

Olivier HERAIL  
Domaine de Saint Crescent  
106 Av Gal Leclerc  
Face Pharmacie Liberté  
11100 NARBONNE  
[olivier.herail@club.fr](mailto:olivier.herail@club.fr)

Narbonne, le 6 avril 2025

à M le Maire de Narbonne  
à l'attention de M le Directeur de l'Urbanisme  
à l'attention de Mme la Directrice de la Voirie  
M le Commissaire Enqueteur de la révision du PLU

Objet : Concertation et enquête publique PLU : Emplacement réservé n° 26

(Largeur : 15 m Création Boulevard Domaine de Saint Crescent)

Monsieur le Maire,  
Monsieur de Directeur de l'Urbanisme,  
Madame la Directrice de la Voirie,  
Monsieur le Commissaire Enqueteur,

Notant, au projet de nouveau PLU, le maintien d'un emplacement réservé n° 26 sur ma propriété au Domaine de Saint Crescent, permettez moi de formuler quelques observations.

**La seule justification** de cet espace réservé 26 apparait, à la lecture du projet de PLU, comme étant **la desserte du nouveau quartier** défini comme l'OAP Cap de Pla. (Si d'autres justifications existaient, le PLU devrait le formuler, me semble t-il).

Or la desserte naturelle de ce nouveau quartier est bien évidemment la rocade RD 6009, d'autant **que la chaussée actuelle est assez large pour y tracer les voies nécessaires** à desservir le coté Nord, au niveau du chemin du Pech de l'Agnelle, voire c'est le meilleur endroit ou on pourrait localiser, pour le carrefour à venir, la voie d'accélération de 250m au voisinage du pont du chemin des Fours à Chaux, sur cette même rocade.

Car en effet je vois que l'« aménagement d'un carrefour d'accès à la rocade sud » fait l'objet d'un emplacement réservé 31 situé coté nord-est ce qui suppose une bretelle d'accélération située juste au pont existant. Sachant que le ruisseau des Tines est distant de 150 m de ce pont, il semble probable qu'un agrandissement du pont sur le ruisseau des Tines soit nécessaire, pour la seule voie d'accélération, car typiquement ces voies font environ 250 mètres de long. Je note aussi la présence de deux grands pylônes haute tension justement au pied du pont existant, qui seraient à déplacer dans le scénario de cet emplacement réservé 31. Et aussi un pylone au sud est du pont, en bordure de rocade, à 60 m du pont, là ou serait tracée la voie de décélération.

Prévoir ces deux voies, de décélération et d'accélération au niveau du chemin du Pech de l'Agnelle, seulement 340 m au nord ouest du pont existant, ne nécessiterait pas d'agrandir le pont sur le ruisseau des Tines pour ces voies, ni de déplacer les lignes à haute tension, et serait réalisable dès

maintenant et à moindre cout, sans même forcément attendre le passage de la RD 6009 à 2x2 voies, et offrirait de facto une desserte pratique à ce nouveau quartier.



Figure 1 : Desserte du futur quartier OAP2 Cap de Pla (noter les deux lignes et pylônes HT existants, au nord du pont)

De plus, comme à ce jour l'accès du chemin du Pech de l'Agnelle à cette rocade a été coupé, dès maintenant, le triangle formé dans ce quartier par les ruisseaux du Veyret et des Tines a pour seul accès le chemin du Pech de l'Agnelle par le gué existant sur le ruisseau des Tines : **Si demain les ruisseaux sont en eau, c'est un quartier de 36 habitations environ, qui sera coupé du monde et de tout secours**, dont 6 en zone inondable Ri3 au PPRI du Rec de Veyret. ( Voir en annexe l'analyse de probabilité, qui donne 1/2 par an de probabilité de voir cette coupure.)

Si demain un quartier nouveau de 700 logements voit le jour, la simple desserte de sécurité en cas d'inondation impose **soit un accès par la rocade, soit un pont sur le ruisseau des Tines**, qui semble d'ailleurs envisagé au vu du niveau de la voie actuelle longeant le SDIS. La solution la plus facilement et rapidement réalisable, et à moindre cout, n'étant sûrement pas un nouveau pont, mais l'accès à la RD 6009, ébauché ci-dessus, faisable sans même avoir à élargir l'emprise actuelle de cette RD 6009.

