



7ème MODIFICATION SIMPLIFIÉE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

PADD APRES MODIFICATION SIMPLIFIEE DU PLU

MAITRE
D'OUVRAGE :
PORT LA NOUVELLE

PORT LA NOUVELLE
LE :

SIGNATURE :

Date(s)	Nature des modifications	Dessiné	Vérifié	Ind
Déc. 2024	CREATION	CB	JA/VL	a
Juillet 2025	DATE APPROBATION : 29 Juillet 2025	CB	JA/VL	b

2



BZ-10837

H:\Affaires\Port La Nouvelle\BZ-09872-BZ-10837 7ème modif simplifiée PLU\6-AVP\2-Plans\Cartouches

GAXIEU

1 Bis Place des Alliés
CS 50676
34537 BEZIERS CEDEX
T. 04 67 09 26 10 F. 04 67 09 26 19
E. bet.34@gaxieu.fr

GAXIEU.FR

ASSISTANCE À MAITRISE D'OUVRAGE

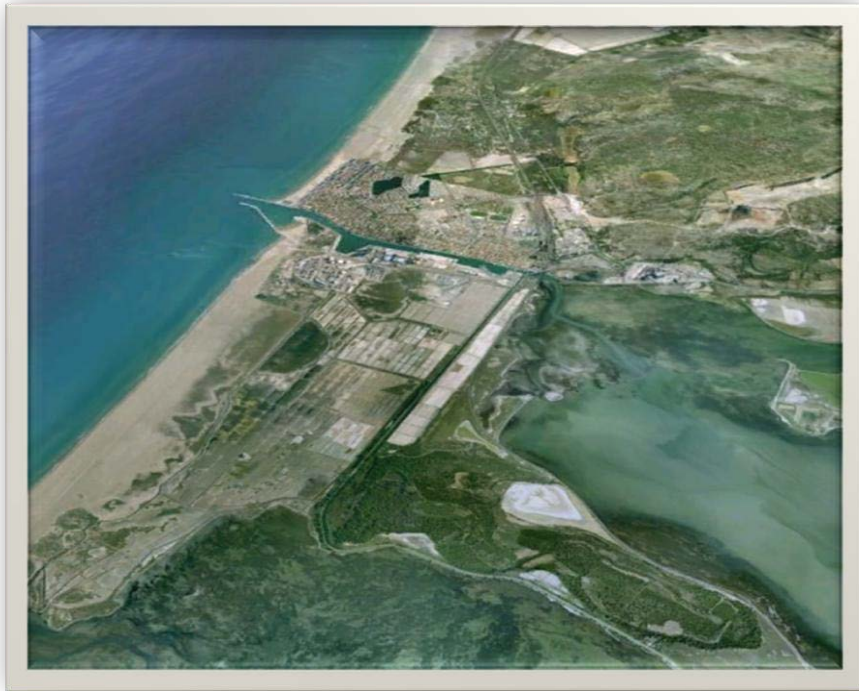
Département de l'Aude - Commune de Port-La Nouvelle

7^{ème} modification simplifiée du PLU

PADD après modification du PLU

Version	Date	Objet	Rédaction	Validation
1	Octobre 2024		VL	YB

PLAN LOCAL D'URBANISME



PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

PLU approuvé en Conseil Municipal du

Préambule.....	5
Objectif I - Tirer parti de la structure physique du territoire.....	6
I.1. L'application de la Loi littoral.....	6
I.2. La protection et la mise en valeur des espaces remarquables	7
I.3. La gestion des risques	9
Objectif II - Optimiser l'occupation du sol des espaces urbanisés.....	10
II.1. Les dents creuses stratégiques.....	10
II.2. Les sites de reconquête urbaine.....	12
Cartographie synthétique	15
Objectif III - Prévoir le développement économique de demain	16
III.1. Le projet d'extension portuaire	16
III.2. Les zones d'activités	18
Cartographie synthétique	18

Objectif IV - Prévoir le développement démographique et urbain de demain	19
IV.1. Le rythme d'accroissement démographique	19
IV.2. Les projets d'extension urbaine.....	20
Cartographie synthétique	22
IV.3. L'offre de services et d'équipements.....	23
 Objectif V - Améliorer l'accessibilité et la desserte du territoire.....	25
V.1. La future organisation viaire.....	25
V.2. Transport public et multimodalité de la gare.....	27
 Objectif VI - Vers une qualité urbaine des espaces publics... ..	28
VI.1. Le réseau de cheminements doux.....	28
VI.2. Le traitement qualitatif des espaces publics et des entrées de ville.....	30
 Une conclusion cartographiée	32

PREAMBULE

L'article L123-1-3 du Code de l'urbanisme stipule que « *le projet d'aménagement et de développement durables définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques* ».

Il s'agit du document charnière d'un plan local d'urbanisme qui explique les intentions d'aménagement communales sous forme d'objectifs, prenant en considération l'ensemble des enjeux liés à un territoire. Ces objectifs définis sont ensuite déclinés au travers du règlement, du plan de zonage et des orientations d'aménagement, constituant le P.L.U.

La cohérence du projet de PLU est, de fait, directement liée à ce document d'orientations stratégiques, qui notamment depuis, la loi Engagement National pour l'Environnement, « fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain ». La municipalité, au regard de l'ancienneté de son POS, a engagé cette procédure de révision générale, afin de prendre en considération les évolutions législatives, à savoir le contenu de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain, de la Loi Urbanisme et Habitat et surtout de la Loi d'Engagement National pour l'Environnement.

Le contexte de Port-la-Nouvelle est spécifique de par les richesses écologiques des espaces naturels qui encadrent les espaces urbanisés, mais aussi de part sa position stratégique au sein de l'armature urbaine du SCoT de la Narbonnaise, et également, au regard de l'extension portuaire engagée par la Région. Le territoire de Port-la-Nouvelle est le lieu de concentration d'enjeux de développements urbains et économiques à considérer dans un contexte spatial très contraints.

Et c'est ainsi, que la dimension de « développement durable » du projet prendra corps...



Objectif I - TIRER PARTI DE LA STRUCTURE PHYSIQUE DU TERRITOIRE

I.1. L'application de la Loi littoral

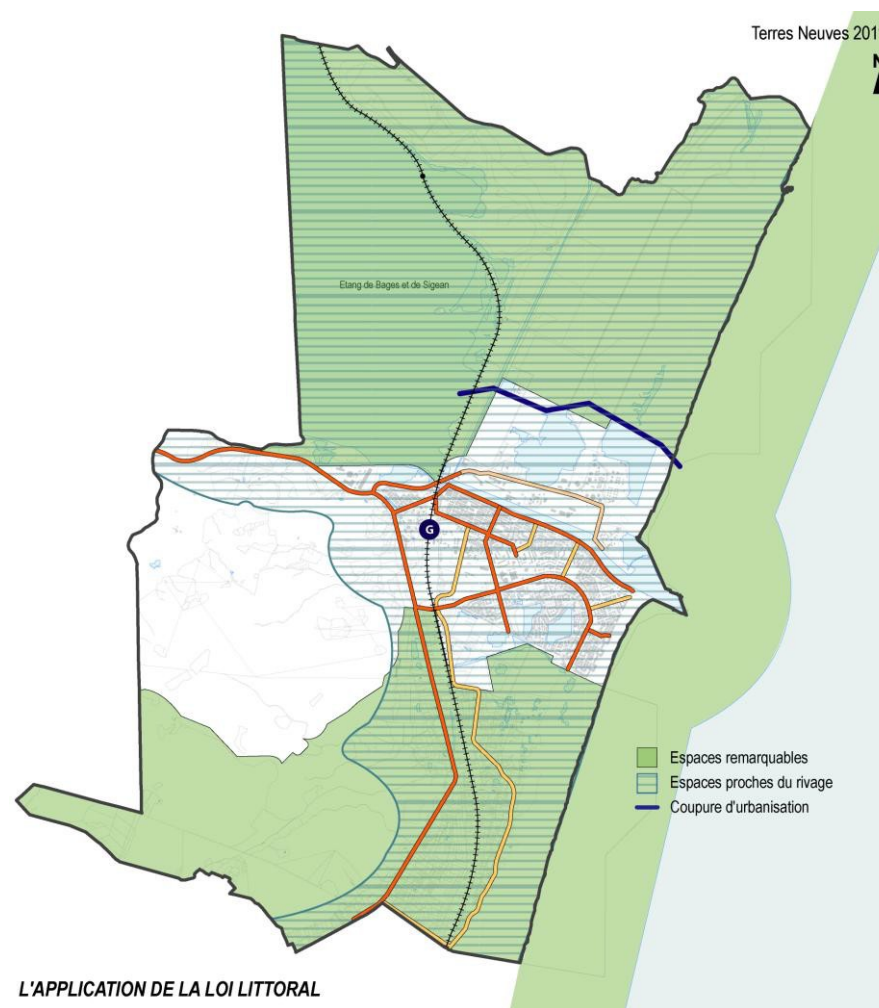
Le SCoT de la Narbonnaise affirme les modalités d'application de la Loi Littoral sur son axe littoral entre Fleury-d'Aude et Leucate. Il précise qu'il appartient aux communes de définir les limites précises :

- Des espaces remarquables au titre de l'article L146-6 du code de l'urbanisme ;
- Des espaces proches du rivage (EPR) au titre de l'article L146-4-II du code de l'urbanisme ;
- Des coupures d'urbanisation au titre de l'article L146-2 du code de l'urbanisme.

Dans l'attente de la validation du volet littoral du SCoT, qui est en cours d'étude, les élus ont pris le parti de traduire ces trois ensembles - dans le respect du contenu des articles précédemment énoncés, mais aussi de celui du Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT de la Narbonnaise - afin de baser le projet communal sur le respect de ces principes.

