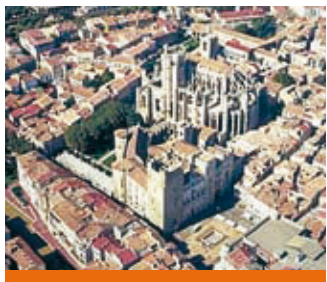


SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LA NARBONNAISE



Document d'Orientations Générales





I-

Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés

LES PRINCIPES GÉNÉRAUX D'ORGANISATION ET DE STRUCTURATION DE L'ESPACE APPLICABLES SUR L'ENSEMBLE DE LA NARBONNAISE

S'appuyant sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), le Document d'Orientations Générales réaffirme les fondements de la stratégie de développement du SCoT de la Narbonnaise avec la volonté d'aménager un territoire :

- économiquement optimisé ;
- socialement équilibré ;
- à l'environnement préservé et au paysage valorisé.

Ces fondements stratégiques généraux s'appliquent sur l'ensemble du territoire du SCoT.

I.1.1 Valoriser le potentiel géographique et économique du territoire

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT considère les caractéristiques géographiques du Narbonnais comme le principal atout de son territoire.

Sa situation de carrefour entre la Méditerranée, la péninsule ibérique, la France atlantique et le couloir languedocien et rhodanien ainsi que la diversité de ses paysages et de ses spécificités économiques associées sont affirmées comme une réalité fondatrice du projet et comme un moteur de son développement économique.

L'espace du SCoT fédère des villages viticoles et une ville comme Narbonne, des stations littorales avec leurs ports de plaisance et tous métiers et activités liés à la mer, et un port comme Port-la-Nouvelle. Il articule une véritable marqueterie paysagère avec des espaces « hauts et secs » comme la Clape, les Corbières ou le Minervois, et des espaces « bas et humides », comme l'ancien golfe de Narbonne ou encore la plaine de l'Aude. Il rassemble des « bijoux » patrimoniaux comme le canal du Midi, l'abbaye de Fontfroide, les villages de Gruissan ou de Bages,

ou encore le Palais des Archevêques de Narbonne... Il est surtout marqué par une viticulture, qui se restructure pour offrir toujours plus de qualité, mais il est aussi le support d'autres activités traditionnelles telles que la pêche et l'ostréiculture.

Les espaces naturels et agricoles du SCOT ne sont pas des espaces « en réserve » mais des espaces ressources qui, outre leurs qualités paysagères, sont dotés d'une dynamique économique et sociale propre. Il faut d'ailleurs souligner qu'une partie du territoire du SCoT est couverte par un Parc Naturel Régional (PNR de la Narbonnaise)

L'espace du SCoT est également un espace riche sur le plan démographique. Son attractivité ne peut que stimuler les filières économiques en place et développer une économie résidentielle adaptée à toutes les tranches d'âge.

Ces espaces définis par les Corbières, le Minervois, la Clape, les espaces lagunaires et littoraux et la plaine centrale, doivent être traités de manière à :

- les rendre économiquement attractifs par le développement des pôles secondaires, la réalisation d'infrastructures performantes, la promotion de la pluriactivité économique et des complémentarités touristiques ;
- dans un souci de gestion économe de l'espace à l'échelle du grand territoire, les protéger d'extensions « non contrôlées » par des aménagements articulés à un tissu villageois ou urbain assortis d'un système de déplacement cohérent.

Les projets d'aménagement et de développement des communes ou des intercommunalités doivent prendre en compte cette richesse et cette diversité géographique.

I.1.2 Favoriser un développement équilibré et complémentaire entre les territoires du SCoT

Les complémentarités spatiales sont développées entre les territoires du SCoT, tout en s'appuyant sur les spécificités propres à chaque entité géographique :

- en affirmant l'intensification du développement sur l'axe Narbonnais et sur les secteurs de développement transversaux entre le littoral et l'arrière-pays ;
- en affirmant la requalification des stations littorales ;
- en privilégiant un développement équilibré et mesuré sur l'archipel des villages agricoles et les villages des Corbières, du Minervois, de la Clape ;
- en développant une nouvelle offre touristique s'appuyant sur les nombreux atouts et spécificités de l'ensemble des territoires de la Narbonnaise.

Le pôle central de Narbonne est affirmé dans ses fonctions structurantes en parfaite complémentarité avec des pôles secondaires qui organisent et développent l'activité sur l'ensemble des territoires du SCoT.

I.1.3 Prendre en compte la rareté de l'espace et sa fragilité

Le territoire du SCoT de la Narbonnaise est vaste. Cependant, sa sensibilité à certains risques comme le risque inondation et le risque incendie, en fait un territoire où l'espace aménageable est rare. Aussi, le développement de la Narbonnaise devra répondre à plusieurs exigences :

- prise en compte des risques naturels, notamment le risque inondation particulièrement important dans les bassins de l'Orbieu, de la Berre, du Répudre, de la Cesse ou encore de l'Aude ;
- préservation de la valeur paysagère et

environnementale du territoire : axe littoral et zones humides, massifs de la Clape, des Corbières, du Minervois...

- développement concerté avec la filière viticole ;
- respect des identités patrimoniales villageoises et urbaines.

Les projets d'aménagement et de développement doivent prendre la pleine mesure de cet environnement :

- en terme de localisation. Il faut s'assurer que la localisation d'une activité, d'un service ou d'un équipement n'obère pas le potentiel et l'avenir du territoire où cette activité, ce service, cet équipement s'implante. C'est le concept de « la bonne activité au bon endroit » ;
- en terme d'inscription spatiale. On sera particulièrement vigilant à ce que les aménagements proposés prennent bien en compte le contexte patrimonial et paysager ;
- en terme d'innovation. La sensibilité géographique et environnementale du territoire de la Narbonnaise ne doit pas être un facteur d'inertie et d'immobilisme. Bien au contraire, elle doit permettre une innovation réglementaire et technique exemplaire.

I.1.4 Se développer en lien étroit avec les infrastructures autorisant la mise en place d'une politique de transports en commun.

Les projets de développement urbains et économiques significatifs à l'échelle du SCoT se développent prioritairement là où la multimodalité des transports peut se mettre en place :

- les projets urbains se développeront en connexion avec les réseaux de transports en commun structurants existants ;
- les grands projets de développement économique se localiseront de manière préférentielle sur des secteurs autorisant la multimodalité totale ou partielle ;

- à défaut, ils sont à localiser sur des secteurs desservis par des infrastructures dont l'architecture autorise la mise en place de transports en commun en site propre.

I.1.5 Se développer sous forme de quartiers greffés à la trame urbaine existante

La mixité et la proximité fonctionnelle sont les conditions d'un projet économe en déplacement, équilibré socialement, riche culturellement, respectueux de l'environnement et de l'économie agricole. Aussi veillera-t-on à :

- Développer l'urbain en se greffant à la trame existante ;
- composer les extensions urbaines sous la forme de véritables quartiers en continuité du tissu existant ;

Quant aux activités économiques, les principes de mixité et de proximité ne seront recherchés que dans la mesure où ils ne génèrent pas de conflits d'usage.

Les projets d'aménagement ou de développement doivent être articulés à la trame urbaine ou villageoise existante et être conçus comme de véritables quartiers. Il s'agit de créer une nouvelle forme urbaine.

Pour autant l'urbanisation des dernières décennies ne permet plus de construire des quartiers denses en continuité des centres anciens. Il convient donc de créer une nouvelle urbanité qui va notamment tendre vers une densification des secteurs existants.

I.1.6 Prendre en compte les potentialités de développement de la ville sur elle-même.

L'espace aménageable de la Narbonnaise est rare. Aussi faut-il encourager les démarches :

- de réinvestissement de la ville sur elle-

- même avec la reconquête des logements vacants et des friches urbaines ;
- d'amélioration qualitative des logements existants ;
- de recomposition et de restructuration de la ville.

Les projets d'aménagement ou de développement des communes ou des intercommunalités doivent prendre en compte le potentiel de renouvellement et de réinvestissement des tissus urbains.

I.1.7 Permettre l'innovation et l'expérimentation sur des secteurs « pionniers »

Le territoire doit se développer en préservant les espaces naturels et agricoles, en favorisant les rapports de proximité avec les tissus urbains existants, en se greffant à des systèmes de déplacement performants ou potentiellement performants.

Cette démarche exigeante et vertueuse a pour corollaire, sur un ou des lieux stratégiques à l'échelle du SCoT, l'urbanisation ponctuelle, très sélective et à titre expérimental de secteurs « contraints » ou déconnectés d'un tissu existant : par exemple sur les espaces proches du rivage ou en zone inondable de faible aléa dans le respect des critères définis en partie VIII. Cette urbanisation ne s'effectuera qu'en partenariat étroit avec l'ensemble des acteurs concernés et dans le cadre d'un protocole expérimental accepté par tous.

Ces exceptions ne se justifient que si elles valorisent leurs lieux d'implantation ou que si les projets sont connectés à des infrastructures routières ou ferroviaires propices à la mise en place d'une politique de transport en commun efficace. Par ailleurs, elles ne doivent pas mettre en péril les espaces ruraux et naturels sensibles.

Les énergies renouvelables mais aussi la maîtrise de l'énergie sont par ailleurs inscrits comme des axes prioritaires qui doivent faire l'objet d'une attention particulière dans les documents d'urbanisme et de prescriptions fortes dans les formes urbaines (ensoleillement, ...).

I.1.8 Encourager à l'élaboration de schémas d'aménagement d'ensemble sur les extensions urbaines futures

L'élaboration de schémas d'aménagement d'ensemble permet une approche anticipée et cohérente du développement urbain.

La mise en œuvre d'un schéma d'aménagement d'ensemble est encouragée lorsqu'un projet urbain, de par son étendue, sa nature et/ou sa localisation, a un impact extra communal.

I.1.9 Mettre en place une politique foncière

La mise en place d'une stratégie foncière opérationnelle est préconisée, au travers d'outils permettant d'assurer la maîtrise publique des espaces d'urbanisation potentielle dans les secteurs préférentiels de développement et d'effectuer des réserves foncières.

Sur ces secteurs des dispositifs techniques et financiers seront mobilisés afin de permettre la mise en œuvre de cette maîtrise foncière publique.

I-2 METTRE EN ŒUVRE UN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DIFFÉRENCIÉ

Parce que la Narbonnaise est un espace riche par sa diversité, mais aussi fragile, le SCoT organise un développement différencié s'appuyant sur le potentiel de développement des territoires.

I.2.1 L'axe narbonnais.

Entre Villedaigne et Salles-d'Aude d'ouest en est, et Narbonne et Prat-de-Cest du nord au sud, se développe un secteur particulièrement stratégique où doivent s'exprimer :

- le potentiel lié à la situation de carrefour, matérialisé par l'articulation d'infrastructures : A9 / A61 ; N9 / 113 ; voie ferrée / future LGV, reliant le couloir rhodanien et l'Italie à la Catalogne d'une part, et la façade méditerranéenne à la façade atlantique d'autre part ;
- le potentiel urbain et économique, qui s'exprime avec force sur « l'axe narbonnais », avec la présence du pôle de Narbonne.

L'organisation et la restructuration urbaine de l'axe narbonnais repose ainsi sur :

- **Un axe narbonnais admettant des intensités de développement fortes**

La ville de Narbonne et les villages qui composent l'axe narbonnais ont pour vocation de former un axe à caractère urbain, caractérisé par une offre complète de services et d'équipements et un développement économique, mixte et résidentiel. Cette structure axiale, ponctuée par des espaces urbanisés denses, permet de mettre en place et d'optimiser à terme une ligne de TC cadencée. Les nouvelles surfaces disponibles pour l'urbanisation sont limitées par les contraintes naturelles. Celles-ci constituent autant de ruptures paysagères et hydrauliques dans cette structure urbaine linéaire. Des densités urbaines fortes sont ainsi favorisées.

L'urbanisation de l'axe narbonnais compose avec les reliefs présents à l'ouest de Narbonne sur les communes de Montredondes-Corbières et de Névian, et à l'est avec les vignobles et zones inondables de la

plaine de l'Aude sur les communes de Narbonne, Vinassan, Coursan, Salles-d'Aude. Pour autant, des formes urbaines et architecturales innovantes peuvent être admises de manière très sélective sur les zones inondables d'aléas faibles (Cf. principe I.1.7).

La capacité d'accueil technique de cet axe (équipements publics, alimentation en eau potable,...) est développée de manière prioritaire afin de pouvoir recevoir les intensités de développement préconisées dans le cadre du PADD.

- **La recherche de disponibilités dans les tissus urbains existants**

L'espace disponible étant de plus en plus rare, avec notamment la présence de nombreuses zones inondables, des potentialités doivent systématiquement être recherchées dans les tissus urbains existants : friches urbaines, « dents creuses », réinvestissement de logements vacants, opérations de renouvellement urbain et d'amélioration qualitative des logements et des espaces publics.

- **Une articulation de l'urbanisation avec les lignes de transport en commun et les réseaux structurants : Créer une véritable artère urbaine**

Entre Villedaigne et Salles-d'Aude, l'organisation axiale du territoire permet la mise en place de transports en commun performants, pouvant s'appuyer sur les infrastructures routières et ferroviaires structurantes. Le réseau routier doit être aménagé et complété par un bouclage complet entre les diffuseurs Narbonne Ouest et Narbonne Est et le contournement de Coursan permettant aussi le délestage de Vinassan. L'aménagement des voies entre Villedaigne et Salles d'Aude doit être réalisé dans la perspective de créer une artère urbaine (échéance 20 – 30 ans) sur cet axe.

La création d'un nouveau diffuseur sur l'A9 dans le secteur de Salles-d'Aude sera étudiée afin de permettre :

- L'accessibilité à une partie du Littoral (Saint – Pierre, Narbonne Plage)
- La connexion directe avec l'arrière Pays via la D 1118 réaménagée.

- L'accessibilité lors des inondations à toutes les communes du côté droit de l'Autoroute (Vinassan, Armissan, Fleury d'Aude et Saint Pierre, Gruissan, Narbonne Plage, Coursan, Salles d'Aude.
- Le développement de Vinassan, le développement de Coursan et Salles-d'Aude et au-delà de Fleury d'Aude.



Les communes situées sur l'axe d'urbanisation secondaire sont pour l'instant préservées d'une urbanisation dense. Pour autant, elles doivent pouvoir continuer à se développer de manière harmonieuse et en cohérence avec les capacités d'accueil de chaque commune et notamment celles liées aux paysages et aux milieux naturels. A cet effet, les modalités d'urbanisation définies en I.2.2 pour les communes de l'archipel de villages agricoles s'appliquent. De plus, ces communes devront prévoir au moins dans leur PADD, une organisation des déplacements selon un axe Coursan – Névian.

L'urbanisation autour des gares est encouragée :

- l'axe narbonnais doit anticiper sur la mise en service du TGV. La future gare TGV pourrait être le point de départ d'une

urbanisation nouvelle. Il convient donc d'ores et déjà d'anticiper ce développement pour éviter tout blocage éventuel. Sur les 10 ans à venir, durée de vie du présent SCoT, le TGV n'arrivera pas sur le territoire. Pour autant, le présent document anticipe cette arrivée et organise le territoire afin que la future gare TGV puisse être accueillie dans les meilleures conditions. Au cœur d'une véritable artère urbaine et d'un nœud autoroutier et ferroviaire, elle desservira dans un périmètre proche, à la fois un secteur économique dynamique (cf V), un territoire préservé offrant des possibilités importantes de tourisme « vert » notamment sur des courts séjours (Corbières, Minervois, Clape) et enfin un littoral touristique. Dans un périmètre un peu plus large, elle est au centre d'un triangle,

Perpignan Carcassonne, Béziers qui regroupe plusieurs centaines de milliers d'habitants et offre des perspectives très intéressantes. Par un aménagement simple, la gare TGV ainsi positionnée sera à quelques minutes de ces communes.

- la gare de Narbonne et les secteurs au nord de la voie ferrée représentent un secteur de développement stratégique sur lequel il est possible d'envisager un développement de l'urbanisation innovant en zone inondable d'aléas faibles (« zones bleues »). Les gares de Coursan et de Néviau doivent également être les lieux privilégiés de projets urbains structurants.

1.2.2 L'archipel des villages agricoles

Maillant la plaine viticole entre l'Aude et la D5 dite la « Minervoise », l'organisation et la structuration urbaine de l'archipel des villages agricoles repose sur :

- **La préservation de la lisibilité foncière entre les espaces urbains et les espaces agricoles**

Les projets d'aménagement et de développement doivent conforter la structure groupée des villages, préservant les zones agricoles qui structurent l'archipel. Les extensions doivent se faire de manière mesurée et greffée aux tissus villageois. Ce développement implique de ne pas « s'étaler » spatialement, mais au contraire, de privilégier des formes urbaines compactes et denses.

Cette orientation permet de préserver le fondement de l'identité des villages et par ailleurs d'offrir une lisibilité foncière aux professionnels de la viticulture.

L'urbanisation des trente dernières années a dilué l'approche compacte des villages. Il convient alors de proposer une urbanisation qui permette de densifier les quartiers ainsi constitués. A cet effet, les PLU devront s'appuyer sur les quartiers déjà construits et proposer des outils de densi-

fication notamment le Coefficient d'Occupation des Sols (COS). Les créations ex nihilo, comme le projet de Cabezac sont exceptionnelles.

- **Un développement équilibré et mesuré des villages**

Le développement urbain (habitat, services, économie) doit être équilibré sur l'archipel villageois et mesuré à l'échelle des villages :

- Une offre de transport « en étoile » sera développée. Elle devra tenir compte de l'organisation en archipel. En complément, la mise en place d'un transport en commun léger « à la demande » sera encouragée afin de pouvoir avoir une véritable desserte en transport collectif sur l'ensemble du territoire. Les transports scolaires seront optimisés.
- parce que la croissance démographique doit être à la mesure des équipements et services qu'offrent les villages et réciproquement, les équipements structurants à l'échelle de l'archipel seront développés selon un système de réseau favorisant les complémentarités.

Quand la situation géographique et les réseaux de transport s'y prêtent, des projets de développement d'échelle communautaire et supra communautaire seront étudiés. Dans le Minervois, citons l'exemple du carrefour entre la D5 et la D 607.

- **Un développement en lien avec la réactivation de la voie ferrée**

La réactivation de la voie ferrée menant de Narbonne à Bize-Minervois sera encouragée. Elle serait un atout supplémentaire au développement raisonné de Sallèles-d'Aude, Truilhas, Bize-Minervois.

