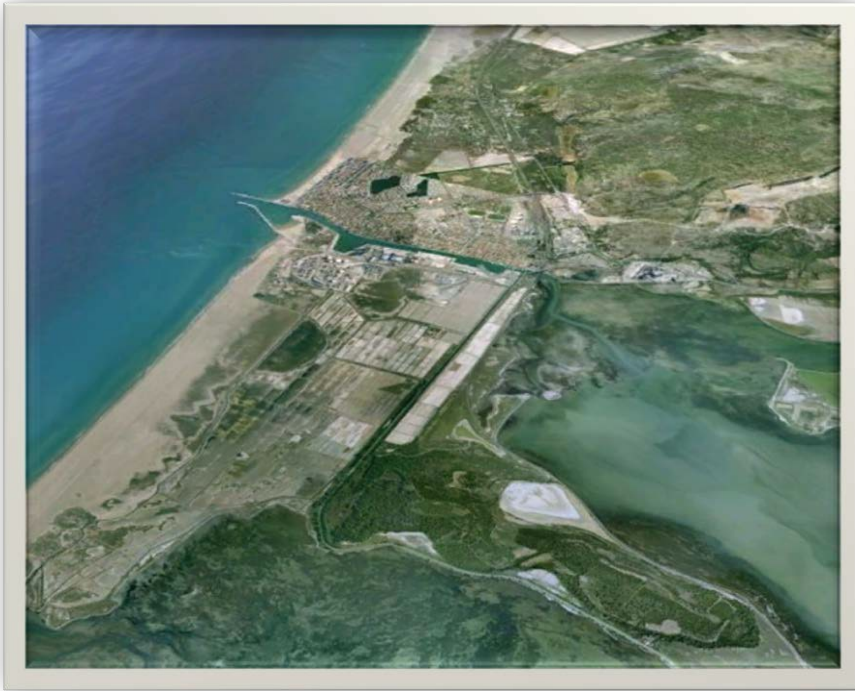


# PLAN LOCAL D'URBANISME



## PIECES REGLEMENTAIRES

### 3.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

PLU approuvé en Conseil Municipal du 27 Décembre 2013

A jour :

- Des modifications simplifiées 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7.
- Des mises en compatibilité 1 et 2.

**GAXIEU**  
AU COEUR DE VOS PROJETS  
**GAXIEU.FR**

  
**Terres Neuves**  
Analyse et Valorisation des Territoires

<b>1.</b>	<b>PREAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>5</b>
<b>2. 1.</b>	<b><i>L'intégration paysagère .....</i></b>	<b><i>5</i></b>
<b>2. 2.</b>	<b><i>La greffe viaire .....</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b>2. 3.</b>	<b><i>La mixité et la diversité de l'habitat.....</i></b>	<b><i>7</i></b>
<b>2. 4.</b>	<b><i>L'émergence d'espaces publics .....</i></b>	<b><i>8</i></b>
<b>2. 5.</b>	<b><i>Vers une gestion intégrée des eaux pluviales.....</i></b>	<b><i>8</i></b>
<b>3.</b>	<b>LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>9</b>
<b>3. 1.</b>	<b><i>Le secteur « des Estagnols » .....</i></b>	<b><i>9</i></b>
3. 1. a.	<i>Le site et son contexte réglementaire .....</i>	<i>9</i>
3. 1. b.	<i>Points d'appui paysagers .....</i>	<i>10</i>
3. 1. c.	<i>Connexion et principes de mobilité.....</i>	<i>13</i>
3. 1. d.	<i>Le parti d'aménagement global.....</i>	<i>15</i>
<b>3. 2.</b>	<b><i>Le secteur « chemin du calvaire » .....</i></b>	<b><i>17</i></b>
3. 2. a.	<i>Le site et son contexte réglementaire .....</i>	<i>17</i>
3. 2. b.	<i>Le principe de maillage .....</i>	<i>18</i>
3. 2. c.	<i>Le parti d'aménagement global.....</i>	<i>19</i>
<b>3. 3.</b>	<b><i>Le secteur « développement portuaire » .....</i></b>	<b><i>21</i></b>
3. 3. a.	<i>Le site et son contexte .....</i>	<i>21</i>
3. 3. b.	<i>Les orientations .....</i>	<i>22</i>
<b>3. 4.</b>	<b><i>Le secteur de « l'ancien site du DPPLN » .....</i></b>	<b><i>25</i></b>
3. 4. a.	<i>Localisation du secteur et périmètre de l'OAP .....</i>	<i>25</i>
3. 4. b.	<i>Objectifs attendus.....</i>	<i>26</i>
3. 4. c.	<i>Les principes d'aménagement .....</i>	<i>26</i>
3. 4. d.	<i>Schéma de l'OAP.....</i>	<i>28</i>

## 1. PREAMBULE

Les modifications du code de l'urbanisme issues des lois du 13 décembre 2000 (dite loi SRU), du 2 juillet 2003 (dite loi Urbanisme et Habitat) et de leurs décrets d'application, introduisent dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), deux pièces supplémentaires par rapport aux Plans d'Occupation des Sols (POS) :

- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Les Orientations d'Aménagement.

Ces dernières, facultatives dans le cadre de la loi SRU, constituent depuis la loi ENE du 12 juillet 2010, une pièce obligatoire du PLU. Nous parlerons dès lors d'orientations d'aménagement et de programmation devant exprimer des principes d'aménagements et d'organisation spatiale à l'échelle des sites qualifiés de stratégiques.

Selon l'article L.123-1-4 du Code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement doivent être compatibles avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

« 1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement ».

Le développement urbain de Port-la-Nouvelle, à court terme, nécessite une attention particulière sur 4 sites, aux vocations différenciées, à dominante d'habitat et d'équipements (cf. cartographie ci-contre).



## 2. LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### 2.1. L'intégration paysagère

Les lieux ont une histoire associée à des éléments de composition spécifiques. Aussi, est-il essentiel d'inscrire toute forme d'aménagement en planifiant les lieux de vie de demain selon les "murs porteurs" du site notamment : la topographie, la végétation et les perspectives visuelles. La qualité d'un projet réside dans sa capacité à intégrer un programme d'aménagement dans un site, tout en révélant et en valorisant ses éléments identitaires. Par ailleurs, il ne doit pas être « autobloquant » et permettre des évolutions et connexions futures.

La préservation de structures végétales permettra :

- d'offrir un paysage végétal conséquent, et donc économique en plantations nouvelles,
- de faciliter l'intégration de constructions dans le paysage,
- de définir les premières lignes d'organisation urbaine ou de composition d'ensemble (limites paysagères flexibles, encadrement végétal naturel...)

L'opération devra ainsi s'enrichir du paysage environnant, en le laissant pénétrer au cœur du futur quartier (au lieu de lui tourner le dos), grâce à :

- des perspectives visuelles qui offrent à l'habitant la sensation d'être au cœur d'un espace de grande valeur ;
- des façades orientées vers le grand paysage.

