

PROPOSITION D'ÉTUDE DE LEVÉE  
DE L'AMENDEMENT DUPONT  
NARBONNE - SAINT VICTOR

Avril 2025



# SOMMAIRE :

## 1. PRÉAMBULE

## 2. SPÉCIFICITÉS LOCALES

2.1 LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

2.2 LE RÉSEAU VIAIRE

2.3 LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

2.4 ANALYSE DU SITE AU REGARD DES 5 CRITÈRES DE L'AMENDEMENT DUPONT

## 3. LE PROJET

3.1 LE CONTEXTE ET LES ENJEUX URBAIN

3.2 LE PLAN DE COMPOSITION

3.3 LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES

## 1. PRÉAMBULE

### QU'EST-CE QUE L'AMENDEMENT DUPONT?

Afin d'améliorer la qualité des entrées de villes aux abords des infrastructures routières majeures, un dispositif connu sous le nom d'« Amendement Dupont » institue, en dehors des espaces urbanisés des communes, une bande inconstructible de part et d'autre des grands axes routiers.

### LA DÉROGATION AU PRINCIPE DE CONSTRUCTIBILITÉ INTERDITE LE LONG DES GRANDS AXES ROUTIERS

Le dispositif prévoit que les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville peuvent déroger à cette règle d'inconstructibilité. Pour cela, elles doivent mener au préalable, dans leurs

documents d'urbanisme, une réflexion plurielle sur la prise en compte des risques et sur la valorisation urbaine, paysagère et architecturale du site dans l'aménagement.

L'objectif est d'obliger les communes à s'investir tout particulièrement dans l'aménagement de ces espaces sensibles en prise avec les infrastructures routières majeures. Cette réflexion doit se concrétiser au travers d'un projet cohérent, capable de concilier les enjeux de qualité de vie, de paysage, d'urbanisme durable avec les contraintes et spécificités des axes routiers structurants susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-6.

## LES TEXTES

Constructibilité interdite le long des grands axes routiers

Article L111-6 du Code de l'urbanisme

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

Article L111-7 du Code de l'urbanisme

« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.»

Article L111-8 du Code de l'urbanisme

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

L'autoroute A9 longe le Sud de Narbonne. Le périmètre du projet concerné est situé au Nord de l'entrée Sud de Narbonne au Sud de la ville.

Ce projet vise à engager une réflexion globale sur la requalification de cette entrée de ville, considérée comme un espace stratégique offrant une première impression de Narbonne. L'entrée sud représente un enjeu majeur à la fois en termes d'aménagement et de développement économique.

Les principaux objectifs de cette étude sont :

- Justifier la levée d'inconstructibilité du secteur de Saint Victor
- Orienter l'aménagement des abords de la A9 comme une véritable entrée de ville
- Proposer une image valorisante et dynamique de la commune de Narbonne



Illustration : Plan de Situation du Secteur d'Étude, échelle de la ville.

## 2. SPÉCIFICITÉS LOCALES

### 2.1 LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

Le terrain est situé à l'entrée sud de la ville de Narbonne. Entièrement visible depuis l'autoroute A9, il se trouve en deuxième ligne d'une artère entrante de la ville, l'avenue d'Espagne.

Sa visibilité depuis l'autoroute et sa très bonne accessibilité, tant depuis la ville que depuis l'extérieur, lui offrent des atouts majeurs pour assurer son succès.

Aujourd'hui, ce terrain, au-delà de ses propres limites, se veut être l'impulsion d'un nouveau quartier de Narbonne et vise à stimuler la requalification de son environnement proche. Il est donc fondamental de maîtriser spatialement, fonctionnellement et qualitativement ce lieu.

Actuellement, ce terrain est une friche agricole.

Ses limites sont les suivantes :

Au nord : une zone agricole inondable (Ri3), puis le quartier résidentiel de Maraussan.

À l'est : l'autoroute A9, qui surplombe le terrain d'une hauteur moyenne de 9 m.

Au sud : la voie de chemin de fer.

À l'ouest : le chemin de Saint-Crescent desservant une zone d'activité, le golf et le futur quartier.

L'accès au site se fait actuellement par le chemin de Saint-Crescent, qui permet une liaison directe avec l'avenue d'Espagne.

