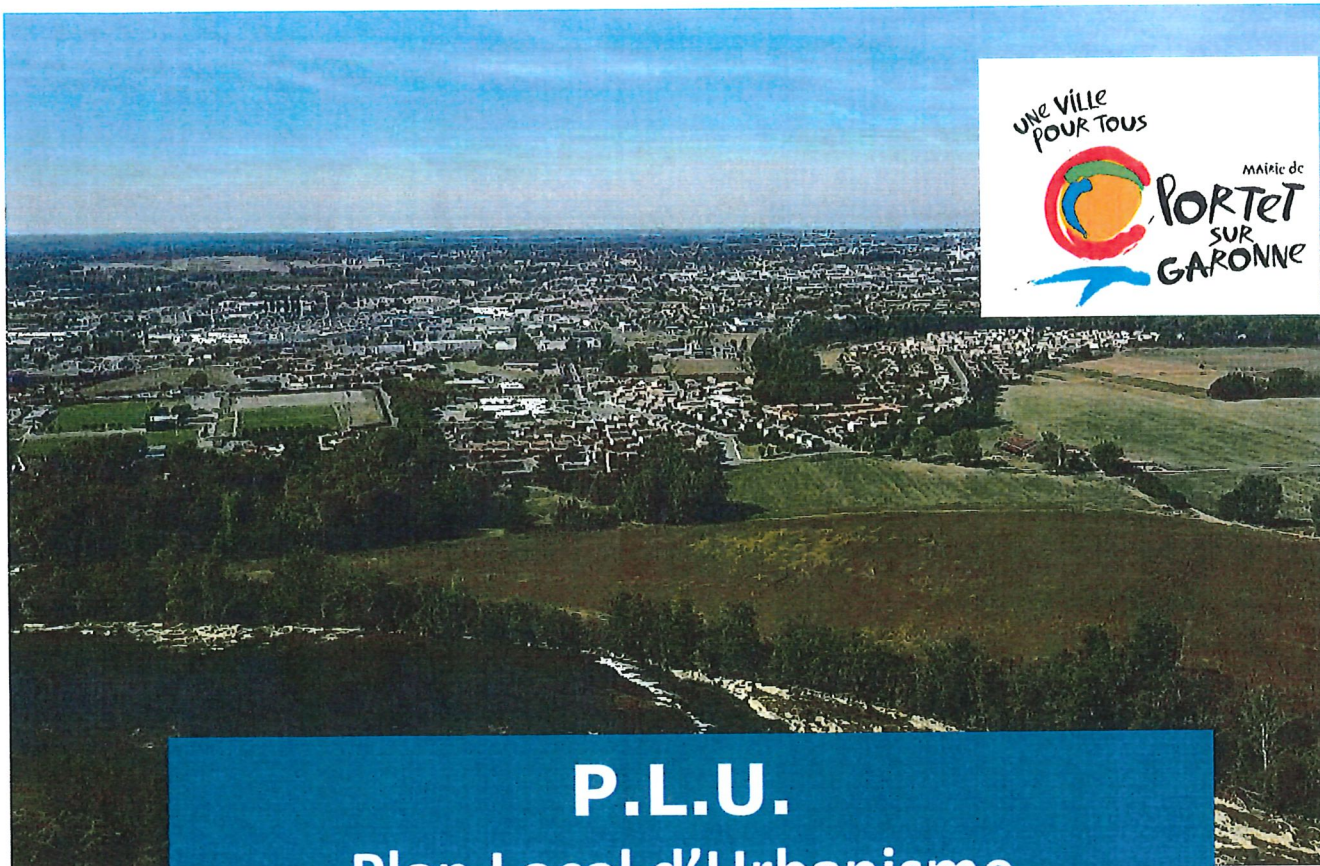




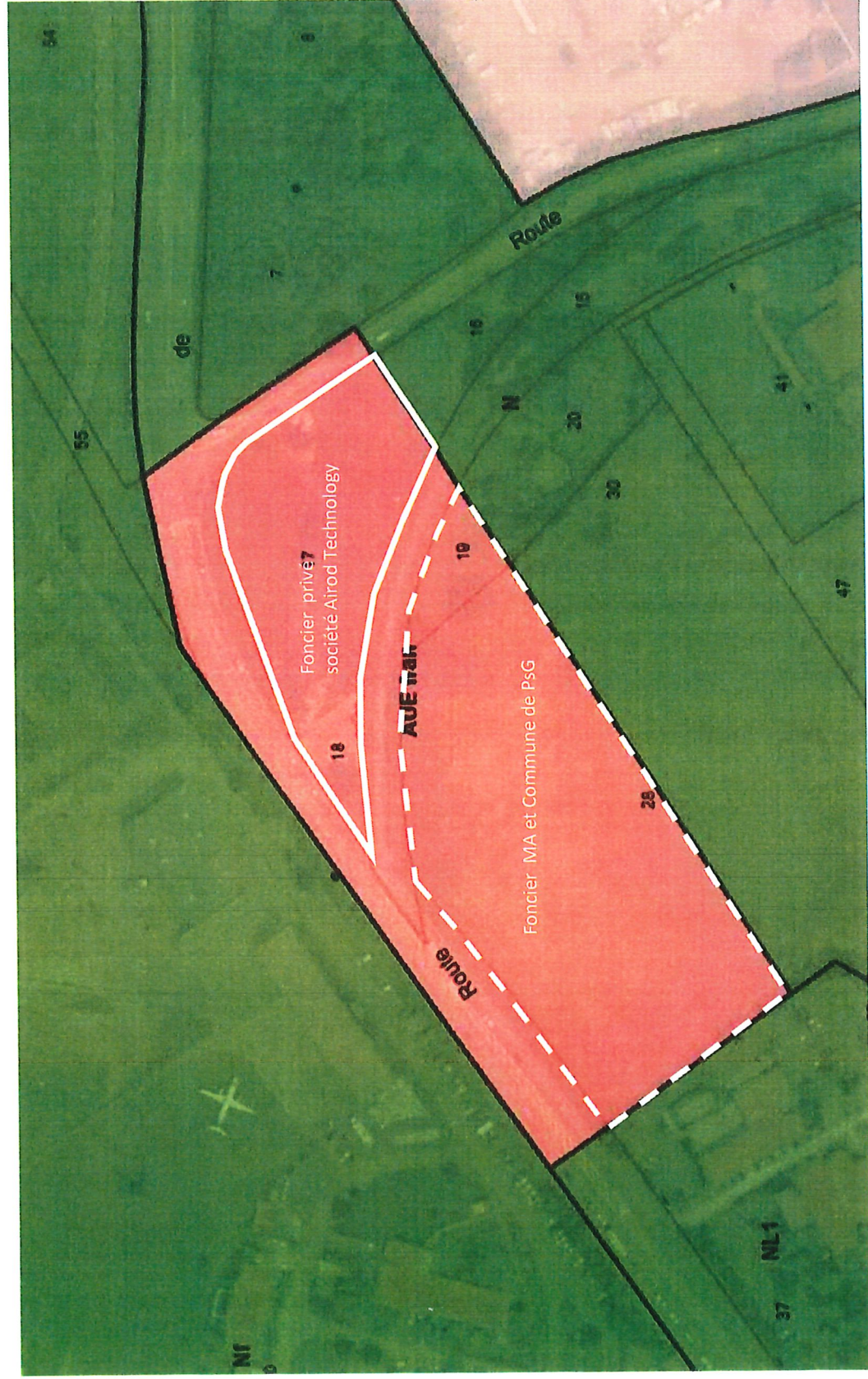
PORTET-SUR-GARONNE

3^{EME} MODIFICATION DU PLU

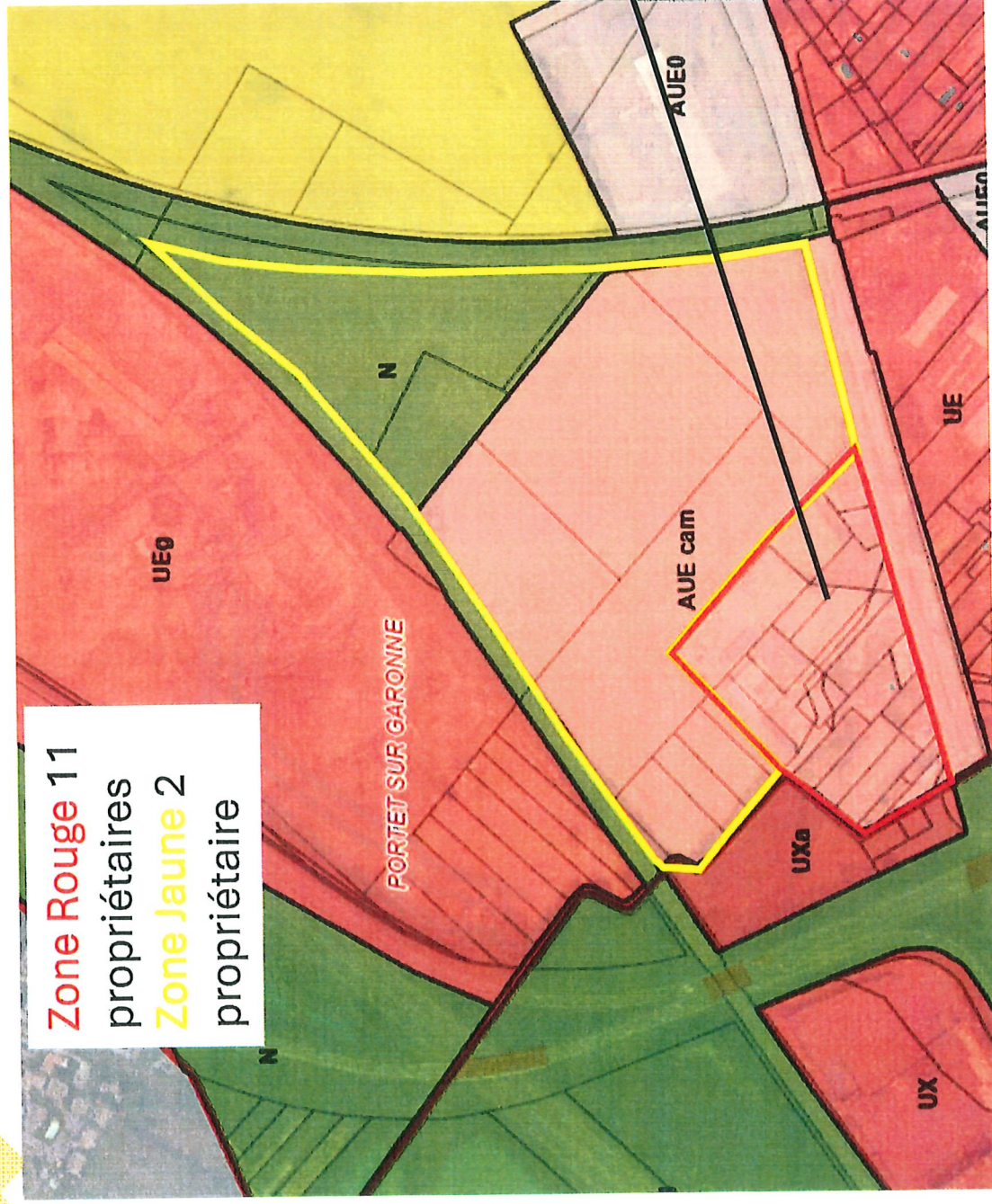
6. Dossier de consultation des PPA - PPSC et de la MRAE