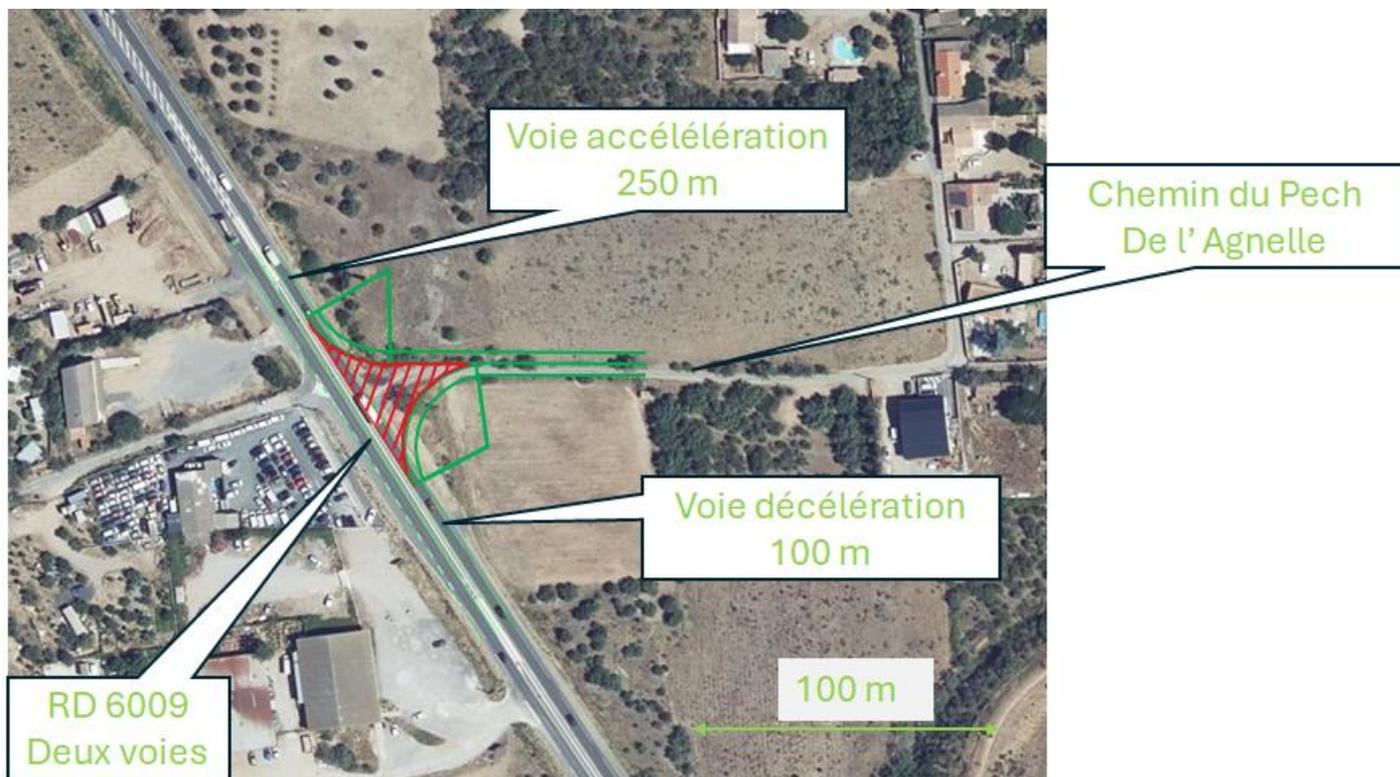


Figure 2 : Ebauche d'un accès à la RD 6009 coté nord ouest au niveau du Chemin du Pech de l' Agnelle. (Le rayon de virage figuré est ici généreux, de 30 mètres.)

L'intérêt d'une telle liaison avec la RD 6009, à très faible cout, pourrait être pris en considération. Le texte du PLU proposé, pièce C3, page 13 semble exclure un tel accès à la RD 6009 : « Aucun accès ne sera permis à partir de la route départementale, pour des raisons de flux et des problématiques de visibilité ». Puis je vous demander de bien **vouloir me transmettre le document technique qui permet d'étayer cette orientation**, pour en comprendre la motivation.

Cette option de desserte du futur quartier par la RD6009, peu couteuse, permet de mettre en question la seule justification apparente d'une nouvelle voie, de 300 m, beaucoup plus couteuse, en zone inondable, entre le pont SNCF du Chemin des Fours à Chaux et l'avenue Gal Leclerc.

Quand au développement de la circulation sous ce pont SNCF actuel sur le Veyret, aucune solution d'amélioration n'évitera **une situation à risque sous le pont lui-même, dès que le ruisseau du Veyret est en eau**, ce qui, d'après la modélisation des crues du Veyret des études actuelles du SMDA, survient avec une probabilité de au moins ½ chaque année. (Bien que cela n'ait pas été vu ces dernières années, ou soit passé inaperçu, cela a été vu deux fois en 2003, le 16 novembre et le 4 décembre, à des niveaux de l'ordre de ce que les études SMDA présentent comme Q2, c'est à dire de probabilité ½ par an. Voir en annexe.)