D'une superficie de 146 700 m<sup>2</sup>, ce terrain est actuellement situé en zone 1AUY. Il présente une légère déclivité naturelle du sud vers le nord. Un talus continu d'une hauteur moyenne de 9 m longe toute sa limite sud-est, en bordure de l'autoroute.

Enfin, parallèlement à l'autoroute et à environ 40 m de son axe, une ligne à haute tension longe le terrain, accompagnée de la présence de deux pylônes.



Illustration : Plan de Situation du Secteur d'Étude, échelle du site.

Les objectifs définis pour l'aménagement du quartier consistent à :

- Maîtriser l'avenir de ces terrains, pour garantir l'aménagement cohérent d'un des derniers secteurs non inondable de la commune à proximité directe de son centre.
- Créer un nouveau quartier, offrant une diversité des formes urbaines et une mixité d'usage
- Garantir l'intégration du secteur de projet dans la trame urbaine et viaire existante et projetée à l'échelle de la commune. Créer un réseau de voies hiérarchisées favorisant les cheminements doux connectés avec le centre de Narbonne
- Assurer l'insertion du projet dans son environnement
- Intégrer les contraintes et les enjeux du site et de son environnement proche
- Inscrire les aménagements et les constructions dans une démarche de développement durable.



Illustration : Réseaux Viaires.

## 2.2 LE RÉSEAU VIAIRE

Le réseau routier et autoroutier est bien développé sur le territoire avec :

- Deux autoroutes, l'A 9, axe de transit de la côte méditerranéenne, et l'A 61 qui constitue la composante Est de l'Autoroute des Deux Mers. Elle relie Narbonne (via une jonction sur l'A9) à Toulouse.
- Des routes départementales reliant Béziers, Carcassonne, Perpignan et facilitant les connexions entre les différentes centralités du territoire (D 6009, D 607, D6113);

A l'échelle de l'agglomération, en période normale, la circulation générale est plutôt fluide, et les principaux points noirs sont concentrés aux heures de pointe, sur une période courte (moins d'une heure) aux entrées de la ville de Narbonne.

A9

L'autoroute A9, dite La Languedocienne (entre la ville d'Orange et l'échangeur de l'A61 au niveau de Narbonne) et La Catalane (de l'A61 à la frontière espagnole), est une autoroute française qui commence par la bifurcation

de l'A7 à Orange en direction de Marseille (sens Nord-Sud), ou en direction de Lyon (sens Sud-Nord) via l'échangeur d'Orange sur la commune d'Orange. Elle se termine à la frontière espagnole, au raccordement avec l'autoroute espagnole AP-7, sur la commune du Perthus, dans les Pyrénées-Orientales. Elle fait partie des routes européennes E15 et E80.

Elle traverse les départements du Vaucluse (région Provence-Alpes-Côte d'Azur), du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales (région Occitanie). Cette autoroute dessert, entre autres, Perpignan (Pyrénées-Orientales), Narbonne (Aude), Béziers, Sète, Montpellier (Hérault), Nîmes (Gard) et Orange (Vaucluse).

### LA D 6009, ROCADE DE NARBONNE

Elle constitue un axe structurant du réseau routier. La rocade de Narbonne est un aménagement permettant de contourner la ville et de la traverser du sud au nord.

Dans l'Aude, la D 6009 traverse des communes telles que Fitou, Sigean, Port-la-Nouvelle et Narbonne.