- Réponses apportées par la Commune
- Avis des PPA – PPSC et de la MRAE

Annexe n°1 : Portet sur Garonne – secteur Francazal – Etat foncier et PLU

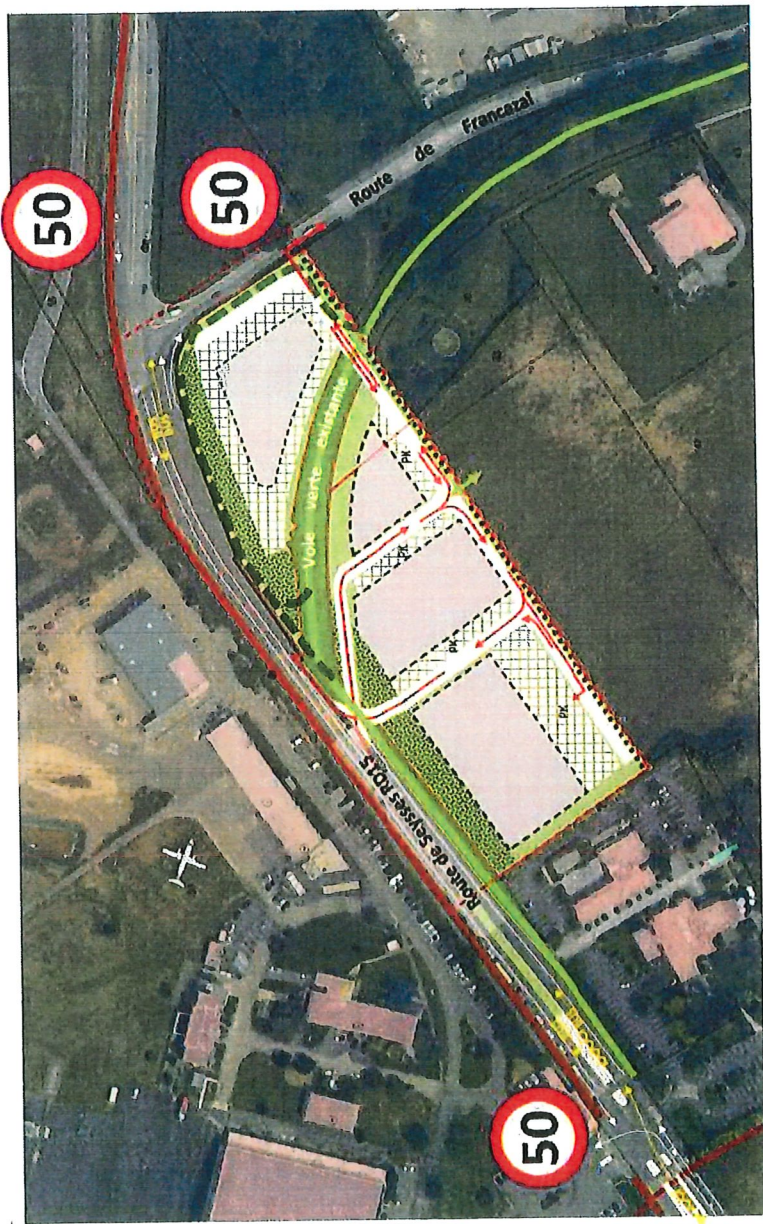


Annexe n°2 : Portet sur Garonne – secteur Caminoles – Etat foncier et PLU





ZONE AUE FRAN – SCHEMA D'AMENAGEMENT

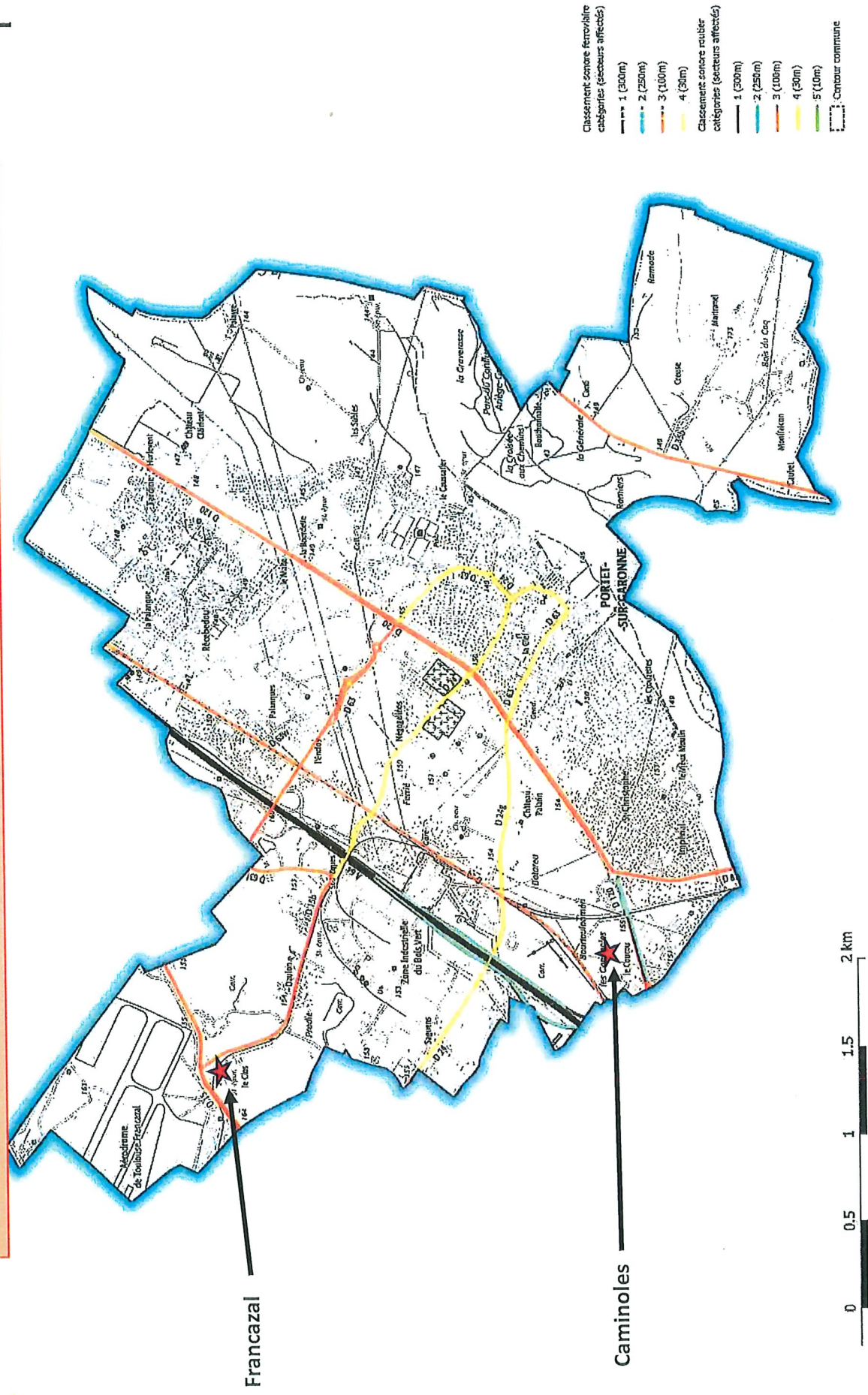


PRINCIPALES CARACTERISTIQUES URBAINES DU SECTEUR AUE FRAN

- Création d'un nouveau quartier d'agglomération avec vitesse limitée à 50 Km/h.
- Accès direct à la future ZAE depuis la route de Seysses (RD15), avec sens de circulation imposé à l'intérieur de la ZAE.
- Possibilité de sortie vers la route de Franczaz,
- Prise en compte des futurs aménagements Bus, REV, voie verte, piétons... le long de la route de Seysses,
- Parkings implantés perpendiculairement à la RD15 ou en fond de parcelle,
- Traitement paysager et façades nobles, côté RD15.
- Maintient du tracé de la voie verte reliant la Gare de Portet St Simon au campus Franczaz

Implantation privilégiée du bâti	REV	Réseau Express Vélos
Délimitaire zone AUE Fran	Voie verte existante piétons - cycles	
Traitement paysager imposé	Voie verte extension	
Implantation des stationnements	Arbres de hautes tiges	
	Sens de circulation imposé	

Annexe n°4 – carte classement sonore des itinéraires de transports terrestres - 04/12/2020



Annexe n°5 – volet urbanisme /mobilités

Propos introductif

Dans un contexte de fortes mutations territoriales au sein du sud-ouest de l'agglomération toulousaine, marqué notamment par le développement du secteur de Francazal et de ses zones d'activités, les questions des mobilités et des transports occupent une place centrale dans les politiques publiques portées par le Muretain Agglo et la Commune de Portet– sur-Garonne.

Conscientes des enjeux liés à l'accessibilité, à la sécurité des déplacements, à la maîtrise des flux et à la transition vers des mobilités plus durables, les deux collectivités se sont pleinement inscrites dans une dynamique partenariale étroite avec l'ensemble des acteurs institutionnels, au premier rang desquels Toulouse Métropole, le Conseil départemental de la Haute-Garonne et Tisséo Collectivités.

Cette mobilisation se traduit par l'engagement simultané de plusieurs études structurantes, visant à assurer une mise en cohérence entre développement urbain et offre de mobilités, à différentes échelles et selon des temporalités complémentaires. Ces démarches couvrent à la fois la planification stratégique des mobilités, la définition d'offres de transports collectifs performantes, l'optimisation et la sécurisation des infrastructures existantes, ainsi que le développement des mobilités actives.

Au-delà de la réponse aux besoins actuels, ces études traduisent une volonté affirmée d'anticiper les évolutions futures des déplacements, en intégrant les perspectives de développement économique, démographique et environnemental du territoire. Elles témoignent ainsi de l'importance accordée par les collectivités à la question des mobilités, envisagée comme un levier structurant d'aménagement, de qualité de vie et d'attractivité.

Le présent document a ainsi pour objet de présenter, de manière synthétique, les principales études engagées sur le territoire, leurs objectifs, leur état d'avancement ainsi que les orientations qui en découlent. Il s'articule autour de quatre études complémentaires :

- L'étude de cohérence entre urbanisme et mobilités à l'échelle du secteur élargi de Francazal,
- Le programme d'infrastructures de mobilités du sud-ouest toulousain (PIMSOT),
- L'étude opérationnelle d'apaisement et de sécurisation de la RD15b,
- et enfin l'étude d'opportunité relative à la création d'une liaison de transport en commun structurante entre la gare de Portet, le campus Francazal et les territoires voisins.

L'ensemble de ces éléments permet d'appréhender de façon globale et coordonnée la stratégie de mobilité portée par les collectivités, en cohérence avec les enjeux d'aménagement du territoire

Etude N°1 : Etude de cohérence urbanisme mobilité (MO Toulouse Métropole) et avis du Muretain Agglo

Le cadre partenarial de l'étude

L'étude de cohérence Urbanisme–Mobilités du secteur de Francazal élargi s'est inscrite dans une démarche partenariale engagée à l'initiative de Toulouse Métropole, dans le cadre des réflexions liées notamment au développement de la ZAC du Campus Francazal. Cette démarche a associé l'ensemble des acteurs publics concernés par les dynamiques d'aménagement et de mobilité du sud-ouest toulousain, à savoir les intercommunalités et communes du territoire (dont le Muretain Agglo, Cugnaux, Portet-sur-Garonne, Tournefeuille et Toulouse), ainsi que le Conseil départemental de la Haute-Garonne et Tisséo Collectivités, en qualité d'autorité organisatrice des mobilités. Elle a été conduite sous la forme d'un processus itératif associant ateliers techniques et comités de pilotage, permettant de partager les diagnostics, d'identifier les enjeux communs et de co-construire des orientations stratégiques. L'objectif poursuivi était de garantir une mise en cohérence des projets d'urbanisme et des politiques de mobilité, en définissant une feuille de route partagée, progressive et coordonnée, permettant d'accompagner le développement du territoire tout en améliorant son accessibilité tous modes.

1. Diagnostic et orientations de l'étude

L'étude de cohérence Urbanisme–Mobilités conduite à l'échelle du secteur de Francazal élargi a mis en évidence un territoire en forte mutation, caractérisé par une croissance démographique et économique soutenue, notamment liée au développement du campus de Francazal et des zones d'activités environnantes.