#### L'importance du végétal dans l'aménagement urbain :



Avenue du général De Gaulle



Rue Jean Villar

## 2.2. La greffe viaire

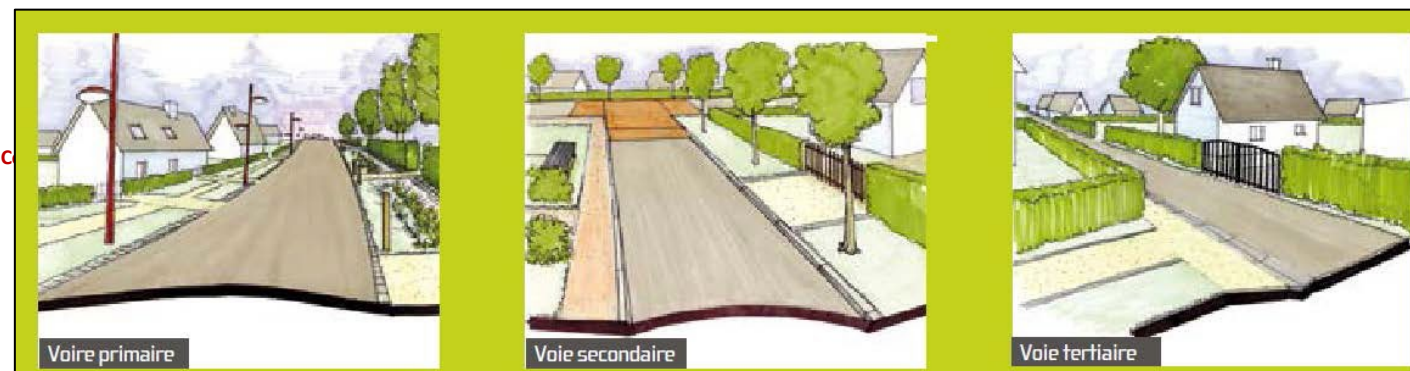
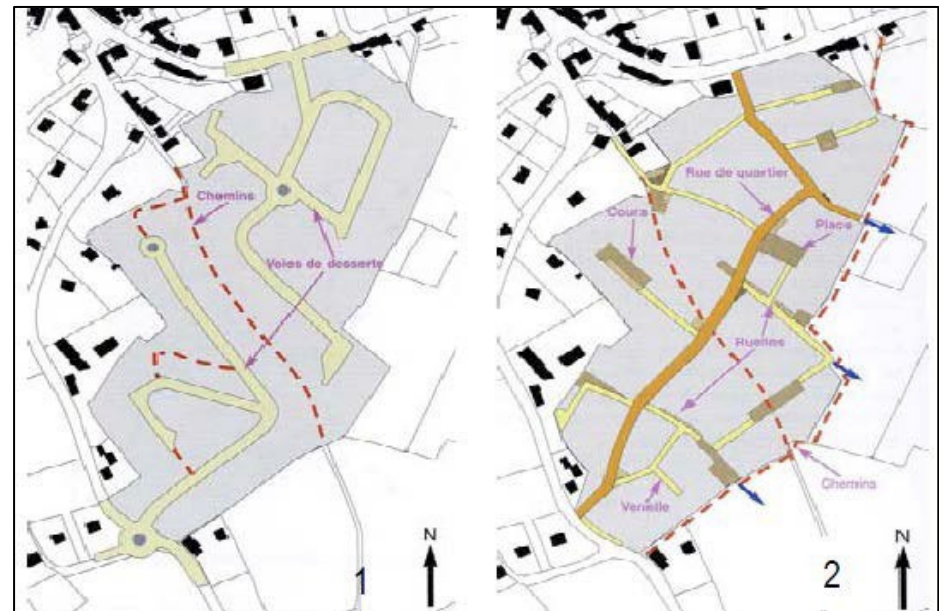
Quel que soit le type de voie créé, son gabarit et son aménagement doivent être étudiés en rapport avec :

- le nombre de logements et d'habitants à desservir, afin d'anticiper les flux de circulation induits ;
- le choix de la priorité accordée à la voiture, au piéton ou au cycliste ou au transport en commun ;
- de l'usage pouvant être accepté sur la voie : jeux, lieu de discussion entre voisins

Le maillage viaire doit contribuer à la greffe urbaine du quartier, en s'insérant dans la continuité du réseau existant. Il doit être hiérarchisé et organisé à l'échelle de l'opération et assurer la connexion du quartier avec le centre ville et les quartiers voisins. Comme cela a été dit, il ne doit pas obérer l'avenir.

La réflexion relative au maillage viaire doit être conjointe avec le développement d'un réseau de cheminements doux. Ces chemins pour piétons et cyclistes, destinés aux déplacements quotidiens, doivent allier efficacité et agrément ; le trajet doit être le plus direct possible vers les équipements, services et

Pour un réseau hiérarchisé



commerces.

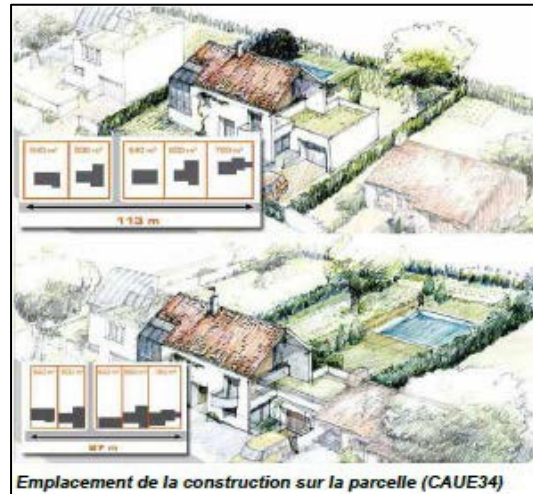
## 2. 3. La mixité et la diversité de l'habitat

L'articulation au sein de l'opération consiste à gérer les échelles entre les différentes typologies d'habitat pour :

- constituer un parc résidentiel assurant un parcours résidentiel complet, en proposant des formes urbaines variées, des typologies d'habitat différenciées entre accession et location, et des logements à vocation sociale ;
- organiser l'épannelage et les volumes bâtis.

Pour l'**habitat individuel**, un découpage parcellaire optimisé permet d'économiser l'espace :

- en réduisant la part donnée à la voirie ;
- en réduisant la taille des parcelles sur des secteurs identifiés préalablement, tout en ménageant des espaces privés intimes et généreux ;
- en travaillant sur l'organisation des parcelles alliant espace privé et appropriation collective d'une partie de l'îlot.



Il convient par ailleurs d'explorer toutes les formes bâties individuelles :



Pour l'**habitat intermédiaire ou semi-collectif**, qui mixte maison individuelle et habitat collectif, diverses implantations et architectures sont possibles. Il convient toutefois de favoriser l'implantation en limites séparatives pour offrir une façade urbaine continue. Il s'agit, par ailleurs, de dégager des espaces privés extérieurs pour chaque logement sous forme de jardin ou de terrasse / balcon.

Pour l'**habitat collectif** :

- définir des volumes et des rythmes de construction, qui font échos au site et à son environnement ;
- concevoir les espaces publics comme le prolongement du logement ;
- être en relation, via un espace commun, avec les éléments naturels ou paysagers.

## 2. 4. L'émergence d'espaces publics

Les aménagements ne doivent pas générer d'espaces « résiduels ». On doit pouvoir affecter des usages, identifier des vocations et favoriser leur appropriation, pour chaque espace public. Les espaces situés à proximité des logements doivent être aménagés comme des lieux à vivre pour les habitants (lieux de sociabilité) :

- parc ou espace de détente ;
- place / placette aménagées ;
- espaces végétalisés.

La gestion des aires de stationnements doit avoir un impact minimal sur la qualité des espaces publics, à travers une mutualisation des aires, mais aussi de part un revêtement de sol adapté, favorisant l'infiltration des eaux de pluie.