- **Le développement du « tourisme vert »**

Le développement du tourisme vert est favorisé dans l'archipel de villages agricoles. Il s'agit de permettre le développement de l'accueil touristique au sein des tissus ur-

bains et d'autoriser des changements de destination de bâtiments agricoles, pourvu que ces changements de destination contribuent à la réhabilitation du patrimoine rural. L'approche qualitative prime sur l'approche quantitative.

Il faut souligner que cette disposition s'applique à l'ensemble des communes du SCOT de la Narbonnaise.

1.2.3 Les territoires d'articulation entre le littoral et l'arrière-Pays

Sur le territoire de la communauté de communes Corbières-Méditerranée, un développement à forte valeur ajoutée est encouragé afin :

- d'optimiser et de diversifier l'offre touristique en faveur de l'arrière pays entre Port-la-Nouvelle et Portel-des-Corbières ;
- de participer, comme sur la commune de Lapalme, à la préservation des espaces naturels ainsi qu'à la restructuration et à la requalification de l'offre touristique et urbaine du littoral.
- De renforcer Sigean comme pôle de développement économique et de services.

L'organisation et la structuration urbaine des territoires relais repose sur :

- **Une priorité aux secteurs d'articulation plaine/piémont et un développement mesuré des villages de piémont**

La priorité au développement est donnée sur les secteurs « transversaux » se développant d'est en ouest au niveau de Treilles – Caves - Leucate d'une part et de Portel des Corbières – Sigean - Port-la-Nouvelle d'autre part. Cette structuration permet de conforter les principaux pôles urbains, de se caler sur des axes structurants et d'être relié à la ligne de chemin de fer. On préserve du même coup les espaces naturels littoraux entre ces secteurs, ainsi que la zone de piémont des Corbières littorales. En dehors de ces liaisons transversales, un développement mesuré

des villages des Corbières est autorisé, dans le respect de leur identité villageoise et de leur environnement.

- **Un développement confortant le rôle de pôle structurant de Sigean**

La priorité est donnée au développement de Sigean afin de conforter son rôle de pôle structurant notamment sur le plan administratif et économique. L'accueil hôtelier, l'économie tertiaire et les services sont à développer sachant par ailleurs que le territoire est très contraint.

- **Une articulation avec les réseaux de transport en commun**

L'utilisation des gares de La Franqui et de Port-la-Nouvelle est à développer. Cette orientation pourra trouver sa pleine mesure avec la réalisation de la LGV, qui permettra de libérer des sillons sur la ligne actuelle. Des projets significatifs d'aménagement et de développement seront envisagés en lien notamment avec ces gares. Les liaisons transversales littoral / arrière pays seront également des lieux privilégiés pour favoriser les liaisons et notamment les transports collectifs mais aussi l'aménagement de liaisons douces.

- **L'innovation sur un secteur « pionnier » optimisant les spécificités géographiques et environnementales du site**

Le développement d'un « Ecoparc » exemplaire dans son inscription spatiale, dans son traitement paysager et environnemental, dans le développement de filières exploitant le potentiel bioclimatique et la présence des étangs et de la mer est encouragé dans le respect des principes du SCoT.

Il pourra admettre une mixité des fonctions et sera à greffer à un réseau d'infrastructures performantes : A9 / RN9 et éventuellement la voie ferrée.

Un projet d'ensemble respectant la valeur paysagère et environnementale du site

sera imposé. Le respect de normes environnementales et énergétiques de haute qualité environnementale sera privilégié pour la composition globale et le fonctionnement de l'Ecoparc.

Les secteurs riverains des étangs doivent également permettre le développement d'activités traditionnelles comme la pêche et la conchyliculture.

1.2.4 L'axe littoral : une approche globale pour affirmer les valeurs environnementales, économiques et sociales du littoral de Fleury-d'Aude à Leucate.

Le littoral constitue un axe socio-économique essentiel dont l'organisation et la structuration doivent être repensées dans une démarche de développement durable. Cet axe est composé des 10 communes concernées par la Loi Littoral : Fleury-d'Aude, Narbonne, Gruissan, Bages, Peyriac-de-Mer, Sigean, Port-la-Nouvelle, Lapalme, Leucate, Fitou.

Le SCoT affirme l'objectif premier de préservation du littoral.

Cette volonté prend sa source sur une géographie littorale exceptionnelle à l'échelle européenne en associant : façade maritime, cordon dunaire, zones humides, étangs, relief calcaire. Cette chaîne paysagère a aussi ses exigences écologiques : ces différentes unités ne sont pas « étanches » et entretiennent des liens d'équilibres dynamiques entre-elles. Le SCoT se porte garant de la pérennité de cet équilibre à la fois fonctionnel et paysager. Ce faisant, il va dans le sens de la charte du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise et de sa déclinaison littorale.

Cette géographie littorale est riche. Aussi l'aménagement de l'axe littoral doit se faire en tenant compte de sa capacité d'accueil. Le diagnostic du présent SCOT montre que le littoral dispose encore d'une capa-

cité d'accueil importante. Le SCoT ne souhaite en aucun cas altérer la ressource du capital littoral et remettre en cause l'équilibre global du territoire du SCoT. De ce fait, tous les projets d'aménagement devront être mesurés à l'aune de la capacité d'accueil des communes littorales en veillant bien entendu à rester en deçà de la capacité d'accueil maximale supportable tant à l'échelle globale qu'à l'échelle communale.

Cet engagement a pour corollaire la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable cohérente sur l'ensemble de l'Axe Littoral. Sa fonction touristique –atout économique majeur du territoire du SCoT– doit pouvoir évoluer. En devenant des villes à part entière, les stations ont une fonction essentielle à jouer dans l'aménagement global du territoire du SCoT notamment en matière de politique de l'habitat.

Ainsi, dans les espaces proches du rivage, l'urbanisation de certains secteurs stratégiques à l'échelle du SCoT est possible en contrepartie d'une protection plus stricte d'autres espaces. Ce qui ne serait pas possible à l'échelle d'une commune et de son PLU, le devient dans une approche intercommunautaire sous-tendue par un SCoT.

Cette stratégie de développement durable du littoral s'articule autour de trois volets :

- **Volet 1. Affirmer la valeur paysagère et environnementale de l'Axe Littoral.**

Cette affirmation passe par :

- ***L'utilisation très sélective du foncier disponible***

La rareté du foncier implique d'être très sélectif et exigeant quand à la destination et la réalisation des opérations nouvelles sur le littoral.

Elles répondent nécessairement à des critères d'utilité économique et sociale et de cohérence du projet. Elles doivent répondre à des besoins non satisfaits dans le parc d'hébergement existant ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Partout, on s'assurera que l'implantation d'une activité est bien en adéquation avec les données et les spécificités d'une économie propre au littoral. On veillera notamment à ce que le nécessaire développement de l'économie portuaire et le développement de la plaisance en particulier ne soit pas entravé par des aménagements ne nécessitant pas la proximité de l'eau.

Le traitement paysager des silhouettes et limites urbaines

Le littoral audois est remarquable grâce à la relation visuelle qu'il entretient avec son arrière pays : partout il associe une côte basse sableuse et un relief qui cadre immédiatement le regard.

Citons les espaces urbanisés de Saint-Pierre-la-Mer, Narbonne-Plage ou encore Gruissan qui sont dominés par les hauteurs de la Clape ou de l'île Saint-Martin et, plus au sud, Port-la-Nouvelle et Leucate, dominés par les Corbières. Les opérations d'aménagement ne devront pas altérer ce rapport visuel, en veillant notamment à toujours dégager la ligne de crête.

Dans une dimension « latérale », on veillera à la franchise des relations spatiales entre les espaces urbanisés et les coupures d'urbanisation. Ces espaces d'articulation devront servir à la fois au fonctionnement de la ville (ex. : par la création de parkings paysagers de dissuasion) et à la préservation des espaces naturels (ex. : équipements légers favorisant les liaisons douces inter stations, signalétique de découverte du milieu, etc).

Orientations plus spécifiquement liées à la mise en œuvre du volet 1

L'affirmation des coupures d'urbanisation

Les coupures d'urbanisation, telles qu'elles sont définies par l'article L146-2 du code de l'urbanisme, existent sur le littoral audois et participent à sa qualité. Elles offrent des espaces de respiration, qui permettent de bien individualiser les villes littorales et autorisent de vastes panoramas sur l'ar-

rière pays. Essence même du parti urbanistique de la « Mission racine », les ruptures entre les zones urbanisées du littoral perdurent depuis les années 60, malgré un fort développement touristique.

La préservation de coupures d'urbanisation est affirmée dans le cadre du SCoT entre, à minima, du nord au sud :

- Narbonne plage et les Ayguades ;
- Les Ayguades et Gruissan ;
- Leucate Village et Leucate Plage ;
- Leucate Plage et Port Leucate ;

Il appartient aux communes, dans leurs documents d'urbanisme, de définir les limites précises de ces coupures d'urbanisation qui seront classées en zone naturelle ou agricole, ainsi que les occupations du sol qui pourraient y être admises, dans le respect des volets 1, 2 et 3 se rapportant à l'axe littoral du SCoT. Ces coupures d'urbanisation doivent être suffisantes pour permettre leur gestion et assurer leur pérennité.

A l'évidence, la délimitation de ces coupures par les communes devra avoir une ampleur à l'échelle de leur impact paysager et environnemental.

Le SCoT réaffirme le rôle essentiel de ces coupures d'urbanisation : sur ces espaces, c'est l'objectif de reconquête naturelle qui domine. Aucune urbanisation ne peut y être autorisée, hormis les structures légères d'accueil liées à la gestion de l'espace, ainsi que des zones de loisirs ou de pratique sportive, dans la mesure où les aménagements n'entraînent pas une imperméabilisation importante des sols et une artificialisation importante des milieux. Ainsi, des aires naturelles de camping, des espaces de jeux, des parkings paysagers... peuvent y être autorisés.

L'affirmation d'une politique de préservation des espaces remarquables

Les espaces remarquables à protéger au sens de l'article L. 146-6 du code de l'urba-

nisme regroupent « les sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral ainsi que les milieux nécessaires au maintien des équilibres écologiques ».

Entre Fleury-d'Aude et Leucate, le littoral audois est riche en espaces remarquables. Il s'agit principalement :

- des basses plaines du fleuve Aude ;
- du massif de la Clape et de certains secteurs des Corbières littorales ;
- des étangs et de leur rivage ;
- des lidos allant de Gruissan au grau de la Franqui.

De manière générale, les espaces remarquables comprennent les zones de protection spéciales (ZPS), les sites d'importance communautaire (réseau Natura 2000) retenus sur le littoral audois au titre de la directive « habitats faune flore », ainsi que les arrêtés de biotope et les parties naturelles des sites inscrits ou classés, qui sont remarquables ou présentent un intérêt écologique fort.

La délimitation précise de ces espaces remarquables est à réaliser à l'échelle des communes dans leur document d'urbanisme. Elle devra combiner unités paysagères et unités environnementales.

Dans les espaces remarquables, les possibilités d'aménagement sont définies par les articles L. 146-6 et R146-2 du code de l'urbanisme. Il s'agit principalement :

- d'aménagements légers nécessaires à la gestion et à la mise en valeur des sites, notamment sur le plan touristique. Leur réalisation, toujours très discrète, doit permettre une réversibilité aisée vers l'état naturel initial ;
- de réfection de bâtiments, voire d'extension limitée si cela s'avère nécessaire sur le plan économique et notamment celui visant à soutenir les activités agricoles (Chambres d'hôtes, gîtes,...)
- de constructions liées aux activités littorales comme la conchyliculture ou la saliculture.

Dans tous les cas, les aménagements autorisés dans les espaces remarquables, ne doivent pas, par leur localisation et leur aspect (R146-2) :

- dénaturer le caractère des sites ;
- compromettre la qualité architecturale et paysagère de l'espace remarquable ;
- porter atteinte à la préservation des milieux.

A contrario, les aménagements qui contribuent à la préservation, restauration ou valorisation de ces espaces sont autorisés, pourvu qu'ils soient partie intégrante d'un plan de gestion.

La lutte contre toute « cabanisation » nouvelle :

Toute nouvelle cabanisation est strictement interdite. Par ailleurs, les communes sont vivement encouragées à mener des politiques efficaces de lutte contre les cabanes existantes.

La préservation de la « bande des 100 mètres »

Le principe de préservation tel qu'il est défini dans la loi littoral est affirmé dans le SCoT :

En dehors des espaces urbanisés, les constructions et installations sont interdites sur une bande de 100 mètres. Seules sont autorisées les constructions ou installations nécessitant la proximité immédiate de l'eau : aquaculture, ateliers de mareyage, ouvrages portuaires...

L'affirmation de la maîtrise de l'urbanisation à l'intérieur des espaces proches du rivage (EPR)

Le SCoT définit de manière globale les EPR, sur la base d'une combinaison de critères faisant références à la fois :

- ⇒ à l'ambiance paysagère. La présence du littoral se fait sentir de manière plus ou moins perceptible par des critères qui relèvent aussi bien :
 - . de la biogéographie, avec notamment des peuplements adaptés au

vent et la sécheresse qu'il génère ; adapté à la présence de sel aussi bien dans le sol que l'air...

. de la socio-économie, avec la présence d'activités liées au littoral et à toute l'animation qui s'en suit ;

. du patrimoine, avec des constructions qui ont souvent su développer un style propre au littoral et qui échappe presque toujours au style régional.

⇒ **A la co-visibilité.** Qu'elle s'apprécie du rivage ou depuis l'intérieur des terres, la co-visibilité est un critère important, mais non exclusif, pour définir un EPR.

⇒ **A l'occupation du sol et à sa géomorphologie.** Toutes choses égales par ailleurs :

. plus le littoral sera déjà occupé par une bande urbanisée d'épaisseur significative et / ou un relief pentu, moins l'EPR sera développé.

. a contrario, plus la bande urbanisée sera fine, voire poreuse visuellement et / ou le relief faible voire quasi plan, plus l'EPR sera développé.

Sur la base de ces critères, il appartient aux communes de délimiter précisément dans leurs documents d'urbanisme les limites des EPR, ainsi que le type d'occupation du sol qui pourrait y être admis, dans le respect des orientations suivantes du SCoT.

Dans les espaces proches du rivage seules sont admis :

• Sur les communes de Leucate, Port-la-Nouvelle, Gruissan et Narbonne, l'ensemble des projets nécessaires à la mise en œuvre des volets 1, 2 et 3 se rapportant à l'axe littoral du SCoT. Pour autant, conformément à ce qui a été dit le SCoT veillera à ne pas dépasser la capacité d'accueil maximal des communes littorales. Aussi, même si, sur ces com-

munes, l'emprise au sol de l'ensemble des projets communaux pourra aller au-delà de ce qui pourrait être autorisé dans une approche strictement communale, elle ne pourra pas excéder 50.000 m² de SHON par commune hors équipement public.

- sur les 6 autres communes, les projets ponctuels et de petite envergure, réalisés dans le respect des volets 1, 2 et 3 se rapportant à l'axe littoral du SCoT.

• **Volet 2 : favoriser le mouvement « de la station balnéaire à la ville ».**

Cette mutation nécessite d'agir dans plusieurs directions et à différentes échelles (du logement au quartier) :

- en terme de qualité technique des bâtiments (notamment sur le plan énergétique) ;

- dans l'offre des surfaces avec la restructuration des copropriétés, afin de mettre sur le marché une palette variée d'appartements ;

- en incitant au développement d'équipements et de services favorisant la vie à l'année comme les services à la petite enfance, les équipements scolaires ou encore les transports publics ;

- en développant de nouveaux quartiers donnant toute leur place aux espaces publics, commerces, services et autres équipements indispensables au mouvement de « résidentialisation » des stations.

Orientations plus spécifiquement liées à la mise en œuvre du volet 2.

Pour accueillir un nombre croissant d'habitants à l'échelle du SCoT sans pour autant se diluer spatialement ce qui serait contraire aux objectifs du PADD, une des réponses est de faire évoluer les stations vers des villes à part entière. Pour cela, il faut permettre aux communes littorales d'évoluer vers un urbanisme plus équilibré

dans l'espace (assurer dans les différents quartiers des villes littorales la présence des principales fonctions urbaines) et dans le temps (la ville littorale doit être attractive toute l'année et non seulement en été).

Le développement de la fonction résidentielle des villes littorales est assuré en priorité par des opérations de requalification de l'immobilier existant, en intégrant notamment les besoins de développement d'une offre de logements locatifs et particulièrement de logements sociaux.

Pour rendre viable cette requalification de l'immobilier, il faut l'accompagner d'opérations de recomposition urbaine :

- **développement d'espaces publics structurants** : une partie des grands parkings en cœur de station ou en front de mer pourra être convertie en espaces publics de qualité (esplanades, promenades...). Chaque fois que cela est possible, les besoins de stationnement en saison estivale sont compensés par des parkings de dissuasion en entrée de station ;
- **amélioration de l'offre de services et de commerces** : dans les cœurs de station, un soutien à l'activité commerciale est encouragé, afin de favoriser le développement de quartiers de vie à l'année. Dans ce cadre, il faut soutenir la densification des transports en commun (navettes transversales entre communes du littoral et les liaisons avec Narbonne et les pôles tels que Sigean). Par ailleurs, l'aménagement des voies de circulation douce doit être encouragé ;
- **la priorité est donnée à des équipements manquants** pour conforter la vie à l'année.

Pour accompagner cette requalification, dans le respect de la Loi Littoral et des objectifs du volet 1 exposé ci-dessus, le SCoT autorise les communes de l'Axe Littoral à développer de véritables quartiers permettant d'apporter un équilibre entre requalification des stations et habitats nouveaux.

Sur le plan visuel, cette urbanisation limitée ne doit pas entraîner de rupture d'échelle et de rupture typologique avec le paysage bâti. Par ailleurs, cette urbanisation limitée doit préserver l'équilibre environnemental propre au fonctionnement du littoral audois.

Enfin, pour faciliter les liaisons entre les villes constituant l'Axe Littoral, le SCoT autorise la mise en place d'une ligne de cabotage (à l'année ou saisonnier) et la construction des infrastructures et équipements indispensables à son fonctionnement.

• **Volet 3 : réhabiliter les stations pour « coller » au mieux aux évolutions des pratiques touristiques et à la demande en matière de navigation de plaisance.**

Les stations du littoral audois sont nées pour l'essentiel dans les années 60. Avec la « Mission Racine » leur développement a pu se faire de manière coordonnée, en évitant notamment l'émiettement des constructions. C'est grâce à cet héritage, que des coupures d'urbanisation perdurent sur le littoral audois.