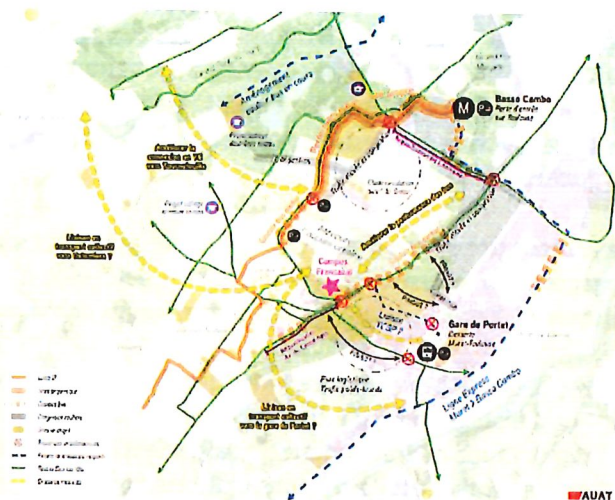
Le diagnostic territorial a souligné une dépendance marquée à l'automobile, traduite par une part prépondérante des déplacements effectués en voiture et une congestion importante des axes structurants, en particulier la route de Seysses et la route de Saint-Simon. Cette

situation est accentuée par des coupures urbaines majeures (A64, emprises aéroportuaires) et une offre de mobilités alternatives encore insuffisamment structurée, notamment pour les liaisons transversales.

L'offre de transports collectifs, bien que présente, s'est révélée essentiellement orientée vers Toulouse, avec un temps de parcours peu compétitifs ainsi que d'un manque de maillage interterritorial. De même, il a été mis en évidence un potentiel de développement important des modes actifs, qui sont aujourd'hui freinés par un réseau cyclable discontinu et insuffisamment sécurisé.

Au regard de ces constats, l'étude a proposé des orientations stratégiques visant à accompagner le développement du territoire tout en favorisant un report modal :

- Le renforcement de l'offre de transports collectifs, notamment par la création de liaisons transversales structurantes et l'amélioration de l'intermodalité ;
- Le développement d'un réseau cyclable continu, sécurisé et structurant, en lien avec le déploiement du Réseau Express Vélo ;



- L'optimisation du réseau viaire existant, visant à apaiser les circulations, limiter le trafic de transit et mieux organiser les flux, notamment de poids lourds ;

Une planification coordonnée des actions a été proposée à travers des feuilles de route phasées à court (2025–2030), moyen (2030–2035) et long terme (post-2035), intégrant à la fois les projets d'urbanisme et les infrastructures de mobilité. Ces orientations ont traduit la volonté des partenaires de mettre en cohérence développement urbain et offre de mobilités, dans une logique de transition vers des modes de déplacement plus durables.

Partie 2 – Observations et réponses du Muretain Agglo et de la Mairie de Portet-sur-Garonne

Dans le cadre de la concertation partenariale, le Muretain Agglo et la commune de Portet-sur-Garonne ont exprimé un avis globalement favorable à la démarche engagée, saluant la dynamique collective impulsée à l'échelle du secteur Francazal élargi ainsi que la volonté de coordination entre urbanisme et mobilités. Toutefois, les deux collectivités ont assorti leur approbation de réserves et attentes structurantes, visant à garantir une meilleure prise en compte des spécificités locales et des enjeux de fonctionnement du territoire.

1. Sur les infrastructures routières

Le Muretain Agglo, rejoint par la commune de Portet-sur-Garonne dans son analyse territoriale, a exprimé une opposition ferme à la création d'un nouvel échangeur autoroutier sur l'A64 au droit de la ZAE du Bois Vert, considérant qu'un tel aménagement serait de nature à renforcer l'attractivité du trafic routier, à accentuer les phénomènes de congestion, et à compromettre les objectifs de report modal vers des mobilités alternatives.

Les deux collectivités ont privilégié ainsi une approche visant à maîtriser les flux automobiles, notamment de transit, au profit d'une organisation plus équilibrée des déplacements.

2. Sur le renforcement du rôle stratégique de la gare de Portet

La Mairie et l'Agglo ont insisté sur la nécessité de positionner la gare de Portet-Saint-Simon comme un véritable pôle structurant à l'échelle du sud-ouest toulousain. À ce titre, elles ont rappelé la nécessité de prévoir un développement ambitieux du pôle d'échange multimodal (PEM), l'amélioration des conditions de rabattement (bus, vélo, stationnement), et une intégration renforcée avec les orientations du SERM.

3. Sur le développement de solutions ferroviaires et logistiques

Le Muretain Agglo et la commune de Portet-sur-Garonne ont rappelé la nécessité de valoriser le potentiel ferroviaire existant, en demandant l'engagement d'une réflexion stratégique sur la remise en service de l'ancienne voie ferrée existante entre la gare de Portet et le site de Francazal, en explorant des solutions innovantes et décarbonées. Elles ont rappelé que cette ligne de chemin de fer, qui se poursuit dans le campus Francazal, pouvait également accueillir du fret ferroviaire, incluant les enjeux de mutualisation et de dernier kilomètre.

Ces orientations traduisent une volonté forte de structurer une offre alternative à la route, tant pour les déplacements de personnes que pour les flux économiques.

4. Sur l'organisation des flux et apaisement des circulations locales

Une attention particulière a été portée à la gestion des circulations, notamment sur le territoire de Portet-sur-Garonne, qui sera potentiellement directement impacté par les flux générés par le développement de Francazal. Les deux collectivités ont demandé que soient étudiés de nouveaux itinéraires PL depuis les axes structurants existants, afin de limiter leur impact sur la trame urbaine existantes. Elles ont annoncé qu'elles engageaient d'ores et déjà des mesures de sécurisation et d'apaisement des circulations locales le long de la route de Francazal, en cohérence avec les objectifs

de qualité de vie et de sécurité. Ces demandes visent à mieux hiérarchiser le réseau viaire et à réduire les conflits d'usage.

5. Sur le renforcement des mobilités alternatives (transports collectifs et vélo)

Les deux collectivités ont formulé des attentes opérationnelles fortes en matière de développement des mobilités durables.

Sur les transports collectifs, elles ont rappelé la nécessité de mettre en cohérence et de renforcer le maillage des lignes express avec les dessertes locales du campus, mais aussi d'étudier une liaison en site propre entre la gare de Portet, Franczal et les territoires voisins (dont Seysses), afin d'améliorer la performance des lignes.

Sur le développement du réseau cyclable, elles ont demandé que le Réseau Express Vélo (REV n°4) soit implanté le long de l'avenue de Palarin, dans la continuité des travaux en cours, tout en maintenant et en valorisant la voie verte existante le long de la route de Franczal.

Ces orientations traduisent une volonté partagée de favoriser les reports modaux et de proposer des alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle.

Etude N°2 : Le programme « PIMSOT » (Projets d'Infrastructures de Mobilités du Sud-Ouest Toulousain) MO Toulouse Métropole.

Suite aux études de cohérence Urbanisme Mobilité sus visées, Toulouse Métropole a engagé dès 2025 un programme d'études préo-opérationnelles dénommé « PIMSOT », visant à planifier, concevoir et réaliser des infrastructures de transport structurantes dans le sud-ouest de l'agglomération toulousaine, en lien avec le développement du campus Franczal. Ce programme se poursuit actuellement. Contrairement à un projet unique (type ligne de métro ou tramway), le programme PIMSOT est mis en œuvre via un accord-cadre de maîtrise d'œuvre en vue de lancer plusieurs opérations successives (études + travaux), d'assurer une continuité stratégique et technique, de de piloter un programme évolutif dans le temps.

L'étude est réalisée dans un cadre partenarial associant les services du pôle routier Départemental ainsi que les collectivités contiguës au futur campus Franczal (dont le Muretain Agglo et la commune de Portet sur Garonne).



A l'échelle de la zone AUE Fran, les scénarios d'augmentation du trafic ont d'ores et déjà permis de définir un certain nombre d'orientations, telles que les aménagements de couloirs bus, le traitement des principaux carrefours, la position et le gabarit des futures voies cyclables, ainsi que les secteurs limités à 50 km/h, permettant de faciliter l'accès aux parcelles. L'étude identifie également les emprises foncières futures à maîtriser par la collectivité afin de permettre la mise en œuvre des aménagements routiers, tout en intégrant un traitement paysager cohérent.

Ces premières orientations seront soumises aux arbitrages politiques courant 2026.

Dans l'immédiat, la Mairie de Portet sur Garonne a validé la création d'un nouveau quartier d'agglomération avec vitesse limitée à 50Km/h aux abords de la zone AUe Fran afin de faciliter l'accès au foncier depuis la route de Seysses.

Etude N°3 : Apaisement et sécurisation de la RD15b (Route de Francazal) à Portet sur Garonne (MO Muretain Agglo)

L'étude est engagée dans le cadre d'une convention de partenariat entre la commune de Portet-sur-Garonne, la Communauté d'Agglomération du Muretain Agglo et le Conseil Départemental de la Haute-Garonne. Elle s'inscrit dans la continuité des deux études visées précédemment et a pour objectif de définir une stratégie globale d'aménagement de la RD 15b sur un linéaire d'environ 1,5 km, en réponse à plusieurs enjeux :

- Sécurisation des déplacements, notamment pour les piétons et cyclistes,
- Amélioration de la sécurité routière (zones accidentogènes),
- Prise en compte du développement économique local,
- Optimisation des flux de circulation (tous modes),
- Intégration des enjeux d'intermodalité (PEM, réseaux de transport),



L'étude se déroule classiquement en deux phases principales :

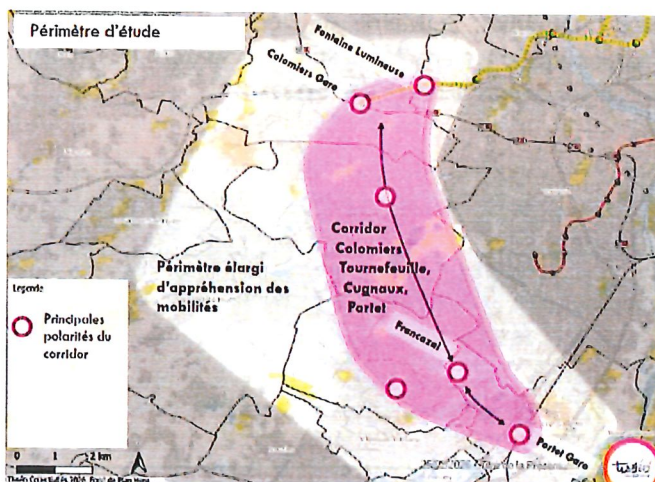
- Un diagnostic et état des lieux portant sur la collecte de données, l'analyse des usages et l'intégration des perspectives de développement du secteur.
- Des propositions d'aménagement, sous forme de plusieurs scénarios (esquisse, schéma d'aménagement), donnant lieu à l'élaboration d'un plan guide avec phasage et estimation des coûts.

Sa restitution est programmée à la fin du 1er semestre 2026.

Etude N°4 : Etude d'opportunité d'une liaison TC : Portet Gare – Campus Francazal – Colomiers (MO Tisséo Collectivités)

Cette étude, qui vient tout juste de démarrer, est pilotée par Tisséo Collectivités, en partenariat avec Toulouse Métropole, le Muretain Agglo, les communes de Portet, Cugnaux, Tournefeuille et Colomiers. Elle s'inscrit dans la continuité des réflexions précédentes engagées depuis 2025.