Le mobilier urbain et l'éclairage public sont des éléments techniques à ne pas négliger :

- cohérence d'ensemble dans les matériaux et des couleurs en harmonie ;
- éclairage adapté aux fonctions et usages de l'espace public ;
- des points d'apports des déchets ménagers qualitatifs, en termes de matériaux utilisés et d'intégration au site.



## 2. 5. Vers une gestion intégrée des eaux pluviales

Si la gestion des eaux pluviales doit se faire à l'échelle communale et non opération par opération une stratégie particulière doit être adoptée dans le cadre de chaque extension urbaine. Quelques exemples visant à proposer des alternatives au réseau d'eaux pluviales peuvent être mis en avant, afin d'envisager la gestion des eaux pluviales comme un élément paysager qui structure et embellit le quartier (mise en relation avec le cheminement piéton) :

- Des caniveaux paysagers plantés de végétaux hydrophiles (ex. roseaux) et agrémentés de galets peuvent contribuer au décor en valorisant la circulation de l'eau ;
- Des noues paysagères successives afin d'éviter la création d'un bassin de rétention trop volumineux ;
- Les fossés enherbés à ciel ouvert.

### 3. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

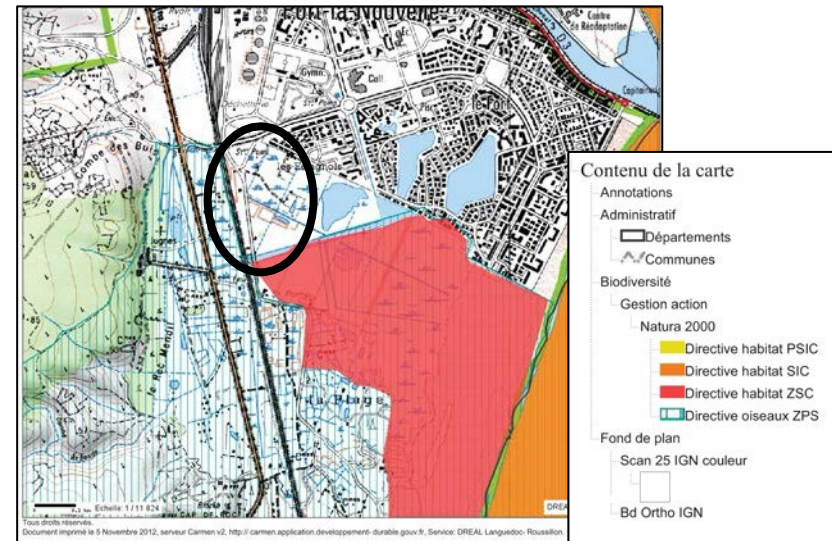
#### 3.1. Le secteur « des Estagnols »

##### 3.1.a. Le site et son contexte réglementaire

L'orientation d'aménagement concerne les zones 1AU et 1AUa, situées entre le bourg et l'hôpital Francis Vals, dans le secteur des Estagnols.

Ce secteur est en secteur d'aléa fort submersion marine.

Le secteur 1AU se situe en bordure des sites Natura 2000 du complexe lagunaire de La Palme et de l'Étang de La Palme. Après révision simplifiée du POS, en 2007, visant l'ouverture à l'urbanisation de la zone, une demande d'autorisation de dossier « loi sur l'eau » a été déposée en 2012, en vue de son aménagement.



### 3. 1. b. Points d'appui paysagers

#### Les éléments de valeurs...à l'échelle de proximité



Les éléments de valeurs...les vues lointaines

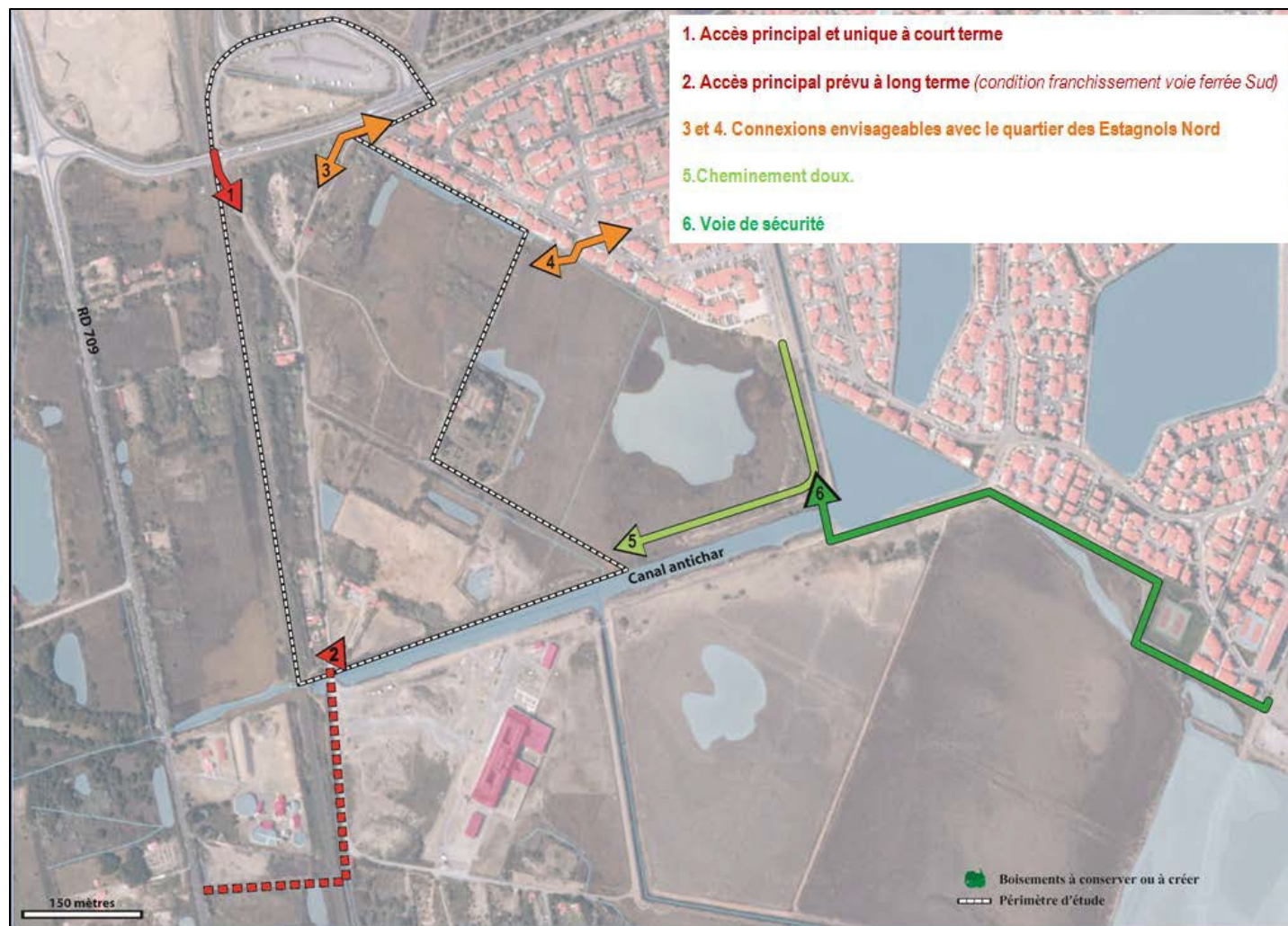


Les vues à qualifier...