Aujourd'hui il faut faire évoluer cet héritage en mettant davantage l'accent sur la qualité que sur la quantité. Cela passe par :

- une requalification et la création de nouveaux espaces publics ;
- une offre touristique renouvelée vers de nouvelles aspirations sportives (ex. : les sports de glisse), culturelles (musique, cinéma, théâtre...) ou de remise en forme (ex. : thalassothérapie) ;
- une offre hôtelière redéfinie ;
- une offre de logements de meilleure qualité permettant d'accueillir les populations touristiques y compris en dehors de la période estivale.

Le littoral audois doit également démultiplier son offre envers la navigation de plaisance. La France est le leader mondial de la construction des bateaux de plaisance. Un frein à cette dynamique est la raréfac-

tion des « anneaux ». Sur le littoral méditerranéen, cette crise atteint son summum. Aussi, sur le littoral audois, le SCoT favorise :

- la reconversion partielle des ports existants vers les activités de plaisance. Ce point concerne principalement Port-la-Nouvelle ;
- l'extension des actuels ports de plaisance ;
- la création de nouvelles unités.

Dans la mesure du possible, on évitera les extensions portuaires le long du trait de côte ce qui fragiliserait les coupures d'urbanisation.

A contrario, on cherchera à développer les aménagements en profondeur par rapport au trait de côte. Ces aménagements favoriseront la dynamique de résidentialisation et de requalification des villes littorales.

A noter que cette réhabilitation des stations et le renouvellement d'une offre portuaire de plaisance participent aux objectifs du volet 1 favorisant la dynamique résidentielle :

- l'offre portuaire doit être un élément d'une structuration en ville ou quartier habité en partie à l'année et offrant une mixité sociale de logement ;
- un port de plaisance ne pourra se développer qu'en adéquation avec les besoins réels analysés à l'échelle de l'ensemble du littoral audois.

Rappelons par ailleurs que l'intégration à l'environnement et la recherche d'un équilibre entre les milieux naturels et les équipements prévus, sont les conditions sine qua non de la nouvelle offre portuaire.

Par ailleurs, considérant la rareté du foncier notamment dans les espaces littoraux, le SCOT autorise l'implantation de ports à sec, dans le respect du principe de la bonne installation au bon endroit.

Orientations plus spécifiquement liées à la mise en œuvre du Volet 3.

- La diversification de l'offre touristique se fera en priorité à l'intérieur des espaces actuellement agglomérés. Elle partici-

pera par sa localisation et sa fonction à l'émergence de la ville littorale dans sa globalité.

- Dans la mesure du possible, les extensions portuaires se feront en profondeur par rapport au trait de côte afin :
 - de rester au cœur de l'espace bâti et d'en être ainsi un élément de structuration ;
 - de limiter les extensions latérales, afin de ne pas pervertir le principe des coupures vertes et de ne pas porter atteinte à la qualité des espaces proches du rivage.
- Dans la « bande des 100 mètres », telle qu'elle est définie par la Loi Littoral, le principe d'inconstructibilité est la règle générale. Seuls seront autorisés les ouvrages portuaires, ainsi que les opérations visant à entretenir ou à valoriser des éléments patrimoniaux forts, comme les salins qui sont particulièrement nombreux sur le littoral audois. La valorisation de ce patrimoine doit se faire :
 - dans le respect de leur utilisation initiale ;
 - ou dans le cadre de projet de reconversion à vocation culturelle.

Afin de donner corps à la notion « d'agrafes » articulant le littoral et son arrière pays tel que cela est défini dans le PADD du SCoT, la création de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement est autorisé sur l'agrafe Port-la-Nouvelle, Sigean, Portel, bien que cette dernière commune ne soit pas touchée par la Loi Littoral.

Le SCoT rappelle qu'un hameau nouveau, à l'image d'un hameau traditionnel, est constitué de constructions groupées, qui peuvent être aussi bien à usage d'habitation, que d'activités et de services. Il peut être construit en site vierge, pourvu qu'un plan d'ensemble soit établi et qu'il soit retranscrit dans les orientations d'aménagement et le règlement de la ou des communes concernées. Ce plan d'ensemble

précisera l'implantation, les volumes et l'architecture des constructions, ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs en fonction du paysage environnant.

I.2.5 Pour les communes des massifs de la Clape et des Corbières.

Il s'agit exclusivement des communes non concernées par les paragraphes I.2.1 à I.2.5 ci-dessus. Il s'agit de préserver ces espaces, il ne faut pas pour autant exclure les éléments relatifs au maintien de l'économie et des services locaux. Aussi,

le développement de ces communes porte essentiellement sur le développement d'un tourisme rural s'appuyant en grande partie sur l'agro-tourisme (valorisation des domaines viticoles,...) en préservant les espaces agricoles et les paysages, sur la valorisation du patrimoine local et notamment des patrimoines villageois, sur le développement de l'artisanat local.

Par ailleurs, l'urbanisation de ces communes s'entend comme celui des communes de l'archipel des villages agricoles tel que défini en I.2.2 ci-dessus.



Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger

La délimitation précise des secteurs agricoles à protéger se fera dans le cadre de la transcription dans les documents d'urbanisme des communes. Une marge d'interprétation est donc laissée pour l'adaptation des périmètres transcrits sur la carte ci-contre aux limites du terrain et aux contraintes géographiques.

II.1.1 Préserver les terres agricoles dans leur diversité

• Les espaces agricoles à protéger pour leur valeur économique

Les espaces à protéger pour leur valeur économique, localisés sur la carte des « vocations agricoles à conforter » sont :

- les terroirs majeurs de production viticole : la Clape, Fitou maritime, plateau de Leucate, Minervois, Corbières ;
- les espaces de diversification agricole dans la plaine du minervois.

L'urbanisation de ces espaces ne peut être autorisée que dans le cadre :

- de la mise en œuvre de projets de valorisation de l'espace et de l'activité agricole ;
- de l'extension équilibrée des villes et villages existants, selon les principes et modalités définies en partie I du présent document ;
- de l'aménagement des parcs d'activités structurants à l'échelle du SCoT, selon les principes et modalités définis en partie I et V.1. du présent document ;
- du renforcement du pôle sigeanais ;
- de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement pour le seul territoire d'articulation entre Port-la-Nouvelle /Sigean/ Portel-des-Corbières.

• Les espaces tampons et les zones à forte valeur paysagère

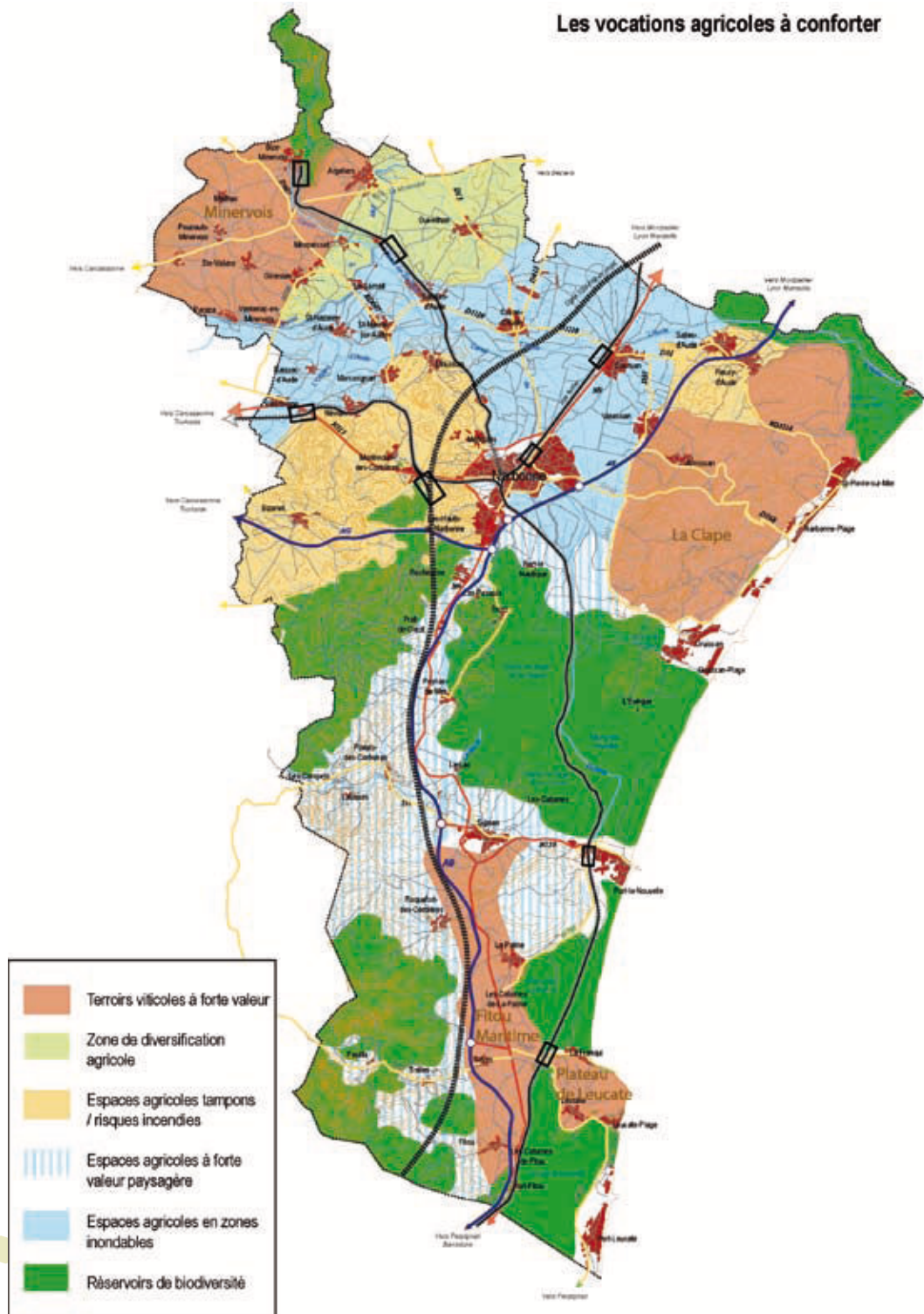
- Les espaces agricoles à préserver dans le cadre de la protection des grands massifs naturels contre les incendies : Corbières de Fontfroide, contrefort de la Clape et les autres massifs boisés

La priorité est donnée à l'activité agricole sur ces zones qui jouent le rôle de « tampons » entre les espaces naturels soumis à des risques d'incendie et les espaces urbanisés.

Sur ces secteurs, la diversification agricole et la mise en place d'équipements nécessaires à l'activité agricole est favorisée, afin de limiter les espaces en friches.

Dans les secteurs sensibles, le débroussaillage et le maintien en l'état débroussaillé est imposé. Les propriétaires situés dans la bande des 200 mètres à proximité d'un espace naturel combustible sont soumis au respect des textes réglementaires en vigueur

Les vocations agricoles à conforter



Par ailleurs, toute opération nouvelle d'aménagement doit obligatoirement comporter dans son périmètre une bande de terrain inconstructible à maintenir en état débroussaillé isolant les constructions des formations végétales inflammables et combustibles. Cette bande sera introduite dans le domaine public.

Les espaces viticoles à forte valeur paysagère le long d'axes structurants : zone de Piémont de Fitou à Prat-de-Cest, terrasses du Quatourze et la Nautique, zone viticole le long de la Minervoise. Ces espaces présentent des enjeux paysagers très forts à l'échelle supra communale.

Outre les aménagements nécessaires à l'activité agricole, l'urbanisation de ces espaces ne peut être autorisée que dans le cadre :

- de l'extension mesurée des villages existants, selon les principes et modalités définies en partie I du présent document ;
- du développement des parcs d'activités structurants à l'échelle du SCoT, selon les principes et modalités définies en partie I et V.1 du présent document ;
- du renforcement du pôle sigeanais ;
- de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement pour le seul territoire d'articulation entre Port-la-Nouvelle /Sigean/Portel-des-Corbières.

La mise en œuvre de projets de valorisation de l'activité agricole doit obligatoirement préserver la qualité paysagère de ces espaces.

En dehors des exceptions si dessus, ils seront protégés par les documents d'urbanisme.

• Les espaces agricoles en zones inondables

L'objectif est de conforter la vocation agricole des espaces situés en zones inondables. Dans ces espaces, une priorité est accordée à l'agriculture dans les règlements de PLU, sans exclusion d'autres occupations.

Outre les aménagements nécessaires à l'activité agricole, l'urbanisation sur cet espace sur la carte précédente, est autorisée dans le cadre :

- de l'extension mesurée des villages existants, selon les principes et modalités définies en partie I du présent document et respectant les principes liés aux zones inondables définies en partie VIII ;
- du développement de l'axe narbonnais et des parcs d'activités structurants à l'échelle du SCoT, selon les principes et modalités définies en partie I et V.1 du présent document et respectant les principes liés aux zones inondables définies en partie VIII.

Comme sur l'ensemble du territoire, le changement de destination des bâtiments agricoles ayant un intérêt patrimonial et situés sur les zones agricoles peut être admis en zones inondables, dans le respect des PPRi.

Différentes mesures complémentaires sont préconisées, notamment pour éviter le développement des friches et en encourager la diversification agricole : céréales et cultures fourragères, développement de nouvelles filières en partenariat avec les collectivités notamment pour la production de biocarburants (biomasse, dyester ...) ;

II.1.2 Encadrer les aménagements liés à l'activité agricole

La pérennité de l'économie sera également confortée en assurant de bonnes conditions d'exploitations dans les différents secteurs agricoles, en limitant le mitage de l'espace et en autorisant, dans certains cas, la reconversion du bâti.

• Les logements et bâtiments d'exploitation agricole

Les secteurs agricoles ne sont pas constructibles sauf pour l'usage agricole ou les objectifs définis en II.1.2. Ces espaces

n'ont donc pas vocation à accueillir de nouvelles populations.

Les règlements des documents d'urbanisme devront permettre la création, la modernisation, ou l'extension des bâtiments d'exploitation agricole dans le respect des caractéristiques paysagères du site et dans le respect du principe de gestion économe de l'espace.

La création de logements nécessaires à l'activité agricole ne pourra être effectuée qu'après la réalisation des bâtiments d'exploitation et en continuité du bâti agricole existant.

• **La diversification et la reconversion du bâti agricole**

Les règlements des documents d'urbanisme devront permettre :

- dans les secteurs agricoles protégés : la diversification de l'activité agricole et la valorisation du patrimoine bâti existant, à condition que l'activité agricole reste l'activité principale de l'exploitation.
- dans les secteurs agricoles en zones inondables, les zones tampons au regard des risques incendie et les espaces agricoles à forte valeur paysagère : le changement de destination pour des projets de diversification touristique, culturelle ou de loisir des bâtiments existants ayant un intérêt patrimonial.

Le changement de destination est envisagé pour les caves viticoles qui ne fonctionnent plus, après concertation avec les représentants de la profession agricole.

• **La qualité de la desserte des zones agricoles**

Les voies de desserte des zones agricoles doivent être adaptées à la circulation des engins et entretenues : largeur des chemins, aménagement de croisements sécurisés... Pour autant, ces aménagements ne seront autorisés que dans la limite où ils ne mettent pas en péril la qualité paysagère des sites concernés.

II.1.3 . Favoriser les aménagements fonciers concertés

La gestion du développement urbain de la narbonnaise doit passer par la mise en place une stratégie d'anticipation foncière dans les secteurs agricoles de façon à limiter la spéculation et la déstructuration du tissu rural.

Afin d'éviter le mitage du parcellaire agricole, les collectivités impliquées dans les opérations d'aménagement urbains situées dans des secteurs agricoles à préserver (cf. III.1.1) devront mobiliser, les outils fonciers adaptés, en partenariat avec les représentants de la profession agricole.

Il s'agit de faire appel aux mesures et outils suivants en fonction des situations rencontrées :

- Négociation préalable aux aménagements ;
- Délimitation de zones d'aménagement différées (ZAD) et création de réserves foncières stratégiques ;
- Relocalisation de droits à planter
- Echanges et remembrements ;
- Convention de mise à disposition de la SAFER (CMD).

II-2 LES ESPACES À PRÉSERVER POUR LA QUALITÉ DU MILIEU NATUREL

Le Document d'Orientation Générales du Schéma de Cohérence Territoriale précise les espaces et sites naturels à protéger à l'échelle de la Narbonnaise. Il prévoit et définit globalement les espaces protégés au titre de la loi littoral. Ces espaces seront ensuite transcrits dans les documents d'urbanisme des communes qui en délimiteront à l'échelle de la parcelle les contours et en définiront les occupations et utilisations du sol admises dans le respect des prescriptions du SCoT.

Rappelons que la préservation de ces espaces s'inscrit en cohérence avec les orientations de la Charte du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, avec lesquelles le SCoT est compatible.

II.2.1 Les espaces naturels à préserver

• Les espaces écologiques majeurs

Ces espaces font déjà l'objet de protections : zones de protection spéciales et pré sites d'intérêt communautaire (zones Natura 2000), arrêté de protection de biotope, ZNIEFF de type I, sites naturels classés et inscrits.

Les communes traduiront dans leur document d'urbanisme les limites précises de ces espaces écologiques majeurs, dans le respect des protections réglementaires propres à chacun de ces espaces.

A l'échelle du SCoT, sur ces espaces naturels protégés, pourront être notamment admis :

- les aménagements légers nécessaires à la gestion, la mise en valeur, notamment économique, ou à l'ouverture au public de ces espaces, ainsi que la réalisation de travaux ayant pour objet la conservation de ces espaces et milieux ;
- la réfection de bâtiments existants ainsi que de leur extension limitée ;
- les projets de valorisation de l'axe littoral et des territoires d'articulation entre le littoral et l'arrière-pays, selon les principes et modalités de développement définis en partie I.2. du présent document ;
- les constructions liées aux activités littorales (conchyliculture, filière portuaire, saliculture) dans les espaces proches du rivage et les espaces remarquables au sens de la loi littoral.

• Les espaces protégés au titre de la loi littoral

Les espaces proches du rivage

Les espaces proches du rivage sont délimités à l'échelle communale dans les documents d'urbanisme, sur la base de critères précisés par le SCoT (Cf partie 1.2.4 du présent document).