Elle répond à une forte dynamique de développement économique (plus de 4000 emplois supplémentaires à horizon 2035) en adaptant l'offre de transports en commun. Elle se limite aux déplacements de personnes (hors fret, traité de manière marginale)



L'objectif est d'améliorer les liaisons transversales, aujourd'hui insuffisantes entre la gare de Portet sur Garonne, le campus de Franczal avec un prolongement possible vers Tournefeuille et Colomiers

L'étude est structurée en deux grandes phases :

Phase 1 : Diagnostic et enjeux.

- Analyse du contexte urbanisme (PLUiH, SCoT), environnement, développement futur, analyse des générateurs de déplacements (emplois, équipements, commerces), étude des flux tous modes, évaluation de l'offre actuelle de transport en commun (performance, fréquentation, concurrence avec la voiture), identification des contraintes et potentiels

Phase 2 : Scénarios et solutions.

- Analyse des corridors possibles, étude des caractéristiques de voirie et points durs, évaluation des impacts fonciers et environnementaux, identification des modes de transport adaptés (sans présupposer la solution)

L'analyse s'appuie sur de nombreuses sources : les études existantes (PIMSOT, mobilités, ZAC Franczal, etc.), Données de déplacements (EMC², Metrix), les documents de planification (PLUiH, SCoT), les hypothèses de développement économique à l'échelle du secteur, ...

Des compléments sont prévus, notamment sur les usagers de la gare de Portet (origines, rabattements), l'évolution des services dans le cadre du SERM

Plusieurs points d'attention sont identifiés : l'accessibilité de la gare de Portet (stationnement, intermodalité), la prise en compte de plusieurs horizons temporels (2030, 2035, 2040+), l'intégration des projets urbains et économiques.

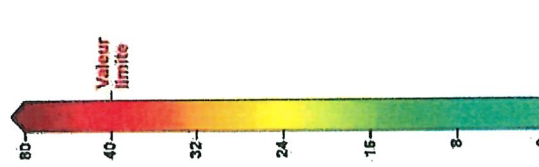
L'étude a été engagée en février 2026. La restitution de la phase Diagnostic est prévue au printemps 2026. La phase 2 (scénarios) sera restituée courant juin 2026.

Annexe n°6 – état pollution atmosphérique 2019

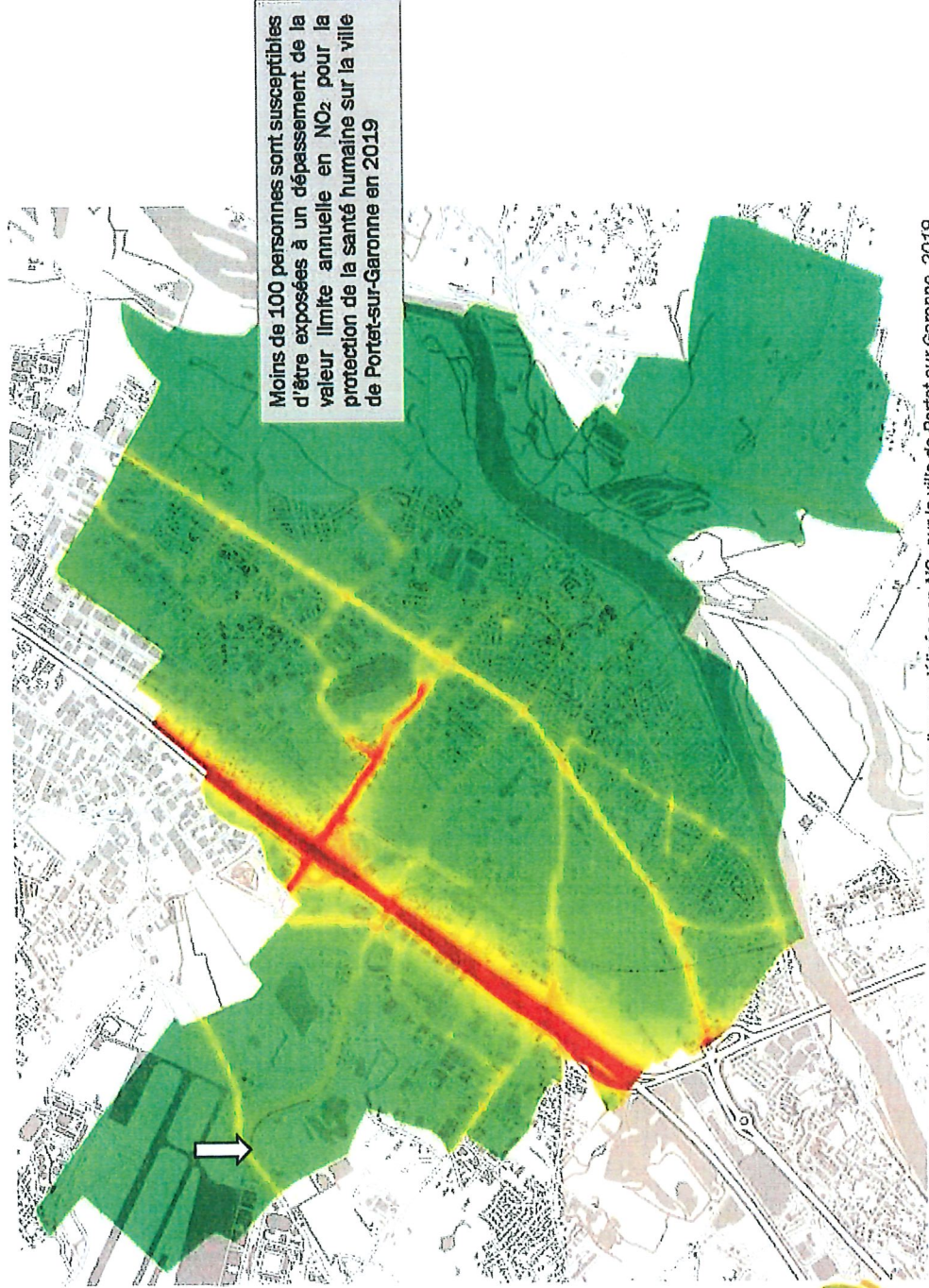
ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR SUR LA VILLE DE PORTET-SUR-GARONNE EN 2019

SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION

Situation du NO₂ pour
la protection de la santé
(en µg/m³ - Moyenne annuelle)
2019 - Sans Abaissement



Votre espace numérique régional de l'air
Atmo
votre partenaire
OCCITANIE



Cartographie des concentrations moyennes annuelles modélisées en NO₂ sur la ville de Portet-sur-Garonne, 2019

Moins de 100 personnes sont susceptibles
d'être exposées à un dépassement de la
valeur limite annuelle en NO₂ pour la
protection de la santé humaine sur la ville
de Portet-sur-Garonne en 2019

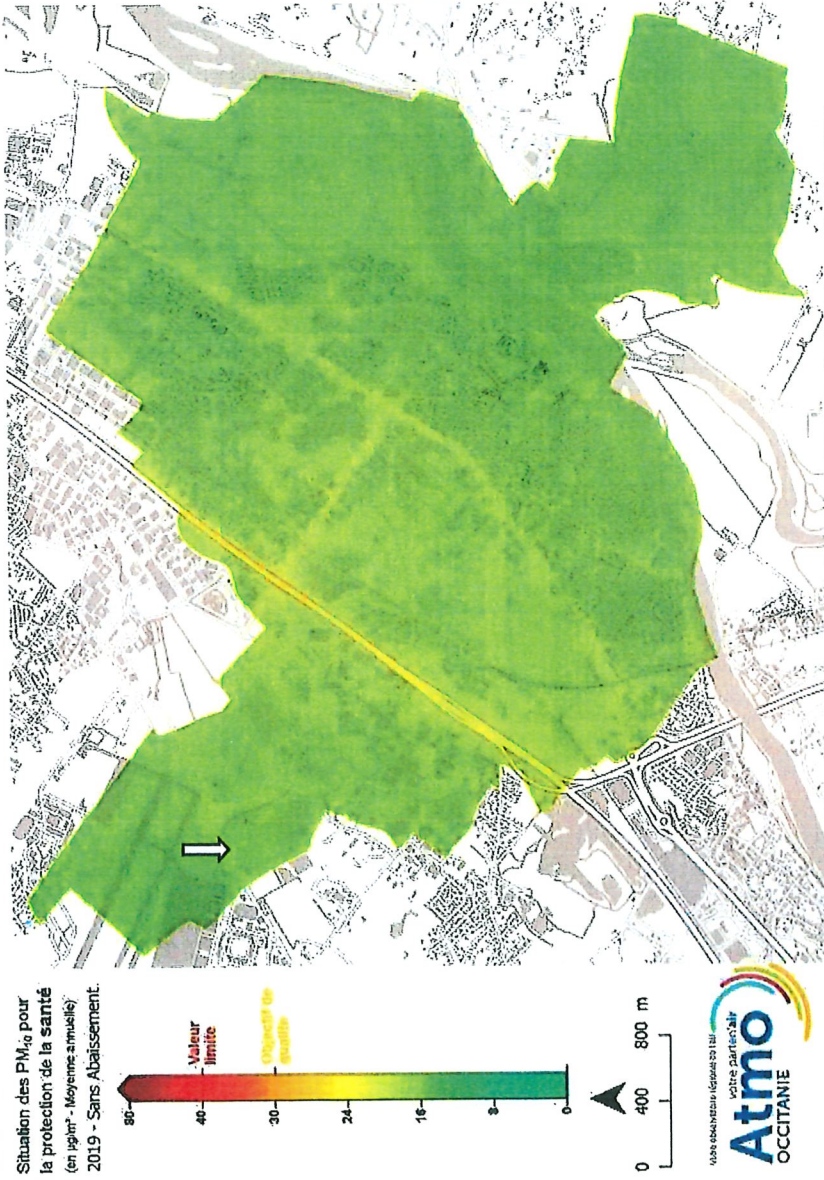
Annexe n°6 – état pollution atmosphérique 2019

ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR SUR LA VILLE DE PORTE-SUR-GARONNE EN 2019

ÉVALUATION DE LA POLLUTION EN PARTICULES (PM10, PM2,5)

Pollution en particules PM10 - année 2019

Ci-dessous, la carte de modélisation des concentrations en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10) pour l'année 2019.



Sur l'ensemble de la commune, les concentrations en PM10 sont inférieures aux valeurs limites pour la protection de la santé.

L'objectif de qualité fixé à 30 µg/m³ est également respecté sur tout le territoire municipal.

Cartographie des concentrations moyennes annuelles modélisées en PM10 sur la ville de Portet-sur-Garonne, 2019

Annexe n°7

Appréciation des effets cumulés avec les projets développés à l'échelle métropolitaine

Rappel du cadre méthodologique

Conformément aux dispositions de l'article R.122-20 du code de l'environnement, le rapport environnemental doit contenir les informations « raisonnablement exigibles » au regard notamment :

- du contenu et du degré de précision du plan ;
- du niveau de planification concerné ;
- du fait que certaines incidences peuvent être plus utilement évaluées à d'autres niveaux.

Dans ce cadre, l'analyse des effets cumulés vise à identifier les incidences notables résultant de la combinaison du document d'urbanisme avec d'autres plans ou projets suffisamment définis, dans la mesure où ces interactions présentent un caractère direct et significatif.

Présentation du contexte territorial

Le secteur de Francazal s'inscrit dans un environnement en mutation, marqué notamment par :

- le développement d'activités aéronautiques et industrielles sur le site de l'ancienne base militaire de Toulouse-Francazal ;
- l'émergence de projets portés par des acteurs industriels tels que Aura Aero et TARMAC ;
- des opérations d'aménagement de plus grande ampleur conduites sur le territoire de Toulouse et de sa métropole.

Ces projets s'inscrivent dans des logiques de développement économique à l'échelle métropolitaine, et font ou feront l'objet d'autorisations administratives et d'évaluations environnementales spécifiques.

