

ZONE CAMPSAS SUD – POMPIGNAN – SAINT RUSTICE – CASTELNAU D’ESTRETEFONDS - SAINT JORY - RACCORD EXISTANT

ENJEUX	VARIANTE D	TRACE AUTOROUTE raccord nord Lespinasse
<ul style="list-style-type: none"> ➤ en enjeu « <u>très fort</u> » ➤ pour les « <u>noyaux urbains, centres bourgs. Présence d’une commune urbaine (> 2000 hab)</u> » 	<p align="center">Saint-Jory centre ville</p> <p>Ce point est bien stipulé dans le rapport sur l’analyse des critères environnementaux de la zone d’étude d’avril 2005. La loi SRU incite à densifier les centres villes et non à diminuer les surfaces de terrains constructibles ou à aggraver les nuisances urbaines.</p>	<p align="center">Aucune traversée de centre ville</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ en enjeu « <u>très fort</u> » ➤ pour « <u>zone d’urbanisation</u> » 	<p align="center">Saint-Jory centre ville historique</p>	<p align="center">Aucune urbanisation dense, habitat plus dispersé</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ en enjeu « <u>très fort</u> » ➤ pour « <u>zone d’activité existante</u> » 	<p align="center">Saint-Jory 2 entreprises au niveau du raccordement de la LGV Et une dizaine d’autres impactées car le long de la voie ferrée</p>	<p align="center">Lespinasse 2 entreprises</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ en enjeu « <u>fort</u> » ➤ avec la RD 929 pour « <u>projet routier avec trafic > 25 000 véhicules/jour</u> ». 	<p align="center">Saint-Jory au niveau du raccordement RD 929 proche</p>	<p align="center">-</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ en enjeu « <u>très fort</u> » ➤ pour « <u>captage AEP et périmètre de protection immédiat et rapproché de protection du captage</u> ». 	<p align="center">Saint-Jory au niveau du raccordement</p> <ul style="list-style-type: none"> • La protection de la ressource en eau relève des réglementations croisées issues du code de l’environnement et du code de la santé publique. • La zone de raccord de la LGV au Nord de Saint-Jory et les 2 nouvelles voies sont situées à 30 m du canal et à 100 m du lac de Capy. • Suite à la déclaration d’utilité publique, par arrêté préfectoral, « l’eau du Canal Latéral à la Garonne au lieu dit Capy et l’eau de la gravière de Lagarde » sont dérivées pour alimenter l’Usine d’eau potable de Saint-Caprais. 	<p align="center">Aucune zone de captage</p>

<ul style="list-style-type: none"> ➤ En enjeu « <u>très fort</u> » ➤ pour PPRN « <u>Zone à forts risques de mouvements de terrain</u> » 	<p style="text-align: center;">Au niveau du coteau de Pompignan et Saint Rustice</p> <p style="text-align: center;">Donc importantes difficultés techniques pour le passage du tunnel et conséquences sur les futures responsabilités si accident</p>	<p style="text-align: center;">Aucun PPRN « mouvements de terrain » au niveau du coteau de Castelnaud d'Estretefonds</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ En enjeu « <u>très fort</u> » ➤ pour « PPRI » 	<p style="text-align: center;">Plaine de la Garonne inondable</p> <p style="text-align: center;">Zone du château de Pompignan (voir video)</p>	<p style="text-align: center;">Vallée de l'Hers zone inondable</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ en enjeu « <u>très fort</u> » ➤ les sites « <u>SEVESO</u> ». 	<p style="text-align: center;">Lespinasse à l' « ouest » des cuves Total</p> <p style="text-align: center;">Passage LGV côté « ouest » du site à 30 m des cuves</p>	<p style="text-align: center;">Lespinasse à l' « Est » des cuves Total</p> <p style="text-align: center;">Passage LGV côté « Est » du site à 130 m des cuves. Tracé permettant de s'éloigner du site SEVESO et donc de diminuer les risques.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ En enjeu « <u>très fort</u> » ➤ pour « <u>présence connue d'habitats et d'espèces protégées</u> ». 	<p style="text-align: center;">Plaine de Castelnaud d'Estretefonds et Saint-Jory au niveau du raccordement</p> <p>Ici, les habitats d'espèces de la directive habitat concernent les sites de localisation de chiroptères. En effet, selon la carte des espèces contactées lors des prospections de 2007, dans cette zone des « 3 ponts » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « <i>Une colonie de reproduction de Pipistrelles communes a été observée sous le toit de la terrasse d'un particulier.</i> » • « <i>Bord du canal de la Garonne vers la Pignole : De la Pipistrelle commune et de Kuhl, de l'Oreillard indéterminé, de la Noctule de Leisler (Nyctalus leisleri) et du Murin de Bechstein (Myotis bechsteinii) ont été contactés au détecteur.</i> » <p>Le tracé « Grisolles » autant que le tracé « Pompignan » sont destructeurs de ces espèces animales (cf figure 4 et 5 Inventaire chiroptérologique Cartes des espèces contactées Prospection 2007) .</p> <p>De plus au niveau des 3 ponts, la LGV détruit le moulin, signalé depuis la carte de Cassini, servant d'habitats aux chauves-souris. Cet ancien moulin, utilisé avec l'Hers avant son détournement partiel, sert de refuge à ces animaux.</p>	<p style="text-align: center;">Aucune « présence connue d'habitats et d'espèces protégées »</p>