Comme illustré sur la cartographie, ci-contre, les élus affirment la coupure d'urbanisation inscrite au sein de la charte du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée, localisée au Nord de l'extension portuaire, à la frontière avec le périmètre de la Réserve Naturelle Régionale de l'île Sainte-Lucie.

Ils définissent, ensuite, les espaces remarquables en considérant, comme le précise le DOG du SCoT de la Narbonnaise, les périmètres des Zone de Protection Spéciale, ainsi que des sites Natura 2000 au titre de la directive « Habitat faune flore ». Est exclu, cependant, de ce périmètre, le site de l'hôpital Francis Vals, au Sud de la commune, du fait de son caractère urbanisé, et des évolutions futures engagées. Cette délimitation inclut, notamment, du fait de la superposition de certains périmètres, les sites inscrits des îles Sainte-Lucie, de la Nadière, de l'Aute et de la Planasse.



L'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

Enfin, sont fixés les espaces proches du rivage (EPR) sur la base de critères définis par le SCoT prenant en considération l'ambiance paysagère et maritime, la co-visibilité, ainsi que l'occupation du sol et la géomorphologie des espaces. Les élus se sont également appuyés sur le Document Départemental d'Application de la Loi Littoral (DDALL) pour appréhender la définition de ces espaces. Ce document, et notamment la perception de l'ambiance maritime, stoppent la définition des EPR au pied du massif des Corbières. Sur les reliefs, malgré le rapport de co-visibilité, l'ambiance maritime est moins évidente, représentée notamment par un changement de végétation, passant d'une végétation aquatique et typique des marais méditerranéens, à une garigue basse.

Nous rappelons que, le SCoT de la Narbonnaise autorise, au sein des EPR, notamment à Port-la-nouvelle, le développement « de véritables quartiers permettant d'apporter un équilibre entre requalification des stations et habitats nouveaux », dans la limite de 50 000m² de SHON, hors équipement public.

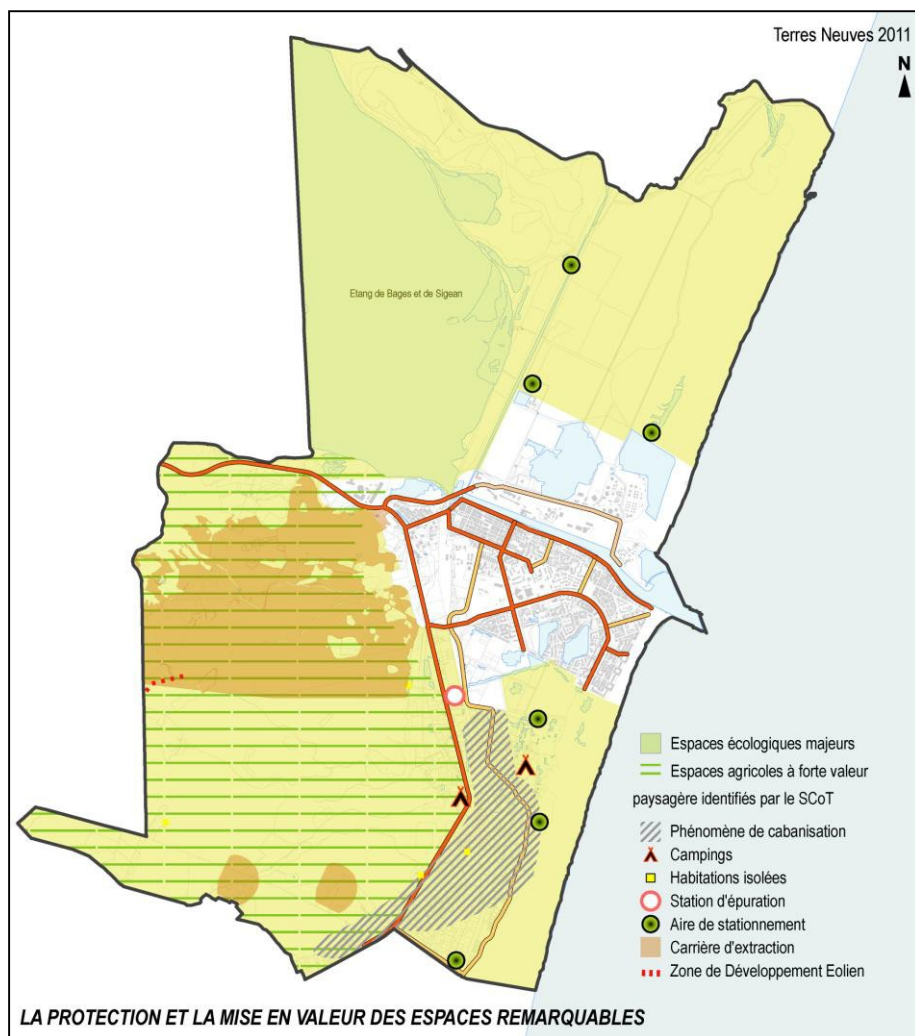
Les projets des extensions Sud du bourg (§ 4.2) tiendront, bien évidemment, compte de cette orientation, et veilleront à ce que cette urbanisation nouvelle n'entraîne pas de « rupture typologique avec le paysage bâti », et qu'elle préserve « l'équilibre environnemental propre au fonctionnement du littoral audois ».

I.2. La protection et la mise en valeur des espaces remarquables

L'état initial de l'environnement révèle une superposition de périmètres tant de reconnaissance que de préservation des espaces naturels sensibles du territoire, notamment marquées par la présence du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise qui intègre presque l'intégralité du territoire communal. Aussi le SCoT de la Narbonnaise définit, sur le territoire de Port-la-Nouvelle, des espaces agricoles à forte valeur paysagère, ainsi que des espaces écologiques majeurs à préserver.

Les élus reconnaissent la nécessité de préserver ces espaces dans leur ensemble, illustrés sur la cartographie ci-après, néanmoins, ils reconnaissent également que ces espaces accueillent différents usages et utilisations du sol qu'il est nécessaire de traiter :

- La **cabanisation**, identifiée comme un phénomène à maîtriser par les élus, est observé au Sud du territoire, le long du chemin des Vignes, une fois le pôle santé Francis Vals dépassé. Le PLU appréhendera ce phénomène, afin de s'inscrire dans la continuité de la politique foncière engagée par la municipalité, en affirmant le caractère naturel de ces espaces.
- Les **habitations isolées** et **les constructions à usage agricole** qui, à contrario des installations illicites mentionnées plus haut, seront reconnues et appréhendées réglementairement, tout en assurant que leur développement ou extension éventuels ne remettent pas en cause le fonctionnement écologique des milieux.
- Les **aires d'accueil de loisirs** sont au nombre de deux dans la partie Sud du territoire. Leur pérennité est souhaitée par les élus.



- Les **aires de stationnements** projetés en amont des plages et des sites touristiques, afin de canaliser l'intrusion de véhicules motorisés au sein des sites naturels sensibles. Quatre aires sont prévues, dont une au sein de la réserve naturelle Sainte-Lucie ; une à l'arrière des plages Nord, dont la problématique d'implantation sera abordée au sein du § III.1. ; une à l'extrême Sud du territoire à la frontière avec la commune de La Palme, et enfin, une, hautement stratégique, implantée à l'arrière des plages Sud, à hauteur de l'hôpital Francis Vals.

Les sites pressentis sont situés au sein des espaces remarquables au titre de la Loi littoral selon l'article L146-6 du code de l'urbanisme. Ce dernier stipule, au sein de l'article R146-2 - art.2, modifié par le décret d'application du 29 mars 2004, que les aires de stationnements « indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier » sont admis, à condition qu'elles ne soient ni bitumées, ni cimentées, qu'aucune autre implantation ne soit envisageable, et que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ni la préservation des milieux.

La stratégie de la municipalité tient compte de ces enjeux et orientations, et à ce titre, elle a mis en place une politique d'acquisition foncière, afin de gérer en régie la mise en œuvre de ces aires de stationnement.

I.3. La gestion des risques

Les éléments du diagnostic et de l'état initial de l'environnement recensent les différents risques auxquels la commune de Port-la-Nouvelle est confrontée : inondations (submersion marine, ruissellement des eaux), technologiques, transport de matières dangereuses, incendie, sismiques.

A cet égard, la politique des élus est de limiter l'exposition aux risques des populations qu'elles soient permanentes ou saisonnières, et d'aboutir la révision de son plan de sauvegarde, en cours de révision.

Le PLU et notamment ses documents règlementaires, considéreront les risques inondations et de submersion marine avérés. Aussi, au sein des orientations d'aménagement qui seront dessinées pour l'urbanisation des futurs quartiers, la prise en compte de l'eau sera abordée avec précision, afin de :

- favoriser la conformité de chaque projet d'aménagement urbain aux impératifs de protection des nappes phréatiques et d'approvisionnement en eau potable (dossier loi sur l'eau...) ;
- limiter et maîtriser l'imperméabilisation des sols sur les futures opérations d'aménagement d'ensemble (lotissement, PAE, ZAC) afin de diminuer la part des eaux pluviales rejetées dans le réseau public d'assainissement ;
- encourager les démarches innovantes d'aménagement, particulièrement des espaces publics, en intégrant la gestion des eaux pluviales (noue paysagère, bassin de rétention paysager...), en limitant l'imperméabilisation des sols (parkings végétalisés, espace libre végétal...), à travers une architecture et un traitement des clôtures prenant en considération la problématique d'écoulement des eaux de crues ou de ruissellement (clôtures végétales ou poreuses, pilotis...).