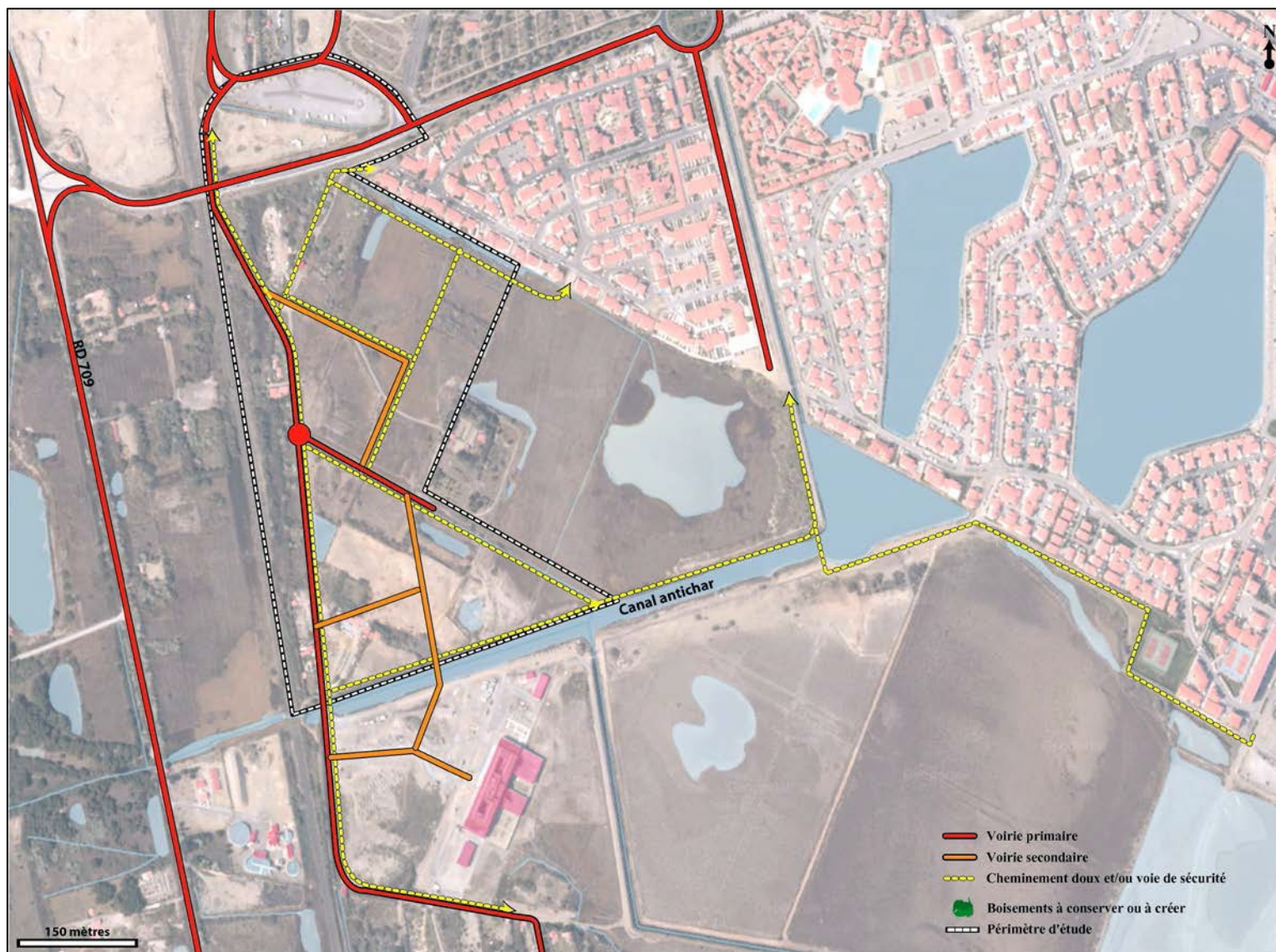


### 3. 1. c. Connexion et principes de mobilité

#### La hiérarchisation des accès

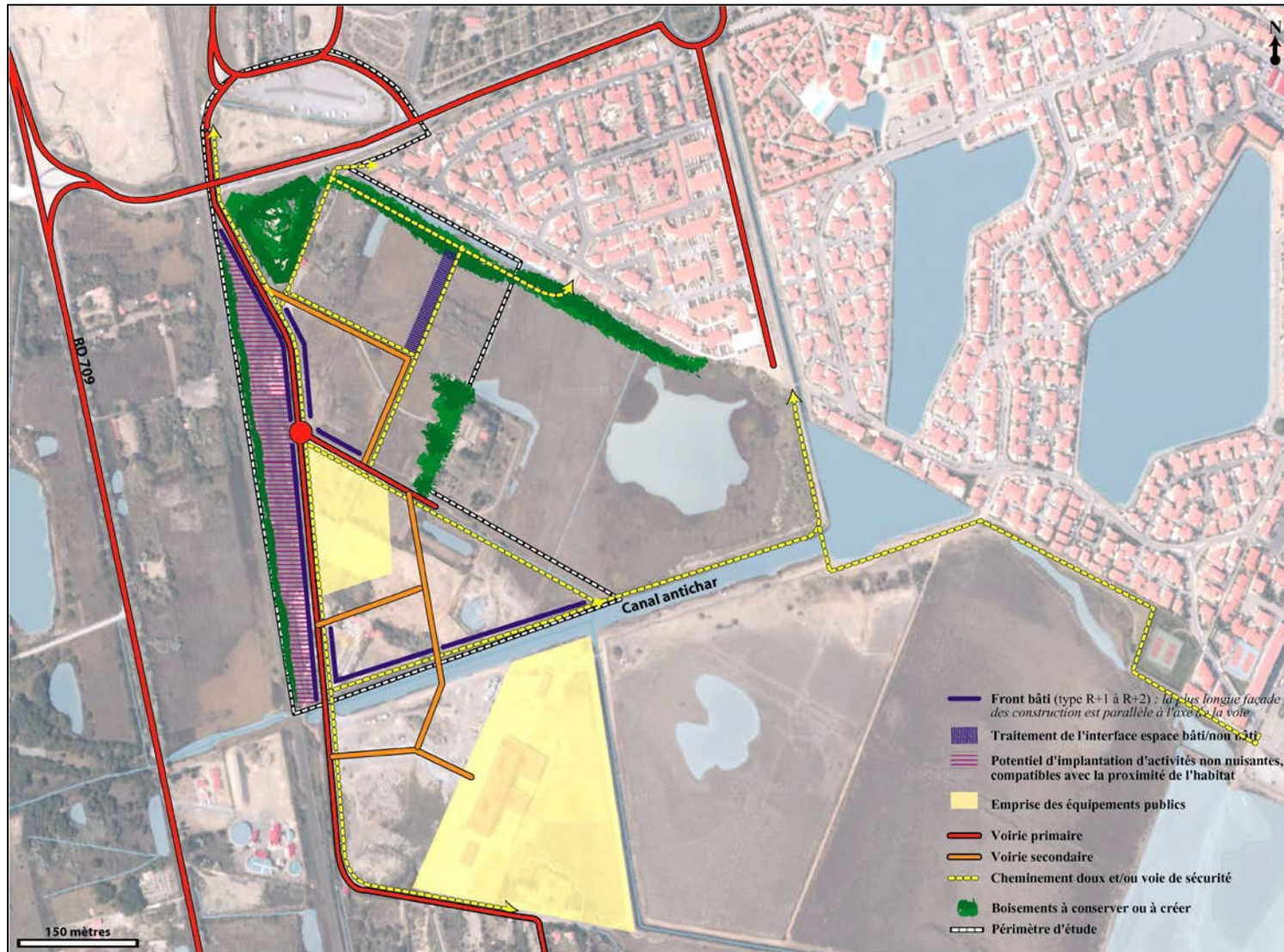


La hiérarchisation des voies et le maillage de cheminements doux...