Figure 3 : Cliché du 16 novembre 2003 sous le pont SNCF : Le débit à cet instant peut être estimé à environ 15 m<sup>3</sup>/s, représentatif d'une crue de probabilité ½ par an dans le modèle apparaissant dans le Rapport AVP de 2021 commandé par le SMDA. (60 cm d'eau à une vitesse moyenne de 2.5 m/s). Par expérience, la montée en eau apparaît par des situations de pluies battantes ou la visibilité est très réduite, et la mise en eau est très rapide, avant même que quiconque ait le temps d'intervenir pour interrompre la circulation, d'où la dangerosité du phénomène en cet endroit.

Pour mémoire, les crues de probabilité plus faibles, même « en l'état aménagé », avec un barrage à Montredon et un barrage à Bagatelle, engendreraient plusieurs mètres d'eau en cet endroit, comme vu en 1994 lors du regrettable incident connu, qui avait généré environ 100 m<sup>3</sup>/s de débit de pointe au niveau de ce pont SNCF.

Créer une voie en rive gauche entre le pont SNCF et le pont de l' Avenue Gal Leclerc comme ébauché par cet espace réservé numéro 26 présenterait les difficultés suivantes :

1. Cela constituerait **une voie inondable de 300 m de long, en pleine ville**, car une mise hors d'eau serait contradictoire avec le PPRI, qui interdit tout remblai dans une zone inondable, ce qui d'ailleurs condamnerait le lit de débordement actuel. Le PPRI exige, pour des travaux d'infrastructure, qu'ils ne modifient pas le niveau de la crue de référence de plus de 5 cm : Il n'est pas du tout sur qu'une telle voie satisfasse ce critère, car elle engendrerait nécessairement au moins une rampe dans ce lit de débordement entre le pont SNCF et le pont de l' Avenue Gal Leclerc, pour descendre de 2 m environ du niveau de l'avenue Gal Leclerc à celui de la parcelle AV414. Une telle rampe à elle seule modifierait significativement l'écoulement en cas de crue dans tout le lit secondaire (zone Ri3 de la parcelle AV414.)
2. Sa construction en rive gauche **impliquerait la disparition d'un rare espace vert en ville**, situé entre le quartier rue du 143<sup>eme</sup> Régiment d'Infanterie et le ruisseau du Veyret : le plus proche espace vert public de promenade est le triangle boisé Boulevard de Maraussan, face à l'Espace de Liberté, à 400 m à vol d'oiseau, ou 770 mètres à pied, via la rue de la Douane.
3. Une telle voie n'est **pas même réalisable sur la parcelle AV414 au nom du respect des arbres et espaces boisés acté dans ce même projet de PLU, avec plusieurs grands arbres multi centenaires sur le tracé** : Deux énormes platanes visibles depuis l' Avenue Gal Leclerc, de circonférence 4.40 m et 5 m puis une allée de tilleuls, puis une allée de 7 platanes, de 43 m de long, sans parler des zones boisées qui seraient aussi sacrifiées. Voir en annexe le rappel des mesures de protection des arbres, et des zones boisées.



Figure 4 : Les deux plus gros platanes de l'emplacement réservé proposé font 4.40 m et 5 m de circonférence, et dans les 20 mètres de haut



Figure 5 : Vue depuis le Bd de Maraussan : Les deux platanes les plus gros sont ceux de gauche



Figure 6 : Plus à l'interieur de la parcelle, l'alignement de 7 platanes sur 43 m

4. Elle affecterait considérablement et amputerait de plus de 20% **un domaine ancien d'intérêt pour le Patrimoine, reconnu** par la Direction de l'Urbanisme elle-même. Voir en annexe quelques éléments.

5. Elle poserait **une difficulté hydraulique due à la sauvegarde nécessaire des sources alimentant le ruisseau juste en aval du pont SNCF**. Le niveau du ruisseau est en effet de 6m au pied du pont SNCF, et de 3.50m sous le pont de l' Avenue Gal Leclerc, et ce ruisseau est en eau en permanence, y compris lors des pires sècheresses ; donc il est alimenté depuis toujours par des sources ou d' anciens captages au voisinage du pont SNCF. On voit sur place que ces sources sont principalement en rive gauche, un metre au dessus du niveau de l' eau, ce qui n' est pas surprenant, sachant que des sources en rive gauche étaient autrefois captées et débouchaient au domaine de Saint Crescent
6. Elle serait contraire aux principes de la TRAME VERTE ET BLEUE. En effet :
- La continuité actuelle du lit du Veyret, vers l' amont, au-delà du pont SNCF, via le gué de l' antique voie des Corbieres puis au-delà vers Cap de Pla, offre un réel couloir de circulation à la faune sauvage, preuve la présence du chevreuil jusqu' à l' avenue Général Leclerc :



Figure 7 : Un chevreuil de passage Domaine de Saint Crescent le 19 mai 2023, à 30 m de l' Avenue Gal Leclerc, témoin du couloir de circulation de la faune que constitue le lit sec du ruisseau du Veyret jusqu' en ville

- De même, les ravages du ragondin au Domaine de Saint Crescent, et la présence de la faune du canal de la Robine jusqu' au pied du pont SNCF prouvent la circulation des espèces aquatiques depuis l' aval, jusqu'au pont SNCF.