Exemples d'aménagements innovants



Bassin de rétention paysager

Bassin de stockage à ciel ouvert - Jardin des artistes



Stationnements perméables



Noue paysagère

Source :

www.ecovegetal.fr

www.jardin-alternatif.com

Concernant les risques technologiques, dans l'attente du PPRT, la commune révisé son plan de sauvegarde, et engage, avec les sociétés concernées, des discussions dans le but d'aboutir à des cessations d'activités, afin de lever les différentes servitudes qu'elles engendrent, et dégager les espaces résidentiels de tous risques.

Ainsi, la cessation d'activités du site DDPLN est prévue pour le 31.12.2012, et des pourparlers sont engagés avec les sociétés SOFT et MELPOMEN. A ce titre, le PADD, au sein du paragraphe II.2., anticipe la reconquête urbaine de ces espaces.

Et enfin, les espaces soumis aux risques incendies correspondent aux espaces écologiques majeurs identifiés, au sein desquels les nouvelles constructions seront très limitées à interdites.

Objectif II - OPTIMISER L'OCCUPATION DU SOL DES ESPACES URBANISÉS

Le territoire de Port-la-Nouvelle, tel analysé au sein du diagnostic et au sein de l'objectif I, se développe dans un contexte contraint tant en termes de sensibilités écologiques, que d'exposition aux risques. Les potentialités d'extensions urbaines sont limitées. Ainsi, une optimisation du tissu bâti est à anticiper.

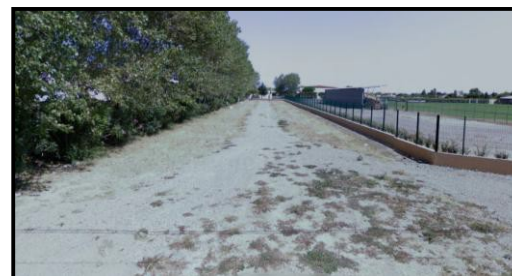
II.1. Les dents creuses stratégiques

L'analyse et la compréhension du territoire révèle un ensemble de six parcelles libres, localisées en cœur de bourg, dont trois le long du canal (carte ci-dessous).



Ces entités foncières comptabilisent une superficie totale d'environ 6 500 m², dont d'Ouest en Est :

- Un espace de propriété publique, localisé dans le périmètre d'aléas de niveau faible, lié au site DDPLN, dont la morphologie longitudinale et la localisation à proximité du stade, lui donnent une vocation difficile à appréhender.



- Une parcelle de 855 m² le long de la route de la mer, de propriété communale, aujourd'hui usitée pour du stationnement. Ce terrain est en lien avec le hangar de stockage à proximité servant aux employés municipaux. La vocation de cette parcelle sera, à court et moyen terme, conservée.



- Une entité foncière privée de 580 m², servant de verger, que la municipalité souhaite acquérir en vue de créer une aire de stationnement.



- Un espace de 2 000 m² sans vocation, ni usage, si ce n'est le stationnement de véhicules sur sa partie Est.



- Une bande de terrain de 2 500 m², située à l'arrière de la piscine, où la municipalité se préserve la possibilité d'une extension de la piscine ou la création d'un nouvel équipement public.



- Et enfin, une dent creuse de 525m², située le long du boulevard de la mer



Ces espaces sont desservies par les réseaux, très accessibles, et dans le POS actuel, classés en zone UC ; ils sont, de fait, constructibles. La zone UC est un secteur à dominante résidentielle où sont autorisées des habitations de type R+1, avec possibilité de commerces en rez-de-chaussée. Spécifiquement en UCb correspondant aux secteurs situés le long du canal, des habitations de type R+2 sont autorisées.

Les entités de propriété privée, malgré les potentialités constructives qu'elles représentent, ne connaissent pas d'évolution depuis plusieurs années ; la rétention foncière y est forte. Les élus développent une politique incitative, et dispose également du droit de préemption urbain pour, le cas échéant, procéder à des acquisitions foncières. Le PLU et notamment ses phases réglementaires veilleront à adapter les possibilités de construire sur ces terrains, afin d'optimiser leur urbanisation éventuelle.

II.2. Les sites de reconquête urbaine

L'historique de l'urbanisation de Port-la-Nouvelle, ainsi que certains projets envisagés, amènent à une réflexion quant à la restructuration de certains espaces, dont la localisation et l'emprise sont fortement stratégiques pour le développement communal.



Nous citerons en premier lieu, le site DDPLN, d'une emprise de 10 hectares environ, situés en cœur de bourg, et notamment à proximité directe de la gare SNCF. La cessation d'activités du site étant **intervenue prévue à court terme**, la municipalité envisage, sous condition d'une dépollution du site, d'offrir à cet espace **une fonction urbaine mixte d'équipements, d'habitat et d'espaces publics une nouvelle fonction**. La Commune souhaite ainsi reconquérir cette friche en y **développant la production d'énergies renouvelables**. **Et cela, en saisissant, par ailleurs, Le site contribuera à l'opportunité de donner une valeur « multimodale » à la gare sncf : parc relais, stationnement cycles, gare routière...**



Nonobstant, ce terrain, dans sa partie Sud (débouchée du chemin des Vignes), devra contribuer, à terme, à la greffe, notamment viaire, des extensions urbaines Sud. Ainsi, de par sa ~~vocation et les choix d'aménagement~~ réflexion autour de la multimodalité, il jouera le rôle de liaison entre ce nouveau quartier et le centre bourg.

Ainsi, sans omettre les contraintes de dépollutions relatives à ce site, la municipalité affiche, d'ores et déjà, la volonté de donner à cet espace ~~une fonction urbaine venant achever l'organisation du bourg~~ une nouvelle fonction, en lien avec le développement des énergies renouvelables. Et selon, les délais d'intervention envisageables sur ce secteur, le PLU portera une réflexion au travers de la constitution d'une orientation d'aménagement.

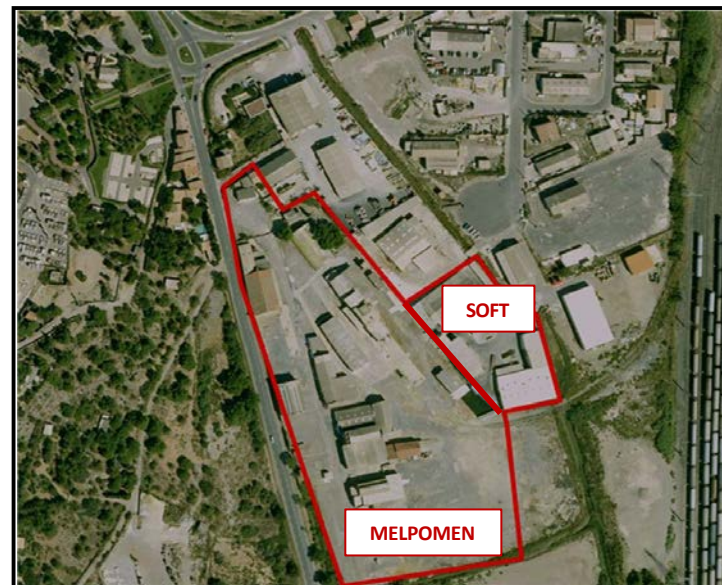
~~Notons, néanmoins, que l'objectif de dépollution peut être atteint à différents degrés, et que le degré nécessaire à l'implantation d'un secteur résidentiel est plus onéreux. Ainsi, suivant l'opération de dépollution engagée, ce secteur pourrait, à terme, conserver sa finalité économique ou proposer une urbanisation mixte économie/habitat.~~



Le deuxième site de reconquête urbaine implique les mêmes contraintes de dépollution des sols. Il s'agit du site des sociétés SOFT et MELPOMEN d'une superficie d'environ 3.6 hectares, dont les cessations d'activités sont également envisagées à plus ou moins long terme.

La municipalité anticipe, dans le cadre du PLU, la vocation future de ces espaces. Le site MELPOMEN sera voué à une urbanisation mixte, permettant la transition entre la zone industrielle du Canalet et le secteur d'habitat existant au Sud.

L'implantation d'une déchetterie ou d'autres équipements publics est également envisagée par les élus. Le site de la société SOFT aura probablement une vocation d'aire de stationnement, à terme. La proximité avec la gare sncf apparaît alors comme un atout à optimiser, en vue d'un développement multimodal du site.



Le troisième site concerne une partie des terrains utilisés par la société Lavoye et fils, qui ambitionne d'aménager un lotissement artisanal à l'angle de la RD 709 et de l'avenue général De Gaulle. Ce secteur est en voie d'aménagement, le permis étant, à ce jour déposé. Néanmoins, le PLU intègre son contenu dans les perspectives de développement et de structuration du territoire. En effet, le permis d'aménager positionne une surface commerciale de moins de 1000m² sur le site, et propose un ensemble de 9 lots pour bâtiments artisanaux, où sera autorisée la construction de logements nécessaires à l'activité.



Et enfin, le dernier site de reconquête correspond au terrain de la gendarmerie, localisé au centre bourg.



L'équipement en question, ainsi que les logements de fonction associés sont déplacés à proximité de l'hôpital Francis Vals, au Sud du bourg. Ainsi, cette emprise sera libre à terme. La municipalité ambitionne une mutation des logements de fonction en logements sociaux, et réserve les 2 900 m² situés à l'arrière du terrain pour des stationnements publics, ainsi qu'un espace vert arboré. L'objectif est notamment de compléter l'offre de parc urbain, aujourd'hui seulement assurée par le parc public Maréchal Leclerc.