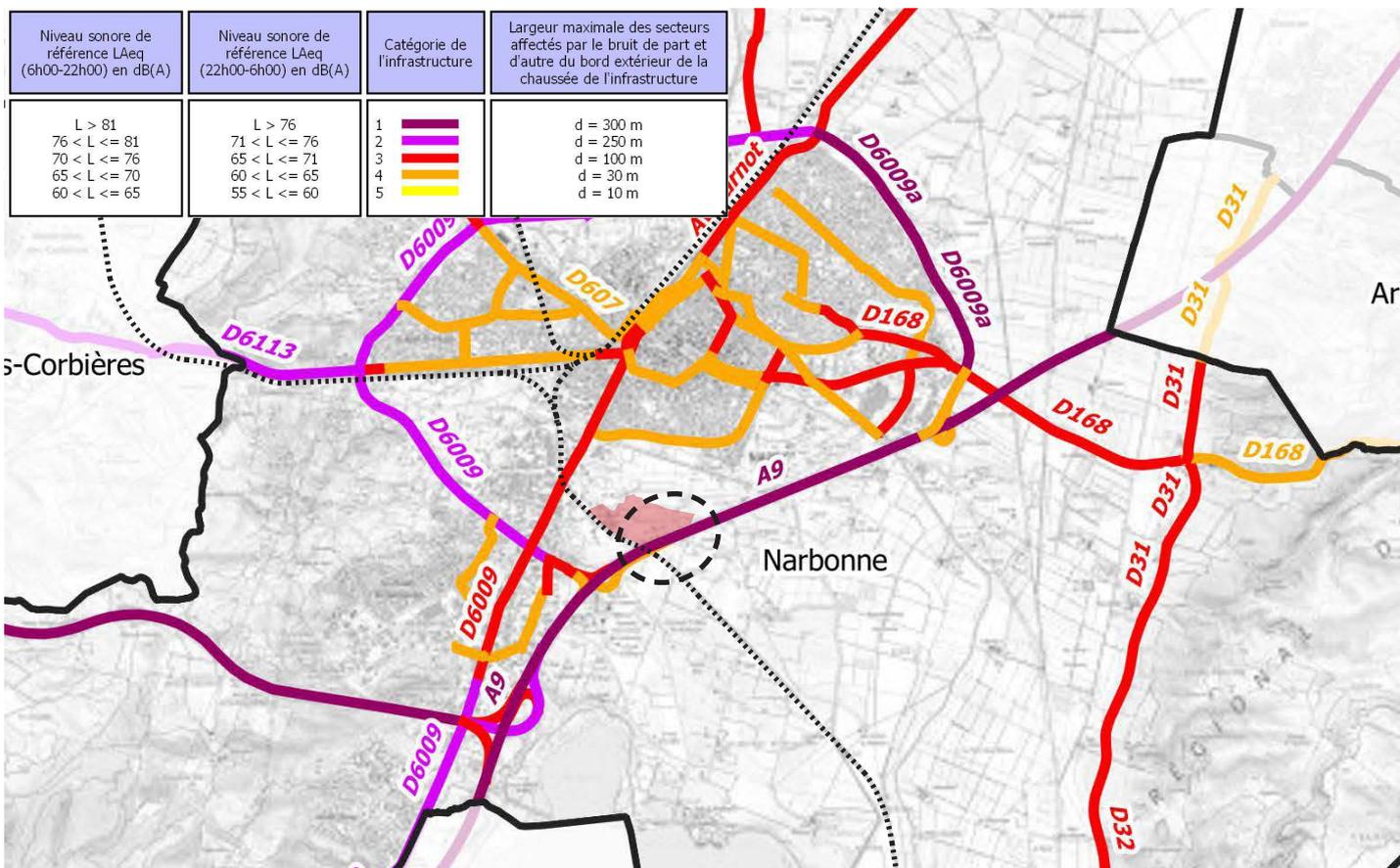


Illustration : Classement sonore des infrastructures routières.

## A61

L'autoroute A61, surnommée "autoroute des Deux Mers", est un axe routier majeur reliant Toulouse à Narbonne, où elle rejoint l'A9 en direction de Montpellier et de l'Espagne. D'une longueur d'environ 147 kilomètres, elle traverse les départements de la Haute-Garonne, du Tarn et de l'Aude.

Cette autoroute joue un rôle essentiel dans le trafic de transit entre l'Atlantique et la Méditerranée, reliant Bordeaux à Narbonne via Toulouse.

## CHEMIN DE FER

Narbonne est un important nœud ferroviaire du sud de la France, traversé par plusieurs lignes majeures.

La ligne de Narbonne à Port-Bou (frontière) longe le terrain du projet. Elle relie Narbonne à Portbou, en Espagne,

## L'AMBIANCE SONORE SUR LE SITE

Sur le site, l'ambiance sonore est inégale. Les secteurs les plus exposés au bruit sont ceux qui jouxtent l'A9 et le chemin de fer. Cependant, le projet est en contrebas par rapport à l'A9, ce qui atténue les nuisances.