Nature et portée de la modification du PLU de Portet sur Garonne

La modification du PLU objet du présent dossier :

- ne crée aucune nouvelle zone urbanisable ;
- ne modifie pas les surfaces classées en zone AUe ;
- ne modifie pas les orientations d'aménagement ;
- n'introduit pas de nouvelles fonctions urbaines sensibles (notamment logement ou équipements publics) ;
- ne modifie pas les capacités des infrastructures structurantes.

Elle se limite à :

- l'adaptation de règles morphologiques (hauteur, recul) ;
- la précision des destinations autorisées, demeurant dans le champ des activités économiques et technologiques.

Le programme susceptible d'être développé sur le site représente un ordre de grandeur d'environ 8 000 m² de surface de plancher, correspondant à un centre de formation professionnelle et à des activités économiques légères.

Absence d'interaction significative avec les projets métropolitains

Absence de lien fonctionnel ou juridique

La modification du PLU ne constitue ni le support juridique, ni le préalable, ni la condition de réalisation des projets industriels ou d'aménagement portés à l'échelle métropolitaine.

Elle n'en modifie ni la consistance, ni le calendrier, ni les modalités de mise en œuvre.

Ces projets relèvent de procédures autonomes, intégrant leurs propres études d'impact et analyses des incidences cumulées.

Contribution marginale aux flux et aux émissions

Au regard de son ampleur limitée, le programme envisagé :

- n'est pas de nature à générer une augmentation significative des flux de circulation à l'échelle intercommunale ;
- n'induit pas de pression notable supplémentaire sur les infrastructures de transport structurantes ;
- ne constitue pas une source significative d'émissions atmosphériques.

Les activités envisagées relèvent de la petite industrie technologique et de la formation professionnelle, sans process industriels lourds ni installations à fort impact environnemental.

Ainsi, la contribution du projet aux dynamiques territoriales en matière de trafic, de bruit ou de qualité de l'air demeure marginale au regard des projets d'ampleur développés à l'échelle métropolitaine.

Absence d'incidence sur les paramètres structurants du territoire

La modification du PLU n'entraîne :

- aucune augmentation de la capacité globale d'urbanisation du secteur ;
- aucune modification des équilibres territoriaux ;
- aucune évolution des grandes infrastructures de mobilité ;
- aucune extension de l'interface entre zones urbanisées et milieux naturels.

Dès lors, elle ne constitue pas un facteur susceptible de modifier de manière notable les effets cumulés déjà identifiés à une échelle plus large.

Niveau pertinent d'analyse des effets cumulés

Compte tenu du caractère ponctuel et limité de la modification, de l'absence d'effet structurant sur les dynamiques territoriales et de l'existence d'évaluations environnementales propres aux projets d'ampleur métropolitaine, il apparaît que l'analyse des effets cumulés à l'échelle du présent document d'urbanisme peut être limitée à une approche qualitative et contextualisée.

Une analyse approfondie et quantitative des effets cumulés en matière de trafic, de bruit ou de qualité de l'air relève davantage des procédures d'évaluation des projets concernés.

L'analyse réalisée, proportionnée au niveau de précision du plan et à l'ampleur de la modification, permet ainsi de conclure à l'absence d'incidences cumulées significatives imputables à la présente procédure.

En conclusion, au regard de l'ensemble de ces éléments, la modification du PLU :

- ne présente pas d'interaction significative avec les projets développés à l'échelle de la métropole ;**
- n'est pas de nature à générer, en combinaison avec ces projets, des incidences environnementales notables supplémentaires ;**
- ne justifie pas la réalisation d'une analyse approfondie des effets cumulés à une échelle dépassant celle du document d'urbanisme.**

Suites opérationnelles relatives aux autres secteurs d'urbanisation future (zones AU0)

Il est rappelé que le périmètre Franczal Bois vert comporte, en complément du secteur objet de la présente modification, plusieurs zones actuellement fermées à l'urbanisation (en AU0), représentant une superficie d'environ 20 hectares.

L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est conditionnée à des procédures ultérieures d'évolution du plan local d'urbanisme, permettant de définir de manière précise les conditions d'aménagement et de desserte, l'organisation des formes urbaines et les modalités de prise en compte des enjeux environnementaux.

Compte tenu de leur ampleur et de leur potentiel structurant à l'échelle communale et intercommunale, ces futures procédures constitueront le cadre approprié pour :

- apprécier de manière globale les incidences environnementales des projets envisagés ;**
- analyser les effets cumulés, notamment en matière de trafic, de nuisances sonores et de qualité de l'air ;**
- intégrer les interactions avec les projets de développement économique et d'aménagement portés à l'échelle territoriale.**

Dans ce contexte, l'analyse des effets cumulés à une échelle élargie apparaît relever prioritairement de ces démarches ultérieures, plus à même d'appréhender de manière complète les dynamiques d'évolution du secteur.



MODIFICATION N°3 PLU / SECTEUR FRANCAZAL

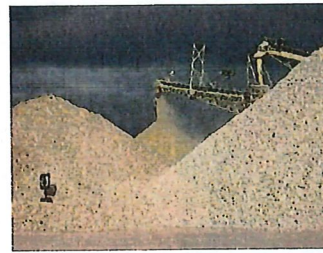
IMPACT SUR L'AVIFAUNE D'UNE AUGMENTATION DE HAUTEUR AUTORISÉE POUR LES CONSTRUCTIONS

COMMUNE DE PORTET-SUR-GARONNE (31)

Réf. 2026-063

Mars 2026

Rapport d'expertise



AGENCE DE TOULOUSE (31)

Ectare siège social
6 avenue Georges Pompidou
Bât. A- | Entrée 2
31130 BALMA
Tél. 05 62 89 06 10
Email : contact@ectare.fr

AGENCE DE BRIVE (19)

Ectare Centre Ouest
2 impasse Jean Chaptal
19100 BRIVE
Tél. 05 55 18 91 60
Email : limousin@ectare.fr



cabinet-ectare.fr

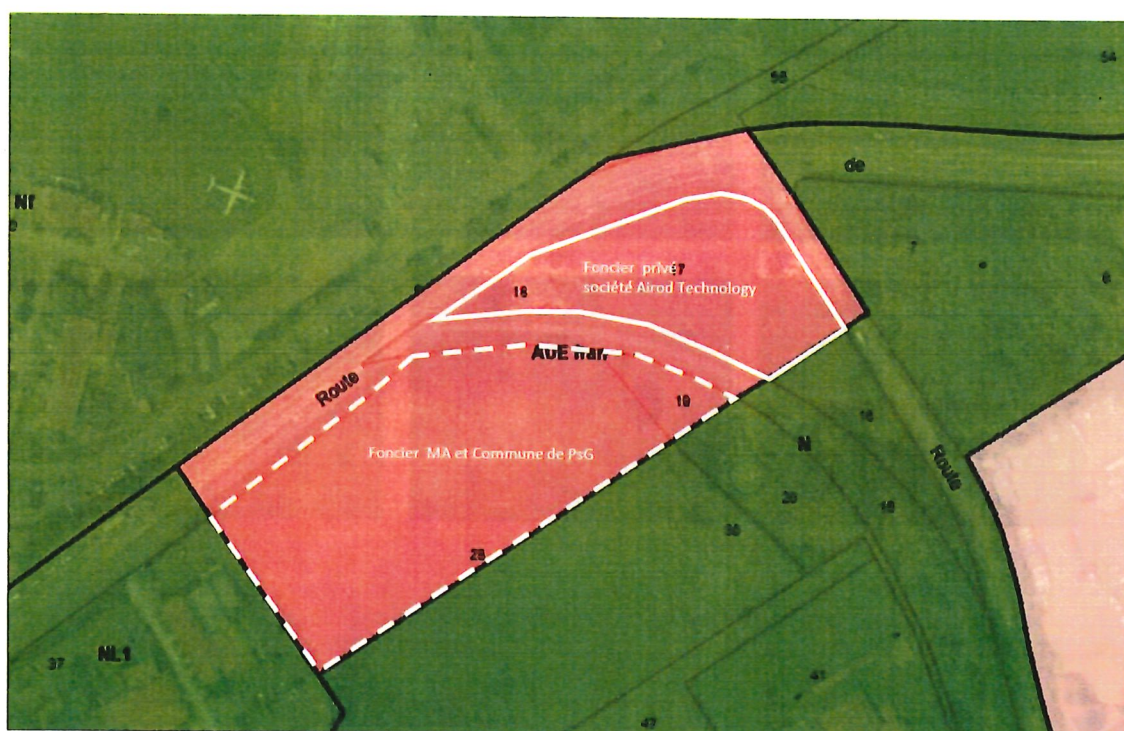
SCOP ARL AU CAPITAL VARIABLE DE 90 576 € | RCS TOULOUSE B 389 797 010
SIRET 38979701000052 | NAF 7490B

1 SOMMAIRE

1 Sommaire	2
2 Préambule	2
3 Résultats de la mission	3
3.1 Cadrage et Objectifs de la mission	3
3.2 Méthode de travail - Méthodologie.....	3
3.3 Restitution des résultats	3

2 PRÉAMBULE

Le Cabinet ECTARE s'est vu confié par le Service Urbanisme et Environnement de la Mairie de Portet-sur-Garonne une mission d'expertise sur l'impact sur l'avifaune d'une augmentation de la hauteur autorisée pour les constructions de 9 à 15 m dans le cadre d'une procédure de modification du PLU portant uniquement sur les adaptations réglementaires d'une zone AUE existante dans le secteur Francazal.



Zone AUE secteur Francazal concernée par la modification

3 RÉSULTATS DE LA MISSION

3.1 CADRAGE ET OBJECTIFS DE LA MISSION

La mission a consisté à réaliser :

- Une analyse argumentée de l'évolution (ou non) des impacts attendus sur l'avifaune suite à l'augmentation de hauteur autorisée (de 9 à 15 m),
- La proposition de préconisations ou de mesures environnementales en conséquence.

3.2 MÉTHODE DE TRAVAIL - MÉTHODOLOGIE

Pour cette mission, ont été mis en œuvre les éléments suivants :

- Une visite de terrain pour apprécier le contexte de l'opération (topographie, type de voisinage et proximité, structures arborées existantes, ...)
- Une analyse bibliographique sur la fréquentation du secteur par l'avifaune liée à la ZPS et à la ZICO,
- Une analyse des impacts ainsi attendus sur l'avifaune par la modification de la hauteur autorisée des constructions.

3.3 RESTITUTION DES RÉSULTATS

3.3.1 Présentation de la zone concernée par la modification

La zone étudiée représente une surface de 3 ha occupée en grande partie par une parcelle anciennement cultivée. Une autre partie est occupée par une friche rudérale et un bâtiment abandonné. Les deux ensembles sont séparés par une voirie verte.



Grande parcelle ouest anciennement cultivée



Localisation de la zone d'étude et environnement proche



Parcelle ouest en friche rudérale / terrain abandonné



Voie verte (piste cyclable) séparant la zone AUE avec station d'épuration

La zone d'étude se trouve donc :

- En limite des RD15 (route de Seysses) et RD15B (route de Francazal), deux axes routiers fréquentés ;
- Quasiment en bout piste de l'aéroport de Toulouse – Francazal ;
- Dans un environnement mixte mêlant bâtiments artisanaux et d'activités (secteur aéroportuaire), des milieux ouverts plus ou moins agricoles (parcelles agricoles et parcelles en herbe de l'aéroport), des premiers quartiers résidentiels et d'anciens secteurs d'activités (dépôts de matériaux et friches) ;
- Dans un secteur sans topographie marquée (cote 163 m au niveau de la RD15 pour une cote de 152 m en bord de Garonne à 3,3 km) malgré une situation en bordure de terrasse de Garonne (10 m de dénivelé) en limite sud de la zone AUE.