CARTOGRAPHIE SYNTHETIQUE



Objectif III - PRÉVOIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE DEMAIN

III.1. Le projet d'extension portuaire

La Région Languedoc-Roussillon projette une extension du site industrialo-portuaire de Port-la-Nouvelle, au nord des installations existantes, dont les limites sont représentées sur la cartographie ci-dessous :



Ce projet d'envergure régionale sera créateur d'emplois, estimé entre 1000 et 200 emplois. Cette évolution économique induit, ainsi, immanquablement, un accroissement démographique fort à anticiper. Néanmoins, les contraintes foncières connues sur Port-la-Nouvelle laissent à penser que l'intégralité des besoins induits par ce projet ne pourra être satisfaite sur le territoire communal.

De ce fait, la connexion du territoire et notamment du site industrialo-portuaire avec les territoires voisins, où l'offre est moins contrainte, est essentielle. A ce titre, la gare sncf apparaît comme un atout majeur à optimiser (cf objectif V.2.).

Ce projet implique également d'anticiper son accessibilité, dans la mesure où les voies de desserte mobilisées servent à d'autres usages, notamment touristiques. En effet, comme illustré sur la cartographie ci-dessus, les flux liés aux activités du port, ceux liés à l'accès aux plages Nord et à la réserve naturelle Saint-Lucie se croisent, se confrontent sur un même rond-point.



Le rabattement sur ce rond-point ne sera pas modifié à terme. Nonobstant, ce sont les usages des voies de sorties qui seront dissociés :

- La voie partant vers l'Est (RD 703) aura une fonction strictement industrielle d'accès au port, sachant qu'à terme, le site sera fermé et son accès contrôlé (déclassement de la voie).
- La voie se dirigeant au Nord (chemin de Sainte-Lucie), longeant ensuite le canal de la Robine, bénéficiera d'un usage strictement touristique, réservé aux véhicules légers et modes de déplacements doux.

Notons, que le projet de Port augmentera les flux de poids lourds de +300 à +400 véhicule/jour à l'entrée du port, soit un flux global estimé à environ 750 véhicule/jour. Sur ce point, le projet régional, afin d'éviter des situations de congestion compromettant le fonctionnement et l'accessibilité au bourg de Port-la-Nouvelle, prévoit de gérer les flux à l'intérieur du site portuaire, et non sur les voies publiques.

Aussi, ce projet de port sous-tend la question du mode de stationnement et d'accès lié aux plages Nord. Rappelons que la limite de la réserve naturelle régionale Saint-Lucie et celle de l'extension portuaire sont jointives. La voie d'accès aux plages Nord, ainsi que l'aire de stationnement ambitionnée à l'arrière des plages seront, ainsi soit dans le domaine du port, soit au sein de la réserve naturelle. En tout état de cause, cette aire de stationnement dont la localisation pressentie est illustrée ci-contre, sera confrontée aux nouvelles implantations industrielles portuaires, ambitionnées à proximité.

Enfin, le projet du port prévoit, à terme, que l'ensemble des activités portuaires, aujourd'hui implantées sur la partie Sud des quais du canal, seront reportées au Nord. L'objectif est de libérer ces quais Sud, en lien avec le bourg, afin de leur « redonner » un caractère urbain.

La municipalité ambitionne, en effet, de se réappropriier l'usage de ces quais en vue de la création d'une promenade, gage de qualité urbaine et d'attractivité touristique.



Le projet d'extension portuaire considère, en parallèle de la problématique des activités industrielles, le développement du port de pêche et du port de plaisance. Comme énoncé au sein du diagnostic, le port de pêche et notamment sa criée seront modernisés par la construction d'ateliers de mareyage, de cases de stockage de matériels, d'une aire de stationnement pour les embarcations... Et le port de plaisance se verra agrandi de 100 emplacements supplémentaires, amenant le nombre d'anneaux à terme à 350 sur Port-la-Nouvelle.

L'état initial de l'environnement relève des niveaux de contaminations importants dans la partie Sud de l'étang de Bages-Sigean concernant les paramètres de cadmium, zinc, polychlorobiphényles, hydrocarbures et DDT, liés aux activités industrielles du port. Ainsi, les élus attirent l'attention sur la gestion des nuisances et pollutions induites par les activités portuaires, qui, du fait du projet d'extension, seront accentuées.

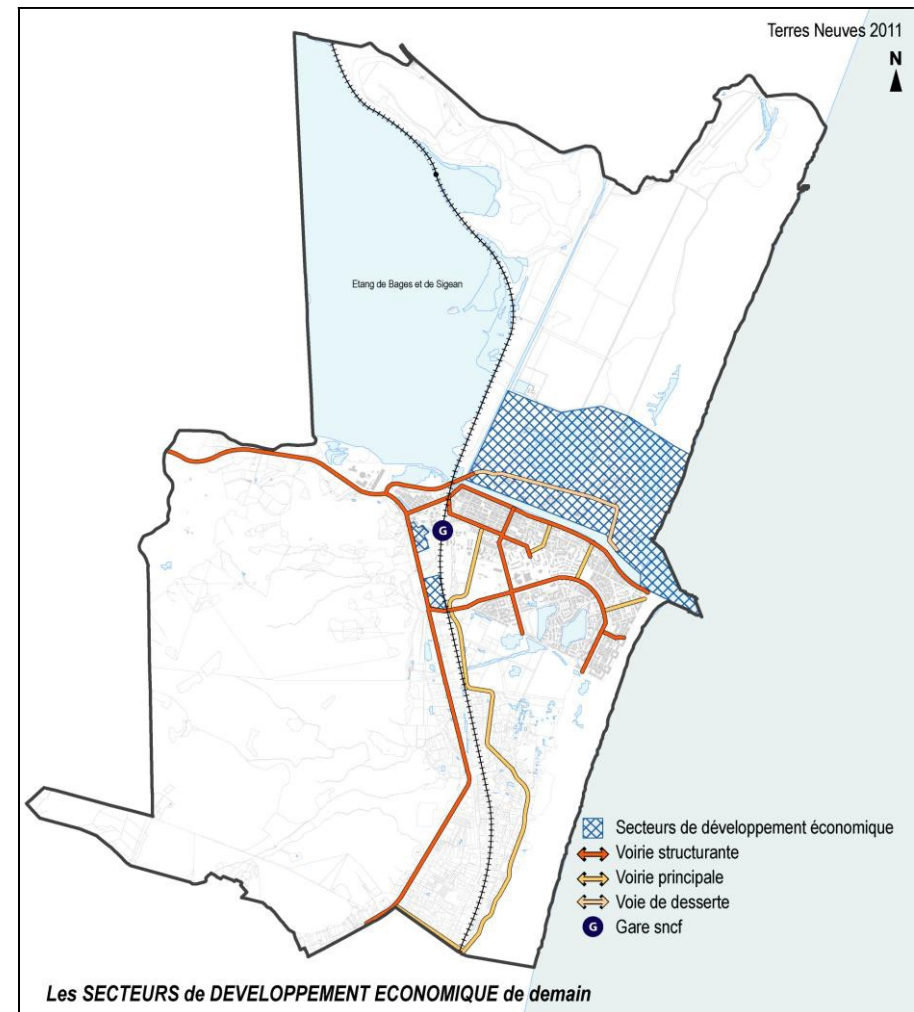
III.2. Les zones d'activités

Comme présenté précédemment, le développement économique en zone d'activités à venir sur Port-la-Nouvelle s'organisera au sein des sites de reconquête urbaine :

- Le Parc d'Activités des Garrigues localisé sur une partie du site de la société Lavoye et fils ;
- L'extension de la zone industrielle du Canalet située sur une partie du site MELPOMEN après cessations d'activités de la société et sous condition de dépollution des sols.

Également, à l'Ouest du projet portuaire, entre le canal de la Robine et la voie sncf, pourra être envisagé un parc solaire.

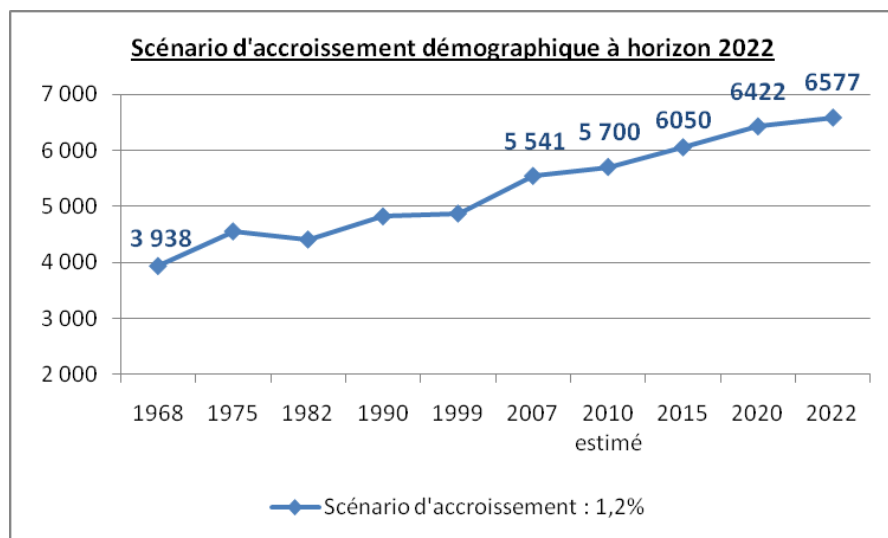
CARTOGRAPHIE SYNTHETIQUE



Objectif IV - PRÉVOIR LE DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE ET URBAIN DE DEMAIN

IV.1. Le rythme d'accroissement démographique

Les enjeux de développement économique ambitionnés sur la commune de Port-la-Nouvelle, et particulièrement l'extension portuaire portée par la Région Languedoc Roussillon induit un apport de population à prévoir.