Les dénivelés importants entre les voies classées bruyantes et les terrains du projet contribuent à modérer l'ambiance sonore du site.

L'un des enjeux de l'aménagement est donc de privilégier l'implantation des habitations dans les secteurs les moins exposés au bruit et de positionner les activités dans les zones les plus sensibles. Dans tous les cas, des mesures d'isolation acoustique, à la charge des constructeurs, devront être mises en œuvre lors de la construction des logements.

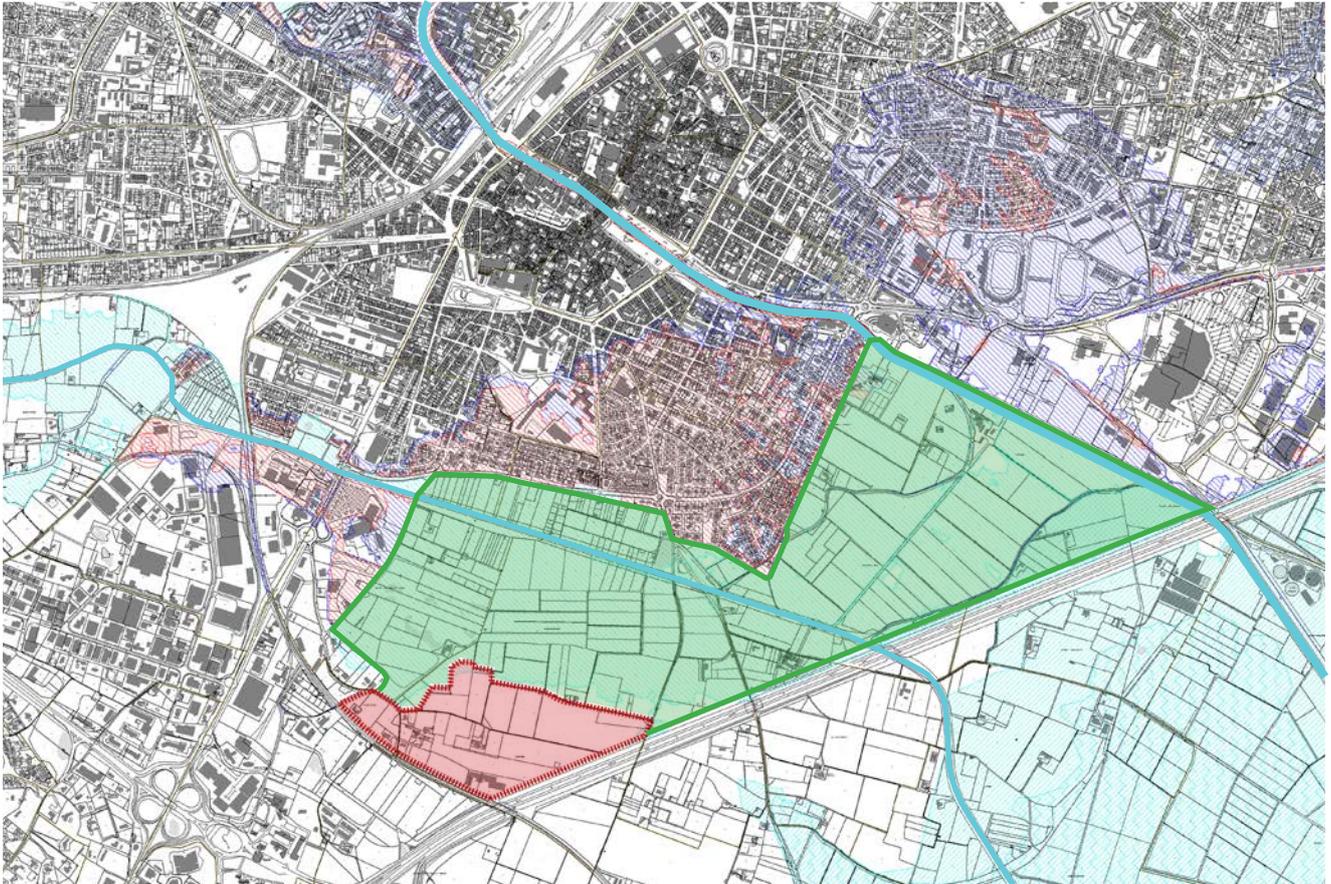


Illustration : Carte des principales caractéristiques paysagères de la zone d'étude restreinte.