Les espaces proches du rivage sont principalement couverts par des espaces écologiques majeurs, et sont à ce titre protégés par les diverses inscriptions réglementaires ou inventaires scientifiques, ainsi que par les orientations du SCoT définies ci-dessus.

Des projets urbains peuvent être admis sur des secteurs stratégiques dans les espaces proches du rivage, à condition qu'en contrepartie d'autres espaces soient strictement protégés. Cette protection stricte s'applique aux espaces remarquables identifiés au titre de la loi littoral.

Dans les espaces proches du rivage, sont ainsi admis les projets urbains qui respectent les modalités prévues au paragraphe 1.2.4 du présent document.

Les coupures d'urbanisation

Le SCoT prévoit des coupures d'urbanisation, conformément aux objectifs de l'article L146-2 du code de l'urbanisme.

Il appartient aux communes, dans leurs documents d'urbanisme, de définir ensuite les limites de ces coupures d'urbanisation qui seront classées en zone naturelle ou agricole, ainsi que les occupations du sol qui pourraient y être admises, conformément aux modalités prévues au paragraphe 1.2.4 du présent document. Ces coupures d'urbanisation doivent être suffisantes pour permettre leur gestion et assurer leur pérennité. Dans ces coupures d'urbanisation, seuls peuvent être admises les structures légères d'accueil liées à la gestion de l'espace, ainsi que des zones de loisirs ou de pratique sportive, qui respectent les modalités prévues au paragraphe 1.2.4 du présent document.

Les espaces remarquables

Les espaces remarquables au titre de l'article L. 146-6 du code de l'urbanisme sont, de manière générale, compris dans les espaces écologi-

ques majeurs définis précédemment, en raison des diverses protections qui identifient l'intérêt écologique et patrimonial de ces sites.

La délimitation précise des espaces remarquables à protéger reste à réaliser à l'échelle des communes dans leur document d'urbanisme.

Ce sont des espaces naturels protégés sur lesquels aucune construction n'est admise, à l'exception de celles qui sont prévues aux modalités du paragraphe I.2.4 du présent document, qui sont régies par le code de l'urbanisme.

II.2.2 Les continuités naturelles à renforcer

• Les continuités naturelles à valoriser

Ces secteurs au caractère naturel ou agricole constituent des continuités écologiques importantes, sur lesquelles se superposent des enjeux de gestion, des risques d'incendies et de protection des paysages. Ces espaces, représentés sur la carte suivante sont issus des inventaires scientifiques et écologiques, telles que les ZNIEFF de type 2, les ZICO, la directive habitat RAMSAR.

Sur ces espaces, le développement urbain est admis mais il est très exigeant en terme d'impact écologique et paysager. Il est conduit dans l'esprit de ce qui prescrit dans les espaces proches du rivage soumis à la loi littoral. Peuvent ainsi être admis :

- les aménagements légers nécessaires à la gestion, la mise en valeur, notamment économique, ou à l'ouverture au public de ces espaces, ainsi que la réalisation de travaux ayant pour objet la conservation de ces espaces et milieux ;
- la réfection de bâtiments existants ainsi que de leur extension limitée ;
- les extensions limitées de l'urbanisation en continuité des villes et villages existants, selon les principes et modalités définies en partie I du présent document ;
- la mise en oeuvre de projets de développement des territoires du SCoT, selon les principes et modalités définies en partie I du présent document et notamment l'aménagement de parc d'activité de niveau supra communautaire définis en partie V.1 ;

- de constructions liées aux activités littorales (conchyliculture, filière portuaire, saliculture) dans les espaces proches du rivage et les espaces remarquables au sens de la loi littoral.

Les hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ne sont pas autorisés dans le territoire du SCOT à l'exception de l'axe de développement Port la Nouvelle / Sigean / Portel-des-Corbières. Dans les autres cas de figure, ces espaces sont préservés de toute nouvelle extension de l'urbanisation, à l'exception des bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole.

- Les infrastructures de transports et les réseaux y sont autorisés ainsi que les équipements liés à l'exploitation des ressources en eau et en énergie renouvelables, sous réserve de leur compatibilité avec la sensibilité du milieu. Les aires de jeux et de loisir et les terrains de sports peuvent être admis à condition qu'ils respectent la sensibilité du milieu.

• Le fonctionnement écologique des cours d'eau et les continuités hydrauliques

En dehors des zones urbanisées, les cours d'eau doivent garder, dans la mesure du possible, leur caractère naturel.

Les documents d'urbanisme réserveront le long des rivières et du fleuve Aude, une bande non-constructible dont la largeur sera fonction du contexte local. Outre son intérêt écologique, cette prescription garantira de meilleures conditions d'écoulement des crues, l'accès nécessaire à l'entretien des berges et le maintien de la fonction de filtration des pollutions assurée par la végétation.

Les continuités hydrauliques sont également préservées en milieu urbain chaque fois que la densité du tissu bâti le permet. Elles permettent la reconquête du caractère « naturel » ou jardiné du cours d'eau et restaurent des continuités écologiques qui traversent les villes, connectant entre eux les ensembles écologiques. La prescription ne s'applique pas aux espaces densément urbanisés, comme par exemple les centres ville, en raison de l'aménagement des berges en quais.

Les espaces naturels à préserver





Les espaces urbains de la Narbonnaise participent à la signature du territoire, à sa reconnaissance, à sa qualité. A ce titre ils doivent être préservés. Au-delà de la réglementation s'appliquant aux monuments classés et aux monuments inscrits, cette préservation doit s'appliquer à tous les ensembles urbains et villageois ayant une identité forte.

II.3.1 Les villages de la plaine.

Les projets s'attacheront à préserver le continuum urbain allant des cœurs historiques aux faubourgs vigneron, en passant par les cours et les mails, espaces publics emblématiques qui savent mettre en relation différentes périodes de production urbaine.

La continuité et / ou la mitoyenneté seront privilégiées pour les opérations nouvelles en prenant soin de les « marquer » dans l'espace via de nouveaux espaces publics d'articulation.

II.3.2 Les villages sur les reliefs.

Les mêmes principes que pour la plaine s'appliquent.

Cependant, tout projet veillera plus particulièrement :

- à préserver la cohérence de la silhouette villageoise ;
- à intégrer dans l'espace public les dispositifs liés à la gestion de l'eau de ruissellement ;
- à ne pas affadir la morphologie d'ensemble par une rupture d'échelle entre les quartiers hauts et les quartiers bas ;

II.3.3 Narbonne.

La richesse patrimoniale et historique de Narbonne, qui prend son essor dès l'époque romaine, sera l'objet de toutes les attentions. Classée « ville d'art et d'his-

toire », elle bénéficie également d'une protection réglementaire au titre du classement en secteur sauvegardé.

L'urbanisation nouvelle saura préserver les éléments emblématiques de la ville, notamment son rapport à l'eau : l'eau du canal, l'eau de l'étang et de ses espaces humides périphériques rappelant que la ville était sous l'antiquité un port.

D'une manière générale, les projets chercheront à trouver un équilibre entre la nécessaire protection du bâti et un développement harmonieux du centre :

- en garantissant la conservation et la valorisation du patrimoine dans l'esprit des OPAH déjà conduites, de l'OPAH-RU en cours sur le quartier de Bourg, de la politique d'amélioration qualitative du bâti à usage d'habitat et de services ;
- en osant, dans une démarche de Développement Durable, un dialogue architectural de qualité avec l'insertion d'une architecture contemporaine participant aux objectifs de densification du PADD comme le prévoit le quartier du Théâtre ;
- en mettant en exergue les ensembles patrimoniaux les plus significatifs (palais des Archevêques, cathédrale Saint-Just-et-Saint-Pasteur...) en valorisant leur environnement et en préservant leurs silhouettes et cônes de vue ;
- en valorisant le canal de la Robine et ses quartiers riverains. Le canal doit être

un vecteur de découverte menant sans discontinuité à la fois vers le littoral et vers le canal du Midi.

II.3.4 Les villes du littoral.

Comme sur l'ensemble du littoral languedocien, les implantations humaines sont rares sur la frange littorale du territoire du SCoT : raisons de plus pour les préserver et les valoriser.

Des actions de valorisation et de requalification des ensembles patrimoniaux qui marquent le littoral de la Narbonnaise seront encouragées, au delà du patrimoine reconnu des villages du littoral comme Gruissan, Peyriac-de-mer, Bages ou Leucate. Elles porteront en particulier sur :

- la valorisation ou la requalification des stations littorales qui, comme Narbonne-Plage, font de facto partie du patrimoine du XX^{ème} siècle. Citons également Port-la-Nouvelle où se mêlent, de part d'autre du canal, industrie, ville nouvelle du XIX^{ème} siècle, quartiers et stations du XX^{ème} siècle ou La Franqui, première station audoise du XIX^{ème} siècle, noyée dans les pins ;
- l'encadrement du phénomène de « canabisation » ;
- la question du devenir des salines et du patrimoine lié à l'industrie du sel.

II.3.5 Le réseau de canaux formé par le canal de la Robine, le canal de Jonction et le canal du Midi.

Les projets communaux ou intercommunaux veilleront à préserver cet ensemble exceptionnel et à valoriser le patrimoine qui lui est associé : écluses, maisons d'éclusiers, quais, chemins de halage, alignements arborés.

On veillera à ce que le développement des villages proches mais non traversés par le canal, ne vienne pas altérer la qualité d'un patrimoine reconnu au niveau mondial.

Le développement touristique de ce secteur doit être pensé en cohérence avec le développement des hébergements en coeurs de communes de type gîtes, d'une reconversion d'une partie du patrimoine bâti agricole et surtout par la requalification d'une partie des hébergements sur le littoral. A ce titre, l'implantation d'installations touristiques nouvelles s'appuyant sur le Canal du Midi et sur le Canal de la Robine est limitée. Ces installations devront être totalement intégrées à l'environnement paysager, culturel et humain autant par leur conception que par leur localisation. Par ailleurs, leur implantation ne devra porter atteinte à l'équilibre du territoire d'implantation, notamment en induisant des apports de population touristique trop importants au regard du territoire concerné.

II.3.6 Le patrimoine viticole

Les mas et châteaux viticoles dont la valeur esthétique est reconnue, mais aussi les caves coopératives à la valeur esthétique plus discutée, ainsi que le « petit patrimoine » comme les murets et les maisons de vigne, sont partis intégrantes de l'histoire et de l'avenir viticole de la narbonnaise. A ce titre, ils doivent être préservés et valorisés dans la mesure du possible, en fonction de leur intérêt et de leur qualité architecturale et patrimoniale. Cette valorisation peut passer par un changement d'affectation partielle des bâtiments.



En matière de gestion des ressources en eau, le SCOT relaie les mesures préconisées par les grands programmes de gestion actuellement en cours sur le territoire :

- le SAGE des Basses plaines de l'Aude ;
- le SAGE de Salses-Leucate ;
- le Programme Eau'Dyssée de la CAN ;
- Le contrat d'étang du PNR.

II.4.1 Sécuriser l'alimentation en eau potable

La disponibilité de la ressource en eau potable pourrait devenir à terme un facteur limitant de développement au regard des perspectives de croissance du territoire. Certaines ressources sont suffisantes mais vulnérables, alors que d'autres sont déjà saturées (notamment celle qui alimente le littoral Audois) et nécessitent une extension dans les meilleurs délais.

La réalisation effective des actions lancées par la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise dans le cadre du programme Eau'Dyssée (en particulier, la recherche d'une diversification, la mise en place d'interconnexion entre les principaux réseaux, l'extension de l'usine de Puech Labade, la réalisation de réservoirs et la réalisation d'un suppresser à gros débit pour alimenter Narbonne plage avec la ressource BRL) permettra aux communes concernées de répondre aux besoins générés par la croissance démographique du secteur au cours des 20 prochaines années.

Dans le secteur Sud du SCOT, la commune de Leucate est alimentée par l'aquifère de la plaine du Roussillon qui est vulnérable. Les communes de Sigean et des Corbières sont alimentées à partir des alluvions de la Berre qui est une ressource surexploitée. A long terme, différentes hypothèses d'ex-

ploitation de nouvelles ressources et/ou le renforcement de l'approvisionnement par les ressources existantes sont étudiées afin de renforcer l'approvisionnement en eau potable de la Narbonnaise et du littoral :

- l'augmentation de l'approvisionnement extérieur par le réseau BRL ou un aqueduc depuis le Rhône ;
- l'augmentation des prélèvements dans la nappe alluviale de l'Aude (puit supplémentaire) ;
- l'exploitation du karst des Corbières, une ressource aujourd'hui peu exploitée et mal connue, en priorité pour les besoins en eau potable des communes du Sud du SCOT

L'ouverture à l'urbanisation des secteurs d'extension potentielle sur le territoire du SCOT est conditionnée par l'existence des réseaux d'alimentation en eau potable sécurisés desservant la zone géographique concernée.

II.4.2 Economiser les ressources en eau

Les mesures permettant de limiter les pertes de la ressource et de freiner les consommations d'eau potable seront encouragées dans l'ensemble du territoire du SCOT et prioritairement dans les secteurs de développement stratégiques :

- amélioration des rendements des réseaux d'adduction d'eau potable par le renouvellement des canalisations afin de limiter les pertes (qui dépassent 50% sur certaines communes) par des travaux de renouvellement en visant l'objectif de 80% fixé par les SAGE des Basses Plaines de l'Aude et de Salses Leucate ;
- utilisation des ressources alternatives pour les usages autre que l'alimentation humaine en privilégiant l'élaboration d'un schéma directeur d'eau brute (arrosage des espaces verts et des jardins, lavage des voitures, nettoyage des voiries...): desserte en eau brute des nouveaux quartiers, installation de système de récupération des eaux pluviales chez les particuliers et dans les espaces publics, mise en place de projets pilotes permettant une réutilisation après traitement adapté des eaux usées issues des stations d'épuration ;
- utilisation industrielle des eaux pluviales.

II.4.3 Préserver la qualité de l'eau potable

Concernant la protection des périmètres de forage et de captage, il convient de renforcer les dispositifs de mise en sécurité et de surveillance liés à l'application de la Loi sur l'eau :

- en s'assurant de la mise en place systématique des périmètres de protection des captages par les maître d'ouvrage ;

- en adaptant l'occupation des sols au périmètre de protection des captages existants ;
- dans le cadre d'aménagements autorisés dans ces périmètres, en prévoyant les mesures permettant d'éliminer tous risques de pollution de la nappe ;
- en privilégiant de nouvelles implantations de site de captage à l'écart des zones urbanisées et des réseaux d'infrastructure de transport.

Il convient par ailleurs d'engager un programme de suppression à l'échéance du 31 Décembre 2013 de l'ensemble des branchements en plomb des communes du territoire du SCOT, comme cela est d'ores et déjà engagé dans la Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise.

Il est enfin nécessaire de mettre en place les mesures de gestion concertée préconisées par les SAGEs en terme de suivi des prélèvements d'eau dans les différents aquifères directement concernés par le SCOT en particulier ceux qui présentent des risques de pollution par le biseau salé en cas de surexploitation des nappes : nappe alluviale de l'Aude et nappe alluviale de la Berre.



II.5.1 Les rejets d'origine domestique

Assainissement collectif

Les rejets d'origine domestique constituent la principale source de pollution des eaux de surface (complexe lagunaires et cours d'eau) liée à la présence de stations d'épuration sous dimensionnées ou saturées par des rejets industriels.

Le SCOT prévoit une augmentation de la population de 12 000 habitants en 10 ans qui devra s'accompagner d'une mise à niveau des capacités d'assainissement des communes. L'ensemble des communes devra être doté de schéma directeur d'assainissement, et de manière prioritaire sur toutes les communes situées dans les axes de développement prioritaire. Ces études définissent les zonages d'assainissement et les besoins de travaux à réaliser pour adapter les capacités du réseau aux objectifs de croissance urbaine de la commune.

La communauté d'agglomération de la Narbonnaise a engagé, pour faire face à ses besoins de développement, un programme important de travaux qui seront réalisés d'ici 2008 (construction de 10 stations d'épuration et réhabilitation de tous les réseaux). Sur l'ensemble du territoire cette planification devra être réalisée en respectant le zonage des axes prioritaires.

Conformément aux orientations du schéma directeur d'assainissement de chaque commune, tout aménagement de nouvelle zone d'extension de l'urbanisation est conditionné à l'existence de capacités d'assainissement collectif suffisantes pour accueillir les nouvelles populations ou activités. La création ou l'extension des stations d'épuration précèdera ainsi le développement urbain.

Pour garantir le bon fonctionnement des stations d'épuration, la part des eaux pluviales doit être réduite. A cet effet, la part du sol imperméabilisé dans les nouvelles opérations d'aménagement doit être limitée.

Par ailleurs, dans une démarche de développement durable, l'objectif de la valorisation économique sera recherché : fabrication de compost à partir des boues épurées des stations d'épuration, réutilisation des eaux épurées des stations d'épuration pour l'arrosage des espaces verts publics.

Assainissement autonome

Sur l'ensemble du territoire, c'est l'assainissement collectif qui est recherché. A ce titre, l'assainissement autonome est strictement réservé aux zones qui ne peuvent pas accueillir un assainissement collectif pour des raisons techniques ou financières. Cette condition est prioritaire sur les modalités d'implantation des nouvelles zones à urbaniser. Conformément à l'obligation de mise en place des services publics d'assainissement non collectifs (SPANC) par les collectivités territoriales, la vérification de la conformité des installations d'assainissement autonomes sera systématisée sur le territoire du SCOT.

II.5.2 Les rejets industriels

Les rejets industriels, causant de graves dysfonctionnement dans les stations d'épuration, devront faire l'objet de contrôle systématique, comme cela a été décidé dans le cadre du Contrat pour les étangs du Narbonnais. Autant que possible ces contrôles seront étendus à l'ensemble des rejets industriels sur le territoire, car au-delà des étangs, les rivières et les nappes souterraines sont aussi concernées.

Au plan national, la production des déchets ménagers et assimilés croît d'environ 1% par an. Cette croissance est due notamment au développement économique et aux mutations des modes de consommation. Dans l'Aude, le volume de déchets traités par le C.S.D.U de Lambert (Narbonne), seul centre d'enfouissement technique du département a connu une évolution croissante pour culminer, en 2003, à près de 216 000 tonnes, menaçant sa durée de vie à l'échéance de 2012.