Source : Insee 2007

Les élus, au regard de la capacité des équipements publics, mais aussi en considérant les contraintes foncières connues sur le territoire, ont validé un accroissement démographique maîtrisé, permettant l'accueil d'environ 900 nouveaux habitants à horizon de 10/12 ans.

Cet apport de population croisé avec les emplois générés par le projet de port, en considérant que 3/4 des emplois s'installent sur Port-la-Nouvelle, permettrait de conserver le ratio emploi/population estimé en 2007 à 29.7%.

Afin d'anticiper l'accueil de ces nouveaux habitants, le PLU prévoit la construction d'environ 430 nouveaux logements.

L'intégration de Port-la-Nouvelle au sein du Grand Narbonne soumet, à terme, la commune à l'objectif de mixité sociale imposée par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain. Ainsi, 20% du parc de résidences principales doit être à caractère social à terme, soit un besoin en logements sociaux, dans le cadre des perspectives constructives ambitionnées dans le PLU, de l'ordre de 170 unités. Cet objectif correspond à 40% du total des logements à créer, ce qui rend difficile son aboutissement à échéance du PLU. Ainsi, les élus prennent le parti d'échelonner cet objectif, et de prévoir la construction d'environ 90 logements sociaux à horizon de 10 ans, soit environ 21% des logements ambitionnés.

Par ailleurs, les élus considèrent que la pression démographique augurée sur le territoire et plus généralement sur l'ensemble du Languedoc Roussillon, amènera à une résorption de la vacance déjà fortement engagée depuis une dizaine d'années. Rappelons cet élément du diagnostic observant une diminution de moitié du nombre de logements vacants entre 1999 et 2007.

Ce phénomène, dans une moindre mesure, du fait de la morphologie souvent inadaptée des logements, pourrait s'observer au sein du parc de logements saisonniers.

En tout état de cause, ces phénomènes sont peu maîtrisables pour la collectivité, mais contribueront à répondre aux besoins croissants en logements sur le territoire.

IV.2. Les projets d'extension urbaine

Au regard des contraintes de préservation connues sur le territoire, les extensions urbaines ambitionnées dans le PLU se réaliseront sur deux sites, d'ors-et-déjà inscrit dans le Plan d'Occupation des Sols en vigueur.

Comparativement aux ambitions de ce dernier, le PLU en construction réduira la superficie de la zone IINA inscrite au Sud du bourg. La zone future d'urbanisation correspondra au périmètre de la zone ouverte par le biais de la révision simplifiée approuvée en Conseil Municipal du 12 mars 2009 (cf. illustrations ci-contre).

L'urbanisation de ce secteur sera décomposée en deux sous-ensembles :

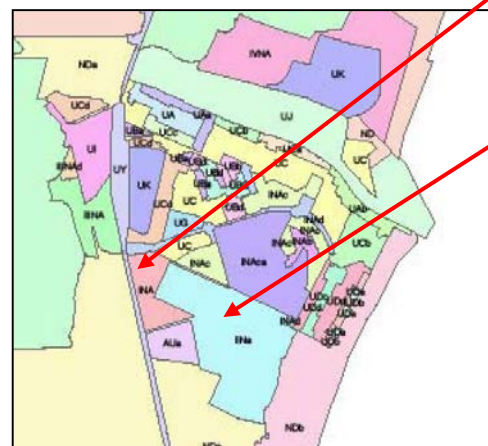
- Une partie Sud, de propriété communale, qui accueillera le nouveau gendarmerie, ainsi que ses logements de fonction associés. Sur ce secteur, la commune ambitionne, également, la mise en œuvre d'un lotissement communal projetant la création d'environ 140 logements ;
- Une partie, Nord de propriété privée, dont l'urbanisation sera cadrée par une orientation d'aménagement, intégrée au P.L.U, et qui contiendra environ 200 nouveaux logements.

En effet, la municipalité souhaite cadrer l'urbanisation de ce secteur Sud - correspondant à la principale extension urbaine à vocation d'habitat du territoire - par le biais d'une orientation d'aménagement. Ce secteur est doublement stratégique :

- D'une part, du fait de son unicité, rendant son aboutissement et sa réussite indispensables au développement communal ;
- Et d'autre part, du fait, de sa situation géographique, localisée entre l'hôpital Francis Vals et l'espace urbanisé du bourg. Ce secteur apparaît, ainsi, comme le point de greffe entre un équipement structurant du territoire et le bourg.



Périmètre de la révision simplifiée

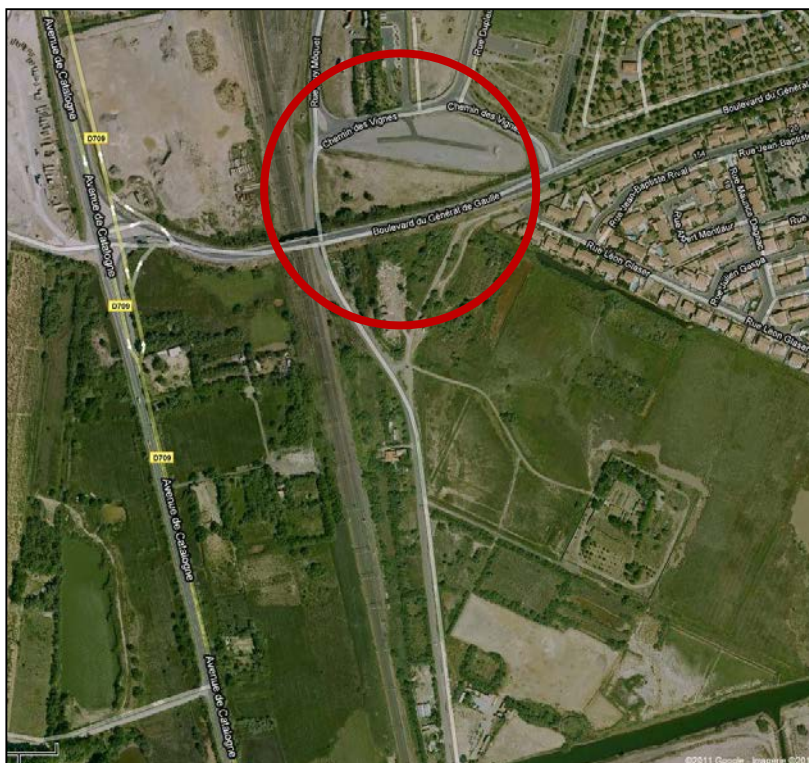


Secteur IINA du POS qui sera classé en zone naturelle dans le PLU

Source : Rapport de présentation de la révision simplifiée

A ce titre, les élus, au préalable d'une étude de composition urbaine plus poussée dans le cadre de l'élaboration de l'orientation d'aménagement, exposent, d'ors-et-déjà, plusieurs principes d'aménagement qui serviront de base à la réflexion :

- Le calibrage de la route des Vignes en voie structurante depuis l'hôpital F. Vals jusqu'à son aboutissement au Sud du site DDPLN, où elle joint, les rues Guy Moquet et Dupleix, ainsi que le boulevard Général de Gaulle. Par conséquent, ce secteur de jonction et de greffe viaire (localisation ci-dessous) fera partie intégrante du périmètre de l'orientation d'aménagement ;



- L'objectif de mixité des formes d'habitat, de mixité sociale et de mixité des fonctions urbaines (équipements/commerces) ;
- La prise en compte des risques inondations et de submersion marine ;
- La gestion de l'interface avec les espaces bâtis existants, au Nord du site, qui forment un front bâti fermé, peu perméable, avec peu d'ouvertures visuelles, ni de possibilité de liaisons. De plus, est à prévoir, sur ce secteur, une différence de niveau entre les espaces urbanisés existants et ceux ambitionnés à l'avenir, car la prise en compte du risque impose un rehaussement des niveaux de plancher.
- La gestion de l'interface entre les aménagements futurs et la zone humide à l'Est, afin de créer de réelles interrelations avec ce site naturel, de proposer des ouvertures visuelles vers la mer, mais aussi de veiller à l'impact visuel du futur quartier, depuis les plages ;
- La prise en considération, dans le parti d'aménagement, du canal antichar, en limite Sud du site ;
- La mise en œuvre d'un réseau viaire interne au futur quartier cohérent et efficient, permettant la mise en relation des différentes opérations envisagées : lotissement communal, gendarmerie, lotissement privée, sans oublier le site de l'hôpital F. Vals, notamment le lotissement médical et d'habitat projeté.

L'autre secteur d'urbanisation future à vocation d'habitat prévu en extension du tissu urbain existant correspond à la zone IIINAd du POS, localisé face à la zone industrielle du Canalet, à l'ouest de la RD709.



Ce secteur fera l'objet d'une orientation d'aménagement et son urbanisation sera possible sous condition d'une dépollution des sols, du fait que la société MELPOMEN, implantée dans la zone de Canelet, a utilisé ce site comme aire de stockage de matières dangereuses durant plusieurs années.

CARTOGRAPHIE SYNTHETIQUE

Carte modifiée : le secteur d'études n'est plus matérialisé comme secteur de développement mixte.



IV.3. L'offre de services et d'équipements

Le diagnostic révèle une offre d'équipements scolaires, culturels, sportifs, culturels, et associatifs, relativement dense et diversifiée. Le projet des élus est, à très court terme (l'opération est engagée et plusieurs équipements sont d'ors-et-déjà en service) de compléter cette offre en créant une nouvelle centralité en cœur de bourg, où seront regroupés, comme illustré ci-contre :

- Le collège (réalisé) ;
- Un supermarché (réalisé) ;
- La piscine (réalisé) ;
- L'école élémentaire (réalisé) ;
- L'école maternelle (réalisé) et son agrandissement (en projet) ;
- La maison de l'enfance (réalisé) ;
- Un restaurant scolaire (en projet) ;
- Et un gymnase scolaire (en projet).