**3. 1. d. Le parti d'aménagement global**

**Dispositions cartographiées**



### Dispositions rédigées

L'aménagement du secteur devra prévoir un espace récréatif arboré et non imperméabilisé, au Nord-ouest du secteur, à l'emplacement de l'espace arboré actuel. Les circulations douces y seront privilégiées.

Aussi, trois alignements plantés seront prévus : l'un, à l'ouest, entre le chemin des vignes et la voie ferrée devant jouer le rôle d'écran visuel et acoustique ; l'autre au Nord, à la frontière des lotissements existants, devant atténuer la différence de niveau du sol entre les deux espaces (cf. prescriptions liées aux risques), et enfin le dernier sera implanté en bordure de la construction existante, à l'est du terrain, visant à atténuer l'impact visuel du mur de clôture.

Aussi, les aménagements sur ce secteur ne devront pas remettre en cause le fonctionnement écologique du canal antichar, qui assure la liaison entre les zones humides à l'Ouest de la RD709 et de la voie ferrée avec les milieux humides littoraux.

En termes de desserte, le chemin des Vignes sera calibré afin de supporter les flux générés par l'aménagement de la zone, mais aussi par l'hôpital Francis Vals et le lotissement médical en cours d'aménagement. Le point d'entrée principal depuis le chemin des Vignes vers l'intérieur de la zone sera assuré par un rond-point, aménagé au Nord du projet de gendarmerie. Les flux sont alors dispersés, au Nord et au Sud par une voie primaire Est-ouest. Puis, des voies secondaires assurent un bouclage avec le chemin des Vignes, tant au Nord qu'au Sud de la zone. Le maillage des voies tertiaires n'est pas règlementé.

Les axes des voies primaires et secondaires seront doublés de cheminements doux sécurisés. Également, le maillage de voies douces devra assurer de multiples liaisons avec les lotissements existant au Nord, et le bourg. Quatre accès sont envisageables : via le chemin de Vignes, via la rue Léon Glaser à deux endroits et via l'axe longeant le canal antichar, joignant le boulevard Francis Vals.

Le nouveau quartier devra compter environ 310 logements et proposer un parc de logements variés entre collectifs, intermédiaires et individuels. Le programme tiendra compte d'un besoin de 55 logements locatifs sociaux. Deux opérations d'ensemble sont demandées, afin d'assurer la cohérence d'aménagement : au Nord du rond-point central et au centre, entre le rond-point et le canal anti-char. Respectivement, ces opérations programmeront 30 et 25 logements locatifs sociaux.

Les constructions à usage de commerces et d'artisanat peuvent être programmées, à condition qu'elles soient contenues au rez-de-chaussée d'une construction à usage principal d'habitat ou de bureaux.

La création de front bâti le long des voiries primaires, autour de constructions de type R+1 à R+2, sera prévue. Les bâtiments seront orientés de sorte que la plus longue façade soit parallèle à l'axe de la voie. Cette disposition est particulièrement importante le long du chemin des Vignes.

Enfin, l'espace disponible, à l'Ouest du chemin des Vignes, pourra accueillir une ou plusieurs activités non nuisantes, compatibles avec la proximité de l'habitat. L'orientation des bâtiments sera, également parallèle au chemin des Vignes.

## 3. 2. Le secteur « chemin du calvaire »

### 3. 2. a. Le site et son contexte réglementaire

Le secteur se dessine le long de la RD709, à l'entrée de ville, au Sud du cimetière. Situé au pied du relief des Corbières, le terrain répond d'une différence de niveau entre la partie Est, le long de la route, et la partie Ouest, constituant le point haut du secteur. La différence approche les 3 mètres de dénivelée.

La parcelle à l'Ouest, le long de la route, a accueilli des gravats de déconstructions des bâtiments de l'entreprise MELPOMEN, faisant l'objet d'une servitude, qui a été levée par arrêté préfectoral en date du 22 mars 2013 (annexé au PLU).

Par ailleurs, la RD709 impose un recul des constructions de 15m qui devra être respecté lors de l'urbanisation de la partie Est du terrain. Par ailleurs, le secteur est compris dans la zone d'influence par rapport au canal de La Robine.

Aussi, ce secteur est en zone d'aléa feu de forêt, au sein de laquelle l'autorisation de nouvelle construction est soumise à expertise, permettant de prouver que les mesures de lutte contre l'incendie sont, strictement, prises en compte.



### 3. 2. b. Le principe de maillage

#### Dispositions rédigées et cartographiées

L'unique point d'accès à la zone est et restera le chemin du Calvaire, depuis la RD709, au Nord du secteur. D'ailleurs, une gestion sécuriser de ce carrefour, au regard des flux générés par l'opération, devra être travaillée.

Une voie d'accès selon un axe Nord Sud connecté au chemin du Calvaire, sera prévu, afin de desservir à la fois les parties Ouest et Est de la zone. Cette voirie prévoit un espace de retournement au Sud, afin d'assurer une éventuelle jonction, à long terme, avec le secteur au Sud. En effet, l'urbanisation de ce secteur ne doit pas rendre impossible une poursuite future du maillage viarie vers le Sud.

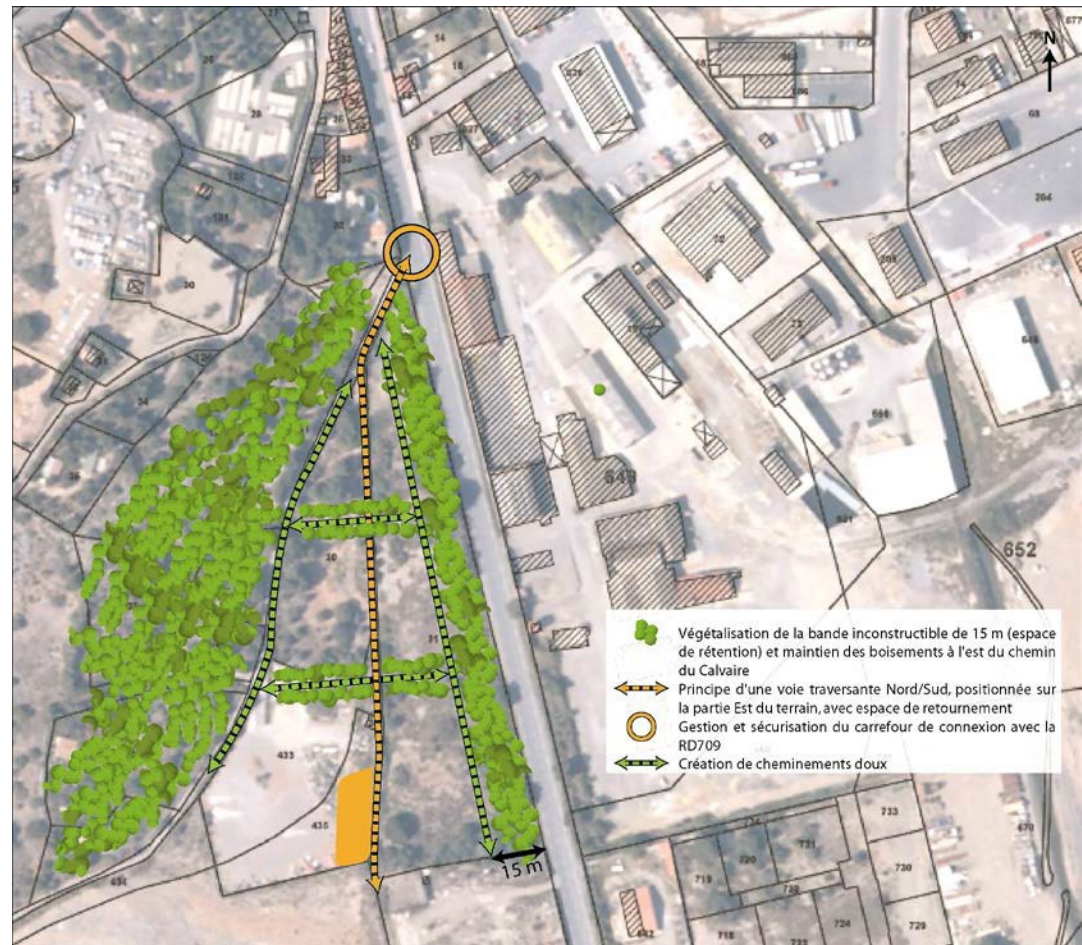
Le gabarit de cette voie est d'une emprise maximale de 12 mètres de large, distinguant une emprise roulante pour les voitures, et une consacrée aux modes doux. L'emprise « modes doux » dispose d'une emprise minimale de 4 mètres. Le maillage de cheminements doux prendra forme à travers :