<ul style="list-style-type: none"> ➤ En enjeu « <u>fort</u> » ➤ pour « <u>ZNIEFF 1</u> » et pour « <u>présence connue d'habitats et d'espèces protégées</u> ». 	<p style="text-align: center;">zone « gravière de l'Hers ou de la Gravette »</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZNIEFF classée 1 citée dans le Pays Girou Tarn Frontonnais, devenu Tolosan, qui préconisait au niveau de Castelnaud d'Estretfonds dans sa charte de novembre 2003 p 36 : « <i>la mise en valeur des gravières constitue une opportunité de développement. Le projet d'aménagement d'un lac prévoit la pratique de nombreuses activités : pêche, voile, lac ornithologique, piste cyclable en liaison avec le canal latéral,...</i> » • ZNIEFF classée 1 et également citée dans le paragraphe Patrimoine naturel et environnemental p37 dans le rapport de positionnement touristique du Pays Tolosan de novembre 2009. • La huppe fasciée (upupa epops) protégée en France et en Europe est présente au niveau de la ZNIEFF et de la zone Natura 2000. • Plusieurs espèces de grenouilles sont également présentes dans ce site. Grenouilles également protégées en France. 	<p style="text-align: center;">Aucune ZNIEFF</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ En enjeu « <u>fort</u> » ➤ pour « <u>NATURA 2000</u> » 	<p style="text-align: center;">Au niveau des 3 ponts site Natura 2000 directive Oiseaux (« secteur de nidification ou d'hivernage »)</p>	<p style="text-align: center;">Aucun site Natura 2000</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ En enjeu « <u>fort</u> » ➤ pour « <u>voies navigables</u> ». 	<p style="text-align: center;">Canal latéral entre Pompignan et le Nord de Saint-Jory</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Département de la Haute-Garonne a réalisé un itinéraire de randonnée pédestre et cyclable, le long du canal latéral à la Garonne. • Cette Voie Verte permet de sortir de Toulouse vers le Nord, d'accéder à la zone verte de Fenouillet, située au bord du canal, et de découvrir le site du pont-canal de l'Hers. Elle facilite aussi les balades en boucle, soit par la vallée de la Garonne, soit par les coteaux du frontonnais. • La voie ferrée existante longe la droite du canal (dans le sens Toulouse Montauban). Si la LGV passe via Pompignan ou Grisolles elle devra longer le canal à une hauteur de plusieurs mètres à gauche (dans le sens Toulouse Montauban). • Le canal latéral se retrouverait entre la voie ferrée actuelle d'un côté et la LGV de l'autre, situation dégradant totalement les efforts de valorisation de notre patrimoine culturel et environnemental. 	<p style="text-align: center;">Préservation totale du Canal Garonne</p>

Canal latéral entre Pompignan et le nord de Saint-Jory

Le canal des deux mers rassemblant le canal du midi et le canal latéral bénéficie d'un tourisme fluvial attractif doublé d'un tourisme patrimonial à préserver.

➤ En enjeu « fort »

➤ pour « patrimoine monumental et archéologique ».

- Suite au classement du canal du Midi, le ministère de l'Aménagement du territoire a indiqué (cf le JO Sénat du 22/01/1998 - page 222) : « Dans une phase ultérieure, il est également envisagé de classer au titre des sites le canal latéral à la Garonne. »