## 2.3 LE PAYSAGE

### LE PAYSAGE À L'ECHELLE DE LA VILLE

Le terrain se situe à la limite sud du Grand Parc Sud de la ville de Narbonne, s'étendant de la plaine de la Robine à l'est jusqu'au golf à l'ouest. Cet espace naturel se trouve dans une zone inondable, traversée par le canal de la Robine et le ruisseau du Veyret.

Le Grand Parc est bordé au nord par le centre-ville et la ZAC de la Robine, à l'est par l'autoroute A9, à l'ouest par la zone d'activités et des équipements publics, et au sud par le terrain du projet.

Ce dernier constitue l'un des derniers terrains constructibles en zone AU et non inondable encore disponibles à proximité du centre-ville.



Illustration : Carte des principaux points de repère des environs de la zone d'étude.

## LES STRUCTURES PAYSAGÈRES DU SITE

Le périmètre d'étude couvre un vaste espace majoritairement en friche agricole, ponctué d'infrastructures d'activités, d'équipements et de domaines agricoles habités.

En limite du terrain, on trouve :

Au nord-est : la plaine agricole de La Robine.  
 Au nord : des potagers urbains et une zone en friche agricole.

Au nord-ouest: un golf ainsi qu'un équipement public accueillant une piscine.

Au sud : des infrastructures routières et ferroviaires, notamment l'autoroute A9 et la voie ferrée, qui délimitent le terrain.

Le site d'étude est principalement composé de vastes espaces de friches herbacées. La partie sud du terrain abrite un bâtiment dédié aux activités, tandis qu'à l'ouest, un tissu de maisons individuelles est présent. Au nord du site, un transformateur électrique ainsi

qu'un

bâtiment en friche, destiné à un projet de funérarium, sont également recensés.

Des poches arborées sont présentes près du tissu de maisons individuelles. Les filtres végétalisés sont peu nombreux sur le site. En effet, des haies et des espaces arborés sont en train de se développer en limite nord-ouest, à l'extérieur du terrain.

Le talus qui longe l'autoroute de sortie présente quant à lui une déclivité importante, et une diversité de plantation faible.

Les vues depuis l'A9 et depuis le site vers le centre-ville et la cathédrale sont alors ininterrompues, en raison du faible masque végétal et de la différence de niveaux avec l'A9.



Illustration : Carte de repérage des points de vue depuis la A 9.

## LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES DEPUIS LA A9

L'analyse des séquences visuelles depuis l'axe de circulation de l'autoroute A9 permet d'évaluer l'interaction entre celle-ci et le site d'étude, ainsi que d'identifier les structures paysagères en présence.

Le site d'étude est visible depuis l'A9 en raison de son positionnement en contrebas par rapport à l'autoroute, qui le surplombe. De plus, bien qu'un talus soit présent, sa végétation reste clairsemée, ce qui renforce la perception du site depuis l'axe autoroutier.



## 2.4 ANALYSE DU SITE AU REGARD DES 5 CRITÈRES DE L'AMENDEMENT DUPONT

### A. NUISANCES

Les nuisances sonores proviennent principalement de l'A9 et du chemin de fer qui bordent le site. L'A9 est classée comme une voie de catégorie 1, avec une largeur d'impact de 300 mètres de part et d'autre de l'infrastructure.

### B. SÉCURITÉ

Cet axe routier est propice aux grandes vitesses, car il s'agit d'une voie à 3x3 voies avec une séparation centrale. L'A9 surplombe son environnement, ce qui la rend inaccessible aux piétons. Cependant, des passages existent sous l'A9.

### C.D. QUALITÉ ARCHITECTURALE ET URBAINE

Le long de l'A9, on trouve les deux entrées de la ville de Narbonne, ainsi que des zones d'activité comme le quartier de la Bonne Source et Croix Sud, ainsi qu'un quartier mixte, Saint-Germain. Entre ces zones se trouvent de vastes terrains agricoles, où se situe notre site. Des espaces tampon naturels séparent l'A9 de l'occupation humaine et de la présence d'activité. Les bâtiments qui bordent les entrées de ville sont cachés derrière des masques végétaux.

