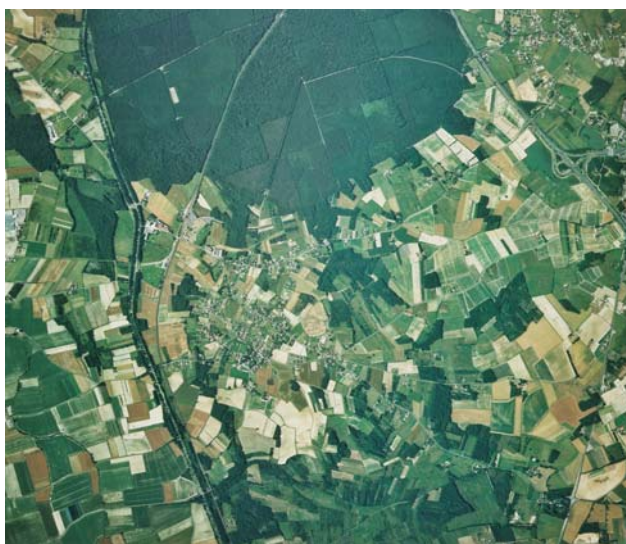


Département de Tarn-et-Garonne



COMMUNE DE MONTBARTIER



Plan Local d'Urbanisme

**RAPPORT DE PRESENTATION
EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

2

Projet de PLU arrêté le :

Publication le :

Approbation le :

SOMMAIRE

CHAPITRE I	7
État initial de l'environnement	7
1. Présentation générale	10
2. Le milieu physique	10
2.1. Cadre géologique régional	10
2.2. Géologie Locale	12
2.3. Pédologie.....	12
2.4. Relief et hydrographie.....	12
2.5. Qualité des eaux	14
2.6. Nappe souterraine	15
3. Climatologie	16
4. L'environnement paysager	18
4.1. Les grandes unités paysagères	18
5. Le milieu naturel	23
6. Le milieu humain	33
6.1. L'occupation des sols.....	33
6.2. Un territoire agricole en déprise.....	33
6.3. Les équipements collectifs	35
6.4. La voirie et les modes de transport	37
6.5. L'organisation et la morphologie urbaine de la commune	40
6.6. Les activités de loisirs	46
6.7. Les réseaux souterrains et aériens.....	47
6.8. Les servitudes d'utilité publique	49
CHAPITRE II	51
Diagnostic socio-économique Articulation du PLU avec les autres documents d'urbanisme	51
1. Le contexte intercommunal	53
1.1. Le cadre réglementaire du SCOT.....	53
1.2. Les enjeux du SCOT du bassin de vie de Montauban	53
2. Les données socio-économiques	54
2.1. Le bassin de vie de Montauban.....	54
2.2. La population Montbartérienne.....	54
2.3. L'activité économique.....	57
2.4. Les déplacements : Un enjeu majeur du SCOT	60
3. Le parc de logements	65
3.1. Situation générale du logement.....	65
3.2. Dynamique de la construction.....	66
4. La prise en compte des prescriptions supra-communales	67
4.1. Les Plans de Prévention des Risques	67
4.2. Les grandes infrastructures de transports.....	69
4.3. Les risques technologiques et industriels.....	70
4.4. L'assainissement des eaux usées et pluviales	71
5. Prise en compte des projets à venir	72
5.1. La ligne LGV	72
5.2. Projet de Nouvel aéroport	74



Chapitre III	75
Explication du choix retenu par le P.A.D.D. et le zonage vis à vis de la protection de l'environnement	75
1. Les enjeux du PADD de Montbartier	77
1.1. Un rapport habitat – emploi à équilibrer	77
1.2. Des espaces publics et une identité urbaine à requalifier.....	77
1.3. Des espaces « naturels » de qualité à préserver	77
1.4. Exploiter une excellente accessibilité régionale	77
1.5. Un marché de l'immobilier tendu à diversifier	77
1.6. Une offre d'équipements publics à maintenir	77
2. Les objectifs du PADD de Montbartier	78
2.1. Les perspectives d'évolution démographique.....	78
2.2. Les besoins en logement	78
2.3. Les objectifs communaux	78
3. Explication des choix retenus du PADD de Montbartier	79
3.1. Développer et organiser l'urbanisation	80
3.2. Poursuivre le développement du tissu économique et des équipements collectifs.....	82
3.3. Présentation du projet de zone logistique	85
3.4. Préserver les espaces naturels, agricoles et le cadre de vie.....	89
4. Présentation des nouvelles zones du PLU	91
5. Les zones Urbaines (U)	92
5.1. La zone UA	93
5.2. La zone UB	93
5.3. La zone UY	94
5.4. La zone UZ.....	94
6. Les zones A Urbaniser (AU)	94
6.1. La zone 1AUa	94
6.2. La zone 1AUb	95
6.3. La zone 1AUX	96
6.4. La zone 1AUE.....	96
6.5. La zone 2AU	97
7. La zone Agricole (A)	98
8. Les zones naturelles (N)	98
8.1. La zone N	99
8.2. La zone Nh	99
8.3. La zone NL.....	99
9. Les autres dispositions du PLU	99
9.1. Les emplacements réservés	99
9.2. Les espaces boisés classés.....	100
Chapitre IV	101
Analyse des incidences prévisibles du plan et mesures proposées pour réduire ou compenser les effets du PLU sur l'environnement	101
1. Impact des orientations du projet (PADD)	102
1.1. Développer et organiser l'urbanisation	102
1.2. Poursuivre le développement du tissu économique et des équipements.....	105
1.3. Préserver les espaces naturels, agricoles et le cadre de vie.....	106
2. Les zones et la capacité du PLU	107



2.1.	Les changements apportés par le PLU	107
2.2.	Les hypothèses de la capacité d'accueil des zones constructibles	110
2.3.	L'impact de la zone U	112
2.4.	L'impact de la zone AU	112
3.	Incidence et mesures des dispositions du PLU sur le milieu physique et naturel	117
3.1.	Effets et mesures sur le sol et le sous-sol.....	117
3.2.	Effets et mesures en faveur de la ressource en eau	118
3.3.	Impacts et mesures sur la faune et la flore	120
3.4.	Effets sur le paysage et les mesures associées	125
4.	Incidence et mesures des dispositions du PLU sur l'environnement urbain.....	127
4.1.	Les impacts sur les occupations humaines et mesures associées.....	127
4.2.	Les impacts sur les activités humaines et les mesures associées	131
4.3.	Les impacts du plan par rapport au bruit.....	133
4.4.	Les réseaux.....	134
4.5.	Les servitudes.....	134
4.6.	Qualité de l'air	134
4.7.	Impacts et mesures envisagées pour compenser ou réduire la consommation d'énergie 135	
4.8.	Impacts du projet et mesures envisagées pour collecter et gérer les déchets.....	135
4.9.	Impacts du projet et mesures envisagées pour les documents d'urbanisme des communes environnantes	136
5.	Analyses des résultats suite à l'application du PLU	140
Chapitre V	141
Analyse des moyens et méthodes employés pour l'évaluation environnementale.....	141
1. La présentation des auteurs	143
2. L'analyse des méthodes utilisées.....	143
2.1.	L'identification et l'analyse des impacts sur l'environnement.....	143
2.2.	L'élaboration de stratégies.....	144
2.3.	L'évaluation des impacts et les mesures compensatoires envisagées	144

PLANCHES

Planche 1 Localisation de la commune.....	9
Planche 2 Géologie	11
Planche 3 : Analyses topographiques et hydrographiques.....	13
Planche 4 : Analyse paysagère.....	19
Planche 5 : Carte de la trame verte.....	30
Planche 6 : Diagnostic agricole.....	34
Planche 7 Localisation des équipements.....	36
Planche 8 : Hiérarchisation des voies	38
Planche 9 : Typologie du bâti	42
Planche 10 : Localisation des zones d'activités	44
Planche 11 : Carte des contraintes	48
Planche 12 : Projet de LGV	74
Planche 13 : Localisation des sites potentiels	88
Planche 14 : Amélioration des liaisons	104
Planche 15 Le POS	108
Planche 16 Le PLU	109
Planche 17 : Zonage du PLU de Labastide-Saint-Pierre/ Campsas	137
Planche 18 : Récapitulatif des mesures de protection de l'environnement.....	139





PRÉAMBULE

Par délibération **du 07 mai 2002**, le Conseil Municipal de Montbartier a prescrit la révision de son Plan d'Occupation des Sols en PLU (Plan Local d'Urbanisme). Le plan d'occupation des sols a été élaboré et approuvé le 2 juin 1988.

Une modification a été réalisée le 20 septembre 2001.

La révision globale du PLU fait suite à la révision d'urgence du PLU décidée par le conseil municipal par délibération du 16 mai 2002, et initiée dans le but d'étendre la zone d'activités sur des terres à vocation agricole du POS.

Ce nouveau document d'urbanisme, instauré par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), permet d'élaborer une stratégie pour un développement cohérent de la commune, et pour une meilleure qualité de vie.

Le PLU comprend cinq documents principaux :

- le rapport de présentation-évaluation environnementale,
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.),
- les orientations d'aménagement,
- le règlement et les documents graphiques,
- les annexes sanitaires et de servitudes.

La commune de Montbartier appartient au périmètre du SCOT des Trois Rivières (bassin de vie de Montauban) actuellement au stade du diagnostic.

En l'absence d'un SCOT approuvé et donc d'une évaluation environnementale, la révision du PLU de Montbartier doit faire l'objet d'une évaluation environnementale dans les conditions fixées par l'ordonnance de transposition de la directive européenne relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et le décret du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement, en raison de la création dans des secteurs agricoles ou naturels, de zones U ou A d'une superficie totale supérieure à 200 hectares.

Ce PLU doit donc faire l'objet d'une évaluation environnementale conformément à la directive 2001/42/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le décret 2005-608 du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme indique :

« Font l'objet d'une évaluation environnementale :

....

2° Lorsque les territoires concernés ne sont pas couverts par un schéma de cohérence territoriale ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale dans les conditions de la présente section :

...

b) Les plans locaux d'urbanisme qui prévoient la création, dans des secteurs agricoles ou naturels, de zones U ou AU d'une superficie totale supérieure à 200 ha ; »

Le rapport environnemental contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte-tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes, à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur ».

Et l'article L 122.7 indique: «l'Autorité de l'État compétente en matière d'environnement, est consultée, en tant que de besoins, sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental ».



➤ **Le rapport de présentation – évaluation environnementale** expose le diagnostic de la commune et décrit son articulation avec d'autres documents d'urbanisme ou programmes. Il expose une analyse de l'état initial de l'environnement. Ce diagnostic a permis de définir un projet communal, en cohérence avec les principes édictés par la loi SRU, en particulier la démarche de développement durable.

Ce document analyse les incidences notables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement.

Le rapport de présentation a également pour objet d'expliquer et justifier les actions retenues dans le P.A.D.D., les zones délimitées par le document graphique, ainsi que les motifs des règles que le P.L.U impose.

Enfin, le rapport de présentation doit comprendre une évaluation des incidences des orientations du P.A.D.D. sur l'environnement, et doit exposer la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

➤ **Le PADD**, document simple, court et non technique, présente le projet communal et définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune. Ces choix doivent être conformes aux principes émis par la loi SRU, dans un objectif de développement durable :

- Équilibre entre un développement maîtrisé et la préservation des espaces naturels ;
- Diversité et prévision des capacités de l'habitat, des activités économiques, des équipements, des moyens de transport et de la gestion des eaux ;
- Utilisation économe et équilibrée des espaces pour une maîtrise des besoins en déplacement, une préservation de l'environnement et du paysage.

➤ **Les orientations d'aménagement.** Le PLU peut comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le PADD, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

➤ **Le règlement et les documents graphiques comprennent :**

- La délimitation des zones urbaines (U), les zones à urbaniser (AU), les zones agricoles (A), et les zones naturelles (N), le territoire communal dans son ensemble étant recouvert par le zonage ;
- La définition des règles qui s'imposent aux constructeurs ;
- La délimitation de certains espaces faisant l'objet de réglementations spéciales : espaces boisés classés, éléments de paysages à protéger, emplacements réservés, secteurs à risques,...

➤ **Les annexes :**

Ces documents fournissent à titre d'information les contraintes résultant d'autres réglementations. Elles sont composées en 2 parties :

- les annexes sanitaires fournissent des informations sur les déchets, les réseaux, l'assainissement...
- les annexes de servitudes localisent et précisent l'ensemble des contraintes et servitudes grevant le territoire.

Le PLU fera l'objet d'une analyse des résultats de son application notamment en ce qui concerne l'environnement au plus tard à l'expiration d'un délai de 10 ans à compter de son approbation.



CHAPITRE I

ÉTAT INITIAL DE

L'ENVIRONNEMENT

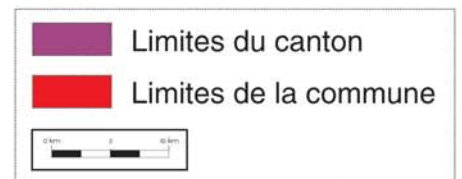
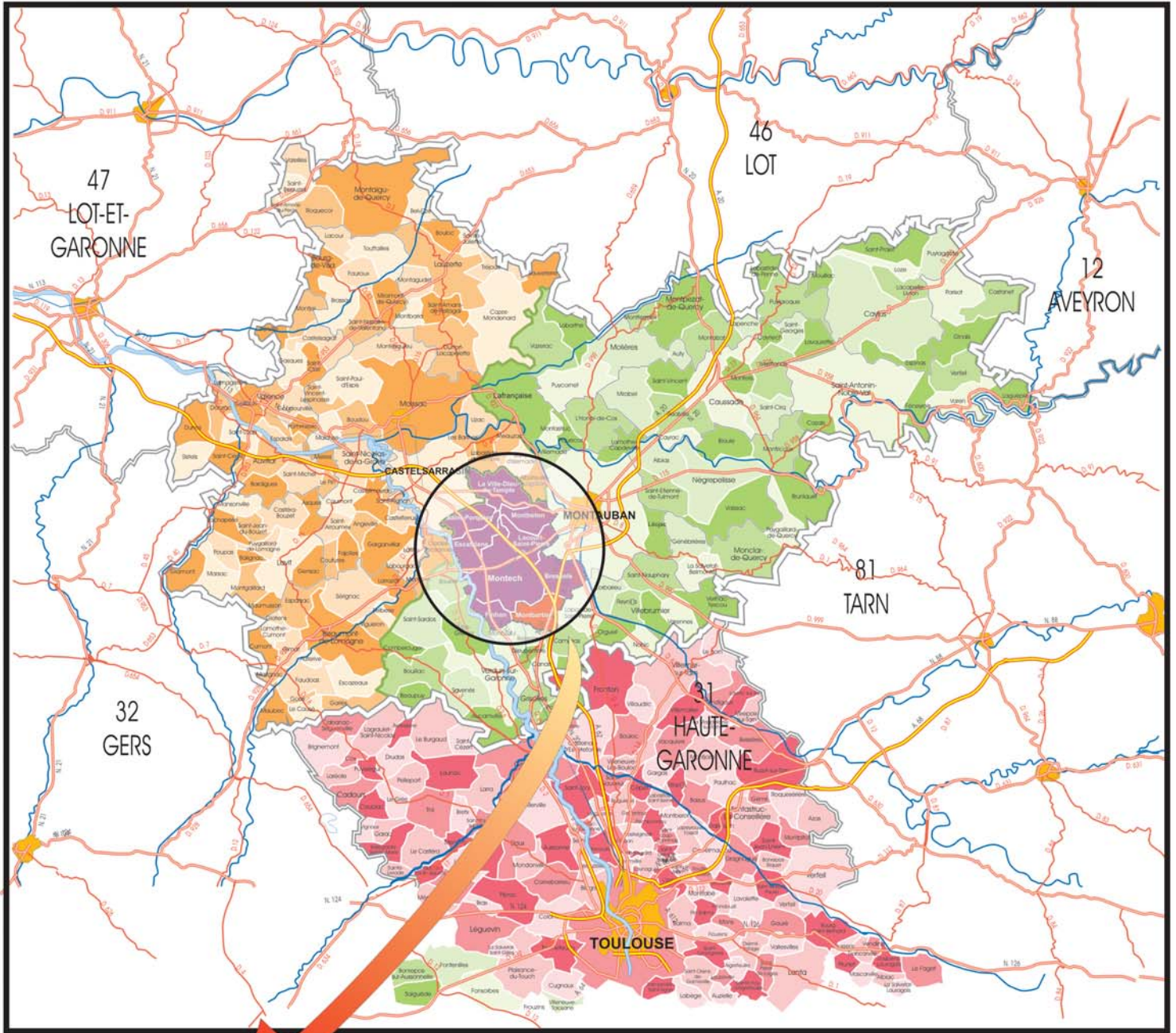






Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Localisation de la commune



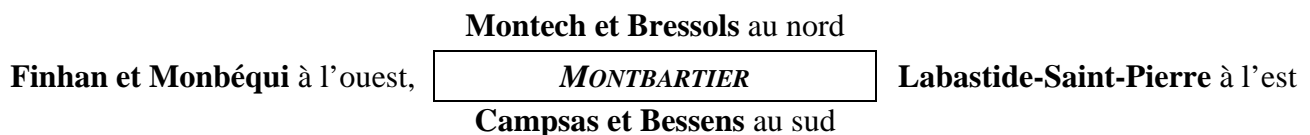
1. Présentation générale

D'une superficie de 1 501 hectares, et comptant 1012 habitants au recensement de 2005, la commune de Montbartier est située dans le sud du Tarn-et-Garonne (82). Elle est établie à environ 13 km au sud de Montauban, chef-lieu du département Tarn-et-Garonne et à 30 km de Toulouse, capitale régionale de Midi-Pyrénées. Elle fait partie de l'arrondissement de Montauban et du canton de Montech.

La proximité géographique et la bonne qualité du réseau routier (RD 820, A62) qui les relient ont permis à Montbartier de développer des relations privilégiées avec Montauban et Toulouse. Les communes de Montbartier et de Montauban, distantes de seulement 13 kilomètres par la RN20, sont réunies au sein du même bassin de vie. La préfecture exerce des influences importantes sur la commune, qui participent à la structuration de son territoire et à l'évolution de sa situation démographique et économique.

La commune de Montbartier située dans l'axe Montauban-Toulouse, dispose d'un réseau ferroviaire et routier national et régional. Ainsi, la voie ferrée Bordeaux-Sète est l'axe de chemin de fer principal du sud-ouest. Elle traverse l'Ouest du territoire de la commune qui dispose d'une gare. L'autoroute A 62 Bordeaux-Toulouse avec une sortie sur son territoire et la RD 820 Paris- Toulouse, permet une bonne desserte routière.

7 communes la bordent directement réparties sur 2 cantons différents (Montech et Grisolles) :



La commune de Montbartier située sur l'axe Montauban-Toulouse, dispose d'un réseau ferroviaire, routier régional et national éminemment stratégique. En effet, la voie ferrée Bordeaux-Sète, axe de chemin de fer principal du sud-ouest, traverse l'ouest du territoire communal qui bénéficie d'une gare. La sortie d'autoroute de l'A 62 Bordeaux-Toulouse est située sur son territoire et se connecte à la RD 820 Paris- Toulouse.

La commune se trouve au cœur d'un important dispositif de communication, lui octroyant une accessibilité de qualité.

2. Le milieu physique

2.1. Cadre géologique régional

Durant l'ère tertiaire, le démantèlement par les phénomènes d'érosion des Pyrénées et du Massif Central a entraîné le comblement de la cuvette occupant le bassin d'Aquitaine. Les dépôts détritiques, d'abord grossiers, sont ensuite constitués par une alternance de grès, argiles calcaires et marnes formant les molasses, datées de l'Oligo-miocène, dont l'épaisseur, au centre du bassin, peut dépasser 1 500 mètres.

Dans le milieu du Miocène (15 millions d'années), le remplissage est pratiquement terminé. Le paysage ne subit plus que quelques modifications essentiellement liées à la mise en place du réseau hydrographique.

La Garonne a creusé une vallée élargie par des divagations de méandres et a déposé des formations alluviales importantes atteignant plusieurs mètres d'épaisseur. L'alternance de phases d'érosion et de sédimentation, liées aux périodes glaciaires entraîne la formation de terrasses étagées.

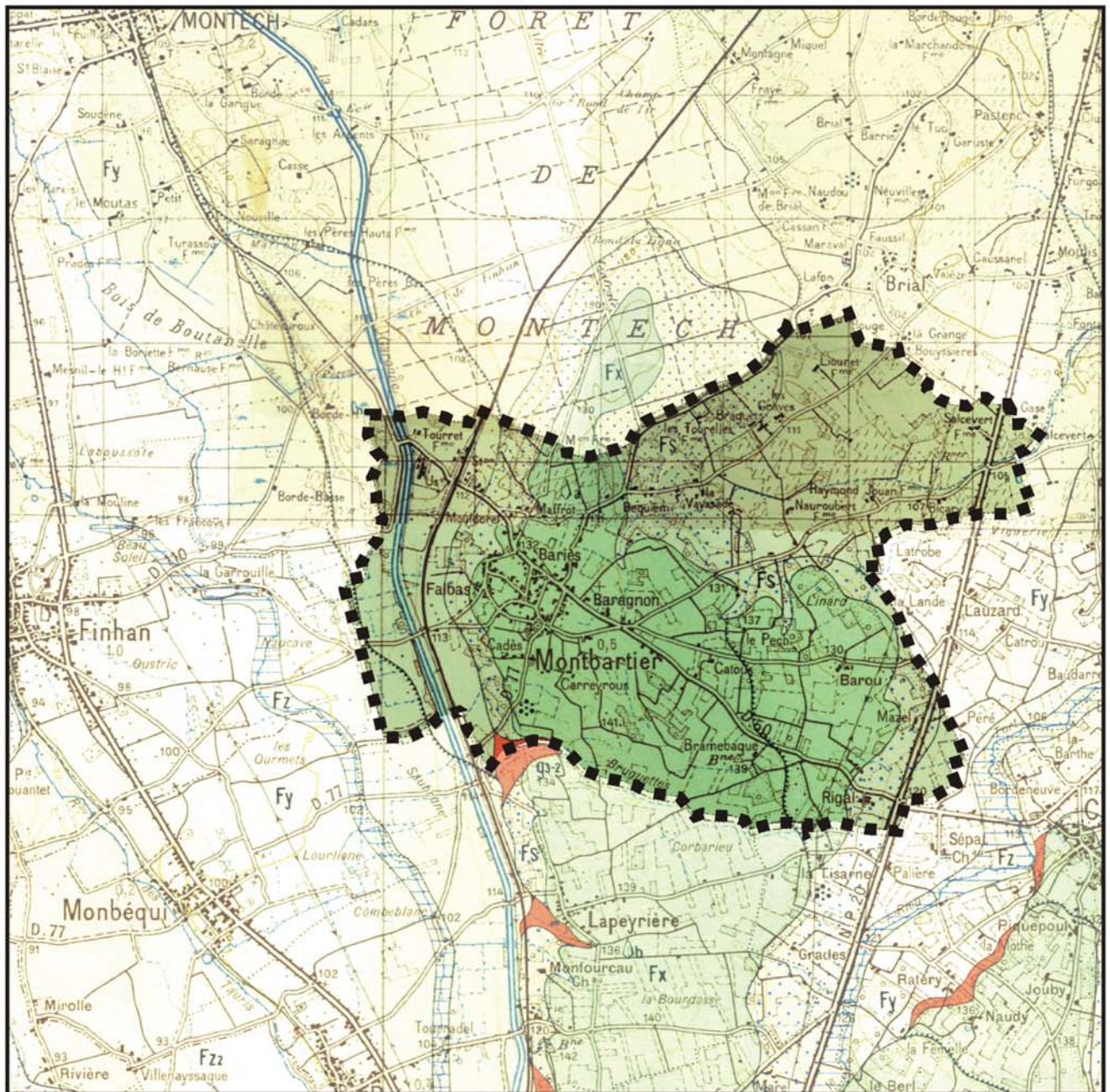
Le réseau hydrographique secondaire s'est mis en place au Quaternaire. Les rivières affluent de la Garonne ou du Tarn, ont entaillé et segmenté les formations alluviales et les molasses sous-jacentes.

Plus, l'on s'approche du lit actuel, plus le matériau constituant ces terrasses est récent. Les alluvions sont constituées de sables et graviers recouverts de limons d'inondation. L'évolution pédologique sur les terrasses les plus anciennes a entraîné une décomposition de ces matériaux et une accumulation d'argiles au sommet des graviers qui ont été aussi altérés.





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier
Géologie



LEGENDE

	Alluvions anciennes solifluées ou éboulées
	Alluvions anciennes (Terrasses moyennes)
	Complexe molassique de l'Agenais
	Alluvions anciennes (Basses terrasses)



Ces alluvions anciennes sont drainées par des ruisseaux qui rejoignent la plaine alluviale de la Garonne à l'ouest. Les sédiments de la plaine alluviale sont enrichis en colluvions fines par les versants et les apports des ruisseaux, ce qui réduit la perméabilité de ces sols.

2.2. Géologie Locale

La commune de Montbartier, qui couvre une superficie de 1 501 ha, occupe la partie la plus élevée des terrasses entre le Tarn et la Garonne. Séparées par des talus caillouteux de 30 à 40 mètres de hauteur, elles ont été constituées au cours des ères géologiques par des alluvions déposées par ces deux rivières à mesure qu'elles se retiraient.

La Garonne a creusé une vallée élargie par des divagations de méandres et a déposé des formations alluviales importantes atteignant plusieurs mètres d'épaisseur. L'alternance de phases d'érosion et de sédimentation, liées aux périodes glaciaires entraîne la formation de terrasses étagées.

Le réseau hydrographique secondaire s'est mis en place au Quaternaire. Les rivières affluents de la Garonne ou du Tarn, ont entaillé et segmenté les formations alluviales et les molasses sous-jacentes.

Les alluvions sont constituées de sables et graviers recouverts de limons d'inondation.

La majeure partie des zones étudiées sont situés sur les terrasses moyenne des alluvions anciennes de la Garonne et du Tarn.

Alors que la partie ouest comprenant le site économique et nord-est au niveau de l'échangeur routier sont dans les basses terrasses.

2.3. Pédologie

L'évolution pédologique sur les terrasses les plus anciennes a entraîné une décomposition de ces matériaux et une accumulation d'argiles au sommet des graviers qui ont été aussi altérés.

Ces alluvions anciennes sont drainées par des ruisseaux qui rejoignent la plaine alluviale de la Garonne à l'ouest. Les sédiments de la plaine alluviale sont enrichis en colluvions fines par les versants et les apports des ruisseaux, ce qui réduit la perméabilité de ces sols. La majeure partie de la commune ainsi que le bourg sont situés sur les terrasses moyennes des alluvions anciennes de la Garonne et du Tarn. Alors que la partie ouest comprenant le site économique et nord-est au niveau de l'échangeur routier sont dans les basses terrasses.

Trois grands types de sols et leurs variantes peuvent être distingués :

Les sols formés sur les terrasses moyennes : sols lessivés. Ces sols sont formés sur les alluvions déposées par les rivières lors de phase d'érosion intensive du massif Central et des Pyrénées.

Les sols sur alluvions anciennes solifluées : Les alluvions anciennes ont parfois subi un transport de solifluxion. L'imperméabilité du substrat sous-jacent et une époque climatique très pluvieuse en sont souvent la cause.

Les sols argileux sur les pointements du substratum molassique : Il semblerait que les différentes surélévations que l'on retrouve sur le plateau, soient les restes du coteau molassique, les lambeaux de la ligne de crête tertiaire entre le Tarn et la Garonne.

2.4. Relief et hydrographie

Le territoire communal est principalement composé par les terrasses moyennes des alluvions anciennes de la Garonne et du Tarn. Ces terrasses présentent un plateau d'altitude peu élevée et relativement plat, compris entre 130 et 140 m. Un talus de faible amplitude, ente 10 et 15 m, sépare cette terrasse de celle de la vallée de la Garonne entre le village et le canal.

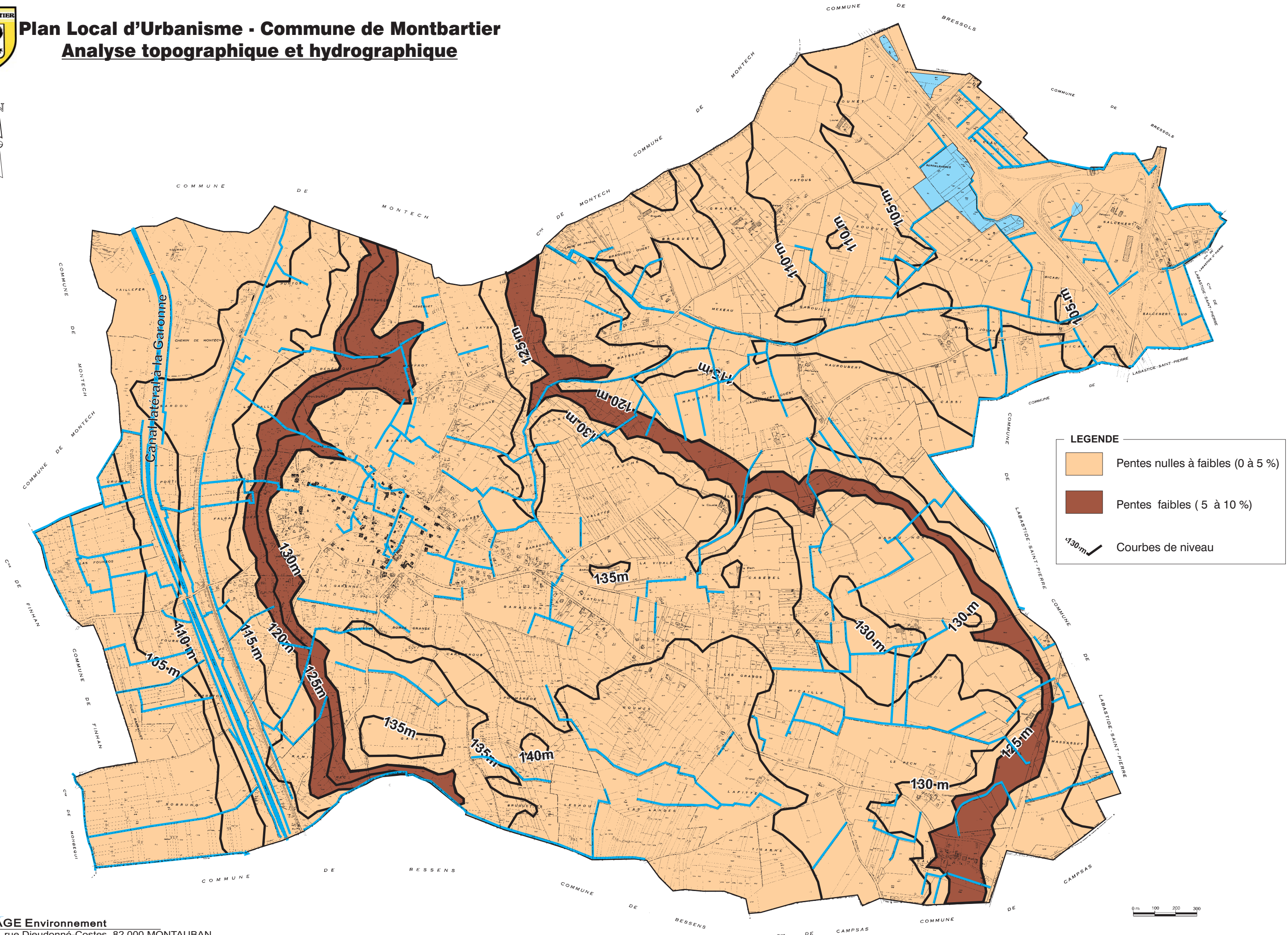
Le réseau hydrographique de la commune peut être défini en deux bassins versants principaux : la Garonne et le Tarn. Le bassin versant de la Garonne représente environ 1/3 ouest de la commune et comprend la majeure partie du bourg. Les 2/3 est restant de la commune font donc partie du bassin versant du Tarn.





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Analyse topographique et hydrographique



LEGENDE

- Pentes nulles à faibles (0 à 5 %)
- Pentes faibles (5 à 10 %)
- 130m Courbes de niveau



Ces deux versants alimentent plusieurs petits ruisseaux qui se jettent soit dans le Tarn soit dans la Garonne :

- **A l'ouest, le réseau hydrographique est plutôt représenté par une multitude de fossés qui alimentent les ruisseaux de Sandrune, de la Garouille et des pères, affluent de la Garonne,**
- **A l'Est, des fossés et des ruisseaux alimentent les sous bassins du Rieu Tort et du ruisseau du Vergnet, affluent du Tarn.**

Du nord au sud, on rencontre trois petits ruisseaux qui appartiennent au bassin versant du Tarn, rive gauche :

- le Frapaou, en limite nord, qui draine une petite partie de la forêt d'Agre et rejoint le ruisseau suivant après avoir « franchi » l'autoroute et la nationale ;
- le Vergnet, ou les Combes, qui draine toute la partie nord-est de la commune et se jete dans le Tarn à Bressols ; Le ruisseau des Combes est de calibre assez restreint sur la commune avec absence de ripisylve sur une partie de son cours où il s'apparente plus à un fossé.

Hormis ces ruisseaux, on rencontre de nombreux fossés, plus ou moins profonds et plus ou moins en connexion avec les ruisseaux.

Bien que Montbartier n'ait que des cours d'eau de faible importance sur son territoire, la commune est marquée par la présence du canal latéral à la Garonne qui traverse la commune dans un axe Nord-Sud à l'Ouest du bourg. Ce canal pourrait faire l'objet d'une demande de classement au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Plusieurs plans d'eau sont localisés au niveau de l'échangeur autoroutier au Nord-Est de la commune. Ils sont issus de l'extraction de granulats pour la construction de l'autoroute. Ils sont actuellement utilisés pour l'irrigation ou pour la pêche.

En ce qui concerne la gestion du réseau hydrographique, il n'existe pour l'heure aucun Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux qui permette de gérer et de réglementer l'usage de la ressource en eau à l'échelle locale.

Cependant, il existe un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), adopté le 24 juin 1996 par le Comité de Bassin, qui remplit cette mission à l'échelle plus globale de Tarn-et-Garonne. La gestion de ces cours d'eau dépend de l'Agence de Bassin Adour-Garonne à Toulouse, qui a une mission de surveillance et de gestion de la ressource en eau. Elle s'appuie pour cela sur la solidarité du maire, qui doit veiller à ce que les opérations d'urbanisme ne mettent pas en péril la qualité et la distribution des eaux.

2.5. Qualité des eaux

Le présent Plan Local d'Urbanisme devra remplir pleinement la fonction de protection. Les cours d'eau principaux ne sont pas classés, en l'absence de données, l'objectif de qualité des eaux des rivières secondaires est d'obtenir ou de maintenir une bonne qualité (1B¹). L'évaluation de la qualité des eaux se fait vis-à-vis de chacune des altérations définies par le SEQ-Eau (nouveau système d'évaluation des eaux utilisé par les agences de l'eau) selon 5 classes de qualité allant du bleu pour la meilleure (très bonne) au rouge pour la plus mauvaise.

- La Garonne

Les ruisseaux ne reçoivent pas directement des eaux usées traitées par la station d'épuration. Elles transitent d'abord par des fossés situés sur le versant Ouest du talus au droit du village, où se produit un début d'auto épuration.

Ces ruisseaux quittent les terrasses alluviales, ce qui accentue encore l'épuration, pour rejoindre la Garonne. Le niveau de rejets, doit cependant être le meilleur possible, du fait de la présence de la station d'épuration en tête de bassin versant.

¹ Les eaux sont transformables en eau potable difficilement. Elles permettent toujours la reproduction des poissons



- **Le Tarn**

Le Tarn fait l'objet d'un suivi de la qualité des eaux. Il dispose de plusieurs points par suivi dont deux situés respectivement en amont et en aval hydraulique de la zone d'étude.

D'après ces données, le Tarn présente des eaux de bonne qualité pour l'ensemble des altérations excepté pour les particules en suspension et pour les nitrates à Bressols.

L'objectif de qualité du Tarn au niveau de la zone d'étude est la classe 1B c'est-à-dire une eau de bonne qualité.

Le SDAGE du bassin Adour Garonne, approuvé le 06/08/96 classe le Tarn au niveau de la zone d'étude en :

- Axe bleu de priorité 1 (axe prioritaire pour la mise en œuvre de programmes de restauration des poissons grands migrateurs du bassin Adour Garonne)
- Zone vulnérable à la pollution des nitrates agricoles,
- Zone sensible à l'eutrophisation,
- Zone de répartition des eaux.

- **Le Rieu Tort**

Le Rieu Tort fait l'objet d'un suivi de la qualité des eaux depuis 2002. Il dispose d'un point de suivi à la station n° 129 150 au niveau du pont de la RD 930 à Labastide-Saint-Pierre. Le Rieu Tort présente des eaux de qualité médiocre vis-à-vis des matières organiques et oxydables, des nitrates et des matières phosphorées. La présence de nitrate dans la rivière traduit l'importance de l'activité agricole sur le bassin versant.

L'objectif du Rieu Tort est la classe 1B.

- **Le Vergnet**

Le Vergnet ne fait l'objet d'aucun suivi de la qualité des eaux. Son objectif de qualité découle de celui du Tarn dont il est l'affluent, c'est-à-dire 1B.

Le rejet des eaux usées traitées par la station d'épuration de Montbartier se fait côté ouest, c'est à dire dans le bassin versant de la Garonne.

Les cours d'eau de la commune étant non domaniaux, le lit appartient aux riverains qui ont obligation en contrepartie d'en assurer le curage (art 98 du code rural). D'une manière générale, le propriétaire riverain est donc tenu à un curage régulier pour rétablir le cours d'eau dans sa largeur et sa profondeur naturelle, à l'entretien de la rive par élagage et recépage de la végétation arborée et à l'enlèvement des embâcles et débris flottants de façon à maintenir l'écoulement naturel des eaux, à assurer la bonne tenue des berges et à préserver la faune et la flore dans le respect des objectifs sur la loi sur l'eau.

2.6. Nappe souterraine

○ **Les nappes alluviales**

Les terrasses sont très irrégulièrement pourvues en nappes phréatiques. Les alluvions anciennes des basses terrasses présentent une nappe assez peu continue mais qui donne au Sud de Labastide-Saint-Pierre des débits assez importants.

L'étagement des terrasses segmente la nappe alluviale. Ainsi, les niveaux supérieurs se vidangent dans les formations aval par des sources de faibles débits alignées le long des talus et cachées par des colluvions.



○ **Les nappes de formations molassiques et sous-jacente**

Les formations molassiques abritent deux types de nappes :

- des nappes intra-molassiques, situées au niveau de lentilles sableuses ou graveleuses intercalées dans la molasse peu perméable suite à la présence de bancs marneux étanches,
- des nappes infra-molassiques restituent les eaux pluviales infiltrées aux nappes alluviales environnantes soit directement par des écoulements superficiels soit après un délai important par des écoulements souterrains.

○ **Les nappes « perchées » périodiques**

Ces nappes sont localisées dans le tout premier mètre de profondeur du sol, dans la zone occupée par l'argile limoneuse.

Ces nappes, directement alimentées par les précipitations, se développent en période pluvieuse. Le caractère argileux de la formation limite les infiltrations vers les horizons inférieurs.

La présence de ces nappes « perchées » est favorisée par l'absence de pentes marquées des terrains, d'où des difficultés d'écoulement et d'évacuation des eaux en période pluvieuse.

Synthèse

La topographie ne présente pas de contraintes particulières. Toutefois,, il est essentiel de protéger les constructions d'éventuels risques inhérents à la présence de cours d'eau et des mouvements de terrains. La commune se doit de protéger les cours d'eau en veillant à la qualité des eaux pour être en conformité avec la Loi sur l'Eau de 1992 et l'esprit de développement durable de la nouvelle loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) de 2000.

3. Climatologie

3.1.1. Précipitations et températures

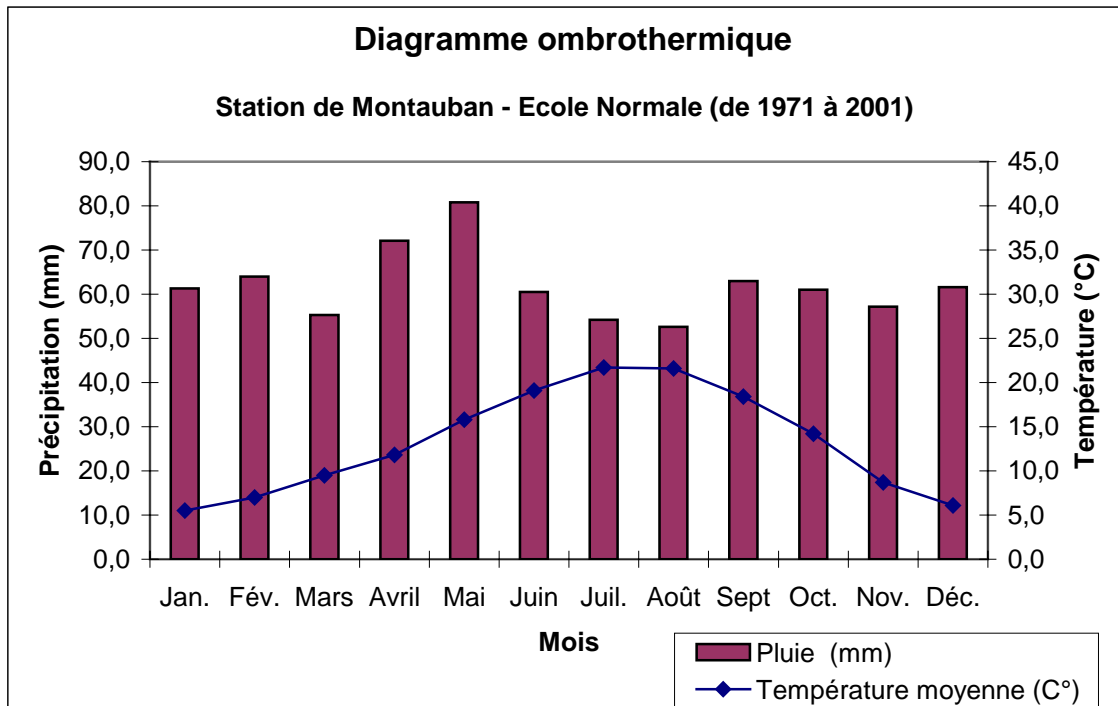
En l'absence de données locales, les stations météorologiques les plus représentatives ont été utilisées :

Stations	Paramètres enregistrés	Période de mesures
Montauban - École normale	Précipitations	1971-2001 (30 années)
Montauban - École normale	Températures	1971-2001 (30 années)
Montauban - Aéroport	Vents	1990-2002 (12 années)

Ces deux stations de mesures sont assez proches des communes de Montbartier, Labastide-Saint-Pierre et Campsas soit environ une dizaine de km de Montauban. Aussi, nous pouvons considérer ces valeurs comme représentatives des conditions climatologiques locales.

	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Pluie (mm)	61,3	64,0	55,3	72,1	80,8	60,5	54,2	52,6	63,0	61,0	57,2	61,6	743,6
Température	5,5	7,0	9,5	11,8	15,8	19,1	21,7	21,6	18,4	14,2	8,7	6,1	13,3





Le diagramme ombrothermique présente une courbe de température en cloche, les valeurs maximales se situant en été. La courbe des précipitations montre une répartition assez régulière sur l'année avec un maximum en mai (80,8 mm) et un minimum en août (52,6 mm).

Les deux courbes ne se croisent pas malgré le doublement de l'échelle des précipitations : le climat est peu aride. Seul les mois de juillet et août peuvent être considérés comme des mois secs.

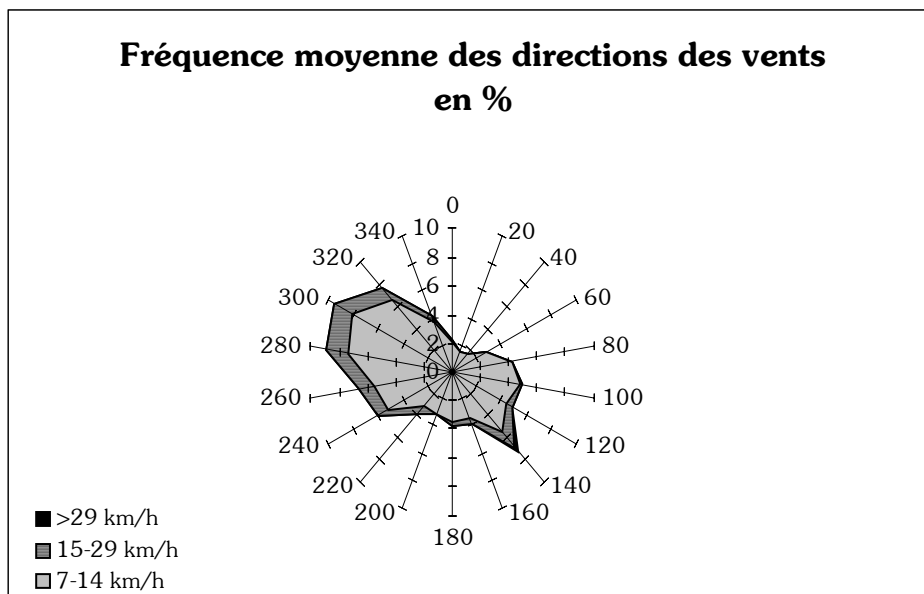
3.1.2. Vents

La rose des vents caractéristique donne les fréquences moyennes des directions du vent en % et leur vitesse. Seuls les vents à vitesse supérieure à 2 m/s y sont figurés (la fréquence des vents inférieurs à 2 m/s représente 34,8 %).

Les vents dominants soufflent dans un axe Nord-Ouest et Sud-Est.

Le vent provenant du Nord-Ouest possède une vitesse moyenne comprise entre 7 et 14 km/h, et dépasse rarement les 29 km/h.

Le vent provenant du Sud-Est ou vent d'autant possède une vitesse moyenne comprise entre 7 et 29 km/h, de plus, il dépasse fréquemment les 29 km/h.



Nota : les vents convergent vers le centre.



4. L'environnement paysager

4.1. Les grandes unités paysagères

La commune a une vocation agricole mais aussi économique qui marque fortement l'occupation des sols, toutefois elle peut être découpée en différentes entités paysagères :

Entre Tarn et Garonne, le système de terrasses alluviales s'allonge sur 30 km et s'étale sur 10 km de large environ. La commune de Montbartier s'intègre dans trois unités paysagères dont la plus marquante est celle de la terrasse haute du frontonnais.

Les deux autres unités, les terrasses basses urbanisées et agricoles de Montauban et les terrasses intermédiaires de la Garonne, comportent certaines similitudes notamment au niveau des voies de communications et de la présence de zones économiques.

4.1.1. La terrasse haute du frontonnais : le centre de la commune

Au sud-centre du département, la terrasse haute du frontonnais se poursuit au-delà de la Haute-Garonne pour s'achever en pointe vers la forêt de Montech. Les bourgs ont profité de sites discrètement particuliers pour s'implanter, comme Montbartier sur la limite Ouest de la haute terrasse du frontonnais. La vigne domine largement l'occupation des sols sur sa partie sud de la terrasse alors que plus au nord, côté Montbartier, la nature différente des sols fait disparaître la vigne au bénéfice de landes plus pauvres, parfois boisées de pins et de chênes. Plus au nord, la forêt prend nettement la place avec la forêt de Montech ou forêt domaniale d'Agre.

4.1.1.1. La zone agricole

L'agriculture sur la terrasse haute du frontonnais de la commune de Montbartier est actuellement en pleine déprise du fait de la dégradation de la qualité agronomique des sols provoquée par une activité viticole intensive. Une part importante des terrains à vocation agricole est abandonnée et forme des friches ou des landes. Ces friches sont composées d'arbustes tel que des genêts, des chênes pubescents ou des églantiers... D'autres terres ont été transformées en pinèdes en formant par endroit de véritables écrans végétaux. Ces formations végétales donnent une impression de paysage abandonné et fermé.

Certaines zones restent cultivées, ce qui limite tout de même cette impression d'abandon. Les cultures principales sont à vocation céréalière (blé, maïs) ou oléagineuse (tournesol). Des vignes parsemées témoignent du passé viticole de la commune.

4.1.1.2. Le village et son développement urbain

Le bourg de Montbartier est totalement édifié sur la terrasse haute du Frontonnais. Les bâtiments sont principalement construits le long des axes routiers.

Cette organisation lui confère une impression de village un peu lâche sans véritable centre urbain. Le bourg semble s'être développé de façon aléatoire.

A l'extérieur du bourg nous retrouvons un habitat diffus réparti le long des routes telle que la RD 50 et la RD 77 et quelques voies communales. D'anciennes fermes sont aussi présentes, cependant, elles sont souvent à l'écart des axes routiers.

4.1.2. La terrasse intermédiaire de la Garonne : à l'ouest de la commune

Cette unité paysagère est caractérisée par une agriculture céréalière constituée de champs très ouverts (open field), une zone économique et des axes de communication. Elle est située sur toute la partie Ouest de la commune, délimitée par le talus de la haute terrasse du Frontonnais à l'Est.

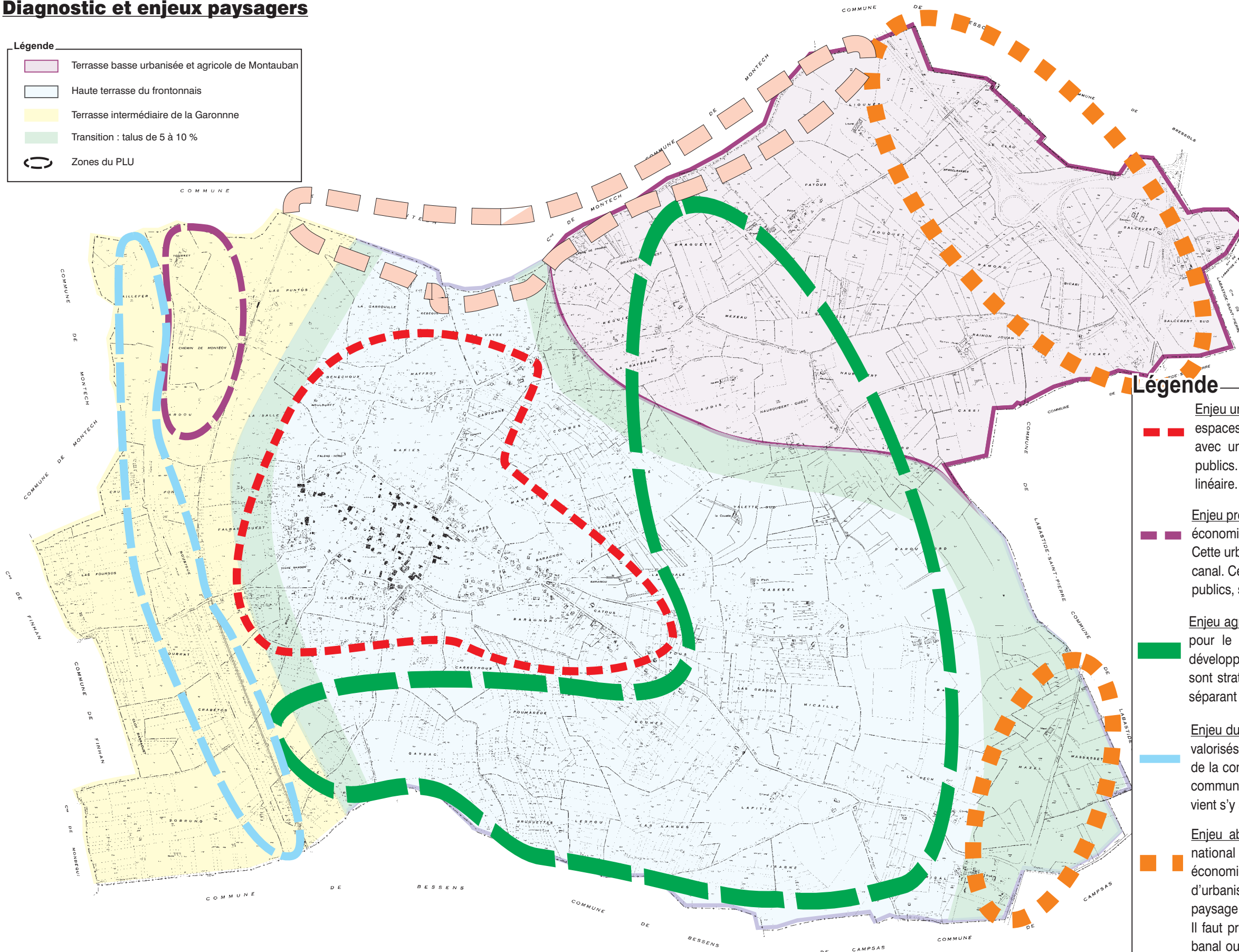




Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Diagnostic et enjeux paysagers

- Légende**
- Terrasse basse urbanisée et agricole de Montauban
 - Haute terrasse du frontonnais
 - Terrasse intermédiaire de la Garonne
 - Transition : talus de 5 à 10 %
 - Zones du PLU



- Légende**
- Enjeu urbain :** Le village de Montbartier se diffuse au sein des espaces agricoles. Un espace labyrinthique est en formation avec une absence presque totale de politique d'espaces publics. Développement d'une urbanisation majoritairement linéaire.
 - Enjeu pression urbaine sur un paysage symbolique :** La zone économique du Tourret s'est développée à proximité du canal. Cette urbanisation pourrait dégrader la qualité des abords du canal. Cette zone économique devrait valoriser ces espaces publics, ses limites et ses formes urbaines.
 - Enjeu agricole :** L'espace agricole ouvert joue un rôle majeur pour le paysage. Les surfaces urbanisées et boisées se développent aux dépens des espaces agricoles. Ces espaces sont stratégiques car ils forment des espaces de respiration séparant les villes et les secteurs urbains les uns des autres.
 - Enjeu du canal des Deux-Mers :** Les abords du canal sont peu valorisés et présentent peu d'épaisseurs dans certaines parties de la commune. Le canal reste discret dans la traversée de la commune et l'urbanisation la plus banale et la plus indifférente vient s'y accoler sans conscience.
 - Enjeu abords des routes stratégiques :** Ces voies d'intérêt national et régional agglomèrent les principales zones économiques du bassin de vie de Montauban. Tout projet d'urbanisation devra mener une réflexion d'urbanisme et de paysage pour assurer une qualité du traitement de cet espace. Il faut protéger les abords de ces routes d'un aménagement banal ou d'une surexposition publicitaire dénaturant la qualité de la terrasse basse de Montauban.
 - Enjeu de la Forêt d'Agre :** Cet espace forestier remarquable de 1474 hectares limitrophe à la commune de Montbartier est situé aux portes de l'agglomération Montalbanaise. Sa localisation à proximité d'un carrefour stratégique peut menacer sa pérennité, il convient de protéger ce grand massif pour son rôle écologique, paysager et de loisirs. Des aménagements de qualité devront accompagner les projets de développement à sa frange.