- En réponse à la question écrite n° 38563 de M. Yvon Collin (Tarn-et-Garonne - RDSE) publiée dans le JO Sénat du 14/02/2002 - page 427, Le ministère de l'Équipement a publié en préambule (publié dans le JO Sénat du 02/05/2002 - page 1278) : « En matière de voies navigables, les priorités du gouvernement et de l'établissement public Voies navigables de France (VNF) portent sur la restauration et la mise en valeur du réseau existant, dont l'amélioration de la fiabilité est un préalable indispensable à toute recherche de développement des trafics, aussi bien de marchandises que de plaisance. Le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne qui le prolonge à l'Ouest, bénéficient d'ores et déjà d'une situation privilégiée, découlant du classement du canal du Midi au patrimoine mondial de l'UNESCO, qui a constitué une forte incitation à accroître le nombre et l'importance des actions entreprises dans le cadre du partenariat étroit instauré entre l'Etat, les régions Midi-Pyrénées, Aquitaine et Languedoc-Roussillon, VNF et l'Union européenne. »

- La renommée de la totalité du canal des deux mers bénéficie d'un programme pluriannuel de protection et d'intervention. Le rapport à la commission départementale des sites de la Gironde (séance du 12 octobre 2005) spécifie : « Une place particulière doit être faite au canal des deux mers qui démarre en bord de Garonne à Castets en Dorthe et qui rejoint le canal du Midi, reliant l'Atlantique à la Méditerranée. »

Mr Roland Bonnet responsable VNF, à ce jour du 20 avril 2010, n'est informé ni de l'avancée du dossier ni de la nécessité de raccord du tracé D aux 3 ponts. Il n'a émis, à ce jour, aucune réserve pour la seule et unique raison qu'il manque d'informations.

Préservation totale du Canal Garonne

ANALYSE DU JUSTIFICATIF DE RFF CONTRE LE TRACE AUTOROUTE : NOS REPONSES

Aspect technique	<p>Notre réponse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Argument valable uniquement pour une vitesse de 300 km/h. • Or, dans le tracé D, à partir de la sortie du Tunnel de Pompignan suivi du viaduc, la vitesse du TGV ne sera que de 200 km/h. • Donc le TGV ne perdait pas de temps en suivant l'autoroute avec des rayons plus serrés. 	<p>Selon RFF : « Rayons des courbes de l'A 62 trop serrés pour un tracé LGV à proximité »</p>
Aspect technique	<p>Notre réponse : problématique plus important dans le coteau Pompignan car en PPRN mouvements de terrain.</p>	<p>Selon RFF : « problématique du tunnel »</p>
Aspect technique	<p>Notre réponse : problème pire entre Pompignan et les 3 ponts avec</p> <ul style="list-style-type: none"> • tunnel, • suivi d'un viaduc au dessus de la Départementale + voies ferrées + canal • puis un 2nd ouvrage important pour repasser à nouveau au dessous du canal et de l'Hers pour rejoindre des voies ferrées. 	<p>Selon RFF : « double franchissement (tunnel viaduc) de l'A62 »</p>
Aspect technique et environnemental	<p>Notre réponse :</p> <p>concernant le canal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avec le tracé D le canal est traversé par 2 fois par la LGV (au niveau de Pompignan et au niveau des 3 ponts) • Avec notre tracé le canal est totalement préservé <p>concernant la gare de triage :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans notre tracé raccord sur l'existant à l'Est de la gare de triage • Dans le tracé D raccord sur l'existant à l'Ouest de la gare de triage • Dans les 2 tracés la gare de triage est traversée 	<p>Selon RFF : « Raccordement aux voies existantes impossible au niveau de la zone de triage (canal et triage) sans destruction d'activités. »</p>

<p>Proximité d'installations sensibles</p> <p>Oubli de l'enjeu « fort » pour « gazoduc » entre Castelnau d'Estretfonds et Saint-Jory</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Site SEVESO cuves TOTAL : Tracé LGV à 30 m avec le tracé D et à 140 m avec le tracé autoroute • <u>La canalisation de transport de gaz de TOTAL Infrastructures Gaz France TIGF</u> entre Ondes et Vilaries permettant de renforcer l'alimentation en gaz naturel de la région Nord de Toulouse. <p>Située en provenance d'Ondes, cette canalisation passe sous le canal juste avant les 3 ponts. Le tracé LGV D devra passer au dessus, les risques seront d'autant plus élevés. Ni ce point, ni sa dangerosité, n'ont été considérés par RFF.</p>	
<p>Traversée de ZAC</p>	<p>Notre réponse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le tracé autoroute ne touche <u>aucune entreprise</u> de la ZAC d'Eurocentre. Le tracé autoroute passe uniquement dans l'extension de la ZAC le long de l'autoroute côté Est. • Le tracé D touche 10 entreprises (bureaux et/ou entrepôts) situées le long des voies ferrées sur Saint-Jory <p>Pourquoi privilégier un tracé impactant 10 entreprises par rapport à un tracé n'impactant aucune entreprise ?</p>	<p>Selon RFF : « très forts enjeux rencontrés (traversée des ZAC ...) »</p>
<p>Aspect environnemental</p>	<p>Notre réponse : La situation de la zone le long de l'autoroute ne va pas évoluer en fonction de la LGV. Par contre l'implantation de la LGV entre les 2 ponts sur le canal va isoler de grands espaces qui sont actuellement, loin d'être sinistrés, de qualité environnementale et touristique.</p>	<p>Selon RFF : « grands espaces isolés entre les 2 infrastructures »</p>