Dans ce contexte, le développement du territoire du SCOT est conditionné, comme en matière d'eau et d'assainissement, par la maîtrise de la problématique des déchets. Nonobstant la programmation d'un deuxième site de traitement dans l'ouest du département (Lassac), seule une stratégie volontariste fondée sur la réduction de la production de déchets et sur le traitement

- valorisation des déchets autorisera cette maîtrise, sur un territoire confronté à de fortes variations saisonnières de population et à la diversité des situations urbaines, nécessitant une adaptation fine du service rendu à la population.

Dans la cohérence de la Charte « Zéro déchet », initiée par la Ville de Narbonne et la Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise et relayée par le SCOT, il s'agira de :

- optimiser le service de collecte des déchets ménagers en adaptant les fréquences de collecte aux spécificités du territoire et aux pics de fréquentation saisonnière, notamment sur le littoral ;
- optimiser les équipements existants en favorisant le tri et le recyclage des maté-

riaux dans les déchetteries ou recycleries pour les particuliers et dans les centres de traitement de classe III (comme à Montredon des Corbières et Salles d'Aude) pour les apports de gravats et matériaux du BTP par les professionnels ;

- favoriser les nouvelles technologies de traitement et de valorisation énergétique et économique des déchets (unité de production de biogaz à Lambert, unité de production de compost à Cap de Pla, démantèlement des déchets d'équipements électriques et électroniques, filière dite « D3E » encouragée par l'Union européenne), dans la logique du positionnement de la Narbonnaise en faveur du développement durable ;
- rechercher des dispositifs innovants pour les flux spécifiques de déchets (déchets d'activités de soins à risques infectieux) ;
- sensibiliser la population à l'accroissement de la part du tri sélectif, source de recettes supplémentaires et vecteur de recyclage économique et à l'utilisation de procédés domestiques simples (compostage individuel).

Le mouvement de décrue du volume des déchets traités à Lambert (209 000 tonnes en 2004, 195.000 tonnes en 2005) doit être soutenu. A ce titre, tout nouveau projet d'urbanisation devra prendre en compte la problématique des déchets, en termes d'équipements, de services rendus et de maîtrise des coûts.



Les grands equilibres entre
les espaces urbains
et a urbaniser et les espaces
naturels, agricoles et forestiers



III.1.1 En se concentrant sur des secteurs de développement privilégiés.

Ces secteurs de développement privilégiés sont :

- situés en continuité du bâti des espaces villa-geois et urbains ;
- articulés à des infrastructures permettant une desserte efficace en transport en commun : transport en commun en site propre ou assurant un cadencement suffisamment attractif pour être une alternative crédible aux véhicules particuliers.

Le chapitre I du Document d'Orientations précise les lieux d'un développement privilégié :

- l'axe narbonnais où convergent de nombreuses infrastructures de transport, où se concentre la majorité des services et des équipements, et où l'emploi est le plus développé ;
- l'archipel des villages agricoles qui doivent se développer de manière équilibrée au regard de leur offre d'équipements et de services ;
- l'axe littoral qui, via ses stations, bénéficient d'un important capital de logements susceptibles d'évoluer vers du logement permanent ;
- les territoires d'articulation entre le littoral et l'arrière-pays qui seront l'objet d'un développement tel que défini en I.2.3.

En outre, sur l'ensemble de ces territoires, on veillera :

- à ne pas empiéter sur le capital agricole et viticole là où son potentiel qualitatif est reconnu ;
- à ne pas contraindre la dynamique hydraulique lors d'inondations ;
- à intégrer la problématique des risques naturels (inondations, incendies, éboulement, « coup de mer »...) et des risques industriels ;
- à ne pas altérer l'équilibre environnemental et la qualité des paysages de la Narbonnaise.

III.1.2 En ayant recours au renouvellement et au réinvestissement urbain.

Le développement urbain et villageois ne signifie pas nécessairement la conquête de nouvelles terres à urbaniser. Chaque fois que cela est possible, le SCoT favorisera en priorité :

• Le renouvellement urbain.

On entend par renouvellement urbain toutes les actions permettant :

- une mutation partielle ou totale d'un tissu urbain existant dans sa forme et / ou dans sa fonction ;
- une destruction / reconstruction du bâti ;
- un changement d'affectation partiel ou total d'un bâtiment ou d'un groupe de bâtiments.

• Le réinvestissement urbain.

Il s'agit de favoriser dans les documents d'urbanisme :

- les opérations permettant de combler les « dents creuses »,
- une densification là où c'est possible sur le plan fonctionnel et patrimonial.

Pour satisfaire à cette orientation, les PLU devront étudier les zones déjà urbanisées, notamment celles sous forme de lotissement et proposer des outils permettant de mettre en œuvre cette orientation. Les reconductions des règlements pour les zones déjà urbanisées sont interdites.

Les dérogations à la présente orientation sur certains secteurs de la commune peuvent être tolérées pour autant qu'elles :

- entrent dans d'un parti d'urbanisme cohérent avec l'ensemble du SCOT et bien présenté dans le PADD du PLU.
- permettent de satisfaire cette orientation à l'échelle de la commune.

III.1.3 En développant des formes urbaines moins consommatrices d'espaces

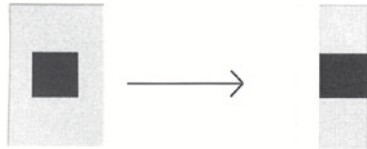
De nouvelles formes urbaines moins consommatrices d'espaces doivent être privilégiées grâce à :

- des opérations d'ensemble correctement articulées au tissu urbain existant ;
- une mixité mieux assurée entre les logements collectifs et les logements individuels ;
- de nouveaux modes d'habiter : immeubles semi collectifs, nouvelles maisons de villages par exemple.

De manière ponctuelle, il faut rendre possible l'innovation architecturale et urbaine dans la mesure où elle contribue à l'objectif d'une gestion économe de l'espace et d'une valorisation de l'agriculture et des paysages de la Narbonnaise.

Recherche de nouvelles typologies de maisons individuelles favorisant l'économie de sols

1_ jardin avant / jardin arrière



_ La maison possède deux espaces extérieurs à usages et caractéristiques distincts. Le jardin avant permet de mettre à distance la maison depuis la rue tandis que le jardin arrière est le plus souvent le lieu de vie. Cette typologie nécessite une grande attention à la résolution des problèmes de vis-à-vis.

2_ maison à patio



_ La maison à patio est un système d'organisation autonome. Le patio recentre les activités et les vues à l'intérieur même de la parcelle. Les relations avec l'extérieur sont alors minimales.

3_ maison à patio ouvert



_ La maison à patio ouvert entretient un rapport fort avec l'espace public. Cette typologie peut être un exemple pour traiter la limite entre un espace bâti et un espace naturel.

Comment ces alternatives permettent d'économiser le sol ? Exemple sur la commune de Vinassan

170 maisons



Etat actuel : tissu constitué de maisons isolées au milieu d'une parcelle.

170 maisons



Simulation : tissu constitué de maisons à patio.

III-2 INTÉGRER LA PRÉSERVATION DES ZONES INONDABLES DANS LE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE URBAIN ET VILLAGEOIS.

Là où il y a compatibilité avec les Schéma Directeurs d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE), les Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux (SAGE) et les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI), l'urbanisation est admise dans la mesure où :

- elle permet de mettre en œuvre les principes d'une gestion économe du territoire ;
- elle est localisée dans ou en continuité d'une zone agglomérée ;
- elle est située dans un secteur privilégié de développement.

Cette urbanisation qui minimisera les risques pour les biens et les personnes, devra se saisir du caractère inondable du territoire à urbaniser pour développer une architecture et un urbanisme innovants et de qualité :

- intégration des canaux, fossés et bassins de rétention dans l'espace public ;
- traitement des espaces publics végétalisés à la manière de jardins humides et absorbants ;
- formes architecturales adaptées ;
- trame viaire n'entravant pas la dynamique hydraulique naturelle.

III-3 INTÉGRER LA DIMENSION ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE DE L'AGRICULTURE ET DE LA VITICULTURE DANS LE DÉVELOPPEMENT DES ESPACES URBANISÉS.

L'agriculture en général et la viticulture en particulier sont un des fondements de la structuration du SCoT de la Narbonnaise. La question de leur préservation et de leur développement est prise en compte dans la stratégie de développement urbain :

- en proposant un cadre structurant à la dynamique urbaine ;
- en donnant une fonction paysagère mais aussi touristique et de loisirs aux espaces agricoles et viticoles périurbains ;
- en faisant la promotion du « tourisme vert ».

Par ailleurs, le SCoT garantira aux agriculteurs et aux viticulteurs des conditions d'exploitation satisfaisante : accès aux

exploitations, circulation, constructions éventuelles de bâtiments à usage professionnel.

Le développement de nouvelles filières agricoles sera encouragé comme l'arboriculture ou l'oléiculture... Par ailleurs, les aménagements nécessaires au développement des secteurs suivants sont encouragés :

- circuit court de commercialisation (reconversion de bâtiments,...) ;
- positionnement de la viticulture au cœur de la culture (préservation du bâti, ...) ;
- pastoralisme.



IV- Les objectifs relatifs a l'équilibre social de l'habitat

EQUILIBRER SOCIALEMENT L'OFFRE DE LOGEMENT, PAR UNE DIVERSIFICATION DES TYPES D'HABITATS

Sur l'ensemble du territoire de la Narbonnaise, le schéma de cohérence territoriale permet la mise en œuvre d'une politique de l'habitat visant à diversifier l'offre résidentielle afin de répondre aux besoins des ménages. Notamment, compte tenu de la structure et de la dynamique démographique de la Narbonnaise, un accent particulier sera mis sur le logement aidé et sur le logement locatif afin de satisfaire aux besoins de populations spécifiques comme les jeunes ménages, les personnes âgées, les personnes handicapées.

IV.1.1 Développer la création de logements aidés

Les logements locatifs sociaux ou aidés et les logements en accession à la propriété adaptés aux budgets de primo accédants seront développés.

Les Programmes Locaux d'Habitat élaborés ou en cours d'élaboration doivent être compatibles avec les orientations du SCOT. Les communes non couvertes par un PLH devront engager dans leur PLU une réflexion qui va dans le sens d'un programme socialement équitable.

Les ratios de logements sociaux ne sont pas fixés par le présent document. Le SCOT laisse aux communautés et aux communes le soin de présenter des documents qui respectent les principes de mixité sociale et de répartition équilibrée des logements sociaux. Le SCOT veillera particulièrement :

- 1-** Au respect du zonage défini dans le SCOT et notamment des axes prioritaires.
- 2-** A l'équilibre global dans le sens hiérarchique suivant : Communautés – Communes – Projet. L'objet n'est pas de rechercher une mixité sociale projet par projet, mais une mixité à l'échelle du territoire, de la commune et éventuellement du projet. A ce titre, un projet pourra contenir plus ou moins des logements aidés au regard des ratios communautaires et communaux.
- 3-** Au développement homogène de l'habitat aidé sur l'ensemble du territoire afin de répondre à une demande de plus en plus importantes.

IV.1.2 Développer des formes d'habitat complémentaires de l'habitat individuel isolé

Il s'agit notamment de développer l'habitat intermédiaire, les maisons de village ou de ville et les petits immeubles collectifs, les immeubles semi collectifs... La diversification des formes d'habitat vers des formes plus compactes générant plus de densité permet, outre l'économie du foncier, d'offrir une palette de logements plus variée.

L'innovation urbaine et architecturale doit se conjuguer avec harmonie avec les formes plus traditionnelles qui participent à l'identité et à la qualité de vivre en Narbonnaise (Cf. VII.3).

IV.1.3 Améliorer la qualité des logements

Des actions sur le parc de logement existant sont envisagées afin d'améliorer la qualité des logements et du cadre de vie :

- réhabilitation de l'habitat vétuste et insalubre ;
- réhabilitation et restructuration du parc de logement des stations littorales, afin de le moderniser et de créer de plus grands logements, adaptés à une utilisation à l'année,...
- adaptation du parc aux besoins spécifiques des personnes âgées et des personnes handicapées.

IV.1.4 Un territoire solidaire vis à vis des personnes âgées et des personnes handicapées.

La dynamique résidentielle est un mouvement de fond observé sur l'ensemble du territoire du SCoT. Source de richesses pour de nombreuses filières économiques, cette dynamique se doit également d'être exigeante en terme d'équipements et de services à destination des personnes âgées et des personnes handicapées. Conformément à la politique du Conseil Général, de nombreuses maisons et résidences spécialisées seront créés sur l'aire du SCoT. C'est une politique prioritaire qui doit être au maximum facilité en terme de planification territoriale.

IV.1.5 Accueillir les gens du voyage.

Le Schéma départemental relatif à l'accueil et à l'habitat des Gens du voyage (cf. article 1 de la loi du 5 juillet 2000) de l'Aude est conforme aux objectifs du SCoT de la Narbonnaise.

Les communes de plus de 5000 habitants figurent obligatoirement au schéma départemental, mais l'obligation de participation à l'accueil des personnes dites « gens du voyage » s'impose à toutes les communes quelle que soit leur taille. La liberté d'aller et de venir a une valeur constitutionnelle. Les communes qui n'ont pas d'aire d'accueil ou qui n'en financent pas ont pour obligation de permettre la halte des gens du voyage sur des terrains qu'elles leur indiquent pendant une période minimum de 48 heures.

En Narbonnaise, les axes nord-sud, le long du littoral en été, et les axes est-ouest vers les Saintes-Maries au printemps, restent les saisons où l'on observe le plus de passage. Cependant le contexte de ces pas-

sages évolue avec une augmentation du nombre de caravanes et du nombre des passages à visée religieuse ; alors même que le département n'est pas équipé pour accueillir des groupes de plusieurs centaines de personnes. L'aménagement de ces aires clairement identifiées doit permettre à ces grands groupes de séjourner dans des conditions satisfaisantes de capacité d'accueil, d'accès. Ces aires doivent être correctement alimentées en réseaux (eau, électricité, ramassages des ordures, ...). Comme préconisé par le Plan Départemental d'Aide au Logement des Personnes Défavorisées, concernant l'habitat des gens du voyage, et les moyens de résoudre les problèmes qui y sont inhérents, une Maîtrise d'Oeuvre Urbaine et Sociale avec Prêt Locatif Aidé d'Intégration (MOUS PLA-I) pourra être mise en œuvre.

Les dispositifs de droit commun doivent être privilégiés, améliorés et rendus plus accessibles. Ils doivent être relayés par des dispositifs spécifiques dans la plupart des domaines : l'habitat, l'éducation et la formation, la santé, l'action sociale et familiale ...

IV.1.6 Intégrer des objectifs de qualité environnementale et le développement des modes alternatifs à la voiture lors de la création des nouveaux programmes de logements

On favorisera l'intégration d'objectifs de qualité environnementale et de maîtrise de l'énergie et de promotion d'énergies renouvelables dans les projets d'aménagement et de développement des communes ou intercommunalités : architecture bioclimatique, approche énergétique de l'urbanisme...

On limitera l'utilisation de la voiture dans les zones urbaines les plus denses et desservies par des TC.

IV.2.1 Equilibrer spatialement l'offre de logements aidés

Les logements aidés, locatifs ou en accession devront être réalisés sur l'ensemble du territoire de la Narbonnaise.

Les logements aidés locatifs ou en accession doivent être répartis sur le territoire afin d'éviter une concentration spatiale excessive.

Cependant, ils doivent respecter les axes de développement prioritaires. A ce titre, ils doivent être plus concentrés sur ces axes. Pour la Communauté de Communes du Canal du Midi en Minervois, le développement devra se faire de manière homogène sur l'ensemble des communes. Les logements aidés doivent être pris en compte dans tout nouveau projet d'aménagement. Pour ce faire, chaque nouveau projet d'urbanisation précisera comment il participe à la mixité sociale du territoire :

- soit en proposant directement des logements aidés
- soit en précisant la manière dont il lie le nouveau projet à la commune dans une recherche de mixité sociale à l'échelle de la commune.

A l'instar du PLH de la CAN, les deux autres Communautés de Communes composant le territoire du SCoT, favoriseront les démarches permettant d'avoir une vision globale des besoins et des programmes à mettre en œuvre.

IV.2.2 Répartir l'offre de logement conformément aux orientations d'organisation de l'espace

L'offre de logements nouveaux doit être répartie conformément aux principes d'organisation spatiale définis par le schéma de cohérence. Le projet d'aménagement et de développement durable prévoit la construction de 5 500 logements à l'horizon 2015 et 11 500 logements en 2025.

La répartition de ces logements sur le territoire du SCoT se modulera, conformément au PADD, selon les secteurs à intensité d'urbanisation, les secteurs à vocation agricoles ou naturelles prioritaires.

L'enjeu majeur du SCoT est de préserver un cadre de vie. Aussi la répartition des logements s'opèrera au regard des capacités d'accueil (équipements publics, capacité d'assainissement,...) des communes à accueillir de nouvelles populations sans rompre l'équilibre du territoire tel que définis en partie I.



V- Les objectifs relatifs aux localisations préférentielles des activités économiques

Le développement économique de la Narbonnaise est une donnée primordiale du SCoT.

Si le territoire est démographiquement attractif, il ne sera équilibré qu'à la condition de développer les activités et l'emploi.

Ce développement s'appuie tout à la fois sur :

⇒ **une extension significative des parcs d'activités généralistes.** Cette extension se fait de manière équilibrée au sein de l'aire du SCoT et est toujours animée par une volonté d'articuler les grands parcs à des infrastructures de premiers ordres accueillant ou pouvant accueillir une desserte en transport en commun. Citons :

- sur l'axe Narbonnais, les parcs de Narbonne, Montredon et Névia. Desservis par le train, l'A9 et les RN9 et RN113, ils prendront encore plus de « poids » avec le projet de gare TGV sur Montredon et la réactivation de la gare de Névia ;
- au nord de l'aire du SCoT, à la croisée de la D5 et de la D607, le futur parc des Quatre Chemins est un outil d'accueil pour les entreprises mais aussi un équipement de premier ordre permettant d'équilibrer le ratio entre le nombre d'actifs et l'offre d'emplois dans le Ginestaquois. Ayant une vocation mixte, le parc des Quatre Chemins sera également un outil de promotion touristique pour un secteur particulièrement riche : canal du Midi, paysages et patrimoine des Corbières et du Minervois...
- au sud, dans un secteur géographiquement plus contraint, le pôle économique de Sigean est renforcé afin d'asseoir solidement sa fonction structurante pour tout un bassin de vie ;

- les zones proximités sont partout admises pourvu qu'elles soient fonctionnellement bien greffées aux tissus villageois, paysagèrement bien intégrées, et soignées sur le plan architectural et dans la conception de leurs espaces publics.