- un aménagement du chemin du Calvaire ;
- la réalisation d'un espace modes doux dans la bande inconstructible des 15 mètres ;
- et via des axes Est-Ouest entre ces deux cheminements.

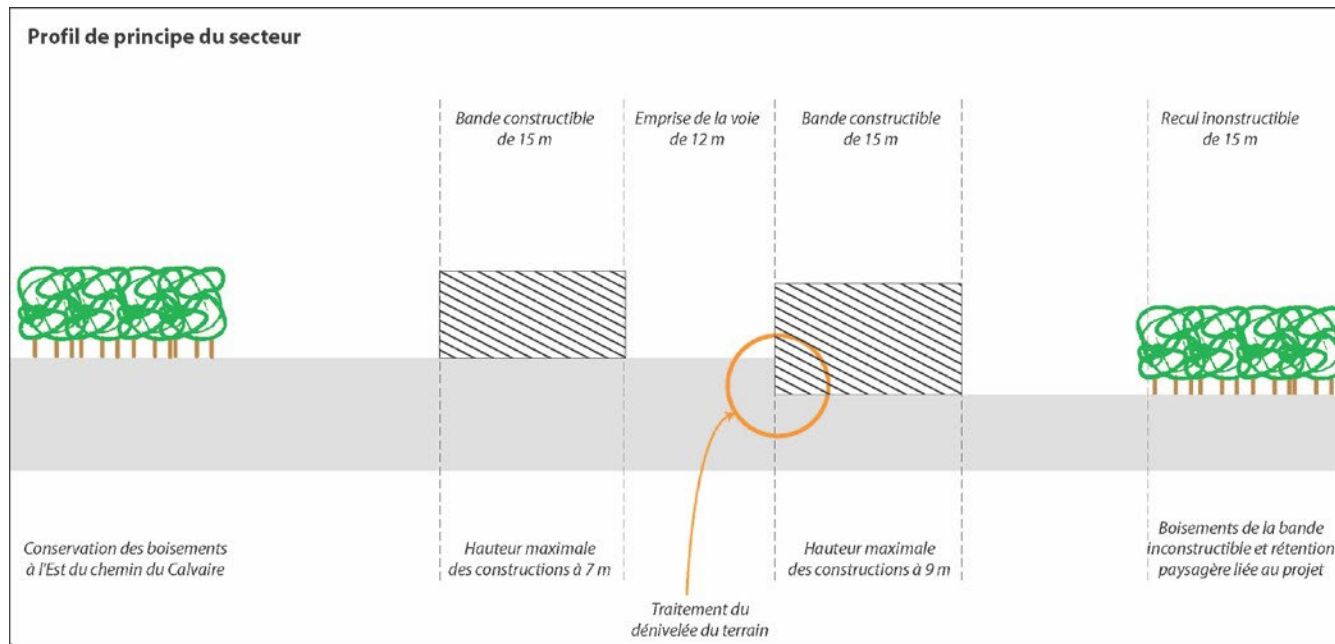
Ces cheminements sont d'une largeur minimale d'1.5 mètres.

Le maillage des voies tertiaires n'est pas réglementé.

La bande inconstructible des 15 mètres sera plantée d'arbres devant servir d'écran visuel et acoustique par rapport à la RD709. L'ensemble boisé à l'Ouest du chemin du Calvaire est conservé.







### **3.3. Le secteur « développement portuaire »**

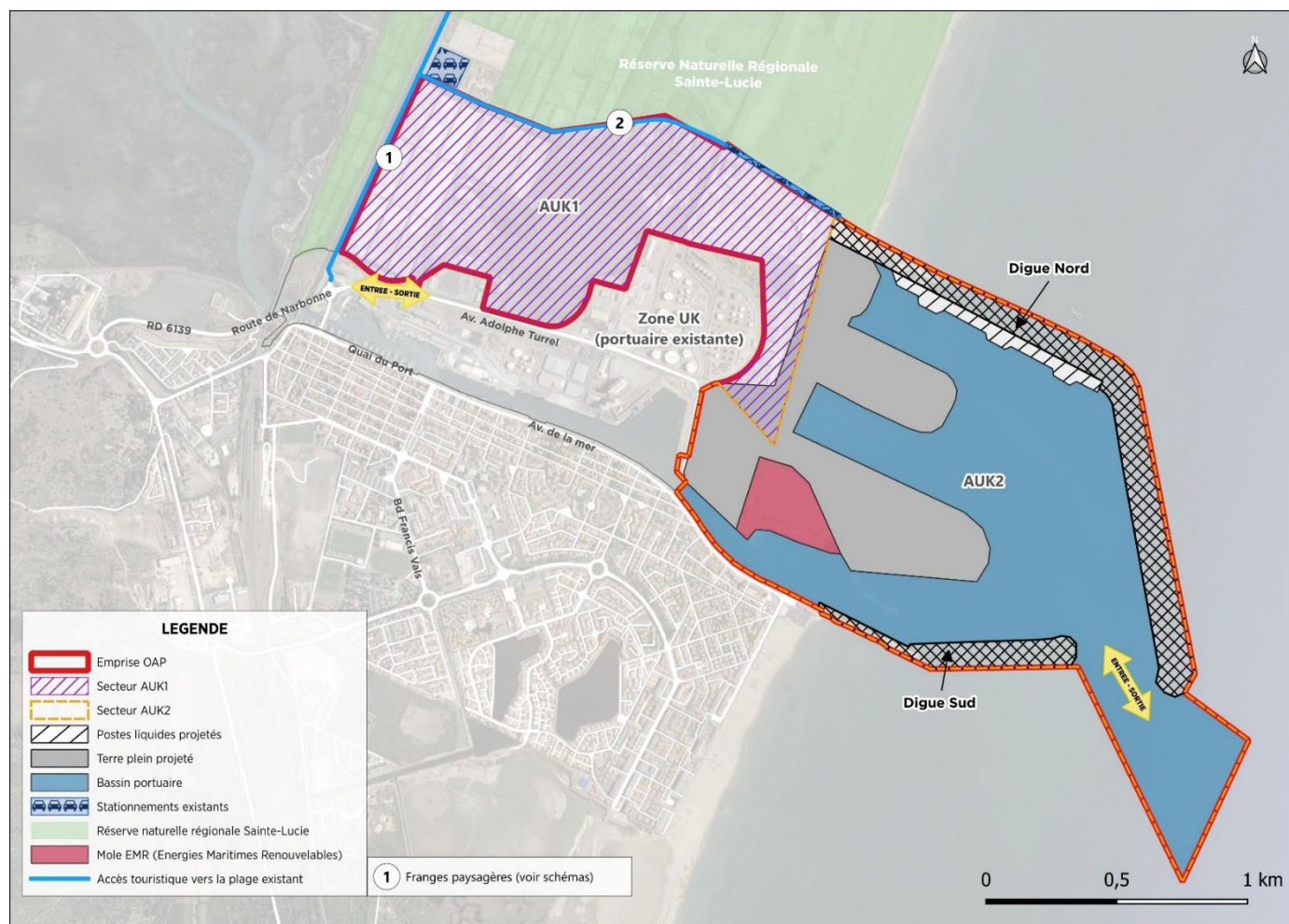
#### ***3.3.a. Le site et son contexte***