Or : « LA TRAME VERTE ET BLEUE EST UN DES OUTILS MOBILISES POUR FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DES CORRIDORS ECOLOGIQUES ET LA PRESERVATION DES RESERVOIRS DE BIODIVERSITE.

Il s'agit de limiter l'artificialisation des milieux et la dégradation des espaces naturels favorables à la diversité floristique et faunistique.»

Je rappelle en annexe les dispositions présentes au PLU.

**Les alternatives suivantes sont de toute façon plus faciles à réaliser et bien moins chères :**

A. Sans développer la circulation en un lieu inondable :

- L'accès par la RD 6009 déjà mentionné, au niveau du chemin du Pech de l'Agnelle
- **Le prolongement de 120 mètres seulement du chemin du Pech de l'Agnelle** vers la rue de l'Artisanat, qui est hors de la zone inondable du PPRI :

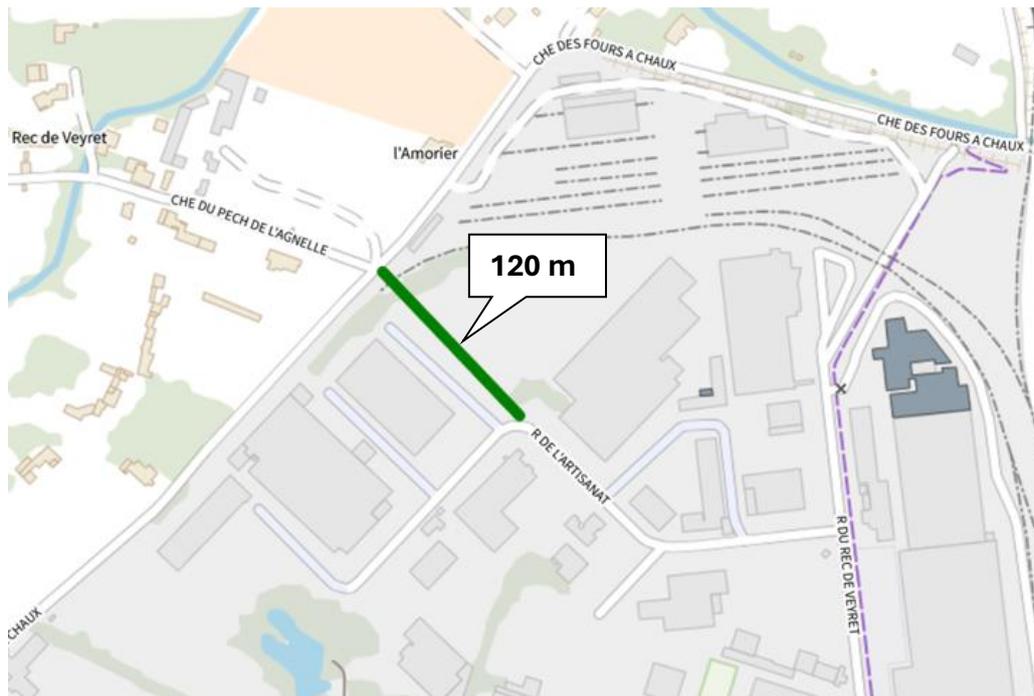


Figure 8 : La distance de 120m entre la rue de l' Artisanat et le carrefour des chemins des Fours à Chaux et du Pech de l' Agnelle suggère l' option d' y créer une liaison de 120 m

B. En développant malgré tout la circulation sous le pont SNCF inondable :

- La réalisation d' **une voie en rive droite du ruisseau du Veyret** et non en rive gauche, déjà existante sur 200 m, carrefour compris, le tout en zone Ri1 seulement, moins inondable qu'en rive gauche, car ce terrain a été remblayé dans les années 1960, sans arbre sur le tracé, sans le problème hydraulique des sources à protéger, et minimisant l' impact écologique TRAME VERTE :