⇒ **une diversification de l'activité économique.** Le SCoT de la Narbonnaise doit tirer encore plus et mieux parti de sa situation géographique et des savoir-faire qui s'expriment. C'est le sens des projets suivants :

- l'Écoparc de Leucate / Cave plus particulièrement dédié, dans son fonctionnement comme dans son activité, dans la valorisation économique des données bioclimatiques (le soleil, le vent...) et de la proximité de la mer et de l'étang de Leucate (conchyliculture, sports de glisse...);
- le parc des biotechnologies de l'environnement de la zone d'activités de la Coupe qui valorisera la présence du centre de recherche de l'INRA de l'IUT Génie Chimique – Génie des Procédés et d'une pépinière d'entreprises spécialisées, favorisant ainsi le transfert des technologies ;
- le développement d'un pôle santé qui s'appuie à la fois sur les bienfaits du climat et de la culture méditerranéenne et sur une chaîne d'équipements de premier ordre : les équipements hospitaliers de Narbonne, le centre Francis Vals de Port-la-Nouvelle, les multiples structures d'accueil pour les personnes âgées, un appareil de formation performant, animé et valorisé par la Maison de l'Emploi de la Narbonnaise...

⇒ **la valorisation de l'ouverture maritime avec Port-la-Nouvelle.** L'extension du port et le développement de la plaisance sont à l'ordre du jour du SCoT. Port-la-Nouvelle est également idéalement située pour développer une plateforme multimodale route / rail / mer ;

⇒ **une offre touristique requalifiée et diversifiée.** Les stations littorales évolueront pour partie et progressivement vers de véritables villes littorales avec une offre complète de services ouverts à l'année. Les conditions d'accès et de circulation, le traitement de l'espace public, la création de nouveaux équipements indispensables au développement de l'urbanité, la restructuration du parc de logements, modifieront sensiblement et durablement l'image et le fonctionnement de l'économie littorale qui doit rester un point fort de l'économie de la Narbonnaise. La filière touristique sera renforcée dans l'arrière pays avec des pôles de développement sur Portels-des-Corbières ou encore dans le Minervois avec le parc des Quatre Chemins. Mais au-delà, c'est la volonté du SCoT de préserver le patrimoine naturel, agricole et bâti du territoire qui va dans le sens d'une valorisation touristique globale. ;

⇒ **la place de la viticulture vers toujours plus de qualité.** C'est une donnée qui relève tout à la fois de l'économie, de l'identité, de la culture et des paysages. Engagés dans des démarches de requalification de leur production, les viticulteurs doivent avoir une lisibilité foncière particulièrement claire qui leur permet de réaliser les investissements nécessaires. Le SCoT leur apporte cette lisibilité.

Ajoutons que le potentiel économique s'exprime également par une situation de carrefour particulièrement attractive à l'articulation du couloir languedocien et des axes routiers et ferrés menant vers le Toulousain et la façade atlantique. Cette considération purement géométrique prend encore plus de poids en se déclinant avec un tissu particulièrement dynamique d'entreprises et d'entrepreneurs. A cela s'ajoutent des données géographiques particulièrement attractives : le littoral méditerranéen, la beauté des paysages du Minervois et des Corbières, un patrimoine bâti et un art de vivre de grande qualité... autant de données qui, toutes choses égales par ailleurs, sont loin d'être neutres en terme de marketing territorial.

V-1 LES PÔLES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'aménagement économique du territoire permet d'améliorer la lisibilité de la répartition des activités de la Narbonnaise avec une hiérarchisation, une spécialisation et une labellisation environnementale des parcs.

On distingue différents types de sites :

- les zones d'activités existantes à conforter, nécessitant un effort de requalification et d'intégration environnementale ;
- les nouveaux sites de développement économique à l'échelle du SCOT présentant deux niveaux d'exigence environnementale : les parcs de « Qualité environnementale » et les parcs de « Haute Qualité environnementale ». Les exigences correspondant à ces labels seront précisées dans les cahiers des charges d'aménagement des zones.
- Les petits sites de proximité à l'échelle des communes. Proches voire intégrés au tissu des communes, ils se devront d'être particulièrement qualitatif dans leur traitement.

V.1.1 Les zones d'activités existantes à requalifier

Les zones d'activités désignées par la présente prescription sont celles déjà viabilisées ou zonées dans les documents d'urbanisme à la date d'approbation du SCOT. Avant toute extension ou nouvelle urbanisation, les communes ou EPCI optimiseront en priorité les sites existants pour déboucher sur des aménagements plus denses, tout en améliorant la qualité paysagère d'ensemble. Des programmes de qualification des zones économiques existantes devront être engagés. A cette fin, la réalisation de chartes de requalification sera encouragée

La reconversion de certains espaces vacants sera favorisée en donnant la priorité à l'implantation d'entreprises correspondant à la vocation dominante du secteur concerné, en particulier pour le développement d'activités maritimes, lagunaires ou nautiques pour les zones d'activité implantées sur le littoral.

Le système de déplacements joue un rôle primordial dans la mise en réseau des espaces économiques en facilitant les échanges et la multimodalité.

V.1.2 Les nouveaux sites économiques

Ces nouveaux sites répondent à plusieurs objectifs :

- créer de l'emploi en diversifiant les filières économiques ;
- répartir l'activité sur le territoire pour rapprocher les pôles d'emplois des lieux d'habitat et limiter ainsi les migrations pendulaires ;
- développer une offre plus attractive de parcs

d'activités répondant aux attentes des entreprises.

• Les nouveaux parcs généralistes

Les parcs de l'ouest de l'agglomération de Narbonne et de Sigean : label « Qualité environnementale »

Les parcs de l'ouest de Narbonne sont localisés sur la commune de Montredon-des-Corbières et sera prolongé sur Névian à plus long terme. L'ouverture à l'urbanisation est réalisée à partir de la zone d'activités existante de Montredon. L'aménagement devra préserver le caractère paysager des sites. Il importe d'éviter un effet de continuum qui banalise les variations paysagères. Dans le secteur de Névian notamment, le développement économique devra tenir compte d'un effet de « porte paysagère » à l'ouest du Narbonnais. Les franges urbaines et les abords des voies, notamment la RN113 bénéficieront d'un traitement paysager soigné. Un schéma d'organisation d'ensemble permettra de préfigurer la future trame viaire et verte.

Bien que géographiquement plus contraint, le parc de Sigean est également un secteur stratégique de développement. Entre Port-la-Nouvelle et Portel-des-Corbières, il participe à la dynamique et à l'équilibre économique du SCoT. A l'instar du secteur Montredon-des-Corbières / Névian, il conjuguera dynamisme économique, aménagement de qualité, intégration paysagère.

Le parc d'activité des Quatre Chemins : label « Qualité environnementale »

Il est situé dans le secteur du carrefour entre les routes D5 et D607.

C'est un espace mixte avec de l'habitat et des fonctions touristiques et économiques : logements, parc d'activités tertiaires, activités artisanales, commerciales et de loisirs.

A l'échelle du SCoT, c'est un projet hautement stratégique qui permet de dynamiser économiquement la partie minervoise du territoire tout en mettant en relief les spécificités de ce secteur.

Un schéma d'organisation d'ensemble sera réalisé préalablement à l'ouverture du parc, afin de valoriser la qualité des paysages, d'assurer la compatibilité des différentes activités économiques pressenties et de concevoir des espaces publics de qualité.

Cabezac.

Sur la communauté de communes Canal du Midi / Minervois, le projet de Cabezac représente un potentiel de développement important. Aujourd'hui non figé dans sa programmation et sa composition, il fait partie des outils permettant d'équilibrer la géographie du développement de la Narbonnaise.

• Les nouveaux parcs d'activités spécialisés

« L'Ecoparc » : un label Haute Qualité Environnementale

Localisation : entre l'A9 et la RN9 relié à la gare de la Franqui.

Vocation : c'est à la fois un espace scientifique, industriel, de services et de loisirs. A l'image de la politique économique du SCoT, l'Ecoparc sera exemplaire d'une nouvelle culture économique sachant conjuguer l'innovation liée aux caractéristiques du territoire et l'attractivité. Ce nouvel équilibre sera trouvé grâce à un nouvel art d'aménager les espaces pour entreprendre qui savent être aussi des espaces à vivre. De plus, autant que possible, compte tenu de sa localisation, seront recherchées les filières technologiques liées aux espaces littoraux et aux énergies renouvelables

Le site devra être conçu comme un lieu dans lequel l'espace, la qualité urbaine et l'intégration paysagère (pré verdissement, dégagement de cônes de vue, valorisation paysagère du sys-

tème hydraulique...), ainsi que la fonctionnalité (espaces public, aménagement privilégiant les voies piétonnes et cyclables) seront des priorités dans le cahier des charges d'aménagement.

Cet « Ecoparc » littoral sera l'objet d'aménagements exemplaires sur les plans paysagers, environnementaux, écologiques et énergétiques.

Il sera également exemplaire en matière de gestion des ressources naturelles : gestion écologique de l'eau et des rejets, recherche de l'efficacité énergétique, maîtrise des déchets, gestion des milieux naturels sensibles...

Le Parc des Technologies de l'environnement : Qualité Environnementale

Localisation : Narbonne Sud / La Coupe.

Vocation : développement et renforcement de la filière environnementale et des biotechnologies de l'environnement (recherche / économie / pôle universitaire / énergies renouvelables). Concept « Biodyssée ».

A l'instar de l'Ecoparc de la Franqui, le Parc des Technologies de l'Environnement devra répondre à des critères de qualité environnementale, en termes de formes urbaines, de consommation d'énergie, de VRD, d'aménagements paysagers.

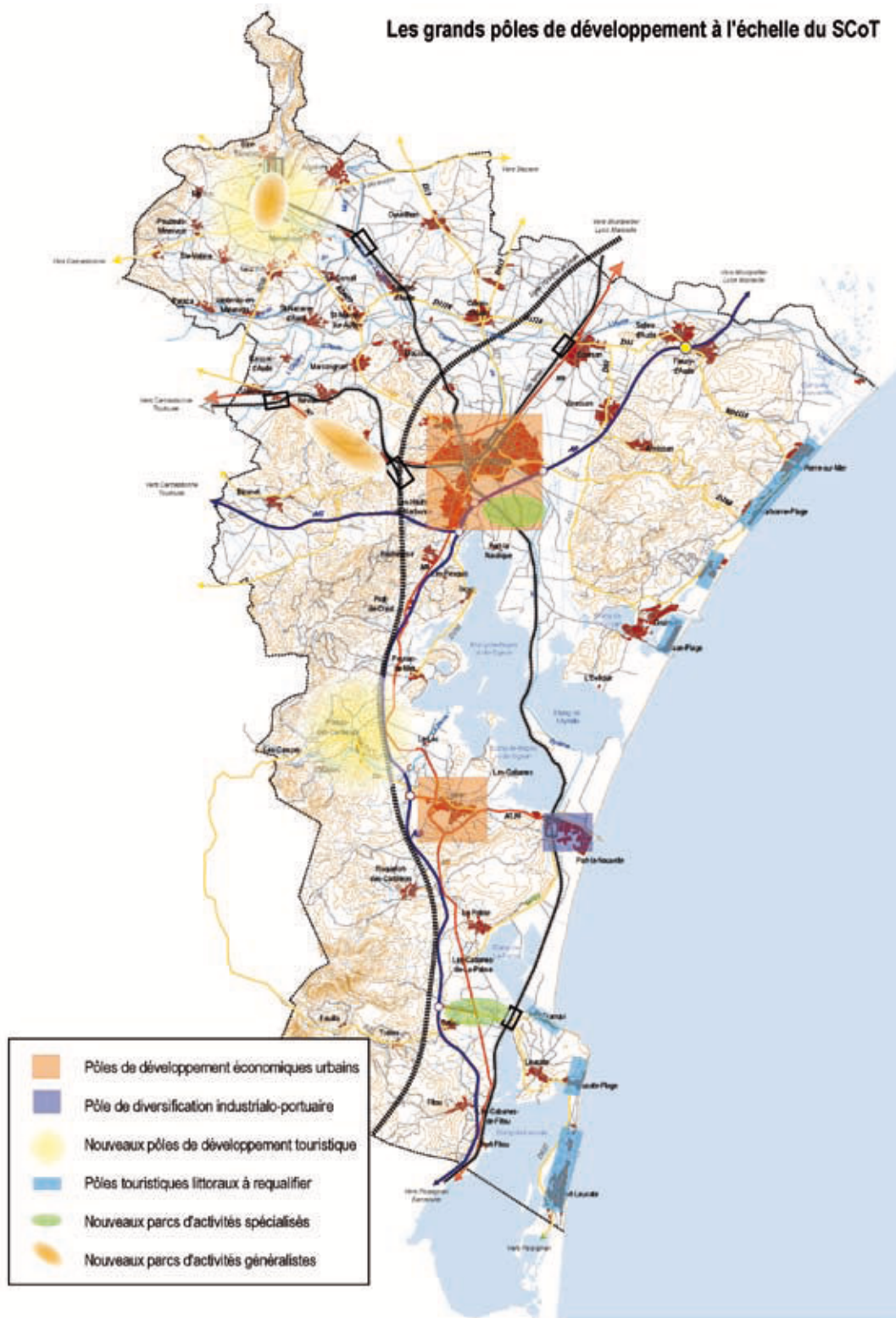
Une connexion par les liaisons douces et les transports en commun devra être organisée avec les zones de loisirs de Port la Nautique et vers le cœur de l'agglomération de Narbonne et l'Université.

• Les nouveaux sites communaux : les parcs d'activités de proximité

Ils sont admis, en continuité ou à proximité immédiate des zones déjà urbanisées, dans la stricte mesure où ils répondent, pour l'essentiel, à un besoin de desserrement local des entreprises artisanales précédemment implantées dans le tissu urbain, participant ainsi à la requalification des cœurs des villages.

Une charte de qualité pour l'aménagement des parcs de proximité sera engagée afin de conjuguer le développement des activités économiques locales et le cadre de vie des villes et villages.

Les grands pôles de développement à l'échelle du SCoT





L'objectif général recherché est de localiser l'offre de commerce au plus près de la demande.

- **Développer l'économie au sein des tissus urbains**

Les règlements des PLU devront permettre l'implantation d'activités commerciales, de services et d'artisanat dans les secteurs résidentiels pour favoriser la mixité des fonctions/ les commerces de proximité/ les métiers santé/ le développement des pôles de vie secondaires.

Tous les projets de création de quartiers nouveaux, ou de renouvellement urbain de quartiers résidentiels, devront intégrer un % de locaux pour les commerces et services de proximité en rez-de-chaussée, pour favoriser un commerce de qualité et des servi-

ces à la personne diversifiés et accessibles à tous. A défaut, tout nouveau projet d'urbanisation qui ne respecte pas la présente orientation, devra développer dans le PADD les modalités d'accès aux commerces et services de proximité et notamment les liaisons cyclables et piétonnes.

L'offre de stationnement devra être adaptée et la desserte par les TC favorisée.

- **Limiter l'implantation de nouveaux centres commerciaux en dehors des pôles urbains**

Les activités commerciales soumises à autorisation au titre de la législation relative à l'urbanisme commercial doivent être implantées en priorité dans les zones agglomérées et les secteurs bien desservis par les transports en commun.

LE DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

V.3.1 La filière éolienne

- **Favoriser les implantations dans le respect de la Charte de développement de l'éolien et du plan départemental.**

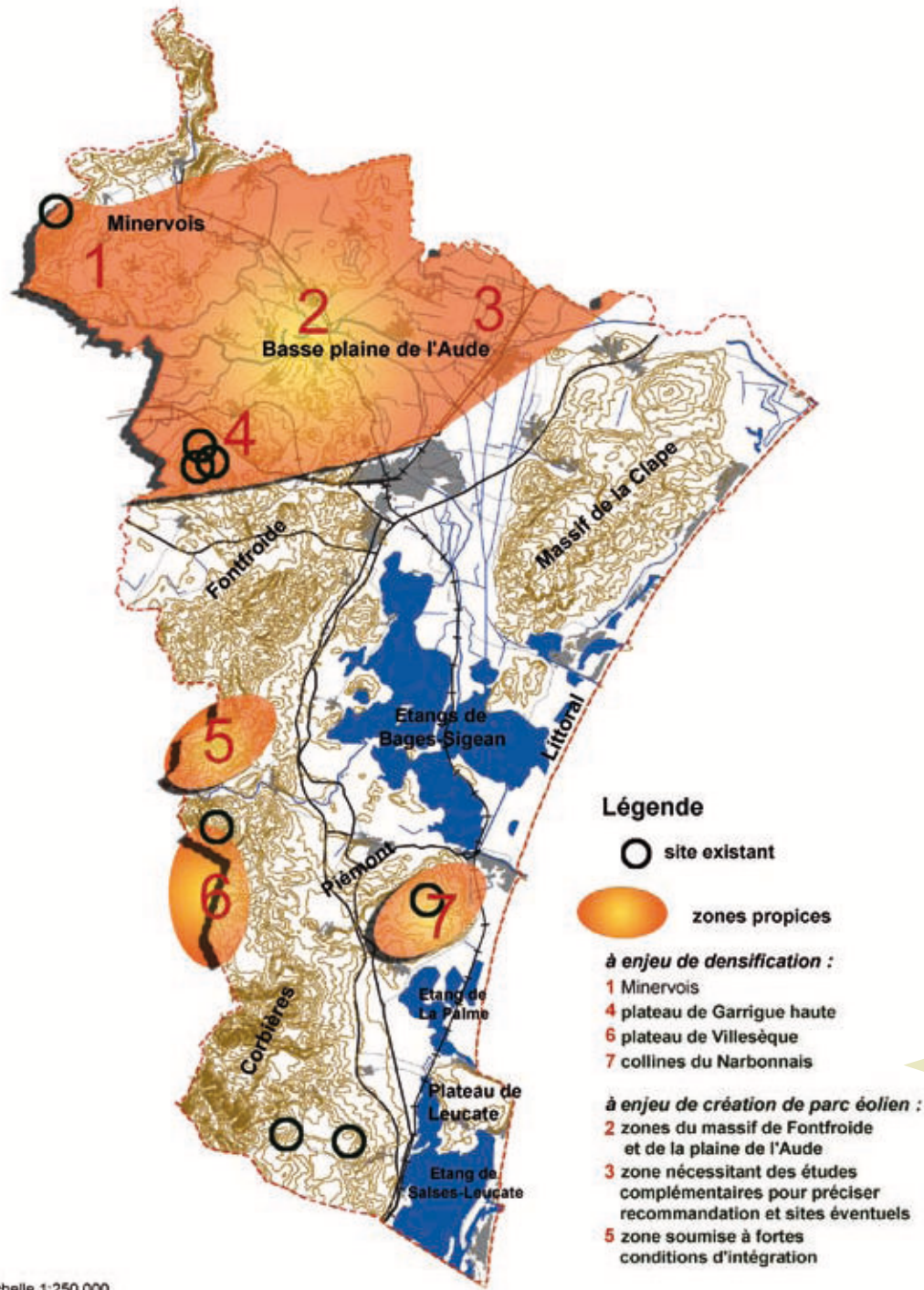
Le SCOT de la Narbonnaise, qui est une terre de vents, encourage le développement et l'implantation d'éoliennes.