RD15 et premiers bâtiments de l'aéroport de Toulouse - Francazal

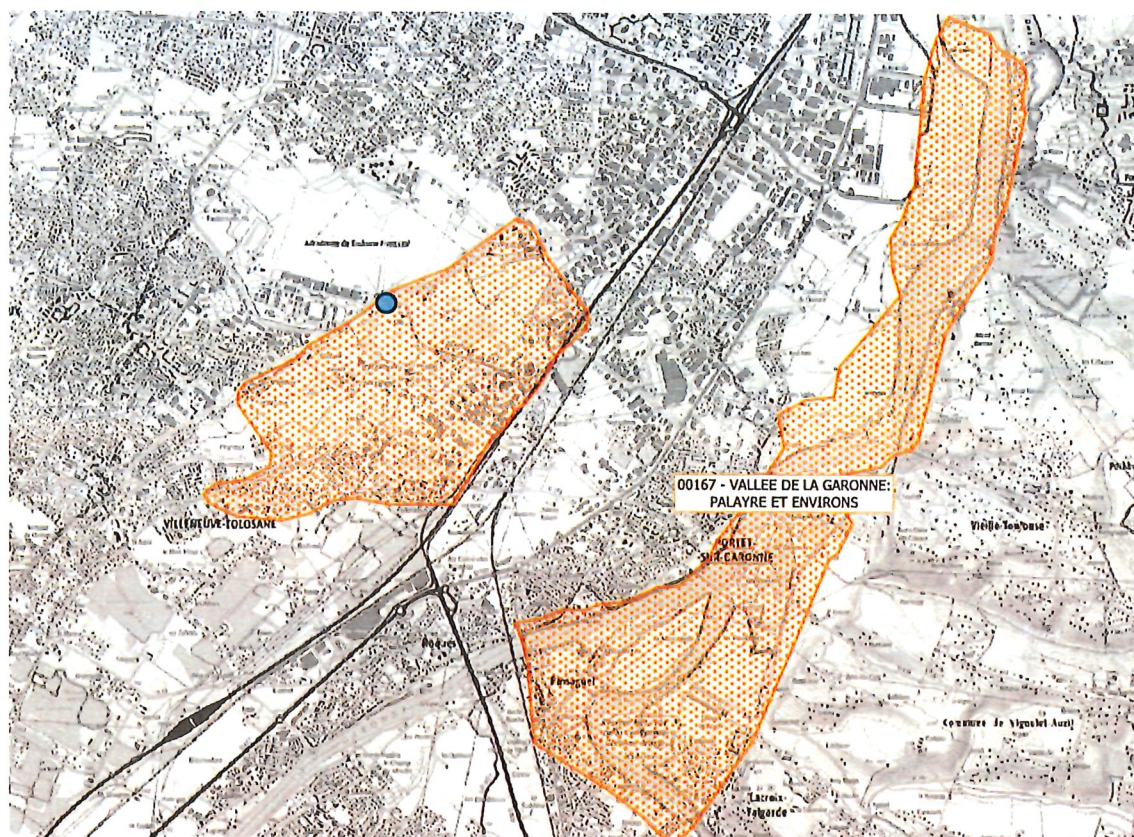


Pente douce avec dénivelé d'environ 10m correspondant à une terrasse de la Garonne faisant la limite sud de la parcelle

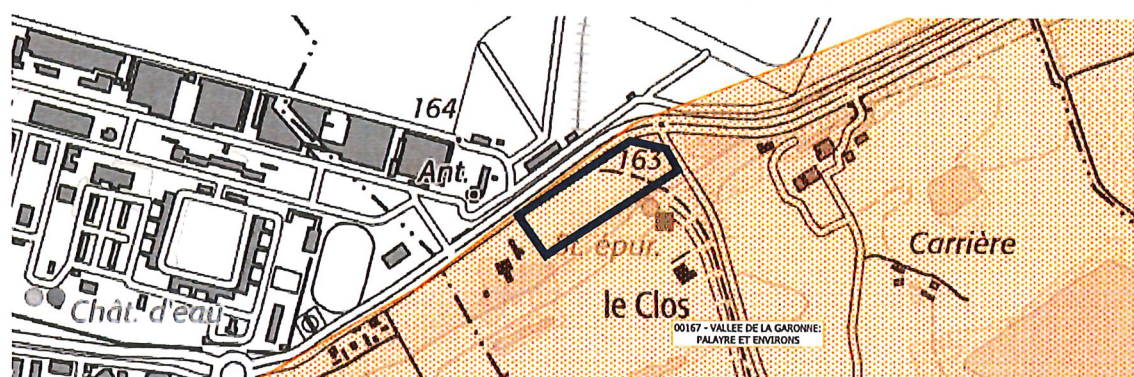
3.3.3 Enjeux avifaunistiques locaux

La zone d'étude est incluse dans la ZICO « Vallée de la Garonne : Palayre et environs » (00167) d'une superficie de 1700 ha.

La ZICO « Vallée de la Garonne : Palayre et environs » présente une avifaune typique des grandes vallées du sud-ouest de la France bien représenté en diversité mais avec des effectifs limités. La riche mosaïque d'habitats située dans le couloir de la Garonne, constitue une halte migratoire, une zone de gagnage, d'hivernage voire de nidification pour de très nombreuses espèces d'oiseaux, notamment de zones humides. Les principales perturbations et dégradations sont engendrées par des activités humaines marquées telles que l'urbanisation, les infrastructures de communication et de déplacement, la sylviculture et la pollution des eaux de surfaces. (Extrait de la fiche)



Positionnement du site étudié au sein de la ZICO



Ce secteur peut donc être l'objet de nombreux déplacements de l'avifaune que ce soit des déplacements locaux (liés à la chasse ou à l'alimentation), des déplacements quotidiens (retour à un dortoir ou à une zone d'hivernage) ou encore à des déplacements de grandes envergures (traversée lors de déplacements migratoires).

Les espèces caractéristiques de la ZICO les plus fréquentes en déplacement sont :

Bihreau gris	<i>Nycticorax nycticorax</i>	Reproductrice/Hivernante
Héron garde-boeuf	<i>Bubulcus ibis</i>	Reproductrice
Aigrette garzette	<i>Egretta garzetta</i>	Reproductrice
Grande Aigrette	<i>Egretta alba</i>	Migratrice /Hivernante
Héron cendré	<i>Ardea cinerea</i>	Reproductrice
Héron pourpré	<i>Ardea purpurea</i>	Reproductrice
Milan noir	<i>Milvus migrans</i>	Reproductrice
Aigle botté	<i>Hieraaetus pennatus</i>	Reproductrice
Mouette mélanocéphale	<i>Larus melanocephalus</i>	Reproductrice
Mouette rieuse	<i>Larus ridibundus</i>	Migratrice

Parmi ces espèces, celles qui ont fait l'observation dans les environs de la zone d'étude sont :

Héron garde-boeuf	<i>Bubulcus ibis</i>	Alimentation régulière sur les secteurs ouverts
Héron cendré	<i>Ardea cinerea</i>	Alimentation régulière sur les secteurs ouverts
Milan noir	<i>Milvus migrans</i>	En alimentation régulière, passages migratoires
Aigle botté	<i>Hieraaetus pennatus</i>	En alimentation régulière sur les secteurs de garennes de Francazal
Mouette rieuse	<i>Larus ridibundus</i>	Passage ponctuel

3.3.5 Impacts génériques des bâtiments sur l'avifaune

Les principaux impacts négatifs des bâtiments sur l'avifaune sont la **mortalité par collision**, la perte d'habitats de reproduction et de repos, et le dérangement chronique (bruit, lumière, travaux), qui se répercutent sur la démographie des populations.

Nous ne nous intéresserons ici qu'au 1^{er} cas, la mortalité par collision, qui peut être liée à la hauteur même des constructions.

Celle-ci correspond aux phénomènes de **collisions avec les vitrages et les façades**.

Les collisions concernent de nombreuses espèces (plus d'une centaine répertoriée dans certaines synthèses) et se concentrent surtout **en période de migration et autour des bâtiments fortement vitrés, éclairés la nuit ou situés sur les couloirs migratoires**.

La cause principale est donc essentiellement **liée aux vitrages** avec deux effets :

- **Effet transparence** : une vitre transparente est perçue comme un espace libre ; l'oiseau voit ce qu'il y a derrière (ciel, végétation, intérieur éclairé) et tente simplement de le rejoindre, sans détecter l'obstacle ;
- **Effet miroir** : les surfaces très réfléchissantes renvoient l'image du ciel ou d'arbres ; l'oiseau prend ce reflet pour un habitat réel et fonce dessus, surtout là où l'environnement naturel est fortement reflété.

Deux facteurs viennent amplifier ce risque :

- **Éclairage nocturne** : de nombreuses espèces migratrices volent de nuit et se repèrent grâce aux astres ; les halos lumineux des villes, façades éclairées et bâtiments vitrés les attirent ou les désorientent, concentrent les oiseaux autour des structures et peuvent augmenter le nombre d'impacts ;
- **Contexte urbain** : les très grands bâtiments situés sur des axes migratoires majeurs peuvent provoquer des mortalités massives en quelques heures.

Les structures / bâtiments particulièrement à risque sont ainsi :

- Les façades de verre continues, parois vitrées d'angle, grandes baies donnant sur des jardins, passerelles vitrées, murs antibruit et abribus transparents constituant des « pièges » fréquents, y compris en dehors des grands centres urbains ;
- Les bâtiments situés près de haies, bosquets, plans d'eau ou parcs sont plus dangereux, car les oiseaux y volent à basse altitude, entre zones d'alimentation et de repos, et se laissent tromper par les reflets.

La **distribution verticale des collisions** est également à prendre en compte avec :

- La plupart des collisions recensées se produisant aux niveaux bas et intermédiaires des façades, là où l'activité avifaunistique est la plus dense (hauteur de la canopée, interface avec les parcs, jardins, plans d'eau) en lien avec les déplacements locaux et réguliers (chasse, alimentation, allers-retours au nid ...) ;
- Au-delà d'une quinzaine d'étages, la contribution marginale de chaque niveau supplémentaire à la mortalité totale semble relativement faible, même si les collisions en hauteur sont probablement sous-estimées faute de prospection spécifique, celles-ci sont alors essentiellement liées aux migrants nocturnes.

3.3.6 Cas de la zone étudiée

Facteurs d'impacts	Analyse de l'impact sur l'avifaune	
	Hauteur autorisée actuelle (9m)	Augmentation à 15m
Espèces à enjeux du secteur (Aigle botté, Milan noir, ardéidés ...)	Espèces très peu sensibles aux collisions avec des bâtiments ; espèces volant en altitude, bons voiliers ou espèces nécessitant de grands espaces ouverts pour leur alimentation. ⇒ Sensibilité réduite des espèces concernées présentes	Pas d'incidence supplémentaire
Environnement du site	Peu favorable à la présence des espèces à enjeu : milieu agricole cultivé, voiries proches et fréquentées ⇒ Environnement peu sensible ne constituant pas un facteur aggravant	Pas d'incidence supplémentaire
Topographie du secteur	Topographie plane sur la parcelle mais présence d'un décroché (bordure de terrasse de Garonne) générant une pente douce avec un dénivelé de 10 m mettant la parcelle en léger surplomb. ⇒ Facteur légèrement aggravant pour d'éventuels déplacements venant du sud / sud-est	Effet de surplomb légèrement augmenté
Vitrage / façades	Bâtiments prévus (cf. PC déposé) n'offrant pas de façades vitrées Pas d'effet transparence Pas d'effet miroir ⇒ Impact très réduit	Pas d'incidence supplémentaire
Facteurs aggravants liés aux bâtiments (éclairage nocturne, contexte d'implantation)	Bâtiments prévus de type industriel sans éclairage de façade, sans surfaces vitrées éclairées, ... Éclairage des parkings et autres éléments au sol avec programmation et déclenchement ⇒ Facteurs aggravants très limités	Pas d'incidence supplémentaire



Vue projetée des bâtiments possibles sur la zone étudiée (source projet PC déposé)

3.3.8 Préconisations

Les principales préconisations pour limiter le risque de collision de l'avifaune sur les bâtiments qui pourraient être implantés sur la zone AUE sont **d'agir sur le vitrage** (le rendre bien visible pour les oiseaux et en limiter la surface selon le type de bâtiment) **et sur la lumière** (réduire l'attractivité nocturne du bâtiment), en les intégrant dès la conception :

- **Agir dès la conception du bâtiment**
 - Limiter les grandes surfaces de verre totalement transparentes ou très réfléchissantes, surtout en proximité de végétation ou de plans d'eau.
 - Privilégier des matériaux diffusants ou texturés : verre mat, structuré, polycarbonate diffusant, qui cassent la transparence et les reflets type « ciel » ou « végétation ».
 - Intégrer des éléments architecturaux devant les vitrages : brise-soleil, grilles, pare-vues, écrans ou lamelles, posés à l'extérieur, avec forte proportion de surface pleine pour être perçus comme obstacle.
- **Gestion de la lumière et fonctionnement**
 - Réduire ou éteindre l'éclairage non indispensable la nuit, en particulier pendant les périodes de migration (printemps, automne) et par mauvaises conditions météo.
 - Orienter et capoter les luminaires vers le bas, limiter les flux vers le ciel et l'horizontale, choisir des températures de couleur moins attractives pour l'avifaune (tons chauds, peu de bleu).
 - Utiliser des minuteries, détecteurs de présence ou scénarios de gestion de l'éclairage (bureaux, circulations, enseignes) pour limiter la durée d'allumage nocturne.