Ce secteur est en pleine construction, et constituera une centralité structurante, notamment à vocation scolaire. Son aboutissement et sa réussite sont liés à la liaison entre le boulevard de l'Avenir et l'Avenue Général de Gaulle, également projetée.

Cette connexion est, en effet, essentielle au fonctionnement et la desserte de ce secteur. C'est ainsi, qu'il contiendra une voie réservée aux modes de déplacements doux, ainsi qu'une desserte en transports en commun.

La municipalité souhaite, sur ce secteur, améliorer la qualité paysagère du bassin de rétention (mesure compensatoire liée à l'implantation du supermarché) existant à l'angle Sud-Est du projet, voire même de lui donner une fonction d'espace public (cf illustration § I.3.).

Le projet de centralité



Au Sud du territoire communal, se dessine un naissant pôle d'équipements, déjà occupé par l'hôpital F. Vals. Il se composera à terme d'un réel pôle de santé, composé ainsi de l'hôpital et de ses différents services, d'une maison de santé pluridisciplinaire, de la médecine du travail, d'un centre de radiologie et d'un lotissement médical. Le déplacement de la gendarmerie et de ses logements de fonction, évoqué précédemment, viendra compléter cette offre.

Ces projets, et notamment la fonction structurante de l'hôpital F. Vals, qui dépasse, bien évidemment, les frontières communales, mettent en exergue un enjeu essentiel, auquel l'orientation d'aménagement de l'extension Sud devra répondre. Il s'agit de la connexion de ce nouveau pôle d'équipements avec les services, les équipements, les quartiers résidentiels, et surtout avec la gare sncf, localisés au bourg. Nous rappelons, ici, le concept de greffe urbaine.

Le projet communal veille, également, au regard du développement démographique ambitionné, à la capacité des équipements liés à la gestion de l'eau (compétence est transférée au Grand Narbonne) :

- L'eau potable : comme énoncé au sein du diagnostic, la ressource en eau potable se situe hors du territoire communal. Un système de stockage est nécessaire, et est en cours de sécurisation et d'agrandissement pour une gestion plus efficiente. En effet, la capacité de stockage de la commune passe de 1 000 m³ à 5 000 m³ grâce à la création de réservoirs, dont la mise en service est prévue pour fin 2011.
- Les eaux usées : en 2007, la station d'épuration de Port-la-Nouvelle a été mise aux normes, et l'efficacité de ses traitements est qualifiée de bonne. Sa capacité de 30 000 Équivalents Habitants (EH) suffit largement au nombre d'habitants actuels (2007 : 5541 habitants), mais également englobe les ambitions démographique de demain, qui rappelons le, s'élèvent à une population totale d'environ 6600 habitants, à horizon 2022. Dans la mesure où, Port-la-nouvelle est une station balnéaire, qui accueille, en période estivale, des milliers de touristes, la capacité de la station d'épuration prend en considération les 20 000 lits disponibles sur le territoire communal.



Source : Données mairie de Port-la-Nouvelle

Objectif V - AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET LA DESSERTE DU TERRITOIRE

V.1. La future organisation viaire

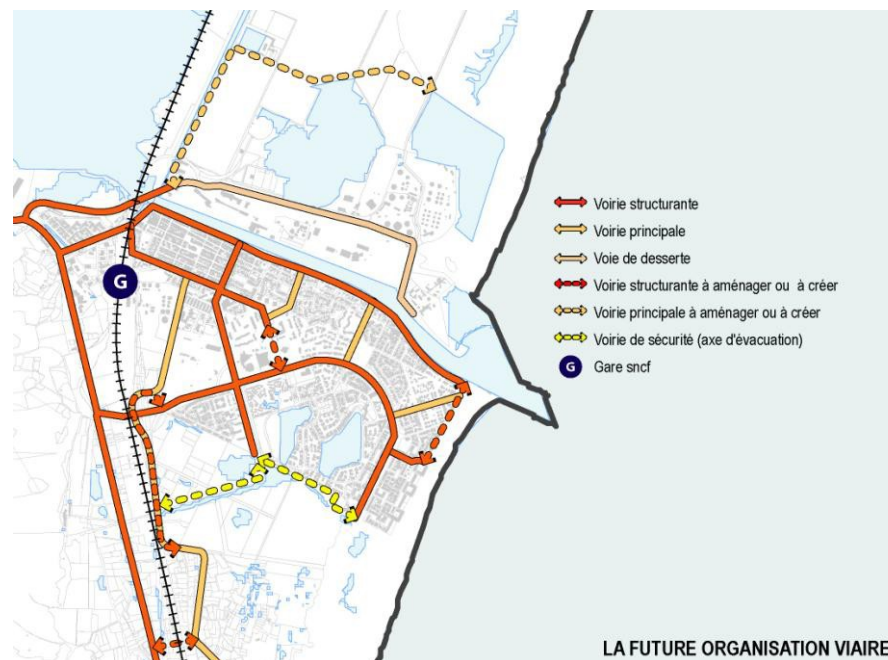
Certains projets d'amélioration liés au réseau viaire ont été énoncés précédemment, tel :

- La jointure entre le boulevard de l'Avenir et le boulevard Général de Gaulle ;
- L'enjeu de calibrage du chemin des Vignes en voie structurante, mais aussi l'importance de prévoir d'autres points de liaison entre le quartier Sud projeté et les espaces résidentiels existants ;
- La gestion des flux, mais surtout la différenciation des accès entre le Port industriel et les espaces naturels Nord du territoire (plage, réserve naturelle Sainte-Lucie).

A ces ambitions, qui se greffent au réseau viaire existant, relativement bien hiérarchisé, les élus projettent de poursuivre le maillage de ce réseau.

En premier lieu, il s'agit de la voie d'accès à la plage Nord et à l'île Sainte-Lucie, qui au regard du Projet d'extension portuaire ne pourra se faire que le long du canal de la Robine, par le chemin de Sainte-Lucie. Cette voie est difficilement praticable à l'heure actuelle, et par endroit, le croisement de deux véhicules légers est impossible. Les flux en direction de l'île Sainte-Lucie et ceux allant à la plage se sépareraient à hauteur de la maison des salins. L'accès à la plage se réaliserait au Nord du site industrialo portuaire, jusqu'à l'aire de stationnements envisagée à l'arrière de la plage (cf III.1.).

Le boulevard de la mer sera réaménagé à terme, afin d'engager une amélioration dans l'organisation viaire de la station balnéaire. L'objectif est de proposer des aménagements permettant la dissociation entre espaces publics et espaces privés.



Le projet communal intègre également la liaison entre le boulevard Francis Vals et le boulevard Echasseriaux, au Sud du bourg. Cet axe de communication serait réservé aux transports collectifs pour une desserte à l'année de la station balnéaire. De plus, en cas de catastrophes liées aux risques d'inondations, de submersion marine et/ou technologiques, ce cheminement - la voie ne sera pas imperméabilisée, du fait de son positionnement au sein des espaces remarquables au titre de la Loi littoral - sera une issue de secours supplémentaire pour les populations.

Une voie sécurité joindra également le boulevard Francis Vals au chemin des Vignes. Cet axe participera à la desserte des quartiers Sud, par la formalisation d'un cheminement doux.

Enfin, la municipalité projette un nouveau franchissement de la voie de chemin de fer, reliant le chemin des Vignes à la RD709. Cette voie structurante contribuera à :

- Améliorer l'accessibilité de l'hôpital ;
- A désenclaver le projet d'extension Sud énoncé précédemment ;
- A créer une issue supplémentaire vers la RD 709 en cas de catastrophes liées aux risques présents sur le territoire.



V.2. Transport public et multimodalité de la gare

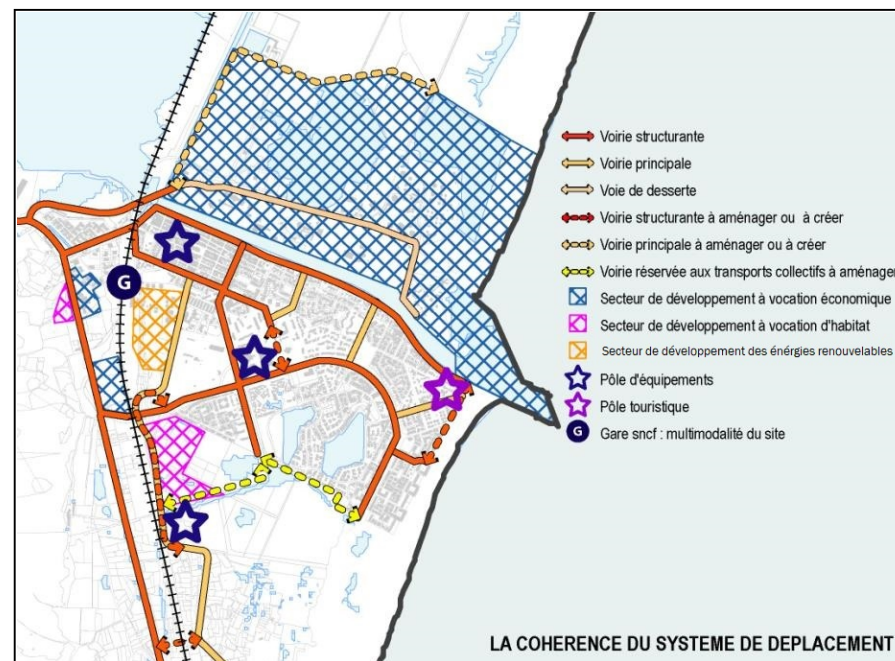
La configuration du territoire de Port-la-Nouvelle, particulièrement l'organisation du bourg très concentrée, couplée aux ambitions de développement des élus invitent à une réflexion relative au système de transport collectif.