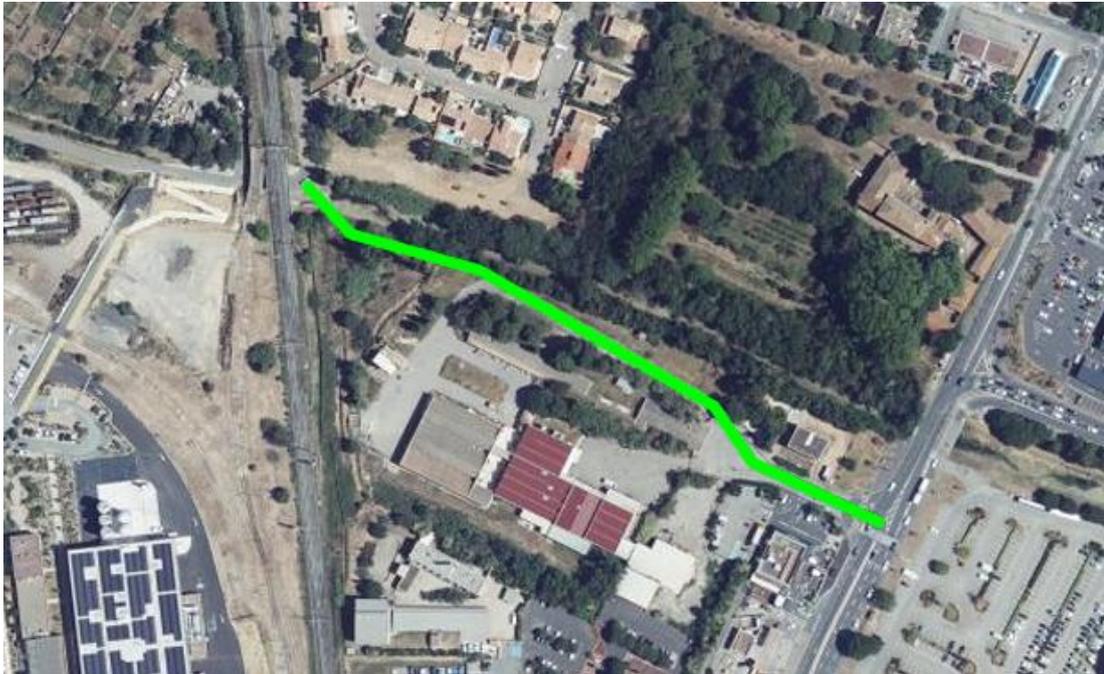


Figure 9 : Esquisse d' une solution en rive droite, **reprenant le carrefour existant, et les voies existantes de l' ancien abattoir municipal sur 200 m**, inondables Ri1 seulement, sans contraintes d'arbres ou d'environnement

- La suppression des sens uniques à voie unique rue de la Douane et Auguste Blanqui, réalisés il y a une dizaine d' années, en restaurant **les deux voies à double sens de ces deux rues**, qui étaient à deux voies depuis leur création. (Je rappelle que le lit lui-même du ruisseau du Veyret est un excellent candidat pour des pistes cyclables, comme les coulées vertes bien connues à Toulouse et ailleurs)
- Le transfert de la piste cyclable actuelle de la rue de la Douane, vers le lit même du ruisseau du Veyret, pour restaurer une rue de la Douane à double sens

Ces arguments posés, puis je proposer que la Ville passe en revue les plans de circulation actuels et futurs, dans la perspective d' un nouveau quartier, mais en prenant en compte le risque d' inondation des voies de circulation de chaque solution, les contraintes d' arbres et de sources, les couts engendrés.

Ceci devrait permettre de sélectionner et sécuriser dans le PLU la ou les options les plus adaptées.

Et je demande ici à la Ville, à nouveau, de bien vouloir se prononcer sur le maintien ou non au PLU de cet espace réservé n°26 sur ma parcelle AV 414, évitant de le maintenir sans justification solide, **car tout espace réservé sur cette parcelle compromettrait toute réflexion d' ensemble sur l' avenir du domaine.**

Restant à votre écoute pour tout détail, et dans l' attente de votre position, veuillez agréer, Monsieur le Maire, Monsieur le Directeur, Madame la Directrice, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l' expression de ma haute considération.

## Annexe et éléments justificatifs :

1. Historique : Cet espace réservé avait été initié dans les PLUs et POS précédents, depuis la création du lotissement adjacent dans les années 1970, dans la perspective de **créer un grand boulevard** de l'avenue Gal Leclerc vers l'Ouest, en prolongement de l'actuel Boulevard de Maraussan : **Ce projet est abandonné** depuis des décennies maintenant, notamment devant les impacts considérables d'un agrandissement du pont sous les voies ferrées desservant Perpignan et l'Espagne

Le pont actuel offrant un passage de 9 m de large, et 4.30 m de haut ne permet que de dessiner **deux voies de circulation**, et un passage piéton ou piste cyclable de moins de deux mètres de large. Le passage piéton surélevé actuel mesure 60 cm de haut et 1.34 m de large.