0m 100 200 300

4.1.2.1. La zone économique du « Turret »

La délimitation visuelle du site économique n'est pas aisée du fait de l'urbanisation linéaire et spontanée de ce secteur.

Cet espace est visible des hauteurs du talus de la terrasse du Frontonnais. Cependant, la vision côté Ouest et nord est limitée par la présence de nombreuses barrières végétales : les alignements d'arbres du canal à l'Ouest et la forêt de Montech au nord.

Généralement, ces zones industrielles sont séparées du reste de la commune afin d'éviter toutes nuisances aux résidences. Or, la partie Est du site économique est contiguë à quelques habitations. La limite n'est donc pas identifiable spatialement par des voies ou des espaces non bâtis. Seules les formes de constructions identifient le contour à donner à cette zone industrielle.

La partie Ouest, bien que plus intégrée au site, dispose de bornes plus faciles à identifier. En effet, l'emprise ferroviaire constitue une limite infranchissable. Elle occasionne un effet de coupure au sein de la zone économique. A l'Ouest et au nord, le canal et la forêt de Montech forment une limite visuelle forte signalant la frontière à ne pas dépasser.

Ce site n'ayant pas de profondeur et étant peu aménagé (peu de voies ou d'espaces publics), les limites extérieures (nord et sud) à la zone économique ne sont pas facilement identifiables car il n'est pas aisé de déterminer parfois ce qui constitue des terres agricoles, des friches ou la zone économique.

➤ Les caractéristiques de la zone économique et de ses alentours

Située au Nord-Ouest du territoire communal, cette zone économique est localisée à l'entrée de l'agglomération de Montbartier. L'accès Nord-Ouest principal s'effectue par la RD 50 et les premières constructions de la commune sont celles de la zone économique. En cela, une qualité et une bonne intégration au site doivent être recherchées.

L'environnement paysager du site étudié est spécifié par différentes caractéristiques :

- l'absence de relief marqué :

La zone et ses environs sont caractérisés par des altitudes homogènes. Autour du site, la cote varie entre 112 et 119 m NGF avec une pente générale des terrains de l'ordre de 2 %, orientée à l'ouest, vers la vallée de la Garonne. Ceci correspond au talus de la haute terrasse du frontonnais.

- un paysage agricole marqué par des terrains cultivés et quelques friches :

L'occupation des sols est à tendance agricole et principalement liée à l'activité de la société Serasem, avec la présence de cultures de type légumineuse.

- une zone économique peu dense et d'organisation spontanée,

La zone économique est constituée de bâtiments de grande ampleur inégalement répartis dans l'espace. Ils forment deux groupes distincts, l'un regroupant les sociétés In vivo, DOUMERC Pneus, et une partie du dépôt d'hydrocarbure de l'armée et l'autre comprenant les sociétés Sopagren, le reste du site de l'armée et Auto-Pièces 82. La société Serasem est plus isolée puisque entourée par des cultures. Toutefois, le site IN VIVO est en train de construire un nouveau bâtiment sur ce secteur.

- quelques habitations à proximité,

Il y a peu d'habitations hormis quelques habitations individuelles au droit de la gare SNCF et de la société Sopagren.

- un milieu naturel caractérisé par les alignements d'arbres du canal et la forêt de Montech.

Le milieu naturel est essentiellement constitué par la forêt de Montech au nord de la zone économique. Les couleurs dominantes sont le vert foncé et clair, le marron clair.

La zone économique est découpée en deux parties distinctes de part et d'autre de la voie ferrée. La fraction Est a une densité et une emprise au sol qui donne une ambiance austère au lieu. De plus, la présence de friches agricoles de l'autre côté de la RD 50 renforce l'impression de site désaffecté.

Enfin, la partie Est est bordée par des murs en béton armé d'une couleur grise accompagnée d'aucun rideau végétal pour atténuer l'effet sur l'espace environnant.



Ce manque de valorisation paysagère ne rend pas la zone économique très attractive et ne valorise pas les accès et les abords du canal. La partie Ouest dispose d'un site de meilleure qualité paysagère. Une haie de peupliers atténue l'impact visuel des bâtiments In Vivo et Doumerc sur l'espace environnant. De plus, les bâtiments de l'entreprise SERASEM ont été réhabilités à partir d'anciens corps de ferme. Ainsi, les volumes des locaux ne paraissent pas disproportionnés au sein de l'openfield voisin. La terre agricole aujourd'hui entretenue par la SERASEM participe à la qualité du secteur.

4.1.2.2. Les voies de communication

- Le canal latéral à la Garonne

Le canal des deux mers délimite la zone économique à l'Ouest. Cette voie navigable constitue aussi une pseudo-ripisylve formé d'un côté par la forêt de Montech et de l'autre par les alignements d'érables et les résidus de bois. Cette coulée verte constitue une ligne majeure du paysage de la commune. Sa situation sur la commune et son manque de lien et d'ouverture avec des espaces de la commune rend sa perception très difficile.

- l'emprise ferroviaire

L'emprise ferroviaire scinde en deux le site économique. Les franges de ces deux parties de la zone économique sont devenues des espaces résiduels. En effet, ce foncier non urbanisé en limite de la voie ferrée n'a pas été traité lors de l'aménagement des différents sites d'activités. L'emprise ferroviaire avec ses chemins d'accès n'a fait l'objet d'aucune valorisation. L'ambiance qui se dégage de ces interstices entre la voie ferrée et les entreprises est celle d'un espace désaffecté. Ce sentiment de paysage délabré est renforcé par l'état de la gare qui paraît être en ruine et par les murs des diverses activités (centre de ravitaillement, casse automobile) longeant l'infrastructure. De plus, cet espace paraissant « laissé à l'abandon » amplifie l'impression d'enclavement et de déshérence de la zone économique. Les espaces proches de la voie ferrée faiblement mis en valeur pourraient recevoir un traitement les faisant participer à l'espace public et qui améliorerait ainsi la qualité du site.

4.1.2.3. La zone agricole en continuité de Finhan et Montech

A l'ouest du canal, les espaces sont principalement voués à la culture céréalière et oléagineuse intensive. Ces espaces sont donc très ouverts, et permettent d'apercevoir facilement les villages de Finhan et de Montbèqui. Cependant, quelques bois réduits persistent le long du canal et forment une barrière visuelle.

Ce type de culture forme une mosaïque de différentes couleurs qui évolue en passant du vert au jaune paille en fonction des saisons.

4.1.3. La terrasse basse urbanisée et agricole de Montauban : à l'Est de la commune

Cette unité paysagère de la terrasse basse de Montauban comporte certaines similitudes avec l'unité paysagère précédemment décrite. Délimitée par le talus de la haute terrasse du frontonnais au sud-ouest et par la forêt d'Agre au Nord, la terrasse basse de Montauban est constituée d'une importante surface agricole, de voies de communication nationale et d'une zone économique.

4.1.3.1. La zone agricole

Le site s'insère dans une zone agricole ouverte où les cultures ont remplacé peu à peu le milieu naturel. Actuellement, le seul site naturel est représenté par la forêt de Montech au Nord de la commune.

L'agriculture occupe une très vaste partie du secteur et constitue un élément fort du paysage de la commune. Les principales cultures sont celles du maïs, du blé, du tournesol, mais aussi de la vigne. La vigne est très présente car la majeure partie des terrains est en zone AOC Fronton. Le Château de la cour carré est l'un des domaines les plus importants de la zone.



Un chapelet de zones boisées est localisé le long des talus. Ces petits bois sont aussi limitrophes de la forêt domaniale de Montech. Certains bois n'ont plus de lien direct avec cette dernière et ont été conservé du fait des pentes excessives des talus qui limitaient les cultures. Sur les versants non cultivés des terrasses, ces bois côtoient aussi des friches qui étaient autrefois des vignes dont on a brûlé la terre avec le sulfate de cuivre. Ces bois sont peuplés par les espèces suivantes : chêne pédonculé (*Quercus robur*), chêne pubescent, châtaignier (*Castanea vulgaris*), ronce commune (*Rubus fruticosus*), robinier (*Robinia pseudacacia*).

4.1.3.2. La zone économique de Salcevert

Cette zone économique correspond au bout ultime de l'étalement urbain de l'agglomération Montalbanaise. Cet espace a une qualité d'aménagement et paysager très faible.

La zone économique est imbriquée entre les axes routiers et l'échangeur de l'A 62 et de l'A 20. Elle est actuellement constituée par l'entreprise DOUMERC Pneus, agencée par des espaces de stockage sous hangar et en plein air très étendus.

Cette zone économique de Montbartier est peu importante, mais du fait de sa juxtaposition avec l'espace économique d'importance de la commune de Bressols, l'ensemble forme un espace plus cohérent qui serait intéressant de lier ou d'améliorer.

La perception du site est maximale sur le pont de la RD 820 traversant l'autoroute. Cependant, elle est vite atténuée par le corridor formé par l'autoroute A 62 et son aménagement paysager.

4.1.3.3. Les voies de communication stratégiques

- L'échangeur autoroutier de l'A 62 et de l'A 20

L'autoroute A 62 est l'un des axes majeurs du sud-ouest et permet de relier Toulouse à Bordeaux via Montauban et Agen. L'échangeur autoroutier est le nœud qui permet de rejoindre l'A 20, en direction de Paris, par la Route Nationale 20.

Notons la présence de plans d'eau bordant l'autoroute. Ces anciennes carrières de gravier ou de tout venant ont été utilisées pour la construction de l'autoroute. Leurs vocations actuelles étant limitées à l'irrigation ou à la pêche, il serait judicieux de mener une réflexion sur leur devenir ainsi que sur leur intégration dans le paysage.

- La route départementale 820

La départementale 820 (ex RN20) permet la jonction entre Paris et l'Espagne via Toulouse. Cet axe stratégique est un atout pour la desserte de la zone économique de Salcevert. Au nord, la RD 820 est en partie urbanisée alors qu'au sud de la commune des espaces agricoles sont encore présents.

Les projets de zones économiques du bassin de vie de Montauban sont attirés par ces infrastructures majeures et se développent spontanément sans réflexion d'urbanisme et paysagère. Ces espaces se banalisent et présentent une faible qualité d'image.

Ces zones industrielles spontanées de Montbartier, où se sont implantées de nombreuses installations (dépôt, silos...), sont également composés de friches ou d'espaces agricoles. Les équipements présents sur ces zones ne sont que ceux créés par les entreprises elles-mêmes. Aucun aménagement de valorisation ou d'équipements marquants n'a été réalisé par la collectivité ou un maître d'ouvrage dans cette zone. Ceci donne une impression de désordre et de dégradation. L'insertion d'activités économiques au sein d'un site de qualité avec un espace boisé classé et le canal latéral paysager mériterait une plus grande attention. De plus, ces sites représentent l'entrée de ville Ouest et Est de Montbartier. Ces premières constructions ne doivent pas nuire aux espaces naturels aux franges de la commune, elles doivent s'intégrer pour respecter et valoriser le paysage.



Montbartier dispose d'un paysage intéressant. La mise en valeur des espaces agricoles et forestiers et la protection des espaces naturels et des paysages va dans le sens des objectifs du développement durable de la loi SRU et de la loi Paysages de 1993. Le paysage montbartierain présente divers territoires menacés qui devront être intégrés dans la réflexion du PLU :

- ✘ *Les secteurs urbains et leur étalement : le village et les deux zones économiques ont une faible qualité paysagère due à un traitement urbanistique et paysager insuffisant. De nouveaux modèles d'urbanisation sont à développer.*
- ✘ *Le canal : la proximité de la zone économique du Tourret avec le canal dégrade ses abords. Une meilleure valorisation et usage de ses abords seraient préférables.*
- ✘ *La zone agricole : cet espace de respiration est peu à peu menacé par l'urbanisation et les espaces boisés.*
- ✘ *L'attraction des routes stratégiques : les zones économiques du bassin de vie de Montauban s'évalent le long de ces infrastructures sans qualité urbaine et paysagère.*
- ✘ *La pérennité de la forêt d'Agre devra être recherchée bien qu'elle soit inscrite entre la commune de Montech et de Montbartier.*

La gestion et la maîtrise de ce phénomènes récents constituent un enjeu majeur pour la commune en matière de préservation du paysage et du cadre de vie.

5. Le milieu naturel

5.1.1. Les Zones naturelles

Les articles L.110 et L.121-1 du Code de l'Urbanisme préconisent une gestion économe des sols et une limitation de l'utilisation de l'espace.

La commune de Montbartier fait l'objet d'une protection :

- ✘ inventaire d'un secteur en tant que Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF de type 1), les bois et étangs de Boutanelle d'une superficie de 81 hectares.

Seule une petite partie est présente au Nord-Ouest du territoire communal.

Le bois et les étangs de Boutanelle sont une **ZNIEFF de type 1** : il s'agit d'un site, de superficie en général limitée, identifié et délimité parce qu'il contient des espèces ou au moins un type d'habitat de grande valeur écologique, locale, régionale, nationale ou européenne correspondant aux périmètres définis plus haut.

Ce site a un intérêt faunistique notamment ornithologique (site de nidification de l'Épervier, Autour, Milan noir, Hibou Moyen-duc, Poule d'eau, Râle d'eau, Grèbe castagneux, Foulque) et mammalogique (présence du Chevreuil, et du Daim en semi liberté, Blaireau, Genette, Ecureuil).

Les communes de Labastide-Saint-Pierre et de Campsas ne possèdent aucune zone naturelle sur leur territoire.

5.1.2. La forêt domaniale d'Agre ou forêt de Montech

La forêt d'Agre entièrement situé sur la commune de Montech est inventoriée au titre des ZNIEFF de type 1. Cette ZNIEFF limitrophe à la commune de Montbartier a une superficie d'environ 1 365 ha. La forêt est reconnue d'importance majeure en terme d'aménagement du territoire entre Toulouse et Montauban, comme patrimoine naturel à préserver et à valoriser. C'est en effet le seul massif forestier dans ce secteur à présenter une taille suffisante pour assurer la multifonctionnalité attendue d'une forêt périurbaine (production, protection de la biodiversité, loisirs, poumon vert...) dans un secteur plus ou moins soumis à une pression anthropique.



5.1.3. La végétation

5.1.3.1. Les grandes formations végétales

Le territoire communal est occupé par quatre grands types de milieux :

- les boisements sous forme essentiellement de petits bois (entre 1 et 10 ha) ;
- le canal latéral à la Garonne ;
- les friches, ou landes, correspondant aux parcelles abandonnées par l'agriculture ;
- les zones agricoles (bords de champs ou délaissées, haies, prairies ou pâtures).

Selon la carte de la végétation publiée par le CNRS en 1959 (N°64, Montauban), la végétation appartient à trois séries dominantes : celles du Chêne pédonculé (*Quercus robur*), du Chêne pubescent (*Quercus pubescens*) et du Chêne sessile (*Quercus petraea*), formant une chênaie mixte, et, pour le bord des eaux, la série de l'Aulne glutineux (*Alnus glutinosa*). D'origine atlantique la série du Chêne pédonculé se développe ici rarement à l'état pur. Elle semble près de sa limite écologique : aux stades initiaux, préforestiers, elle est fortement imprégnée par celle du Chêne pubescent (lisières, boisements morcelés, exploitation sévère). Au stade climacique elle est dominée par celle du Chêne sessile (boisements importants, peu exploités). Ainsi s'est constituée une chênaie mixte où les 3 séries sont en proportion variable avec de multiples formes de transition.

5.1.3.2. L'environnement forestier

L'environnement forestier est composé de bois de faibles surfaces (quelques hectares) au milieu des parcelles agricoles cultivées ou en friches. Ces bois résiduaux de la forêt domaniale d'Agre situés à la limite Nord de la commune de Montbartier sont principalement constitués des essences suivantes :

Pin sylvestre, Chêne pédonculé, Chêne pubescent, Robinier, Châtaignier, Épine noire, Aubépine, monogyne, Chèvrefeuille des bois, lierre, Germandrée scorodaine ; Callune commune, Genêt à balai, Ciste à feuille de sauge en lisière, Alisier torminale, Orme champêtre, Chèvrefeuille des bois, Fragon petit houx, Néflier, Troène, Garance voyageuse ; Ajoncs d'Europe, Épervière piloselle et Ciste à feuille de sauge en lisière, Charme, Génévrier commun, Chèvrefeuille des bois, Pulmonaire, Stellaire holostée.

Ils sont tous constitués de feuillus, exceptés le bois de Barou où ont été plantés quelques Pins maritimes.

Le canal latéral à la Garonne est composé d'arbres de hautes tiges alignés et de sentiers recouverts de pelouses. Cependant, cet espace s'est peu à peu étoffé de petites masses boisées de la même essence que les bois résiduaux de la forêt d'Agre.

La Forêt d'Agre : en 1993 la répartition des espèces était de 20 % de résineux (plantations, dont 13% de Pin laricio de Corse), 80% de feuillus (57% de Chêne sessile, 12% Chêne pédonculé, 7 % de Charme ; Merisiers, Alisier,.. ;). Traitée longtemps en taillis sous futaie, elle est actuellement convertie en futaie régulière avec pour objectif d'augmenter la part des feuillus.

5.1.3.3. Friches arborées et herbacées

Faisant la transition entre les boisements et les champs cultivés, on rencontre toute une série de friches de physionomie et de composition floristique assez variées selon l'ancienneté de l'abandon de la culture, la nature de la culture abandonnée et la position topographique.

Les friches herbacées ou arbustives : nous avons ainsi classé des parcelles abandonnées depuis longtemps mais où la strate herbacée est encore dominante avec seulement quelques arbustes ou jeunes arbres de moins de 2 m et en faible densité (physionomie de lande), des parcelles abandonnées très récemment (peut être dans un cycle de jachère) et des parcelles cultivées à la saison passée mais non encore remises en culture au moment de notre passage.



Quelques espèces d'une friche arbustive :

au stade les plus avancés on trouve en plus du cortège des graminées : Genêt à balais, Ajonc d'Europe, de jeunes Chênes, saules et peupliers, Ciste à feuille de sauge, Callune.

Dans les anciennes vignes le Rumex petite oseille est abondant, accompagné du Muscari à toupet et de l'Ornithogale en ombelle.

Dans les friches arborées : nous avons classées des parcelles dont le boisement n'est pas total (envahissement depuis la périphérie par exemple) et où les arbres n'ont pas atteint un grand développement.

Ces dernières sont moins nombreuses et moins étendues que les friches herbacées ;

Un grand nombre de ces friches proviennent d'abandon de vignes, les sillons et les ceps sont souvent encore décelables.

Quelques espèces d'une friche arborée, secteur Lauzard-Péré :

Chêne pubescent, Chêne pédonculé, Saule marsault, Saule roux, Orchis mâle (assez abondante dans nombre de formations ouvertes), Myosotis des champs, Flouve odorante, Centaurée jacée, Achillée millefeuilles, Rumex petite oseille, Épervière piloselle, Lotier des marais, Salsifis des prés.

5.1.3.4. L'environnement agricole

- ✗ **Cultures** : il s'agit de céréales et d'oléagineux, un peu de maraîchage.
- ✗ **Vignes** : les vignes sont surtout localisées et disséminées dans la partie Est de la commune (périmètre AOC Fronton); cependant seulement environ la moitié ont fait l'objet d'une taille cet hiver. Quelques rares parcelles semblent avoir été très dernièrement plantées.
- ✗ **Prairies** : elles sont peu nombreuses, sur le territoire communal car 90 % des espaces agricoles sont cultivés.

A noter la présence en abondance d'une orchidée : le Sérapias vomeracea et d'une scrofulariée : Parentucellia viscosa sur les pâtures à chevaux autour dans le secteur les Graves-Braguets.

- ✗ **Haies, Délaissées** : la majorité des limites parcellaires est occupée par des délaissées en herbe, avec plus ou moins de broussailles (grandes herbacées, petits arbustes, ronces), quelques haies basses arbustives sont aussi présentes. Enfin, on rencontre, surtout dans la partie sud et à l'extrémité nord, de grandes haies, c'est à dire dominées par des arbres de haute tige, régulières et assez denses, parfois accompagnées d'un fossé. Elles ont été symbolisées de la même manière que les boisements riverains des ruisseaux. Quelques espèces de haies : Chêne pédonculé, Saule marsault, Peuplier blanc, Orme champêtre, Aubépine monogyne, Rosier des chiens, Épine noire, Néflier.

5.1.3.5. Parcs et jardins

A l'Est de la commune aux environs de la RD 820, quelques parcelles bâties, sont disséminées sur le site.

Ces constructions (traditionnelles ou récentes) sont entourées de jardin, voir d'un parc arboré pour certaines.

Même si la végétation y est plus d'origine horticole, ces espaces n'en constituent pas moins des milieux de vie pour certaines espèces animales. Notamment en raison de la structure variée de la végétation.

5.1.3.6. Zones humides, plan d'eau, mouillères

Hormis les ruisseaux et fossés, on rencontre un certain nombre **de points d'eau** :

le grand plan d'eau situé en bord de l'échangeur d'autoroute, le bassin d'irrigation au Péré (Labastide-Saint-Pierre) et des petites mares.



Aucun inventaire exhaustif n'a été réalisé cependant, il semble que ces points d'eau ne possèdent pas de végétation aquatique très développée.

En règle générale leurs berges sont très abruptes (cas du plus grand plan d'eau) ou bien certaines mares sont enfouies sous une végétation arborée abondante.

Plusieurs micro-zones d'hydromorphie temporaire, ou mouillères, ont été rencontrées. Elle sont liées à la nature du sol et/ou à des configurations ponctuelles de mauvais drainage, l'eau y stagne pendant l'hiver. Cela se traduit au mieux par la présence de quelques joncs de zones humides et par la présence de têtards. Il y a fort à parier que ceux-ci n'arriveront pas tous à terminer leur développement avant l'assèchement de ces « flaques ». C'est aussi le cas de ceux qui sont dans les flaques des champs et des chemins agricoles

La mouillère de Barou (Montbartier): cette zone ceinture un peu à mi-pente la croupe qui descend du plateau de Barou ; des joncs sont présents mais le sol ne présente pas de caractère humide évident, peut être quelques suintements lié au ressuyage des parties amont ou de légères sorties d'une nappe superficielle. Ces joncs cohabitent avec des Cistes à feuilles de sauge que l'on trouve généralement dans des situations plutôt sèches.

Quelques espèces : Jonc étalé, Jonc glauque, jeunes pousses de Saule marsault et de Peuplier noir, Ciste à feuille de sauge, Bugle rampante, Brunelle commune, Lotier des marais, Vesce des haies, Euphorbe réveil-matin, Flouve odorante, Dactyle aggloméré, Ajonc d'Europe.

La prairie humide de Sepat (Campsas) : sur la partie centre-sud de la parcelle, de part et d'autre d'un léger fossé se développent quelques espèces de zone humide, l'eau y stagne probablement une partie de l'année.

Quelques espèces : Jonc filiforme, Alisma plantago-aquatica, jeunes pousses de Saule marsault et de Peuplier noir, Renoncule bulbeuse, Géranium disséqué, Houlque laineuse, Paturin commun, Molinie bleue

La mouillère du Rieutort (Campsas): avant son passage dans la dalle sous l'autoroute, le cours du Rieutort n'est plus bordé d'arbre sur une vingtaine de mètres ; côté sud se déverse le surplus de bassin collecteur de l'autoroute ; côté nord la berge est affaissée car elle constitue le passage obligé, hormis le cours du ruisseau lui-même, pour la faune qui emprunte ce passage sous l'autoroute. Cet ensemble constitue une micro zone humide.

Quelques espèces : Cresson de cheval (Veronica béccabunga), Cresson des fontaines, Cresson des prés, Alisma plantago-aquatica, Lycope d'Europe...

Quelques espèces de la ripisylve du Rieutort : Chêne pédonculé, Frêne commun, Erable champêtre, Cornouiller sanguin, Fusain, Epine noire, Bugle rampant, Véronique petit chêne, Gaillet gratteron, Asplénium adiantum noir, Pulmonaire à longue feuille.

Quelques espèces d'un fossé au Liounet : Cardère des foulons, Alisma plantain d'eau, Lycope d'Europe, Typha, Salicaire.

Synthèse

Aucune espèce végétale patrimoniale n'a été recensée lors du diagnostic.

Le site présente une certaine richesse floristique pour un secteur agricole grâce à :

- *la variété des situations au regard de l'usage agricole passé et actuel : cultures, prairies, friches herbacées et arborées à différents stades de recolonisation ;*
- *la présence de formations arborées : petits bois, quelques haies entre les parcelles, parcs et jardins, boisements en bord de ruisseaux. Il s'agit de la flore commune de la série atlantique du Chêne pédonculé.*



5.1.4. La Faune

Ce secteur présente la faune ordinaire mais diversifiée d'une plaine cultivée émaillée de nombreux petits bois et friches et qui de plus est située en bordure d'une grande forêt de feuillus.

5.1.4.1. Les batraciens et reptiles

Ces espèces sont connues grâce au travail de la Société des Sciences Naturelles du Tarn-et-Garonne (SSNTG) publié dans le tome XXX, 2005, de son bulletin :

- Atlas préliminaire des reptiles et amphibiens de Tarn-et-Garonne (S. Albinet) : ce travail est «lacunaire » car l'effort de prospection a été inégal selon les secteurs, mais il contient des informations récentes qui attestent de la présence d'espèces, à contrario leur absence ne peut être considérée comme « définitive » du fait du manque de prospection dans certains secteurs.
- Note sur la faune herpétologique de la forêt domaniale d'Agre et de ses abords (S. Albinet) : ce travail a été réalisé en 2006 à la demande de l'ONF dans le cadre l'élaboration du nouvel aménagement de la forêt domaniale.

Sont recensées **7 espèces de reptiles et 10 d'amphibiens** : elles sont toutes protégées par la loi française, exceptées les grenouilles vertes, et leurs populations sont considérées comme « à surveiller » du fait de leur fragilité et / ou du manque de connaissance ou comme « vulnérable » (Pélodyte ponctué).

8 espèces figurent à l'annexe IV de la Directive Habitat : « espèces qui nécessitent une protection stricte » au niveau européen (Triton marbré, Crapaud calamite, Grenouille agile, Rainette méridionale, Couleuvres verte et jaune et d'esculape, Lézards des murailles et vert occidental).

Les réflexions et préconisations de gestion rédigées par la SSNTG à l'attention de l'ONF sont retranscrites intégralement ici car elles situent bien le contexte naturaliste et abordent le thème de la connectivité fonctionnelle des milieux.

« Réflexions et préconisations de gestion :

Avec 7 espèces de Reptiles et au moins 10 espèces d'Amphibiens, la forêt domaniale d'Agre et ses abords présentent un fort intérêt herpétologique au niveau départemental.

Le maintien de cette diversité spécifique dépend essentiellement de deux facteurs. Il est tout d'abord lié à l'existence de milieux naturels favorables, correspondants aux exigences écologiques des différentes espèces et permettant à ces espèces de réaliser une partie ou la totalité de leur cycle de vie annuel. La présence de belles populations d'Amphibiens,

notamment d'Urodèles (Salamandres et Tritons), au sein de la forêt et des ses environs immédiats est ainsi favorisée par les nombreux points d'eau favorables à leur reproductions : mares forestières, ornières et fossés inondés, étangs de piscicultures... Ces points d'eau présentent des caractéristiques variées (surface de quelques m² à plusieurs centaines de m², profondeur de quelques cm à plus de 2 m (étangs de pisciculture), présence ou non de plantes aquatiques, berges abruptes ou en pente douce), susceptibles de convenir aux exigences écologiques des différentes espèces.

Les mares forestières, assez nombreuses et créées à des fins cynégétiques, présentent plus particulièrement une importance pour la Grenouille agile et les Urodèles. Il convient de les conserver, voire d'en créer de nouvelles, tout en prenant désormais en compte l'enjeu batrachologique Un sérieux éclaircissement de la strate arborée ou arbustive autour de ces points d'eau est par ailleurs à prescrire, afin d'éviter leur eutrophisation et d'accroître leur ensoleillement. Bien sur, le curage et le nettoyage des mares, lorsqu'ils ont lieu, sont à éviter durant la période de reproduction de ces animaux (de début février à début septembre). Concernant les reptiles, il est impératif de conserver et de créer des secteurs de broussailles ensoleillés (friches forestières, bords de chemins et lisières embroussaillées...), afin que ces animaux trouvent des milieux de vie favorables durant la saison estivale. Le maintien de vieilles souches d'arbres, de chablis et de tas de bois pourrissant leur fournira également des sites de ponte et des gîtes d'hibernation. Enfin, la conservation et la création de points d'eau favorables à la reproduction des amphibiens permettront



aux couleuvres qui s'en nourrissent de trouver des proies en quantité suffisante. Le second facteur de maintien de la diversité spécifique de l'herpétofaune locale est plus subtil. Il consiste en la **conservation de la connectivité fonctionnelle du paysage**. Cette notion de connectivité fonctionnelle peut être définie comme la possibilité pour un organisme de passer d'un milieu donné à un autre dans le paysage. Or, cette possibilité est nécessaire pour l'accomplissement du cycle vital annuel de certains organismes. Les Amphibiens, par exemple, vont chercher des milieux boisés pour l'hivernage et certains types de points d'eau pour leur reproduction. La construction d'une route entre le site d'hivernage d'une population d'amphibiens donnée et leur site de reproduction va induire un risque supplémentaire pour ces animaux lors de leurs migrations pré-nuptiales et/ou empêcher tout déplacement de ces animaux entre ces milieux vitaux. La création de cette barrière écologique peut alors conduire la population concernée à son extinction, dans le cas où l'absence de reproduction n'est pas compensée par l'apport régulier et en nombre suffisant de nouveaux individus issus de populations voisines. En forêt domaniale d'Agre, la D928 induit précisément un risque de mortalité supplémentaire pour les espèces qui doivent la franchir. C'est par exemple le cas du Crapaud commun et de la Salamandre tachetée, qui peuvent se faire écraser en nombre important. L'A62 crée quant à elle une barrière écologique pratiquement hermétique (passages sous l'autoroute pour l'écoulement des eaux et pour la circulation des animaux) aux déplacements des reptiles et des amphibiens. La connectivité fonctionnelle du paysage est donc déjà fortement altérée sur le secteur par les voies viaires. Les projets de ligne à grande vitesse, et de nouvelle bretelle de sortie de l'A62, mais aussi les divers projets d'urbanisation du secteur (projet de centres de vacances, d'extension d'une zone artisanale...) menacent encore plus la perméabilité du paysage, voire l'intégrité de la forêt elle-même. La conservation du patrimoine herpétologique et plus généralement de l'ensemble de la biodiversité de la forêt d'Agre et de ses environs dépendra ainsi à la fois de la gestion forestière future et de la volonté des décideurs actuels de préserver ce patrimoine pour les générations futures».

Cette volonté peut se traduire au travers des types d'aménagements périphériques à la forêt et de la qualité de la prise en compte du milieu naturel. Le même raisonnement peut être tenu pour certains oiseaux et mammifères.

5.1.4.2. L'avifaune

Trois sources d'information ont été utilisées :

- ✓ la plus précise, les observations réalisées au printemps 2007 à l'occasion de l'étude d'impact de la future opération logistique, qui sont cependant incomplètes car non réalisées sur un cycle annuel complet,
- ✓ les données de l'année 2005 de la centrale ornithologique de la SSTN, nous y avons pris les espèces observées sur la commune de Montbartier ou les communes proches, c'est une bonne indication de probabilité de présence des espèces sur le site,
- ✓ les données des ZNIEFF voisines du site, car certaines espèces peuvent venir fréquenter le site à certaines occasions, mais ces données sont anciennes et non re-vérifiées.

On rencontre l'ensemble de l'avifaune commune aux plaines cultivées. Deux particularités peuvent être mises en avant : les espèces liées à la forêt d'Agre et celles liées aux friches.

Un certain nombre d'espèces de forêt, de lisière ou se contentant de petits bois peuvent se trouver à la fois en forêt d'Agre et sur le site : Buse variable, Milan noir, Hibou Moyen Duc ainsi que toutes les espèces de passereaux fréquentant ces milieux. Les populations de chaque secteur étant susceptibles de s'alimenter mutuellement.



Par contre certaines espèces plus forestières, ou qui recherchent la tranquillité de la forêt pour nicher, peuvent utiliser l'espace agricole ouvert périphérique pour chasser : Aigle botté, Circaète Jean-Le Blanc. On retrouve là la notion de milieux complémentaires et de nécessité de connectivité entre eux.

La présence de friches anciennes et de vignes permet une présence assez soutenue de certains passereaux tels : Cisticole des joncs et Tarier pâtre, principalement, et dans une moindre mesure de Bruant jaune, Bruant zizi, Bruant proyer, Bruant des roseaux.

Les espèces protégées : Au total de nombreuses espèces d'oiseaux protégées sont présentes ou susceptibles de fréquenter le lieu : 34 observées, 15 probables (Centrale SSNTG), 9 potentielles (ZNIEFF voisines). Ce sont essentiellement des passereaux et des rapaces.

Les espèces « Directive oiseaux » : Sur les 3 sources de données 13 espèces sont inscrites à l'annexe I de la Directive oiseaux : « espèces faisant l'objet de mesures spéciales de conservation en particulier en ce qui concerne leur habitat (Zone de Protection Spéciale)» au niveau européen.

Parmi ces 13 espèces,

- ✓ 2 ont été vues sur le site :
 - le grand Cormoran (repos, voir alimentation sur le grand plan d'eau) ;
 - Milan noir : nidification probable de plusieurs couples.
- ✓ les espèces suivantes sont susceptibles de s'y rencontrer : Alouette lulu, Martin pêcheur, Oedicnème criard, Busard Saint Martin, Bondrée apivore ; les deux premières sont les plus probables
- ✓ Les 6 espèces suivantes ont été recensées en 1987 dans la forêt de Montech : Pic mar, Fauvette pitchou, Engoulevent, Aigle botté, Circaète Jean Le blanc, Busard cendré ; les 3 dernières, si elles sont toujours présentes, peuvent utiliser le site comme territoire de chasse.

Statut de conservation des espèces :

Dans la publication de 1999 de la Ligue pour la Protection des Oiseaux et de la Société d'Études Ornithologique Française « Oiseaux menacés et à surveiller en France » une liste rouge de 85 espèces nicheuses a été établie (en danger, vulnérable, rare) et une liste orange de 42 espèces (Déclin, localisé, à préciser).

Sur la commune :

- ✓ 2 sont en liste rouge (rares) : Circaète et Aigle botté (Forêt d'Agre) ;
- ✓ 6 sont en liste orange (déclin) : Hirondelle rustique, Perdrix rouge, Chouette effraie, Oedicnème criard, Tourterelle des bois, Huppe fasciée.

Dans une publication 2006 de la LPO « Le statut des oiseaux en France », le bilan 1989-2005 du «suivi temporel des oiseaux communs » (Programme STOC) donne les tendances d'évolution des effectifs nicheurs pour 97 espèces communes :

- ✓ 17 sont en déclin fort et significatif dont Alouette des champs, Fauvette grisette, Pie, Linotte mélodieuse, Bruants jaunes, des roseaux et proyer, Huppe fasciée sont présents sur le territoire ;
- ✓ 15 espèces sont à surveiller dont Epervier, Faucon crécerelle, Coucou, Sittelle, Verdier d'Europe, Pouillot de Bonelli ;
- ✓ 14 sont en augmentation dont Héron cendré, Tourterelle turque, Rouge gorge, Tarier pâtre, Merle noir, Grive musicienne, Bouscarle de Cetti, Fauvette à tête noire, Mésange charbonnière et bleue, Bruant zizi.

Le statut de conservation des espèces présentes sur la commune est donc très contrasté. Certaines ont un statut préoccupant comme sur le reste du territoire national.





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier
Trame verte, valeur écologique et liaison naturelle

Forêt d'Agre

Étang des Boutanelles

Forêt d'Agre

Z.A de Salcevert

Ruisseau des Combes

Z.A de Turret

Z.A de Lauzard

Canal latéral à la Garonne

Ruisseau de Gajac

Ruisseau de Mazasse

Limite autoroutière de l'A62 créant une barrière quasi infranchissable pour la faune terrestre. 2 passages inférieurs semblent fréquentés au Rieurtort et au Péré.



Légende

Zone d'activité	Friche	Voie ferrée
Zone bâtie	Maraichages	Voies structurantes
Vignes	Cours et plan d'eau	Limites de communes
Cultures (céréales, prairies)	Forêt, bois	Nouvelle zone d'urbanisation ou d'aménagement
Vergers (noisetiers)		

Légende

- Site urbain** : Site anthropique
- Trame verte** : Espace ouverts et partiellement boisés ou en friche permettant aux espèces forestières de s'alimenter, se reproduire et de créer des liaisons avec les espaces limitrophes.
- Zones d'influence de la forêt d'Agre**
- Zones humides** : Points d'eau permanents les plus marquants du territoire

5.1.4.3. Les mammifères

Toutes les espèces recensées dans la forêt d'Agre sont susceptibles de fréquenter les zones limitrophes. Ainsi les secteurs de frange, constitués de bois et de zone agricole, est une zone de transition entre la forêt domaniale et l'urbanisation actuelle (bourg de Montbartier, les zones artisanales existantes et les voies de communications (Autoroute A62 et A20, voie ferrée, RD 820...)

Les mammifères qui traversent ou utilisent cette zone sont : Chevreuil, Renard, Blaireau, Lièvre, Lapin de garenne et quelques sangliers utilisant surtout la forêt de Montech. L'écureuil roux, la Martre et la Genette ont été recensées dans la forêt d'Agre.

Le territoire rural de Montbartier représente à la fois un milieu de vie pour certaines espèces et une zone de transit entre la forêt d'Agre et les boisements alentours pour les espèces plus forestières.

Les micro-mammifères (petits rongeurs et insectivores) et les chauves-souris n'ont pas été recherchés.

5.1.4.4. Les poissons

A Montbartier, seul le canal latéral à la Garonne constitue un milieu propice au développement d'une faune piscicole de type Cyprinidé (poissons blancs : gardons, brèmes, chevesnes, ...) et carnassiers (brochets, sandres, perches...). Le canal est classé cours d'eau de seconde catégorie piscicole.

La seule connaissance de la faune des cours d'eau provient des informations du Conseil Supérieur de la Pêche :

- ✓ « le Rieutort présente une population de cyprinidés d'eau vive (Vairon, Goujon) ou d'eau plus lente (Gardon, Carpe) ainsi que de la Loche franche.
- ✓ Le ruisseau de Vergnet (ou des Combes) a probablement une population du même type. »

Aucune espèce protégée.

La population de poissons du plan d'eau de l'autoroute est connue grâce au suivi réalisé sur les brochets par la Fédération Départementale des Associations de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique (FDAPPMA). Une dizaine d'espèces sont présentes dans ce plan d'eau d'origine anthropique (ancienne gravière). Tous les poissons ont été introduits y compris des espèces «exotiques ». Cependant un fonctionnement naturel s'est mis en place avec de la reproduction de certaines espèces dont le brochet.

Le plan d'eau est alimenté par la nappe mais aussi par les fossés qui drainent le secteur amont. Ces derniers permettent un marnage important en période pluvieuse au printemps, la végétation riveraine (joncs, carex,...) est alors immergée et sert de support aux pontes.

Puis les zones à Cératophylle et à Myriophylle, végétaux hydrophytes, sont de bons secteurs pour la croissance des jeunes. Le Brochet est une espèce protégée c'est à dire que la destruction de ses oeufs est interdite et que son habitat peut être protégé par arrêté préfectoral.

5.1.4.5. Autres espèces

Seuls des insectes ont été observés, notamment des libellules et des papillons, mais non déterminés excepté le Flambé.

5.1.4.6. Les relations avec les milieux environnants

La Forêt d'Agre en bordure Nord de la commune de Montbartier a une influence forte sur le milieu naturel.

Ces deux entités sont indissociables. Des espèces forestières peuvent utiliser les zones ouvertes de la commune pour s'alimenter (mammifères, oiseaux) ou pour se reproduire (batraciens), le territoire rural et le canal avec leur maillage de haies et bois facilitent les échanges avec d'autres secteurs plus boisés, pour des espèces généralistes (mammifères, oiseaux) les échanges de populations entre les deux types de milieux permettent le maintien de ces espèces dans les deux secteurs au gré des contraintes rencontrées.



Il s'agit de préserver au mieux cette situation qui favorise une certaine biodiversité.

À l'Est l'autoroute constitue une barrière pour les échanges de faune du fait du dénivelé, des clôtures, de la circulation. Cette barrière est plus ou moins importante selon les espèces. En effet cette autoroute est ancienne et aucun dispositif de franchissement pour la faune n'a été mis en place.

Les franchissements existants sont :

- trois passages routiers supérieurs qui ne doivent être que très occasionnellement empruntés par certains mammifères (chevreuil, renard,..) ;
- trois passages inférieurs :
 - un au niveau du ruisseau Le Vergnet dont l'abond est assez compliqué, le diamètre assez petit et qui débouche dans un contexte très aménagé (Salcevert) ; --
 - un au niveau d'un chemin rural quartier Péré (Labastide-Saint-Pierre) qui présente une configuration assez intéressante et semble bien utilisé au moins par les chevreuils
 - un au niveau du passage du Rieutort (Campsas) qui semble aussi bien fréquenté. Il s'agit de ne pas aggraver la situation et au contraire de « valoriser » ces seuls passages existants.

Synthèse

La faune présente est celle des plaines agricoles, enrichie cependant par la présence à proximité de la grande forêt d'Agre, de petits boisements, de friches et de points d'eau. Parmi les espèces étudiées on retiendra surtout la richesse de la population des reptiles et amphibiens et des oiseaux avec de nombreuses espèces protégées et/ou dont le statut est fragile. Le contexte actuel présente donc des points de richesse mais aussi un point faible : l'isolement des secteurs Est (vallée du Tarn) du fait de la présence de l'autoroute.

Synthèse de l'état initial de l'environnement

La commune de Montbartier ne comporte pas d'enjeux environnementaux importants en matière de paysage et de milieux naturels, en dehors de la ZNIEFF de Boutanelle et des abords du canal latéral. De plus, l'analyse réalisée n'a pas mis en évidence d'espèces ou d'habitats patrimoniaux, rares ou très menacés, nécessitant des mesures de conservation spéciales très ciblées.

Toutefois, le milieu naturel est composé d'une zone agricole, au contact direct de la forêt d'Agre, où les occupations du sol sont assez diversifiées pour un tel contexte : cultures, et surtout vignes, abandonnées laissant place à toute une gamme de milieux de recolonisation, de la friche herbacée vers le boisement de feuillus. Cette trame verte concentre les plus fortes valeurs écologiques et paysagères du territoire et crée des liaisons naturelles traversant le territoire communal et communiquant avec les communes voisines à condition qu'aucune infrastructure ne devienne une barrière infranchissable.

La présence de quelques petits ruisseaux et fossés, de petites zones d'hydromorphie temporaire (mouillères) contribue à augmenter la biodiversité présente.

Le travail réalisé a surtout permis de mettre en évidence cette biodiversité au niveau de la flore, des oiseaux, des batraciens et des reptiles, en partie grâce aux inventaires naturalistes déjà menés par la Société des Sciences Naturelles du Tarn-et-Garonne sur les secteurs environnants.



6. Le milieu humain

6.1. L'occupation des sols

L'occupation des sols est principalement composée de terres cultivées (prairies, céréales, vignes) de friches et de bois isolés. L'habitat, de type maison individuelle ou exploitation agricole, y est faible et dispersé le long des voies départementales et communales. Les parties les plus densément urbanisées sont situées dans le village de Montbartier et dans les 3 zones d'activités dispersées le long de la RD 820 et la RD 50.

La commune de Labastide-Saint-Pierre avec la zone d'activités de Lauzard est en cours de remplissage et accueille déjà les entreprises Thiriet, Breger et TDG Logistics (MGF Solution Logistique).

6.2. Un territoire agricole en déprise

Le territoire agricole se définit par une topographie relativement plane avec un habitat à caractère rural très diffus. Cet espace agricole est en déprise croissante due à la pression urbaine et la faible qualité des sols.

6.2.1. La qualité initiale des sols

Les qualités pédologiques du sol posent des problèmes d'absorption, renforcés par l'inexistence de pentes du terrain naturel. La fertilité naturelle de ces brousses est assez difficile à travailler et ne compte pas parmi les meilleures terres de cultures.

6.2.2. L'aire de production des vins AOC de Fronton : La viticulture en crise

65 % du territoire de la commune de Montbartier est concerné dans le périmètre de la zone d'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) des vins de Fronton soit 974 ha environ. Plus de la moitié Est du territoire communal est classé.

Ces terroirs sont remarquables, car support de productions de qualité, dont il convient d'assurer la protection en raison de leur haute valeur agronomique et économique. Des groupes d'agriculteurs ont été à l'initiative des délimitations. L'ampleur de la surface classée en AOC rend difficile l'établissement de projets d'urbanisation ne consommant pas ces terroirs.

Ce classement est voué à la valorisation des produits agricoles ou alimentaires, n'est pas sans conséquence sur l'utilisation des sols de Montbartier: pour établir ou modifier la délimitation de zones du document d'urbanisme intéressées par ce classement, l'avis de l'Institut National des Appellations d'Origine sera requis lors de la consultation prévue dans la procédure.

Bien qu'une partie des vignes soit classée en A.O.C. Frontonnais, leur surface diminue avec 59 ha soit une baisse de 41% des surfaces depuis 1988.

Autrefois, l'agriculture de Montbartier s'était développée grâce à la viticulture car elle apportait un meilleur revenu. Toutefois, depuis une vingtaine d'années la SAU affectée aux vignes s'est fortement réduite.

En effet, il y a environ 20 ans, la commune de Montbartier produisait 15 000 hl de vin par an. Depuis, de nombreux pieds de vigne ont été arrachés et la viticulture s'est raréfiée sur le territoire. La commune compterait encore 5 viticulteurs professionnels.

L'activité viticole est actuellement en déprise et sa pratique intensive a dégradé la qualité agronomique des sols qui ne présentent plus une grande valeur pour les céréales. Ces terrains classés en AOC ont donc des difficultés à être réemployés par les grandes cultures par la qualité des sols et la petite taille des parcelles.



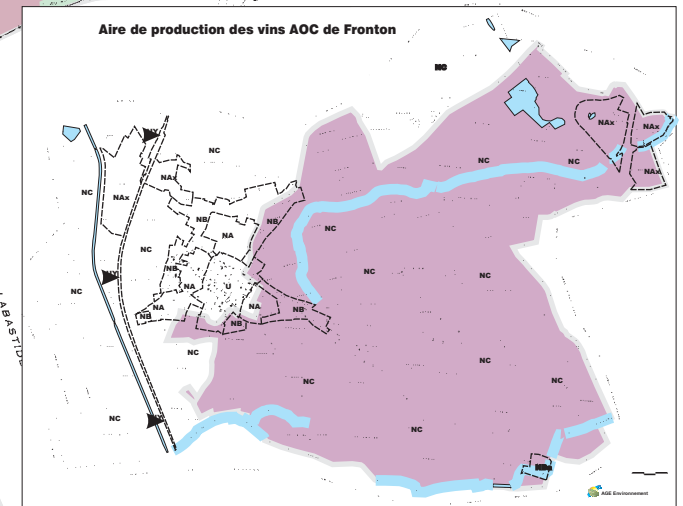
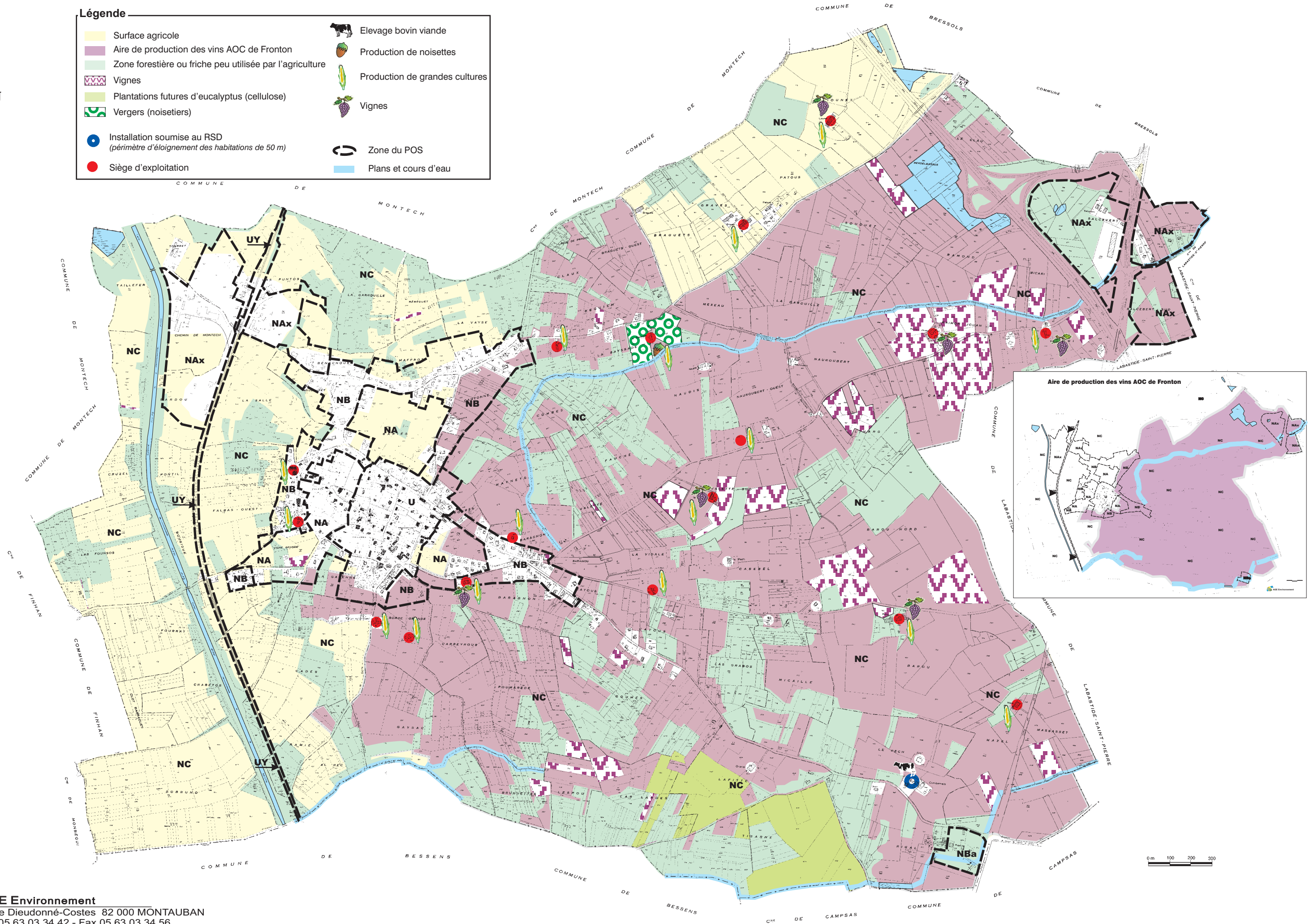


Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Diagnostic agricole

Légende

- | | | | |
|--|--|--|--------------------------------|
| | Surface agricole | | Elevage bovin viande |
| | Aire de production des vins AOC de Fronton | | Production de noisettes |
| | Zone forestière ou friche peu utilisée par l'agriculture | | Production de grandes cultures |
| | Vignes | | Vignes |
| | Plantations futures d'eucalyptus (cellulose) | | |
| | Vergers (noisetiers) | | |
| | Installation soumise au RSD
(périmètre d'éloignement des habitations de 50 m) | | Zone du POS |
| | Siège d'exploitation | | Plans et cours d'eau |



6.2.3. La pression urbaine concurrence l'activité agricole

On remarque une déprise agricole à proximité des sites urbanisés. L'apparition de ces nombreuses friches pourrait expliquer la forte baisse de la S.A.U. ces dix dernières années.