<p>Enjeu vignoble</p>	<p><u>Notre tracé ne porterait préjudice qu'à moins de 10 hectares.</u> A titre de comparaison :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Tracé D : 20 hectares</u> • L'impact du tracé autoroute, pour le critère surfaces viticoles est équivalent à celui de la variante D. • La création de la ZAC de Montbartier a eu comme conséquence la disparition de 35 hectares de vignes • Depuis 5 ans, chaque année, 200 hectares de terrains viticoles sont arrachés dans le frontonnais. <p>Lors de la réunion des associations, le 19 avril 2010, à la préfecture de Haute Garonne, le propriétaire de Château Bellevue, Mr Philip Grant, de nationalité irlandaise, était présent ainsi que Mr Christian Ivorra, gérant. Le site, de renommée internationale, exporte 40% de sa production. Avec le tracé D, le site est impacté coté « Est ».</p> <p>Le propriétaire, Mr Philip Grant, rejette cette proposition ainsi que celle d'un tunnel passant en dessous et demande le tracé « autoroute », même si ce dernier impacte aussi sa production, mais de façon beaucoup moins préjudiciable.</p>	<p>Selon RFF : « impact sur le vignoble ... »</p>
<p>Enjeu Céréaliier</p>	<p>L'aspect céréaliier n'a pas du tout été pris en compte par les études d'impact RRF.</p> <p>Jean Claude Labit, du conseil d'administration du groupe EURALYS, coopérative regroupant 12 000 adhérents et 5000 salariés, est opposé au tracé D et soutient le tracé autoroute.</p> <p>L'organisation en coopératives du Groupe (Euralis Bordeaux, Euralis Coop et Euralis Coopéval) rassemble des agriculteurs impliqués dans différentes productions (palmipèdes, semences, maïs, blé, volailles...).</p> <p>Euralis a réalisé sur l'exercice un chiffre d'affaire de 1.3 Md d'€ en France et en international.</p>	

Enjeu habitat

Notre réponse :

RFF dans ses calculs n'a pas comptabilisé le nombre de bâtiments d'habitations et hors habitations de Saint-Jory impactées qui, à lui seul, modifie totalement les résultats.

Zone Saint-Jory/ Lespinasse : **bande de 100 m :**

- Tracé D : 45 bâtiments d'habitations dont 17 logements détruits
+ 10 bâtiments hors habitations dont 3 entreprises détruites
- Tracé autoroute :
4 bâtiments d'habitations dont 2 logements détruits
+ 2 bâtiments hors habitations.

Zone Pompignan – Saint Rustice - Castelnaud d'Estretfonds

- Tracé D : 18 + 23 + 10 = 51 bâtiments d'habitations
+ 5 bâtiments hors habitations
- Tracé autoroute :
14 bâtiments d'habitations
+ 2 bâtiments hors habitations (2 granges)

Bilan : bâtiments d'habitations : tracé D : 96 / tracé autoroute : 18
bâtiments hors habitations : tracé D : 15 / tracé autoroute : 4

Uniquement sur Saint-Jory, le fuseau D de 1000 m englobe plus de 4000 habitants.

La comparaison des fuseaux, par RFF, n'est réalisée qu'avec les variantes A, B, C et D.
Le tracé autoroute n'est pas étudié avec une véritable analyse multicritères.

Le conseiller régional Guilhem Latrubesse d'Europe Ecologie soutient, lors de la réunion à la préfecture de Région du 19 avril 2010, la demande du collectif de la réalisation d'une véritable analyse multicritères avec le tracé autoroute en intégrant la commune de Saint-Jory.

Les riverains ferroviaires sont membres de l'association « Bien Vivre à Saint-Jory » et sont totalement opposés à la mise en place de merlons ou de murs en guise de protection phonique.