Cependant, afin de concilier les objectifs de préservation du patrimoine paysager et les enjeux de développement économique, l'implantation d'éoliennes sur le territoire du SCOT devra respecter les préconisations de la Charte de Développement Eolien élaborée par le PNR de la Narbonnaise ainsi que le schéma paysage éolien réalisé par les services de l'Etat

Les prescriptions en matière d'implantation d'éoliennes sont les suivantes :

- Les implantations sont autorisée uniquement dans les « zones propices » telles que définies par la Charte de Développement Eolien du PNR et le schéma paysage éolien réalisé par les services de l'Etat avec des principes de création pour les nouveaux sites ou de densification des parcs existants, selon les situations rencontrées ;
- Des investigations complémentaires sont à conduire sur la plaine de l'Aude et le Minervois pour préciser les implantations et préconisations à respecter ;

Carte des zones propices à l'implantation d'éoliens



Echelle 1:250.000

Source : fond Bd carto DDE de l'Aude, Charte de développement éolien pour la Narbonnaise PNR 2004 et Plan Paysager éolien du département de l'Aude 2005, SCiT de la Narbonnaise. Réalisation : Crea Ter 2006

- Les projets d'implantation situés dans les « zones propices » devront respecter les recommandations environnementales et paysagères de la Charte s'appliquant à toutes les étapes de la constitution du site éolien : élaboration du projet et programmation, conception, chantier, exploitation du parc éolien, démantèlement ou renouvellement du site ;
- Les documents d'urbanisme devront préciser la possibilité d'implantation des éoliennes diffuses.

V.3.2 Les autres énergies renouvelables et la maîtrise de l'énergie

Le territoire du SCOT doit devenir une référence pour le développement durable et un laboratoire pour la mise en œuvre des technologies liées à l'utilisation des énergies renouvelables et à la limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Dans l'esprit de cette démarche volontariste,

devront être largement favorisés par les documents d'Urbanisme et incités par des dispositifs adaptés d'aides publiques, dans les programmes d'urbanisation, requalification, réinvestissement et recomposition urbains, les installations d'équipements énergétique performantes (chaudières basse température, matériaux d'isolation thermique, appareils de régulation de chauffage, puits canadiens...) mais aussi les énergies renouvelables (solaire thermique, bois énergie, solaire photovoltaïque, pompe à chaleur...). Les dérogations à la présente règle devront être largement justifiées.

L'économie d'énergie doit être recherché dans les documents d'urbanisme, notamment dans l'implantation des habitations et les ouvertures proposées. Le SCOT étudiera particulièrement l'implantation des nouvelles zones urbanisables et leurs aménagements au regard de ces critères. L'éco-construction sera encouragée.

V-4

LESCARRIÈRES

La planification de l'exploitation des carrières est organisée à l'échelon départemental par le Schéma départemental des carrières de l'Aude.

Les autorisations d'exploitation de carrières, délivrées, au titre de la loi modifiée 76-663 du 19 juillet 1976, relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, doivent, à compter de la date d'approbation de l'Arrêté Préfectoral N° 2000-3144 approuvant du schéma départemental des carrières de l'Aude, être compatibles avec les orientations et les objectifs définis par le schéma. Il en sera de même pour les arrêtés fixant des prescriptions complémentaires.

Sur le territoire du SCOT, il existe actuellement une dizaine de sites majeurs d'extraction, sans compter les gravières, qui sont inclus dans le Schéma départemental.

Ainsi, l'implantation de nouveaux sites d'ex-

traction de graviers en lits majeurs respectera les préconisations du SAGE des Basses Plaines de l'Aude.

Le SCOT précise les dispositions du Schéma départemental des carrières en terme de localisation des activités d'extraction : bien gérer la ressource en matériaux implique de préserver et de renouveler des capacités de production suffisantes dans un rayon de 15 kilomètres des zones de consommation potentielles.

La gestion des ressources en matériau doit également être économe : la valorisation des matériaux inertes doit être privilégiée et la filière de récupération doit être organisée.

Enfin, les anciennes gravières et sites d'extraction doivent être remis en état, ou réhabilités et valorisés en vue notamment de leur ouverture au public.



VI- La coherence entre l'urbanisation et la desserte en voiries et transports collectifs

METTRE EN COHÉRENCE LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT AVEC LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU DE VOIRIES

Le schéma de Cohérence territoriale définit une hiérarchie du réseau de voirie, cohérente avec les principes généraux d'organisation spatiale et de restructuration des espaces urbanisés affirmés sur la Narbonnaise. La définition de différents niveaux de voirie, avec des propositions de tracés complémentaires et des principes d'aménagements adaptés aux fonctions de ces axes, participe à la restructuration globale de l'espace. Elle oriente et accompagne le développement urbain.

La politique de déplacement proposée par le SCOT doit être en phase avec les politiques publiques de transport et d'infrastructures développées par le Conseil Régional et par le Conseil Général.

VI.1.1 La Narbonnaise en prise avec le territoire national et international grâce aux autoroutes A9 et A61.

La Narbonnaise est au croisement d'infrastructures de transit. Cette situation de carrefour entre l'A9 et l'A61 est à optimiser sur le plan économique en prenant en compte des objectifs :

- de fluidité et sécurité du trafic VP et PL ;
- de connexions avec le réseau local ;
- de découverte et de valorisation de l'image des territoires traversés.

Les projets d'aménagement et de développement veilleront à :

- préserver la lisibilité des entités paysagères traversées par les autoroutes, en préservant les perceptions sur les paysages de part et d'autre de l'infrastructure ;
- réordonner le paysage des périphéries urbaines développées le long de ces axes et rendre perceptibles les seuils paysagers ;
- éviter un développement systématique et banalisant et le long de ces voies.

Il faut rappeler (cf. I.2.1) que La création d'un nouveau diffuseur sur l'A9 dans le secteur Salles-d'Aude / Fleury doit être étudiée afin d'améliorer l'accès au territoire de la Narbonnaise.

De plus, le doublement de l'autoroute doit être intégré dans la réflexion sur l'aménagement du territoire.

VI.1.2 Structurer l'axe Narbonnais sans encombrer le centre de Narbonne

Les routes nationales 113 et 9 constituent le support principal des trafics d'échange sur l'axe Narbonnais. La RN113 entre Villedaigne et Narbonne et la RN9 entre Narbonne et Coursan constituent les épinnes dorsales de ce réseau. Elles doivent être aménagées dans la perspective de création d'une artère urbaine.

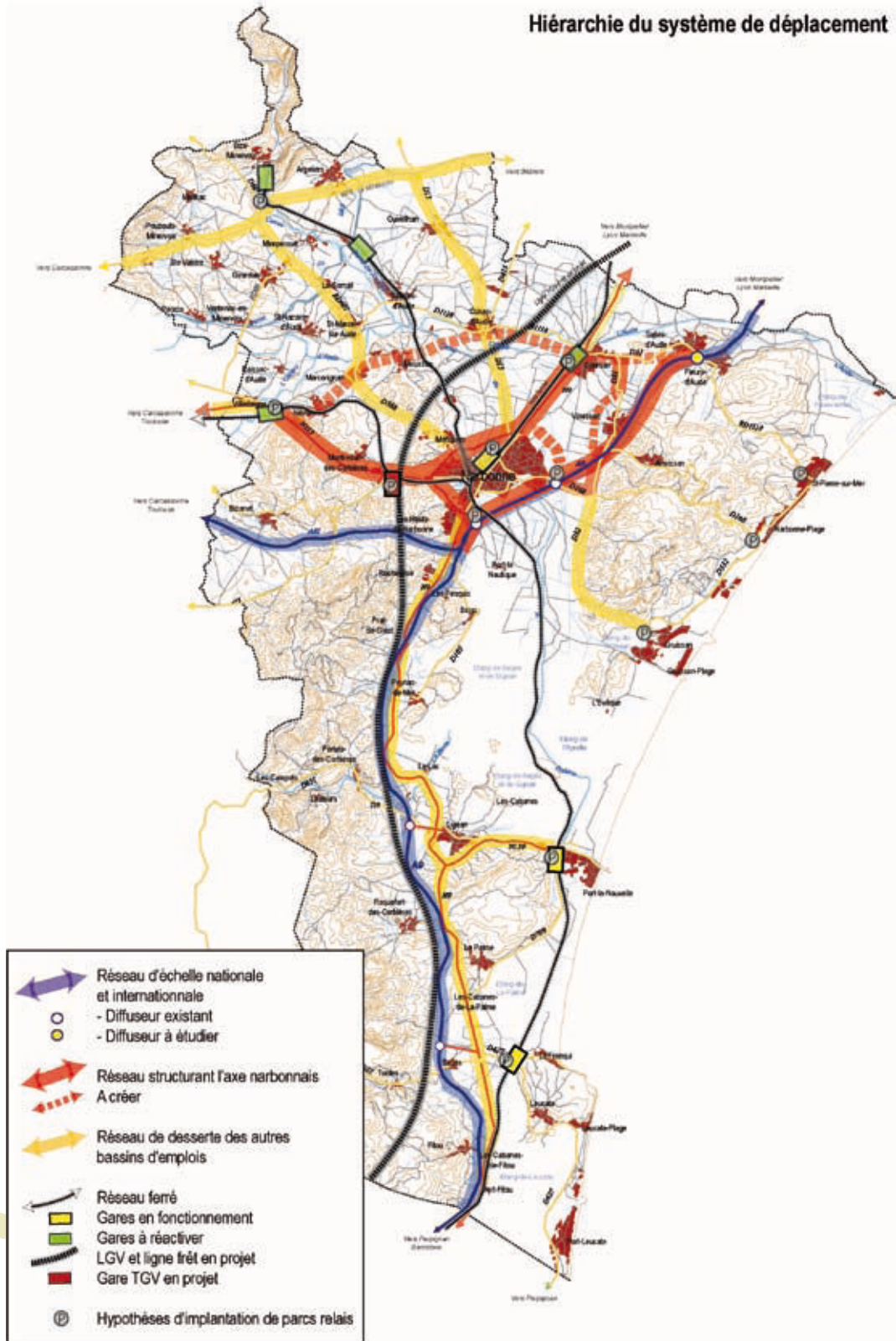
Ce réseau doit être complété par :

- 1** - la création d'un système de contournement complet autour de Narbonne, avec la réalisation d'une rocade Est et Sud ;
- 2** - le contournement de Coursan et le délestage de Vinassan.
- 3** - l'aménagement des liaisons entre les villages de la seconde « couronne » de Narbonne et le contournement des villages : RD118 Névian/Marcorigan/Moussan/Cuxac/Salles-d'Aude et RD31 entre Narbonne / Vinassan / Salles-d'Aude / Coursan.

L'aménagement de ces axes doit répondre aux objectifs :

- de contournement du cœur de l'agglomération, afin de ne pas encombrer le centre de Narbonne de trafics « parasites » ;
- de fluidité et de sécurité des trafics ;
- de support de développement urbain, en reliant efficacement les pôles composant l'axe narbonnais ;

Hiérarchie du système de déplacement



- de supports privilégiés aux futures lignes de transport en commun qui pourront être réalisés lorsque les niveaux de densification de l'urbanisation seront suffisants ;
- de support d'image de l'axe narbonnais.

Les projets de développement communaux ou intercommunaux devront :

- intégrer la fonction structurante de ces voies dans les documents d'urbanisme, en réservant de larges espaces autour de ces axes, afin de permettre leur élargissement pour l'implantation éventuelle de TCSP et le traitement qualitatif de ces voies ;
- veiller à la qualité paysagère des projets de développement urbains ou économiques qui peuvent se développer à proximité de ces axes.

VI.1.3 Faciliter les liaisons au cœur des bassins d'emplois.

Il s'agit de liaisons intercommunales supports des trafics d'échanges et des trafics locaux.

Ce réseau regroupe des voies structurantes comme la Minervoise et la RN9, ainsi que la RD139 entre Sigean et Port-la-Nouvelle ou la RD607 entre la Minervoise et Narbonne.

L'aménagement de ces axes comprend de manière prioritaire, le contournement de Saint Marcel. A ce titre, les documents d'urbanisme concernés devront intégrer ce contournement.

L'aménagement de ces axes doit permettre de :

- faciliter les liaisons entre les bassins d'emplois pour tous les modes de déplacement ;
- modérer les vitesses et sécuriser et développer les liaisons douces dans les zones les plus urbanisées ;
- être support de découverte et de promotion touristique du territoire.

Les communes ou intercommunalités devront prendre en compte dans leurs projets :

- le maintien des fonctions structurantes de ces voies à l'échelle locale, via un traitement cohérent, le maintien de la fluidité sans nuire à la sécurité, l'intégration des différents modes de déplacement...
- la préservation de la qualité des perceptions sur le territoire depuis ces axes, en affirmant des limites franches entre espaces de développement et espaces naturels ou agricoles ; en évitant un développement selon un continuum urbain ; en traitant de manière très qualitative les projets de développement urbains ou économiques qui peuvent se développer en bordure de ces axes ; en qualifiant les entrées de villages ou de ville.



VI.2.1 Privilégier une urbanisation favorisant la mise en place de transports en commun

Le SCoT favorise le développement de modes alternatifs à la voiture particulière par l'organisation même de l'espace qu'il propose, avec la densification de secteurs d'urbanisation : axe narbonnais, axe littoral, zones de développement transversal entre le littoral et l'arrière pays.

Par contre la structure urbaine de l'archipel des villages agricoles rend difficile la mise en place d'une ligne de TC en site propre et cadencée. Il faut s'appuyer sur les transports scolaires et le développement de transports publics spécifiques (service à la demande,...), selon un maillage adapté à la configuration du territoire. Le développement des villages reste de ce fait mesuré et équilibré.

Le développement des TC pour la desserte du littoral est à conforter avec l'aménagement de boucles de TC entre les stations de Narbonne Plage – Fleury – Gruissan et Narbonne Ville d'une part, en s'appuyant sur des pôles d'échanges pouvant être situés en entrées des stations, et, d'autre part, avec le développement des gares de Port-la-Nouvelle et de la Franqui.

VI.2.2 Réactiver le rôle de la desserte ferroviaire et anticiper l'arrivée du TGV

L'arrivée de la future Ligne à Grande Vitesse est une opportunité majeure pour la Narbonnaise. Il est impératif qu'une gare « TGV » soit localisée au cœur de

la Narbonnaise constituant ainsi un levier de premier plan la dynamique notamment économique de l'ensemble du territoire du SCoT.

Le rôle de la desserte ferroviaire en général est réaffirmé au travers du SCoT, avec :

- La future gare TGV, (Cf. I.2.1) dont l'implantation est à privilégier sur le secteur de Montredon-des-Corbières : ce secteur est situé sur l'axe Narbonnais, soit la ligne de tension urbaine majeure du SCoT. Il accueillera un développement économique d'échelle communautaire. C'est également un espace situé au plus près de la ville de Narbonne, au croisement entre les futures lignes à grande vitesse vers Barcelone, Toulouse et Nîmes.
- La gare de Narbonne et les secteurs situés au nord de la gare, qui sont un lieu stratégique de développement ;
- La gare de La Franqui, pour le développement de « l'Ecoparc » et la desserte de Leucate et Port-Leucate ;
- la voie ferrée Narbonne – Bize, à réactiver, notamment pour le développement des zones d'activités du Truilhas et des Quatre Chemins et pour l'essor touristique ;
- la gare de Port-la-Nouvelle, à envisager dans une double optique : le transport des voyageurs mais aussi le fret (Port-la-Nouvelle comme plate forme multimodale)
- Situées sur l'axe narbonnais, les conditions d'une réactivation des gares de Névian et de Coursan devront être étudiées.

VI.2.3 Développer les liaisons cyclables

Les liaisons cyclables sont à développer, dans une recherche de cohérence à l'échelle du territoire et des territoires voisins, avec :

- l'aménagement d'une liaison cyclable « de la mer au canal », reliant le canal du midi à la méditerranée, en s'appuyant sur le canal de la Robine et le canal de Jonction. Cet axe devient l'épine dorsale du territoire en matière de liaisons cyclables, sur lequel peuvent se greffer les autres pistes cyclables.
- des boucles de pistes cyclables desservant les territoires du SCoT, en s'appuyant sur les réalisations existantes. Les continuités sont recherchées. Ces boucles sont, dans la mesure du possible, à interconnecter entre elles, à relier à la piste cyclable centrale et aux itinéraires structurants existants sur les territoires voisins.

Ces liaisons cyclables doivent dépasser la seule vocation touristique.

VI.2.4 Favoriser le transfert modal, via l'implantation de parcs relais

Le territoire de la Narbonnaise doit se préparer à organiser progressivement les possibilités de transferts des déplacements en voiture particulière vers les modes complémentaires. Cette évolution des pratiques de déplacement s'appuiera sur la mise en place de parcs relais situés sur des nœuds stratégiques du territoire, favorables à l'intermodalité. Ils se localisent ainsi de manière préférentielle en entrée d'agglomération et de station et au niveau des gares.

L'aménagement pourra être conduit de façon progressive en créant 2 ou 3 parcs « pionniers » pour initier le processus. La création de parcs relais urbains, situés

à proximité des grands accès routiers et connectés aux modes de transports en commun existants ou à créer. Ils permettront de relier les principaux pôles générateurs de trafic en zone urbaine, en favorisant les modes de déplacement complémentaires à la voiture particulière : réseau local de transports en commun, (bus, car, navettes), réseau ferré régional et pistes cyclables. Ils servent par ailleurs à relier le territoire aux grands pôles urbains régionaux (Montpellier, Béziers, Perpignan) et nationaux par les liaisons grandes lignes (Toulouse, Paris, Barcelone..)