Il devient plus rentable pour certains agriculteurs actifs ou retraités de vendre leurs terres pour l'urbanisation plutôt que de cultiver ces mauvaises terres.

6.2.4. L'activité de grandes cultures

Le système des grandes cultures occupe la quasi-totalité des surfaces agricoles (655 ha sur 723 ha). La production principale est de type céréalière et oléagineuse. Les cultures rencontrées sont généralement le tournesol, le maïs, le soja, le pois et le blé qui représente 45% de la surface agricole. La part des jachères, condition indispensable pour bénéficier des aides compensatoires est de l'ordre de 14%. Cette part a augmenté de 80% en 12 ans.

231 hectares de terres sont irrigués en 2000.

Des producteurs de bois viennent également de s'implanter sur le sud du territoire. Une entreprise de papeterie a planté des eucalyptus en vue d'exploiter leur cellulose pour produire du papier.

6.2.5. La production animale : une activité marginale

Depuis les années 1970, les élevages bovins n'ont fait que diminuer pour arriver aujourd'hui à une quasi-disparition. Les élevages, ovin et bovin, ne sont plus représentés économiquement sur le territoire communal.

La production animale se résume à 10 élevages de volailles de taille peu significative (216 volailles). Le faible nombre de volailles laisse penser que cette production pourrait aussi disparaître dans les prochaines années.

Synthese

Le territoire de Montbartier subit une déprise agricole forte depuis une vingtaine d'années due à la pression urbaine, la faible qualité des sols et la crise viticole. Cette situation se traduit par la progression de friches, de jachères et de bois sur le territoire.

La commune de Montbartier subit une pression foncière de plus en plus forte due à l'urbanisation et des grands projets économiques attirés par sa position stratégique.

L'espace agricole, même s'il tend à se réduire, devra être protégé dans les secteurs stratégiques pour maintenir une activité viticole (AOC Fronton) et entretenir un environnement naturel de grande qualité. L'agriculture devra avoir des possibilités de développement qui peuvent se traduire par des agrandissements mais également par la création de nouvelles activités complémentaires.

6.3. Les équipements collectifs

La commune de Montbartier possède 6 commerces, services et artisanats sur son territoire. Ils se concentrent dans le centre du bourg. L'analyse de l'activité commerciale est basée sur une grille de valeurs Insee qui détermine des gammes d'équipements des communes. L'échelle utilisée est la suivante :

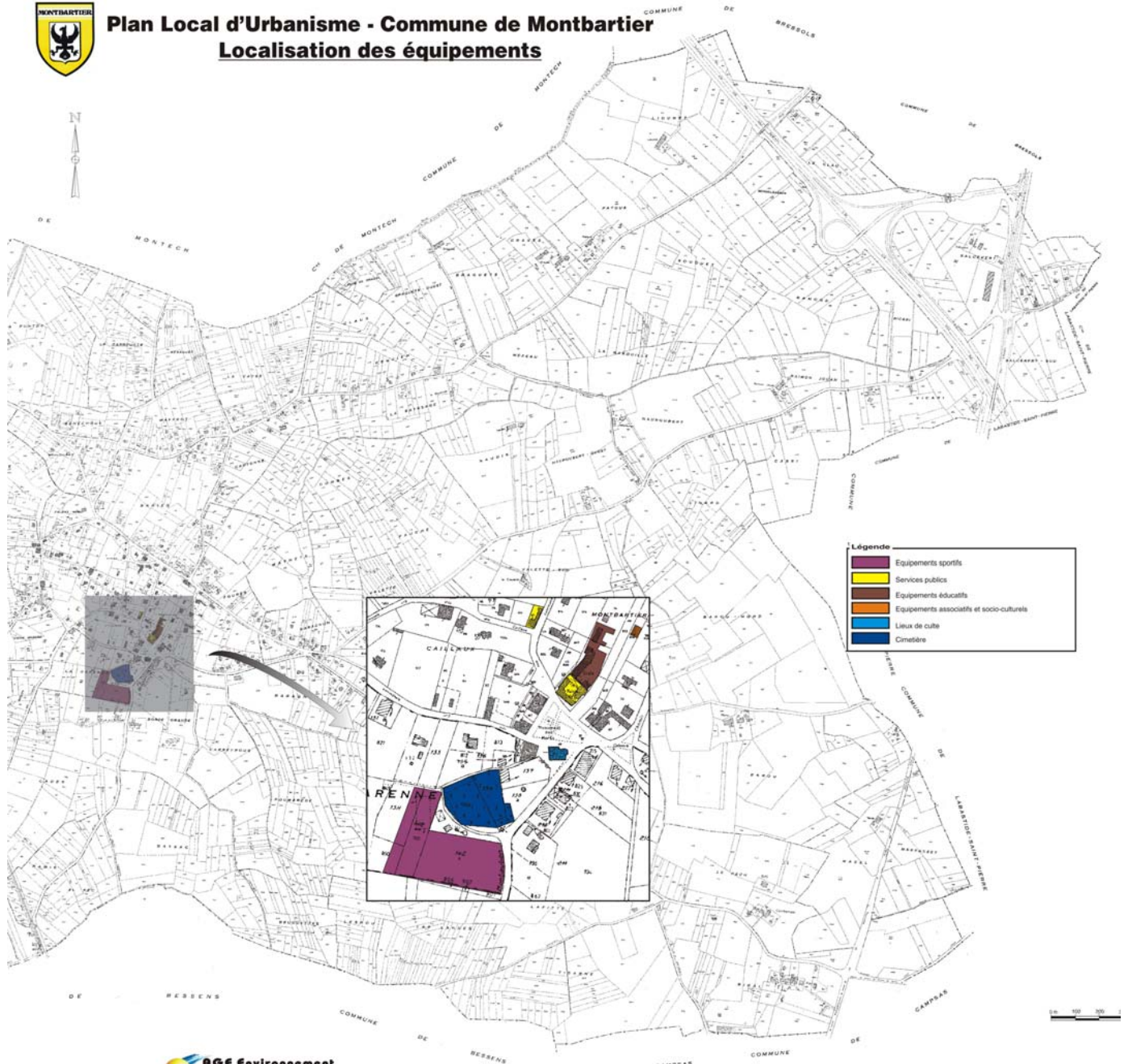
- gamme minimale (bureau de tabac, alimentation générale...)
- gamme de proximité (bureau de poste, pharmacie...)
- gamme intermédiaire (droguerie, collège...)
- gamme supérieure (laboratoire d'analyses médicales, cinéma...)

Selon ce classement, Montbartier dispose de commerces, services et artisanat appartenant à la gamme minimale. La liste des commerces, services et artisanat présents sur le territoire de la commune montre que Montbartier n'est que très peu pourvue, et se trouve, de ce fait, dépendante de communes voisines mieux équipées. Ainsi, Montech exerce un important pouvoir d'attraction sur toutes les communes du canton.





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier
Localisation des équipements



AGE Environnement
 1, rue Dieudonné-Costes 82 000 MONTAUBAN
 Tél. 05 63 03 34 42 - Fax 05 63 03 34 56

Planche 6 Localisation des équipements

L'essor d'une commune passe inexorablement par une diversification et une multiplicité de l'offre en équipements. Ainsi, cette offre influe sur le rayonnement et le pouvoir attractif de la commune. Selon le classement INSEE, Montbartier dispose de 8 équipements, sur une liste de 36 équipements établie par l'INSEE.



Liste des équipements présents sur la commune

Catégorie d'équipements	Équipements
Équipements éducatifs	- école maternelle - école primaire ² (110 élèves)
Services publics et administratifs	- bureau de poste - mairie
Services généraux	- maçon - plâtrier - menuisier - alimentation générale - boulangerie, pâtisserie - bureau de tabac
Équipements sanitaires et sociaux	- foyer pour personnes âgées - foyer d'accueil spécialisé
Équipements associatifs, culturels et sportifs	- terrain de sport - tennis
Lieux de culte	- église

Le tableau ci-dessus expose la liste des équipements présents sur la commune. En plus des 8 équipements que considère l'INSEE, Montbartier complète sa palette par des équipements associatifs, culturels, sportifs, sanitaires et sociaux.

6.4. La voirie et les modes de transport

6.4.1. Le rail

La voie ferrée Bordeaux-Sète traverse l'Ouest de la commune de Montbartier dans un axe Nord-sud. La présence d'une gare est un atout pour la commune. Plusieurs autres communes du bassin de vie disposent d'une gare (Dieupentale, Grisolles, Albias, Montauban).

6.4.2. Analyse du réseau routier

La commune de Montbartier se situe à proximité d'axes routiers importants :

- l'axe autoroutier A62 reliant Toulouse à Bordeaux ;
- l'axe autoroutier A20 reliant Montauban à Paris ;
- la route départementale RD 820 reliant Paris à l'Espagne via Toulouse.

Ces différents axes routiers permettent de cheminer :

- vers le sud en direction de Toulouse, des Pyrénées et de l'Espagne ;
- vers le nord en direction de Paris ;
- vers l'ouest en direction de Bordeaux de l'Atlantique.

La commune de Montbartier se situe au carrefour de deux autoroutes, l'A62 en direction de Bordeaux et l'A20 en direction de Paris. D'autres routes, cette fois, départementales lui confèrent ainsi une bonne accessibilité, les routes départementales RD50, RD110 et RD77.

Notons que les voies présentes sur le territoire offrent un maillage plus dense à l'ouest qu'à l'est. Aussi, dans l'éventualité d'un développement de nouvelles zones d'extension urbaine, le développement du réseau routier devra être pris en considération, et ce, notamment à l'est du territoire.

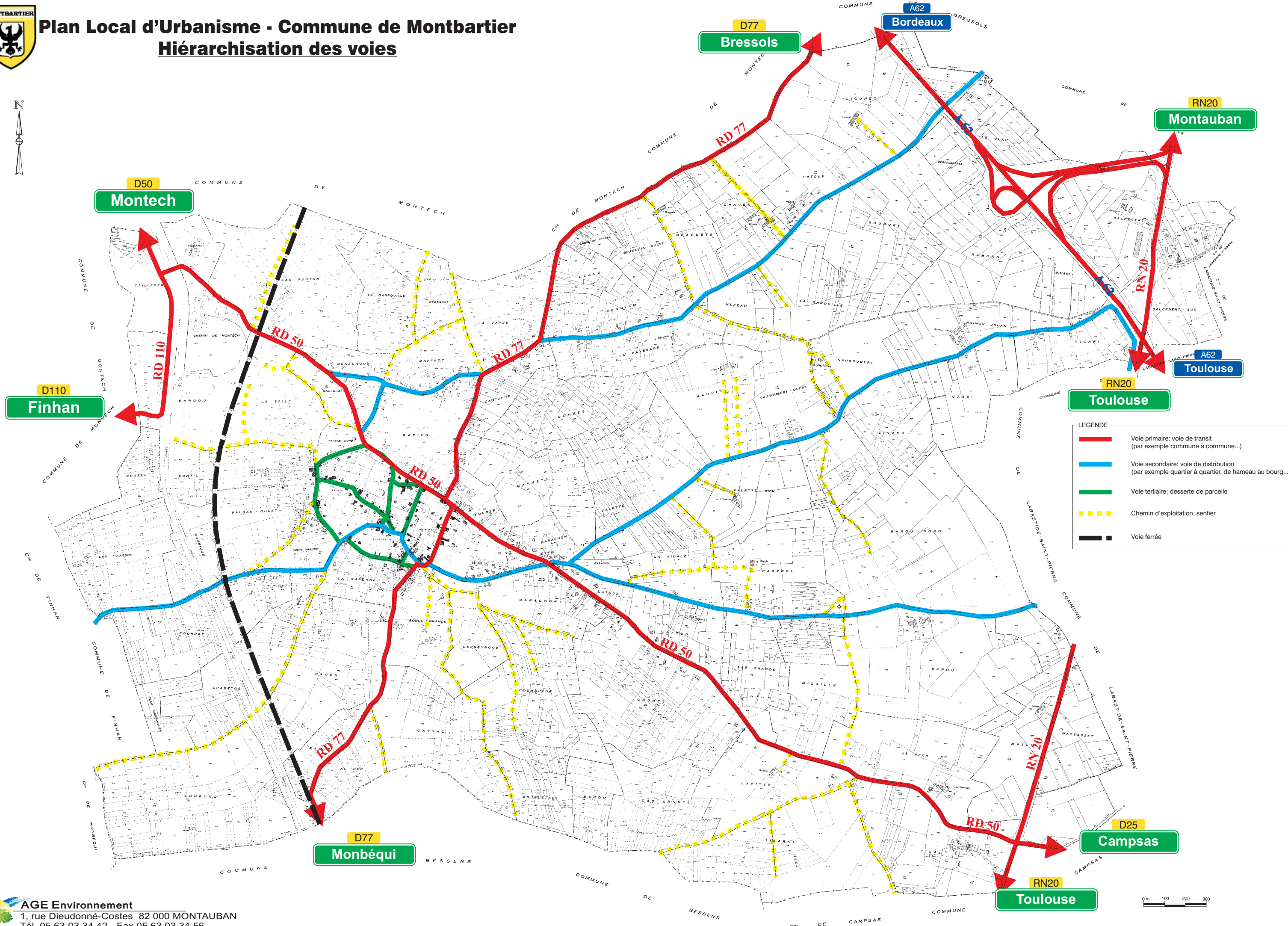
² service : équipements faisant partie de la liste des 36 définis par l'INSEE





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Hiéarchisation des voies



6.4.3. La sécurité routière

Le département de Tarn-et-Garonne est l'un des départements les plus meurtriers sur les routes. L'analyse du réseau montbartierain ne peut être complète sans que soit soulevée la question de la sécurité routière.

La commune de Montbartier est traversée par un réseau routier très dense avec des voies de toutes catégories aux trafics très différents. En terme d'accidentologie, les données (29 accidents dont 4 sur l'A62, 15 sur la RD 820, 8 sur la RD 50 et 2 sur la RD 77 faisant 4 tués et 11 blessés graves au cours de ces cinq dernières années) démontrent que de nombreux accidents sont dus à des obstacles en bordure des voies. L'habitat s'est développé le long des voies très circulées où l'aménagement de la sécurité n'a pas suivi la constante évolution de l'urbanisation.

La commune devra s'attacher à limiter l'urbanisation étirée le long des voies en abandonnant les formes urbaines privilégiant la linéarité ou la dispersion. Afin de limiter les problèmes de sécurité liés aux accès sur le réseau routier, les futurs projets devront prendre en compte les aménagements nécessaires sur les voies, giratoires ou accès privés. Les aménagements pourront, par exemple, concerner la suppression d'obstacles, le dégagement de la visibilité ou l'installation d'équipements de sécurité.

Aussi, plusieurs éléments doivent être pris en considération :

- Le transport de matières dangereuses aux abords des grandes infrastructures routières et des canalisations de transport de gaz ;
- La localisation d'éventuels équipements publics (écoles, équipements sportifs) ;
- Les abords de la route départementale RD50 qui est un axe très fréquenté pouvant engendrer des problèmes de sécurité.

Le développement de nouvelles zones d'urbanisation induit la création de nouveaux accès sur les routes départementales. Aucune interdiction d'accès n'est établie. Cependant, chaque cas méritera une analyse en terme de sécurité.

Ainsi, selon l'article R.111-4 du code de l'urbanisme, « un permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble », il peut aussi être refusé si « les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès ».

Synthèse

Par sa situation géographique et la proximité de grands axes de communication, Montbartier constitue un nœud de communication intéressant voire stratégique dans le département. Cette situation a provoqué depuis quelques années l'arrivée d'entreprises de logistiques dans ce secteur sur les communes de Montbartier et de Labastide-Saint-Pierre.

Si la prédominance de l'automobile ne peut être aujourd'hui remise en cause, la commune doit réfléchir à un réaménagement de la voirie communale afin de rééquilibrer l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes. En outre, la maîtrise des besoins en déplacements étant indispensable, une réflexion sur la localisation des futures zones d'habitat entre autres devra être engagée. Aussi, tout nouveau raccordement aux voies existantes devra respecter les principes émis par l'Aménagement des Routes Principales (ARP). Enfin, la présence de la gare est un atout incontestable pour l'avenir de la commune qui se trouve ainsi liée à la capitale départementale et régionale.



6.5. L'organisation et la morphologie urbaine de la commune

6.5.1. Historique de l'occupation humaine

Montbartier, siège d'un prieuré et d'une seigneurie féodale, tire son origine d'un mot celte « barr » qui signifie sommet. La colline du village fut occupée par les populations gauloises.

Ces sols peu propices à la culture ont été pendant des millénaires, couvert par la forêt de chênes. Néanmoins, l'homme s'y est abrité de bonne heure et des fouilles ont permis de recueillir un outillage non négligeable du paléolithique moyen et supérieur.

A 134 mètres d'altitude, la colline sur laquelle s'élève le village fut occupée par un oppidum gaulois. La toponymie confirme d'ailleurs que les populations celtiques s'étaient installées dans ces sites sylvestres. Les noms des lieux-dits Bariès, Baragnon et Bariu sont formés sur le mot gaulois « barr » qui désigne un sommet, une hauteur.

Quant à Montbartier, son étymologie vient du nom d'un homme germanique qui profita de la situation stratégique de l'ancien oppidum. A l'époque mérovingienne, un riche propriétaire terrien, Nizerius, fit don de ces terres à l'Abbaye de Moissac. Au XII^{ème} siècle, celle-ci céda ses droits au Monastère du Mas qui en fit un de ses prieurés jusqu'à la Révolution.

Montbartier fut aussi le siège d'une co-seigneurie dont une motte féodale rappelle le souvenir. Elle fut supprimée, au XV^{ème} siècle, au bénéfice de la famille d'Astorg, dont l'un des membres, Antoine, fut l'un des principaux chefs calvinistes du Languedoc.

De cette histoire, il ne reste que très peu de traces.

L'organisation urbaine de Montbartier a été étudié par espaces homogènes. Trois ont été définis :

- le bourg
- les zones d'extension récente
- les zones d'activités

6.5.2. Le bourg

Depuis sa fondation, le village de Montbartier a subi quelques transformations. En étudiant son plan et les quelques derniers témoignages architecturaux, il n'est pas impossible de retrouver l'organisation primitive.

La genèse du village repose sur la motte féodale qui supportait les deux symboles des pouvoirs religieux et féodal. La commune présente une organisation en étoile spontanée, c'est à dire, un plan composé de radiales, lignes qui partent du centre, comme un rayon, les voies de communication donnant directement accès au centre.



L'ossature physique du bourg est composée :

- d'un plan radial,
- d'édifices publics constituant des points de repères (mairie, église,...),

Les premières constructions se sont développées de façon éparse tout autour de la motte féodale. Le tissu urbain est très lâche.



L'analyse du bâti démontre que le regroupement d'un petit nombre de fermes constituait le noyau villageois originel de Montbartier.

Plusieurs de ces bâtisses sont aujourd'hui restaurées ou en cours de restauration.

Les nouveaux propriétaires ont pris soin de respecter les matériaux de construction traditionnels telle la terre crue et cuite, ainsi que les formes architecturales.

Le village se caractérise également par la présence de plusieurs fermes abandonnées ou même en ruines ainsi que de nombreuses granges parfois en mauvais état.



Cet état de fait contribue à la dévalorisation du village alors qu'en impulsant une politique en faveur de l'amélioration de l'habitat de type O.P.A.H., Montbartier gagnerait en identité.

Puis, peu à peu, les interstices entre chaque ferme se sont remplies créant ainsi l'actuel village.



Au nord-est du centre bourg, on retrouve également sur le territoire communal une poignée de maisons bourgeoises.

Ces habitations disposent généralement de deux niveaux, d'ouvertures larges et nombreuses, d'une porte centrale laissant deviner l'organisation intérieure, soit un couloir central desservant les différentes pièces de l'habitation et un parc arboré.

6.5.3. L'urbanisation récente

L'accueil de nouveaux arrivants depuis quelques années a conduit Montbartier à une rapide extension du tissu villageois. Montbartier est également affectée par le mitage.

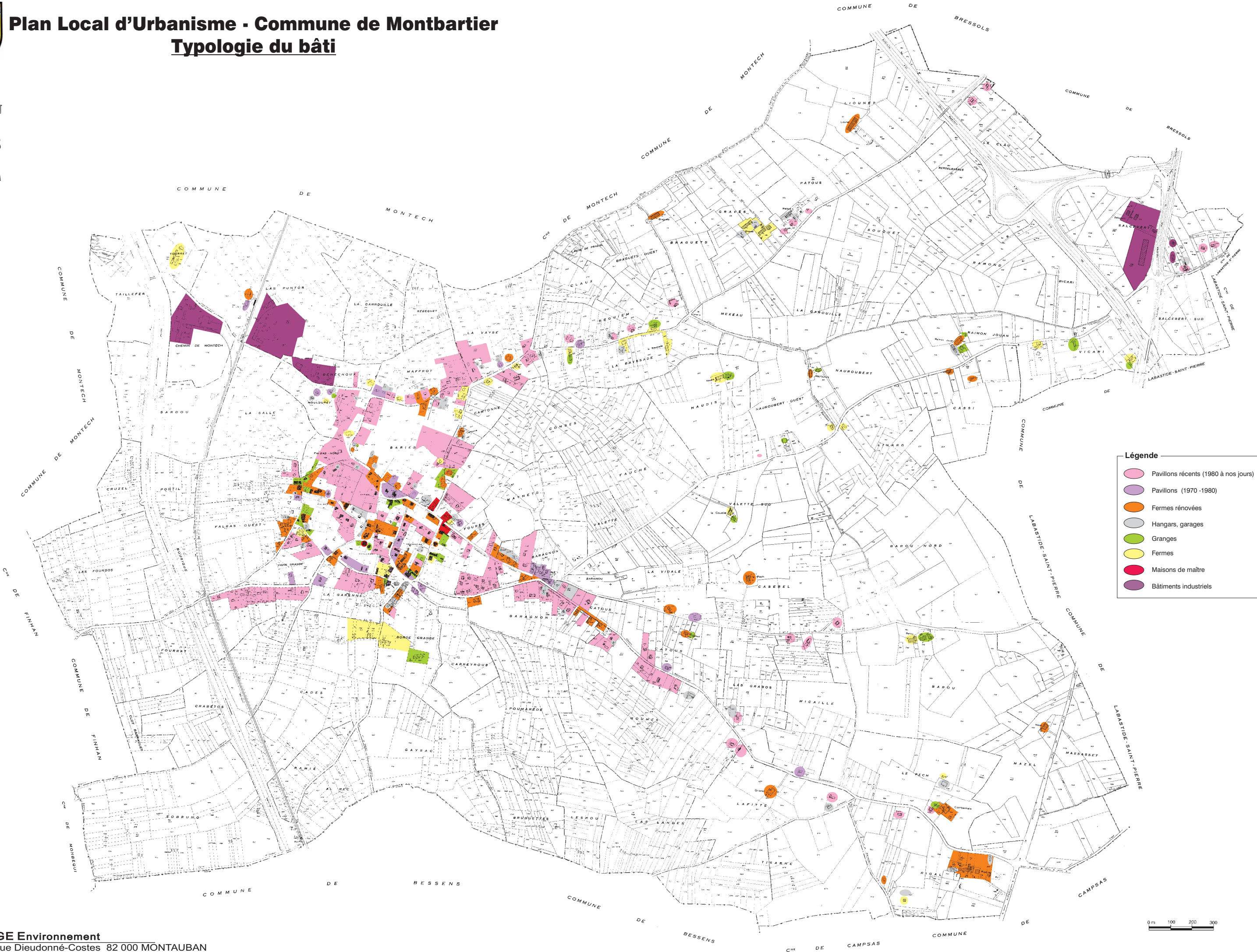
L'urbanisation s'effectue le long des voies de communication et s'éloigne peu à peu du centre du village. Cette extension urbaine est telle que certains hameaux ou corps de fermes présents sur la commune se retrouvent désormais greffés au village originel (Requiem, Baragnon, Maffrot).





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Typologie du bâti



Légende

	Pavillons récents (1980 à nos jours)
	Pavillons (1970 -1980)
	Fermes rénovées
	Hangars, garages
	Granges
	Fermes
	Maisons de maître
	Bâtiments industriels

Deux types d'urbanisation récente caractérisent la commune de Montbartier et chacun se distingue de l'autre par un type architectural particulier :

- une urbanisation liée à la croissance démographique des années 1970-1980
- une urbanisation liée à la croissance démographique des années 1990-2000

Montbartier s'est d'abord développée de manière éparse et ponctuelle. Puis, la commune a connu deux vagues successives d'urbanisation, la première à la fin des années 1970 et la seconde, dès la fin des années 1990 jusqu'à aujourd'hui. Cette croissance démographique a logiquement induit une demande en logements. C'est à cette époque que se sont développés les pavillons sur la commune.

- **Années 1970-1980 : L'habitat est de type pavillonnaire, pourvu d'une parcelle de taille moyenne au découpage irrégulier, excepté dans le cas des lotissements. Les matériaux de construction ne sont pas traditionnels. Le tissu du bâti est relativement lâche. De manière générale, les maisons sont de plain pied, tout au plus un étage. Les parcelles sont entourées de clôtures en dur et desservies par des routes ou rues entretenues.**
- **Années 1990-2000 : L'habitat est de type pavillonnaire, pourvu d'une parcelle légèrement plus grande que pour les pavillons de la période précédente, au découpage irrégulier, excepté dans le cas des lotissements. Durant cette période se développent les premiers lotissements. Les matériaux de construction ne sont pas traditionnels. Le tissu du bâti est relativement dense et comble les dents creuses existantes. De manière générale, les maisons sont de plain-pied, rarement à étage. La surface habitable est sensiblement la même qu'auparavant. Les parcelles sont entourées de clôtures en dur et desservies par des routes ou rues entretenues.**

Les principales différences entre ces deux types d'urbanisation résident dans l'architecture (couleur des matériaux, ouvertures, pentes de toit...) et l'organisation des pièces dans le logement (distribution de part et d'autre d'un couloir central, coin nuit et coin jour...).

6.5.4. Les pôles d'activités sur la commune de Montbartier

A l'extérieur du village, deux pôles d'activités spontanés sont localisés aux entrées Est et Ouest du village.

6.5.4.1. Le site de Salcevert



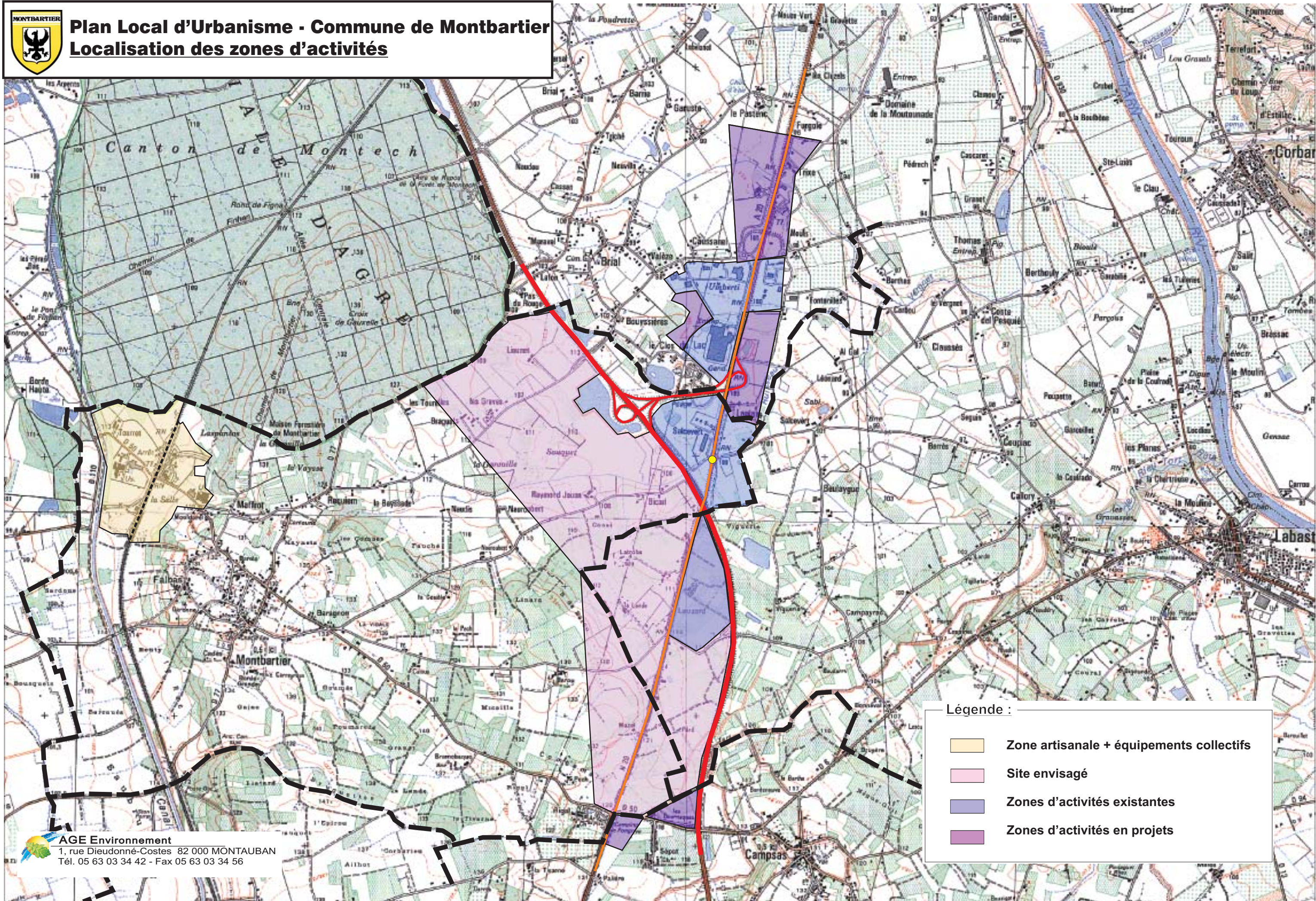
Cette zone se situe à l'entrée est du village. Son développement s'est opéré de manière linéaire le long de la route nationale RN20 qui mène à Toulouse. Elle présente une configuration de faible qualité par des aménagements d'espaces libres et de clôtures quasiment inexistantes. Les bâtiments qui la composent sont à usage industriel. Le découpage parcellaire est large et irrégulier. L'emprise au sol est assez importante et les matériaux de construction ne sont pas traditionnels (toit en tôle ondulée, béton). La zone présente des espaces non aménagés de l'autre côté de la RD 820.





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Localisation des zones d'activités



6.5.4.2. Le site du Tourret sur la route de Montech



Cette zone se situe à l'entrée Ouest de la commune sur la route départementale qui mène à la commune de Montech. Elle présente également une configuration de faible qualité. Son développement s'est opéré de part et d'autre de la route départementale RD 50, mais aussi en profondeur sur de larges parcelles irrégulières. Cette zone est en plein essor et continue à s'étendre, mais les capacités de développement sont résiduelles. Notons la présence d'une entreprise classée SEVESO : In Vivo.

6.5.5. Les pôles d'activités sur les communes voisines

6.5.5.1. La zone d'activité de Lauzard



Cette zone se situe à l'entrée ouest de la commune de Labastide-Saint-Pierre entre l'autoroute A 62 et la RD 820. Elle présente également une configuration de meilleure qualité depuis l'implantation des derniers bâtiments. Cette zone est en plein essor et accueille déjà les entreprises suivantes : THIRIET, BREGER et TDG Logistics (MGF Solution Logistique). Cette dernière étant classée SEVESO. Cette zone est en partie aménagée, quelques espaces restent disponibles.



6.5.5.2. La zone d'activités de Bressols

Cette zone se situe au Sud-Ouest de la commune de Bressols de part et d'autre de la RD 820. Cette zone est aussi en plein essor. Cette zone est en cours de remplissage.

Synthese

Montbartier est un village possédant une identité rurale avec des constructions présentant des qualités architecturales et de matériaux traditionnels.

Or peu à peu des constructions hétérogènes, à l'architecture banale, se sont disséminées à la faveur des routes. Cette urbanisation linéaire, spontanée et fragmentée a créé de grandes zones pavillonnaires présentant des caractéristiques très différentes (formes, prospect, hauteur, coloris...) du bâti traditionnel.

Il paraît souhaitable pour la préservation de l'identité villageoise d'inciter au respect d'une certaine qualité architecturale.

L'hétérogénéité et la faible densité des constructions associées à un traitement insuffisant des espaces publics (trottoirs...) ne facilitent pas la perception et la lisibilité du centre-bourg et de ses environs. Ce type de développement urbain peut déprécier l'image de l'ensemble de la commune.

L'aménagement et la faible qualité des zones d'activités existantes sont une faiblesse pour les entreprises actuelles (image publicitaire) et futures (zone d'activités peu attractives).

Des règles architecturales un peu plus précises et des projets d'aménagement d'ensemble pourraient améliorer la qualité du développement urbain de Montbartier.

6.6. Les activités de loisirs

6.6.1. Chasse et pêche

La chasse traditionnelle est celle du lapin et de la perdrix. Toutefois, il est possible de rencontrer du lièvre sauvage et du faisan de repeuplement. Le sanglier est présent dans les secteurs boisés.

L'activité de pêche est également présente, principalement sur les berges du Canal latéral à la Garonne, mais aussi sur le plan d'eau situé au droit de l'échangeur autoroutier.

6.6.2. Tourisme et loisirs

Il existe un réseau de sentiers de randonnée pédestre (PR) sur l'ensemble de la commune de Montbartier constituant des sites à vocation touristique ou de loisirs.

Le canal latéral à la Garonne constitue aussi un site d'attrait touristique par la voie fluviale ou les berges (vélo, parcours pédestre...). Cette voie d'eau constitue un élément remarquable du patrimoine présent sur la commune de Montbartier.

La voie verte déjà aménagée le long du Canal du Midi fait partie d'un projet plus grand de voie verte appelée : voie verte des Deux Mers. Celle-ci devra relier l'Atlantique à la Méditerranée, en suivant le tracé des canaux, de Bordeaux à Toulouse puis jusqu'à Sète. La partie de la voie en Haute Garonne est achevée, notamment après l'ouverture d'une voie verte le long du canal latéral de Toulouse à Saint Rustice, sur 20 km. Le projet final prévoit l'aménagement d'une voie verte de 535 km dont 450 km le long de canaux et concerne les régions Midi-Pyrénées, Aquitaine et Languedoc Roussillon. Ce projet fait l'objet d'un contrat entre l'État et les régions et il fait partie du "schéma des itinéraires cyclables d'intérêt national" adopté en 2000. Les voies vertes sont en effet à la jonction de plusieurs niveaux d'aménagements du local à l'international et leur force vient de leur capacité à fédérer des intérêts nombreux.



6.7. Les réseaux souterrains et aériens

Les choix d'aménagement de la commune devront veiller au respect de certaines mesures en matière de desserte en réseau et de salubrité publique. En particulier, elle devra prendre en compte l'article R111-8 du Règlement National d'Urbanisme, qui précise que « l'alimentation en eau potable et l'assainissement de toute construction à usage d'habitation, et de tout local pouvant servir de jour ou de nuit au travail, au repos ou à l'agrément, ainsi que l'évacuation, l'épuration et le rejet des eaux résiduaires industrielles, doivent être assurés dans des conditions conformes aux règlements en vigueur, aux prévisions des projets d'alimentation en eau potable et d'assainissement [...] ».

Montbartier dispose actuellement de tous les réseaux nécessaires à l'approvisionnement des constructions existantes, en matière d'électricité et d'eau potable. Le développement de l'urbanisation ne pourra se faire que dans la limite des zones pré-équipées et ayant une capacité suffisante, sauf si la commune envisage des extensions ou des renforcements lors de la mise en place des projets.

6.7.1. L'électricité

A l'heure actuelle, toute la partie urbanisée de la commune est bien desservie par les réseaux électriques. Montbartier est traversée par une ligne de transport d'énergie électrique. Pour des raisons de sécurité et d'exploitation, il conviendra d'éviter d'inscrire des espaces boisés classés dans un couloir de 40 m au droit de cette ligne.

Concernant le réseau basse tension, il sera nécessaire de s'assurer de la desserte de toutes les parcelles constructibles par le réseau de distribution.

6.7.2. Le transport de gaz

La commune de Montbartier est également traversée par des conduites de transport de gaz gérées par GSO (société Gaz du Sud Ouest). Les caractéristiques de ces conduites de gaz répondent aux conditions de l'arrêté ministériel du 11 mai 1970 portant règlement de sécurité des ouvrages de transport de gaz combustible par canalisations pour les catégories A et B.

Conformément aux termes de la circulaire 73-108 du 12 juin 1973, il conviendra de tenir compte du tracé de la canalisation de gaz pour définir l'affectation des sols et donc de fixer les règles d'implantation par rapport à la conduite. La société GSO devra être consultée pour tout projet d'urbanisme aux alentours des conduites de gaz.

6.7.3. La ressource en eau potable

Il n'existe pas de captage d'eau potable (puits et prises d'eau en rivière) sur le territoire communal. Elle n'est donc pas concernée par une servitude liée à la mise en place de périmètres de protection. L'adduction en eau potable devra être améliorée sur certains secteurs pour permettre l'accueil de nouvelles constructions.

6.7.4. L'assainissement

La commune de Montbartier est dotée d'un schéma communal d'assainissement depuis 1999. Cependant, concernant l'assainissement collectif, d'après les bilans du SATESE, une réflexion doit être menée sur le mauvais fonctionnement de la station d'épuration qui est en surcharge. Une étude est actuellement en cours.

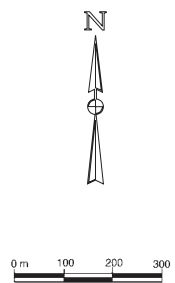
Le réseau est relativement dense mais il conviendra, dans la perspective de la création de zones d'urbanisation future de prendre en compte le niveau d'équipement des zones.





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Contraintes



ZNIEFF Type I Bois et étangs de Boutanelle

Installation classée soumise à déclaration

13 Canalisations de gaz

Pm1 Risques naturels
Périmètre du PPR

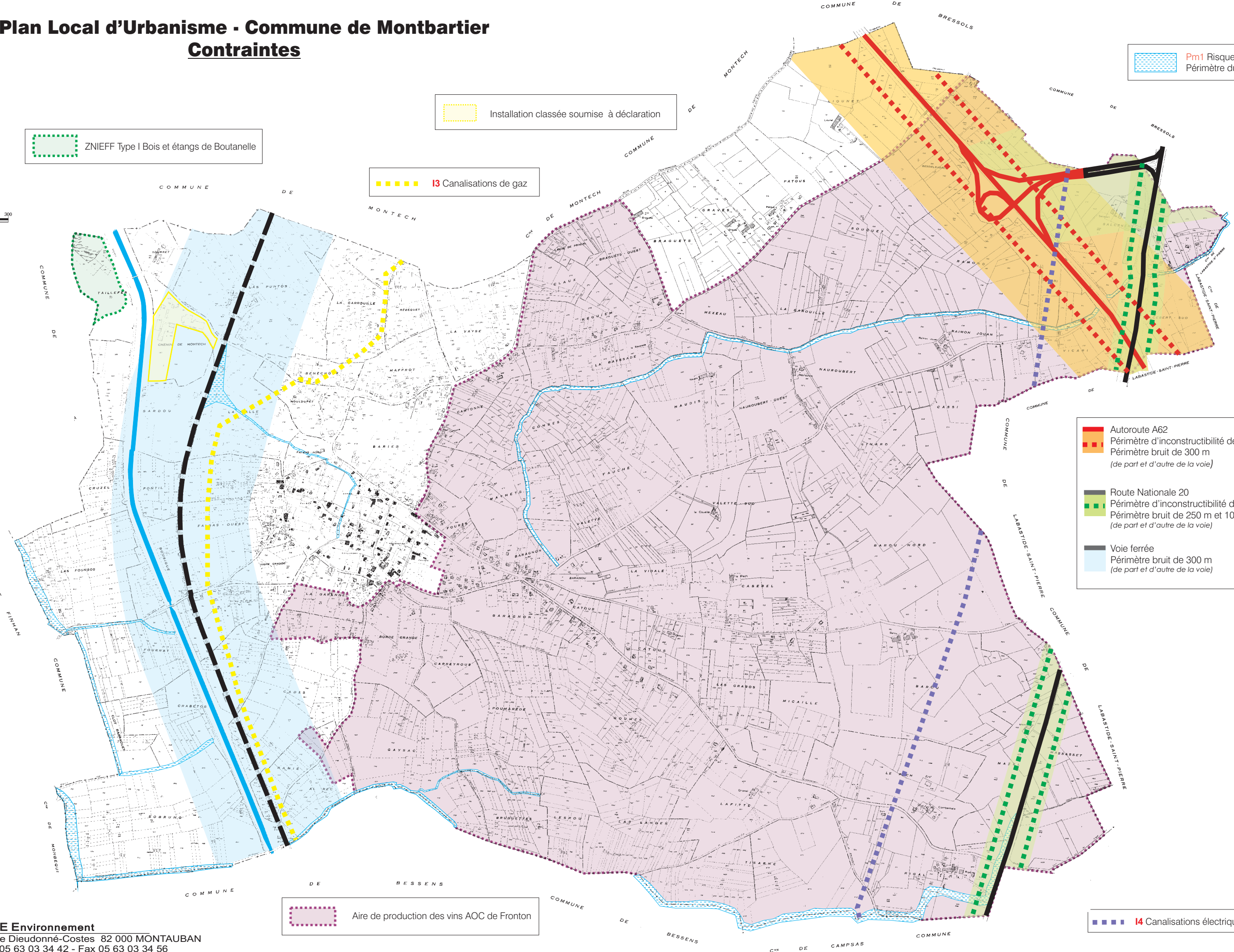
Autoroute A62
Périmètre d'inconstructibilité de 100 m
Périmètre bruit de 300 m
(de part et d'autre de la voie)

Route Nationale 20
Périmètre d'inconstructibilité de 75 m
Périmètre bruit de 250 m et 100 m
(de part et d'autre de la voie)

Voie ferrée
Périmètre bruit de 300 m
(de part et d'autre de la voie)

Aire de production des vins AOC de Fronton

14 Canalisations électriques



6.8. Les servitudes d'utilité publique

L'ensemble de ces servitudes est d'ordre public et ne peut être créé que par la loi. Ces servitudes peuvent comporter une interdiction de faire, une obligation de laisser faire le bénéficiaire de la servitude certains actes sur le fonds, de faire certains actes.

Le territoire communal est concerné par plusieurs servitudes d'utilité publique (dont les plans sont annexés au PLU), à savoir :

6.8.1. Les servitudes relatives à certaines ressources et équipements

➤ I3 Canalisation et transport de gaz

Servitude relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz :

- servitude d'ancrage
- servitude d'appui
- servitude de passage sur des terrains non bâtis, non fermés et clos

➤ I4 Électricité

Servitude relative à l'établissement des canalisations électriques :

- servitude d'ancrage
- servitude d'appui
- servitude de passage
- servitude d'élagage et d'abattage d'arbres

➤ T1 Voies ferrées

Servitudes relatives aux chemins de fer :

- servitudes de grande voirie :
 - alignement
 - occupation temporaire
 - distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés
 - mode d'exploitation des mines, carrières et sablières.
- servitudes spéciales :
 - constructions
 - excavations
 - dépôt de matières inflammables ou non
 - servitudes de débroussaillage.

6.8.2. Les servitudes relatives à la salubrité et à la sécurité publique

➤ A4 Police des eaux

- Servitude applicable aux terrains riverains des cours d'eau non domaniaux
- Servitudes de passage et de flottage à bûches perdues
- Servitudes de curage, d'élargissement et de redressement des cours d'eau
- Servitudes concernant les constructions, clôtures et plantations.

6.8.3. Les servitudes relatives à la défense nationale

➤ AR6 Champs de tir

- Servitude aux abords des champs de tir

Les servitudes sur les communes de Labastide-Saint-Pierre et Campsas au niveau de la surface d'étude de la future zone logistique sont le plan de prévention des risques inondation et Mouvement différentiel de sol lié au retrait eu gonflement des argiles.



Deux servitudes I4 sont liées aux lignes aériennes EDF de :

- Ligne 225 kV Lesquive-Verlaguet,
- Ligne de 63 kV de Beaumont- Dieupentale- La Miroulette.



CHAPITRE II

DIAGNOSTIC SOCIO-ÉCONOMIQUE

ARTICULATION DU PLU AVEC LES

AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME





1. Le contexte intercommunal

La commune de Montbartier fait partie de la Communauté de Communes *Garonne et canal* regroupant les communes d'Escatalens, Finhan, Lacourt-Saint-Pierre, Monbéqui, Montbartier et Montech. Cette structure est créée depuis le 12 juillet 2002. La commune fait également partie du périmètre du SCoT de Montauban arrêté le 9 avril 2002. Par ailleurs, l'intégration de la commune dans le périmètre du pays de Montauban est en cours d'étude.

1.1. Le cadre réglementaire du SCOT

La loi SRU du 13 décembre 2000 a proposé, avec les SCOT, un nouvel outil prospectif fixant les orientations fondamentales d'un territoire intercommunal. La commune de Montbartier est dans le périmètre du SCOT arrêté le 9 avril 2002.

En application des dispositions des articles L.122-1, L.123-1 du code de l'urbanisme, le PLU de Montbartier doit être compatible avec les orientations des documents de planification « supérieurs » tels que le SCOT de Montauban, les Plans de Déplacements Urbains et les Programmes Locaux de l'Habitat. Le Plan Local d'Urbanisme ne doit pas remettre en cause les options fondamentales de ces divers documents ni empêcher la réalisation des objectifs affichés dans ces diverses politiques.

Toutefois, l'élaboration du SCOT de Montauban est en cours de réalisation et n'a pas encore défini de grandes orientations. Au final, ce document devra respecter le principe de subsidiarité c'est-à-dire qu'il ne définira que des grandes orientations et devra laisser une liberté aux communes dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme.

En attendant l'approbation du SCOT, l'article L.122-2 du code de l'urbanisme introduit par la loi SRU et la loi UH stipule que dans les communes qui sont situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants au sens du recensement général de la population[...], et qui ne sont pas couvertes par un schéma de cohérence territoriale applicable, le plan local d'urbanisme ne peut être modifié ou révisé en vue d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser délimitée après le 1^{er} juillet 2002 ou une zone naturelle [...].

La commune de Montbartier est soumise à cette réglementation, car située dans le périmètre des quinze kilomètres de l'agglomération Montalbanaise et comprise dans le périmètre. Toutefois, il peut être dérogé à ces dispositions en recueillant l'accord du président de l'établissement public chargé du SCOT avant que le dossier soit soumis à l'enquête publique.

1.2. Les enjeux du SCOT du bassin de vie de Montauban

Le bassin de vie de Montauban auquel appartient Montbartier est un territoire en forte mutation qui connaît un fort développement démographique le long des grandes infrastructures. Le diagnostic du SCOT a relevé divers enjeux qui ont été intégrés dans le PLU de Montbartier :

- ✗ Maîtriser l'urbanisation en « densifiant » l'offre de terrains pour assurer de meilleurs services, limiter les déplacements et améliorer les paysages.
- ✗ Adapter les équipements et les services aux nouveaux besoins, à la bonne échelle
- ✗ Préserver la ressource en eau, les milieux naturels et les paysages
- ✗ Lutter contre l'effet de serre et économiser l'énergie
- ✗ Définir une stratégie en matière d'habitat
- ✗ Rechercher un équilibre emploi/habitat
- ✗ Développer des solutions alternatives de déplacements.



2. Les données socio-économiques

2.1. Le bassin de vie de Montauban

La région Midi-Pyrénées bénéficie depuis plusieurs années d'un très fort dynamisme démographique et économique. Cette croissance due en grande partie à la métropole toulousaine se diffuse vers les agglomérations proches et notamment celles qui sont situées le long de grands axes.

Ainsi, le bassin de vie de Montauban bénéficie de la proximité de la métropole régionale et conjugue son propre dynamisme avec celui de l'aire urbaine.

Celui-ci connaît un flux important de populations nouvelles, + 9000 habitants entre 1999 et 2004. Cette accélération de la croissance démographique induit une croissance des besoins de déplacements, notamment à l'intérieur de cette trame urbaine régionale.

2.2. La population Montbartérienne

2.2.1. Le canton de Montech

Population du canton de Montech

	Population 1999	Population 1990	Population 1982
Nombre d'habitants	14 335	12 846	10 898

Évolution de la population du canton

	1990-1999
Taux d'évolution globale	11,59 %
- dû au solde naturel	0,20 %
- dû au solde migratoire	11,39 %

Source : RGP INSEE 1999

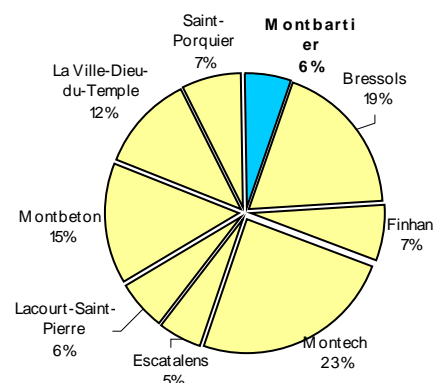
L'accroissement démographique du canton est majoritairement dû à une migration excédentaire. Les cantons du sud du département sont situés dans l'attraction toulousaine et montalbanaise. En choisissant de s'y installer, les habitants profitent des facilités d'accès aux pôles d'emploi de Toulouse et Montauban, tout en vivant à distance de ces deux pôles.

2.2.2. La démographie de Montbartier

Montbartier est la 8^{ème} commune du canton avec 1012 habitants (2006) Elle représentait en 1999 environ 6 % de la population cantonale.

Source : RGP INSEE 1999

Répartition de la population du canton de Montech en 1999



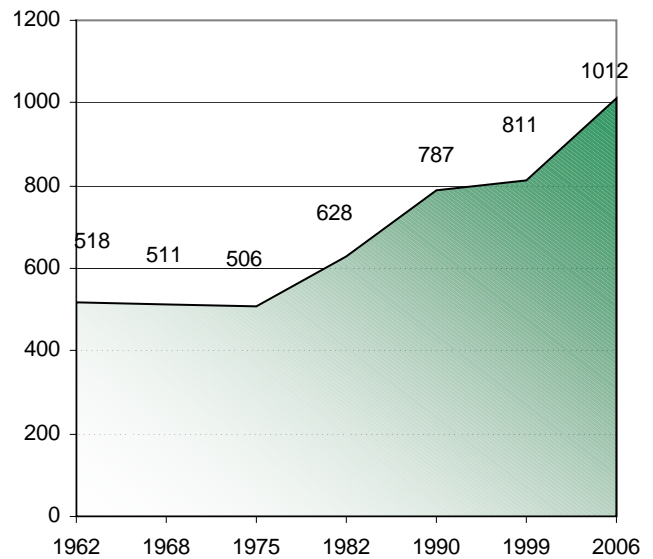
Depuis 1975, l'augmentation de la population de Montbartier s'est accentuée. La croissance démographique de la commune entre 1990-99 était en train de fléchir et contribuait à 1,60% de la croissance cantonale en 1999 (la 8^{ème} croissance du canton) alors qu'elle participait à 8,21% de celle-ci en 1990.

Depuis 1999, la croissance démographique s'est de nouveau accélérée avec l'arrivée de plus de 200 habitants en 7 ans soit une augmentation de 20%.

Dans le département, la croissance démographique repose uniquement sur les mouvements migratoires.

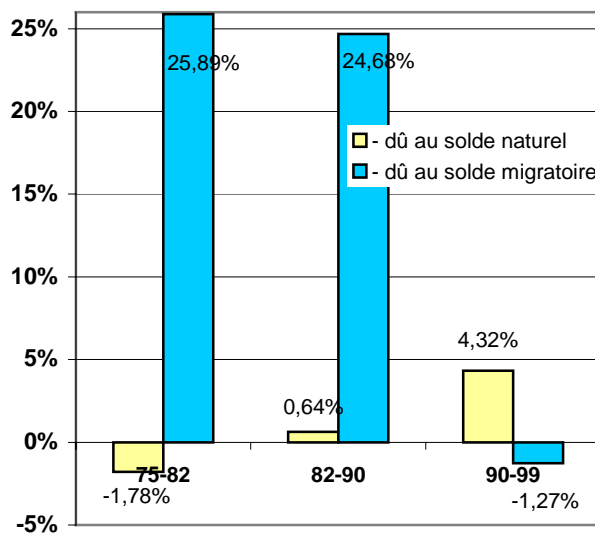
Le solde migratoire départemental s'élève à environ 12 300 habitants (entre 1999-2004 soit 99% de l'augmentation).