L'objectif est, bien évidemment, de réduire l'usage de la voiture, mais aussi, de développer les échanges entre les espaces très différenciés composant le territoire :

- Le site industrialo-portuaire ;
- Le centre ancien ;
- La station balnéaire ;
- Les quartiers résidentiels ;
- Les espaces naturels.

L'élément charnière de ce système de déplacement est la gare sncf. Les disponibilités foncières existantes à proximité, ainsi que la libération du site DDPLN, permettront d'organiser un réel pôle multimodal sur ce site. Il s'agira de coupler à l'arrivée des trains, une possibilité de stationner son véhicule (cycles ou voitures) et une offre de bus, permettant de rejoindre :

- Le pôle d'équipements central, particulièrement pour les scolaires ;
- Le site portuaire, particulièrement pour les actifs. Nous rappelons que les dynamiques démographiques engendrées par le projet d'extension portuaire ne pourront être « absorbées » en totalité par l'offre en logements sur Port-la-Nouvelle. Des liaisons cadencées et efficaces entre le territoire et le reste des communes de l'agglomération narbonnaise sont essentielles, d'où la position stratégique de la gare.
- La station balnéaire ;
- Les extensions Sud et notamment le pôle santé Francis Vals, qui rappelons-le, dispose d'un rayonnement supra-communal.



Carte modifiée : le secteur d'études n'est plus matérialisé comme secteur de développement mixte mais comme secteur de développement des énergies renouvelables.

Notons qu'un système de déplacement en transport collectif - la navette communale apparaît comme l'outil approprié - reliant les différents pôles énoncés plus haut, entre eux et avec le pôle multimodal envisagé à la gare, offrira une desserte optimale du territoire.

Par ailleurs, l'axe ferré servira de report modal pour le transport de marchandises, via un nouveau raccordement ferroviaire du port, concourant à réduire l'usage des poids lourds.

Objectif VI - VERS UNE QUALITÉ URBAINE DES ESPACES PUBLICS...

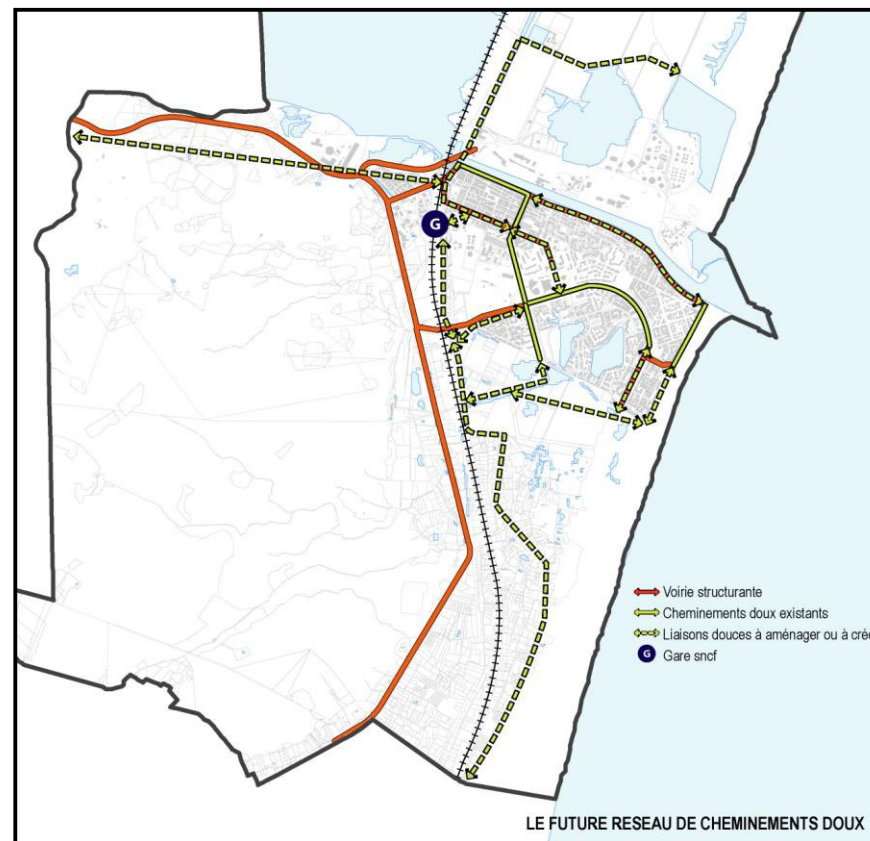
VI.1. Le réseau de cheminements doux

Le réseau de cheminements doux sécurisés de Port-la-Nouvelle actuel accompagne certaines voies structurantes, tel l'avenue Général De Gaulle ou le boulevard Francis Vals.

Le projet communal affiche la volonté de poursuivre ce maillage, agencé sur la base du réseau viaire structurant, en proposant des voies douces sur :

- Le boulevard de l'avenir depuis son origine à proximité de la mairie, jusqu'à son croisement avec l'avenue Général de Gaulle ;
- Le chemin des Vignes dont le calibrage est prévu pour la desserte des nouveaux quartiers Sud, intégrera des voies sécurisées réservées aux modes de déplacements doux ;
- L'avenue de la Mer, bordée par les quais du canal - qui suite à l'aboutissement du projet d'extension portuaire seront affranchis des activités économiques, aujourd'hui existantes - auront une fonction urbaine, notamment à travers l'aménagement d'une esplanade propice aux modes de déplacements doux ;
- La poursuite de la requalification du front de mer par l'aménagement d'une promenade sur l'arrière de la plage ;
- Le boulevard Echasseriaux, depuis le rond-point de la place Courteline, jusqu'à son achèvement au pied des espaces naturels (zones humides - plages) ;
- Le chemin des Vignes depuis le bourg jusqu'au Sud de la commune ;
- Et enfin, une voie douce reliera le bourg et l'Ouest du territoire, jusqu'au domaine de Frescati.

Cette voie douce débouchant sur le site naturel Sud de Port-la-Nouvelle pourra être relayé par un ensemble de caillebotis, permettant des promenades au cœur des zones humides, comme l'aménagement existant sur la commune audoise de Peyriac-de-Mer (cf. photographie ci-contre).



Source : www.chpfn.com

Le gabarit des voiries de Port-la-Nouvelle rend ces ambitions de construction d'un réseau de voies douces structurantes techniquement réalisables. En effet, la largeur des voiries énoncées sont variables, mais peuvent soutenir des voies douces d'environ 1.5 mètres à 2 mètres, sans remettre en cause leur fonction de circulation routière.

Prenons l'exemple de l'avenue Jean Moulin, qui est l'accès piéton privilégié à la gare depuis le centre bourg. Elle supporte une circulation routière à double sens sur une largeur de 7.1 mètres, plus 2 mètres de trottoir. La réduction de la bande roulante à 5 mètres permettrait de dégager deux mètres supplémentaires pour un espace mixte piétons/cycles. Et cela, par le biais d'un marquage au sol, afin de dissocier les usages de cette voie stratégique pour l'accès à la gare.

Ce cheminement doux déboucherait sur le boulevard de l'avenir, à hauteur de la mairie, qui dispose, également, de dimensions adéquates au développement d'une voie douce de part et d'autre de la rue. En effet, cette voie s'organise en deux bandes roulantes, à sens unique, d'une largeur de 5 mètres, séparées par un terre-plein central de 6 mètres. Elle peut, ainsi, accueillir deux bandes cyclables (marquages au sol) de 1.5 mètres à 2 mètres.

Enfin, nous citerons le boulevard Echasseriaux, dont l'emprise de 19.6 mètres dont un terre-plein central de 4.7 mètres permet de nombreux aménagements. Effectivement, déduit du terre-plein, la voie dispose de deux bandes roulantes d'environ 7.5 mètres. Cette largeur d'emprise permet un aménagement mixte considérant tant la circulation routière (3 mètres environ), la circulation douce (1.5 à 2 mètres environ), que les stationnements automobiles (1.5 à 2 mètres environ).



VI.2. Le traitement qualitatif des espaces publics et des entrées de ville

L'aménagement d'un réseau de cheminements doux, outre son rôle d'amélioration des déplacements au sein du bourg, contribuera à l'amélioration de certains espaces publics, tels le quai du canal ou le boulevard Echasseriaux.

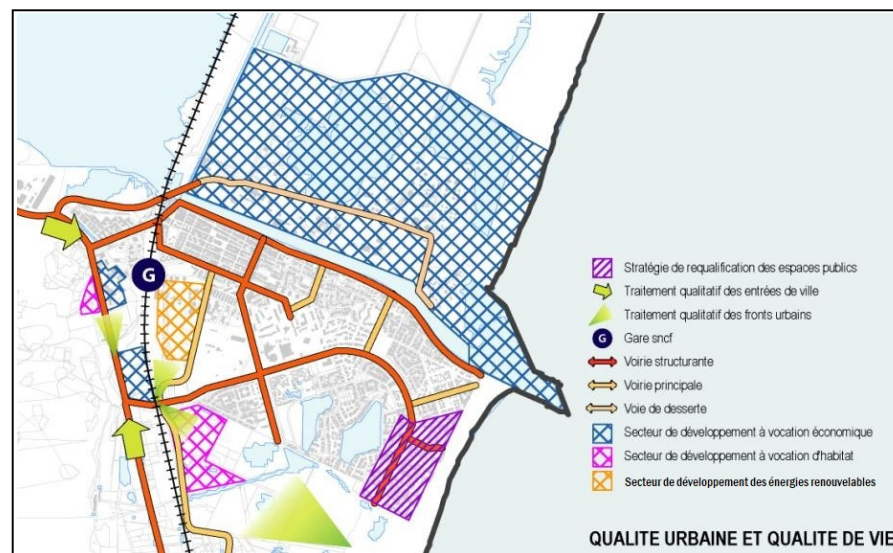
Comme exprimé précédemment, la dissociation des usages sur une même voie, entre bande roulante voiture, bande cyclable, trottoirs piétons et espaces de stationnements, permet de clarifier les espaces, et ainsi, de leur proposer des aménagements propres à leur fonction.