⇒ Parc pionnier : Croix Sud, dans le secteur du Quatourze

La création de parcs relais mixtes (urbains et touristiques) permettra d'assurer un rôle de desserte et de découverte des secteurs touristiques du Minervois, des Corbières littorales ou du littoral, en proposant modes de déplacement complémentaires à la voiture particulière : transfert vers des transports en commun desservant les pôles touristiques, connexions avec les sentiers de découverte, les pistes cyclables et les canaux (Canal du Midi, canal de la Robine, canal de Jonction), etc. Ces dispositifs pourront être « à géométrie variable » en fonction des usages et des périodes de l'année.

⇒ Parc pionnier : Narbonne Est/ la Clape

VI.2.5 Mettre en place une liaison maritime côtière entre Port-Leucate et l'embouchure de l'Aude.

Entre Port-Leucate et les Cabanes de Fleury, sur les sites portuaires de cette liaison, sont autorisés la création d'équipements (quais,...) et de bâtiments nécessaires à son exploitation.



VII- Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville

Le fondement même du Projet d'Aménagement et de Développement Durable, outre ses objectifs de développement économique, vise à préserver les paysages de la Narbonnaise. Grâce à un parti de développement spatialement hiérarchisé, le danger du mitage peut être conjuré. Pour autant, il convient ici de rappeler l'importance :

- de la qualification plus spécifique des entrées de ville et de village, et des silhouettes urbaines ;
- de la préservation des motifs géographiques et paysagers structurants ;
- de traiter les limites entre l'urbanisation et les espaces naturels.

VII-1 QUALIFIER LES ENTRÉES DE VILLE ET DE VILLAGE

En France, le développement de la « ville franchisée » a considérablement banalisé l'ensemble des entrées de ville. Ce mouvement de fond conjugué à une relégation des formes urbaines les moins gratifiantes en périphérie a souvent accentué la déqualification des marges des villes : zones d'activités sans plan d'ensemble, urbanisation qui se dilate le long des axes de communications, zonage excessif qui contredit toute urbanité... autant de symptômes que l'on retrouve également en Narbonnaise.

En préconisant une politique vigoureuse de requalification pour les anciennes zones d'activités et la référence à une charte de qualité, le SCoT de la Narbonnaise corrige certaines de ces tendances. Il va plus loin pour les nouveaux parcs d'activités avec la volonté de développer une politique de labellisation environnementale (cf. V).

Au-delà l'objectif général est bien, chaque fois que cela est possible, de concevoir de véritables quartiers ayant une épais-

seur et une structure d'espace public. L'effet « vitrine » est ainsi substitué par une approche plus urbaine de l'urbanisme économique : qualification et hiérarchisation des voies, urbanisme végétal, mixité fonctionnelle, prise en compte des déplacements en commun...

Il en est de même pour le développement de l'habitat. Aux formes diluées le long des routes se substitue le développement de quartiers :

- fonctionnellement bien reliés à la trame viaire des espaces urbains existants ;
- formellement bien intégrés au patrimoine urbain et villageois.

Toutes choses égales par ailleurs, la volonté du SCoT de préconiser des formes urbaines plus denses et des alternatives architecturales à la seule « villa », va dans le sens d'une qualification générale des entrées de ville et de village de l'aire du SCoT.

VII-2 QUALIFIER LES SILHOUETTES URBAINES



La silhouette urbaine est la première signature du territoire ; c'est une invitation à aller le découvrir. En Narbonnaise, la compacité des villages traditionnels et leurs lieux d'implantation contribuent à la qualité du territoire.

Citons à titre d'exemple, la silhouette de Bizanet vue depuis l'A61, celle de Fleury vue depuis l'A9. Quand il faut rester groupé pour ne pas s'aventurer sur des terres inondables, là encore les silhouettes sont remarquables comme à Coursan ou Cuxac. Le long du canal du Midi citons encore les silhouettes remarquables de Paraza et de Ventenac. Sur l'étang de Bages,

le village éponyme est devenu emblématique de la Narbonnaise tout comme, sur le littoral, le village de Gruissan.

La ville de Narbonne offre également une silhouette exceptionnelle avec les décrochages de l'église Saint-Paul et de la cathédrale.

Dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement, des simulations seront systématiquement effectuées afin de pouvoir rendre compte de leurs impacts sur la silhouette générale de l'espace villageois ou urbain. Le recours à des coupes est rendu obligatoire.

VII-3 PRÉSERVER LES MOTIFS GÉOGRAPHIQUES ET PAYSAGERS ET PATRIMONIAUX CARACTÉRISTIQUES

Mettre en œuvre un développement territorial différencié (cf. 1.2), c'est reconnaître la spécificité des différents territoires composant le SCoT de la Narbonnaise. Il est notamment rappeler l'importance :

- de la préservation et de la valorisation des reliefs : Clape, Corbières, Minervois ;
- d'une politique de développement raisonné de l'axe littoral ;
- de la richesse des espaces lagunaires
- de la fonction structurante des espaces viticoles ;
- de la préservation des zones d'épannage des crues.

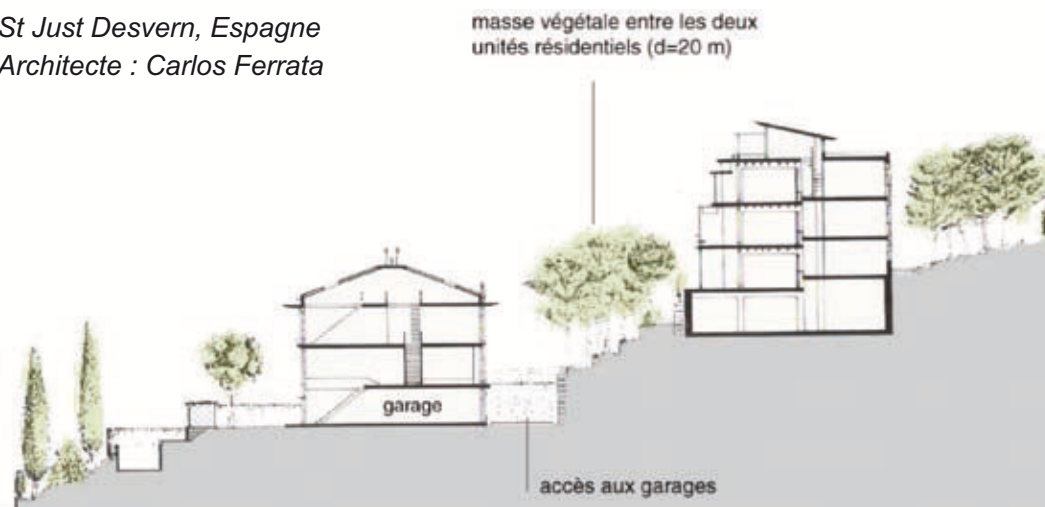
En pointant clairement les secteurs de développement urbain, le SCoT de la Narbonnaise pointe tout aussi clairement les secteurs à préserver.

En outre, si l'innovation architecturale et urbaine est encouragée, elle doit s'accompagner d'une réflexion en profondeur de l'impact paysager des nouvelles constructions. Seront notamment pris en compte :

- globalement, les questions relatives aux échelles, silhouettes, épannelages ;
- dans le détail, les questions relatives aux couleurs et aux matériaux.

Construire avec les spécificités géographiques : les collines²

St Just Desvern, Espagne
Architecte : Carlos Ferrata



- S'implanter parallèlement ou perpendiculairement aux courbes de niveau ;
- Profiter du dénivelé pour créer des espaces extérieurs différenciés (terrasses, jardin, ...). ;
- Préserver et intégrer les espaces naturels dans le projet.

Photos : St Pere de Ribes, Sitges (Espagne) 2005
Architecte : Serra – Vives – Cartagena



² Bosc et Rouault – architectes-urbanistes



A l'instar des silhouettes et des entrées de villes et villages (cf. VII.1 et VII.2), les limites entre l'urbanisation et les espaces naturels sont à traiter avec netteté : afin de garantir une lisibilité foncière et économique aux agriculteurs et viticulteurs ; afin de contribuer à la qualité du patrimoine villageois et urbain.

On distingue :

- les limites « déterminées ». Elles sont liées à la géographie physique ou humaine du territoire : une ligne de crête, une zone inondable, la proximité du

- rivage mais aussi la présence d'une autoroute ;

- les limites « à conforter » qui doivent encourager les démarches d'aménagement :

- si la limite à conforter est contiguë à un espace urbain existant, l'urbanisation ne pourra être que très mesurée ;
- si la limite à conforter est contiguë à un espace d'extension urbaine potentielle, elle participe à la définition d'une enveloppe devant favoriser un projet d'aménagement d'ensemble.

Aménager la limite d'un village

Exemple d'aménagement : Bakke Draget, Fredensborg, Danemark 1963.
Types de logements : maisons à patio ouvert.
Densité : 20 logements à l'hectare.

Territorialisation du principe sur la commune de Sallèles-d'Aude





VIII- Les objectifs relatifs à la prévention des risques

VIII.1.1 Conforter des espaces agricoles en zones inondables

L'objectif est de privilégier la vocation agricole des espaces situés en zones inondables de façon à préserver les champs d'expansion des crues et la dynamique alluviale des secteurs concernés.

Les pratiques favorables au maintien des écosystèmes de plaine inondable devront être encouragées : réhabilitation des haies, maintien de zones enherbées, régulation des débits des cours d'eau... Ces pratiques permettent d'assurer la multifonctionnalité des espaces.

VIII.1.2 Aménager les espaces urbanisés soumis aux risques d'inondation

Dans les zones inondables par remontée de nappe, l'urbanisation est admise sans restrictions autres que celles édictées par le SDAGE, les SAGE et les PPRI.

Dans les zones inondables par submersion, l'urbanisation sera limitée à des projets à caractère stratégique situés dans des zones urbanisées ou agglomérées et exposées à des aléas faibles dans le PPRI.

Les projets sont jugés stratégiques s'ils répondent aux principes de structuration territoriale définis en partie I du présent document, en particulier la maîtrise de l'étalement urbain et la desserte par les transports en commun.

Il s'agit en particulier des secteurs de densification urbaine de l'axe Narbonnais et du territoire d'articulation Sigean / Port la Nouvelle. L'éventuelle ouverture à l'urbanisation de projets innovants à caractère stratégique

dans les zones exposées à des aléas faibles pourrait être envisageable selon des critères d'appréciation suivants :

- préservation du champ d'expansion des crues ;
- absence d'aggravation de l'aléa inondation sur les zones d'habitat existantes situées à proximité ;
- potentiel de population nouvelle induite par l'extension de l'urbanisation ;
- vulnérabilité du bâti strictement maîtrisée, avec également accès (routiers et piétons) hors d'eau.

Les constructions devront être conçues de manière à sécuriser les biens et les personnes. A cette fin elles doivent permettre le contrôle des crues en amont et en aval et maintenir leur champ d'expansion :

- soit par construction sur pilotis ou par une autre technique architecturale ;
 - soit par recherche d'un équilibre à travers la création de nouvelles zones d'expansion définies à l'échelle de l'unité hydraulique ;
 - soit par la mise en œuvre de toute autre solution permettant d'assurer la neutralité hydraulique du projet envisagé, voire d'améliorer la situation hydraulique.
- Toutes les mesures permettant de restaurer et de pérenniser le bon fonctionnement hydraulique en milieu urbain devront être mise en place.

VIII.1.3 Développer de nouvelles fonctions urbaines en zones inondables

Les zones inondables non agricoles dans les périphéries urbaines pourront être opportunément aménagées en zones récréatives accueillant des équipements légers ou temporaires.

Prise en compte des périmètres des grands espaces naturels combustibles (voir II.1.1).

VIII-3 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Des Plan de prévention des risques technologiques sont en cours et permettront de définir les principes d'aménagement et de développement qui s'appliqueront sur les secteurs concernés. Ils concernent principalement les communes de Narbonne, Port-la-Nouvelle, et le site de Truilhas. Le pôle industriel de Port-la-Nouvelle a

vocation à être conforté et développé. Les activités dangereuses existantes au sein des tissus résidentiels seront déplacées dans la zone du port. A l'inverse, les activités accueillant du public à mobilité réduite existants dans la zone du port industriel seront déplacées hors des secteurs soumis aux risques (Centre Francis Vals).

VIII-4 LES RISQUES POUR LA SANTÉ PUBLIQUE

VIII.4.1 La qualité de l'air

Les problèmes de pollution de l'air dans la Narbonnaise sont essentiellement dus aux rejets issus du trafic routier.

Aussi, toutes les mesures permettant de limiter les trafics routiers et en particulier l'usage de la voiture particulière sont fortement encouragées dans le SCOT, que ce soit à l'échelle de l'aménagement global, au niveau des communes ou dans les quartiers :

- les secteurs préférentiels de développement de la narbonnaise doivent être compatibles avec la mise en place de desserte par les transports en commun, notamment dans les nouveaux parcs d'activités qui seront générateurs de déplacements domicile/ travail ;
- les nouveaux quartiers devront faciliter l'usage du vélo et de la marche à pied pour les déplacements de proximité,

- les liaisons cyclables sont à développer que ce soit pour un usage quotidien ou touristique,
- les principes d'aménagement des villes littoral devront favoriser les alternatives à la voiture par la mise en place de parking relais en entrée de station et le développement des circulations douces.

VIII.4.2 La lutte contre les nuisances sonores

L'urbanisation devra tenir compte des infrastructures source de nuisances sonores. Toutes les prescriptions nécessaires à l'impact des nuisances sonores pour les habitants devront être strictement respectées. Les grands projets d'équipements et d'infrastructures devront présenter un bilan des nuisances sonores éventuelles et des modalités compensatoires.



IX- Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs

Les projets de développement économique et d'urbanisation sont directement liés à la possibilité actuelle ou potentielle d'être desservis par un transport en commun. Ainsi sont privilégiés les développements selon des axes, car ils rendent possibles une desserte cadencée par un transport en commun. Tous les secteurs de développement significatif à l'échelle du SCoT s'organisent de manière axiale. Citons :

- l'axe narbonnais, de Néviau à Coursan, qui s'articule sur les RN113 et RN9. Les profils en travers de ces infrastructures rendent possibles à terme le développement d'une voie spéciale pour les bus. Cet axe est par ailleurs desservi par la voie ferrée.
- entre les diffuseurs de l'A9, de la RN9 et la gare de la Franqui, l'Ecoparc sera en prise avec la voie ferrée et des infrastructures routières qui peuvent supporter un service performant de bus.
- le développement économique, résidentiel et touristique de Port-la-Nouvelle peut être dès aujourd'hui conforté par la présence d'une gare ; demain la mise en œuvre d'une ligne de cabotage maritime renforcera sa place dans le SCoT.

- dans le secteur du Minervois la réactivation de la voie ferrée menant vers Bize-Minervois pourrait optimiser le développement du Truilhas et des Quatre Chemins.

Par ailleurs rappelons que (cf. VIII.4.2) :

- les nouveaux quartiers devront faciliter l'usage du vélo et de la marche à pied pour les déplacements de proximité ;
- les liaisons cyclables sont à développer que ce soit pour un usage quotidien ou touristique ;
- les principes d'aménagement des villes littoral devront favoriser, chaque fois que cela est possible, les alternatives à la voiture par la mise en place de parking relais en entrée de station et le développement des circulations douces.

Enfin le projet de localisation de la gare TGV sur Montredon-des-Corbières autorise un développement économique important à l'échelle du SCoT.



X- Les grands projets
d'équipements et de services,
en particulier de transport,
nécessaires à la mise en œuvre
du schéma



X-1 LESTRANSPORTS.

X.1.1 Le train

L'optimisation du SCoT de la Narbonnaise et sa performance économique reposent en grande partie sur la valorisation : la Franqui, Port-la-Nouvelle, Narbonne.

Par ailleurs, le SCoT prend d'ores et déjà date avec le TGV et se prépare en conséquence pour l'accueillir sur Montredon-des-Corbières : c'est un équipement majeur qui nécessite une anticipation et une mobilisation forte notamment en terme de développement économique.

X.1.2 Les lignes de bus

Les zones d'intensité urbaines se structurant selon des axes propices à l'exploitation de li-

gnes cadencées de bus, des parcs d'échanges seront à prévoir sur ces axes afin de favoriser les transferts modaux entre la voiture particulière et le bus. Sont principalement concernées : la RN113, la RN9, la D9b et la D627.

X.1.3 Une plateforme multimodale à Port-la-Nouvelle.

A Port-la-Nouvelle, le train, le port et la route forme un triptyque unique sur le territoire du SCoT. Aussi convient-il de favoriser sur le territoire de la commune les aménagements qui donneront corps à ce projet de plateforme multimodale.

X-2 LANARBONNAISE « POLE SANTÉ ».

Compte tenu de la dynamique démographique, le territoire du SCoT se doit d'être exemplaire dans le domaine de la santé.

Aussi tous les équipements et services ayant traits à cette filière sont-ils considérés comme prioritaires en matière de planification territoriale.

Il en est ainsi du centre Francis Vals à Port-la-Nouvelle qui est à même de polariser plusieurs professions médicales et para médicales.

L'accueil et le suivi des personnes âgées sont également un enjeu prioritaire sur l'aire du SCoT : la programmation de maisons et centres spécialisés doit être facilité en matière de planification territoriale.

X-3 LANARBONNAISE, PÔLE D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE RECHERCHE

L'enseignement supérieur tient son rang dans la Narbonnaise, qui accueille par ailleurs les deux seules structures de recherche publique (INRA) du Département de l'Aude, à Narbonne et à Gruissan. Ce socle est la traduction de deux évolutions complémentaires : la croissance de la population estudiantine, corollaire de la croissance démographique constatée à l'échelle du Languedoc-Roussillon d'une part, une politique volontariste d'accueil des formations supérieures et de laboratoires de recherche d'autre part. Cette double évolution sera confirmée au cours des prochaines années et sera encouragée.

Au regard de la structure économique du territoire et des vocations définies dans ces secteurs, les principales orientations de développement de l'enseignement supérieur résident dans la professionnalisation de formations dont la Narbonnaise s'est progressivement fait une spécialité dans le Grand Sud. Les filières concernées sont :

- les métiers de l'environnement ;
- les métiers de la viticulture ;
- les métiers de la Santé ;
- les métiers du patrimoine et du tourisme ;
- les métiers de l'urbanisme et de l'immobilier.