L'emprise de la présente OAP porte sur les secteurs AUK1 et AUK2 de la zone AUK correspondant à l'agrandissement du port et respectivement à la partie terrestre et à la partie maritime de la zone portuaire.

La zone portuaire de Port-La Nouvelle rayonne à l'échelle régionale et constitue un élément prépondérant du paysage économique et identitaire local. Ladite zone fait l'objet d'une réflexion particulière dans le cadre de son développement.

Cette réflexion prend notamment en compte le contexte réglementaire applicables aux secteurs AUK1 et AUK2 et notamment leur proximité avec la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie et le site classé des paysages du Canal du Midi.

### 3.3.b Les orientations

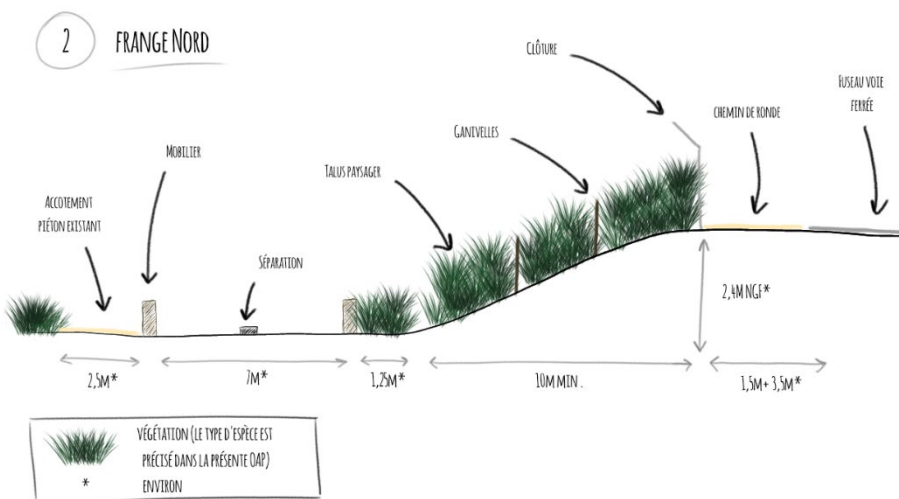


Les secteurs AUK1 et AUK2 ont été projetées afin d'affirmer le rayonnement portuaire.

Le développement portuaire s'inscrit dans ses limites administratives à proximité du site classé des paysages du Canal du Midi, de la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie ainsi que de la zone urbaine. Afin de préserver les enjeux paysagers existants tout en tenant compte des spécificités de la zone portuaire, il est fixé certaines prescriptions liées à l'intégration de la zone :

- Le traitement des franges Ouest et Nord (cf. schéma ci-après) ;
- Le choix des essences locales s'appuie sur les espèces préconisées au sein de la présente OAP ;
- Les matériaux clairs ou brillants sont à éviter au profit de teintes sombres et mates ne créant pas de points d'appels visuels dans les paysages
- L'encadrement de l'esthétique des installations photovoltaïques. Les panneaux doivent être prévus mats, anti-réfléchissant avec des cadres sombres et mats.

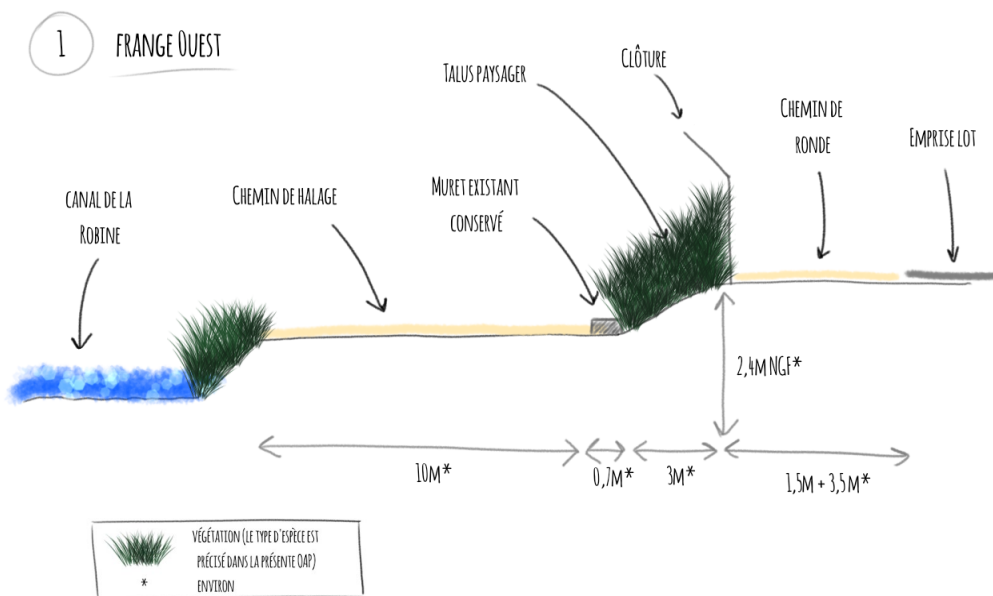
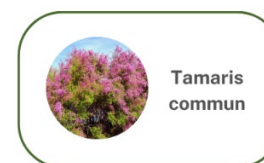
Les schémas ci-après (localisés sur le schéma principal de l'OAP par les numéros « 1 » et « 2 »), dresse les obligations en matière de traitement des franges :