2. **Estimation du débit constaté le 16 novembre 2003 sous le pont SNCF** (Figure 3 ci-dessus)

A l'amont immédiat du pont, le trottoir visible à droite sur la photo, juste submergé, est haut de 50 cm et le passage est de 8 m de large. Interprétant les remous visibles comme le passage d'un régime torrentiel à un régime fluvial, sans grande différence de niveau. La vitesse moyenne serait donc proche de la vitesse critique  $(g \cdot h)^{1/2}$ , soit 2.2 m/s. Soit sur une section de  $8 \cdot 0.5 = 4$  m<sup>2</sup> un débit de 9 m<sup>3</sup>/s environ, du moins au moment où la photo a été prise, en phase de décrue.

Cet ordre de grandeur est confirmé par la formule de Manning Strickler, sachant que la pente du couloir sur les 400 m amont est légèrement inférieure à 1%, soit avec un rayon hydraulique de l'ordre de 0.7 m et un coefficient de 30, une vitesse moyenne de 2.4 m/s.

De plus, lors de cette crue, le niveau dans le barrage de Cap de Pla était un peu plus tôt de 70 cm sous le seuil en béton soit une hauteur amont de 3 m. Sachant que l'orifice a été dimensionné pour 17 m<sup>3</sup>/s avec une hauteur d'eau de 6 m, à mi hauteur, il débite théoriquement  $17 \cdot 0.707 = 12$  m<sup>3</sup>/s.

Tenant compte d'un débit probable du ruisseau des Tines, nous retiendrons un débit maximum de l'ordre de 18 m<sup>3</sup>/s, proche des 22 m<sup>3</sup>/s donnés comme de probabilité 1/2 par an dans le Rapport d'AVP de 2021, commandé par le SMDA, disponible auprès du SMDA, du moins d'après la modélisation prise.

3. **Estimation du risque lié aux crues, au pont SNCF:**

Ce même rapport AVP de 2021, donne les débits suivants au pont SNCF :

|                         | Etat actuel | Etat aménagé (projet) |
|-------------------------|-------------|-----------------------|
| Q2 (m <sup>3</sup> /s)  | 22          | 20 ?                  |
| Q5 (m <sup>3</sup> /s)  | 52          | 20 ?                  |
| Q10 (m <sup>3</sup> /s) | 76          | 20 ?                  |
| Q30 (m <sup>3</sup> /s) | 118         | 34                    |
| Q50 (m <sup>3</sup> /s) | 145         | 55                    |

( Je fais apparaitre avec un point d' interrogation les 20 m<sup>3</sup>/s de l' état aménagé, car le dispositif proposé laisse des pertuis de fuite aux retenues, qui laisseront passer un débit de fuite proche de l' existant)

La vitesse moyenne dans le couloir endigué de pente 1% dépend surtout du niveau de l' eau, par l' effet du rayon hydraulique dans la formule de Manning Strickler : Pour un mètre de rayon hydraulique, environ 3.5 m/s, pour un demi mètre, environ 2 m/s.

Sous le pont lui-même, le sol descend légèrement, puis le radier descend encore, sur quelques metres

Donc dès un débit de 22 m<sup>3</sup>/s, la hauteur d' eau est de l' ordre de 70 cm sur les 7.80 m de largeur mouillée, et la modélisation prise dans les modeles hydrologiques actuellement utilisés pour prévenir les crues, **donne ce niveau de l' ordre de 70 cm à une vitesse moyenne de 3 à 4m/s avec une probabilité de ½ par an**, en l' état actuel ou aménagé. Ce qui est bien sur dangereux.

Ceci est cohérent avec le cliché figure 4 plus haut et l' interprétation ci-dessus.

#### **La « crue centennale » :**

Le PPRI Veyret définit les cotes réglementaires de la « crue centennale » :

- 11.85 m en amont du pont SNCF, soit **50 cm au dessus du tablier**
- 9.643 m, 9.447 m, 9.402 m dans les trois casiers rive gauche entre le pont SNCF et le pont de l' Avenue Gal Leclerc, soit **plus de 2.40 m au dessus des berges, et 20cm au dessus du tablier du pont de l' Avenue Gal Leclerc**

#### **L' évènement regrettable de 1994 :**

Le niveau juste en amont du pont SNCF était d' environ 3.5 m d' eau au dessus de la voie de circulation, pour un débit maximum de l' ordre de 100 m<sup>3</sup>/s.

En comptant 4 m/s dans le cas de probabilité 1/5 par an, à 52 m<sup>3</sup>/s, l' épaisseur de la veine sous le pont serait de 1.5 mètres. Et pour Q10, à 76 m<sup>3</sup>/s, de 2.1 mètres.