Évolution de la population de Montbartier



Source : RGP INSEE 1999

Solde migratoire et naturel de Montbartier



Source : RGP INSEE 1999

La progression démographique de Montbartier depuis 1975 est le résultat d'un solde migratoire fortement excédentaire. Cette progression démographique fut exceptionnellement due à un solde naturel positif entre 1990-99.

Depuis 1999, les dernières opérations immobilières de logements collectifs et locatifs ont rendu de nouveau le solde migratoire excédentaire.

La commune de Montbartier abrite des populations jeunes et le nombre des naissances compense celui des décès.

La commune de Montbartier présente de plus en plus des caractéristiques démographiques de commune urbaine.

2.2.3. Composition de la population

Le solde migratoire est un « indicateur global d'attractivité ». Celui-ci est positif dans le secteur sud du département grâce à la proximité de l'aire urbaine de Toulouse et à la vitalité du sud du département.

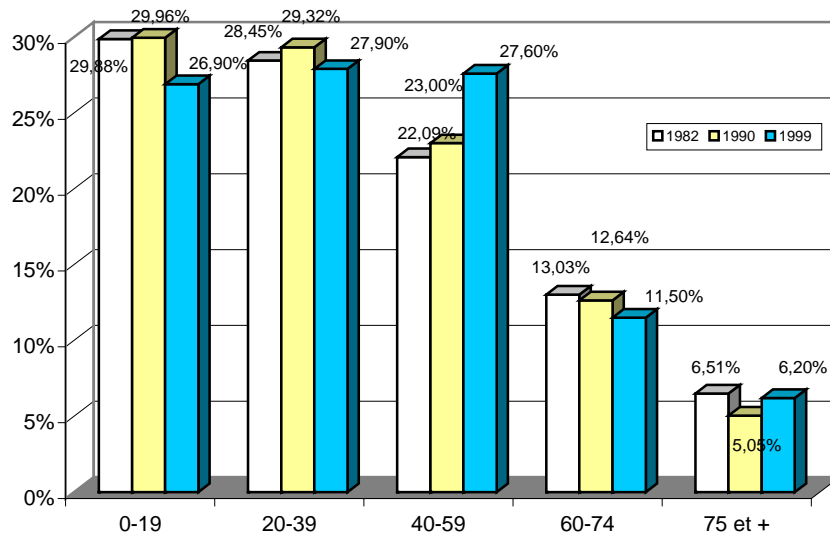
La sédentarisation de plus en plus importante de la population pourrait provoquer un vieillissement des habitants de Montbartier. En effet, la présence importante de propriétaires, beaucoup plus sédentaires que les locataires, ralentit le renouvellement de la population.



En effet, en 1990, les résidants de Montbartier de moins de 39 ans représentaient 60% de la population. Cette tranche d'âge a perdu 5 points en 1999.

Toutefois, avec le récent développement urbain de la commune et la construction de logements locatifs, il y a de grandes chances de voir la moyenne d'âge de la population rajeunir.

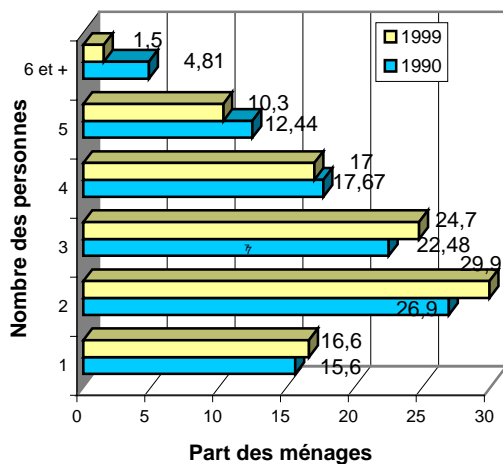
Structure de la population par tranche d'âge



Source : RGP INSEE 1999

2.2.4. Taille des ménages

Part des ménages



Source : RGP INSEE 1999

La taille moyenne d'une famille de Montbartier est de 2,8 personnes.

La taille des ménages est composée de 2 à 3 personnes.

Ceci correspondrait à la fois :

- à des couples installés récemment avec un enfant ou à des jeunes adultes sans enfant.
- à des couples de personnes plus âgées dont les enfants ont quitté le domicile.

Le nombre de ménages composé de 4 personnes est la 3^{ème} catégorie la plus représentée à Montbartier. Ce qui exprime à nouveau l'importance des naissances sur la commune.

L'aire d'urbanisation de Montauban rayonne sur une douzaine de kilomètres. Montbartier, depuis le début des années 1970, présente peu à peu une densité et des composantes périurbaines³ comme la plupart des communes environnantes au sud de Montauban et proches des grands axes. L'installation d'une population jeune tend à augmenter depuis les dernières opérations de logements collectifs et locatifs sur le territoire.

³ tout ce qui est autour de la ville, et en réalité fait partie de la ville par les activités et les modes de vie des habitants.



2.3. L'activité économique

2.3.1. La population active

➤ Données de cadrage

Depuis 1982, la part de la population active travaillant dans la commune de résidence ne cesse de diminuer. Entre 1982 et 1999, on constate une baisse d'environ 25 %. Les modes de vie évoluent, et aujourd'hui, Montbartier n'échappe pas à la règle. Plus de la moitié des actifs de Midi-Pyrénées travaillent et vivent dans des communes différentes. Ainsi, les navettes domicile-travail augmentent. Ce constat peut en partie s'expliquer à Montbartier par :

- ✗ l'insuffisance d'une offre d'emploi locale
- ✗ la facilité à se déplacer (autoroute, RN, gare)
- ✗ l'équilibre entre l'emploi et l'habitat est rompu sur la commune.

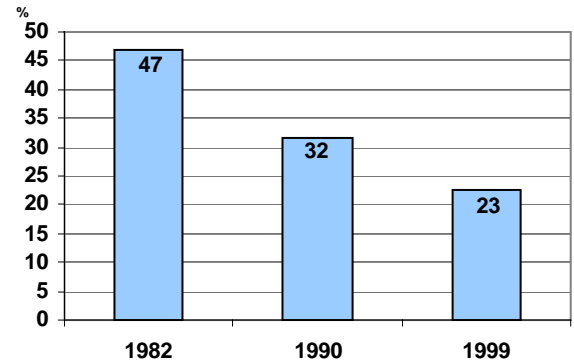
La population active, regroupant à la fois les personnes occupant un emploi et les chômeurs, représente 49 % de la population totale de la commune. Entre les deux derniers recensements, la population active a augmenté de 55 %.

Depuis le recensement de 1999, Montbartier présente un taux d'activité supérieur au canton et au département. Même si la tendance générale est à l'augmentation, la commune a connu une nette croissance surtout lors du dernier recensement. La part importante de personnes âgées de 20 à 59 ans peut en partie expliquer ce phénomène.

Depuis 1982, la population active totale de Montbartier augmente en même temps que le nombre de chômeurs.

Le taux de chômage de Montbartier est supérieur au taux de chômage cantonal mais reste inférieur à celui du département.

Part de la population active travaillant dans la commune



Source : RGP INSEE 1999

Population active

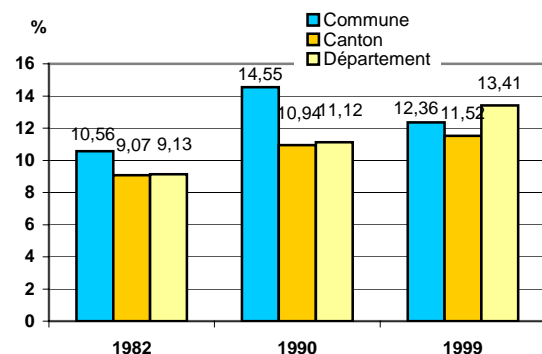
Année	1982	1990	1999
Population active	246	323	380

Nombre de chômeurs

Année	1982	1990	1999
Nombre de chômeurs	26	47	47

Source : RGP INSEE 1999

Taux de chômage commune-canton-département



Source : RGP INSEE 1999

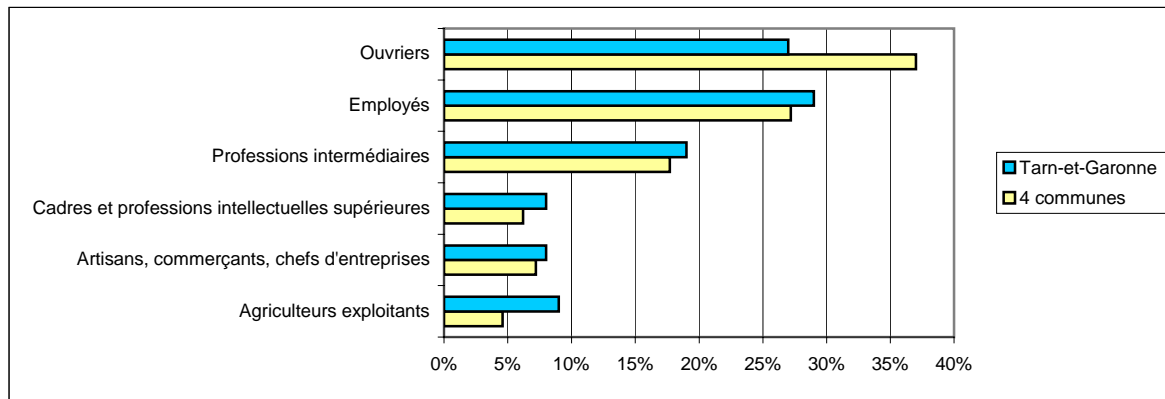


➤ Structure de l'emploi

Si l'on considère les catégories socioprofessionnelles des actifs de la commune, il est particulièrement difficile d'obtenir une image fidèle de la réalité. En effet, contrairement aux recensements de 1982 et 1990, le RGP 1999 ne permet pas d'obtenir ce type d'informations pour des communes du type de Montbartier.

L'analyse a donc été réalisée d'après les données 1999 concernant Montbartier et 3 communes voisines ayant approximativement la même structure d'emploi.

Répartition par catégorie socioprofessionnelle de la population active avant un emploi

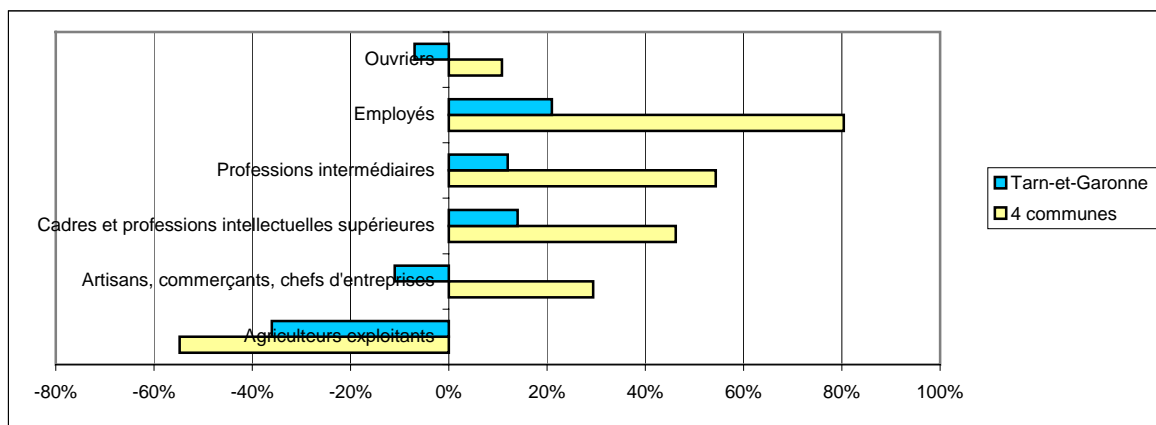


Source : RGP INSEE 1999

La catégorie la plus représentée est celle des ouvriers, plus importante que la part départementale, suivie de peu par l'emploi dans le secteur tertiaire.

Le secteur primaire est moins représenté que dans le reste du département. Ce phénomène démontre que la commune connaît une déprise agricole relativement importante.

Évolution de la répartition par catégorie socioprofessionnelle de la population active avant un emploi entre 1990 et 1999



Source : RGP INSEE 1999

La catégorie des agriculteurs est la seule à connaître un déficit entre les deux recensements au profit de toutes les autres catégories, et en particulier le secteur tertiaire qui connaît un accroissement de 80 %. De manière générale, la progression de l'ensemble des catégories socioprofessionnelles démontre l'attractivité résidentielle du territoire.

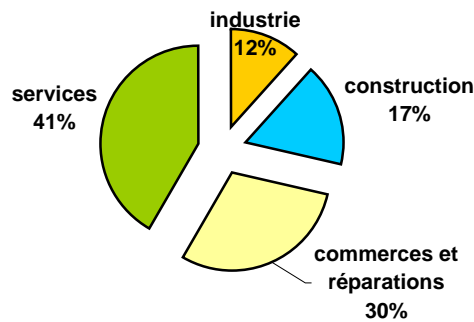
2.3.2. Montbartier dépend du bassin de services intermédiaires de Montech

La commune de Montbartier appartient à la zone d'emploi de Montauban qui regroupe 195 communes et 72 519 actifs salariés et non salariés. Le taux annuel moyen de variation de l'emploi est de 0.03 % durant la dernière période inter-censitaire. Cette zone d'emploi compte 9579 demandeurs d'emploi.



Au 1^{er} janvier 2002, le nombre d'établissements était de 9606 dont 1132 dans le secteur de l'industrie, 1626 dans le secteur de la construction, 2847 dans les secteurs du commerce et de la réparation et une grande partie dans le secteur des services avec 4001 établissements.

Répartition des établissements de la zone d'emploi de Montauban par secteur d'activités



Source : RGP INSEE 1999

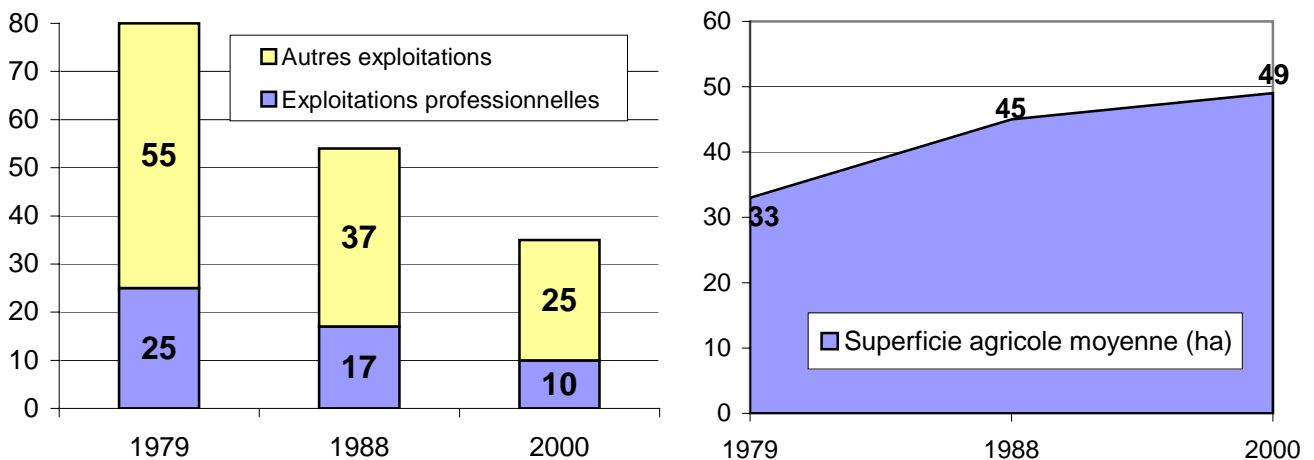
S'approvisionner, trouver un bureau de poste ou une agence bancaire peut être en Tarn-et-Garonne relativement aisé. Cependant, dans les communes rurales des franges du département, l'équipement en services et commerces est plus sommaire. C'est le constat établi par l'INSEE.

Seuls, les chefs-lieux de canton sont bien équipés. Montbartier se retrouve ainsi sous l'influence de son chef-lieu de canton, Montech qui est à la fois pôle de services intermédiaires et pôle de proximité. La commune draine ainsi tout le territoire compris dans les limites cantonales et au-delà sur le territoire du canton voisin de Verdun-sur-Garonne.

Elle rassemble un nombre considérable de services et d'équipements, entraînant ainsi une attraction importante des communes voisines et notamment, Montbartier, peu ou pas équipées, et de ce fait, dépendante de celle-ci.

2.3.3. L'agriculture

En 2000, on dénombrait au total 35 exploitations agricoles avec le siège d'exploitation sur la commune de Montbartier. Sur les 35 exploitations recensées, seulement 10 sont analysées comme exploitation professionnelle⁴. Les autres exploitations sont détenues par des agriculteurs à la retraite et par des double-actifs. Dans les deux cas, la part de ces exploitations dans l'activité agricole de la commune représente une part importante de la surface agricole soit près du tiers de la superficie. Le nombre d'exploitations est en baisse depuis 1979 avec une augmentation des surfaces moyennes.



⁴ Cette définition correspond à des exploitations qui cultivent plus de 12 hectares équivalent blé et qui utilisent au minimum un ¼ de temps main-d'œuvre



La surface agricole détenue par les exploitations agricoles s'élève à 756 hectares pour un territoire agricole communal de 723 hectares. Les 33 hectares de différence s'expliquent par une exploitation de terre agricole sur des communes voisines.

Comme sur l'ensemble du territoire national, l'agriculture de Montbartier a perdu plus de la moitié de ces exploitations sur les 20 dernières années.

La surface cultivée a également diminué d'un quart depuis 1979. Ce phénomène peut s'expliquer par l'urbanisation diffuse qu'a connue la commune depuis le début des années 70 et par la relative pression foncière.

Les agriculteurs locaux se sont également engagés dans une restructuration importante de leur outil de travail, rendu nécessaire par le contexte économique agricole et l'évolution de la PAC.

De ce fait, la SAU moyenne par exploitation a connu différentes fluctuations pour atteindre 30 hectares aujourd'hui. Les exploitations moins nombreuses ont agrandi leurs cultures.

Mais, derrière ces chiffres, se cachent des disparités très importantes. En effet, le territoire agricole se partage entre des exploitations de taille sensiblement différente.

La répartition des actifs agricoles par classe d'âge fait apparaître une majorité d'agriculteurs située dans la tranche 40-54 ans et 55 ans et plus. Les agriculteurs de Montbartier vieillissent et la structure agricole de la commune devrait donc connaître de grands changements dans les 10 ans à venir. Les moins de 40 ans ne représentent en effet que 15 % des actifs agricoles. De plus, en 2000, 8 chefs d'exploitation ayant 50 ans et plus ont un successeur.

L'état actuel de l'agriculture laisse entrevoir des mutations structurelles avec une forte baisse du nombre d'agriculteurs et de la surface agricole.

L'agriculture devrait connaître une fragile stabilité voire une dévalorisation au cours des prochaines années si le développement de la commune continue sans réelle organisation.

Sachant que le développement de l'urbanisation ne peut se faire que sur des terrains agricoles, il faudra éviter autant que possible la multiplication de zones de contact entre agriculture et urbanisation. De façon générale, il est préférable d'éviter toute construction de tiers à proximité des corps de ferme en activité en raison des nuisances occasionnées par l'activité agricole et leur laisser ainsi des possibilités de développer de nouvelles activités (stockage de céréales, élevage de volailles, replantation de pieds de vignes ...). En ce qui concerne l'activité d'élevage, la protection par un rayon de 200 mètres par rapport aux bâtiments d'élevage existants semble être un minimum sous peine d'entraver sa pérennité.

Synthèse

L'équilibre entre l'habitat et l'emploi a été rompu. La commune exporte ses travailleurs. Ainsi, des flux d'actifs de Montbartier se sont accentués depuis quelques années à cause de l'amélioration des moyens de communication, donc par la diminution des temps de trajets entre lieux de travail et de résidence (axes routiers, ferroviaires) et par une arrivée massive de résidents. Montbartier est plutôt une commune résidentielle avec un tissu économique local peu développé et une agriculture en perte de vitesse.

2.4. Les déplacements : Un enjeu majeur du SCOT

2.4.1. L'emploi et les déplacements

Le réseau routier et ferré a joué un rôle très important dans l'organisation et le développement du territoire.

L'accélération de la croissance démographique a induit une croissance des besoins de déplacements à l'intérieur de cette trame urbaine régionale.

Cependant, l'offre d'emplois dans le bassin de vie de Montauban n'a pu accompagner le développement démographique.



Le bassin de vie de Montauban et des différentes communes qui la composent n'ont pu offrir d'emplois à l'ensemble de ces arrivants. L'équilibre habitat/ emploi a été rompu au profit de l'aire toulousaine.

Les déplacements de voyageurs entre Toulouse et Montauban atteindraient environ 4 millions de voyageurs. La route est utilisée à 90% car les temps de parcours sont du même ordre que le ferroviaire.

C'est ainsi que de 1996 à 2005, le taux de progression des déplacements routiers entre Montauban et l'aire urbaine de Toulouse a progressé de 120%.

L'aire urbaine Montalbanaise se doit aujourd'hui d'accompagner l'accueil d'un nombre important d'arrivants en hébergeant de nouvelles entreprises. Ce territoire se doit de rechercher une complémentarité avec l'offre de l'agglomération toulousaine.

Une réelle autonomie du bassin de vie de Montauban ne pourra être effective que s'il réussit à capter près des lieux d'habitat une offre d'emplois significative.

Cet enjeu majeur du SCOT aura des conséquences sur la maîtrise des déplacements domicile-travail.

Montbartier se trouve à proximité de deux agglomérations dont la capitale régionale, Toulouse et Montauban. Sa situation géographique aux carrefours de divers axes de transports (A20, A62, RN20, voie ferrée et canal) en fait une terre d'accueil privilégiée :

- pour de futurs résidents accomplissant des migrations pendulaires vers les deux grands pôles urbains de Montauban et Toulouse
- pour les activités économiques qui recherchent une bonne desserte pour pouvoir rayonner sur une grande partie du sud-ouest.

Les différents modes de déplacements ont été analysés sur le territoire de Montbartier.

2.4.2. Les déplacements motorisés

Le mode de transport principal pour les déplacements domicile-travail reste la voiture qui représente plus de 90% de l'ensemble des moyens de transports utilisés.

Divers phénomènes incitent les habitants à utiliser leur véhicule :

- * La localisation de l'emploi hors de la commune

Migrations domicile-travail en 1999 (tous modes de déplacement)

Domicile	Travail	Nombre
Montbartier	Montbartier	75
Montbartier	commune même unité urbaine	0
Montbartier	commune même zone d'emploi	200
Montbartier	commune même région	253
Montbartier	commune hors région	5

Source : RGP INSEE 1999

La majorité des déplacements comptabilisés en 1999 se fait cependant à l'intérieur de la zone d'emploi de Montauban. Les principales destinations sont Montauban (119 personnes), Bressols (23), Toulouse (21), Montech (12), Labastide-Saint-Pierre (7) et Fronton (6).

- * La généralisation du double emploi qui rend nécessaire la possession de deux véhicules par ménage.
- * Même si les différents hameaux sont relativement proches du centre ville, les habitants de Montbartier utilisent largement la voiture car les aménagements insuffisants pour les cheminements doux (piétons, cycles...).



Les TMJA⁵ sur les voies principales de la commune de Montbartier ont été comptées et sont présentés

Tronçon	TMJA	% Trafic Poids Lourds	Nombre PL
RD 820 : Échangeur A62-A20 - Canals	12 078	10	1 208
A20 : Échangeur Bressols - Échangeur A62-A20	35 695	11	3 926
A62 : Échangeur Castelsarrasin A62 - Échangeur A62-A20	22 476	14	3 146
A62 : Échangeur Toulouse A62 - Échangeur A62-A20	40 080	13	5 210
RD 50 : carrefour RD77/ RN 113	1 717	5,8	85
RD 77 : PR 25-Bessens	104	9,6	10
RD 77 : PR 25-Montauban	519	9,1	46

dans le tableau suivant :

Selon le diagnostic du SCOT, le trafic automobile autour de la ville de Montauban connaît une croissance moyenne d'environ 5,3% par an.

Sans étude plus approfondie (aucun Plan de Déplacement Urbain n'est lancé sur le bassin de vie) ces données sont à prendre en compte pour appréhender l'évolution du trafic motorisé.

Les voies départementales sur la commune de Montbartier ne sont pas saturées. Toutefois, un mode de transport uniquement axé sur les circulations motorisées risquerait à long terme de conduire à une congestion des infrastructures routières au sein du bassin de vie de Montauban. Le développement démographique du sud de Montauban pourrait entraîner une croissance modérée du trafic sur les voies départementales traversant la commune (RD50 et RD77).

En effet selon une analyse de l'INSEE sur les bassins de services, les communes dépendantes de Montech pour l'ensemble de ses services actuels ou futurs ne semblent pas avoir besoin de circuler sur la RD50.

Les communes situées à l'Est de la RD 820 ne se trouvent pas sous influence de Montech et n'ont pas d'intérêt particulier à s'y rendre régulièrement.

Le projet d'urbanisation de Montech aurait un impact mesuré sur la RD 50 car les principaux déplacements routiers se feront :

- par la RD 928 pour aller à Montauban ;
- par la RN113 ou la RN20 via la RD50 pour aller au sud du département et Toulouse ;
- par l'A62 pour Toulouse via le projet de contournement Nord de Montech.

Le transit des poids lourds sur Montbartier n'est pas négligeable et doit aussi être pris en considération. Le trafic s'effectue principalement par la RD 820 (Salcevert et échangeur A20-A62) et la RD 50 (accès à la zone d'activités Tourret).

Les comptages routiers effectués par les services de la Direction Départementale de l'Équipement de Tarn-et-Garonne révèlent un pourcentage de poids lourds circulant sur la RD 820 de 10% ce qui représente un taux relativement important.

La RD 50 devrait prochainement connaître une augmentation du trafic de PL (+10 par jour en moyenne) générée par la construction du centre de stockage de Gamm Vert dans la zone de « Tourret » et par le renforcement du tonnage du pont traversant le canal.

⁵ TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel



2.4.3. Piétons et cycles

Le cheminement piétonnier actuel est très limité par l'absence d'espaces publics. De plus, les secteurs récents d'habitat n'ont pas fait l'objet d'aménagement piétonnier les reliant au centre du village ou aux équipements publics (école, mairie, gare...).

Il serait profitable pour le dynamisme du bourg de faciliter la liaison entre les différents quartiers de Montbartier en réalisant par exemple des trottoirs et des espaces publics. Le piéton est très rarement en sécurité, il est obligé de partager la voie automobile (RD et voie communale).

Des déplacements de loisirs se sont développés grâce à la présence sur la commune de deux sentiers de randonnée :

- PR1 de Lapeyrère au Canal
- PR2 Le tour de Montbartier

Les chemins ruraux et d'exploitation peuvent aussi permettre de sillonner forêts et terres agricoles de la commune. Montbartier ne possède pas de piste cyclable.

2.4.4. Les transports en commun (bus et train)

Les transports en commun sont peu utilisés sur le territoire de Montbartier comme dans la majeure partie du bassin de vie. Cette problématique est étudiée dans le cadre du SCOT.

Si les réflexions sur les déplacements (PDU) étaient étendues au bassin de vie, les projets de restructuration ou de développement de transports urbains pourraient constituer une opportunité de rééquilibrage des déplacements en faveur des bus et des trains.

En 2002, plus de 900 000 voyageurs ont utilisé le train pour leurs déplacements régionaux sur l'axe Bordeaux-Toulouse. Les flux les plus importants (50% du total) s'effectuent de Toulouse vers le Nord de la région., et la liaison Toulouse-Montauban est la première liaison TER de la région.

La gare présente sur le territoire de Montbartier est desservie par un cadencement de 7 à 8 fois par jour qui pourrait être amélioré. Le nombre de départs-arrivées semble en augmentation ces dernières années. Ce mode de transport pourrait donc être valorisé.

Évolution des départs/arrivées – Gare de Montbartier

2000	2001	2002	2003	2004	2005
3 481	2 474	3 087	3 638	4 758	7 119

Source : SNCF

Le projet de cadencement du TER Montauban-Toulouse desservant plusieurs gares du bassin de vie est à anticiper pour être opérationnel après 2010. Il permettrait de disposer d'une offre concurrentielle à la voiture pour les déplacements vers Toulouse ou Montauban.

Les capacités de l'axe ferroviaire actuel Bordeaux- Montauban-Toulouse

La ligne existante Bordeaux-Toulouse propose trois types de liaison pour satisfaire les besoins de transports nationaux et régionaux de voyageurs. Il faut y ajouter le trafic de marchandises.

Le trafic des différentes sections sur la ligne Bordeaux-Toulouse

	Montauban/ Saint-Jory	Saint-Jory/ Toulouse
Nombre de trains (total)	121	150
Dont nombre de trains voyageurs	55	71

Source : RFF 2002

La gare de Montauban est la 2^{ème} gare de la région. En 2006, 833 783 voyageurs furent comptabilisés (augmentation de 11% par rapport à 2003) : 55% pour les grandes lignes et 45% pour les TER. Elle bénéficie d'une configuration suffisante pour l'accueil des trains en gare et ne présente pas de problème de capacité. Un projet de plate-forme multimodale pour accéder à la gare de Montauban, en



cours d'étude, est porteur d'espoir pour une meilleure accessibilité à la gare depuis les différentes communes du bassin de vie et surtout un meilleur cadencement des liaisons TER.

La gare de Toulouse accueille 400 circulations ferroviaires dont 100 trains de fret par jour. La gare est actuellement adaptée pour accueillir l'ensemble de ces circulations. Toutefois, le fort développement des lignes TER et des différents trafics ferroviaires nécessitent de repenser l'exploitation de la gare et d'en augmenter la capacité.

Plusieurs de ces objectifs sont inscrits au contrat de Plan État- Région 2000-2006, notamment la construction de 2 nouvelles voies pour la desserte d'un sixième quai.

D'autres opérations sont également étudiées selon 2 objectifs :

- permettre l'augmentation des fréquences des TER prévues sur toutes les branches de l'étoile ferroviaire autour de Toulouse ;
- préserver la capacité de l'axe Bordeaux-Toulouse –Narbonne pour les TGV et les trains de fret.

Elles consistent principalement en un réaménagement du plan des voies en gare de Toulouse – Matabiau et en la réalisation d'un terminus sur site de Niel/ Saint-Agne en connexion avec la nouvelle ligne de métro.

Selon les études de RFF, dans l'hypothèse d'une offre d'infrastructures constante (pas de création de nouvelle autoroute ou de voie ferrée)les perspectives de croissance des déplacements évolueraient au rythme annuel moyen de 1,7%.

En raison de ses vitesses limitées sur la ligne Toulouse-Montauban, le transport ferroviaire a vu sa compétitivité se dégrader face à la concurrence autoroutière. Les temps de parcours ne sont plus attractifs et c'est une des raisons pour lesquelles la part du marché ferroviaire reste très faible. De plus, la ligne actuelle ne peut pas permettre à la fois d'accroître le nombre de trains dans le cadre d'une desserte cadencée des agglomérations régionales, de développer les services TGV rapides et améliorer la qualité de l'offre fret pour permettre sa croissance.

Le développement des différents types de circulation risque de provoquer des conflits d'usage des sillons et d'entraîner une saturation de la ligne, notamment aux heures de pointes du matin et du soir entre Montauban et Toulouse.

Dans ces conditions, pour répondre à l'accroissement des besoins de déplacements, et à l'exigence d'une desserte ferroviaire de qualité, il paraît nécessaire de mener un projet global d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse.

La commune de Montbartier est également desservie par une seule ligne de bus :

- Caussanel – Labastide-Saint-Pierre

Si les délais de mise en œuvre d'une plate-forme multimodale et d'un cadencement de TER sur la ligne Montauban-Toulouse pour l'agglomération Montalbanaise sont trop longs. Les transports par le rail et les modes de déplacements alternatifs ne pourront concurrencer le « tout automobile ».

Synthèse

Par sa situation géographique et la proximité de grands axes de communication, Montbartier constitue une terre d'accueil privilégiée pour les entreprises et de futurs habitants.

L'équilibre entre l'habitat et l'emploi ayant été rompu, des flux d'actifs de Montbartier et des communes environnantes se sont accentués depuis quelques années à cause de l'amélioration des moyens de communication et donc par la diminution des temps de trajets entre lieux de travail et de résidence.

De plus, afin d'assurer un développement raisonné et durable, la commune doit se donner les moyens d'allier simultanément accueil de population, accueil d'entreprises, développement des commerces et des équipements.

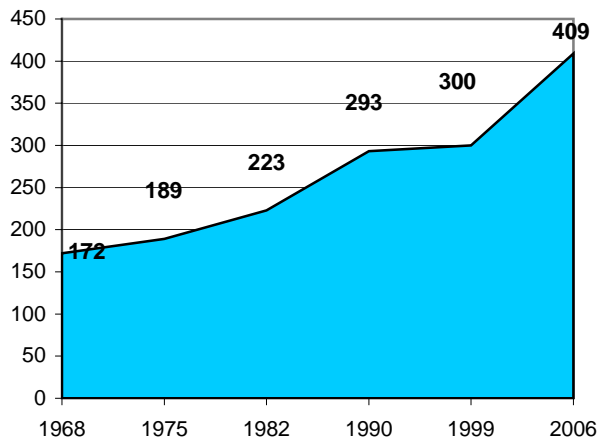
Aujourd'hui, la prédominance de l'automobile est difficile à remettre en cause, la commune doit réfléchir à un réaménagement de la voirie communale afin de rééquilibrer l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes. Aussi, tout nouveau raccordement aux voies existantes devra respecter les principes émis par l'Aménagement des Routes Principales (ARP). La présence de la gare est un atout incontestable pour l'avenir de la commune qui se trouve ainsi reliée aux agglomérations de Montauban et Toulouse. En outre, la maîtrise des besoins en déplacements étant indispensable, une réflexion sur la localisation des futures zones d'habitat et sur les modes de déplacements à favoriser pour le bassin de vie entre autres devra être engagée.



3. Le parc de logements

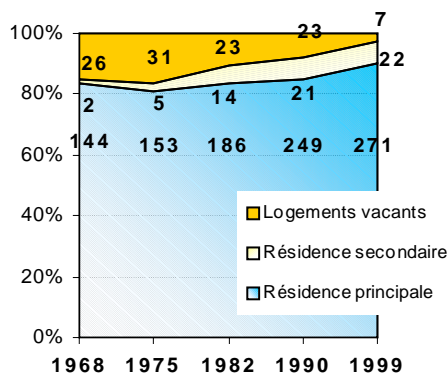
3.1. Situation générale du logement

Évolution du nombre de logements



Source : RGP INSEE 1999

Répartition du parc par catégorie de logement

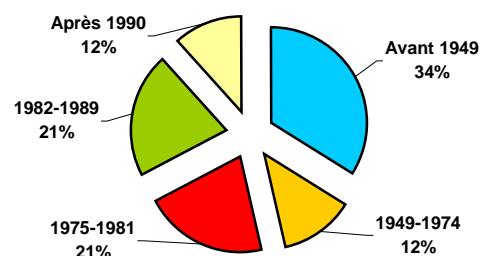


Source : RGP INSEE 1999

Les grandes périodes d'urbanisation/ construction :

- ✗ Les logements construits avant 1949 (1/3 de l'ensemble des habitations) ;
- ✗ Années 1970 – 1980 avec la construction de plusieurs lotissements. (Ainsi, 42 % du parc date de cette période) ;
- ✗ Années 2000 : des opérations de logements collectifs se développent sur le territoire.

Date d'achèvement des logements



Source : RGP INSEE 1999

En 1999, la commune de Montbartier comptait 300 résidences dont 22 secondaires.

Si le nombre de logements n'a cessé d'augmenter depuis 1968, croissance liée au phénomène de rurbanisation⁶, la période 90-99 enregistrait un essoufflement de la construction.

Cependant, depuis 2000 le nombre de logements s'est fortement accru avec la construction de nouvelles résidences collectives.

Les résidences principales représentent 90 % du parc. En 1999, le parc de résidences principales semble reprendre de l'importance au profit surtout d'une baisse du nombre de logements vacants. Cette baisse peut en partie s'expliquer par la réhabilitation de nombreuses habitations anciennes.

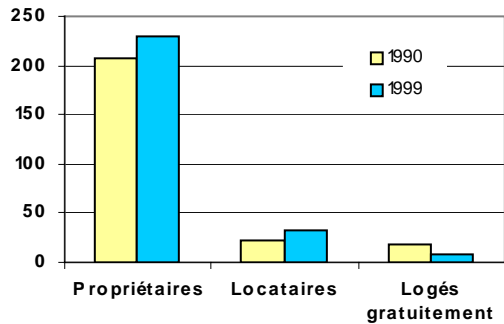
Le taux de vacance a nettement diminué en passant de 15,1 % à 2,3 % entre 1968 et 1999, alors que le canton et le département affichent respectivement des taux de 5,7 % et 7,7 %.

La pression immobilière est telle qu'il est nécessaire de renouveler le parc immobilier pour répondre à la demande des nouveaux arrivants.

⁶ Processus d'urbanisation rampante organisé autour des noyaux de l'habitat rural (J.B. Charrier « Citadins et ruraux », 1969)



Répartition du parc par statut d'occupation



Source : RGP INSEE 1999

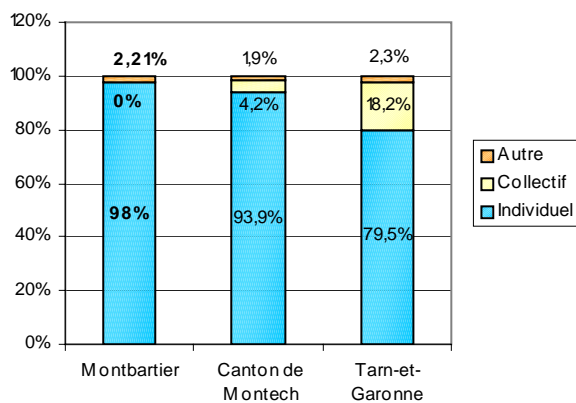
Globalement, la proportion de chaque statut d'occupation est restée la même.

Toutefois, le nombre de locataires a augmenté depuis 2000.

Montbartier attire les accédants à la propriété mais des opérations locatives ont tendance à se développer (opérations de défiscalisation).

En 2006, 4 logements locatifs sociaux (communaux) ont été dénombrés sur le territoire communal.

Répartition du parc par type de logement



Source : RGP INSEE 1999

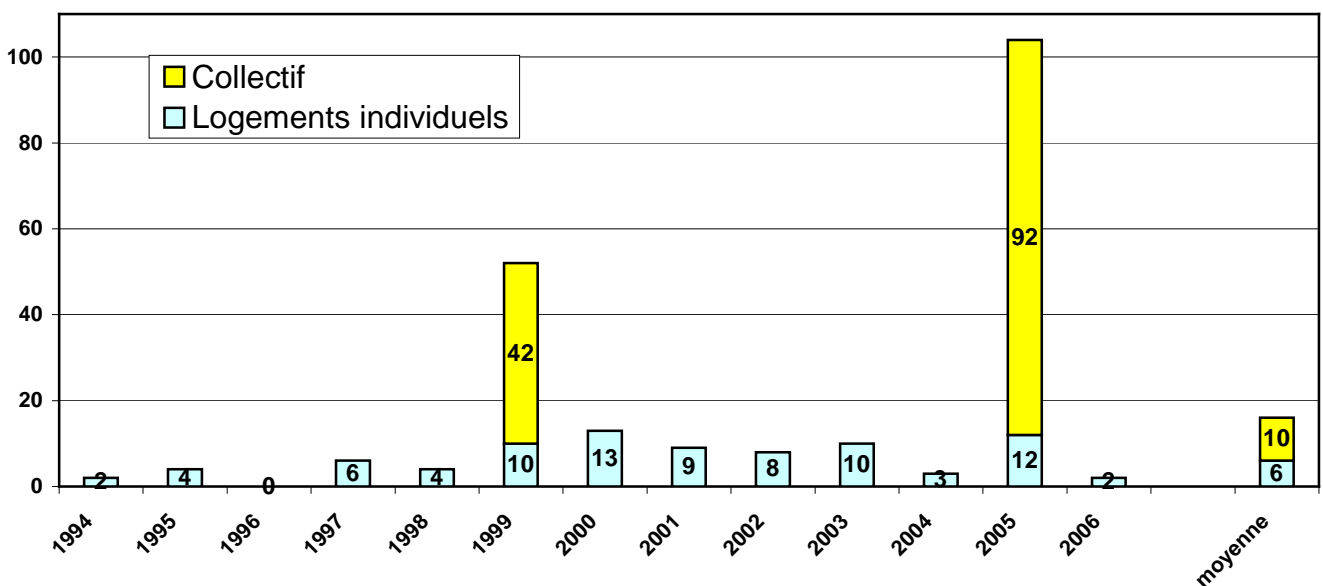
Le logement individuel représente la majorité des logements du parc communal, cantonal et départemental.

Le logement collectif commence à apparaître. En 2007, on devrait dénombrer 140 logements collectifs sur le territoire soit environ 30% de son parc.

La catégorie « autre » regroupe les chambres meublées, les constructions provisoires, les logements-foyer pour personnes âgées, les chambres d'hôtel, les pièces indépendantes ou les habitations de fortune... La commune de Montbartier propose aux habitants une offre en logements de plus en plus diversifiée.

3.2. Dynamique de la construction

Évolution du nombre de logements autorisés



On dénombre 217 logements autorisés depuis 1994 soit une moyenne de 16 logements neufs par an.



Le rythme de demandes était stable de 1994 à 1998 puis a augmenté à partir de 1999 avec notamment divers programmes de logements collectifs (42 puis 92).

Montbartier est après Montech la commune qui a construit le plus de logements en valeur absolue mais c'est aussi celle pour laquelle la surface moyenne des logements est la plus faible. Face à la pression foncière présente sur le territoire depuis 2000, l'ouverture de nouveaux terrains à l'urbanisation devrait doper le nombre d'arrivants sur la commune.

Synthèse

Montbartier a un parc de logements en hausse. Son parc ancien est réhabilité en quasi totalité. Seule la construction de logements neufs permettra l'accueil de nouveaux habitants.

Des terrains doivent donc être équipés. La gestion de l'urbanisation et de l'habitat est l'un des principaux enjeux de la commune de Montbartier. La loi SRU a fixé de nombreux objectifs en matière d'habitat, dans une optique de développement durable et cohérent du territoire. Le diagnostic réalisé en matière de logements permet d'ores et déjà de tirer un bilan sur l'adéquation entre le développement observé sur la commune, et les objectifs déterminés par cette nouvelle loi :

- **la loi préconise la recherche d'un équilibre entre renouvellement urbain, développement urbain maîtrisé et protection des espaces naturels. Le renouvellement urbain à Montbartier a été amorcé, notamment par la réhabilitation des bâtiments vacants et anciens. Une densification de certains espaces (centre du village) garantirait un développement urbain plus raisonné évitant ainsi une surconsommation des espaces naturels.**
- **la loi tend à instaurer une certaine mixité sociale, qui doit favoriser le droit au logement pour tous et la cohésion sociale, y compris dans les petites unités urbaines. Les communes doivent ainsi assurer une offre d'habitat diversifiée et de qualité. Le parc locatif aidé peut être développé pour soutenir une diversification de la population. La commune de Montbartier a entamé récemment une production mixte de logements (locatifs, accession, individuel et collectif) qui devrait être poursuivie.**

4. La prise en compte des prescriptions supra-communales

Le Plan Local d'Urbanisme a pris en compte les divers plans et programmes présents sur son territoire et adoptés par l'État, les groupements de communes et les établissements publics.

4.1. Les Plans de Prévention des Risques

Depuis 1987, les citoyens ont le droit d'être informé sur les risques majeurs auxquels ils sont soumis dans certaines zones du territoire ainsi que sur les mesures de sauvegarde qui les concernent. La commune de Montbartier a intégré les plans de prévention des risques au sein de son Plan Local d'Urbanisme.

4.1.1. Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation

Les circulaires ministérielles de janvier et février 1994 ont précisé la politique de l'État : il importe de préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues. Cette directive implique que les acteurs publics - État et collectivités locales- mettent tout en œuvre pour ne pas accroître le nombre de personnes et de biens exposés aux risques d'inondation. Les espaces compris dans les champs d'inondation doivent être protégés de toute nouvelle urbanisation et toute nouvelle construction doit être interdite dans le champ d'expansion de la crue de référence.

Ce paragraphe a pour objectif de recenser les connaissances sur les débordements des cours d'eau et d'informer sur les risques potentiels d'inondation. Il n'évoque que partiellement le phénomène d'inondation et n'en décrit pas tous les types (remontée de nappes, accumulation d'eau ruisselée, présence d'eau dans le fond d'une cuvette).

La commune de Montbartier est située entre le bassin de la Garonne, à l'Ouest et le bassin du Tarn, à l'Est, et de ce fait, est soumise aux aléas de ces deux cours d'eau.



Le Tarn et la Garonne a fait l'objet d'un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI). La commune de Montbartier est incluse dans le PPRI du bassin du Tarn approuvé le 22 décembre 1999. A ce titre, ce plan constitue une servitude d'utilité publique qui doit être respectée.

La commune de Montbartier est concernée par la zone rouge qui délimite des secteurs très exposés pour lesquels la probabilité d'occurrence du risque et la forte intensité de ses effets prévisibles sont telles qu'il n'existe pas de mesure de prévention économiquement opportune autre que l'inconstructibilité. Ces zones correspondent également aux champs d'expansion et d'écoulement des crues qu'il convient de préserver afin de ne pas aggraver le risque pour le futur. Lors de l'élaboration du PPR, les parties urbanisées de la commune étaient à distance des risques d'inondation. Seule, la zone d'activités de la route de Montech connaît un risque notoire.

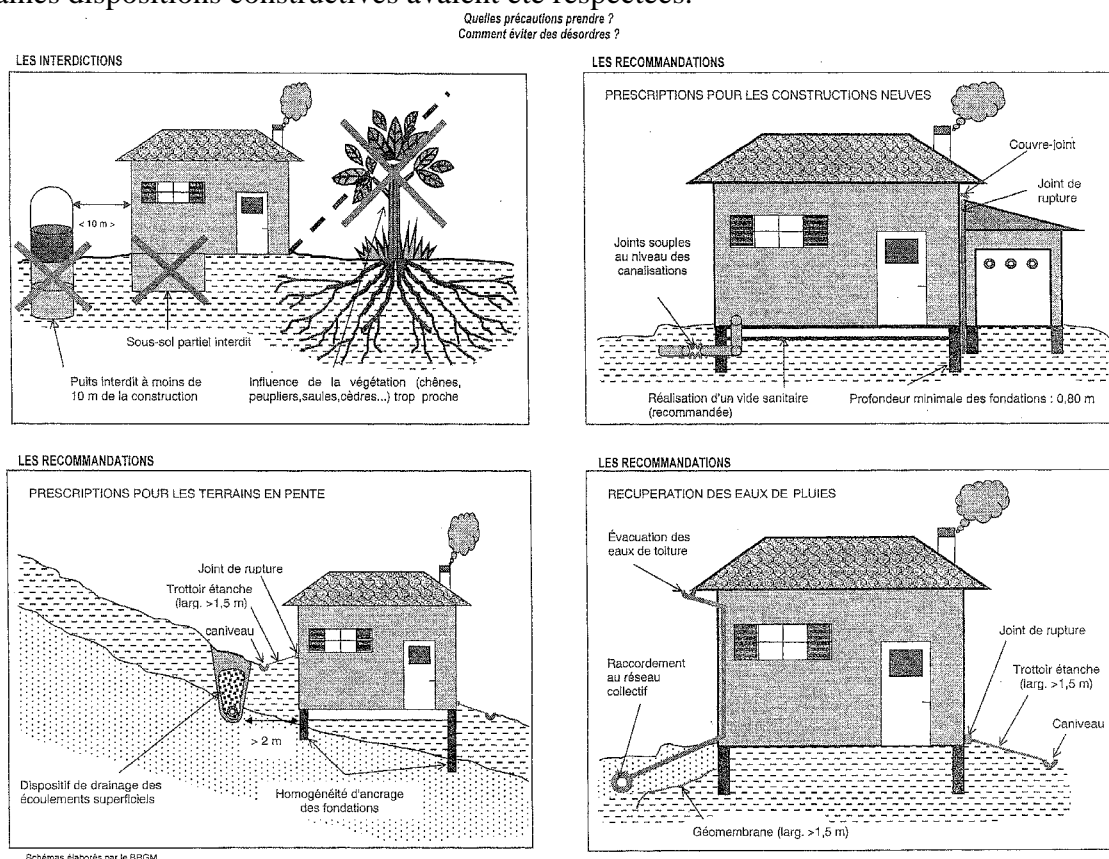
Le PLU a intégré le règlement du PPRI au sein de différentes zones (UA, UB, 1AUX, 1AUE, A et NL) concernées par ce risque naturel. Les terrains touchés par la zone du PPRI pourront alors se rapporter au règlement de la zone du PLU ou du PPRI annexé.

Au sein de la future zone artisanale et d'équipement collectif (1AUE), l'espace inondable ne devra pas être imperméabilisé et donc bâti afin de pas entraver l'écoulement des eaux.

4.1.2. Le Plan de Prévention des Risques Naturels : Mouvements différentiels de sols liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles

Dans le cadre d'une politique générale de prévention des risques naturels, et dans le but de réduire le coût que représente pour la collectivité l'indemnisation de ces sinistres, le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable (MEDD) a souhaité initier la réalisation de PPR naturels prévisibles prenant en compte ce type d'aléa. Il s'avère en effet qu'une grande partie des dommages liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles pourrait être évitée, moyennant le respect de certaines dispositions constructives, simples et peu coûteuses, mises en œuvre de façon préventive.

De nombreux sinistres auraient pu être évités ou leurs conséquences auraient pu être limitées, si certaines dispositions constructives avaient été respectées.



Une modification récente de la législation concernant le code des assurances (arrêté du 5 septembre 2000) a introduit un système de modulation de la franchise pour les communes reconnues en état de



catastrophe naturelle pour le même phénomène de façon répétée et n'ayant pas mis en œuvre des actions préventives adéquates.

Les prescriptions du PPR sont pour l'essentiel des dispositions constructives. Cette réglementation concerne essentiellement les constructions futures. Quelques consignes sont toutefois proposées pour les bâtiments existants afin de limiter les facteurs déclenchant et/ou aggravant du phénomène de retrait-gonflement. Le non-respect du règlement du PPR peut conduire à la perte du droit à l'indemnisation de sinistres déclarés, et ceci malgré la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle.

Ce PPR vaut servitude d'utilité publique et est opposable aux tiers. Il est annexé au PLU conformément à l'article L.126-1 du code de l'urbanisme. Comme spécifié dans l'article 16-1 de la loi n°95.101 du 2 février 1995, le respect des prescriptions obligatoires s'applique à toute nouvelle construction. Les propriétaires des constructions existantes disposent d'un délai maximum de 5 ans pour s'y conformer.

4.2. Les grandes infrastructures de transports

4.2.1. Les voies classées à grande circulation et l'article L.111-1-4

La loi Barnier, du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, interdit l'urbanisation autour des voies à grande circulation.

Depuis le 1^{er} janvier 1997, hors des espaces urbanisés, les constructions et installations ne relevant pas des exceptions par nature sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'A 62, et de 75 m de part et d'autre de la RD 820. Cette disposition ne s'appliquera pas aux zones qui auront fait l'objet d'une étude spécifique d'aménagement.

La loi du 2 février 1995 a introduit l'article L.111-1-4 au Code de l'Urbanisme. Par le biais de cet article le législateur a voulu inciter les communes à anticiper et maîtriser le développement urbain des « parties non urbanisées » de leur territoire, le long des grandes infrastructures routières (A62 et RD820).

Cet article dispose : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation. »

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, la réfection ou l'extension des constructions existantes. Les dispositions des alinéas précédant ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Concernant Montbartier, l'autoroute A 62 et la RD 820 sont à proximité de zones d'urbanisation future.

En effet, le long de ces deux axes, trois sites répondent aux critères d'espaces « non urbanisés » et se trouvent ainsi concernés par le principe d'inconstructibilité :

- La partie Nord de la zone 2AUF qui longe l'A62.
- La partie sud de la zone 2 AUF qui longe la RD820.
- La zone 1AUX de Salcevert qui borde l'A62 et la RD820.



Un dossier de dérogation à l'article L.111-1-4 pourra être réalisé pour ces zones et annexé au PLU lors d'une modification ou d'une révision du document. Ce document devra aborder :

- **Les nuisances** : prendre en compte les nuisances générées par les infrastructures mais aussi par les futures occupations des sols ;
- **La sécurité** : sécuriser les circulations et les accès entre la future zone d'activités et les voiries existantes ;
- **La qualité de l'urbanisme** : intégrer les zones à urbaniser et constructibles en continuité avec l'urbanisation actuelle de la commune (circulation, équipements complémentaires publics ou privés, ...) ;
- **La qualité architecturale** : proposer quelques règles respectueuses des formes urbaines locales (l'implantation des bâtiments, couleurs, ...) ;
- **La qualité des paysages** : veiller à intégrer la zone au sein du paysage environnant par la mise en place d'éléments végétaux, de traitements des abords, d'instauration éventuelle d'espaces verts et espaces publics...