Un autre élément à prendre en compte, propre à la configuration de la zone AUE, serait le fait **d'atténuer l'effet de « surplomb » lié à la terrasse de Garonne sur la partie sud**, en implantant une haie haute en bordure sud de parcelle pour obliger les oiseaux venant du sud / sud-est (notamment par vent d'Autan) à augmenter leur hauteur de vol et ne pas être surpris par les bâtiments.

Moyennant ces quelques préconisations, il n'apparaît pas que l'augmentation de la hauteur autorisée des constructions (passage de 9 à 15 m) dans la zone AUE secteur de Francazal n'occasionne d'impact supplémentaire sur l'avifaune en matière de collision.

La mission a été réalisée par **Jérôme SEGONDS**, expert écologue au Cabinet ECTARE.



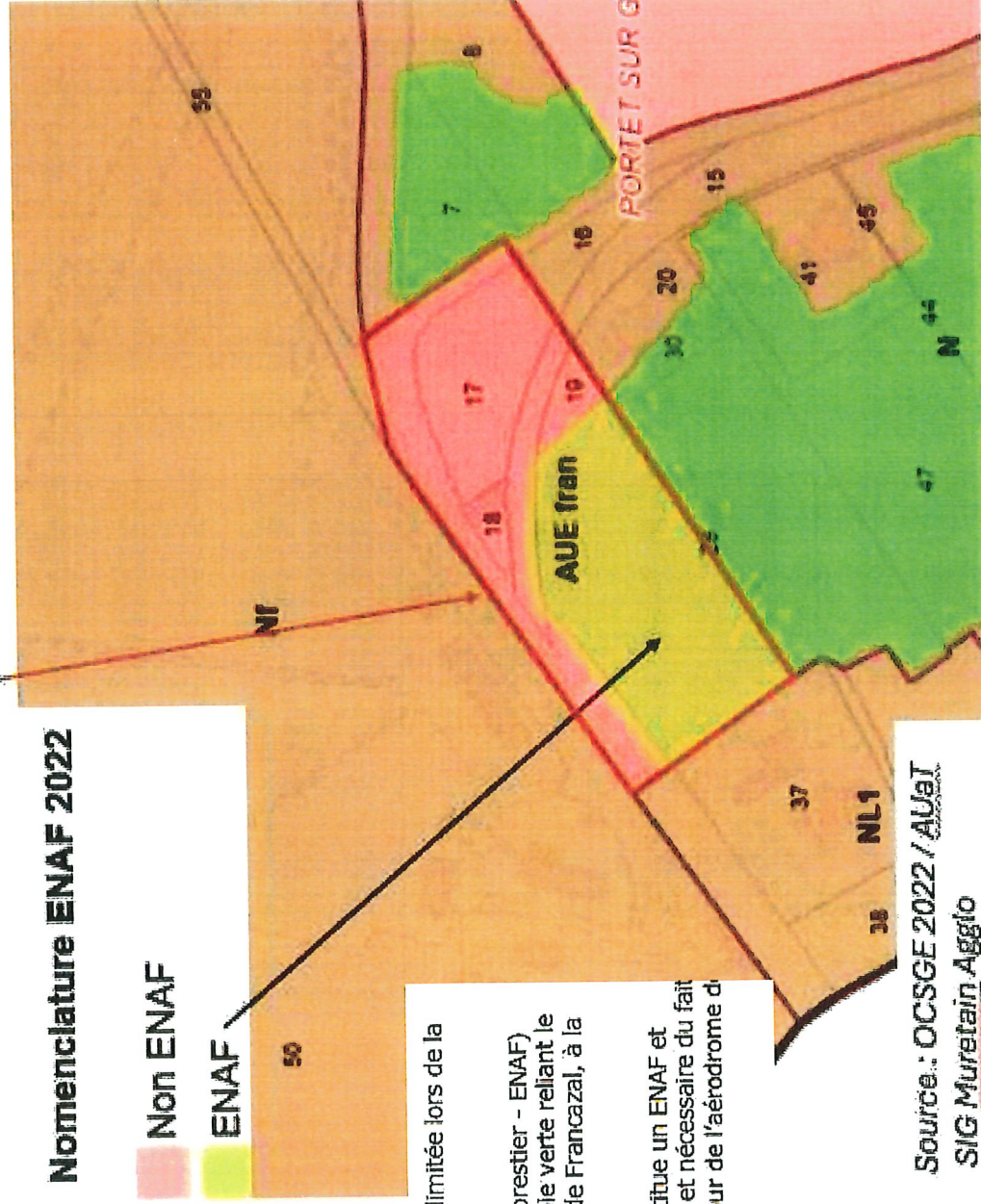
Fait à Balma le 24 mars 2026,
Le Directeur de projet,
Jérôme SEGONDS

Annexe n°10 – Consommation foncière ENAF

Zone AUE Francazal et ENAF

Nomenclature ENAF 2022

Non ENAF
ENAF



La zone AUE Francazal objet de la présente modification du PLU a été délimitée lors de la première révision du PLU approuvé le 3 octobre 2023.

Cette zone de 3 ha environ (2,8 ha base SIG) est composée :

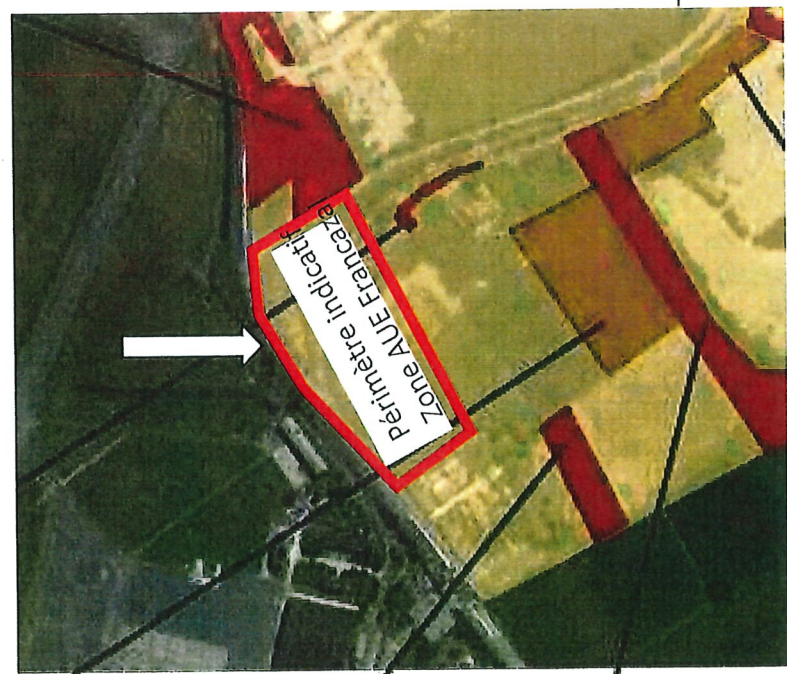
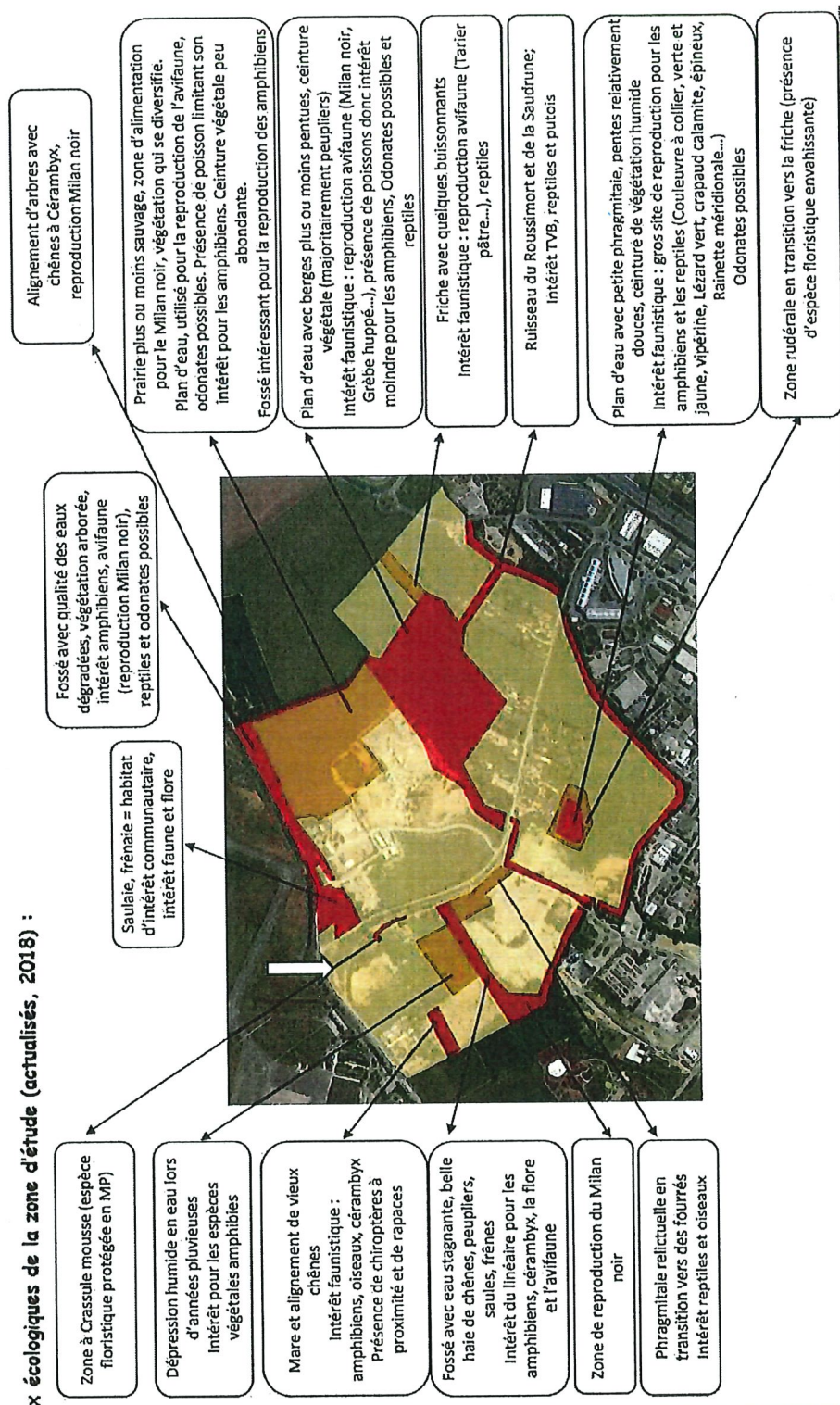
- D'une surface en terre agricole de 1,3 ha (Espace Naturel Agricole et Forestier - ENAF)
- D'une surface de 1,7 ha (non ENAF) correspondant à l'emprise de la voie verte reliant le pôle d'échange multimodal de la Gare de Porte St Simon à l'aérodrome de Francazal, à la RD15 et à du foncier bâti et en friche.