Ce concept semble s'appliquer à d'autres espaces du territoire, notamment au sein de la station balnéaire. Effectivement, au pied de certains immeubles, on recense de larges espaces goudronnés, visibles depuis la plage, dont la dissociation entre espaces publics et espaces privés est difficile. Ainsi, pour une meilleure lisibilité, mais surtout, afin de redonner à ces espaces une fonction, soit d'ordre privé (stationnement, espaces verts communs...), soit d'ordre public (stationnements, aire de détente, espace arboré, promenade...), des

aménagements urbains pourront être envisagés.

Il peut s'agir d'une installation de mobiliers urbains (bancs, éclairage public, poubelles), afin de marquer l'usage collectif de l'espace ; ou bien de plantations basses mais denses, type haies, permettant de marquer la limite entre les espaces privés et les espaces publics. Visuellement, ce type de traitement habille le paysage urbain, tout en donnant une fonction à ces espaces.

Carte modifiée : le secteur d'études n'est plus matérialisé comme secteur de développement mixte mais comme secteur de développement des énergies renouvelables.



Les élus de Port-la-Nouvelle veilleront, et ce au travers des différents secteurs de développement autant à vocation d'habitat qu'économique, à améliorer la qualité paysagère de certains fronts bâtis et des entrées de ville Nord et Sud, le long de la RD 709.

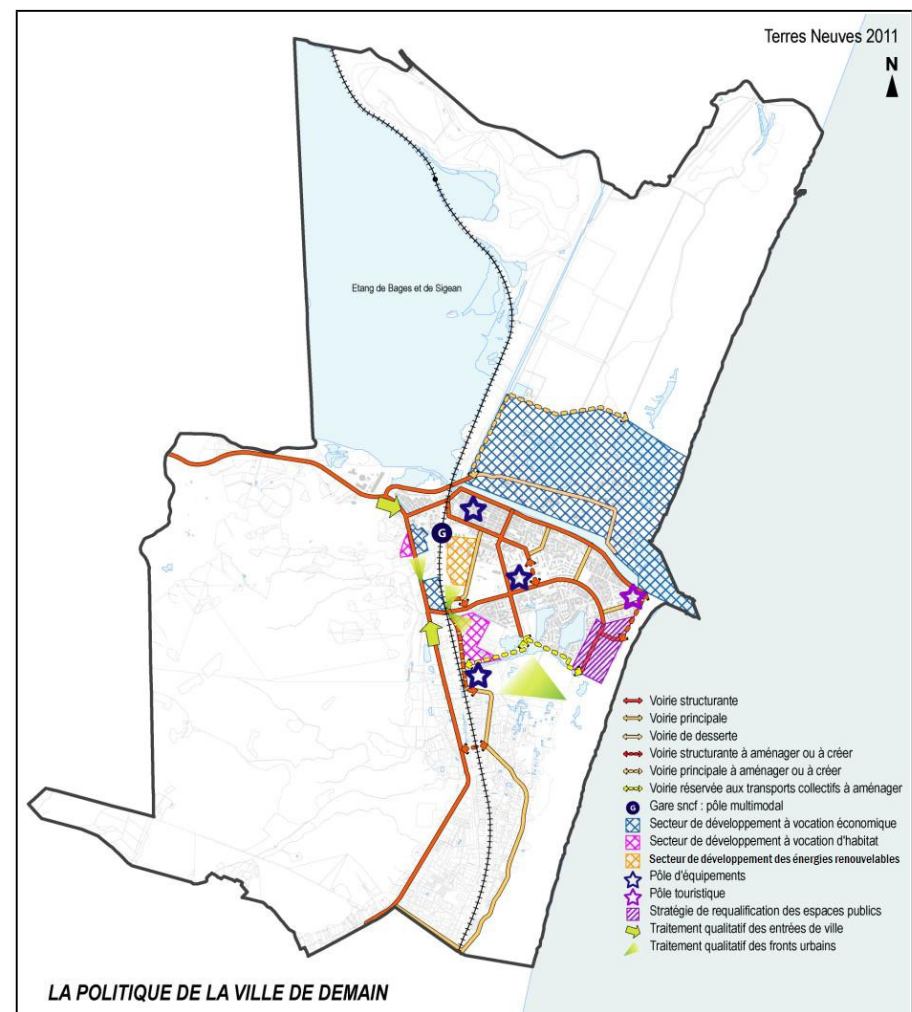
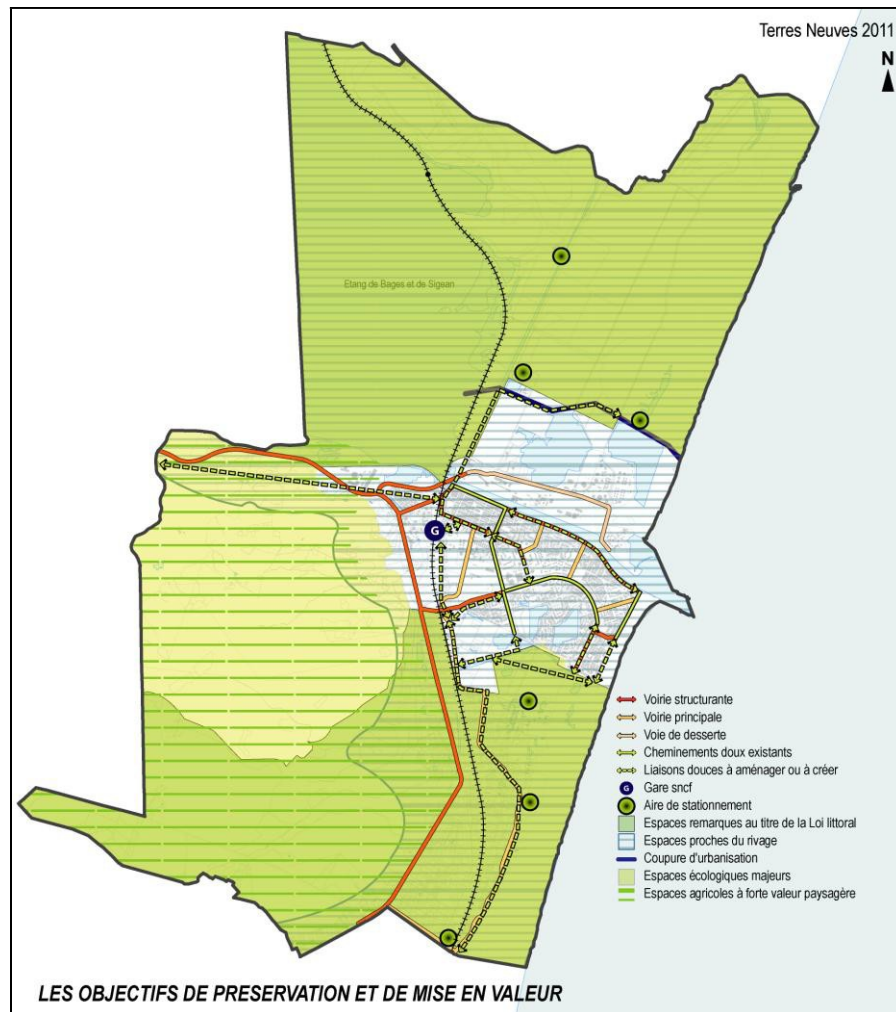
Cette dernière dévoile plusieurs paysages urbains de Port-la-Nouvelle depuis son croisement avec l'avenue Charles Palauqui, jusqu'à celui avec l'avenue Général De Gaulle. Entre ces deux entrées de villes, est ambitionné le réinvestissement urbain du site SOFT/MELPOMEN, ainsi que l'urbanisation de la zone, en face, pour de l'habitat. Au moment de l'ouverture à l'urbanisation de ces sites, soumis - rappelons-le - à une dépollution des sols, les orientations d'aménagement dessinées devront se soucier de l'intégration paysagère des constructions ambitionnées, notamment depuis la RD 709.

Au même titre, la reconquête urbaine du site DDPLN, ainsi que les extensions Sud sont des sites très visibles depuis le franchissement de la voie ferrée par l'avenue général De Gaulle. Les aménagements qui seront envisagés sur ces sites devront prendre en considération les cônes de vue et limiter l'impact visuel depuis cet ouvrage.

Enfin, et toujours vis-à-vis du projet d'extension Sud, il apparaît indispensable de limiter l'impact paysager des nouvelles constructions depuis les plages et les espaces humides localisés au Sud du territoire. En effet, la perspective visuelle depuis ces espaces sensibles doit maintenir un aspect majoritairement végétal, d'où l'importance majeur de gérer l'interface entre ce nouveau quartier et les espaces naturels comme évoquée au paragraphe IV.2.



UNE CONCLUSION CARTOGRAPHIEE



Carte modifiée : le secteur d'études n'est plus matérialisé comme secteur de développement mixte mais comme secteur de développement des énergies renouvelables.