Cette zone 2AUF est aujourd'hui inconstructible car son règlement a prescrit un coefficient d'occupation des sols à 0. La zone 1AUX est aujourd'hui ouverte à l'urbanisation mais avec un recul obligatoire par rapport à ces voies à grande circulation.

4.2.2. Les nuisances sonores

La loi 92-1 444 du 31 décembre 1992, relative à la lutte contre le bruit, pose le principe des nuisances liées aux infrastructures terrestres bruyantes dans les documents d'urbanisme. Cette réglementation prévoit :

- le classement des infrastructures en fonction de leur niveau d'émission sonore et le report des « secteurs de nuisances » induits dans les PLU
- l'obligation pour les constructeurs qui s'implanteront dans ces secteurs, de prévoir un niveau d'isolation acoustique dépendant du classement de la voie.

Le classement établi par arrêté préfectoral du 8 octobre 2001 est le suivant:

- catégorie 1 pour l'autoroute A 62 et la voie ferrée (300 m = largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure)
- catégorie 2 et 3 pour la RD 820 (250 et 100 m = largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure)

Ces différents classements déterminent les distances à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit ainsi que les niveaux d'isolation acoustique que devront respecter les constructions nouvelles.

Les futures constructions des zones UB, 1AUX et 1AUE comprises dans les secteurs affectés par le bruit ne seront admises que si elles se soumettent aux exigences d'isolation acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 8 octobre 2001.

4.3. Les risques technologiques et industriels

Il existe sur le territoire communal deux installations industrielles ou artisanales classées, l'entreprise Doumerc Pneus (bâtiment de stockage de pneus) et la société IN VIVO, toutes deux situées chemin de Montech (ZA de « Tourret »). La société IN VIVO fait actuellement l'objet d'un dossier d'autorisation ICPE⁷ dont la visée est le classement en SEVESO II. Ainsi, la coexistence de zones dédiées à l'habitat et à l'activité artisanale, industrielle et agricole doit faire l'objet d'une attention particulière dans le souci d'éviter les nuisances (bruit, odeur...) et dangers pour les populations résidant à proximité.

⁷ Installation Classée pour la Protection de l'Environnement



Ainsi, il convient de maintenir une distance de 100 m entre les installations et les habitations afin de préserver les habitants contre les odeurs et les bruits aériens⁸. Les zones d'activités bruyantes devraient être implantées de manière à ne pas engendrer de nuisances vis-à-vis des riverains.

Toutefois, il est rappelé qu'un PLU ne saurait systématiquement interdire les installations classées pour la protection de l'environnement ou les soumettre à des conditions spéciales. Enfin, il convient de rappeler le principe de l'article L.111-3 du Code Rural qui établit « la règle de réciprocité » ; la même exigence d'éloignement doit être imposée aux projets de construction à usage d'habitation ou professionnelle que celle prévue pour l'implantation ou l'extension de bâtiments agricoles.

4.4. L'assainissement des eaux usées et pluviales

4.4.1. Les eaux usées

Conformément à la directive européenne, la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 engage la responsabilité des communes vis-à-vis du traitement des eaux usées. L'article 35 demande à la municipalité de distinguer les zones où un réseau collectif est prévu de celles où l'assainissement autonome devra se pratiquer. La commune de Montbartier est dotée d'un schéma communal d'assainissement depuis 1999. Cependant, concernant l'assainissement collectif, d'après les bilans du SATESE, une réflexion doit être menée sur le mauvais fonctionnement de la station d'épuration qui est en surcharge. Une étude actuellement en cours prévoit de raccorder le réseau d'assainissement collectif de Montbartier sur la station d'épuration de Montech.

Le PLU indique les secteurs devant être raccordés à l'assainissement collectif conformément au Schéma Communal d'Assainissement.

4.4.2. Le ruissellement pluvial

Au-delà des risques existants sur les cours d'eau, les problèmes d'évacuation des eaux pluviales et de ruissellement doivent également être appréhendés. Plusieurs aspects doivent être pris en considération :

- Le sens des pentes,
- La qualité du réseau des fossés,
- Les dimensions des ouvrages d'évacuation des eaux pluviales et des bassins de rétention,
- L'impact des nouvelles imperméabilisations des sols

Une maîtrise insuffisante des eaux de ruissellement peut être lourde de conséquence. Deux types d'actions peuvent être menés :

- ➔ la préservation des zones naturellement aptes à l'infiltration des eaux ;
- ➔ la compensation des ruissellements et de leurs effets par des techniques d'assainissement qui équilibrent les effets d'imperméabilisation ou qui constituent une alternative technique à la solution de collecte traditionnelle.

Compte tenu de la faible perméabilité des sols de la commune, il est nécessaire de mener une réflexion sur les eaux pluviales des différents bassins versants afin de prendre en compte les contraintes acceptables pour le milieu récepteur pour chaque zone urbanisée ou à urbaniser.

Les opérations d'aménagement d'ensemble devront prévoir des espaces récepteurs paysagers (bassin d'orage, noues, espaces publics verts...) sur les sites d'opération.

⁸ Circulaire du 17 février 1997



5. Prise en compte des projets à venir

5.1. La ligne LGV

5.1.1. Le projet et les enjeux

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a décidé d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme et a prévu le lancement du débat public correspondant en 2005. Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse est en cours d'études préliminaires. Un débat public a permis de présenter et de débattre du projet avec la population, les maîtres d'ouvrage et les acteurs locaux.

Ce projet permettra :

- D'assurer une part croissante des déplacements de voyageurs sur les liaisons radiales, par l'amélioration de la compétitivité du rail, en plaçant Toulouse à environ 3 heures de Paris. Gagner du temps : aujourd'hui Paris – Toulouse en 5h17, demain en 3 heures ;
- De développer l'axe transversal « Grand Sud » qui relie la façade atlantique au pourtour méditerranéen, en contribuant à la constitution du réseau à grande vitesse des régions sud-européennes. Favoriser la mobilité au sein des régions, entre les régions de France, avec les pays européens ;
- De favoriser un aménagement équilibré des territoires traversés, par la desserte de villes intermédiaires dont la situation permettra la diffusion de l'effet à grande vitesse dans leur zone d'influence ;
- De permettre le développement des liaisons ferroviaires régionales et de proximité par la libération de capacités sur la ligne existante Améliorer la cadence des Trains Express Régionaux (TER) sur le réseau existant,
- De permettre le développement du transport de fret. Freiner ou soulager la saturation progressive du réseau routier, moins polluer par rapport aux autres modes de transports, créer une synergie avec l'autoroute A20/A62.

RFF, maître d'ouvrage de l'opération, a jugé lors du débat public qu'il serait indispensable de préserver et même de favoriser une irrigation équilibrée des territoires et a proposé des scénarios qui desserviront systématiquement Agen et Montauban. Parmi l'ensemble des solutions étudiées et présentées lors du débat public, RFF privilégie 4 scénarios qui lui paraissent répondre de la manière la plus satisfaisante aux enjeux.

Ils se distinguent essentiellement par les modalités de desserte des villes d'Agen et de Montauban : utilisation de la gare centre actuelle ou création d'une gare nouvelle. Le maître d'ouvrage ne peut se prononcer aujourd'hui sur une orientation plus précise pour différencier les modes de desserte de ces villes.

L'état d'avancement des études du projet ne permet pas de situer précisément les gares nouvelles éventuelles et, notamment, de savoir si elles pourraient se situer à l'intersection ou au voisinage d'une ligne existante.

5.1.2. L'impact sur le transport des marchandises et des voyageurs

5.1.2.1. Le fret

La réalisation du projet de LGV est un atout pour accroître le transport de marchandises par le fret dans la région. En effet, après la construction d'une nouvelle ligne, le trafic sera redistribué et la libération des capacités de la ligne actuelle pourra être utilisée par le transport de fret. Cet enjeu répond aux politiques de transport orientées en faveur d'un report modal des transports de marchandises vers le rail. Par ailleurs l'ouverture à la concurrence des marchés de transport de fret ferroviaire pourrait engendrer un accroissement du nombre d'opérateurs, et corrélativement une plus forte demande de capacité sur cet axe.



La réalisation du projet LGV devient un atout très important pour la commune de Montbartier et notamment le projet de zone logistique qui bénéficierait alors d'une amélioration du fret et de sa multi-modalité fer-route. Selon le rapport de « la demande de transport en 2025 », le fret ferroviaire devrait connaître une croissance annuelle de 1,2% par an en France.

Le projet de TGV permettrait d'allouer aux circulations de fret ferroviaire sur l'axe, les sillons⁹ qui répondront à la demande de transport :

- telle qu'elle est définie en quantité par rapport au cadrage ministériel (demande de transport en 2005)
- dans les conditions de qualités nécessaires pour la capter (sillons répartis sur toute la journée et des meilleurs temps de transport).

En réalisant une plate-forme logistique multi-modale à Montbartier, la nouvelle capacité de la voie ferrée serait alors utilisée pour son fonctionnement qui irait dans le sens de la nouvelle stratégie de la SNCF Fret soutenue par les pouvoirs publics, qui projette une croissance en volume des trafics et prévoit, entre autres, de mettre l'accent sur les trafics massifiés.

5.1.2.2. Les voyageurs

En proposant une liaison TGV Paris-Toulouse, la gamme d'offre de transport rapide se diversifierait (pas uniquement l'avion).

La projection du trafic passager sur la liaison Toulouse-Paris est présentée dans le tableau suivant :

	Passagers-fer	Passagers-aérien
2005	2,5 millions	2,9 millions
2025	9 millions	3,1 millions

Données : Conseil Général 82 (ADE)

En créant la LGV, la capacité de la ligne existante augmentera car la majeure partie des trafics Grande Ligne sera reportée sur la nouvelle ligne.

Toutefois, les circulations de tous les types de trains (TGV, Corail, Teoz, TER, fret) se trouvent regroupées sur certaines parties de la ligne existante dès lors que la LGV se raccorde à celle-ci pour assurer la desserte de certaines gares.

Cette concentration des circulations pourrait entraîner, compte tenu du développement projeté des offres, à une saturation des de l'infrastructure existante sur les sections connaissant une mixité des circulations.

C'est la raison pour laquelle, pour parer ce risque, des aménagements de capacité pourront s'avérer nécessaire et seront réalisés sur la ligne existante au titre du projet LGV.

La présence d'une gare voyageur sur le territoire de Montbartier constitue un atout dans le cadre d'un développement du trafic régional des voyageurs.

5.1.3. Le tracé

Le tracé de la ligne TGV est en cours d'étude : Le faisceau de la ligne LGV, d'une dizaine de kilomètres de large, a été choisi par le RFF (Réseau Ferré de France). Il englobe la totalité des communes de Montbartier, Campsas et Lacourt-Saint-Pierre.

L'analyse comparative des 4 scénarios privilégiés par le maître d'ouvrage permet de mieux cerner les apports de chacun d'entre eux en termes de gain de temps de parcours et de trafic. Les scénarios présentent tous un intérêt réel pour la collectivité.

Les enjeux environnementaux seront évalués pour recenser différentes options de passage pour l'infrastructure et d'en évaluer la sensibilité. Les phases ultérieures d'études de tracé chercheront à insérer au mieux la LGV dans l'environnement local et permettront de définir, en concertation avec

⁹ Créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train.



les populations et organismes concernés, les mesures les plus adaptées de suppression, de réduction ou de compensation des impacts.

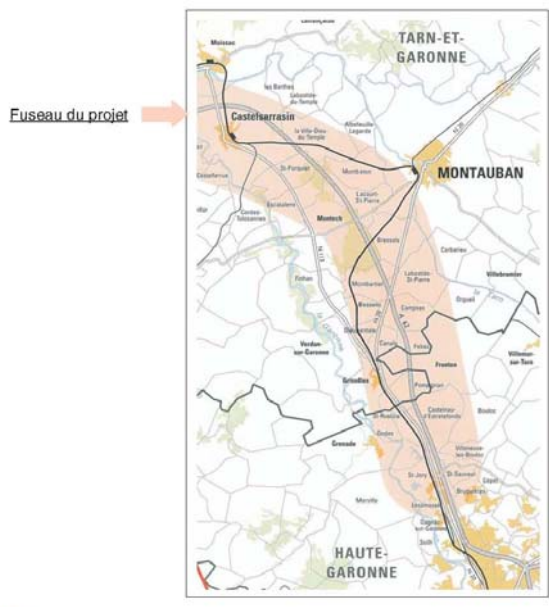
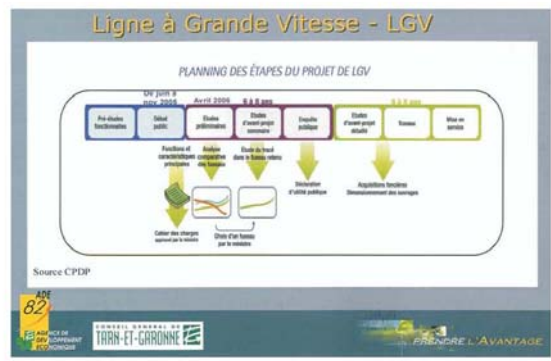
5.2. Projet de Nouvel aéroport

Pour anticiper la saturation de l'aéroport de Toulouse/Blagnac, prévisible à l'horizon 2025, les autorités concernées par cette plate-forme (l'État, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne et le Comité d'Agglomération du Grand-Toulouse) ont fait réaliser en 2003 une étude de réimplantation par le Cabinet Aéroports de Paris, sur 8 sites potentiels autour de Toulouse.

L'un des sites d'implantations sur le département du Tarn-et-Garonne concernerait les communes de Verdun à Monbéqui. Soit à quelques kilomètres au Sud-Ouest de la commune de Montbartier.

Cependant, en l'état actuel des ces études, aucune décision claire n'a été émise que ce soit pour la construction d'un nouvel aéroport ou dans le choix d'un site en particulier.

Projet Ligne à Grande Vitesse



AGE Environnement
 1, rue Dieudonné-Costes - 82 000 MONTAUBAN
 Tél. 05 63 03 34 42 - Fax 05 63 03 34 56

Planche 11 : Projet de LGV

Chapitre III

EXPLICATION DU CHOIX RETENU
PAR LE P.A.D.D. ET LE ZONAGE
VIS À VIS DE LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT





1. Les enjeux du PADD de Montbartier

1.1. Un rapport habitat - emploi à équilibrer

Montbartier, 1016 habitants en 2006, connaît une pression foncière et des demandes de plus en plus importante en matière de terrains à bâtir. En 30 ans, la population a doublé et a déséquilibré le rapport habitat-emploi. Cette évolution est en partie due à un flux migratoire fortement positif. La majorité des personnes vivant sur le territoire communal sont actives et travaillent à l'extérieur de la commune. Cette commune a donc aujourd'hui une fonction très résidentielle alors qu'elle dispose actuellement de deux zones d'activités (Tourret et Salcevert).

1.2. Des espaces publics et une identité urbaine à requalifier

La commune et notamment le centre du village présentent un déficit d'espace public et plus globalement d'image urbaine. En effet, le tissu urbain de Montbartier est composé de constructions hétérogènes (formes, prospect, hauteur...) présentant parfois une densité relativement faible au centre du village. Cette hétérogénéité et cette faible densité des constructions associées à un traitement insuffisant des espaces publics (trottoirs...) ne facilitent pas la perception et la lisibilité du centre-bourg et de ses environs. Ce type de développement urbain déprécie l'image de l'ensemble de la commune.

1.3. Des espaces « naturels » de qualité à préserver

La présence d'éléments paysagers tels que le canal latéral à la Garonne, quelques bois ou encore la forêt d'Agre sont autant d'atouts pour la commune à préserver et mettre en valeur. La commune se doit de protéger la biodiversité créée par ces corridors écologiques traversant le territoire communal. Ce paysage végétal de grande qualité est à préserver et parfois à aménager. Les anciennes gravières liées (les plans d'eau) à la construction de l'autoroute pourraient être sauvegardées et aménagées en espaces « naturels » liés aux loisirs ou à l'agrément.

1.4. Exploiter une excellente accessibilité régionale

Montbartier bénéficie d'une excellente desserte routière et ferroviaire (ligne et gare Toulouse-Montauban). Le nœud autoroutier et routier régional et national entre l'A62 (Bordeaux-Toulouse) et l'A20 (Paris-Toulouse) via la RN20 se trouve au Nord-Est du territoire communal.

La présence de l'échangeur autoroutier octroie à Montbartier une accessibilité très intéressante pour un développement économique et démographique futur aux portes de l'agglomération Montalbanaise.

1.5. Un marché de l'immobilier tendu à diversifier

Montbartier a un parc de logements fortement en hausse. Depuis 1999, le rythme de constructions nouvelles s'est accéléré avec une moyenne de 16 permis de construire par an dont de nombreux logements collectifs (134).

Le parc ancien de Montbartier étant globalement réhabilité, seule la construction de logements neufs permettra d'accueillir de nouveaux habitants. Une offre insuffisante de logements sur la commune pourrait générer une tension grandissante sur le marché immobilier local. La commune doit continuer à autoriser et favoriser une diversification du logement afin de permettre aux jeunes couples primo-accédants et aux Montbartériens d'effectuer un parcours résidentiel au sein de la commune.

1.6. Une offre d'équipements publics à maintenir

Montbartier dispose d'une offre d'équipements suffisante. Cependant, la commune devra maintenir un niveau d'offre suffisant et en adéquation avec la croissance démographique afin de satisfaire les besoins.



2. Les objectifs du PADD de Montbartier

2.1. Les perspectives d'évolution démographique

Les perspectives du RGP de 1999 sont aujourd'hui totalement contredites par l'évolution démographique que connaît Montbartier.

En effet, entre 1990 et 1999, la croissance démographique de Montbartier semblait stagner voire fléchir (24 habitants supplémentaires). Depuis 1999, l'évolution globale de Montbartier s'est fortement accélérée et la population a crû de 200 personnes supplémentaires en 7 ans (+20%). Le solde migratoire est redevenu fortement excédentaire.

Cette progression est alimentée par plusieurs facteurs :

- la proximité de bassins d'emplois d'importance (Montauban et agglomération toulousaine) ;
- le voisinage de l'échangeur autoroutier attractif pour les activités économiques et pour les migrations pendulaires ;
- la présence d'une gare ferroviaire ;
- le desserrement de l'agglomération Montalbanaise et toulousaine (cadre de vie, prix et offre du foncier).

L'objectif municipal est de prendre des dispositions pour favoriser l'accueil d'une population nouvelle et améliorer la qualité de vie des habitants.

Les choix et les orientations d'aménagement de Montbartier ont pour objectif d'accompagner un développement et un accroissement démographique mesuré.

L'objectif démographique retenu dans le PADD est 1 500 habitants à l'horizon 2015.

2.2. Les besoins en logement

Compte-tenu des objectifs démographiques du PADD, le parc de logements devra s'accroître de 170 unités environ soit 17 logements par an. L'offre actuelle de logements sur le territoire communal est relativement faible. Le parc de logements existant est occupé en quasi-totalité, les besoins en logement neuf seront donc fortement liés à l'évolution démographique.

La décohabitation, les mouvements internes de la population actuelle, l'abandon de logements anciens et le relogement dans le neuf n'auront pas d'influence très forte sur le volume global de constructions.

La production actuelle de logements neufs est de 16 par an soit 160 environ dans les 10 prochaines années.

Montbartier connaît une demande croissante d'individus recherchant des logements ou des terrains à bâtir sur la commune. Cette attractivité ne semble pas passagère et augure de rester stable. De plus, les objectifs du PADD laissent présager un développement économique et donc démographique plus rapide et plus important que ces 10 dernières années.

2.3. Les objectifs communaux

Des orientations générales d'urbanisme et d'aménagement ont été fixées et définissent une politique d'ensemble apportant des réponses aux enjeux soulevés par le diagnostic.

L'ensemble de ces enjeux fondamentaux et stratégiques a été examiné et des mesures ont été prises en veillant à rester dans une optique de développement cohérent du territoire. L'ensemble des projets initiés par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable façonnera l'avenir du territoire communal tout en garantissant la sauvegarde et le maintien de la qualité du cadre de vie.

Les choix retenus par les élus s'inscrivent dans une vision globale et adoptent les notions de développement durable reprises par la loi SRU.



Des objectifs à court, moyen et long terme ont été définis en matière :

❖ **d'aménagement de l'espace :**

- urbaniser l'espace de façon économe en autorisant la densification dans les secteurs remplissant les conditions techniques ;
- conserver un équilibre entre un développement urbain maîtrisé et la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- optimiser les nouveaux espaces constructibles par des aménagements créant une continuité avec l'urbanisation existante ;
- aménager et valoriser des espaces publics pour améliorer la qualité du cadre de vie, la sécurité mais aussi la rencontre entre les habitants ;
- préserver le patrimoine architectural et urbain par des règles plus précises au sein du village...

❖ **de développement économique :**

- profiter de la desserte autoroutière et ferroviaire pour accueillir le parc d'activités logistique d'intérêt supra-départemental ;
- autoriser l'hébergement touristique et/ou la restauration pour les constructions de caractère localisées à l'écart du village ;
- autoriser l'exploitation du sous-sol pour l'extraction de sable ;
- aménager une zone d'activités de qualité à usage artisanal pour les porteurs de projets locaux...

❖ **d'environnement :**

- protéger le patrimoine naturel (bois, ZNIEFF, canal...) et les corridors écologiques recensé sur la commune ;
- améliorer le traitement collectif des eaux usées.

❖ **de transport et de déplacement :**

- assurer la cohérence urbanisme /déplacements ;
- aménager des cheminements pour les déplacements doux (piétons et cycles) afin de connecter les nouveaux quartiers au centre-bourg et les équipements structurants.
- sécuriser les nouveaux accès automobiles par des aménagements améliorant la visibilité...

❖ **d'équipements et de services :**

- répondre aux besoins des habitants par la programmation d'équipements publics, d'installations sportives et récréatives.

3. Explication des choix retenus du PADD de Montbartier

Les orientations d'aménagement ont été débattues au sein du conseil municipal. Le projet urbain s'articule autour de 3 axes principaux inscrits à l'échelle du territoire :

- Développer et organiser l'urbanisation
- Poursuivre le développement du tissu économique et des équipements
- Préserver les espaces naturels, agricoles et le cadre de vie.



3.1. Développer et organiser l'urbanisation

Dans le cadre du diagnostic, l'urbanisation relativement lâche de Montbartier pose la question du modèle d'urbanisation à promouvoir dans le cadre du PLU.

De plus, la disponibilité et le prix du foncier devient de plus en plus problématique à proximité de l'agglomération Montalbanaise. Le choix de Montbartier est donc d'économiser le foncier en densifiant un peu plus le centre-bourg.

Ces dernières années, l'urbanisation de Montbartier s'est fortement développée en tâche d'huile, ce qui est caractéristique des agglomérations se développant sans plan préconçu ; la ville s'est étendue au coup par coup sans ordre bien apparent le long des voies ou des chemins existants.

Ce modèle de développement provoque des dysfonctionnements en matière de :

➤ *Continuité urbaine*

L'urbanisation en diffus compromet les extensions de Montbartier. En effet, la construction diffuse généralisée nuit à la cohérence l'urbanisation globale du territoire. Chaque opération s'est juxtaposée à l'existant sans se greffer et sans se soucier des évolutions futures de la commune. Poursuivre cette organisation indépendante et fragmentée compromettrait à terme la cohérence du développement urbain de Montbartier. Les futures zones urbanisables deviennent alors plus difficiles techniquement et financièrement à équiper et desservir.

➤ *Lisibilité*

L'illisibilité du tissu urbain est renforcée par l'uniformité des constructions et par l'absence de point fort architectural et visuel se démarquant de l'ensemble.

➤ *Unité sociale*

Les espaces urbains où l'espace public se réduit à la voirie va à l'encontre d'une cohésion sociale contribuant à créer une cellule de vie élargie en liaison avec le reste de la ville. Les espaces publics sont générateurs de lien social.

➤ *Paysage urbain*

L'urbanisation de Montbartier s'est fortement développée durant ces 30-40 dernières années sans se soucier du paysage urbain et patrimonial environnant. L'hétérogénéité globale dans les formes, les matériaux et le prospect n'ont pas participé à identifier le village et son centre. De plus, l'absence de densité et le recul des constructions par rapport aux espaces publics ne participent pas à la continuité visuelle urbaine et donc la mise en scène de la ville.

➤ *Consommation des espaces agricoles*

L'absence de programme général d'aménagement sur le territoire communal de Montbartier a parfois provoqué « une surconsommation des terres agricoles. Un aménagement global des futurs sites d'urbanisation permet d'optimiser le foncier et donc de réduire la consommation des terres agricoles.

➤ *Planification des équipements publics*

Les équipements publics sont plus difficiles à planifier pour une population aussi dispersée (raccordement aux réseaux, localisation d'une superstructure...).

➤ *Sécurité routière*

La multiplication des sorties d'habitation sur les routes départementales (voies de transit) crée souvent des conflits d'usage et des risques d'accidents.

3.1.1. Recomposer l'espace urbain

Pour l'ensemble des motifs évoquer plus haut, la commune de Montbartier va mettre un frein à l'étalement urbain afin de mieux structurer et optimiser l'agglomération existante.

En effet, de nombreux interstices ou de dents creuses restent disponibles au sein du centre-bourg mais aussi dans le reste de l'agglomération (Bariès, Vigne Grande, Falbas, Faures).

Ces espaces devront se greffer au tissu urbain environnant et garantir une cohérence d'aménagement à l'échelle de la commune par des cheminements reliant certains quartiers entre eux.

Ces sites non bâtis représentent une grande opportunité foncière pour la commune. Ce potentiel de 20 hectares environ permettra à la commune de renforcer le poids démographique du village et parfois



de son centre. L'aménagement de ces nouveaux quartiers a été précisé dans les orientations d'aménagement du dossier de PLU.

L'urbanisation future sera mise à profit pour améliorer certaines liaisons entre les quartiers. L'objectif municipal est de réaliser un réseau viaire continu, peu interrompu, assurant à la fois la structuration des nouveaux quartiers et la liaison entre les différents quartiers.

Des formes urbaines variées au sein d'un réseau d'espaces collectifs (piétons et cycles) devront être établies dans ces espaces.

A long terme, ces petites opérations dans le village pourront avoir un rôle moteur pour la recomposition des espaces centraux déjà urbanisés.

Ainsi le centre-bourg pourrait faire l'objet d'une restructuration pour un meilleur usage et traitement des espaces publics et des espaces construits (mixité des densités, espaces publics structurant...).

La place de la mairie est actuellement entourée de constructions présentant une faible valeur monumentale. Cette place, espace public majeur de la commune, est bordée de 6 pavillons, 1 hangar et de 2 fermes. Cette hétérogénéité dans les prospects, les formes et les matériaux dépersonnalise le cœur du village et en affaiblit son symbole urbain. Le centre du village souffre d'un déficit d'image.

Une composition et des règles plus strictes à ses abords sont des garanties pour qu'il ne continue pas à se dégrader. Le centre du village sera notamment plus appréciable par la présence de bâtiments structurants en bordure de voie.

3.1.2. Soutenir l'attractivité du village de Montbartier

L'unité de la commune est tributaire d'un pôle fédérateur censé symboliser l'agglomération : son centre. Ce lieu représentatif de la sociabilité doit être préservé et développé sous peine d'un manque de repère pour la population.

Différents modes d'actions sont possibles pour développer une politique volontariste et complète de valorisation du village :

- *réaménager et embellir la place centrale et les espaces publics principaux (trottoirs) ;*

L'objectif de la commune est de proposer une alternative à l'automobile. Montbartier compte lancer une politique de création de réseaux de circulation douce absent aujourd'hui. Des trottoirs vont notamment être aménagés au sein du centre ville afin de sécuriser les déplacements des piétons. Une première tranche d'aménagement va être lancée courant 2006.

- *améliorer les liaisons entre le bourg-centre et les quartiers du village ;*

Les futurs quartiers à la périphérie du centre-bourg devront prévoir dans leur aménagement d'ensemble des cheminements pour piétons et/ou automobiles. Ces nouvelles liaisons piétonnes devront se raccorder aux voies existantes ou à de futurs espaces publics aménagés. Des liaisons douces sont prévues pour desservir la gare SNCF et faciliter ainsi le développement de ce transport en commun.

- *aménager des espaces publics pour favoriser les liens entre les habitants des quartiers ;*

De nouveaux parcs ou placettes publics seront réalisés au fur et à mesure de la réalisation de projets résidentiels. Les squares ou espaces publics participant au rayonnement d'un quartier et, en tant que lieu de convivialité, favorisent leur appropriation par les riverains.

- *mettre en valeur le patrimoine bâti par une réglementation plus rigoureuse sur l'aspect extérieur ;*

Des prescriptions plus strictes que le POS ont été définies afin de conserver une forme urbaine en harmonie avec les constructions existantes.

- *favoriser l'implantation d'activités et de services collectifs (équipements...) ;*

La commune souhaite se doter d'équipements contribuant à assurer la qualité du cadre de vie et à répondre aux besoins actuels et futurs de la population.



Le site sportif et d'équipements collectifs au lieu-dit « la Garenne » va poursuivre son développement. Des infrastructures liées aux loisirs et à l'intérêt collectif seront également construites dans le village (Faurès, Catous) ou en continuité immédiate (La Salle).

Alors que l'énergie devient de plus en plus chère, la présence d'une gare ferroviaire est un formidable atout de développement. Cette liaison interurbaine peut devenir dans un futur relativement proche une ligne de transport en commun (en site propre) la reliant avec Toulouse et surtout le bassin de vie du Grand Montauban. Son cadencement pourrait alors être amélioré et développé. Ainsi les déplacements domicile-travail en seront facilités. Cet équipement va exercer une influence déterminante sur le développement de Montbartier. C'est pourquoi la commune envisage à moyen et long terme de remanier le quartier de la gare SNCF en valorisant son environnement immédiat mais également en aménageant un parking relais d'une bonne capacité et des liaisons douces raccordant cet équipement au village.

- *assurer une diversité d'offre de logements.*

Des programmes de logements présentant une variation des typologies de constructions (individuel, pavillon et collectif) fourniront une mixité sociale relative. Promouvoir la mixité de l'habitat, c'est offrir une diversité de choix, entre le locatif et l'accession, entre l'ancien et le neuf ; entre le parc public et le parc privé... Développer des habitations en accession et en location permettraient à la commune d'avoir une rotation des habitants et donc de dynamiser plus longtemps le village et ses environs.

3.2. Poursuivre le développement du tissu économique et des équipements collectifs

Plusieurs orientations d'aménagement ont été adoptées par la commune pour maintenir et renforcer son tissu économique et conforter le nombre d'emplois :

- Conserver l'intégrité d'espaces agricoles cohérents pour y maintenir l'activité ;
- Poursuivre le développement et l'aménagement des zones d'activités existantes (Salcevert, Las Puntos-Tourret) ;
- Accueillir des artisans et des commerçants au sein du tissu urbain ;
- Réserver un espace d'environ 300 ha pour l'implantation d'une plate-forme logistique d'intérêt départemental au carrefour de la RN20 et l'A62 ;
- Autoriser, si nécessaire, l'exploitation du sous-sol afin de garantir le développement de l'activité de la briqueterie de Bessens ;
- Aménager le site de la gare pour offrir de meilleures possibilités d'accès et de stationnement.

Par l'ensemble de ces actions, le développement des structures économiques est facilité et favorisé. Une offre supplémentaire d'emplois est ainsi créée.

3.2.1. Préserver et protéger le potentiel économique de l'activité agricole

L'activité agricole occupe une surface communale relativement importante bien que le nombre d'exploitants et de surfaces utilisées diminuent.

Préserver l'activité agricole est un moyen pour la commune de conserver ses paysages et l'entretien de ses espaces ruraux (haies, bois, prairies...) qui participent à la biodiversité recensée sur le territoire.

La conservation de son image passe nécessairement par la protection des constituants économiques et patrimoniaux (terres, bâtiments...) des exploitations. Cependant, Montbartier est de plus en plus soumise à une déprise agricole qui se traduit par l'apparition de terrains en friches.



Afin de dynamiser l'activité agricole, les bâtiments situés au sein des secteurs naturels pourront exercer une activité d'hébergement ou de restauration. Cette possibilité de changement de destination facilitera peut-être la double activité pour quelques exploitants agricoles.

Bien que le nombre d'exploitation soit en forte baisse, les bâtiments agricoles situés à l'écart du village et de son expansion sont protégés au sein de la zone agricole. Ainsi certaines constructions à vocation agricoles pourront s'agrandir ou se construire au sein de la zone sans conflit de voisinage.

La zone AOC Fronton, épargnée par les projets d'urbanisation, est à protéger afin de conserver le terroir présentant une grande qualité viticole et donc ayant une valeur économique intéressante.

3.2.2. Favoriser l'installation de commerces, de services et de petites entreprises artisanales

Pour renforcer la centralité du village, la municipalité souhaite ne pas contraindre l'implantation d'activités à faible nuisance (commerces, services et artisanat). De plus, les actions prévues dans le 1^{er} objectif (l'aménagement du cadre urbain et la densité d'habitants accrue) peuvent améliorer la dynamique commerciale et économique de Montbartier. L'installation d'activités étant d'initiative privée, l'incitation publique ne réside que dans la qualité du cadre.

L'objectif du PADD est d'offrir la possibilité à quelques entreprises locales de s'installer dans une zone à vocation artisanale et de services non polluants à proximité de la zone d'activités « Tourret-Las Puntos ». Ce nouveau pôle d'activités économiques et d'équipements collectifs sera basé au lieu-dit « La Salle » et accueillera de plus petites structures. Sa localisation aura un effet tampon entre l'actuelle zone industrielle « Chemin de Montech » et la partie résidentielle du village. De plus, ce nouveau site bénéficiera d'une accessibilité aisée par le CD 50 mais également par le chemin de fer avec la présence de la gare.

A proximité des zones résidentielles, la commune souhaite renforcer l'implantation d'entreprises et d'équipements collectifs induits par le futur développement démographique de Montbartier.

L'accueil d'entreprises nouvelles sur le territoire et à fortiori au sein du village respecte le principe d'équilibre entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi répondant au souci de la réduction des déplacements préconisée par la loi SRU.

3.2.3. Poursuivre le développement des activités économiques et l'emploi

La commune de Montbartier souhaite initier un développement économique fort sur son territoire pour sauvegarder et créer de l'emploi. Le principe d'équilibre entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi sera alors encouragé comme le préconise la loi SRU.

La zone d'activités de « Tourret-Las Puntos » est remplie en totalité, il ne reste plus que la zone industrielle de Salcevert dont une grande partie n'est pas encore occupée car non aménagée. Ces zones d'activités, pour rester attractives, se devront de proposer des aménagements de qualité (accès, environnement paysager, sécurité...).

La briqueterie basée sur la commune de Bessens qui fabrique 80 000 tonnes de briques par an utilise un mélange d'argile (70%) et de sable (30%). Or ses réserves en sable commencent à fortement diminuer et cette entreprise est à la recherche d'un nouveau site d'extraction. Des sondages électromagnétiques de surface en limite de la commune de Bessens ont révélé la présence de secteurs potentiellement enrichis en sable (tranche 0/10 mètres de profondeur).

Conformément au schéma départemental des carrières, la commune de Montbartier a décidé d'autoriser un site d'extraction aux lieux-dits « Bruguettes », « Lespou » et « Las Landes » pour pérenniser l'avenir de cette activité. Avant l'ouverture de la carrière, la maîtrise foncière et les autorisations suite au dépôt d'un dossier de carrière devront être obtenus pour l'exploitation de ce site.



3.2.3.1. Un nouveau site économique profitant de l'échangeur autoroutier et de la RD 820 :

Le Conseil Général du Tarn-et-Garonne a lancé une politique départementale en faveur des zones d'activités. Son action repose sur une participation financière aux projets sous maîtrise d'ouvrage départementale prenant en compte les études pour la requalification des zones d'activités existantes et les travaux internes à celle-ci (travaux de voirie et aménagement des terrains).

Le Département souhaite également redynamiser le tissu économique de l'ensemble du territoire départemental, afin de renforcer la position du Tarn-et-Garonne en Midi-Pyrénées.

En effet, selon une étude récente l'offre foncière actuelle ne répond que partiellement à la demande des entreprises, notamment en matière de qualité d'accueil et de services.

Dans ce contexte, la volonté du département est de mieux qualifier l'offre départementale en matière d'accueil des entreprises.

Dans cet objectif, un projet de zone économique départementale a été engagé pour répondre à 2 types de besoins :

- le développement et de services logistiques des entreprises du département, notamment en matière de multimodalité fer-route ;
- l'implantation d'entreprises nationales et européennes qui souhaiteraient s'établir en Tarn-et-Garonne pour rayonner sur l'ensemble de la région Midi-Pyrénées.

Compte tenu de l'évolution rapide de la situation du Tarn-et-Garonne en matière d'infrastructures, tant dans le domaine routier et autoroutier, que dans celui des réseaux ferrés (tracé de la future LGV) renforçant ainsi la situation privilégiée du département en matière d'accueil d'entreprises, le Conseil Général a souhaité se positionner en matière de transports et de logistique.

En effet, le Tarn-et-Garonne bénéficie d'une situation intéressante au carrefour autoroutier A20-A62. L'autoroute A62 s'inscrit depuis longtemps dans le paysage économique du Tarn-et-Garonne. Avant la réalisation de l'A20, elle constituait la principale voie de circulation vers la façade Atlantique, Toulouse ou la Méditerranée, mais également vers le Nord de la France et de l'Europe (notamment la Grande-Bretagne). Le dernier tronçon de l'A20 est ouvert à la circulation depuis mi-2003. Depuis l'ouverture complète de l'A20, le Tarn-et-Garonne est positionné sur l'axe nord-sud d'intérêt européen, en concurrence avec l'axe rhodanien dont le degré actuel de surcharge n'est plus à démontrer. L'alternative de l'A20, sur un axe nord-sud, permet de réaliser des économies de temps et de péages, en comparaison avec l'A75 et le couloir rhodanien.

Avec l'A20, le Tarn-et-Garonne est positionné au cœur des réseaux de communications internationaux. Le carrefour autoroutier A20-A62 est un nœud stratégique pour le développement du département.

Le Tarn-et-Garonne est également un carrefour ferroviaire d'intérêt national.

- Sur un axe Nord-Sud : Paris - Orléans - Limoges - Toulouse (POLT)
- Sur un axe Ouest-Est : Bordeaux - Toulouse – Vintimille

Les facteurs poussant les activités de logistique à s'implanter en Tarn-et-Garonne sont le prix des terrains, le manque de disponibilité foncière près de Toulouse (la zone Eurocentre pourrait être saturée dans 4-5 ans) et le carrefour stratégique A20-A62 (notions de bassin d'emplois mais également la situation de carrefour).

C'est dans ce cadre que le Conseil Général a mandaté l'A.D.E. 82 pour conduire une étude de faisabilité et de recherche du site le plus approprié pour la réalisation d'une zone d'activité départementale à vocation logistique en Tarn-et-Garonne.

La réalisation de ce projet suivra un double objectif. Pour une part, il permettra d'offrir une offre foncière de qualité afin d'accueillir des projets sur le territoire et par ailleurs, ce projet préservera le sud du département de Tarn-et-Garonne d'un mitage économique qui tend à se développer pour pallier au manque de foncier économique disponible.



3.3. Présentation du projet de zone logistique

La commune de Montbartier à la demande du Conseil Général a donc choisi de réserver un espace de 255 ha environ le long de la RD 820 pour accueillir une plate-forme logistique. Cette zone sera complétée par un secteur sur Labastide-Saint-Pierre avec une réserve de 134 ha environ comprenant la ZA de Lauzard (de 28 ha) et Campsas avec environ 10 ha en zone 2 AUx. La surface totale de la zone approchera les 400 ha. Cette nouvelle zone logistique permettra d'obtenir une zone cohérente qui borde la RD 820 du Nord au Sud.

La zone logistique et économique sera divisée en plusieurs secteurs :

- Deux secteurs destinés à la promotion européenne (2 x100 ha),
- Un secteur destiné à un grand acteur de la logistique de distribution (25 ha) situé au nord-ouest du périmètre,
- Un secteur destiné à une gestion publique de la Collectivité Départementale, et comprenant déjà les entreprises existantes sur la zone dont une en périmètre Seveso (50 ha),
- Un secteur commun de type « cœur de zone » pour des services,
- Les voiries de desserte et aménagements paysagers publics,

Les activités accueillies seront de deux types :

1. Prestataires logistiques effectuant pour le compte de tiers des opérations logistiques de :

- Formalités douanières,
- Co-packing, étiquetage, contrôle qualité, préparation commande,
- Assemblage final avant distribution,
- Installation à domicile de produits blancs,
- Pré- et post-acheminement
- Stockage-entreposage
- Transport entre fournisseurs, donneurs d'ordres, sous-traitants, usine, dépôts,
- Gestion des « supply chain »

2. Acteurs industriels:

- Activités logistiques de groupes industriels,
- Nouvelles activités nécessitant une très grande parcelle (> 40.000 m²),

L'implantation d'une entreprise devra respecter le principe de non concurrence avec les autres zones d'activités du département. A priori, le commerce de détail, l'artisanat et le négoce; ainsi que des implantations de petite taille (< 10.000 m²) ne seront pas souhaitées voire interdites.

Un embranchement au niveau ferré permettra la connexion au réseau SNCF de 30 % de la zone au minimum.

La future zone prendra en compte les atouts environnementaux du site : masses boisées, ruisseaux...

Un traitement paysager de qualité entre la future zone de logistique et les urbanisations groupées sera réalisé : village de Montbartier, hameaux, et à l'intérieur de la zone.

3.3.1. L'emploi



Sur cette plate-forme à vocation inter-régionale, l'objectif poursuivi est la création à terme de 1 000 emplois environ.

3.3.2. Le trafic engendré

L'implantation de cette nouvelle zone engendrera une augmentation du trafic. Les prévisions de trafic sont calculées sur la zone logistique d'Eurocentre situé quelque kilomètre plus au Sud le long de l'A62. Ainsi, à terme le trafic représenterait :

	Véhicules légers	Poids Lourds	TOTAL
Trafic Moyen Journalier	2 000 à 2 500	1 200	3 200 à 3 700

Le trafic ferroviaire sur la liaison approcherait les 2 à 4 trains par jours selon nombre d'entreprises utilisatrices.

3.3.3. La liaison ferrée

Suite aux résultats de l'étude de faisabilité, réalisée par RFF, les caractéristiques principales du raccordement ferré de la zone logistique de Montbartier sont les suivantes :

Les branchements d'entrée et de sortie pourraient se situer sur la voie 1 de Bordeaux-Sète à 50 et 200 m environ en amont de la gare de Montbartier.

L'emprise de la nouvelle plateforme ferroviaire suivrait sensiblement la bordure de la commune (lisière de la forêt de MONTECH) à une distance variant entre 0 et 100 mètres.

La longueur du raccordement jusqu'à la limite de la zone logistique serait de 2000 m environ. La plate-forme comporterait une ou deux voies selon la zone, sur une assiette d'emprise variant entre 25 et 50 m.

Du fait de la topographie de la lisière de la Forêt de Montech, les voies de raccordement nécessiteraient des terrassements en remblai de hauteur 0 à 2 m maxi et en déblai de profondeur 0 à 17 m sur certaines longueurs. Afin de garantir des travaux respectueux de l'environnement, une emprise de 24 hectares a été classée en emplacement réservé afin d'acquérir les terrains nécessaires à l'infrastructure et ceux limitrophes à l'aménagement pour atténuer l'impact de la voie ferrée.

La voie serait constituée, en majorité de rails Vignole avec joints, posées sur traverses béton. Les voies d'entrée et de sortie seraient électrifiées jusqu'au début du faisceau de restitution des rames de wagons prêtes au départ.

3.3.4. Aménagement de la zone logistique

L'aménagement des voiries dans la zone permettra l'interconnexion avec les principales voies de communication que sont la RD 820, l'A20 et l'A62. Ces voiries seront adaptées au trafic de poids lourds. L'aménagement interne de la zone sera réalisée et approfondie par des études ultérieures : dossier de création et de réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

3.3.5. Le choix du site

Le choix du site d'implantation a fait l'objet d'une étude détaillée :

Après une première analyse de 9 sites sur le Tarn-et-Garonne, 3 d'entre eux ont été proposés :

- Castelsarrasin-Moissac,
- Bressols-Lacourt-Saint-Pierre,
- Montbartier - Labastide-Saint-Pierre - Campsas,



sur la base des critères suivants :

- la proximité de l'agglomération toulousaine,
- la qualité de la desserte routière et autoroutière,
- l'impact environnemental,
- la disponibilité foncière,
- la condition de raccordement au réseau ferré.

L'analyse des différents sites étudiés repose à la fois sur une approche économique et sur une approche environnementale, visant à l'insertion du projet dans son environnement.

Les conclusions peuvent se résumer de la manière suivante :

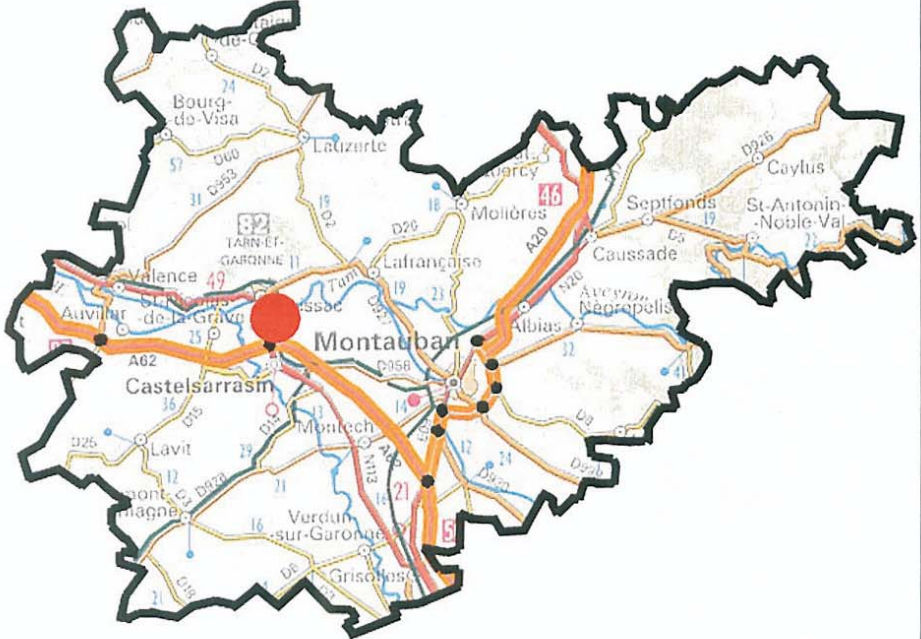
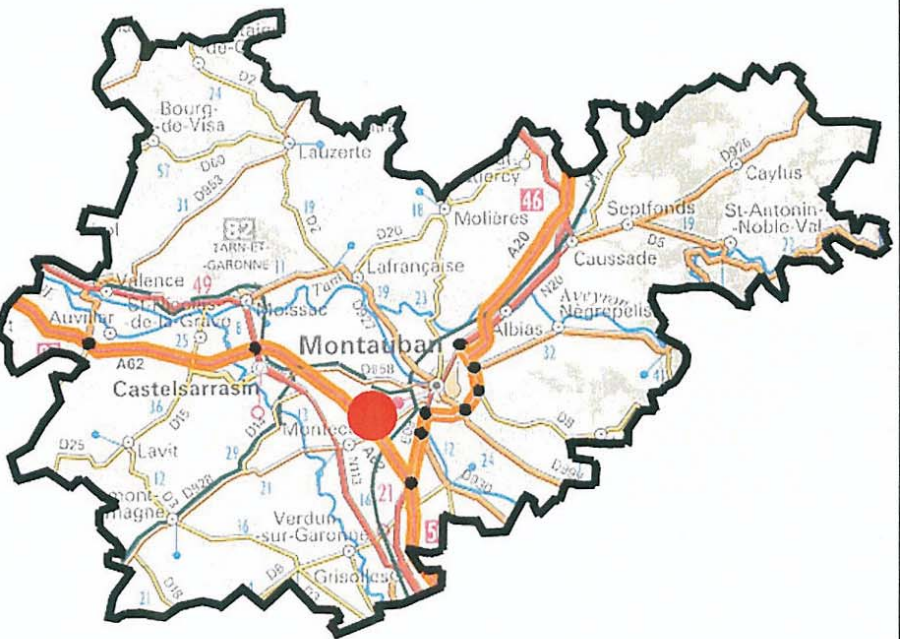
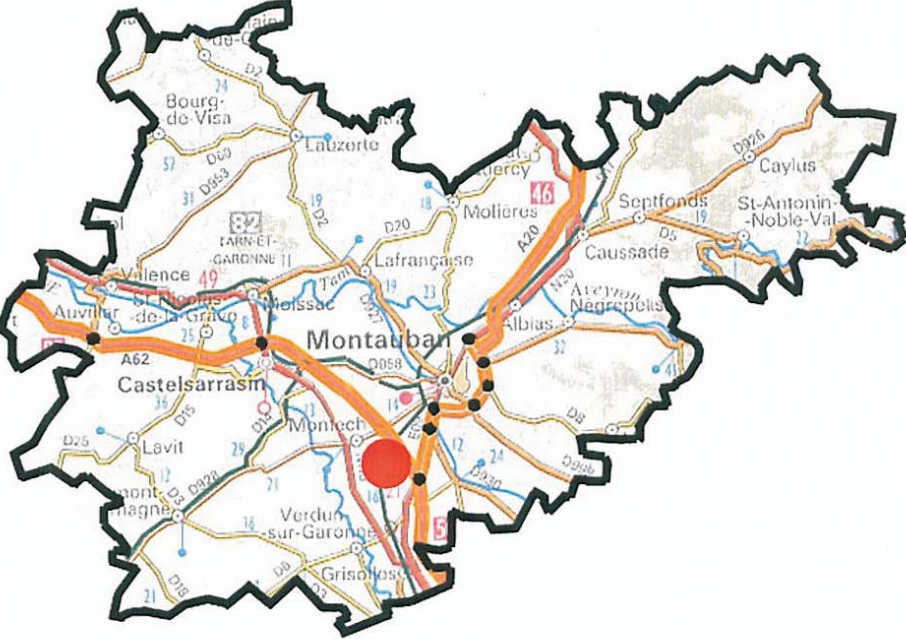
Éléments pris en compte	Site de Castelsarrasin/ Moissac	Site de Bressols/ Lacourt-Saint-Pierre	Site de Montbartier/ Labastide-Saint-Pierre/Campsas
DISTANCE PAR RAPPORT À TOULOUSE	55 km ☹ Trop loin	40 km ☺ Correct	38 km ☺ Correct
SUPERFICIE APPROXIMATIVE	250 ha ☺ Correct	300 ha ☺ Correct	400 ha ☺ Correct
AXES MAJEURS	A62/ RN 113/ Voie ferrée ☹ Trop loin de l'A20, l'axe Autoroutier n°1	A62 (et A20)/ RD 928/ Voie ferrée ☺ Correct	A62/ A20/ RD 820 ☺ Correct
DISTANCE À L'AUTOROUTE	Moins de 2 Km	3 km ☹ Actuellement pas d'échangeur (Incertitude sur les projets à venir)	Moins de 2 Km ☹ Accès quasi-direct, Très bon
EFFET VITRINE	1,5 km sur l'A62	2,5 km sur l'A62	2,5 km sur l'A62 et 2,5 km sur la RD 820
VOIE FERRÉE	Traverse le site	Traverse le site	Passé à 3 Km à l'ouest ☹ Nécessité de créer une voie de desserte
MILIEU NATUREL	Une zone PPRI sur le site Écrin de protection à mettre en place avec les hameaux existants	Une ZNIEFF de type 1 est recensée Écrin de protection à mettre en place avec les hameaux existants	Environnement à préserver (grands espaces identifiés)
URBANISATION EXISTANTE	70 constructions	90 constructions	35 constructions





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Localisation des sites potentiels étudiés

Le secteur de Castelsarrasin / Moissac	Le secteur de Bressols / Lacourt-Saint-Pierre	Le secteur de Montbartier / Labastide-Saint-Pierre
		
<ul style="list-style-type: none">- Facilement connectable à l'A62- Un branchement ferrée existe (qui ne répond pas aux critères de RFF)- Une nouvelle liaison routière prévue (quercy-gascogne)- Des zones d'activités très proches	<ul style="list-style-type: none">- Situé en bordure de l'A62- Une sortie d'autoroute à l'étude- Un branchement ferré possible- Des zones d'activités assez proches	<ul style="list-style-type: none">- Proximité de plusieurs axes routiers importants (carrefour A 20, A 62)- Facilement connectable à l'A 20 et à l'A62- Des zones d'activités très proches- Une voie ferrée qui passe non loin du site

Sur la base de ces analyses, l'étude a conclu que :

- le site de Castelsarrasin-Moissac **ne peut être retenu**. Il ne remplit pas les critères liés à la proximité des marchés car trop éloigné de l'agglomération toulousaine. De plus, le raccordement sur l'A62 allonge les distances mais, aussi, les temps de transports ;
- le site de Bressols – Lacourt-Saint-Pierre **ne convient pas** dans la mesure où il ne dispose pas d'un accès autoroutier direct et, de plus, la réalisation de ce dernier représenterait un surcoût d'aménagement très conséquent, pénalisant ainsi la faisabilité économique du projet ;
- le site de Montbartier – Labastide-Saint-Pierre – Campsas **réunit l'ensemble des conditions** nécessaires à la création d'une plate-forme logistique. Sur ce site, une étude de faisabilité liée à la desserte ferrée sera engagée en complément d'une étude de sols afin de confirmer le choix technique de ce site. Cette zone a la possibilité d'être raccordé au chemin de fer depuis la gare de Montbartier. Une ligne d'environ 2 kilomètres, longeant le sud de la forêt d'Agre, pourra piquer sur la double voie Toulouse-Paris et Toulouse-Bordeaux.