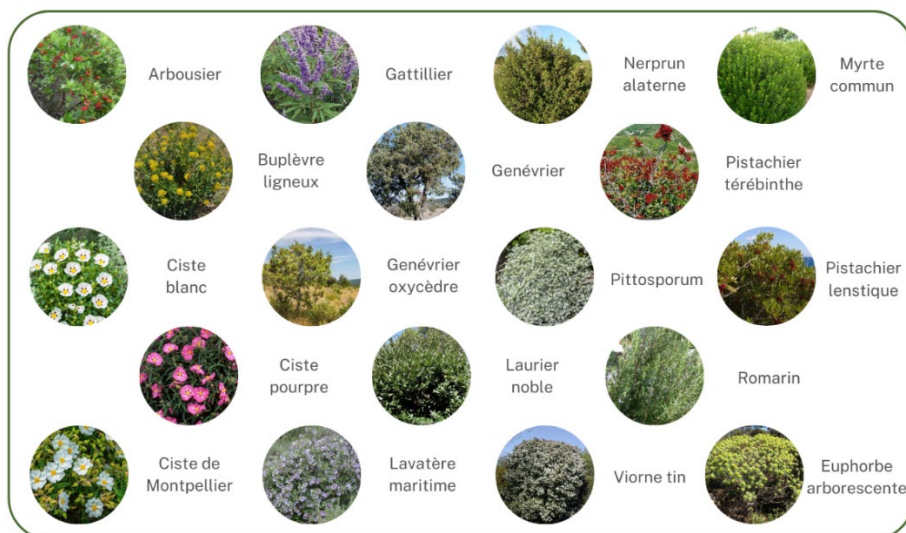
## Palette des essences végétales recommandées

### Strate arborée

La zone aura d'avantage vocation à accueillir des arbustes en raison de sa configuration. Toutefois, en cas de plantation d'arbre de hautes tiges il conviendra de s'orienter vers des espèces de type « tamaris commun ».



## Strate arbustive



Source : Cahier de gestion du site classé des paysages du Canal du Midi – Territoires & Paysages - Fabriques AP - DREAL Occitanie – 2019

## Espèces déconseillées

### Essences inadaptées aux paysages du site classé

- Thuyas
- Lauriers
- Photinia
- Palmiers
- Cyprès bleu
- Faux cyprès
- Aloes

### Espèces déconseillées en espaces publics car piquantes, allergisantes, toxiques....

- Chalef
- Cordylone
- Argousier
- Lin de Nouvelle-Zélande
- Laurier rose
- If
- Rhus

### Essences considérées comme envahissantes

- Ailante glanduleux
- Buddleja du père David
- Herbe de la pampa
- Erable negundo
- Févier d'Amérique
- Olivier de bohème
- Robinier faux acacia
- Yucca
- Agave d'Amérique
- Bambous
- Acanthe
- Canne de Provence
- Figuier de Barbarie
- Rhus

Source : Cahier de gestion du site classé des paysages du Canal du Midi – Territoires & Paysages - Fabriques AP - DREAL Occitanie – 2019

### 3.4. Le secteur de « l'ancien site du DPPLN »

#### 3.4.a. Localisation du secteur et périmètre de l'OAP

##### Secteur localisé à proximité :

- De la rue Guy Môquet à l'Ouest ;
- De la Rue Dupleix à l'Est ;
- De la Rue Mirabeau au Nord.

**Situé à proximité de la gare de Port-La Nouvelle, des équipements sportifs et de loisirs communaux, ainsi que du centre-ville.**

**Occupation du sol actuelle :** Selon les données du SCoT du Grand Narbonne relatives à l'occupation du sol, l'emprise de l'OAP est concernée par deux types d'occupation du sol :

- Principalement en « terrain vague et friches urbaines » ;
- Une partie mineure en « espaces associés au réseau routier ».

L'emprise de l'OAP s'inscrit au sein de l'ancien site du Dépôt Pétrolier de Port-La Nouvelle, ayant aujourd'hui cessé son activité. Il s'agissait d'une activité de stockage et de distribution de produits pétroliers, acheminés depuis la darse pétrolière et depuis un appontement maritime via deux pipelines. Ce dépôt était de la propriété de la société Dyneff et comptait la présence de 26 réservoirs, d'une capacité totale de 135 000 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures liquides inflammables.



L'illustration suivante présente les parcelles concernées par le projet:



### 3.4.b. Objectifs attendus

- Permettre la reconquête d'une friche industrielle au profit d'un projet de développement des énergies renouvelables et la dépollution adaptée du site ;
- Prévoir le respect de l'Environnement à travers la séquence « ERC » retenues dans le cadre de l'évaluation environnementale réalisée au titre de la procédure d'adaptation du PLU ;

- Garantir une insertion paysagère optimale lors de l'aménagement du secteur.

L'OAP compte un schéma d'aménagement présentant l'organisation spatiale de la zone, ainsi qu'un texte explicatif précisant les conditions d'aménagement de la zone. Les formes délimitées au sein du schéma ne préfigurent qu'une intention à retranscrire dans les projets d'aménagement. En effet, la présente OAP doit être respectée dans un rapport de compatibilité.

### 3.4.c. Les principes d'aménagement

- **La desserte du secteur**

La desserte du secteur sera assurée depuis la Rue Guy Môquet, via l'accès au secteur existant.

Le secteur d'études se situe à proximité de la Rue Duplex. Il s'agira de satisfaire aux besoins en stationnement à travers la réalisation de places de stationnement. Celles-ci seront destinées, de manière ponctuelle, à l'entretien du site, et de manière générale, à l'ensemble des usagers du secteur, comptant de nombreux points d'intérêts à proximité.

Également, afin de favoriser les mobilités douces et de définir des connexions claires pour les usagers, il devra être mis en place des aménagements piétons le long des voiries existantes et à créer, afin de permettre de relier le camping, le plateau sportif, la gare et la Mairie de Port-La Nouvelle.

Une piste d'accès interne pourra être aménagée afin d'accéder aux installations de production d'énergies renouvelables.

- **Aménagements envisagés et traitement paysager**

L'aménagement du secteur devra garantir un traitement paysager des interfaces en adaptant le traitement à l'environnement de proximité.

Il conviendra d'assurer ce traitement à travers la mise en place d'un linéaire de haie multistratale, entre 2 et 4 mètres de hauteur, sur toute la périphérie du secteur. Cette haie devra être composée d'essences adaptées au climat méditerranéen local.

La clôture existante pourra être conservée. Elle devra être mise en place à l'arrière de la haie. Afin de favoriser la perméabilité écologique, cette clôture devra permettre la circulation de la petite faune.

Afin de limiter ses impacts paysagers et d'assurer son insertion, le choix de la coloris devra être orientée sur du gris sombre (code couleur : RAL 7021, 7016 ou similaire).

Il devra en être de même pour les éventuelles constructions techniques relatives aux installations de production d'énergie renouvelable.

Un sujet arboré est présent au sein du secteur d'études. Celui-ci devra être conservé.

Afin de développer l'aspect pédagogique relatif au projet et de manière générale aux énergies renouvelables, auprès des promeneurs, il devra être installés des panneaux explicatifs à proximité.

- **Gestion des risques et des impacts sur l'Environnement**

L'aménagement du secteur devra tenir compte des différents risques (sols, feu de forêt, inondation, etc.) et des impacts potentiels du projet sur l'Environnement.



### 3.4.d. Schéma de l'OAP

La partie schématique de l'OAP ci-dessous n'a pas vocation à fixer les principes d'aménagement à la parcelle, le positionnement est donné à titre indicatif.

**GAXIEU**  
AU CŒUR DE VOS PROJETS



#### Légende

- Stationnement projeté
- Zone d'implantation des installations de production d'énergies renouvelables
- Sujet arboré à maintenir
- Aménagements piétons le long des voiries à réaliser
- Aménagements de voiries à réaliser
- Clôture existante ou à créer en retrait de la haie
- Piste d'accès interne à réaliser
- Haie multistrata composée d'essences méditerranéennes à mettre en place
- Entrée et sortie de la zone existantes
- 

#### Sources

Données : IGN

#### Echelle

0 75 150 m