On voit par là que, même dans l' état aménagé proposé, **la probabilité de 70 cm d' eau sous le pont est de ½ par an. Dans l' état actuel, plus de 1.5 m avec une probabilité de 1/5 par an, réduite à 1/50 dans l' état aménagé.**

(Bien entendu, ne faisant que me baser sur le rapport AVP disponible, ces chiffres seraient à préciser dans une évaluation plus documentée.)

#### **4. Estimation du risque au gué du Chemin du Pech de l' Agnelle sur le ruisseau des Tines**

Le rapport « AMENAGEMENT DU REC DE VEYRET- MAÎTRISE D'ŒUVRE ET PROCEDURES REGLEMENTAIRES Tranche ferme : faisabilité/conception » de la société BRLi du 28/6/2018, pour le SMDA, disponible auprès du SMDA, au tableau 4 page 38, et le rapport AVP précité, au

tableau 10, page 63, font apparaitre les données suivantes comme débit du ruisseau des Tines en son exutoire :

|                                    | Etat actuel | Etat aménagé (projet)<br>(avec le barrage proposé à Bagatelle) |
|------------------------------------|-------------|--|
| Q2 (m <sup>3</sup> /s)             | 12          | 10 ?   |
| Q5 (m <sup>3</sup> /s)             | 21          | 12 ?   |
| Q10 (m <sup>3</sup> /s)            | 28          | 15   |
| Q30 (m <sup>3</sup> /s)            | 38          | 16   |
| Q50 (m <sup>3</sup> /s)            | 45          |  |
| Q100 type PPRI (m <sup>3</sup> /s) | 64          | 19   |

( Je fais apparaitre avec un point d' interrogation les 10 et 12 m<sup>3</sup>/s de l' état aménagé, car le dispositif proposé laisse des pertuis de fuite aux retenues, qui laisseront passer un débit de fuite proche de l' existant inferieurs aux 15 m<sup>3</sup>/s de l' état aménagé Q10)

Supposant un lit de 6 m de large et un niveau de 80 cm, la vitesse moyenne serait de 2.6 m/s (formule de MS avec une pente de 1/100, k=30, Rh=0.8). Le débit serait de 12 m<sup>3</sup>/s, soit le débit Q2.

Ce flux passant sur un gué bétonné à profil carrossable de 6 m de large, à une telle vitesse, **le niveau d' eau serait déjà supérieur à 80 cm, avec donc une probabilité supérieure à ½ chaque année, même en l' état aménagé.**

Je rappelle que sans un accès à la rocade RD 6009, ni un pont entre la ZI et le chemin du Pech de l' Agnelle au niveau du SDIS, tout le triangle formé par la rocade et les ruisseaux des Tines et du Veyret est donc coupé du monde, dès que le ruisseau des Tines est en eau pour plus de 40 cm au gué actuel. ( Estimant, après renseignement, que les poids lourds des services de secours ne sont pas amphibie, c' est à dire pas construits pour noyer les axes des essieux.)

(Bien entendu, ne faisant que me baser sur des rapports disponibles, ces chiffres seraient à préciser dans une évaluation plus documentée.)

5. Rappelant que la totalité de l' espace réservé 26 d' un pont à l' autre est classé Ri3 au PPRI, voici un rappel des **dispositions du Règlement du PPRI** :

1. Au titre I, l' article II.2 relatif aux travaux d'infrastructure exige « de démontrer que les travaux n' **engendreront pas de modification de la ligne d' eau de plus de 5 cm** pour la crue de référence, et aussi qu' ils ne sont pas de nature à engendrer des érosions ou dégradations **par augmentation des champs de vitesse.** »

Or le dessin d' une voie en parcelle AV414 impliquerait nécessairement un remblai sur au moins 50 metres pour **constituer une rampe descendant de l' avenue, en plein lit de crue**, retenant mécaniquement l' écoulement de crue dans la parcelle AV414, qui

était, lors de l'évènement malheureux de 1994, près du pont de l'avenue Gal Leclerc, de plus de 1.50 m d'eau.

2. En zone RI3, l'article I interdit « tout aménagement du sol **nouveau susceptible de perturber l'écoulement ou d'aggraver le risque** » et l'article II impose que « toute occupation (nouvelle) en dehors du lit moyen ( tel que défini par l'analyse hydrogéomorphologique ) soit **à plus de 7 mètres de la crête des berges** (Cf Atlas hydrogéomorphologique) ».

Or la création d'une rampe dans la zone de débordement perturberait mécaniquement l'écoulement, augmentant les niveaux de crue.