Cette option s'est imposée grâce aux principaux critères :

- sa proximité de l'agglomération toulousaine et d'Eurocentre,
- d'un positionnement au carrefour des autoroutes A 20 et A 62,
- une prise directe avec une gare de péage autoroutière
- de la faible urbanisation du site.

Sur la base des conclusions du bureau d'études et de la consultation des plus grands opérateurs européens de la logistique, le choix s'est porté sur le site de Montbartier/ Labastide -Saint- Pierre/ Campsas.

D'ailleurs, les entreprises de logistique commencent à se désintéresser de l'agglomération toulousaine et viennent s'implanter dans le sud du Tarn-et-Garonne. Elles ont déjà choisi le carrefour de l'A20 et A62 :

- la société Gamm Vert Sud-Ouest (40 emplois) à Montbartier.
- la récente implantation de l'entreprise THIRIET, (12 millions d'euros d'investissement et 70 emplois) sur la zone d'activité de Lauzard à Labastide- Saint-Pierre, témoigne de l'intérêt stratégique du sud du département pour accueillir des projets liés à cette filière.

En réalisant une zone économique d'intérêt départemental à Montbartier, le Conseil Général espère également requalifier ou rendre plus cohérentes les nombreuses zones d'activités présentes le long de la RD 820 avec des normes environnementales plus adaptées (Bressols, Labastide-Saint-Pierre, Campsas et le site de Salcevert à Montbartier).

3.4. Préserver les espaces naturels, agricoles et le cadre de vie

3.4.1. Protéger les paysages agricoles

La commune de Montbartier souhaite préserver les espaces « naturels » épargnés par la pression urbaine car ils représentent :

- une qualité écologique, faunistique, floristique et paysagère.
- une mémoire de l'histoire locale.
- une protection contre les risques et les nuisances.

L'activité agricole occupe une superficie communale relativement importante bien que le nombre d'exploitants et de surfaces utilisées diminuent. L'agriculture est la garante de l'entretien et de la conservation du paysage de Montbartier.



Ce paysage de bocages, de champs ouverts, de prairies, de vignes et de bosquets, constitue en effet le socle culturel et écologique de la commune, sans lequel la population de Montbartier serait en perte de repères.

La commune de Montbartier est encore une commune rurale aux portes de l'agglomération Montalbanaise. Le développement urbain et la pression foncière tendent à menacer de plus en plus ces paysages.

En élaborant un PLU, la municipalité met fin à la construction diffuse dans la zone agricole. L'objectif de protection des terres agricoles s'inscrit aussi dans les dispositions édictées par la Loi SRU, en veillant à une gestion économe des terres, et en évitant la surconsommation des terres agricoles à des fins d'urbanisation. En effet, la loi SRU limite les possibilités de constructions diffuses et supprime l'ensemble des zones NB souvent coupable du mitage.

Les zones de développement urbain prévues seront donc optimisées (schéma d'aménagement) pour limiter la consommation des terres agricoles.

Le développement urbain n'a pas cherché à se faire au détriment des intérêts agricoles et de la protection des espaces naturels de qualité, mais de manière cohérente et équitable, en bonne intelligence avec ces activités. L'urbanisation future n'a pas non plus été stigmatisée et freinée aveuglément pour « mettre sous cloche » les exploitations.

Les secteurs d'urbanisation future n'ont pu se faire que sur des terrains agricoles. La commune a recherché à limiter les zones de contact entre l'agriculture et l'urbanisation.

La zone AOC Fronton, épargnée par le projet économique d'intérêt départemental, est à protéger afin de conserver ce terroir présentant une grande qualité viticole.

Ces orientations imposent un respect de l'environnement et du cadre paysager sur l'ensemble du territoire. Les activités agricoles actuelles ne posent pas de problèmes en matière de pollutions et de protection de l'environnement, voire contribuent à la protection de l'environnement par la conservation des structures agricoles (qui préservent les sols de l'érosion et maintiennent des espèces animales et végétales caractéristiques).

L'impact visuel des bâtiments agricoles récents sera à atténuer par des teintes et éventuellement des matériaux pour tenter de retrouver une certaine qualité et unité du paysage.

3.4.2. Protéger les bois et le patrimoine naturel

Les étendues boisées ou « naturelles » (plan d'eau) de la commune sont des espaces à protéger. Ces espaces jouent un rôle tampon très intéressant entre les grandes infrastructures (autoroutes, voie ferrée et future plateforme logistique) productrices de nuisances et le pôle résidentiel villageois. L'impact visuel et sonore de ces installations sur le village en est ainsi réduit. De plus, la succession de ces boisements joue un rôle important au regard de la connectivité fonctionnelle des milieux en matière de biodiversité.

- Les bois des « *Combes* » et « *Linard* » feront donc tampon entre le village et la future plateforme logistique.
- Les bois de « *Cadès* » et « *La Salle* » feront l'interface entre le village, la voie ferrée, la zone industrielle de « *Tourret* » et le projet de zone artisanale.
- Il est également prévu de protéger les franges de la forêt d'Agre (au nord de la commune) une fois que le tracé précis de la desserte ferroviaire à la plateforme logistique sera déterminée.
Le plan d'eau situé au lieu-dit « *Berdelbasse* » fera l'objet d'un aménagement de qualité valorisant la future plateforme logistique dans le cadre de sa réalisation. La trame paysagère (plan d'eau, sous-bois...) existante en limite ou au sein de la future zone d'activités pourra être intégrée à son aménagement.

Le canal latéral de la Garonne qui traverse la commune sur 3 kilomètres, constitue un intérêt paysager très fort par ses chemins de halage et ses alignements d'arbres. Les abords du canal sont à protéger de toutes constructions nouvelles sauf celles dont l'activité est liée à la voie d'eau.



Ce patrimoine est à défendre de toutes les menaces urbaines (construction, terrassement et rejet d'eaux pluviales et eaux usées). Voies Navigables de France, gestionnaire de l'ouvrage, a également demandé que l'ensemble des terrains situés sur le bassin versant du canal n'apporte aucune eau pluviale supplémentaire que ce qui existe actuellement.

L'évacuation des eaux de pluie des futures opérations d'urbanisation ne devra donc se faire qu'en direction d'un exutoire naturel.

La ZNIEFF des bois et étangs de Boutanelle d'une superficie de 81 ha est protégée car elle représente un enjeu important en matière écologique, faunistique et floristique.

3.4.3. Intégrer les contraintes territoriales dans le projet urbain

Les secteurs constructibles concernés par la présence des 3 grandes infrastructures que sont l'A62, la RD 820 et la voie ferrée devront réaliser des études spécifiques ou suivre des prescriptions architecturales réduisant les effets sonores des infrastructures terrestres.

La plateforme logistique est concernée par la RN20 et l'A62. Cette zone devra ainsi faire l'objet d'une étude Amendement Dupont répondant à 5 critères (accès, sécurité, qualités urbaines, architecturales et paysagères).

L'aménagement de chaque zone urbanisée ou à urbaniser devra respecter quelques contraintes réglementaires ou naturelles :

- Le Plan de Prévention des Risques Inondation signale dans son règlement que la zone rouge « comprend les zones où les hauteurs ou les vitesses de submersion sont telles que la sécurité des biens et des personnes ne peut être garantie ; sont également classées en zone rouge les zones non urbanisées qui sont dans les champs d'expansion de crues, ainsi que la totalité des zones submersibles non couvertes par un système d'annonce des crues ».

L'aménagement de chaque zone urbanisée ou à urbaniser doit prévoir des espaces verts diminuant le phénomène de perméabilisation des sols et retenant et ralentissant le ruissellement pluvial. Ces solutions se voudront intégrées au paysage et auront pour objectif qu'aucune goutte tombée sur la zone n'en franchisse les limites. La réflexion sur le ruissellement pluvial aura un impact fort sur les compositions et l'aménagement des quartiers.

- L'aménagement de chaque zone urbanisée ou à urbaniser comprises dans une bande de 300 mètres pour l'A62 et 100 mètres pour la RD 820, ne seront possibles que si elles se soumettent aux exigences d'isolement acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 8 octobre 2001. La commune de Montbartier a d'ailleurs organisé son développement urbain à l'ouest du village soumis à moins de contraintes pour les constructions.

4. Présentation des nouvelles zones du PLU

Les documents graphiques et le règlement ne sont que l'application juridique des orientations d'aménagement définies lors de l'élaboration du PADD. Le document graphique divise le territoire en zones à l'intérieur desquelles un règlement instaure les conditions d'utilisation du sol.

Les lois Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 et la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 ont profondément remanié les outils réglementaires du PLU. Au-delà du changement de dénomination des zones, l'ensemble du dispositif réglementaire du PLU a évolué.

Toutefois, le principe d'application du PLU reste identique : les territoires couverts par le PLU sont divisés en zones et en secteurs. Chaque zone réunit des ensembles relativement homogènes, pour lesquels un projet commun d'évolution ou de préservation a été adopté. A chaque zone correspond un règlement qui détermine la constructibilité des terrains. Les secteurs permettent de moduler ce règlement.



La nouvelle dénomination des zones

	POS	PLU	Les textes	Zones concernées
Zones urbaines Art. R 123-5 CU ¹⁰	U	U	«Peuvent être classés en zones urbaines, les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. »	<ul style="list-style-type: none"> ● Zone constructible desservie par les réseaux
Zones à urbaniser Art. R 123-6 CU	NA	AU	«Peuvent être classés en zone à urbaniser les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation. » L'ouverture à l'urbanisation s'effectuera : - Soit au rythme de la réalisation des équipements dans les conditions définies par le règlement et le PADD - Soit ultérieurement, à l'occasion d'une modification ou à une révision du plan local d'urbanisme.	<ul style="list-style-type: none"> ● Zone qui a vocation à être aménagée sous l'égide du PLU en cours ● Zone à aménager après évolution du PLU
Zones agricoles Art. R123-7 CU	NC	A	« Les zones agricoles sont dites zones A. Peuvent être classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A »	<ul style="list-style-type: none"> ● Zone agricole ● Zone d'implantation des services publics ou d'intérêt collectif
Zones naturelles Art. R 123-8 CU	ND	N	« Peuvent être classés en zone naturelle et forestière les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. En dehors des périmètres définis à l'alinéa précédent, des constructions peuvent être autorisées dans des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées, à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages ».	<ul style="list-style-type: none"> ● Zone de protection paysagère ● Zone forestière ● Zone où peuvent être autorisées des constructions, sous réserve de leur intégration paysagère.

Chaque zone correspond à une partie du territoire pour laquelle des dispositions réglementaires spécifiques (définies au règlement du PLU) sont applicables à tous projets de constructions ou de travaux.

Le règlement est conçu pour guider l'évolution urbaine, de mise en œuvre du projet de développement exposé au Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Afin de favoriser la mixité de l'occupation du territoire, les articles 1 et 2 du règlement ont été modifiés par rapport au POS :

- l'article 1 détermine « les types d'occupation ou d'utilisation du sol interdit »
- l'article 2 précise « les type d'occupation ou d'utilisation du sol soumis à conditions particulières ».

Il s'agit de définir la vocation globale de la zone, en interdisant ce qui pourrait perturber son fonctionnement, et en précisant, le cas échéant, les conditions d'implantation des constructions qui ne seraient admises sans restrictions.

5. Les zones Urbaines (U)

L'ensemble du secteur qui comportait les équipements nécessaires à la construction avait été classé en une grande zone U dans le POS. Seule une distinction avec l'emprise de la voie ferrée avait été opérée. Lors de l'élaboration du PLU, la municipalité a souhaité différencier les zones urbaines selon les orientations du PADD.

¹⁰ Code de l'urbanisme



5.1. La zone UA

Elle couvre le noyau urbain de Montbartier qui comprend un bâti très hétérogène (fermes réhabilitées, granges, pavillons, maisons de maître, hangars) avec une densité relativement faible pour un centre-bourg. Les caractéristiques du village sont :

- Les parcelles bâties et les parcelles vides se succèdent le long des voies ;
- Les constructions anciennes sont parfois à l'alignement des voies alors que les constructions récentes sont toujours en retrait ;
- Les constructions sont majoritairement basses avec un seul niveau.

Cette disparité de constructions et cette densité relativement faible sont consommatrices d'espaces agricoles et naturels, ne valorisent pas l'espace urbain et à terme son attractivité. L'aspect urbain ne pourra se renforcer qu'au fur et à mesure des constructions nouvelles.

L'objectif du PLU en zone UA est d'affirmer la vocation centrale et commerciale dans un espace urbain se valorisant par son équipement (assainissement et services collectifs), ses formes urbaines et ses espaces publics. C'est pourquoi le PLU a opté pour :

- Une stabilité relative du règlement par rapport au POS qui portait déjà la même ambition. La zone s'est principalement limitée à la partie la plus dense du village et desservie par l'assainissement collectif ;
- Le règlement autorise une densification et une économie foncière légèrement plus importante que ce qui était permis dans le POS en modifiant les 3 articles concernant le prospect. Le retrait par rapport aux emprises publiques ou aux limites séparatives n'est pas systématique. L'article UA5 n'est plus renseigné car une taille minimale des parcelles ne peut être imposée lorsque l'assainissement collectif dessert le terrain.
- Un dispositif réglementaire veillant à une évolution qualitative et cohérente de l'urbanisation future. Les règles de prospects, de hauteurs, d'aspect extérieur et des espaces libres sont plus précises que le POS. L'objectif municipal est de rechercher une homogénéité de l'urbanisation.
- Le caractère de bourg « ancien » doit être préservé. L'aspect extérieur des constructions est réglementé en imposant quelques fondamentaux (tons des enduits, toiture, hauteur des clôtures...)
- La stratégie de valorisation de la place centrale de la commune a été formalisée par le règlement et le document graphique. Les constructions nouvelles devront s'implanter obligatoirement en bordure de place afin de tendre vers une homogénéité urbaine de la place. Cette règle visant à fermer la place du village améliorera au fur et à mesure des constructions nouvelles la qualité de cet espace public.
- L'article 13 fixe une règle obligeant la création d'espaces collectifs et de plantations au sein de groupes d'habitations ou d'aires de stationnement.

5.2. La zone UB

Il s'agit d'une zone urbaine composée de constructions dispersées à vocation principale d'habitat non desservie par l'assainissement collectif. Ces espaces urbains sont occupés par un bâti hétérogène mais majoritairement pavillonnaire. Cette zone UB correspond généralement aux anciennes zones NB du POS. Depuis la loi SRU, ces zones doivent être supprimées car elles étaient des espaces partiellement urbanisés et desservies par les réseaux. Ces zones favorisaient le mitage et la surconsommation du foncier car aucune opération d'ensemble n'était admise. Seul l'habitat dispersé était autorisé sur des parcelles de 2000 m² minimum.

Ce développement diffus et spontané s'est développé le long de la RD 50 et RD 77, très circulées et où les aménagements de sécurité n'ont pas suivi la constante évolution de l'urbanisation. Aujourd'hui, cette zone, partiellement occupée par des constructions, présente des caractéristiques urbaines par son équipement et par son usage (l'agriculture y est de moins en moins présente).



L'objectif du PLU est de rationaliser en douceur le foncier par de nouveaux aménagements d'accès et d'espaces publics. La réglementation permet une évolution maîtrisée du bâti et un aménagement plus qualitatif des espaces publics existants et futurs.

- Le caractère et la destination dominante de la zone en logement la rend incompatible avec certaines occupations des sols tels que les entrepôts commerciaux et artisanaux et les locaux industriels et commerciaux. Les installations classées sont également interdites si elles présentent des dangers ou des inconvénients ou nuisances pour le voisinage. Seules les fonctions à faibles nuisances sont admises au sein de cette zone d'habitat (services, bureaux et hébergements hôteliers).
- Le PLU assouplit la règle de surface minimale des terrains constructibles en n'obligeant pas une surface minimale pour autoriser la construction. De plus, contrairement à la zone NB, les opérations d'aménagement d'ensemble ne sont pas interdites car un dispositif d'assainissement propre à l'opération est autorisé.
- Les règles d'implantation des constructions ont été modifiées légèrement afin de modifier en douceur les formes urbaines existantes et l'ensoleillement des habitations existantes et futures. En effet, un recul maximal de 6 mètres est imposé par rapport à l'emprise des voies ou des espaces publics afin d'économiser le foncier et de recréer peu à peu un effet de rue.
- Les règles d'aspect extérieur des constructions ont été précisées afin de rechercher un minimum d'homogénéité.
- La réglementation sur le stationnement a été renforcée afin de ne pas voir le stationnement sauvage se développer au sein de ces secteurs.
- Le règlement prévoit un aménagement paysager des espaces libres des parcelles bâties. Les espaces libres et les aires de stationnement doivent être traités en jardin ou plantés d'arbres afin de réduire l'impact de l'urbanisation sur l'environnement rural proche.
- Un Coefficient d'Occupation des Sols a été fixé à 0,20 pour maîtriser l'urbanisation et le potentiel d'accueil. Ce COS laisse le temps à la collectivité locale de préparer son intervention sur l'équipement et les services de cette zone et de la commune tout en évitant une consommation foncière prématurée.

5.3. La zone UY

Il s'agit d'une zone à vocation du service public ferroviaire. L'ensemble des constructions et des installations nécessaires au fonctionnement de ce service est autorisé.

5.4. La zone UZ

Elle correspond au domaine public autoroutier et ses aménagements. L'ensemble des constructions et des installations nécessaires au fonctionnement de ce service est autorisé.

6. Les zones A Urbaniser (AU)

La zone actuellement équipée et susceptible d'être immédiatement bâtie ne suffit pas à assurer le développement de la commune à moyen terme.

C'est pourquoi des zones d'extension urbaine, non encore équipées pour l'urbanisation sont prévues dans le PLU. Les différentes zones d'urbanisation future prévues dans le PLU correspondent aux reliquats des zones NA du POS qui ne se sont pas encore aménagés en totalité. D'autres zones vouées à des objectifs différents sont également prévues pour le moyen et le long terme.

6.1. La zone 1AUa

Cette zone d'urbanisation future correspond aux anciennes zones NA du POS. Ces sites, limitrophes à la zone UA du PLU, sont destinés à assurer une extension organisée du centre-bourg. Il s'agit de zones (Bariès, Falbas et Faurès) vouées à accueillir de l'habitat et l'ensemble d'activités à caractère central (commerces et services, équipements publics...).



Deux modes d'urbanisation sont admis :

- les opérations d'aménagement (ZAC et lotissement) ;
- les constructions sous forme individuelle.

Toutefois, ces deux types d'urbanisation doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'ils doivent respecter l'esprit de l'aménagement envisagé sur ces sites. Les 3 sites classés en 1AUa devront être composés afin d'assurer une qualité de vie aux futurs habitants de ces futurs quartiers (espaces publics, formes urbaines...) et une bonne intégration à l'agglomération. La commune de Montbartier souhaite garantir la qualité des aménagements au sein de ces nouvelles extensions. Le règlement du PLU a ainsi opté pour :

- ☛ La mixité des fonctions (habitat, commerce, service, artisanat) est permise tout en préservant les habitants des nuisances des activités économiques. Les installations classées sont interdites sauf celles nécessaires à la vie du quartier et ayant des conditions de classement compatible avec le milieu environnant.
- ☛ Une mixité des formes urbaines et des logements sera à rechercher dans l'ensemble des opérations d'aménagement développant une SHON supérieure à 1000m².
- ☛ Les voies nouvelles (à double sens) de ces futurs secteurs d'urbanisation auront une plateforme de 9 mètres minimum afin d'assurer les espaces nécessaires pour des aménagements de trottoirs et éventuellement d'aire de stationnement.
- ☛ Ces sites mitoyens au centre-bourg seront raccordés à l'assainissement collectif à moyen terme. Si le réseau venait à manquer, un dispositif d'assainissement autonome serait autorisé durant une dérogation de 10 ans maximum.
- ☛ Les règles de prospects induisent une forme urbaine aérée et garantissent une image verte du secteur péricentral de Montbartier.
- ☛ L'aspect extérieur des constructions est réglementé pour permettre l'évolution du tissu urbain en harmonie avec l'existant. L'expression architecturale moderne y sera permise mais les proportions et la façade de la nouvelle construction devront s'intégrer au milieu environnant.
- ☛ La présence végétale est encore à affirmer et développer dans toutes les futures opérations d'urbanisation et de construction de Montbartier. La réalisation d'espaces verts est obligatoire pour toutes constructions nouvelles (jardin et espaces verts privés) et pour toutes les opérations d'aménagement d'1 ha minimum (jardin et espaces verts publics). Ces espaces verts pourront également remplir la fonction de rétention du ruissellement pluvial.
- ☛ Le C.O.S. de 0,3 favorise des opérations de densité moyenne en cohérence avec les règles de densité et de hauteur. Pour obtenir une SHON de 100 m², une surface de 330 m² de terrain d'assiette est requise.

6.2. La zone 1AUB

La zone 1AUB présente les mêmes caractéristiques que la zone 1AUa cependant elle n'est pas desservie par l'assainissement collectif. Les deux sites « Catous » et « La Vayse » sont localisés aux extrémités de l'agglomération.

- ☛ La vocation principale de la zone est d'accueillir des constructions à usage d'habitation ainsi que quelques équipements publics ou collectifs.

La construction sera subordonnée à la réalisation des travaux de viabilité et par des aménagements compatibles notamment avec les orientations d'aménagement définies sur le site de Catous.

La densité de constructions sera moindre que la zone 1AUa pour des raisons d'assainissement. Le site de Catous sera alors organisé autour de cheminements piétons et d'espaces publics agencés autour des futurs équipements publics ou collectifs.



6.3. La zone 1AUX

Cette zone délimite les activités industrielles, artisanales, de distribution ou commerciales présentes sur le territoire communal ainsi que les espaces pouvant faire l'objet d'aménagement pour l'implantation d'activités économiques nouvelles. L'objectif de la zone 1AUX est de permettre l'établissement d'activités au sein de zone à vocation économique.

Le PLU a repris les 2 zones à vocation économique existantes du POS (NAx) :

- Au lieu-dit « Tourret-Las Puntos » : la zone a été étendue pour intégrer l'ensemble des entreprises présentes sur le site et l'ensemble des bâtiments du groupe In Vivo (SERASEM, Gamm Vert, la délégation régionale d'IN VIVO). Cette zone apparaît aujourd'hui totalement occupée bien que subsistent d'importants espaces non bâtis. Ces terres sont aujourd'hui utilisées pour la recherche agricole et notamment les semences et l'armée. Cette zone n'a plus aujourd'hui de terrains disponibles mais les activités présentes (site militaire et recherche agricole) n'ont pas bâti sur l'ensemble des terrains. Cette zone pourrait faire l'objet de mutations et d'agrandissement des constructions existantes ou nouvelles sur des terrains qui sont encore potentiellement disponibles.
- Au lieu-dit « Salcevert- Salcevert-Sud » : une zone d'activités existait près de l'échangeur A62-RD820 dans le POS. Cette zone n'est pas encore totalement occupée et aménagée. La partie Salcevert-Sud n'est pas encore équipée. Ce site stratégique devient aujourd'hui de plus en plus attractif.

La réglementation de la zone a opté pour :

- Un changement mesuré par rapport au POS. La vocation de la zone s'est élargie à l'hôtellerie et la restauration. La proximité de l'échangeur autoroutier peut rendre le site de Salcevert-Sud intéressant pour ce type d'activité. En autorisant la construction de bureaux, la commune de Montbartier souhaite inciter la mutation de certains espaces vers des activités tertiaires ;
- Le règlement concernant l'assainissement des eaux pluviales et usées a été renforcé. La proximité du site économique avec le canal incite à traiter les ruissellements pluviaux vecteurs de polluants vers le milieu naturel. De plus, les sites économiques devront ralentir et stocker le ruissellement pluvial en priorité sur le site avant de le rejeter vers le milieu naturel.
- Une protection accrue de la forêt d'Agre en obligeant toutes les constructions nouvelles à s'implanter à 30 mètres minimum du domaine.
- L'emprise au sol des bâtiments est fixée à 50% dans les cas généraux. Ce coefficient a été fixé pour maintenir la densité actuelle, pour limiter l'impact paysager et l'imperméabilisation des sols.
- Des dispositions réglementaires sur l'aspect extérieur des constructions et des espaces libres ont été prises afin de garantir la qualité et l'image de la zone d'activités.
- Un recul obligatoire de 100 mètres par rapport à l'A62 et l'A20 et 75 mètres par rapport à la RD820 a été fixé car la zone de Salcevert qui soumise à la réglementation du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement. Ce recul pourra être modifié à condition que la commune réalise une étude conformément à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme et l'intègre dans son document d'urbanisme après une modification et une révision de son PLU.

Lors de l'élaboration de cette étude, l'aménagement proposé devra être cohérent avec la zone 2AUF (fonctionnel et paysager).

6.4. La zone 1AUE

Il s'agit d'une zone d'urbanisation future qui n'est pas encore équipée. Cette zone est localisée au lieu-dit « la Salle » le long du village à l'est et le long de la voie ferrée et de la zone industrielle « Tourret » à l'Ouest.

- Cette zone a pour vocation principale l'accueil de l'artisanat, d'équipements collectifs, de bureaux et de commerces. Ce site de la zone artisanale et d'équipements collectifs est proche du village. Cette proximité avec les habitations a poussé la commune à interdire tout type d'activités nuisantes. Le règlement spécifie que les constructions répondant à la législation des installations classées sont interdites.



La proximité de cette zone avec le village augure que la moitié de la surface de cette zone soit destinée à l'accueil d'équipements collectifs.

Définition d'un équipement collectif : Ensemble des installations, réseaux et bâtiments assurant à la population locale et aux entreprises les services collectifs dont elles ont besoin. Il en existe 2 types :

- équipements d'infrastructure (au sol ou en sous-sol) : voiries, réseaux de transport ou de communications, canalisations...
- équipements de superstructure (bâtiments à usage collectif) : bâtiments administratifs, centres culturels, équipements sportifs, écoles...

La commune a inscrit dans les orientations d'aménagement de la zone des cheminements piétonniers améliorant l'accès aux futurs équipements collectifs.

➤ Comme la zone 1AUX, le ruissellement des eaux pluviales est à traiter afin de ne pas augmenter le risque de débordement des fossés signalé dans le Plan de Prévention des Risques. De plus, tous les aménagements ou constructions nouvelles sur cette zone devront démontrer que l'ensemble des contraintes du ruissellement pluvial a été pris en compte sur le plan quantitatif dans le réseau public de collecte et qualitatif pour le milieu récepteur.

➤ Les règles de prospect, d'emprise au sol (35%) et des espaces libres définissent une zone artisanale relativement aérée pour en limiter l'impact visuel. L'objectif principal des règles d'urbanisme est de garantir une homogénéité du traitement de la zone et ainsi la qualité de son image.

6.5. La zone 2AU

Ces secteurs, non équipés, ont des voies publiques et des réseaux à la périphérie immédiate qui n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les futures constructions pouvant s'implanter.

6.5.1. La zone 2AU

En continuité et aux franges du village, 3 secteurs sont prévus afin de permettre le développement urbain du village de Montbartier à plus long terme.

Ces zones sont à COS 0, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas ouvertes à l'urbanisation. Leur vocation est de réserver des espaces pour de futures extensions urbaines à long terme.

➤ Le lieu-dit « Baragnon » en continuité sud du village de Montbartier n'a pas de desserte et d'entrée de qualité par la RD 50. L'emplacement réservé n°7 prévoit l'emplacement de la future entrée de ce futur quartier. Le carrefour devra être aménagé pour sécuriser l'entrée-sortie de cet espace à vocation d'habitat. Une fois la sécurisation de l'accès à la RD 50 aménagé, la zone 2AU pourra être ouverte à l'urbanisation par une modification du PLU.

➤ Le lieu-dit « Maynets » est un site, dans le prolongement Est du village de Montbartier, qui est aujourd'hui enclavé. 3 emplacements réservés ont été inscrits pour conserver l'emprise des futures voies devant desservir et désenclaver cette zone d'urbanisation future.

➤ Le lieu-dit « Maffrot » est localisé au nord du village. Avant l'ouverture à l'urbanisation de cette zone, les réseaux d'eau potable devront être renforcés pour pouvoir garantir une bonne alimentation du site et de ses environs.

6.5.2. La zone 2AUF

La zone 2AUF concerne le site pressenti pour la plate-forme logistique d'intérêt supra départemental. Bien que ce projet soit d'un seul tenant sur les communes de Montbartier et Labastide-Saint-Pierre, la zone 2AUF se présente en 2 parties sur le territoire communal.

En classant ces espaces en 2AUF, la commune a défini la destination générale de cet espace (vocation économique liée au projet de plate-forme logistique) mais n'autorise pas la construction dans cette zone tant que des compléments d'études ne seront pas apportés sur l'aménagement et les besoins d'infrastructures liés au fonctionnement de cette plate-forme logistique.



L'ouverture à l'urbanisation de la zone à moins de 100 mètres de l'A62 ne sera pas possible avant que la commune lance une procédure de modification de son document d'urbanisme et une étude dite amendement Dupont. L'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit l'article L111-1-4 au code de l'urbanisme. Cette loi incite les communes à anticiper et maîtriser le développement urbain des parties « non urbanisées » de leur territoire, le long des infrastructures routières les plus importantes. L'étude devra alors montrer l'opportunité de construire sur ces territoires en prenant en compte quelques préoccupations :

- la protection des personnes contre les nuisances de bruit ou de pollution ;
- la sécurité ;
- la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Le Conseil Général vient de lancer des études plus approfondies sur l'aménagement de ce site et notamment son raccordement à la voie ferrée. Un emplacement réservé n°10 définit un fuseau pour le tracé du branchement ferré. L'étude devrait affiner cet emplacement réservé à la seule emprise ferroviaire nécessaire.

7. La zone Agricole (A)

La zone agricole est constituée de grandes superficies, sans enclaves, permettant l'exercice de l'agriculture moderne et assure sa pérennité. Elle protège un secteur naturel où le paysage est composé des délaissées en herbe, avec plus ou moins de broussailles (grandes herbacées, petits arbustes, ronces) et quelques haies en limite parcellaire.

Cet espace correspond à la trame verte et paysagère pouvant servir principalement de support à la préservation des milieux et des corridors écologiques les plus intéressants du territoire communal (bois, friches, haies et ripisylves).

- La réglementation préserve la vocation agricole de la zone en interdisant toutes les constructions ou installations qui ne sont pas liées à l'activité agricole sauf les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
- L'environnement forestier composé de bois de quelques hectares au milieu des parcelles agricoles cultivées ou en friches ont été protégés par un classement en Espace Boisé. Ces espaces ont souvent intégré les friches arbustives ou herbacées qui participent fortement aux échanges des espèces naturelles entre la forêt d'Agre et les milieux ouverts.
- La commune est considérée par le schéma départemental des carrières comme un espace possédant un potentiel de matériaux alluvionnaires au sein de la zone agricole.

Suite aux observations de l'INAO, la commune a opté pour l'application de l'article R.123-11 qui autorise les PLU à apporter la protection de sites concernés par d'autres richesses que les terres agricoles tels que les gisements du sous-sol.

Ainsi, au sein de la zone agricole, le document graphique a délimité un secteur protégé en raison de la richesse du sol ou du sous-sol, dans lequel les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur des ressources naturelles sont autorisées.

Ce type de classement au sein de la zone Agricole :

- ✓ permet l'exploitation de carrières ou leur ouverture tout en sauvegardant les autres richesses concurrentes et notamment celles afférentes à l'économie agricole.
- ✓ protège les gisements naturels, dont l'exploitation future est indispensable.

Ce classement ne préjuge pas des accords qui relèveront des autorisations sollicitées lors de dépôts éventuels de dossiers de carrière.

8. Les zones naturelles (N)

Le POS ne présentait aucune zone ND, l'ensemble des surfaces naturelles était classé en zone NC (agricole). Avec les modifications de la loi SRU, il apparaît opportun pour la commune de Montbartier de classer quelques parties de son territoire en N.



4 zones N ont été définies sur le territoire communal avec des objectifs différents.

8.1. La zone N

Il s'agit du canal et de ses abords qu'il convient de protéger en raison de l'intérêt paysager et environnemental. Cet espace doit être préservé de toutes constructions nouvelles dénaturant ce site. Seules les installations et les équipements liés au domaine fluvial et sa protection incendie sont autorisés.

8.2. La zone Nh

Cette zone a été créée car la réglementation actuelle ne permet pas l'agrandissement (limité) et la réhabilitation des constructions autres qu'agricoles dans les zones A. Alors, il a paru important de repérer les constructions existantes à usage d'habitation et autres afin que les propriétaires puissent les aménager s'ils le souhaitent.

Ce classement concerne 27 zones dispersées sur le territoire communal et distantes des zones constructibles.

La vocation générale de cette zone est l'habitation, restauration-hébergement touristique.

Au sein de ces zones Nh, l'extension de ces constructions est autorisée sous réserve de leur intégration paysagère. Les extensions sont d'ailleurs limitées selon la destination du bâtiment.

8.3. La zone NL

La zone du Rigal existait dans le POS. Il s'agit d'un secteur destiné à accueillir des équipements de loisirs légers tels que des terrains de camping et de caravaning.

Le site d'une gravière pourrait faire l'objet d'aménagements légers de loisirs et touristiques s'ils sont compatibles avec la protection de la nature, des sites et des paysages.

Le pôle sportif sera également réaménagé et agrandi. Actuellement, cet équipement est relativement enclavé, les accès seront donc améliorés par la création de voies nouvelles ou d'élargissement des infrastructures existantes. Un nouveau maillage sera reconstitué avec le centre ancien.

9. Les autres dispositions du PLU

9.1. Les emplacements réservés

L'emplacement réservé permet aux collectivités et services publics de préserver la localisation d'un futur équipement d'intérêt public. Ces emplacements réservés sont délimités par le plan local d'urbanisme.

Un terrain ne peut être classé en emplacement réservé, que s'il est destiné à recevoir un des équipements d'intérêt public énumérés à l'article L.123.1.8° du code de l'urbanisme :

- ✗ Voies publiques : routes, autoroutes, rues, chemins, places, parc de stationnement public...
- ✗ Ouvrages publics : tous les équipements publics d'infrastructures et de superstructures réalisés par une personne publique :
 - Équipements d'infrastructures qui comprennent les grandes infrastructures de transport et les ouvrages des réseaux divers.
 - Équipements de superstructures : scolaires, culturels, administrations...
- ✗ Installations d'intérêt général : elles doivent présenter un caractère d'utilité publique. Il faut qu'elles assument une fonction collective.
- ✗ Espaces verts publics.

L'inscription d'un terrain en emplacement réservé :

- ✗ entraîne une interdiction de construire sur le terrain pour toute destination autre que l'équipement prévu. Il existe toutefois une exception en cas de constructions à caractère précaire.
- ✗ n'entraîne pas de transfert de propriété. Le propriétaire en conserve la jouissance et la disposition. Il peut jouir de son bien, la vendre ou mettre la commune en demeure de l'acheter.



S'il souhaite exercer son droit de délaissement, conformément à l'article L123-17, le propriétaire d'un terrain bâti ou non réservé par un plan local d'urbanisme peut, dès que ce plan est opposable aux tiers, exiger de la collectivité ou du service public au bénéfice duquel le terrain a été réservé qu'il soit procédé à son acquisition dans les conditions et délais mentionnés aux articles L.230-1 et suivants du code de l'urbanisme.

La commune a créé 8 emplacements réservés destinés à recevoir des voies publiques pour garantir :

- ✓ Un meilleur fonctionnement et une meilleure sécurité des déplacements internes à l'agglomération ;
- ✓ Une bonne desserte des futurs développements urbains et ainsi une meilleure gestion de la ressource foncière.

Le conseil général a réservé une emprise destinée à la connexion ferrée de la future zone logistique. L'emplacement réservé est relativement important en surface afin de réaliser l'ensemble des aménagements connexes nécessaires pour limiter son impact sur l'environnement naturel, paysager et fonctionnel.

Enfin, 4 emplacements réservés ont été créés pour faciliter la réalisation d'équipements collectifs et notamment l'aménagement de la gare ferroviaire. Ce site est un atout pour le développement durable de Montbartier et des communes environnantes.

9.2. Les espaces boisés classés

Le classement des espaces boisés a pour objectif de préserver les boisements existants dans le paysage. Ce classement interdit tout changement d'affectation des terrains, et soumet à contrôle les coupes et abattages des arbres concernés.

Article L.130-1 du code de l'urbanisme

Les PLU 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, atenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou des plantations d'alignements. 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.

Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue aux chapitres 1^{er} et 2 du titre 1^{er}, livre 3 du code forestier.

La commune de Montbartier a classé les bois les plus importants de son territoire aux lieux-dits « Combes », « Cadès », « La Salle » et « Linard » afin d'assurer la protection de ces secteurs qui présentent un intérêt écologique fort et un espace tampon entre le village, les grandes infrastructures de transport (A62, RD820 et voie ferrée) et le projet de zone logistique.

Une fois la connexion ferroviaire réalisée, il est prévu de classer en espace boisé classé, l'ensemble des franges boisées de la forêt d'Agre au nord de la commune.



Chapitre IV

ANALYSE DES INCIDENCES

PRÉVISIBLES DU PLAN ET MESURES

PROPOSÉES POUR RÉDUIRE OU

COMPENSER LES EFFETS DU PLU

SUR L'ENVIRONNEMENT





L'article R.123-2 du code de l'Urbanisme précise que le rapport de présentation « évalue les incidences prévisibles des orientations du plan sur l'environnement ». Les orientations générales du Plan Local d'Urbanisme sont définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui les organise en 3 thèmes :

- 1- Développer et organiser l'urbanisation
- 2- Poursuivre le développement économique et les équipements collectifs
- 3- Préserver les espaces agricoles, naturels et le cadre de vie.

Dans ce cadre, et à travers les tableaux qui suivent, chacune des orientations du PADD a fait l'objet d'une évaluation de ses impacts.

Ensuite, les zones et la capacité du PLU seront analysés pour apprécier l'impact foncier du développement urbain sur l'environnement.

Enfin, l'impact environnemental du plan a été analysé et les mesures envisagées pour réduire ou compenser les impacts ont été définies.

1. Impact des orientations du projet (PADD)

1.1. Développer et organiser l'urbanisation

1.1.1. Réorienter l'urbanisation générale de la commune/ Optimiser le foncier

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>Maîtrise de l'étalement urbain</i>	Valorisations foncières des terrains insérés au sein des espaces urbanisés	Le renouvellement urbain – densification peut engendrer des ruptures d'échelles avec les quartiers riverains
<i>Mise en place d'une dynamique de renouvellement urbain au détriment d'un urbanisme de conquête</i>	Recomposition du village et amélioration de sa lisibilité et de sa qualité urbaine	Une consommation de surfaces foncières, de ressources minérales et une consommation énergétique lors de l'urbanisation
<i>Répondre aux besoins de logements pour les prochaines années : environ 17 logements par an</i>	Limitation de l'étalement urbain dans les espaces naturels Répondre aux besoins quantitatifs et qualitatifs de logements- selon des typologies et des formes urbaines variées Maîtrise des coûts de l'étalement urbain et de la construction Détente du marché immobilier	Nouvelles charges pour les réseaux (AEP, électricité, assainissement, voirie) Un risque d'imperméabilisation des sols

1.1.2. Assurer la diversité de l'occupation des territoires

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>La construction de nouveaux logements</i>	Assurer un parcours résidentiel et une accession à la propriété en particulier de familles avec de jeunes enfants	Nouvelle charge pour les réseaux communaux et intercommunaux (AEP, électricité, voirie, assainissement)
<i>Répondre à un besoin d'une mixité des types et des formes de logements</i>	Garantir un bon fonctionnement des équipements municipaux	
<i>Maintien des familles Montbartériennes</i>	Une diversification de la population par la nature des logements proposés	
<i>Une meilleure attractivité des quartiers</i>	Une offre commerciale diversifiée Une animation des quartiers	Accroissement du nombre de véhicules



1.1.3. Améliorer les liaisons

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
	Développement de l'usage ferroviaire pour les migrants montalbanais ou toulousains	Augmentation possible du nombre d'accidents deux-roues
<i>Amélioration des liaisons douces entre les équipements collectifs (gare...) et les zones d'habitat</i>	Un maillage cohérent de circulations douces sur le territoire communal. Une réduction du nombre de véhicules en circulation	
<i>Faciliter les déplacements alternatifs à l'automobile</i>	Une limitation de la pollution automobile	
<i>Adapter le réseau routier aux objectifs urbains</i>	Sécurisation des cheminements piétons Un meilleur maillage des voies structurantes (RD 50 et 77) : aménagement des voies de transit permettant de sécuriser quelques carrefours	
<i>Hiérarchiser les voiries</i>		
<i>Faciliter le partage de la voirie entre les piétons, les vélos et les véhicules</i>	Une meilleure liaison entre les quartiers par l'aménagement de voies de distribution Sécurisation des usagers de la route, des piétons et des cyclistes	

1.1.4. Faciliter les relations entre les populations/ Dynamiser la vie de la commune

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>Compléter l'offre d'équipements</i>	Une réponse au développement de la pratique sportive et de loisirs	Compatibilité entre le développement de ces équipements et les quartiers résidentiels environnants
<i>Répondre aux nouveaux besoins</i>	Un renforcement de l'attractivité des quartiers	
<i>Dynamiser les quartiers</i>		Augmentation ponctuelle des risques de nuisances liées à certains équipements collectifs dans des secteurs résidentiels
<i>Un renforcement du lien social</i>	Une animation des quartiers	
<i>Rendre possible le développement et l'accueil de nouveaux équipements de centralité sur des sites urbains</i>		
<i>Améliorer l'accueil et l'aménagement de la gare ferroviaire de Montbartier pour développer son usage pour les déplacements domicile –travail vers Montauban et Toulouse</i>	Réduction des déplacements domicile-travail en véhicules personnels des migrants Montalbanais ou Toulousains.	





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Maillage des voies - L'amélioration des liaisons/ déplacements



Voies de distribution interne à la plate-forme logistique désengorgeant et limitant l'usage de la RN20 par les poids lourds.

Voies ferrée desservant la plate-forme logistique. Selon l'étude de RFF, sa réalisation impose une déviation de la RD77.

Aménagements piétons favorisant les liaisons entre le centre-bourg et les quartiers périphériques

Voies de distribution desservant ces nouveaux quartiers. Leur aménagement désengorgera l'usage de la RD 50 par les riverains.

Aménagements piétons favorisant les liaisons entre le centre-bourg les quartiers périphériques et les futurs équipements collectifs

Liaison douce à réaliser entre la gare, le canal et le village

D50
Montech

D77
Bressols

A62
Bordeaux

RN20
Montauban

D110
Finhan

RN20
Toulouse

A62
Toulouse

LEGENDE

	Voie existante
	Voie secondaire à créer : voie de distribution (par exemple quartier à quartier, de hameau au bourg...)
	Voie tertiaire à créer (desserte de parcelle)
	Chemin piéton et liaison douce à réaliser
	Voie ferrée existante
	Desserte ferrée à réaliser liée à la plate-forme logistique
	Sites d'équipements collectifs

D77
Monbéqui

D25
Campsas

RN20
Toulouse



1.1.5. Mettre en valeur le patrimoine

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>Amélioration de la qualité patrimoniale du territoire</i>	Contribution à l'attractivité résidentielle des quartiers centraux	
	Valorisation du paysage urbain	
<i>Construction et aménagement d'un maillage d'espaces publics</i>	Perfectionner les caractéristiques urbaines de Montbartier	
	Favoriser la vie de quartier	

1.2. Poursuivre le développement du tissu économique et des équipements

1.2.1. Préserver et protéger le potentiel économique de l'activité agricole

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>Conservation d'espaces agricoles</i>	Maintien de l'espace agricole et son potentiel de développement	Développement possible de nuisances à proximité des espaces résidentiels
<i>Favoriser l'implantation d'activités complémentaires à l'agriculture</i>	Conserver et valoriser la production des sites agricoles	Limitation des possibilités d'urbanisation

1.2.2. Favoriser l'installation de commerces, de services et de petites entreprises

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>Favoriser l'implantation d'activités artisanales et de petits commerces</i>	Création d'emplois de proximité	Augmentation possible des risques de nuisances et de pollutions
	Maîtrise des déplacements	Compatibilité entre l'habitat et les activités (livraisons, parkings clients...)
	Amélioration des services rendus à la population	

1.2.3. Poursuivre le développement économique

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>Requalifier les zones économiques existantes</i>	Maintien des pôles d'emplois de proximité	Développement possible de nuisances et de pollutions
<i>Rendre possible le développement économique</i>	Améliorer le cadre paysager des zones d'activités	La compatibilité entre le développement du site artisanal et le quartier résidentiel environnant
	Renforcer les atouts du Tarn-et-Garonne dans le domaine logistique	
<i>Diversifier le tissu économique</i>		



<i>L'aménagement à moyen-long terme d'une zone d'activités logistique sur le site proche de l'échangeur autoroutier raccordé par un faisceau ferroviaire</i>	La localisation du pôle logistique à l'Est de la commune minimise les nuisances sur le village	Consommation d'environ 200 ha de terres agricoles et d'espaces naturels en continuité de la forêt d'Agre
	Attraction de nouvelles entreprises sur ces zones	
	Intégration paysagère des entreprises	
	Réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO2	
	Utiliser des matériaux recyclés et recyclables	
	Développer un pôle multimodal	

1.3. Préserver les espaces naturels, agricoles et le cadre de vie

1.3.1. Préserver le paysage et le patrimoine naturel

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>Préservation de l'image et du cadre rural de la commune par une utilisation foncière équilibrée</i>	Économie du foncier agricole et rural	Le classement des espaces boisés peut être contraignant pour les propriétaires
	Pérennité des boisements enveloppant le village	Risque d'une hausse de la pression immobilière
<i>Protéger la trame verte du canal et les secteurs les liaisons naturelles traversant le territoire communal.</i>	Conserver un équilibre écologique par les protections des secteurs d'échange et notamment les bois.	Limitation des possibilités d'urbanisation
	Contribution à l'attractivité résidentielle de Montbartier	Renchérissement des coûts d'entretien pour la collectivité
<i>Promouvoir des aménagements paysagers au sein des opérations d'aménagement</i>	Les aménagements proches du canal seront respectueux du cadre naturel	
	Conforter le végétal et la nature dans l'agglomération	

1.3.2. Protéger les habitants des risques naturels, des nuisances et de la pollution

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>Prévenir les risques naturels notamment les risques d'inondation</i>	Une prise en compte des préoccupations de protection de la population par rapport aux risques naturels connus	Une limitation des disponibilités foncières et des possibilités de construire
	Préservation des champs d'expansion des crues	Obligation pour les propriétaires privés de limiter le rejet d'eau pluviale (Traitement en plus pour les activités économiques)
<i>Une limitation des nuisances et de la pollution</i>	Diminution de rejets polluants dans l'environnement par les activités économiques	Obligation d'une mise aux normes des branchements aux réseaux d'eau pluviale et de l'eau usée
	Diminution des nuisances sonores	



<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
	Toutes les opérations d'urbanisation appartenant au même bassin versant que le canal devront prévoir des aménagements diminuant la production et ralentir le transit des eaux de ruissellement. Ces installations devront limiter et ne pas aggraver l'impact sur le canal mais aussi sur le milieu environnant.	Obligation pour certains quartiers d'habitation d'utiliser des techniques d'isolation phonique Prise en compte des effets notables des mouvements de sol

1.3.3. Protéger les ressources naturelles

<i>Effets attendus</i>	<i>Impacts positifs</i>	<i>Impacts négatifs</i>
<i>Promouvoir et sauvegarder les espaces naturels remarquables et l'aire AOC Fronton</i>	Garantie d'une diversité écologique et paysagère au territoire	Limitation des droits privés d'utilisation du sol

2. Les zones et la capacité du PLU

2.1. Les changements apportés par le PLU

L'article L. 121-1 du code de l'urbanisme définit les principes d'aménagement que doivent respecter les documents d'urbanisme et notamment le PLU. Les dispositions de cet article déterminent le principe général d'une gestion équilibrée de l'espace.

Le PLU a modifié, conformément à la loi SRU, la désignation des zones. De plus, les périmètres des zones ont été modifiés pour répondre aux objectifs du projet urbain.

La zone **U** du PLU représente environ 10 % de la surface du territoire alors que dans le POS elle représentait 2,3%. La zone **AU** représente 29 % de la surface du territoire contre 9% aux zones du POS comparables (NA, NAX et NB) à celle du PLU.

53 % du territoire communal est classé en zone **A** alors que le POS avait zoné 88,6% du territoire en NC.

Le PLU crée pour la première fois une zone Naturelle sur le territoire et elle représente 7% de la superficie communale.

Le projet d'aménagement du PLU prévoit une mutation importante de la commune au niveau social, économique et environnementale. Cependant, ce PLU est une amélioration par rapport au POS dans la gestion du foncier et des mutations futures que la commune va connaître.

La commune a précisé les conditions d'aménagement de certains espaces qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière dans les orientations d'aménagement (pièce 4 du PLU). Les opérations de construction ou d'aménagement fixées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre.