Selon RFF :

- « impact sur l'habitat »
- « très forts enjeux rencontrés (habitats...) »
- « protection phonique pour les riverains ferroviaire »
- « Proximité de l'habitat de Saint-Jory »

AUTRES CRITERES NON PRIS EN COMPTE DANS L'ANALYSE COMPARATIVE HAUTE GARONNE

<p style="text-align: center;">Site historique</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ En enjeu « <u>très fort</u> » ➤ pour « <u>Monument Historique</u> ». ➤ En enjeu « <u>fort</u> » ➤ pour « <u>périmètre de protection des monuments historiques classés</u> » ➤ en enjeux « très forts » cumulés ➤ « monument historique », « viticole » et « PPRN mouvements de terrain » 	<p style="text-align: center;">Impact direct et indirect <u>Château de Pompignan</u> édifié au 18^e siècle</p> <p style="text-align: center;"><u>site protégé Monument Historique classé par arrêté du 16 février 1951 préservant</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • le « parc à Fabriques », • les monuments : le « Tombeau égyptien », le « Temple gaulois », la « grotte des Muses », le « Pont gothique », le « Mont Parnasse », la « Colonne » • l'équilibre dynamique des 7 sources recensées dans le sous sol. Un réservoir, succession de piliers et de voutes en briques rouges, enfoui à flanc de coteau collecte ces sources. Le dense réseau hydraulique souterrain est constitué de faïence vernissée. <p>Un huissier inventorie actuellement l'état de la totalité du site, afin d'être garant d'une éventuelle perturbation hydraulique ou une dégradation tout ou partielle de ce site, classé Monument Historique, à cause, ou suite aux travaux LGV.</p> <p>Liée à la problématique du Château de Pompignan se rajoute celle citée ci-dessus de la propriété de Château Bellevue. Une trajectoire contenue dans le fuseau D passerait sur les 2 sites.</p> <p>Se rajoute aussi à Saint Rustice, l'Eglise classée Monument Historique par arrêté du 4 mars 1952. Le tracé D passerait dans la plaine à vue du site classé.</p> <p>Outre le problème des 3 sites, se rajoute la nature du coteau classé PPRN mouvements de terrain.</p> <p>Prenons comme exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la période de juillet 2003 à septembre 2003, • ou celle de janvier 1998 à décembre 1998 pendant laquelle se sont produits des mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols, • la période de décembre 1999 avec des inondations, coulées de boue et mouvements de terrain, • l'année 1993 avec les inondations sur le coteau de Pompignan à travers le château, point central de l'équilibre des 7 sources. 	<p style="text-align: center;">Impact indirect</p> <p style="text-align: center;">avec passage LGV à 400 m</p> <p style="text-align: center;">du château de Novital site non classé</p>
--	--	---

Paramètre financier lié aux expropriations	<p>En comptabilisant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les entreprises de Saint-Jory impactées, • les habitations de Saint-Jory impactées, • La démolition du seul pont reliant les 2 côtés de Saint-Jory, situé au centre ville, et la construction d'un nouveau pont. 	<p>Dans le tracé autoroute, 6 fois moins d'habitations et d'entreprises que dans le tracé D.</p>
Aspect technique paramètre bruit	<p>Entre Pompignan et les 3 ponts, compte tenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de la hauteur de la LGV, • du facteur météorologique aggravant (direction du vent Ouest vers Est) vers la colline, • de la localisation, à flanc de coteau, des communes de Pompignan, Saint Rustice et Castelnau d'Estretfonds, <p>les dispositifs réglementaires de protection pour respecter les seuils de bruit seront techniquement difficilement réalisables.</p>	<p>Dans le tracé autoroute plus classique et moins peuplé les solutions pour la protection du bruit</p> <ul style="list-style-type: none"> • seraient techniquement plus faciles à mettre en place, • permettraient également une protection contre le bruit de l'autoroute.
Développement gare Saint-Jory centre ligne LGV	<ul style="list-style-type: none"> • Il est aujourd'hui prévu de développer la gare de Saint-Jory. Une mise à 4 voies, de Lespinasse jusqu'à la gare de Saint-Jory centre, est envisagée pour augmenter le trafic TER. • Le projet autoroute permet de désengorger les 2 voies existantes. La désastreuse mise à 4 voies traversant totalement Saint-Jory du Sud au Nord n'est plus nécessaire. Il suffit de réaliser une mise à 3 voies jusqu'à la gare centre de Saint-Jory située juste avant les habitations. • Dans le PLU de Saint-Jory, dans les emplacements réservés, est déjà inscrit cette mise à 3 voies. • Le projet autoroute permet de : <ul style="list-style-type: none"> - préserver totalement les habitations du centre ville de Saint-Jory - préserver totalement les entreprises du Nord Saint-Jory - n'impacter que par une mise à 3 voies les entreprises de Saint-Jory Sud. 	

Par ces motifs, et tous autres à produire, déduire, ou suppléer, l'association Union Pour la Sauvegarde des Villages conclue sur le bien fondé du tracé « autoroute » par rapport au fuseau D.