La partie en espace agricole, propriété du Muretain Agglomération, constitue un ENAF et constitue une consommation foncière à vocation économique pertinente et nécessaire du fait de la proximité immédiate de la dynamique économique en devenir autour de l'aérodrome de Francazal.

Source : OCSGE 2022 / AUaT
SIG Muretain Agglo

Annexe 11 - Zone AUE Secteur Francazal – extrait rapport de présentation livret 3 - PLU 2023

Enjeux écologiques de la zone d'étude (actualisés, 2018) :



Source : PLU – rapport de présentation livret 3 page 48

Annexe n°12

Synthèse diagnostics pollution des sols

Objet de la note

La présente note synthétise les diagnostics pollution réalisés sur le périmètre de la zone AUE Fran à Portet sur Garonne, en matière de pollution des sols et de risque pyrotechnique. Elle précise les contraintes environnementales, les mesures de gestion et les conditions de compatibilité du projet.

- La première partie traite du diagnostic pollution pyrotechnique réalisé par le BE GÉOMINE en janvier 2026, ainsi que les suites opérationnelles envisagées par la collectivité
- La deuxième partie décrit le diagnostic Pollution réalisée par le BE SOCOTEC en décembre 2025, ainsi que les prescriptions d'aménagement qui en découlent pour les futurs constructeurs.

Partie 1 : Diagnostic de pollution pyrotechnique

Dans le cadre de son projet d'aménagement, la collectivité a fait étudier le risque pyrotechnique au droit de la zone AUE Fran du PLU de Portet sur Garonne. Cette mission, confiée à la société Geomines, avait pour objectif d'identifier la présence éventuelle de restes explosifs de guerre enfouis et d'évaluer les conditions de sécurisation préalables à toute intervention sur le site.

Le terrain concerné s'inscrit dans un contexte historique particulièrement sensible. En effet l'aéroport de Franczal situé à proximité du site, a fait l'objet de bombardements en 1944 visant les infrastructures aéronautiques. Ce passé opérationnel expose le site à un risque résiduel de présence de munitions non explosées.

Le diagnostic, réalisé en janvier 2026 par prospection magnétométrique, a permis d'investiguer une large majorité de l'emprise. Les investigations ont mis en évidence un nombre important d'anomalies magnétiques, dont une très grande partie est susceptible de correspondre à des objets d'origine pyrotechnique. Si une majorité de ces anomalies renvoie à des objets de faible dimension, la présence d'anomalies plus significatives, potentiellement assimilables à des munitions de plus fort calibre, atteste d'un niveau de risque non négligeable.

Au regard de ces éléments, le diagnostic conclut à l'existence d'un risque pyrotechnique avéré, incompatible avec la réalisation de travaux sans mesures préalables de sécurisation. La collectivité a, en conséquence, engagé une phase opérationnelle visant à traiter ce risque en amont du projet d'aménagement.

La suite donnée à ce diagnostic repose sur la mise en œuvre d'une opération de sécurisation pyrotechnique préalable, confiée à un opérateur spécialisé. Elle s'inscrit dans un cadre réglementaire relevant du code du travail, sous réserve d'une éventuelle

requalification par les services de l'État en opération de dépollution pyrotechnique au sens du décret du 26 octobre 2005.

Préalablement à toute intervention, une évaluation des risques sera formalisée et transmise aux services compétents de l'État, notamment à la préfecture, pour instruction. Cette étape conditionne le démarrage effectif des travaux et pourra donner lieu à une coordination spécifique avec les autorités, en fonction de la sensibilité du site.

Les opérations de terrain consisteront principalement en la relocalisation précise des anomalies détectées, leur mise au jour progressive par décaissement mécanique et manuel, puis leur identification. Ces travaux seront réalisés par une équipe spécialisée, dotée des moyens techniques adaptés, incluant notamment des équipements de détection, une pelle mécanique et des dispositifs de sécurisation. Le traitement des anomalies s'effectuera selon une méthodologie rigoureuse, fondée sur une approche par passes successives, garantissant la maîtrise du risque lors de l'excavation.

En cas de découverte de munitions, celles-ci feront l'objet de mesures immédiates de mise en sécurité, incluant leur confinement temporaire, puis la saisine des services de déminage compétents en vue de leur enlèvement ou de leur destruction. Les déchets métalliques non dangereux seront, quant à eux, évacués vers des filières appropriées. L'opération inclura également la gestion des zones dites saturées, caractérisées par une forte densité d'objets métalliques rendant la détection individuelle difficile. Dans ces secteurs, le traitement reposera sur un décapage progressif des terres, sous contrôle permanent, afin de garantir un niveau de sécurité équivalent à celui des zones non perturbées.

La durée prévisionnelle de l'intervention est estimée à environ trois semaines pour la zone déjà diagnostiquée, à laquelle s'ajoutent plusieurs jours supplémentaires pour le traitement des surfaces non investiguées. Cette estimation demeure toutefois indicative, dans la mesure où les cadences d'intervention dépendent étroitement de la nature des objets rencontrés, des contraintes de terrain et des éventuelles prescriptions des autorités administratives ou des services de déminage.

À l'issue des travaux, un rapport de fin de chantier sera établi, accompagné d'une attestation de sécurisation pyrotechnique. Ce document constituera une pièce essentielle pour la poursuite des opérations d'aménagement, en attestant de la prise en compte du risque et des mesures mises en œuvre pour le maîtriser.

En définitive, la stratégie retenue par la collectivité s'inscrit dans une logique de gestion maîtrisée du risque pyrotechnique, articulée en deux temps : une phase de diagnostic permettant de qualifier le niveau de menace, suivie d'une phase opérationnelle de sécurisation visant à lever les incertitudes et à rendre le site compatible avec les travaux projetés. La poursuite du projet demeure conditionnée à la bonne exécution de ces opérations, ainsi qu'au respect des exigences réglementaires en matière de sécurité.

Partie 2 : Diagnostic pollution des sols

Un diagnostic de pollution des sols a également été réalisé par SOCOTEC Environnement, conformément à la norme NF X31-620 relative aux sites et sols pollués. Cette mission de type DIAG intègre les prestations de prélèvements et analyses (A200), d'évaluation des terres excavées (A260) ainsi que l'interprétation des résultats (A270).

Contexte et méthodologie

Préalablement aux investigations, une étude historique et documentaire a permis d'identifier des activités passées susceptibles d'avoir généré des sources potentielles de contamination des sols. Sur cette base, un programme d'investigations a été défini. Les investigations de terrain ont été réalisées le 11 décembre 2025. Elles ont consisté en la réalisation de huit sondages de sols répartis sur l'emprise du site, jusqu'à une profondeur maximale de 2 mètres. Ces sondages ont permis la collecte de seize échantillons, dont dix ont fait l'objet d'analyses en laboratoire accrédité. Les paramètres analysés incluent les éléments traces métalliques (ETM), les hydrocarbures totaux (HCT), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) ainsi que les composés aromatiques monocycliques (BTEX).

Résultats des investigations

Les résultats analytiques ont mis en évidence une contamination des sols principalement marquée par un enrichissement significatif en cuivre. Cette anomalie est observée sur une grande partie des échantillons analysés, en particulier dans les horizons superficiels (0 à 1 mètre). Les concentrations mesurées dépassent les valeurs de référence retenues, traduisant une contamination diffuse et relativement homogène à l'échelle du site.

Les autres éléments traces métalliques analysés (arsenic, plomb, nickel, zinc, etc.) présentent des concentrations globalement inférieures aux valeurs de référence, ne révélant pas de contamination notable pour ces paramètres.

S'agissant des composés organiques, les analyses ont mis en évidence :

des traces ponctuelles d'hydrocarbures totaux (HCT), à des niveaux faibles et localisés;

une présence très limitée d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), avec une anomalie isolée de faible intensité ;

des concentrations en BTEX très faibles, voire inférieures aux limites de quantification pour la majorité des échantillons.

Ces résultats indiquent que la pollution organique est marginale et ne constitue pas un enjeu majeur à l'échelle du site.

Interprétation et évaluation des risques

L'analyse croisée des résultats met en évidence que la contamination en cuivre constitue l'enjeu environnemental principal. Compte tenu de sa répartition étendue et de sa présence en surface, cette pollution est susceptible de générer un risque sanitaire dans le cadre de l'usage futur envisagé.

Le projet de constructions envisagé au droit du site prévoit un usage de type tertiaire et petites industries, avec aménagement d'espaces extérieurs. Dans ce contexte, les principales voies d'exposition identifiées concernent :

- le contact cutané avec les sols superficiels ;

- l'ingestion accidentelle de particules de sols ;
- l'inhalation de poussières issues des sols contaminés.

En l'absence de mesures de gestion adaptées, ces voies d'exposition peuvent conduire à un risque sanitaire pour les futurs usagers, en particulier les travailleurs amenés à fréquenter le site.

Gestion des terres excavées

Les analyses spécifiques réalisées dans la perspective de travaux d'excavation montrent que les matériaux testés présentent des concentrations compatibles avec les critères d'acceptation en installation de stockage de déchets inertes (ISDI). Cette compatibilité reste toutefois conditionnée à l'acceptation préalable des installations concernées.

Ces éléments indiquent que la gestion des déblais ne devrait pas nécessiter de filière de traitement complexe ou fortement contrainte, ce qui constitue un point favorable dans le cadre de l'opération d'aménagement.

Recommandations de gestion

Au regard des résultats obtenus et de l'usage futur envisagé, des mesures de gestion seront nécessaires afin de garantir la compatibilité sanitaire du site.

La principale mesure recommandée consiste en la mise en place d'un recouvrement des sols contaminés, visant à supprimer les contacts directs avec les horizons superficiels pollués. Ce recouvrement pourra être adapté en fonction des aménagements projetés, et prendre la forme :

- De dalles béton au droit des constructions ;
- D'enrobés au niveau des voiries et circulations ;
- Ou d'un apport de matériaux sains sur une épaisseur minimale de 30 cm, associé à un dispositif de séparation (géotextile, géomembrane ou équivalent) dans les zones non bâties.

En complément, il est recommandé

- D'assurer la protection des réseaux d'alimentation en eau potable, notamment par l'utilisation de matériaux adaptés ou de remblais sains
- D'interdire l'usage des eaux souterraines (arrosage, alimentation, usages domestiques) en l'absence de vérification préalable de leur qualité ;
- De proscrire la mise en place de potagers ou de plantations d'arbres fruitiers, afin d'éviter tout transfert de contaminants vers la chaîne alimentaire.

Conclusion

Le diagnostic met en évidence une contamination des sols principalement liée à la présence de cuivre, de manière diffuse et majoritairement superficielle. Les autres pollutions identifiées sont ponctuelles et de faible intensité.

Sous réserve de la mise en œuvre des mesures de gestion recommandées, notamment le recouvrement des sols, le site apparaît compatible avec l'usage futur envisagé. En l'absence de telles mesures, la réalisation d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) serait nécessaire afin de démontrer la compatibilité entre l'état des milieux et les usages projetés.

Enfin, il est recommandé de conserver la mémoire de ce diagnostic et de le transmettre à tout futur acquéreur ou aménageur, afin d'assurer la traçabilité des informations environnementales relatives au site.