## 6. Un lourd impact sur le Patrimoine :

Ce domaine de deux hectares présente un bâti ancien, maison et cave datant du début du XIX<sup>ème</sup> siècle, bâtis sur une ancienne tuilerie. Ecuries antérieures. Les abords étaient un parc d'agrément, un jardin nourricier, une mare à l'époque, maintenue en eau par des sources. Son intérêt au sens du Patrimoine de Narbonne a d'ailleurs été identifié sur place avec le Directeur de l'Urbanisme et l'architecte conseil mandaté par la Ville.

Amputer un tel ensemble de 20% de sa surface, de 2 des 5 platanes qui ombragent la façade Sud du bâtiment, de sa façade de 200 m sur le ruisseau, qui constitue sa clôture, serait difficilement cohérent avec la volonté de préserver le Patrimoine de la Ville de Narbonne.

7. **L'impossibilité d'un tel aménagement aux termes mêmes du PLU proposé**, car en effet, le « Règlement Ecrit » du PLU proposé énonce aux « Dispositions communes » :

Aux « prescriptions graphiques » :

La protection des arbres, et des alignements significatifs, des arbres remarquables, et des espaces boisés, revenant de manière récurrente

Aux « autres dispositions communes à toutes les zones », section « espaces libres » :

**« Les arbres existants doivent être maintenus** ou remplacés par des plantations équivalentes.

**Les arbres dont la circonférence du tronc mesurée à 1m50 du sol est supérieure à 80 cm, doivent être conservés** sauf pour des raisons phytosanitaires ou cas exceptionnel . »

Et aussi l'OAP thématique « Trame Verte et Bleue » :

stipule **la protection de la nature en ville**, du sol, la limitation de l'artificialisation des milieux et la dégradation des espaces naturels favorables à la diversité floristique et faunistique, la gestion économe de l'espace, le travail des lisières des espaces naturels ou semi-naturels avec les zones urbaines.

Rappelle les orientations du PADD :

ORIENTATION N°1 : Préserver et conforter les réseaux de biodiversités existants au sein de la trame verte, la mosaïque agricoles et la trame bleue.

**Maintenir les formations boisées** quand leur état phytosanitaire le permet. Préserver les lisières boisées

**La végétation existante devra être conservée** ainsi que le développement de nouveaux éléments au fil des nouveaux projets d'aménagements.

**Les éléments pouvant faire obstacle aux écoulements et à la bonne fonctionnalité des milieux aquatiques et humides (route, remblai, barrage, assèchement des zones humides, etc) devront être évités.**

Les espaces végétalisés dans le tissu urbain forment des corridors écologiques à conserver. Les entrées de ville peuvent servir de zone de refuge pour la faune notamment en proposant des réseaux de milieux favorables à la biodiversité et son développement.

ORIENTATION N°2 : Intensifier la trame verte et bleue dans des secteurs de biodiversité en devenir ou à requalifier en zone U et AU.

Les coulées vertes. **Les sols naturels peuvent représenter la priorité concernant l'emprise des surfaces non bâties.**

ORIENTATION N°3 : Valoriser le réseau Trame Verte et Bleue autour des axes de mobilités.

**« De fait, si un futur aménagement de voirie est réalisé, il devra maintenir au mieux les individus existants et éviter tout fractionnement des alignements »**

Or la parcelle AV414, le Domaine de Saint Crescent est **un îlot de verdure en ville, et l'aménagement proposé d'une voie de circulation en rive gauche n'est pas possible en respectant ces règles du PLU proposé :**

1. **Sur la moitié de l'espace réservé, la surface est boisée**, avec des sols naturels intacts depuis des siècles. Voir toute vue satellitaire de la parcelle.
2. **L'espace réservé proposé contient des dizaines d'arbres de plus de 80 cm de circonférence, dont au moins cinq platanes qu'il serait impensable de toucher :**
  - Dans les trente mètres de l'Avenue Gal Leclerc, se trouvent deux énormes platanes sur l'emprise de cet emplacement réservé, bien visibles depuis l'avenue, figures 4 et 5 ci-dessus. Le plus gros a une circonférence de 5m, pour une vingtaine de mètres de haut dans un ensemble de cinq platanes multiséculaires qui pourraient bien être les plus grands de Narbonne, et constituent l'environnement immédiat du bâtiment d'habitation et de sa terrasse à l'italienne.

- A cinquante metres de l'avenue, se trouve un alignement de tilleuls, perpendiculaire au ruisseau du Veyret, de bien plus de 80 cm de circonférence
- A cent quarante cinq metres de l'avenue, se trouve une allée ombragée par un alignement de 7 platanes fort anciens, de 43 metres de long, perpendiculaire au ruisseau du Veyret, dont trois arbres dans l'emplacement réservé, de circonférence 3.10 m, 2.10 m et 3.40 m