Commune de Montbartier

- Plan Local d'Urbanisme -

Document graphique : zonage

Échelle : 1/5 000°

Projet de PLU arrêté le :

Publication le :

Approbation le :

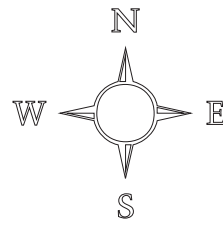
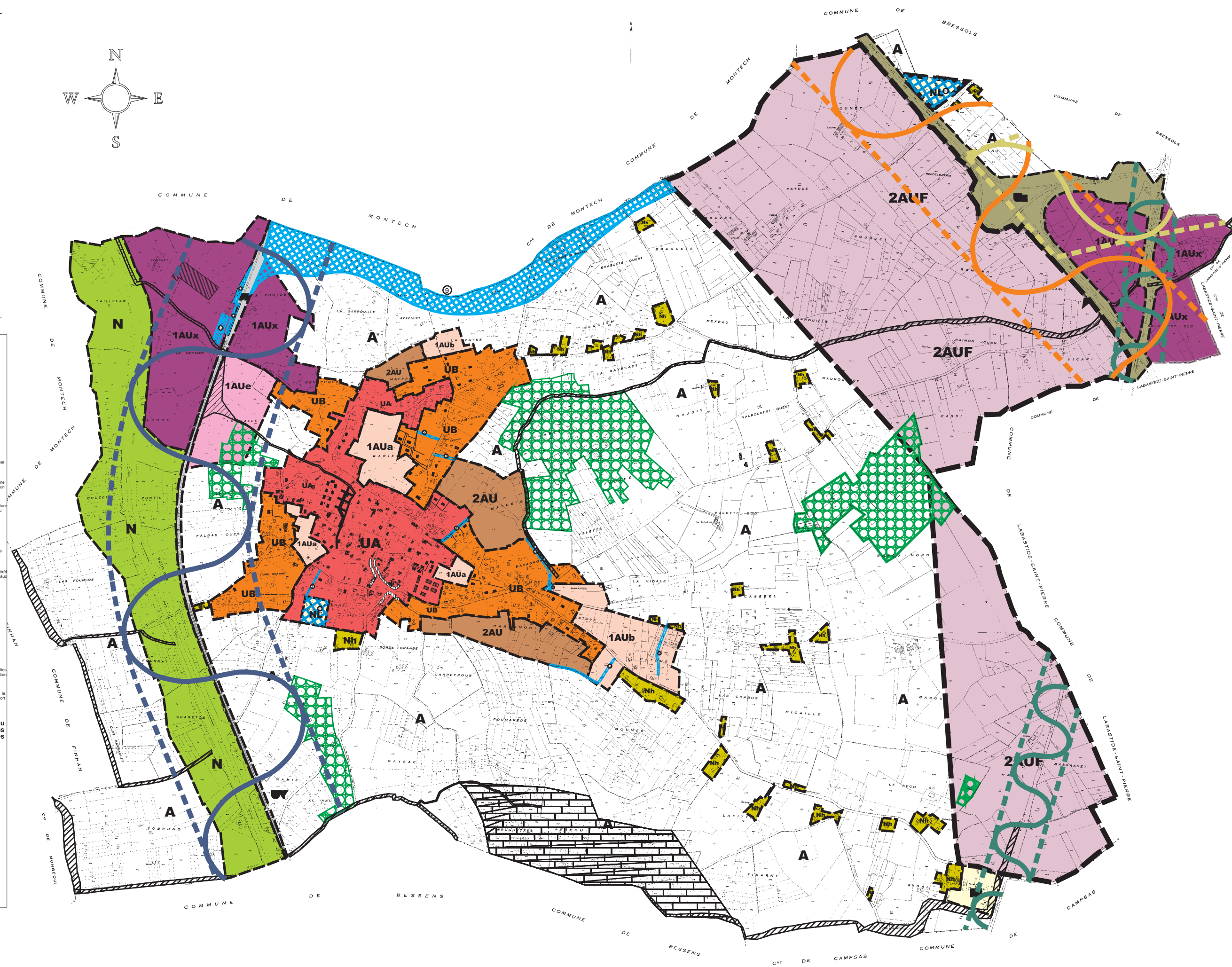
5-1

Site web : www.montbartier.fr
 Tél : 04 63 03 34 42 - Fax : 04 63 03 34 56
 Adresse : 1 rue de la République - 34120 MONTBARTIER
 Tél : 04 63 03 34 42 - Fax : 04 63 03 34 56

Légende :

- Zone Urbaine**
 - UA** Noyau central et aggloméré de la commune desservi par l'assainissement collectif
 - UB** Hameaux et extensions urbaines moins denses en assainissement autonome
 - UZ** Concerne le domaine public autoroutier
 - UY** Correspond au domaine public ferroviaire
- Zone à Urbaniser**
 - 1AUa** Zone d'urbanisation future devant être aménagée par des opérations d'ensemble desservi par l'assainissement collectif
 - 1AUb** Zone d'urbanisation future devant être urbanisée par des opérations d'ensemble ou sous forme de constructions individuelles. Ces zones admettent un assainissement autonome regroupé.
 - 2AU** Zone d'urbanisation future fermée car la capacité des réseaux est insuffisante. L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée au renforcement des réseaux et à une modification du PLU.
 - 1AUx** Zone d'urbanisation future à aménager pour accueillir des activités artisanales ou industrielles
 - 1AUe** Zone d'urbanisation future à aménager pour accueillir des activités artisanales à faibles nuisances et des équipements collectifs
 - 2AUf** Zone d'urbanisation future destinée à accueillir une plate-forme logistique d'intérêt départemental. L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée au renforcement des réseaux et à une modification du PLU
- Zone Agricole**
 - A** Zone naturelle protégée et vouée à l'agriculture. Toutes les occupations des sols incompatibles avec l'agriculture sont interdites.
- Zone Naturelle**
 - N** Zone naturelle protégée pour la qualité paysagère et environnementale du canal. Les constructions nouvelles sont interdites.
 - Nh** Sites occupés par des habitations au sein de la zone agricole. Les constructions nouvelles sont interdites mais l'extension, la réhabilitation, le changement de destination et la restauration des bâtiments existants est permise.
 - NL** Zone naturelle vouée à autoriser les aménagements liés aux terrains de campings, le stationnement de caravanes et les installations légères nécessaires aux activités de sport et de loisirs.
- Secteur protégé en raison de la richesse du sol ou du sous-sol, dans lequel les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles sont autorisées.**
- Front de rue continu : Les constructions doivent être édifiées à l'alignement des voies ou places publiques**
- Espace boisé classé**
- Emplacement réservé**
- Numéro emplacement réservé**
- Risques naturels - Périmètre du PPR Inondation**
- Périmètre bruit**

AGE Environnement
 1 rue Claudine-Castet 83 000 MONTAUBAN
 Tél. 05 63 03 34 42 - Fax 05 63 03 34 56



➤ Superficie de l'ensemble des zones du PLU

Zones du POS	Superficie (ha)	Zones du PLU	Superficie (ha)	Pourcentage %
U	25	UA	53,17	3,54
		UB	61,87	4,12
UY	10	UY	10	0,67
		UZ	29,78	1,98
Total	35	Total U	154,82	10,31
NA	37	1AUa	11,43	0,76
		1AUb	14,83	0,99
NAx	67	1AUe	12,94	0,86
		1AUx	84,13	5,60
NB	46	2AUF	282,99	18,85
		2AU	24,63	1,64
Total	150	Total AU	430,95	28,71
NC	1 316	A	807,77	53,82
Total 1 316		Total A	807,77	53,82
		N	86,74	5,78
		NH	13,26	0,88
		NL	7,46	0,50
		Total N	107,46	7,16
Total général	1 501	Total général	1 501	100%

2.2. Les hypothèses de la capacité d'accueil des zones constructibles

Sur les 580 ha de zones constructibles, la commune dispose réellement de 85 ha constructibles dont 48 destinés au logement et les activités induites. Toutefois, 24,5 ha concernent des espaces résiduels ou dents creuses au sein des zones UA et UB. Certaines parcelles ne se libéreront pas à priori en priorité pour la construction¹¹. Après une pondération de pertes d'espaces, d'espaces publics et de voirie d'environ 30%, ces zones U ont un potentiel d'habitat de 17 ha.

Cette surface est traduite en nombre de logements potentiels :

- pour la zone UA : Une estimation de 40 logements environ est prévue à moyen- long terme.
- pour la zone UB : Une estimation de 160 logements environ est prévue à moyen- long terme.

La surface prévue pour les zones A Urbaniser semble très importante. Toutefois, 88 % de la surface concerne des espaces destinés à accueillir des activités économiques. Réellement, 60 ha sont ouverts à l'urbanisation à court et moyen terme dont 23,7 sont destinés à l'habitat et les constructions qui y sont liées.

¹¹ La commune a souffert d'une rétention foncière et donc d'un gel des terrains constructibles.



Zone de la commune	Superficie (ha)	Dont surface urbanisable (ha)	Nouvelle capacité d'accueil (en logement/ lot)
UA	53,17	5,2	40
UB	61,87	19,35	160
UY	10	Néant	Néant
UZ	29,78	Néant	Néant
Total U	154,82	24,55	200
1AUa	11,43	10,68	180
1AUb	14,83	13,03	100
1AUe	12,94	12,94	Néant
1AUx	84,13	23,80	Néant
2AUF	282,99	Néant	Néant
2AU	24,63	Néant	Néant
Total AU	430,95	60,45	280
Total	585,77	85	480

Deux zones envisagées à plus long terme (à vocation économique et habitat) sont inscrites dans le PLU avec un COS zéro dans le règlement du PLU.

Cette surface est traduite en nombre de logements potentiels :

- pour la zone 1AUa : Une estimation de 180 logements environ est prévue à moyen-long terme.
- pour la zone 1AUb : Une estimation de 100 logements environ est prévue à moyen-long terme.

L'ensemble de ces estimations est totalement théorique et peut s'avérer très éloignées de l'avenir du tissu urbain préexistant. Elles ne tiennent compte que du COS, des caractéristiques des terrains et d'une offre de logements (taille) aléatoire. De plus, l'ensemble de la surface disponible est calculé pour accueillir de l'habitat alors que d'autres types de constructions pourront s'implanter (artisanat, équipement, commerces, services, bureaux...).

La capacité totale des zones susceptibles d'accueillir un habitat permanent est d'environ 480 logements.

Les besoins à moyen terme sont évalués à 170 logements (environ 17 logements par an). Une reprise de la construction est à envisager suite à l'élaboration du PLU qui rendra disponible de nouveaux terrains à bâtir.



Les zones constructibles du PLU existaient déjà dans le POS et ne sont pas toujours construites. Il y a donc eu une seule extension des zones A Urbaniser (15 ha : zone AUb) pour améliorer l'offre de terrains à bâtir.

Compte-tenu d'une certaine rétention des détenteurs du foncier à mettre sur le marché des terrains potentiellement constructibles, il est permis d'affirmer que le projet de PLU assure à court, moyen et long terme une bonne capacité d'accueil. Ces dispositions semblent cohérentes avec les tendances actuelles de demandes d'urbanisation et la démarche du PADD qui prépare un dynamisme économique attractif.

2.3. L'impact de la zone U

Les 154 ha classés en U dans le PLU correspondent à peu près aux zones prévues à la construction dans le POS (U, UY, NA, NAX, NB). La somme des surfaces de ces zones se chiffrait à 171 ha.

Depuis l'élaboration du POS en 1988, la commune a vu ces zones s'équiper et s'urbaniser au fur et à mesure. La majorité de ces zones est occupée par des constructions. Bien que ces espaces puissent encore être optimisés, ils présentent aujourd'hui toutes les caractéristiques de parcelles constructibles d'où leur classement en U. Les espaces résiduels (jardins ou prés attenants à des constructions individuelles) de ces zones représentent une capacité de surface urbanisable d'environ 24 hectares.

Cette zone U est composée d'espaces n'ayant qu'un faible intérêt naturel car il s'agit de dents creuses déjà fortement soumises à une pression humaine. Dans le cadre des orientations d'aménagement définissant les options d'urbanisation, les espaces présentant un intérêt paysage (bois ou arbres) ont été intégrés dans le parti d'aménagement.

Une vingtaine d'hectares des zones NA et NB du POS n'a pas été équipée et n'a donc pu intégrer la zone U du PLU.

2.4. L'impact de la zone AU

La zone AU du PLU est relativement importante car elle développe une superficie d'environ 400 hectares. Ces zones présentent des caractéristiques très variables. La zone 1AUa correspond à une partie des anciennes zones NA du POS.

La zone 1AUb constitue une véritable extension de l'urbanisation vouée à l'habitat sur des terres agricoles du POS (NC) souvent mitées.

La zone 1AUX correspond à la zone NAX du POS avec une extension du site SERASEM.

Les zones 1AUe, 2AU et 2AUF sont quant à elles issues d'anciennes zones NC du POS.

2.4.1. Les zones 1AUa

➤ Le site de Bariès

Ce site de 7,44 ha est positionné au sein du village au nord de la RD 50 et à l'ouest de la RD 77. Cet espace se trouve totalement inséré au sein d'un tissu urbain existant composé de pavillons et de fermes traditionnelles. Ces bâtiments relativement anciens de qualité présentent une architecture de valeur et symbolisent le passé de Montbartier.

Le site est également encadré par 4 infrastructures routières :

- la RD 50 au sud,
- la RD77 à l'est,
- la voie communale 11 à l'ouest,
- la voie communale 10 au nord.

Le trafic automobile (en 2003) a été comptabilisé à 1400 véhicules par jour dont 100 camions environ sur la RD 50. Les perspectives d'évolution ne sont pas à l'heure actuelle bien définies. Cependant, il



est probable que le transit de véhicules légers et lourds augmente avec le développement de la zone économique de Tourret et des communes environnantes (Finhan, Monbéqui...).

Le site est aujourd'hui occupé par des terres agricoles et un bois en friche. Il s'agit d'une dent creuse au sein de l'agglomération de Montbartier. L'ensemble des réseaux (AEP, électricité et assainissement) est à proximité de la zone.

Le règlement de la zone donne un aperçu de l'avenir du site qui a vocation à assurer une extension organisée du centre-bourg. Le parti d'aménagement devra concilier développement urbain et préservation d'un environnement de qualité par l'agencement d'espaces publics.

Les problèmes de sécurité que peuvent générer les infrastructures viaires ont été pris en considération dans le PLU. Le règlement précise que les accès et voiries doivent être aménagés pour garantir une sécurité à l'usage de la voie nouvelle et de celles existantes.

➔ Le site de Faurès

Ce site de 1,5 ha est au centre-est du village. Cet espace est inséré au sein d'un tissu urbain composé de pavillons et de fermes traditionnelles. Ce site est bordé par :

- la RD 50 au nord,
- la RD 77 à l'ouest,
- la voie communale n°2 au sud,
- une zone pavillonnaire à l'est.

Cette zone est une dent creuse au sein de l'agglomération de Montbartier. En effet, ce site est uniquement occupé par des terres agricoles (champ et pré) et deux pavillons. La partie nord de la zone est classée en aire de production de vin AOC Fronton.

Toutefois, son usage agricole paraît condamné par la proximité du centre bourg et des habitations existantes.

L'intérêt paysager de cet espace est relativement faible car les surfaces agricoles sont en déprise. Les futures constructions de ce site devront permettre une meilleure gestion foncière des abords du centre par des bâtiments ayant un agencement (prospect) différent des pavillons récemment construits au milieu d'une grande parcelle. La limitation des hauteurs à 7 mètres va restreindre l'impact des masses bâties.

Les futurs accès et voiries devront être aménagés de façon à apporter la moindre gêne et le moindre risque pour la circulation notamment la connexion avec la RD50.

➔ Le site de Falbas

Ce site de 2,5 ha est à l'ouest du village. Cette zone est une dent creuse au sein du tissu urbanisé composé de constructions très variées. Cet îlot est bordé par :

- la voie communale 6
- la voie communale 8
- la voie communale 9.

Cet îlot s'est urbanisé le long des routes et son centre demeure occupé par des jardins et des prés inutilisés par l'agriculture. La proximité avec le bourg et sa construction spontanée au coup par coup le long des voies existantes laissent présager une utilisation non optimale de cet espace central. Le cœur de cet îlot pourrait être valorisé par des aménagements desservant son intérieur par des rues mais également des cheminements piétons afin de conserver l'identité du quartier avec ses petites rues sinueuses.



2.4.2. Les zones 1AUb

Ces 2 zones pénètrent légèrement au sein de la trame verte traversant la commune de Montbartier. Elles sont situées aux limites de ces zones d'habitat et consomment quelques friches ou bois pouvant servir d'habitat. Cependant, ces espaces sont déjà fortement mités et cette présence humaine ne garantit pas qu'il s'agisse de refuges très usités.

➔ Le site de La Vayse

Cet espace de 2 ha est à l'extérieur mais en continuité de l'agglomération au nord de Montbartier. Il est traversé par le chemin rural dit de la Vayse. Ce site est environné :

- des prés en friches
- un bois en friches

Ces espaces font la transition entre les boisements et les espaces urbains. Cette future zone constructible consomme des bois et des friches aux franges de la forêt d'Agre.

Il s'agit de friches herbacées ou arbustives qui butent contre

- une zone pavillonnaire au sud.

La construction et l'urbanisation de ce site pourront s'effectuer au fur et à mesure de son équipement.

➔ Le site de Catous

Cet espace est positionné à l'entrée Est et principale de la commune. Il constitue une zone d'extension urbaine d'environ 15 ha aux franges du village. Comme l'ensemble des futurs sites d'extension de Montbartier, ce nouveau quartier doit se greffer à l'existant en se raccrochant à l'organisation des voies et des espaces publics présents. Cette zone est desservie et traversée par de nombreuses voies (Voie communale 2, voie communale 3, et CD 50) d'orientations est-ouest. Les futurs aménagements de cette zone devront décloisonner ces différents espaces et les relier entre eux par des axes Nord-Sud (rue, cheminements piétonniers...).

Le carrefour sur la RD 50 et la voie desservant le quartier au nord et au sud pourrait être aménagé pour marquer l'entrée dans l'agglomération de Montbartier et ralentir les véhicules.

Les formes de constructions seront également définies pour s'intégrer harmonieusement aux types de densités existantes.

Cet espace est classé en AOC vin de Fronton par l'INAO, toutefois peu de terres sont valorisées par l'agriculture. Ces terres sont des friches ou des prés avec une petite parcelle de vignes. L'intérêt paysager est actuellement très faible car cet espace est mité et les espaces publics ou privés peu mis en valeur. Cependant ces espaces doivent participer à la biodiversité présentes sur le territoire communal.

2.4.3. La zone 1AUe

Ce futur site économique et d'équipements collectifs de 10 ha est localisé à l'ouest de la commune entre la partie résidentielle et industrielle de Montbartier. La présence de bosquets et de bois récents dans cette partie de la commune témoigne une déprise agricole sur cette zone insérée entre la zone économique de Tourret, le village et la voie ferrée. .

Cet espace est traversé par la zone rouge du PPR et coupe le site en 2. Avant de pouvoir relier ces deux espaces entre eux, une étude hydraulique devra être menée pour démontrer que l'ouvrage à réaliser n'aggrave pas la situation sur le site et en amont.

Une zone économique à faibles nuisances devra veiller à respecter le site avec des espaces paysager et aéré. Le règlement du PLU impose une emprise au sol de 35 % maximum. Afin de limiter l'imperméabilisation, l'impact paysager et de nuisances potentielles induites par les activités économiques. L'espace boisé au lieu dit « La salle » a été protégé pour limiter l'impact de la voie ferrée et de ce futur développement urbain sur l'environnement immédiat.



2.4.4. La zone 1AUX

La zone 1AUX au nord-ouest de Montbartier est quasiment pleine (48 ha). Des aménagements liés à la révision simplifiée se réalisent. Une entrée principale pour les 3 sites (Doumerc Pneus, In Vivo et le futur site Gamm Vert) est en cours d'aménagement sur la RD 50. Cette zone n'a qu'une possibilité d'extension derrière les bâtiments de la SERASEM sur ses champs d'expérimentation qui ne sont plus utilisés aujourd'hui. Cette zone est contiguë à la forêt d'Agre, cependant aucune construction ne s'est implantée à proximité. Seules les cultures agricoles côtoient actuellement la forêt. Par son usage, cet espace ne devrait pas être urbanisé.

Le site économique de Salcevert (38 ha) est localisé au niveau de l'échangeur autoroutier et n'a pas fait l'objet d'extension. Cette zone existait déjà dans le POS. Un aménagement global avec la commune de Labastide-Saint-Pierre (ZA de Lauzard) et la future plate-forme logistique est à prévoir. Ces espaces n'ont pas de liaison aisée avec les connectivités écologiques traversant Montbartier situées au delà de la barrière autoroutière.

La partie Ouest est enclavée par les infrastructures viaires à grande circulation et se trouve en partie plantée d'une jeune futaie autour d'un plan d'eau (délaissés d'une gravière).

La partie Est est quant à elle située au sein d'espaces agricoles cultivés, de quelques constructions et de petits bois en bordure de la RD820.

2.4.5. La zone 2AUF

Ce site de 280 ha environ est aujourd'hui dans une zone classée en Appellation d'Origine Contrôlée vin de Fronton. Ces aires d'appellation d'origine sont protégées. Environ 34 ha de vignes sont inscrits au sein de la zone 2AUF. Elles ne peuvent faire l'objet de réduction en surface sans l'accord de l'Institut National des Appellations d'Origine.

Le Conseil Général recherchait un site proche d'un échangeur autoroutier ayant un impact faible sur le cadre de vie des habitants.

L'emplacement de ce site à l'entrée Est de la commune présente l'avantage d'être peu occupée par des constructions. Cet espace comprend peu d'habitations, 20 maisons isolées sont impactées directement par la zone 2AUF (dont 4 exploitations agricoles) car inscrites dans la zone 2AUF. Le plus grand secteur d'habitat, le hameau des Graves (7 habitations), se situe quant à lui en lisière ouest de la zone 2AUF.

Ainsi, l'arrivée d'une telle activité (logistique) n'engendrera pas de nouvelles nuisances sur la majorité des habitants actuels.

En effet, l'habitat de la commune est relativement regroupé autour du noyau villageois ce qui garantit la préservation du cadre de vie de la majorité des habitants par rapport aux nuisances induites par la zone d'activités. Une bande agricole de plus d'un kilomètre isole le village de la future plate forme logistique.

L'agglomération restera ainsi préservée et ne sera pas traversée par un trafic de poids lourds.

Ce site bénéficie d'un effet de vitrine important le long de l'A62, sur 2,5 km environ et sur la RD 820, sur 2,5 km également.

La qualité d'aménagement et de vitrine de cette zone doit être préservée d'une médiocre qualité de construction ou d'aménagement lors de la réalisation de l'opération. Le parti d'aménagement retenu pour cette future zone d'activités devra respecter le site et la qualité environnementale. Les boisements et retenues d'eau compris dans le secteur participent largement à la richesse environnementale du site. Le cadre naturel offre un potentiel environnemental important qui devra être pris en compte dans le futur projet.



Ainsi, les sous bois aujourd'hui bien entretenus, marqueront les limites entre les espaces logistiques, et la trame paysagère pourra être intégrée au développement de la zone. Cette zone est notamment fortement marquée par la forêt d'Agre qui est un écrin pour cette future zone mais également un écran pour la cacher.

Enfin, la RD 820 est fortement mitée par de nombreuses zones d'activités (Campsas, Labastide, Montbartier ont en projet ou ont déjà développé des zones) et le développement d'une grande plateforme logistique serait un moyen de requalifier tous ces espaces avec des normes environnementales plus adaptées.

2.4.6. La zone 2AU

➤ Le site de Maynets

La zone 2AU à l'est du village est une réserve foncière de 11 ha pour un développement urbain à moyen- long terme. L'ouverture à l'urbanisation de cette zone est conditionnée par l'aménagement des voies de désenclavement inscrites au document graphique et lorsque la commune aura des besoins fonciers pour son développement. Cette future zone participera au fonctionnement global du village de Montbartier. Un axe à l'Est de la commune, traversant la zone, pourrait être réalisé pour renforcer le réseau secondaire de la commune et ainsi désengorger les voies de transit (RD).

Cet espace encore agricole est occupé par des prés, des champs, quelques espaces boisés et un fossé-mère. Ces espaces boisés et le fossé-mère pourront être intégrés et conservés dans le parti d'aménagement défini lors de la modification du PLU.

➤ Le site de Baragnon

Cet espace de 10 ha est aujourd'hui voué à l'agriculture mais son classement a été réalisé en prévision de besoins à moyen-long terme. Il est contigu à une zone pavillonnaire qui s'est développée le long de la RD 50. La commune souhaite stopper ce type de développement linéaire et donner plus d'épaisseur à son urbanisation en aménageant derrière cette première bande de constructions. Ainsi l'urbanisation sera moins consommatrice d'espaces naturels et engendrera moins de sorties directes sur la RD 50.

Toutefois, la présence d'une exploitation (résidence de l'agriculteur) en activité, insérée dans le village et classée en zone UB, incite à ne pas ouvrir cette zone tant que l'activité n'a pas cessé. L'objectif principal est d'assurer à cette activité une pérennité en matière foncière et donc économique en limitant les contacts entre habitat et agriculture.

Cet espace sera donc ouvert lorsque l'exploitation aura cessé son activité et lorsque le besoin de foncier se fera sentir.

Avant de pouvoir ouvrir cette zone, la commune devra améliorer son accessibilité.

En effet, cet espace est actuellement desservi par le chemin rural dit de Goumès non carrossable. Le réaménagement de cette voie et son raccordement à la voie nouvelle (emplacement réservé n°7) améliorera la sécurité des déplacements (automobile et piéton) et les liaisons Est-centre-bourg de Montbartier.

➤ Le site de Maffrot

Cette zone de 2,5 ha environ, au nord de Montbartier, est un espace agricole en friche ou quelques bois commencent à apparaître. Ce site achèverait l'îlot en partie urbanisée au sud et à l'Est de la zone par des pavillons à vocation d'habitation. Le chemin rural de Rébequet devra être aménagé et le réseau d'eau potable renforcé avant d'ouvrir le site à la construction.



3. Incidence et mesures des dispositions du PLU sur le milieu physique et naturel

L'élaboration du PLU de Montbartier a pour conséquence l'extension de l'urbanisation sur une surface de 400 ha environ sur son territoire engendrée principalement par l'aménagement futur d'une vaste zone logistique.

Le PLU de Montbartier répond à de nombreux enjeux fondamentaux sur l'environnement par des mesures réglementaires accompagnant la mutation sociale, paysagère et économique qui attend la commune.

Bien que les orientations du document d'urbanisme aient eu des incidences positives ou négatives sur l'environnement de la commune de Montbartier, les orientations du PLU ont souvent traduit des mesures en faveur de l'environnement relevant ou accompagnant la planification urbaine.

Certaines mesures indiquées dans cette partie sont également incitatives pour compenser ou réduire l'impact notamment du développement urbain.

3.1. Effets et mesures sur le sol et le sous-sol

➤ Impacts du développement urbain

Le territoire de la commune de Montbartier n'a pas de ressources foncières sans limites. Il faut partager cet espace entre les territoires urbains, les espaces agricoles, les zones à risques et les grandes infrastructures.

En privilégiant la restructuration de certains espaces déjà urbanisés, le foncier est mieux géré et l'étalement urbain est ainsi limité.

Toutefois, le projet économique consomme une surface très importante d'espaces naturels et agricoles nécessaire pour accueillir des entreprises.

➤ Impacts et mesures de la liaison ferrée

Incidence de la liaison ferrée

Un fuseau d'étude du tracé de la voie SNCF qui raccordera la zone logistique à la voie ferrée Bordeaux-Sète a été défini au Nord du territoire de Montbartier en emplacement réservé.

Celle-ci jouxte la ZNIEFF de la forêt domaniale d'Agre et traverse sa frange boisée qui assure une zone de transition entre le milieu forestier et le milieu plus anthropique que constitue les cultures et l'urbanisation (bourg de Montbartier, voie de communication...).

Cet espace débute de la voie ferrée Bordeaux-Sète à proximité de la gare puis suit la lisière de la forêt domaniale d'Agre jusque la RD 77 et traverse des espaces agricoles jusqu'au périmètre de la future zone logistique. Ce pourtour d'étude inscrit dans le PLU ne représente pas la liaison ferrée qui aura une emprise maximale de 25 à 50 m de large selon le terrain.

Bien que cette infrastructure n'accueille pas un trafic considérable, l'impact au sol reste important.

En effet, les travaux de la liaison ferroviaire, entre la voie ferrée actuelle et la plate-forme logistique, réalisés en remblais-déblais auront un impact sur le sol et le sous-sol.

Des études spécifiques devront être menées lors de la définition précise du tracé de cette connexion et surtout de sa profondeur.

La partie de la liaison entre la gare de Montbartier et la zone d'activités, va s'insérer dans la frange sud de la forêt domaniale d'Agre. Il est possible que cet aménagement :

- Crée des difficultés de circulation pour la petite faune (amphibiens par exemple) mais aussi pour la grande faune aux endroits à fort déblai.

Il est prévisible que ces aménagements en frange puissent impacter ce milieu à forte valeur écologique. Ce nouvel obstacle pourrait limiter la transition des populations animales entre la forêt et les milieux ouverts que sont les cultures et les friches.

De plus, la gestion des matériaux de décaissement doit être réfléchi à l'avance étant donné les volumes mis en œuvre.



- Accroît la sensibilité paysagère et fragilise l'attrait du secteur pour les randonneurs et autres « amoureux » de nature et notamment de la Forêt d'Agre.

Mesures envisagées

Une réflexion devra s'engager sur la nécessité de créer des passages faune (sous la voie pour « les petites tailles », au-dessus pour la plus grande faune...).

Réflexion à coupler avec le franchissement par le sentier de randonnée.

➤ Impact de l'exploitation de carrière

En admettant l'ouverture de carrières et d'installations nécessaires à la mise en valeur des ressources naturelles dans un secteur délimité AOC « Fronton » et occupé par une exploitation d'1,80 ha de vignes productrices d'appellation, la commune risque de dénaturer définitivement le terroir d'appellation.

Le développement économique implique aussi un approvisionnement normal en matériaux des différentes branches d'activités dans les conditions acceptables de l'économie.

Suite aux observations de l'INAO, la commune a classé le secteur agricole en laissant la possibilité de créer une carrière si l'ensemble des autorisations et des accords étaient obtenus lors du dépôt d'autorisation de la carrière.

L'activité d'extraction de matériaux se trouve donc en concurrence avec la production d'appellation d'origine contrôlée. La diversité et la gestion équilibrée de l'espace est ainsi garantie.

3.2. Effets et mesures en faveur de la ressource en eau

➤ Incidence sur les eaux souterraines

Étant donné la faible importance de la nappe phréatique sur la commune de Montbartier, cette ressource n'est pas utilisée pour l'alimentation en eau potable et est peu utilisée pour l'irrigation. L'urbanisation de nouveaux espaces autour de Montbartier ne devrait pas impacter la nappe. En ce qui concerne la future zone logistique, le type d'entreprise présente est généralement faible consommatrice d'eau. Ainsi, il ne devrait pas y avoir d'impact notable sur la ressource en eau (pompage, forage...) ni même sur la qualité des eaux souterraines.

➤ Mesures pour compenser les effets de l'imperméabilisation pour limiter le risque inondation et préserver la ressource en eaux superficielles

L'urbanisation de ces nouvelles zones entraînent une augmentation de l'imperméabilisation des sols qui ont actuellement un usage agricole ou naturel (bois...). Cette imperméabilisation pourrait engendrer une augmentation des eaux de ruissellement qui satureraient le chevelu actuel de fossés et de ruisseau provoquant des inondations localisées.

De plus, ces eaux de ruissellement pourraient être chargées en polluants (tel que les hydrocarbures, les matières en suspensions...) et pourraient entraîner une baisse de qualité des petits cours d'eau présents sur ces zones qui sont les ruisseaux du Rieutord et du Vergnet (affluent du Tarn).

Les orientations du PLU prévoient l'implantation d'espaces publics qui peuvent participer aux mesures compensatoires en étant aménagés par des bassins de rétention aériens ou enterrés. Ces espaces pourront avoir un rôle régulateur pour stocker les eaux de pluie lors de gros orages.

Les concepteurs d'opération d'aménagement ou les futures pétitionnaires devront positionner leur démarche en faveur de la qualité environnementale.

L'aménagement de chaque zone urbanisée ou à urbaniser devra prévoir des espaces verts diminuant le phénomène d'imperméabilisation des sols en retenant et ralentissant le ruissellement pluvial. Ces solutions se voudront intégrées au paysage et auront pour objectif qu'aucune goutte tombée sur la zone n'en franchisse les limites. La réflexion sur le ruissellement pluvial aura un impact fort sur les compositions et l'aménagement des quartiers. Ces eaux seront collectées, stockées et éventuellement traitées.

Pour réduire les surfaces imperméables et faciliter les infiltrations, les bâtiments au sein des zones 1AUe et 1AUx auront une emprise au sol limitée.



Pour l'ensemble des zones à vocation économique, il y a obligation que les eaux des parkings et des voiries, chargées d'hydrocarbures, soient épurées par digestion bactérienne dans des bacs plantés de roseaux.

Une étude de la gestion des eaux pluviales est obligatoire pour les opérations d'aménagement supérieure à 1 hectare au titre du Code de l'Environnement.

Avec le tracé de la future liaison ferrée, un ruisseau temporaire devra être dévié.

⇒ Préconisations et mesures pour la collecte de l'eau

- ✓ La gestion de l'eau doit être garantie pour toutes les nouvelles opérations. La gestion du cycle de l'eau doit être améliorée sur le territoire communal par :
 - Une limitation de l'imperméabilisation des surfaces
 - Une meilleure rétention, réinfiltration ou récupération pour des usages appropriés des eaux de pluie.

Ainsi, les eaux de toiture pourraient être récupérées, filtrées puis réinjectées dans les sanitaires ou dans l'entretien des espaces verts.

Les sols revêtus pourraient être plus perméables pour faciliter l'infiltration des eaux de pluie si aucun risque de pollution est avéré.

- ✓ Au niveau du projet de la zone logistique, une étude hydraulique sera réalisée dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC afin de répondre aux exigences de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 et du décret du 29 mars 1993.
L'objectif de cette étude sera bien sûr de limiter le débit des eaux pluviales en aval des zones imperméabilisées, mais aussi de réduire l'impact sur la qualité des eaux conformément au SDAGE.
- ✓ A l'échelle communale, et afin de limiter les effets néfastes de l'imperméabilisation lors de l'urbanisation, il paraît indispensable de réaliser un schéma directeur d'assainissement des eaux pluviales. Cet outil d'aménagement et de gestion permettrait de définir les règles applicables en matière de gestion hydraulique des eaux pluviales. Le but est de recourir le plus possible à des systèmes alternatifs tel que les bassins de rétention ou d'infiltration, les noues, la réutilisation des eaux...
- ✓ Les sols revêtus devront être strictement limités (voies, aire de stockage, stationnement...). L'usage et l'intérêt de ces revêtements devront être définies. Des revêtements plus perméables pourraient être privilégiés pour faciliter l'infiltration des eaux de pluie si aucun risque de pollution est avéré.



3.3. Impacts et mesures sur la faune et la flore

3.3.1. Impacts sur les milieux naturels

➤ Les sites prévus pour le développement urbain de Montbartier

	Zone d'activité (ha)	Culture (ha)	Maraîchage (ha)	Vigne (ha)	Bois (ha)	Friche (ha)	Bâti (ha)	Plan d'eau (ha)	TOTAL (ha)
Lieux-dits : Maynets, Catous, Baragnon	-	29	-	-	8	4	1	-	42
Lieux-dits : Maffrot, La Vayse	-	1	-	-	1,5	2	-	-	4,5
Lieux-dits : Puntos	0,5	2	-	-	-	-	-	-	2,5
Lieux-dits : Tourret	-	9,5	-	-	2,5	1	-	-	13
TOTAL	0,5	41,5			12	7	1		62

Les futurs sites urbains sont principalement agricoles et cultivés. Sur un total de 62 ha, environ 42 ha sont à vocation agricole. D'autre part, ces secteurs sont peu mités (1ha).

➤ Consommation de la zone logistique

Les surfaces envisagées pour le pôle logistique ainsi que leur occupation ou leur usage antérieur et leur classement dans le document d'urbanisme sont présentés dans le tableau ci-dessous :

	Classement du document d'urbanisme		Surface et occupation des sols							
	Terrain concerné par l'urbanisation du pôle logistique (ha)	Terrain actuellement classé pour l'activité économique (ha)	Zone d'activité ouverte (ha)	Culture (ha)	Maraîchage (ha)	Vigne (ha)	Bois (ha)	Friche (ha)	Bâti (ha)	Plan d'eau (ha)
Montbartier	283 (2AUf)	283 (2AUf)	0	194	6	34	22	14	4	9
Labastide-Saint-Pierre	134 dont 28 (AUx), 106 (A)	28 (AUx)	28	75	4	6	5	10	5	1
Campsas	56 dont 10 (2AUx) 1 (Na) 45 (A)	10 (2AUx)	0	50	-	-	2,5	2,5	1	-
TOTAL	473	321	28	319	10	40	29,5	26,5	10	10

Afin de mener à bien le projet de zone logistique, il faudrait reclasser environ 152 ha, ces zones représentent :

- 106 ha en zone A (Agricole) sur la commune de Labastide-Saint-Pierre,
- 45 ha de zone A et 1 ha de zone Na sur la commune de Campsas.



Les surfaces agricoles (culture, maraîchage, vigne) représentent la majeure partie de la future zone logistique pour un total de 369 ha. Les 26 ha de friches démontrent l'état de déprise agricole du secteur.

Sur la commune de Montbartier, la zone logistique (Zone 2AUf du PLU de 283 ha) consommera principalement des espaces agricoles (234 ha dont 34 ha de vigne).

La zone d'activités de Lauzard sur la commune de Labastide-Saint-Pierre développe une surface d'environ 28 ha avec une réserve d'environ 100 ha supplémentaires.

Enfin, le projet de zone d'activités concerne environ 10 ha sur la commune de Campsas. La surface totale de la zone logistique approchera les 400 hectares.

➔ L'artificialisation du milieu naturel

L'effet global d'un tel projet d'aménagement est l'artificialisation du milieu naturel :

- * modification du régime hydraulique des eaux de surface et des eaux souterraines,
- * destruction et / ou imperméabilisation des sols,
- * destruction de végétation naturelle,
- * perte de milieu de vie pour les espèces animales,
- * modification du paysage : passage du rural-agricole vers de l'urbain-zone d'activités.

Ce type d'impact peut être resitué au niveau national par les éléments suivants issus des publications de l'Institut Français de l'Environnement (IFEN).

En France, les paysages agricoles, forestiers et naturels prédominent. Entre 1990 et 2000, 2% du territoire ont changé de mode d'utilisation.

Les paysages urbains ont progressé de manière significative, alors que les prairies et les territoires agricoles hétérogènes comme le bocage ont régressé. Ces changements touchent les paysages et le cadre de vie, ils concernent aussi les habitats de la faune et de la flore.

En 2004, les surfaces artificialisées occupent 8% du territoire métropolitain : les routes et parking, 38% ; les surfaces non bâties (chantiers, pelouses), 36% ; les espaces bâtis, 26%.

Entre 1982 et 2004, les surfaces artificialisées ont augmenté de 43 %, au détriment des zones agricoles et naturelles. Au cours de la même période, la population a augmenté de 11%.

Parallèlement lorsqu'on s'intéresse aux oiseaux communs en tant que bio-indicateurs on constate que leurs populations diminuent globalement depuis 1989 : la tendance générale d'évolution des 65 espèces suivies est de - 7%.

La situation est variable selon les espèces : recul pour les espèces agricoles et forestières, stabilisation voire augmentation pour les espèces généralistes et caractéristiques des milieux bâtis. L'union européenne a pour objectif de stopper la perte de biodiversité à l'horizon 2010.

Espèces spécialistes des milieux agricoles (21) :

Buse variable, Faucon crécerelle, Perdrix rouge, Perdrix grise, Faisan de Colchide, Caille des blés, Huppe fasciée, Alouette des champs, Alouette lulu, Pipit farlouse, Bergeronnette printanière, Fauvette grisette, Tarier pâtre, Tarier des prés, Pie-grièche écorcheur, Corbeau freux, Choucas des tours, Linotte mélodieuse, Bruant jaune, Bruant zizi, Bruant proyer.

Espèces spécialistes des milieux forestiers (18) :

Pic épeiche, Fauvette mélanocéphale, Pouillot de Bonelli, Pouillot siffleur, Pouillot véloce, Pouillot fitis, Roitelet huppé, Roitelet triple-bandeau, Sittelle torchepot, Grimpereau des jardins, Troglodyte mignon, Grive musicienne, Rouge-gorge familier, Mésange huppée, Mésange noire, Mésange nonnette, Grosbec casse-noyaux, Bouvreuil pivoine.

Les espèces soulignées sont présentes sur le territoire communal et notamment la future zone logistique. L'aménagement de la commune représente donc bien un enjeu en terme de biodiversité. En effet, les projets d'urbanisation entraîneront la destruction de boisements, de friches, landes, haies et de lieux plus anthropisés mais accueillant des espèces sauvages : vignes, parcs et jardins, vieilles bâtisses.



3.3.2. Mesures prises ou à prendre pour la création-protection d'une trame verte

➤ Protection d'une trame verte ou d'un corridor écologique

En réponse à ce projet d'ampleur à proximité de la Forêt d'Agre, la commune se doit de protéger un corridor écologique. En classant des zones en A et N dans son PLU la commune souhaite préserver ces espaces pour les raisons évoquées ci-après :

En créant un zone A et N sur son territoire communal, la commune souhaite conserver et/ou de créer une trame végétale minimum à base d'espèces locales afin d'atteindre plusieurs objectifs :

- ✗ conservation d'une diversité végétale pour elle-même ;
- ✗ conservation de milieux de vie variés pour la faune sauvage ;
- ✗ conservation-crédation de cheminements pour la faune afin de permettre les échanges avec les milieux voisins (zone perméable pour la faune) ;
- ✗ favoriser la régulation des eaux pluviales ;
- ✗ faciliter l'intégration paysagère de l'ensemble dans son environnement et créer une qualité paysagère interne.

La mise en place de cette trame végétale est l'élément clef pour minimiser les impacts d'un tel aménagement sur le milieu naturel.

Son intégration dans le projet communal et au sein des futures opérations d'aménagement dès l'esquisse des principes d'aménagements est le meilleur gage de réussite.

Mais cette réussite ne peut être atteinte sans beaucoup de sérieux et d'attention dans les étapes suivantes : transcription dans les documents d'exécution, choix des entreprises de terrassements, des entreprises « espaces verts », suivi terrain du chantier, coordination entre les différentes entreprises et tout ceci aux différentes étapes successives d'aménagement.....

Mesure 1 : Conservation des formations boisées existantes :

Dans le PLU, la quantité de boisements est conservée ainsi que quelques friches arborées. En effet, les espaces boisés classés présents sur les communes de Montbartier et Labastide-Saint-Pierre compris entre l'emprise de la zone logistique et le village sont protégés.

Les masses boisées importantes sont ainsi obligatoirement conservées, les masses boisées « secondaires » pourront être conservées ou « déplacées » : celles qui ne pourront finalement être conservées pour des impératifs d'organisation peuvent être quantifiées et remplacées par des surfaces ou linéaires équivalents.

Les autres bois non protégés pourront être conservés dans la mesure du possible afin de participer à l'aménagement paysager des différents espaces de développement urbain.

De plus, il apparaît judicieux de maintenir une bonne partie des formations linéaires (haies...). Elles devront être choisies en fonction de leur nature (ensemble d'arbres âgés en général) et/ou de leur position pour créer un lien judicieux avec d'autres formations voisines.

La SNCF devra étudier la possibilité de reboiser les parcelles acquises le long de la future ligne ferroviaire afin de compenser le déboisement

Après la réalisation de la desserte ferroviaire, la commune envisage de modifier son PLU afin de protéger les franges boisées. Ces nouveaux espaces boisés classés réduiront ainsi l'effet de coupure de cette infrastructure. La surface déboisée sera donc assez compensée.

Ce reboisement permettra de conserver la zone de frange entre la forêt d'Agre et les zones anthropiques (surface cultivée, bourg...)



Mesure 2 : Compléter le réseau végétal existant par un réseau végétal d'envergure :

Cet ensemble basé sur l'existant doit être complété par un réseau végétal d'envergure répondant à 3 critères :

- × **une bande végétalisée le long de l'autoroute, à l'est de la zone logistique** : elle permettra de gérer la relation paysagère avec l'autoroute, de « récupérer » les animaux traversant l'autoroute par les passages inférieurs et de leur permettre une circulation nord-sud mettant en relation la forêt d'Agre avec le Rieutort ;
- × **une bande végétalisée à l'ouest de la zone logistique et une continuité de bois entre le village**: elle permettra de gérer la relation paysagère avec la zone agricole et d'insérer la liaison ferrée interne à la zone, de « récupérer » les animaux traversant la zone par les « traverses végétales » et de leur permettre de transiter en « douceur » vers la zone agricole ouest ou de circuler sur un axe nord-sud mettant aussi en relation la forêt d'Agre avec les boisements plus au sud ;
- × **des traverses est/ouest et le long de certains axes** : favoriser les haies et le développement végétal le long des structures linéaires existantes (ruisseau, route, haie) ou à venir (voies) ; elles permettront de relier les deux bandes précédentes au canal et de faciliter et canaliser la circulation de la grande faune ; elles pourront également servir de limites aux lots accueillant des types d'entreprise différents.

Mesure 3 : Une végétation à base d'espèces locales pour créer un véritable milieu de vie:

Ces espaces servent d'écrin aux aménagements, de lieux de circulation pour la grande faune mais aussi de milieux de vie pour la faune et la flore locales : **la végétation sera donc impérativement et exclusivement constituée d'espèces locales.**

Ces espèces seront soit celles laissées en place, soit issues de la recolonisation naturelle, soit issues des plantations.

Les aménagements à base d'essences horticoles seront réservés pour l'intérieur des lots privés, et dans l'idéal uniquement aux abords immédiats des bâtiments.

Les essences utilisables peuvent être : des Chênes (Quercus), des Hêtres (Fagus sylvatica), des châtaignés (Castanea sativa), des Sureau noirs (Sambucus nigra), de l'Aubépine (Crateagus), des Robiniers (Robinia pseudoacacia) ou quelques Noisetiers (Corylus)...

Mesure 4 : Caractéristiques des bandes végétalisées et des traverses :

Ces ensembles ne devront pas toujours être clôturés mais devront constituer des espaces collectifs communicants entre eux.

Ces bandes végétalisées devront avoir une largeur moyenne non uniforme.

- × Leur largeur pourra varier en fonction des contraintes ponctuelles sans jamais être inférieures à environ 8-10 mètres ;
- × La végétation sera une alternance de :
 - ✓ plantation d'arbres de haut jet ;
 - ✓ plantation mixte d'arbres de haut jet et d'arbustes ;
 - ✓ plantation d'arbustes ; et à chaque fois en linéaire ou en bouquet ;
 - ✓ friches laissées à la recolonisation naturelle avec entretien par gyrobroyage tout les 3/4 ans pour laisser se développer un stade arbustif ;
 - ✓ bandes enherbées entretenues annuellement (1 à 2 fauche maximum).



Mesure 5 : Conservation- création de landes ou friches :

En plus de celles qui seront incluses dans les bandes Est et Ouest décrites précédemment, il est proposé d'en conserver, ou d'en installer, en deux endroits :

- ✓ dans la zone tampon avec la forêt d'Agre ;
- ✓ autour du plan d'eau face à l'échangeur de l'autoroute.

Elles feront l'objet d'un entretien approprié (fauche 1 à 2 fois par an maximum pour les formations herbacées, gyrobroyage tous les 4/5 ans pour les landes). L'objectif est de diversifier les formations pour favoriser la biodiversité. D'un point de vue paysager, ce seront des formations qui ne ferment pas la vue mais laissent à voir ce qui est au delà.

3.3.3. Mesures prises ou à prendre pour la faune terrestre

L'ensemble des mesures décrites précédemment s'adresse entre autre à la faune : minimiser et compenser en partie la perte de milieux de vie, minimiser l'effet barrière à la circulation de la faune. D'autres mesures plus ciblées peuvent être prises.

Mesure 1 : Les bâtiments anciens :

Quelques bâtiments au sein de la future zone logistique, qui seront probablement voués à la démolition, pourraient être conservés pour servir de gîte à certaines espèces (Chauves-souris, chouette effraie, hirondelles,..) tout en étant éventuellement aménagés en rez-de-chaussée pour des espaces collectifs. En effet les anciennes constructions présentent en général plus de capacité d'accueil pour la faune que les bâtiments techniques actuels (murs en briques, toits en tuile).

Mesure 2 : La zone tampon avec la forêt d'Agre :

La forêt d'Agre est le milieu voisin le plus riche et un certain nombre d'espèces utilise à la fois la forêt et les milieux avoisinants pour effectuer tout leur cycle de vie annuel. Cela est particulièrement vrai pour certains oiseaux (zone de chasse à l'extérieur de la forêt) et pour les batraciens (reproduction dans des mares périphériques). De façon à préserver ces échanges et créer une zone de transition en douceur entre les projets d'urbanisation et la forêt, une zone tampon au sud de la forêt doit être mise en place. Les principes de son aménagement sont :

- ✓ la préservation des bois et haies existants,
- ✓ la mise en place de friches, de bandes végétalisées Est et Ouest,
- ✓ la création éventuelle d'une mare (bassin de rétention),
- ✓ -l'inconstructibilité de cette bande.

Cette zone tampon protégera la forêt et améliorera la qualité environnementale aux abords du village.

Mesure 3 : Les passages faune sous l'autoroute et le long de la connexion ferrée :

L'autoroute constitue une barrière importante dans les échanges de faune d'autant plus qu'aucun passage spécifique n'a été aménagé. Cependant certains franchissements routiers ou de ruisseaux sont utilisés par la faune.

Afin de ne pas stopper ces itinéraires la trame végétale devra être conçue de telle sorte qu'elle prolonge vers l'intérieur de la future zone logistique ces passages : ruisseau du Vergnet, passage chemin agricole à Péré, ruisseau du Rieutort. Cette mise en place de continuités est essentielle pour la faune locale.

Le long de la desserte ferroviaire des tunnels et des couloirs devront être aménagés facilitant les mouvements entre la forêt d'Agre, ses franges et les espaces ruraux de Montbartier.



3.3.4. Les mesures spécifiques pour les milieux aquatiques et humides

Mesure 1 : Les ruisseaux :

Ils seront pour la plupart conservés en place : du sud au nord, le Rieutort, le Mazasse, le Vergnet et le Frapaou. Le Mazasse pourra éventuellement soit être conservé, soit déplacé en fonction des aménagements retenus. Si certaines portions de cours doivent impérativement être déplacées, il faudra recréer un véritable lit et planter les berges (préconisations à établir si nécessaire dans le dossier réalisation).

Le Rieutort : La végétation riveraine sera conservée, elle est suffisamment fournie. De plus une bande de 8 m environ, en rive gauche sera préservée de toute construction pour respecter la zone d'expansion des crues. Cette zone sera entretenue en friche herbacée ou arbustive.

Le Vergnet : Sa ripisylve sera confortée sur la berge et seront conduits en friche herbacée ou arbustive. Les traversées d'infrastructure devront être aménagées de telle sorte qu'elles ménagent une bande enherbée d'au moins 3m de part et d'autre du ruisseau sous l'ouvrage de franchissement.

Le Mazasse : dans le cadre de sa conservation, la végétation gagnerait à être renforcée, la colonisation naturelle sera certainement suffisante ;

Le Frapaou : il constitue une limite nord, une bande végétalisée le lien entre celle de l'autoroute et la forêt d'Agre.

Mesure 2 : Les mares et zones humides :

Les mares seront aussi conservées ou recrées afin de préserver des zones propices aux batraciens notamment et au développement de la flore hydrophyte et héliophyte.

Mesure 3 : Les fossés :

Les autres zones humides représentées par les fossés, les flaques temporaires, les zones d'hydromorphie seront en partie détruites ; certaines se recréeront naturellement. Mais pour limiter ces pertes le réseau principal de récupération des eaux pluviales sera constitué de fossés enherbés. Les bassins d'écêtement des orages pourront aussi servir de milieux de substitution aux actuels fossés agricoles.

3.4. Effets sur le paysage et les mesures associées

Les modifications du paysage urbain ou rural seront notables au niveau du bourg de Montbartier et de la future zone logistique.

3.4.1. Changement de nature

Les sites concernés par les futurs développements urbains seront donc, complètement restructurés. D'un paysage agricole et boisé, le changement d'affectation et d'ambiance va déboucher sur un paysage boisé et urbanisé.

➤ **Le village de Montbartier**

La densification du bourg, les aménagements de voiries (trottoir, alignement...) et des espaces publics permettront une meilleure identification du village et de son centre. Les futurs développements urbains s'intégreront d'autant plus facilement dans cette nouvelle aire urbaine mieux identifiée.

Ces nouvelles zones d'urbanisation devront être composés avec un souci d'intégration paysager afin de garder une unité urbaine claire.

➤ **La future zone Logistique**

L'implantation de la zone logistique entraînera une nouvelle identité du site. Ce secteur initialement rural va peu à peu s'urbaniser en continuité de l'aire urbaine de Montauban. Cette zone logistique prolonge le développement urbain des communes de Bressols et Labastide-Saint-Pierre le long de la RD 820.



Pour la partie Nord, plus agricole, cette transformation pourra être perçue de façon positive ou négative selon le degré d'intégration des nouveaux bâtiments. Les objectifs en terme de protection des boisements et la mise en place de bandes paysagères en limite de la zone, sur les axes et le long de la future connexion ferrée permettront toutefois d'atténuer ce risque.

La transition avec l'espace agricole à l'ouest doit être particulièrement qualitative en terme d'aménagement paysager.

Pour la partie Sud où l'ambiance est plus urbaine et industrielle avec la zone d'activités de Lauzard sur la RD 820, la transition sera plus nuancée. L'ambiance urbaine va être renforcée mais de manière qualitative avec un réaménagement de la voie.

Comme sur la partie Nord, les prescriptions paysagères devraient atténuer l'impact de l'urbanisation et le boisement des limites de la zone être particulièrement qualitatif.

Par rapport à l'axe autoroutier, les principes d'aménagement retenus et la qualité des implantations recherchées devront permettre une perception qualitative et homogène du site.

3.4.2. Mesures mises en place

Pour réussir l'intégration des projets dans leur environnement, plusieurs choix ont été faits :

Mesure 1 : La réalisation d'une trame végétale forte

Cette mesure ne masque pas mais accompagne les éléments structurants du PLU. Il s'agit d'accompagnement végétal situé sur les espaces de transition comme les limites d'opération d'aménagement, ou de plantations suivant les axes routiers, la liaison ferrée ou les limites de macrolots. Chaque aménagement paysager spécifique sera connecté à un ensemble constituant un réseau de plantations identitaires.

La limite Ouest de la zone logistique devra être plantée d'arbres de hautes tiges sur une bande de 15 mètres minimum pour reprendre les caractéristiques de boisements existants depuis la plaine agricole, à commencer par la forêt d'Agre. Une bande agricole de plus d'un kilomètre isole le village de la future plate forme logistique.

Les axes routiers devront incorporer des alignements d'arbres et parfois des bandes végétalisées de 4 mètres à 6 mètres suivant le type de voie.

Les limites de la trame végétale pourront s'appuyer parfois sur le réseau hydrographique, dans ces cas là, le végétal viendra s'appuyer sur la ripisylve des cours d'eau afin de renforcer le cadre naturel.

Les abords de l'autoroute accueilleront un aménagement végétal diversifié sur un espace linéaire de 30 mètres en moyenne. Il se composera de friches herbacées ou arbustives, de boisements et de prairies pour permettre le passage de la faune. Ces aménagements seront particulièrement soignés autour des ruisseaux et du bassin de rétention de l'autoroute.

Enfin les boisements existants devront être préservés ou replantés suivant leur importance avec des essences locales de même nature.

Le règlement de la future zone logistique devra inciter ou obliger la végétalisation des espaces libres. Ainsi, il serait intéressant de :

- réaliser des engazonnements,
- réaliser des plantations en bosquet avec des essences typiques de la forêt d'Agre,
- limiter voire interdire les stockages extérieurs,
- inciter la végétalisation des clôtures,
- réaliser des bâtiments qui s'intègrent au mieux dans leur environnement : volumes, couleurs, matériaux, ...,
- limiter les surfaces imperméabilisées : utilisation de matériaux filtrant pour les voiries et parking des VL, plantation d'arbres (ombrage...)
- ...



Les espaces publics devront aussi intégrer cette dimension paysagère.

Les alignements d'arbres seront implantés le long des axes secondaires desservant l'ensemble de la plate-forme.

Mesure 2 : Ménager la transition avec la forêt d'Agre

La future zone logistique devrait conserver un « espace tampon » d'environ 150 mètres avec la forêt d'Agre. Cette zone ne pourra pas être bâtie et des friches seront mises en place. Les excroissances boisées de la forêt d'Agre devront être maintenues.

Dans ce même esprit, la RD 77 pourrait être également modifiée pour atténuer l'impact des déplacements en bordure de la forêt.

Mesure 3 : La connexion ferrée :

Elle sera de la même manière accompagnée d'une trame végétale forte, qui a pour objet, d'intégrer au mieux cette infrastructure au sein de la zone logistique, sur la plaine agricole et au Nord de l'urbanisation de Montbartier. Cet aménagement ferré devra être le moins invasif possible par rapport aux boisements de la forêt d'Agre qu'il va devoir traverser en partie.

Sur les parcelles non boisées acquises pour la réalisation de la voie, une politique de plantation d'essences typiques de la forêt d'Agre sera entreprise.

La future liaison ferrée située au Nord du bourg aura un faible impact visuel, car elle sera insérée dans un écrin de végétation. Ainsi aucune vision directe ne sera possible entre le village et la liaison SNCF.

4. Incidence et mesures des dispositions du PLU sur l'environnement urbain

4.1. Les impacts sur les occupations humaines et mesures associées

4.1.1. Incidence et mesures du PLU sur le bâti existant

Hormis le projet de zone logistique, les principaux projets du PLU ne menacent aucune construction existante.

Les effets de la zone logistique pourrait être la destruction de la majorité des bâtiments situés sur le site. Il pourrait s'agir d'une vingtaine d'habitations isolées et du hameau des Graves qui comprend une dizaine de maisons dans le périmètre de la zone 2AUF. Les études complémentaires sur l'aménagement de cette zone 2AUF devraient le préciser.

Le fuseau de la connexion ferrée jusqu'à la zone n'affecte directement aucune habitation. Toutefois, une maison de caractère est localisée à environ 100 m au Nord au lieu-dit « Braguets ».

Le château situé au Sud sur la commune de Campsas pourrait être préservé et intégré à l'aménagement de la zone, s'il peut être reconverti pour des activités économiques.

Dans la zone de la future zone logistique le bâti est principalement composée d'habitations individuelles ou de corps de fermes. Le bâti est réparti de la façon suivante :

	Habitation individuelle	Corps de ferme
Montbartier	15	5
Labastide Saint Pierre	10	4
Campsas	3	1
TOTAL	28	10

38 bâtiments ou habitations sont inscrites dans la zone d'étude de la future zone économique.



Par rapport à l'habitat situé aux alentours, l'autoroute qui marque une rupture urbaine forte entre le site et les secteurs urbanisés à l'Est limite très fortement les impacts sur l'habitat présent dans ces zones.

Pour la partie à l'Ouest du site de la zone 2AUF, une attention particulière devra être portée sur la limite. Une bande végétale importante devra être implantée pour mettre en place un espace de transition. Ceci permet de réduire de manière conséquente l'impact visuel et auditif envers les habitations isolées situées non loin du périmètre du projet.

Ces habitations représentent une vingtaine de constructions situées dans une bande de 500 mètres à partir de la limite extérieure de la zone.

4.1.2. Incidence et mesures du PLU sur l'habitat

Le développement économique initié par cette zone logistique aura un impact sur le développement de l'habitat au sud de l'agglomération de Montauban. Ces territoires et notamment Montbartier présente une bonne capacité d'équipements pour accueillir ces nouveaux arrivants potentiels.

La proximité de l'habitat avec ces nouveaux emplois limitera les déplacements et ainsi les pollutions et les nuisances.

Le développement de cette zone à vocation économique et logistique est créateur d'environ 1 000 emplois. Ces créations d'emplois auront un effet moteur sur le développement économique et résidentiel des communes voisines (1 000 logements maximum). Les zones à urbaniser autour du bourg de Montbartier notamment, mais aussi de Campsas et Labastide-Saint-Pierre ont l'opportunité de proposer :

- des logements de type locatifs ou d'accession à la propriété,
- de nouveaux services...

Les hypothèses de capacité d'accueil des zones constructibles sur la commune de Montbartier, démontrent qu'il est possible d'envisager la construction d'environ 480 logements supplémentaires. Ainsi, la commune de Montbartier pourrait potentiellement répondre à 50 % des nouvelles demandes en logement engendré par le pôle logistique.

4.1.3. Incidence et mesures du PLU sur les voies de communications

⇒ Impact sur le trafic routier et les déplacements

Le développement urbain aux environs du bourg entraînera obligatoirement une augmentation du trafic routier sur les voiries communales. L'augmentation sera sensible sur le bourg avec la construction des nouvelles habitations mais surtout sur les axes secondaires tels que la RD 50 ou quelques chemins communaux.

En revanche, le trafic induit par la future zone logistique devrait avoir un impact limité sur les voies communales. La plate-forme logistique va engendrer un important trafic de véhicules légers liés aux salariés (environ 1000 emplois). Afin de limiter ce trafic supplémentaire gourmand en énergie fossile et impactant la qualité de l'air, un réseau de transport en commun devrait être développé.

Ce réseau de transport devra relier les principales agglomérations comme Montauban et les communes voisines de la plate-forme afin d'assurer un service cohérent pour les usagers en terme de desserte et de cadence. Cette réflexion devra aussi intégrer les transports en commun existants, tel que la liaison avec la gare SNCF de Montbartier, la ligne de bus de Caussanel-Labastide-Saint-Pierre, mais aussi dans le futur, la gare TGV.



La forte augmentation du trafic poids lourds sera principalement concentrée sur les axes de circulation principaux (RD 820 et A62) capables actuellement de les accueillir. Une réflexion sur l'organisation des voiries et des transports sur la zone logistique et le village de Montbartier doit être engagée dans le cadre du SCOT et de l'intercommunalité.

Les axes secondaires tels que la RD 50, RD 77 ou les chemins communaux totalement inadaptés ne seront que faiblement impactés par la zone logistique.

Toutefois, la nouvelle liaison ferroviaire coupe la RD77 au lieu-dit « La Vaysse ».

La continuité de cette voie devra être recherchée avec une déviation actuelle de son tracé.

L'augmentation prévisible du trafic sur les principaux axes est présentée dans le tableau suivant :

Axes	Trafic actuel		Trafic issu de la zone	
	TMJA	PL	TMJA	PL
RD 820 : Échangeur A62-A20 - Canals	12 078	1 208	3 700	1 200
A20 : Échangeur Bressols - Échangeur A62-A20	35 695	3 926	3 700	1 200
A62 : Échangeur Castelsarrasin A62 - Échangeur A62-A20	22 476	3 146	3 700	1 200
A62 : Échangeur Toulouse A62 - Échangeur A62-A20	40 080	5 210	3 700	1 200

Axes	Évolution du trafic à terme			
	TMJA	PL	Augmentation du TMJA (%)	Augmentation des PL (%)
RD 820 : Échangeur A62-A20 - Canals	15 778	2408	30,6	99,3
A20 : Échangeur Bressols - Échangeur A62-A20	39 395	5126	10,4	30,6
A62 : Échangeur Castelsarrasin A62 - Échangeur A62-A20	26 176	4346	16,5	38,1
A62 : Échangeur Toulouse A62 - Échangeur A62-A20	43 780	6410	9,2	23,0

Sur les axes autoroutiers (A20 et A62) l'augmentation approche les 10 % à 16 % en terme de TMJA et 23 à 38 % de trafic poids lourds. Ces augmentations paraissent importantes, cependant ces axes routiers sont tout à fait adaptés à un tel trafic (2x2 voies).

L'augmentation du trafic sur la RD 820 sera nettement perceptible lorsque la plate-forme logistique sera en fonction. Le TMJA¹² atteindra 30 % de plus et le nombre de poids lourds (PL) atteindra 2 400 véhicules soit 99 % d'évolution. Ainsi la 1 fois 1 voie de la RD 820 atteindrait les limites de saturation.

➤ Impact sur la liaison ferroviaire

Une connexion de la zone logistique à la voie ferrée de Bordeaux-Sète sera réalisée et permettra un transport fiable des marchandises limitant l'utilisation des camions.

La gare voyageur verra également son affluence de voyageurs augmenter avec:

- * Les déplacements domicile-travail assurée par les transport en commun vers Toulouse ou Montauban.

¹² TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel



- ✖ L'arrivée d'employés de la future zone logistique habitant sur les communes disposant d'une gare ferroviaire.
- ✖ L'intérêt d'une plate-forme logistique multimodale est d'offrir plusieurs possibilités de transport aux entreprises, mais aussi de limiter l'utilisation des camions. Le trafic ferroviaire sera de l'ordre de 2 à 4 trains par jours.
- ✖ A long terme, la création de la ligne LGV déléstera la ligne ferrée classique du trafic voyageur et permettra d'augmenter le fret et ainsi d'offrir une meilleure cadence aux entreprises implantées.

➔ Les mesures sur le trafic routier et les déplacements

Mesure 1 : Faciliter les déplacements au sein de l'agglomération

La majorité des orientations d'aménagement a limité les sorties uniques sur les voies départementales de transit existante.

Aujourd'hui, les infrastructures existantes suffisent, cependant la commune a prévu par des emplacements réservés et les orientations d'aménagement des possibilités de contournement d'une partie de la commune.

Toutefois, l'ensemble de la communauté de communes connaît un développement démographique soutenu qui pourrait entraîner quelques désagréments et encombrements sur les voies existantes. Il paraît important qu'une réflexion intercommunale soit menée sur l'adaptation des infrastructures routières par rapport au développement démographique de Montbartier et des communes environnantes.

L'accroissement des véhicules au sein du territoire pourra être compensé et réduit par la mise en place de services de transports collectifs (bus, train) au sein du périmètre du SCOT et en aménageant des cheminements alternatifs.

Ainsi, une nouvelle politique de circulation et de déplacement pourrait être proposée au niveau intercommunal.

Multimodalité : Dans le développement d'alternatives compétitives au transport routier, un rôle clé revient à la multimodalité. Il s'agit d'une condition essentielle pour prévenir et combattre la congestion et la pollution et pour établir un meilleur coût/efficacité dans l'utilisation des ressources énergétiques.

Les nuisances liées aux déplacements :

- Particuliers : il est prévisible de voir la mise en place de navettes de bus afin d'assurer des liaisons avec les gares ou centre-ville.
- Transporteurs : liaison directe (ou quasi-directe) à une gare de péage autoroutière afin de limiter au maximum les circulations sur les réseaux secondaires, limitant ainsi les nuisances auprès des populations environnantes.

En favorisant les modes de déplacements doux par des cheminements piétons reliant le maximum des hameaux et des quartiers entre eux aux équipements les plus structurants, la commune souhaite réduire une partie du trafic communal. .

Mesure 2: Reconstituer une continuité des voies ou chemins

La continuité de la RD 77 et de quelques cheminements existantes a été coupée par la future connexion ferrée.

Une continuité devra être recherchée dans le cadre de la ZAC.

Mesure 3 : Aménager des cheminements cohérents

- ✖ L'insertion du trafic induit par la zone logistique pourrait poser quelques problèmes au niveau de la RD 820. Cette croissance du trafic pourrait créer une insécurité routière. Des carrefours aménagés tels que des giratoires adaptés aux poids lourds devront être installés sur la RD 820 pour permettre une insertion aisée des poids lourds.



- ✱ Une réflexion sur l'organisation des voiries de transport sur la zone logistique doit être engagée. Les voiries à l'intérieur de la zone seront totalement adaptées au trafic des poids lourds. A terme, et en fonction de l'augmentation réelle du trafic, il faudrait également étudier la possibilité d'augmenter le gabarit de la RD 820 entre la zone logistique et la bretelle d'autoroute.
- ✱ Des parkings adaptés aux chauffeurs routiers seront éventuellement à prévoir pour qu'ils puissent se restaurer et éventuellement profiter de différents services. Ces équipements éviteront une diffusion des poids lourds dans les espaces environnants.

4.2. Les impacts sur les activités humaines et les mesures associées

4.2.1. L'activité agricole

Bien que l'activité agricole soit en déprise sur le territoire, l'impact du Plan Local d'Urbanisme sur l'activité agricole est important vu le changement de nature de l'ensemble de ces sites de développement urbain.

Toutefois, afin de maintenir une image cohérente avec le territoire alentour et de suivre les prescriptions de l'étude environnementale, certaines trames agricoles seront maintenues comme des haies bocagères, des friches ou des boisements intéressants.

Certains exploitants impactés plus ou moins par les projets d'urbanisation, pourraient obtenir une compensation foncière ailleurs pour pouvoir poursuivre leur activité :

- soit par une réinstallation complète avec un nouveau siège d'exploitation,
- soit par du foncier à proximité pour compenser l'impact significatif des projets sur leur terre.

Par rapport à la trame agricole située à l'Est de la zone 2AUF, un espace de transition est mis en place afin d'atténuer au maximum l'impact du projet. Il s'agit d'une bande boisée d'arbres de hautes tiges, comprenant un passage continu pour la faune, destinée à mettre en place un effet de masque.

L'activité agricole, en dehors des sites de développement urbain ne devrait pas subir d'impact significatif.

L'aménagement des futurs sites d'urbanisation diminuera d'autant la surface agricole utile (SAU) et la zone AOC de l'aire de Fronton. Notamment au niveau de la future zone logistique et à l'Est du bourg aux lieux-dit « Baragnon », « Catous » et « Maynets ».

Ainsi, environ 270 ha de terres agricoles (culture, maraîchage, vigne) seront supprimés sur la commune de Montbartier. La suppression de la trentaine d'hectares de vigne comprise dans la future zone logistique a été réalisée avec l'accord de l'INAO (Conseil National des Appellations d'Origine) dans le cadre de la consultation des services associés.

Une partie des ces 30 ha est actuellement laissée à l'abandon.

4.2.2. L'activité artisanale et industrielle

Le projet économique porté par le Conseil général est prévu pour entraîner un accroissement très important de l'activité économique.

L'effet attendu est donc positif pour les entreprises situées à proximité, en particulier la zone d'activités de Lauzard qui se retrouvera englobée dans une zone bien mieux identifiée et plus qualitative en terme d'aménagement.

Les zones d'activités situées à l'Est de l'autoroute devraient bénéficier de l'interaction positive induite par l'installation d'un grand projet économique, sans être impactées de manière positive ou négative dans leur fonctionnement, par les futurs aménagements de la zone.



La création de la zone artisanale et d'équipements collectifs de « La Salle » et la future zone logistique apporteront une nouvelle dynamique économique à la commune de Montbartier en terme d'emplois et de nombre d'entreprises.

De plus, l'aménagement de la zone logistique permettra d'optimiser et de retoucher l'aménagement des zones d'activités existantes comme celle de Salcevert, de Lauzard et Bressols ou à venir (zone d'activités de Campsas) dans un ensemble plus cohérent.

Le développement d'une grande plate-forme logistique sera le moyen de requalifier tous ces espaces avec des normes environnementales plus adaptées. Le projet économique de ce territoire (Sud de l'agglomération Montalbanaise) devrait produire un effet moteur pour des aménagements de qualité dans l'ensemble des zones d'activités existantes. Les mesures environnementales (HQE...) dans l'aménagement de zones artisanales deviennent très attractives pour les entreprises.

La concentration des emplois sur un seul secteur rend possible le développement des commodités pour le personnel (restaurant collectif, halte-garderie...).

L'organisation de la plate-forme logistique devra prendre en compte les caractéristiques de l'entreprise TDG Logistics classée SEVESO sur la ZA de Lauzard. Même remarque pour IN VIVO, classée SEVESO, sur la ZA de Tourret par rapport à la future liaison ferrée.

Ce site profite d'un effet de vitrine très attractif le long de l'A62, sur 2,5 km environ et sur la RD 820, sur 2,5 km également. Toutefois, ces espaces fortement visibles devront faire l'objet d'aménagement de qualité afin d'assurer une bonne image du site et d'en réduire son impact.

4.2.3. La chasse, la pêche et le tourisme

➤ La chasse :

Le document d'urbanisme ampute la réserve de chasse obligatoire de l'ACCA de Montbartier de 33ha soit 43 % de sa superficie, et d'une bonne partie de la réserve de perdrix.

- ✘ L'impact est donc important sur la réserve de chasse qui devra obligatoirement être restructurée par : une aide financière à la reconstitution des réserves sur de nouveaux terrains en périphérie des actuels pour compenser la perte de surface (nouveau panneautage,...),
- ✘ l'accompagnement de la réflexion pour repositionner la nouvelle réserve de chasse : une partie de la future zone d'activités peut-elle être mise en réserve en continuité avec l'actuelle ; ou bien agrandir la réserve au nord et au sud, le long de la zone d'activités, pour créer une zone tampon de tranquillité sur toute la bordure ouest.
- ✘ les chasseurs pourront être associés à la gestion de certains secteurs (friches, bande le long de l'autoroute ou bande côté ouest de la zone par exemple) puisque l'objectif de ces secteurs est d'être le plus favorable possible à l'accueil de la faune sauvage.

➤ La pêche :

L'impact sera surtout sensible au niveau du plan d'eau de l'autoroute car après le canal c'est l'un des principaux lieux de pêche. En admettant que la gestion des eaux pluviales de la zone d'activité soit compatible avec le maintien de la qualité biologique du plan d'eau, il faudra réfléchir au type de gestion du plan d'eau : vocation halieutique, vocation de milieu naturel sans prélèvement d'espèces, vocation de bassin régulateur des eaux pluviales,.....

L'intérêt des pêcheurs est de pouvoir continuer à avoir accès au plan d'eau. Cela paraît compatible avec le projet si une vocation collective est donnée aux aménagements périphériques et qu'il n'est donc pas inclus dans un lot privé.

Si le plan d'eau est acquis par l'aménageur, le droit de pêche pourra être rétrocédé à l'association de pêche ce qui assurera une gestion plus durable et surtout facilitera l'intervention de la Fédération Départementale de Pêche, notamment en terme de garderie.



En contrepartie de ce droit de pêche, les pêcheurs pourraient s'engager dans une gestion favorisant les espèces animales et végétales autochtones, ne pas avoir recours à des espèces exogènes, (y compris en matière de poissons !), mettre en place une gestion des prélèvements qui ne nécessite pas le recours à des soutiens de populations artificiels par déversements d'individus : adapter le prélèvement aux capacités du milieu (limiter le nombre de prises, interdire la pêche à partir de certaines portions de berges.....).

➤ Le tourisme

La principale activité touristique liée au canal latéral à la Garonne ne sera aucunement touchée par le projet de développement du fait de leur éloignement. Les qualités patrimoniales et touristiques du canal ainsi que le projet de voie verte seront totalement préservés. De plus, la commune envisage de créer des liaisons douces entre la voie verte et le village.

La randonnée : Les deux sentiers de Petite Randonnée (PR) seront coupés par la future desserte ferrée de la zone logistique au niveau du Chemin rural dit la Barraque et du chemin rural de Braguets.

La continuité des PR devra être assurée suite à la réalisation de la liaison ferrée. La protection des passages doit être étudiée par la SNCF et RFF.

Un passage piéton/vélo devra être aménagé à chaque fois. Peut être pourra-t-on chercher à les combiner avec des passages petite faune ?

Parallèlement à cet impact très concret, il faut évoquer un impact plus flou qui sera celui du changement d'ambiance au sud de la forêt d'Agre, lieu principal de « confrontation » entre la zone d'activités et le tourisme sur la commune. Une des conséquences peut être le report de la fréquentation des randonneurs vers d'autres secteurs de la forêt. Pour minimiser cette tendance, il faut veiller à la bonne intégration de la voie ferrée et à la constitution de la zone tampon déjà évoquée pour la protection de la faune, de la flore et dans les mesures paysagères.

➤ Le patrimoine archéologique

En l'état des données disponibles, la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Midi-Pyrénées indique qu'aucun site ou vestige archéologique n'est connu à ce jour, ce qui n'exclut pas la possibilité de sites non reconnus. La consultation des services archéologiques devra se faire préalablement aux travaux.

4.3. *Les impacts du plan par rapport au bruit*

L'impact sonore est limité sur l'habitat car aucune zone pouvant accueillir des habitations sous l'influence du bruit n'a pas été augmentées de façon significatives. Aucune construction nouvelle ne semble pouvoir se bâtir au sein du périmètre de bruit.

(il détermine les distances à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit ainsi que les niveaux d'isolation acoustique que devront respecter les constructions nouvelles).

L'impact sonore de la liaison ferroviaire de la zone logistique sur les habitations existantes (La Graves et Braguets) et sur les nouvelles zones à vocation d'habitation des lieu-dit « Maffrot » et « La Vaysse » sera très faible en raison d'un trafic peu important (2 à 4 trains maximum par jour).

Les impacts sonores sont à relativiser du fait qu'il s'agit d'un trafic plutôt faible et à petite vitesse étant donné la courte distance jusqu'à la gare (moins de 3 kilomètres).

Les développements urbains compris dans les zones soumises au bruit (infrastructures) ne seront pas destinés à l'habitat. Elles auront principalement une vocation économique et/ou d'équipements collectifs (zone de « La Salle » et la zone logistique).



o Limiter les incidences de la mixité urbaine sur l'environnement sonore

Les orientations du PLU favorisent la mixité urbaine en rapprochant emploi-habitat. Ce choix exige que des mesures tendent à un équilibre entre la diversité et les périodes d'émission des sources sonores soient envisagées : privilégier à proximité de l'habitat, les activités tertiaires et les activités commerciales ne nécessitant pas de livraisons nocturnes ou les activités artisanales n'utilisant pas de matériel bruyant.

D'ailleurs, le règlement spécifie que les constructions à usage d'activités économiques et leurs extensions sont admises sous réserve qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone des lieux avoisinants et qu'elles ne soient source de nuisances pour l'environnement immédiat.

La zone logistique va être la source de pollution sonore inhérente principalement au fait de deux facteurs :

- * la circulation nouvelle induite par l'activité de la zone,
- * les bruits résultants des activités implantées sur le site.

Ces bruits vont venir se rajouter au niveau ambiant. (Proximité autoroute)

Des études acoustiques devront être réalisées dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC. Cette étude devra définir les zones habitées fortement impactées par le bruit et proposer des moyens pour réduire les effets conformément à la réglementation en vigueur.

4.4. Les réseaux

Les futures zones constructibles sont généralement desservies ou à la périphérie des réseaux EDF, le téléphone et l'eau potable.

Le réseau de gaz enterré de GSO coupe le faisceau de la voie ferrée au lieu-dit « La Garrouille » au Nord du bourg de Montbartier.

4.5. Les servitudes

Les projets d'urbanisation sont concernés par les servitudes :

- **I3** : le réseau de gaz enterré affecte :
 - o la voie ferrée au lieu-dit « La Garrouille »,
 - o la zone économique et d'équipements collectifs au lieu-dit « La Salle » à l'Ouest du bourg de Montbartier.
- **I4** : les lignes aériennes EDF de 225 kV Lesquive-Verlaguet et de 63 kV de Beaumont-Dieupentale-La Miroulette traversent la zone logistique en projet (2AUf).
- **A4** : la servitude de libre passage des engins mécaniques au niveau des ruisseaux du Vergnet et du Rieutort longe les lieux-dits « Baragnon » (UB) et « Maynets » (2AU).
- **PPRI** : le plan de prévention des risques inondation concerne la future zone logistique pour les ruisseaux du Vergnet et du Rieutort et les fossés de la zone d'équipements collectifs et économiques (La Salle). La zone rouge du PPRI longe également la nouvelle zone constructible au lieu-dit « Maynets » à l'Est du bourg de Montbartier.

L'aménagement de la zone logistique dans le cadre d'une ZAC prendra en compte les contraintes de chacune des servitudes présentées. Aucune servitude interdit la réalisation du projet.

4.6. Qualité de l'air

Le secteur ne fait pas l'objet d'un suivi de la qualité de l'air ambiant.

Cependant, l'augmentation prévisible du trafic routier notamment au niveau de la zone logistique pourrait entraîner une dégradation de la qualité de l'air.

Cette plate-forme multimodale permettra de réduire l'utilisation des camions au profit de la voie ferrée et donc de limiter la pollution atmosphérique liée aux moteurs thermiques.



Les mesures en faveur de la qualité de l'air

○ Limiter l'étalement urbain pour réduire les déplacements domicile-travail.

En densifiant certaines parties de la commune les déplacements domicile-travail, responsables d'une grande part de la pollution atmosphérique, seront limités. En effet, moins l'agglomération est étalée, moins les déplacements seront susceptibles de s'amplifier et plus la pollution atmosphérique sera contenue.

○ Renforcer la mixité urbaine

C'est un atout, puisqu'elle réduit les déplacements domicile travail alors qu'une spécialisation de l'espace les incite.

4.7. Impacts et mesures envisagées pour compenser ou réduire la consommation d'énergie

La mise en place de la zone économique et le développement urbain entraîneront une augmentation de la consommation d'énergie tel que l'électricité, les hydrocarbures, gaz...

Une réflexion globale sur les besoins en énergie de la zone logistique doit être faite.

Afin d'inscrire la zone dans une démarche de développement durable, cette étude préconise de favoriser dans le cadre des implantations d'entreprises, des procédés de gestion économe en énergie. Les mise en place de capteurs photovoltaïques ou de capteurs solaires en toiture sont vivement recommandées.

Le but est de favoriser ou d'inciter les futures constructions à intégrer le paramètre de l'économie d'énergie. Des paramètres tels que :

- L'utilisation de matériaux isolant de qualité,
- L'orientation des bâtiments,
- La hauteur des constructions,
- La densité (COS),
- L'intégration de la lumière naturelle dans l'architecture des bâtiments,
- Recourir à des énergies renouvelables (le solaire photovoltaïque ou thermique, la géothermie...)
- Construction d'une chaufferie centralisée (bois ou autre...)
- Les zones de chargement des camions seront sorties de l'enveloppe du bâtiment pour permettre des économies de chauffage.

Ces objectifs de gestion de l'énergie devront être appliqués dans le domaine public, afin de jouer un rôle d'entraîneur. Notamment dans le domaine de l'éclairage public, en :

- Utilisant des produits performants et leur programmation (nombre, emplacement, fonctionnement...) dans un souci de maîtrise de l'énergie et des coûts,
- Mettant en œuvre un schéma lumière.

Certaines de ces orientations incitatives pourraient être intégrées dans le règlement du PLU lorsque la zone 2AUf sera ouverte.

4.8. Impacts du projet et mesures envisagées pour collecter et gérer les déchets

Les nouvelles zones à urbaniser devront être intégrées dans le circuit de collecte des ordures ménagères organisé par le syndicat intercommunal de collecte et de traitement des ordures ménagères du Canton de Montech conformément au plan départemental pour les déchets ménagers et assimilés. Le tri des déchets devra être mis en place conformément à l'obligation de valorisation des déchets, inscrit dans la loi cadre du 15 juillet 1975 modifiée par la loi n°92-646 du 13 juillet 1992.



Sur la commune de Labastide-Saint-Pierre, la collecte des ordures ménagères est assurée par le SICTOM des vallées du Tescou et du Tarn. Pour la commune de Campsas, c'est le SIEEOM de Grisolles et de Verdun.

Pour les entreprises qui produiront des déchets dangereux, la loi stipule que tout producteur ou détenteur de déchets est responsable de l'élimination de ses déchets. Leur dépôt ou rejet dans le milieu naturel est interdit. Le détenteur doit en assurer ou en faire assurer l'élimination dans des conditions propres à éviter toute nuisance pour l'environnement.

Ainsi, les déchets dangereux seront consignés dans un registre chronologique de la production, de la réception et de l'expédition. Un Bordereau de Suivi des Déchets Dangereux (BSDD) est établi lors de leur enlèvement conformément au décret n° 2005-635 du 30 mai 2005.

4.9. Impacts du projet et mesures envisagées pour les documents d'urbanisme des communes environnantes

Le projet économique du Conseil Général empiètera sur les 2 communes limitrophes Labastide-Saint-Pierre et Campsas. Ces dernières sont pourvues de documents d'urbanisme qui ont une réglementation incompatible avec l'aménagement d'une zone logistique.

4.9.1.1. Labastide-Saint-Pierre

Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Labastide-Saint-Pierre, approuvé le 30 mai 2003, permet de définir le zonage actuel du secteur étudié pour la future zone logistique.

Les zones sont :

- **Zone AUx** : cette zone est destinée à l'accueil des activités industrielles, artisanales, de distribution ou commerciales ainsi qu'aux activités et constructions annexes qui leur sont liées. Elle est desservie en eau potable. L'assainissement des eaux usées sera non collectif.
- **Zone A** : cette zone correspond à la zone agricole protégée. L'objectif est d'assurer la poursuite de l'exploitation agricole et viticole.

Notons la présence d'un espace boisé classé et d'emplacement réservé le long de l'autoroute A62.

L'aménagement de la zone implique une révision générale (2 ans environ), ou éventuellement une révision simplifiée (6 mois).

4.9.1.2. Campsas

Le PLU de Campsas est en cours d'instruction par les services de l'État et il est prévu les zones suivantes :

- **Zone 2AUx** : cette zone est destinée à l'accueil d'une future zone artisanale.
- **Zone Na** : correspond aux secteurs déjà bâtis, en discontinuité des zones urbaines et de manière éclatée sur le territoire communal, où seule l'extension et les annexes des constructions existantes sont autorisées.
- **Zone A** : correspond aux espaces agricoles de la commune, à valeur économique, patrimonial, agronomique.

La zone est aussi soumise à la protection contre le bruit du décret du 9 janvier 1995 et de l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2000 pour les axes de la RD 820 et de l'A62.

Le PLU de Campsas est arrêté. L'intégration de nouvelles zones, au-delà des 10 ha de la zone 2AUx, implique la retouche du dossier avant approbation, une nouvelle consultation des services associées et une enquête publique (5 mois).





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Zones du PLU de Labastide-Saint-Pierre et Campsas

Commune de Labastide-St-Pierre

Légende

Commune de Labastide-St-Pierre

Zone AUx : cette zone est destinée à l'accueil des activités industrielles, artisanales, de distribution ou commerciales ainsi qu'aux activités et constructions annexes qui leur sont liées. Elle est desservie en eau potable. L'assainissement des eaux usées sera non collectif.

Zone A : cette zone correspond à la zone agricole protégée. L'objectif est d'assurer la poursuite de l'exploitation agricole et viticole.

Commune de Campsas

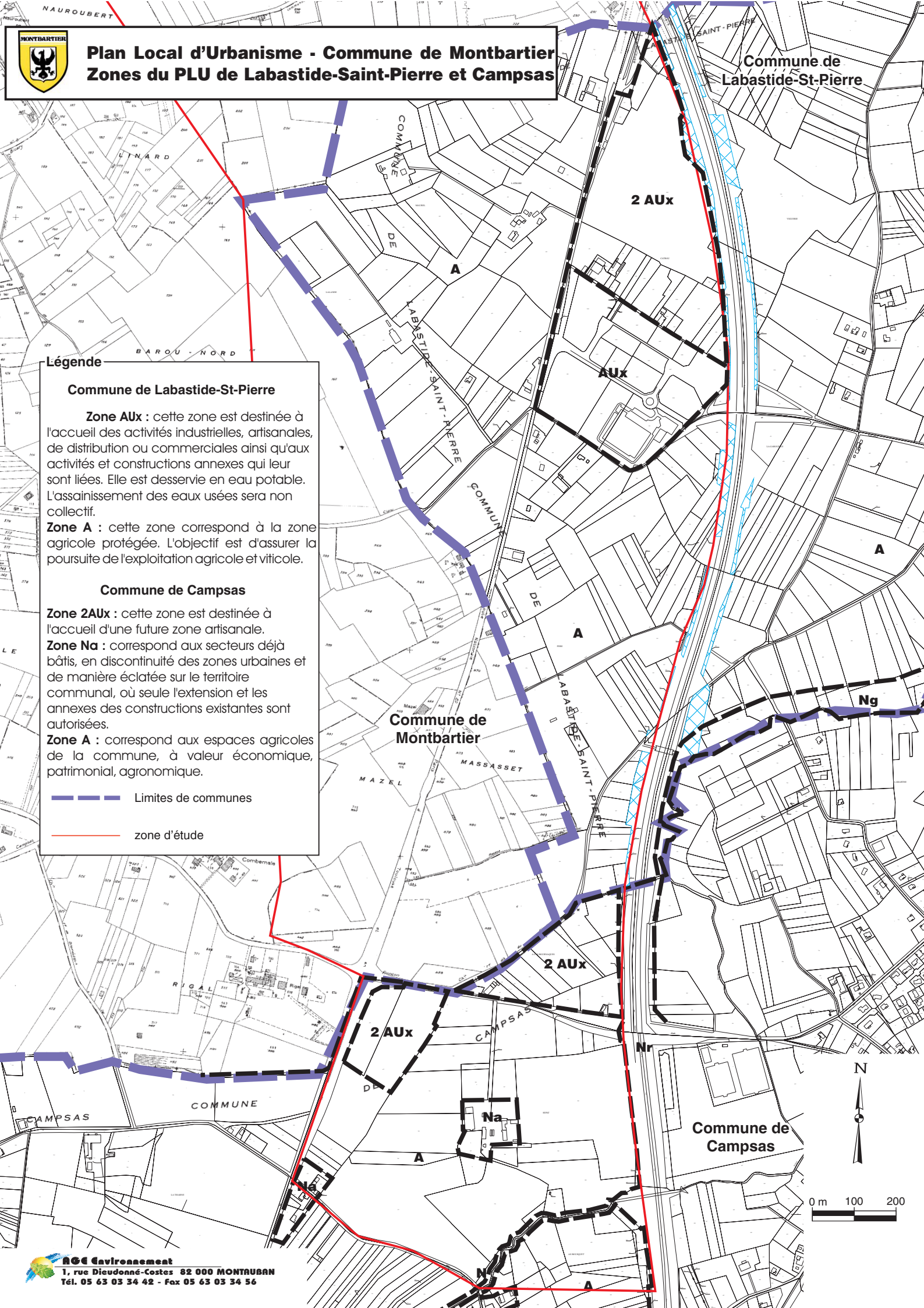
Zone 2AUx : cette zone est destinée à l'accueil d'une future zone artisanale.

Zone Na : correspond aux secteurs déjà bâtis, en discontinuité des zones urbaines et de manière éclatée sur le territoire communal, où seule l'extension et les annexes des constructions existantes sont autorisées.

Zone A : correspond aux espaces agricoles de la commune, à valeur économique, patrimonial, agronomique.

— — — — — Limites de communes

— — — — — zone d'étude



RÉCAPITULATIF DES MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le tableau suivant permet de recenser toutes les mesures en faveur de l'environnement limitant, réduisant ou compensant les effets du développement urbain :

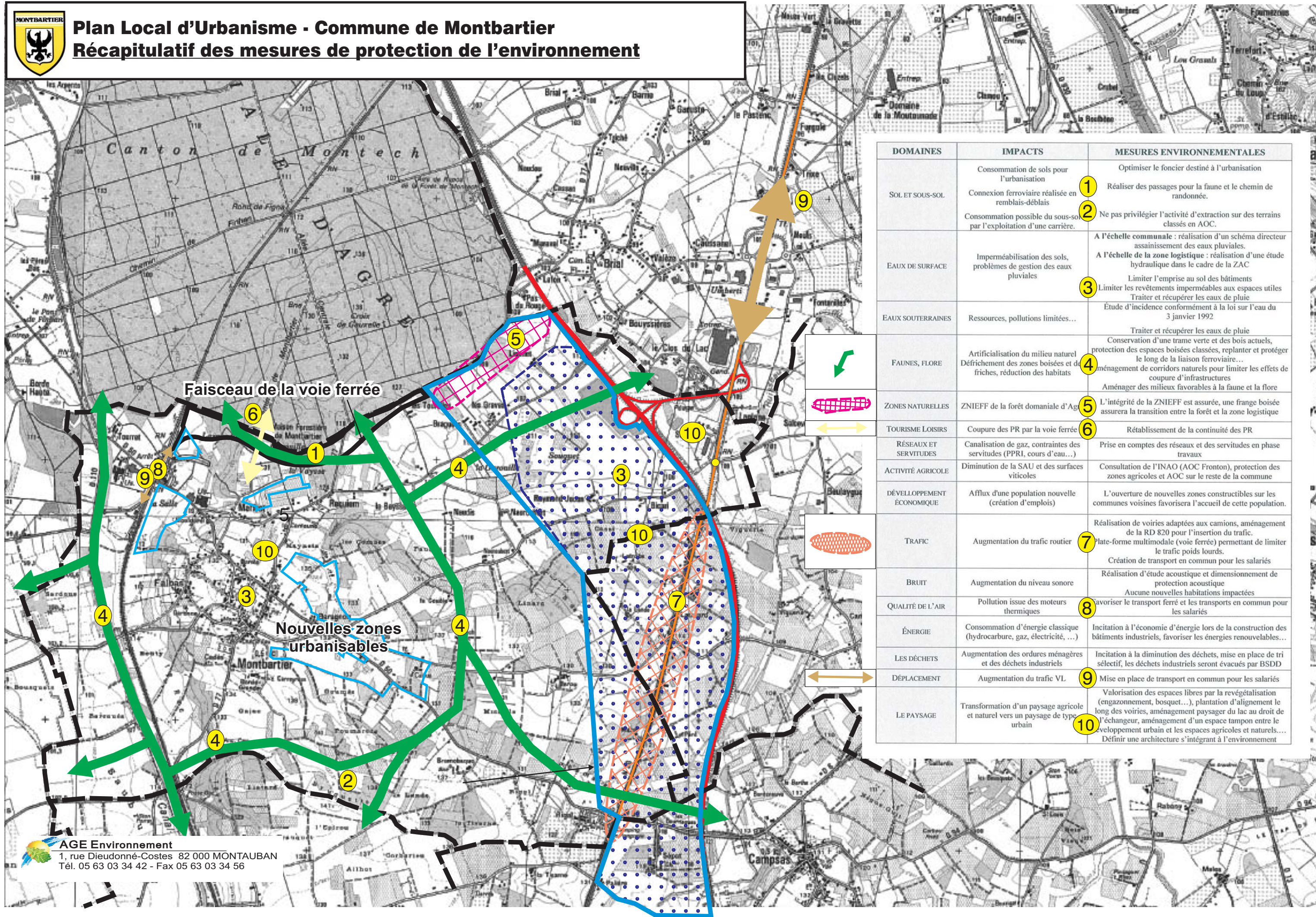
DOMAINES	IMPACTS	MESURES ENVIRONNEMENTALES
SOL ET SOUS-SOL	Consommation de sols pour l'urbanisation Connexion ferroviaire réalisée en remblais-déblais Consommation possible du sous-sol par l'exploitation d'une carrière.	Optimiser le foncier destiné à l'urbanisation Réaliser des passages pour la faune et le chemin de randonnée. Ne pas privilégier l'activité d'extraction sur des terrains classés en AOC.
EAUX DE SURFACE	Imperméabilisation des sols, problèmes de gestion des eaux pluviales	A l'échelle communale : réalisation d'un schéma directeur assainissement des eaux pluviales. A l'échelle de la zone logistique : réalisation d'une étude hydraulique dans le cadre de la ZAC Limiter l'emprise au sol des bâtiments Limiter les revêtements imperméables aux espaces utiles Traiter et récupérer les eaux de pluie
EAUX SOUTERRAINES	Ressources, pollutions limitées...	Étude d'incidence conformément à la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 Traiter et récupérer les eaux de pluie
FAUNES, FLORE	Artificialisation du milieu naturel Défrichement des zones boisées et des friches, réduction des habitats	Conservation d'une trame verte et des bois actuels, protection des espaces boisés classés, replanter et protéger le long de la liaison ferroviaire... Aménagement de corridors naturels pour limiter les effets de coupure d'infrastructures Aménager des milieux favorables à la faune et la flore
ZONES NATURELLES	ZNIEFF de la forêt domaniale d'Agre	L'intégrité de la ZNIEFF est assurée, une frange boisée assurera la transition entre la forêt et la zone logistique
TOURISME LOISIRS	Coupure des PR par la voie ferrée	Rétablissement de la continuité des PR
RÉSEAUX ET SERVITUDES	Canalisation de gaz, contraintes des servitudes (PPRI, cours d'eau...)	Prise en comptes des réseaux et des servitudes en phase travaux
ACTIVITÉ AGRICOLE	Diminution de la SAU et des surfaces viticoles	Consultation de l'INAO (AOC Fronton), protection des zones agricoles et AOC sur le reste de la commune
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	Afflux d'une population nouvelle (création d'emplois)	L'ouverture de nouvelles zones constructibles sur les communes voisines favorisera l'accueil de cette population.
TRAFIC	Augmentation du trafic routier	Réalisation de voiries adaptées aux camions, aménagement de la RD 820 pour l'insertion du trafic. Plate-forme multimodale (voie ferrée) permettant de limiter le trafic poids lourds. Création de transport en commun pour les salariés
BRUIT	Augmentation du niveau sonore	Réalisation d'étude acoustique et dimensionnement de protection acoustique Aucune nouvelles habitations impactées
QUALITÉ DE L'AIR	Pollution issue des moteurs thermiques	Favoriser le transport ferré et les transports en commun pour les salariés
ÉNERGIE	Consommation d'énergie classique (hydrocarbure, gaz, électricité, ...)	Incitation à l'économie d'énergie lors de la construction des bâtiments industriels, favoriser les énergies renouvelables...
LES DÉCHETS	Augmentation des ordures ménagères et des déchets industriels	Incitation à la diminution des déchets, mise en place de tri sélectif, les déchets industriels seront évacués par BSDD
DÉPLACEMENT	Augmentation du trafic VL	Mise en place de transport en commun pour les salariés
LE PAYSAGE	Transformation d'un paysage agricole et naturel vers un paysage de type urbain	Valorisation des espaces libres par la revégétalisation (engazonnement, bosquet...), plantation d'alignement le long des voiries, aménagement paysager du lac au droit de l'échangeur, aménagement d'un espace tampon entre le développement urbain et les espaces agricoles et naturels... Définir une architecture s'intégrant à l'environnement





Plan Local d'Urbanisme - Commune de Montbartier

Récapitulatif des mesures de protection de l'environnement



DOMAINES	IMPACTS	MESURES ENVIRONNEMENTALES
SOL ET SOUS-SOL	Consommation de sols pour l'urbanisation	Optimiser le foncier destiné à l'urbanisation
	Connexion ferroviaire réalisée en remblais-déblais	1 Réaliser des passages pour la faune et le chemin de randonnée.
EAUX DE SURFACE	Imperméabilisation des sols, problèmes de gestion des eaux pluviales	2 Ne pas privilégier l'activité d'extraction sur des terrains classés en AOC.
		3 A l'échelle communale : réalisation d'un schéma directeur assainissement des eaux pluviales. A l'échelle de la zone logistique : réalisation d'une étude hydraulique dans le cadre de la ZAC
EAUX SOUTERRAINES	Ressources, pollutions limitées...	3 Limiter l'emprise au sol des bâtiments Traiter et récupérer les eaux de pluie Étude d'incidence conformément à la loi sur l'eau du 3 janvier 1992
FAUNES, FLORE	Artificialisation du milieu naturel Défrichement des zones boisées et de friches, réduction des habitats	4 Traiter et récupérer les eaux de pluie Conservation d'une trame verte et de bois actuels, protection des espaces boisés classés, replanter et protéger le long de la liaison ferroviaire... 4 Aménagement de corridors naturels pour limiter les effets de coupure d'infrastructures Aménager des milieux favorables à la faune et la flore
ZONES NATURELLES	ZNIEFF de la forêt domaniale d'Ag...	5 L'intégrité de la ZNIEFF est assurée, une frange boisée assurera la transition entre la forêt et la zone logistique
TOURISME LOISIRS	Coupure des PR par la voie ferrée	6 Rétablissement de la continuité des PR
RÉSEAUX ET SERVITUDES	Canalisation de gaz, contraintes des servitudes (PPRI, cours d'eau...)	6 Prise en compte des réseaux et des servitudes en phase travaux
ACTIVITÉ AGRICOLE	Diminution de la SAU et des surfaces viticoles	6 Consultation de l'INAO (AOC Fronton), protection des zones agricoles et AOC sur le reste de la commune
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	Afflux d'une population nouvelle (création d'emplois)	6 L'ouverture de nouvelles zones constructibles sur les communes voisines favorisera l'accueil de cette population.
TRAFIC	Augmentation du trafic routier	7 Réalisation de voiries adaptées aux camions, aménagement de la RD 820 pour l'insertion du trafic. 7 Plate-forme multimodale (voie ferrée) permettant de limiter le trafic poids lourds. 7 Création de transport en commun pour les salariés
BRUIT	Augmentation du niveau sonore	7 Réalisation d'étude acoustique et dimensionnement de protection acoustique Aucune nouvelles habitations impactées
QUALITÉ DE L'AIR	Pollution issue des moteurs thermiques	8 Favoriser le transport ferré et les transports en commun pour les salariés
ÉNERGIE	Consommation d'énergie classique (hydrocarbure, gaz, électricité, ...)	8 Incitation à l'économie d'énergie lors de la construction des bâtiments industriels, favoriser les énergies renouvelables...
LES DÉCHETS	Augmentation des ordures ménagères et des déchets industriels	8 Incitation à la diminution des déchets, mise en place de tri sélectif, les déchets industriels seront évacués par BSDD
DÉPLACEMENT	Augmentation du trafic VL	9 Mise en place de transport en commun pour les salariés
LE PAYSAGE	Transformation d'un paysage agricole et naturel vers un paysage de type urbain	10 Valorisation des espaces libres par la revégétalisation (engazonnement, bosquet...), plantation d'alignement le long des voiries, aménagement paysager du lac au droit de l'échangeur, aménagement d'un espace tampon entre le développement urbain et les espaces agricoles et naturels... 10 Définir une architecture s'intégrant à l'environnement

5. Analyses des résultats suite à l'application du PLU

Conformément à l'alinéa 5 de l'article 4 du décret n° 2005-608 du 27 mai 2005, le plan fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de 10 ans à compter de son approbation.

Notamment sur les points suivants :

- Vérification de la conservation des bois actuels par la mise en place d'espaces boisés classés le long de la liaison ferroviaire,
- Conservation de l'intégrité de la ZNIEFF de la forêt d'Agre par la création d'une frange boisée assurant la transition entre la forêt et la zone logistique,
- Le rétablissement de la continuité des voiries, PR (Petit Randonnée) et éventuellement la mise en place de couloir de passage de la faune entre la forêt et les espaces naturels de la commune de Montbartier,
- Validation de la valorisation et de l'intégration paysagère des zones à urbaniser par la création d'espaces libres revégétalisés, par la plantation d'alignements, l'aménagement paysager du lac au droit de l'échangeur...,
- Vérification de l'adéquation des voiries créées par rapport au trafic engendré par l'activité de la zone logistique (insertion du trafic sur la RD 820), plate-forme multimodale (voie ferrée) permettant de limiter le trafic des poids lourds..., prise en compte de la sécurité routière...
- Cohérence des transports en commun desservant la zone logistique,
- Amélioration de la lisibilité et de la qualité urbaine du village de Montbartier,
- Amélioration des cheminements piétons au sein de la commune,
- L'état de la mixité urbaine et de la mixité sociale,
- Réalisation d'étude acoustique permettant d'évaluer le réel impact de l'extension des zones urbanisées,
- Vérifier les effets sur la qualité de l'air,
- Bilan critique de la mise en place du concept de Haute Qualité Environnementale (HQE) sur la zone logistique, utilisation rationnelle de l'énergie (économie, énergie renouvelable...),
- Pris en compte de la gestion des déchets (diminution des volumes, valorisations...).





Chapitre V

ANALYSE DES MOYENS ET

MÉTHODES EMPLOYÉS POUR

L'ÉVALUATION

ENVIRONNEMENTALE





1. La présentation des auteurs

Cette étude a été réalisée par une équipe pluridisciplinaire de spécialistes :

SOCIÉTÉ	SPÉCIALITÉ	INTERVENANTS
AGE Environnement 1, rue Dieudonné COSTES 82000 MONTAUBAN ☎ : 05.63.03.34.42 📠 : 05.63.03.34.56 e-mail : agence-sudouest@age- environnement.com	Coordination du Projet Législation, Urbanisme	STÉPHANE LACHAUD
	Responsable du Projet Aménagement du territoire	STÉPHANE LACHAUD
	Milieux Physiques Géologie - Hydrogéologie	CÉDRIC BEDENES
	Métriologie Mesures de terrain, Écologie terrestre	CÉDRIC BEDENES
	Cartographie - Illustrations Documentation	CHRISTOPHE HAIROS
	Secrétariat	CÉLINE ARNOUX

2. L'analyse des méthodes utilisées

L'analyse des méthodes utilisées sont les suivantes :

- ✖ L'identification et l'analyse des impacts sur l'environnement.
- ✖ Des analyses de divers éléments par prospections sur le terrain, à des périodes différentes,
- ✖ Une recherche bibliographique et des documents techniques,
- ✖ La participation à plusieurs réunions de travail avec les différents partenaires de l'étude,
- ✖ L'évaluation des impacts et les mesures compensatoires envisagées par analogie avec des aménagements équivalents existants..

Aucune difficulté particulière n'a été rencontrée dans le déroulement de cette étude.

2.1. L'identification et l'analyse des impacts sur l'environnement

Les fondements de cette réflexion s'appuient sur une analyse exhaustive des composantes de l'état initial du site et de son environnement.

La pluridisciplinarité des informations fournies exige de multiples compétences et une parfaite connaissance de la zone d'étude. Pour remplir ces conditions, une recherche bibliographique, des entretiens et des visites de terrains ont été entrepris.

L'analyse du site devant recevoir le projet a été réalisée par une collecte des données disponibles auprès, des mairies de Montbartier, Labastide-Saint-Pierre et Campsas, de l'Agence de Développement Économique (ADE 82), du Conseil Général du Tarn et Garonne, de la D.D.E, de la DIREN, de la D.R.A.C., de E.D.F., de France Télécom, de I.G.N., de la météorologie nationale, etc.

L'environnement a été décrit à partir de plusieurs visites sur le site (occupation des sols, paysage, relevés floristique et faunistique). Une analyse de sensibilité a permis de mettre en évidence les caractéristiques remarquables du milieu.



2.2. L'élaboration de stratégies

La mise en évidence des contraintes environnementales du milieu naturel et humain (écosystème et anthroposystème¹³) a permis la définition des caractéristiques du projet.

Pour les différentes possibilités, les principaux impacts potentiels ont été systématiquement analysés, de façon à élaborer un projet qui tienne compte au mieux des préoccupations des différents acteurs (industriel, administrations, municipalités, etc.).

2.3. L'évaluation des impacts et les mesures compensatoires envisagées

Conformément à l'alinéa 5 de l'article 4 du décret n° 2005-608 du 27 mai 2005, l'identification et l'évaluation des conséquences d'un projet sur l'environnement s'étendent aux impacts directs, indirects, temporaires ou permanents. L'objectif est de présenter les mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan.

Tout en respectant ce schéma directeur, l'accent a été porté sur l'estimation des impacts les plus importants, c'est à dire ceux qui agissent de façon sensible sur le fonctionnement de l'écosystème et de l'anthroposystème.

L'ordre d'importance des impacts est déterminé par l'expérience, l'objectivité et l'indépendance du chargé d'étude ainsi que par les commentaires formulés par les différents acteurs du projet.

La démarche suivie a été la suivante :

1) Identification des impacts : afin de n'oublier aucun impact, une liste de contrôle exhaustive et spécifique au projet a été établie par le bureau d'études. L'utilisation de cette méthode, dite de la « check-list », permet de réaliser un balayage systématique des impacts et de fournir une future base de réflexion.

2) Identification des sources d'impact : chaque plan est susceptible d'engendrer une nuisance, soit lors de sa mise en place soit par son fonctionnement propre. Les sources (ou critères) d'impact ont donc été systématiquement examinées. Elles s'accompagnent d'une explication du ou des phénomènes impliqués de telle sorte que le lecteur ait une vision objective du projet. Lorsque des facteurs aggravants (conditions climatiques particulières, etc.) sont en cause, ils ont été mentionnés.

3) Évaluation quantitative de l'impact : dans certains cas, il est possible de quantifier l'impact et de donner ainsi une estimation de son importance.

4) Lorsque l'impact est quantifiable, il est comparé à des références bibliographiques ou réglementaires.

5) Rappel des enjeux : qu'ils soient liés à la sécurité, à la qualité de vie des riverains ou à la préservation du milieu naturel, les enjeux sont identifiés.

6) Les moyens envisagés pour supprimer, réduire et si possible compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement : il existe un certain nombre de solutions techniques décrites dans le présent dossier.

¹³ Anthroposystème : système constitué par les matières et les énergies transformées et organisées par l'homme. L'anthroposystème se distingue de l'écosystème par le fait que l'homme transforme et organise son environnement.