### E. QUALITÉ PAYSAGÈRE

Les abords de l'A9 sont très végétalisés aux entrées de la ville et les zones d'activité, afin de camoufler ces secteurs. En revanche, sur le terrain d'étude, les abords de l'A9 sont en pente et peu végétalisés, ce qui permet de dégager des vues sur le site, ainsi que sur le centre historique de Narbonne, sa cathédrale et la tour de l'église Saint-Paul.



## 3. LE PROJET

### 3.1 LE CONTEXTE ET LES ENJEUX URBAIN

#### Un positionnement stratégique

Le terrain d'assiette du projet est au cœur d'un contexte géostratégique.

Il bénéficie d'une localisation privilégiée, bordée par des infrastructures majeures qui renforcent son attractivité et son rôle de vitrine pour le territoire :

- L'autoroute A9, axe structurant essentiel;
- La voie ferrée, reliant le territoire à l'Espagne.

Au nord, le site est bordé par une zone agricole inondable qui constitue une ceinture naturelle au sud du centre-ville.

#### Une réponse aux attentes urbaines et économiques

S'appuyant sur le contexte géopolitique existant, le projet vise à renforcer et structurer le territoire actuel de manière cohérente. Il viendra compléter l'offre économique environnante par un développement tertiaire adapté.

Par ailleurs, il permettra à la commune de diversifier son offre résidentielle en proposant une gamme variée de logements adaptés aux différentes typologies et sociologies. Sa proximité avec le centre-ville et les pôles économiques majeurs favorisera une mixité fonctionnelle harmonieuse.

Dans un cadre paysager privilégié, le projet encouragera un mode de vie plus fluide, durable et respectueux de l'environnement. La gestion soignée des séquences et des rythmes visuels depuis l'autoroute A9 contribuera à ancrer le quartier dans son environnement et à révéler les continuités paysagères du territoire.

#### Une démarche durable de l'urbanisme

Le projet se conçoit dans la compréhension et le respect des grands enjeux.

Tout d'abord, il s'impose une première couche d'exigence en s'appuyant sur la compréhension des grandes ambitions définies par l'étude environnementale du secteur.

Il favorisera les évitements, l'émergence de corridors écologiques, de trames vertes connectées au paysage.

Le respect de la topographie originelle valorisera le bilan carbone de l'opération et la prise en compte des paysages.

Les coutures urbaines mailleront avec justesse le territoire à ses axes d'habitat et d'économie.

Les tampons végétaux, vecteurs d'une maîtrise visuelle des paysages depuis les grands axes, organiseront des séquences qui racontent la vie d'un territoire maîtrisé.

## SCOT de la Narbonnaise - Document d'Orientation et d'Objectifs

**Le pôle majeur de développement économique du Narbonnais a vocation à poursuivre le développement des activités économiques à la fois dans le tissu urbain et dans les espaces d'activités économiques périphériques.**

Son rayonnement et son rôle moteur impliquent le développement d'une offre à la fois immobilière et foncière qui puisse répondre aux besoins d'accueil et de parcours d'entreprises associées aux différentes filières du territoire.

Le pôle a également vocation à accueillir des équipements de formation, recherche et innovation en lien avec ces filières. La poursuite de l'aménagement du Parc Méditerranéen de l'Innovation dans l'objectif de fournir un espace de qualité favorisant les synergies autour de l'innovation constitue le fer de lance et la vitrine de cette politique.

L'amélioration de la qualité des zones périphériques doit également être recherchée pour offrir des lieux de travail adaptés aux nouveaux besoins. Elle impose une approche globale de qualification et le cas échéant de réorganisation, intégrant :

- L'amélioration des mobilités, particulièrement des cheminements doux en lien avec les stations de transports collectifs et parkings
- L'amélioration du fonctionnement environnemental (désimperméabilisation, maîtrise des nuisances, performance énergétique des bâtiments, nature en ville...)
- La qualité de l'insertion paysagère
- L'optimisation du foncier pour dégager de nouvelles réceptivités.

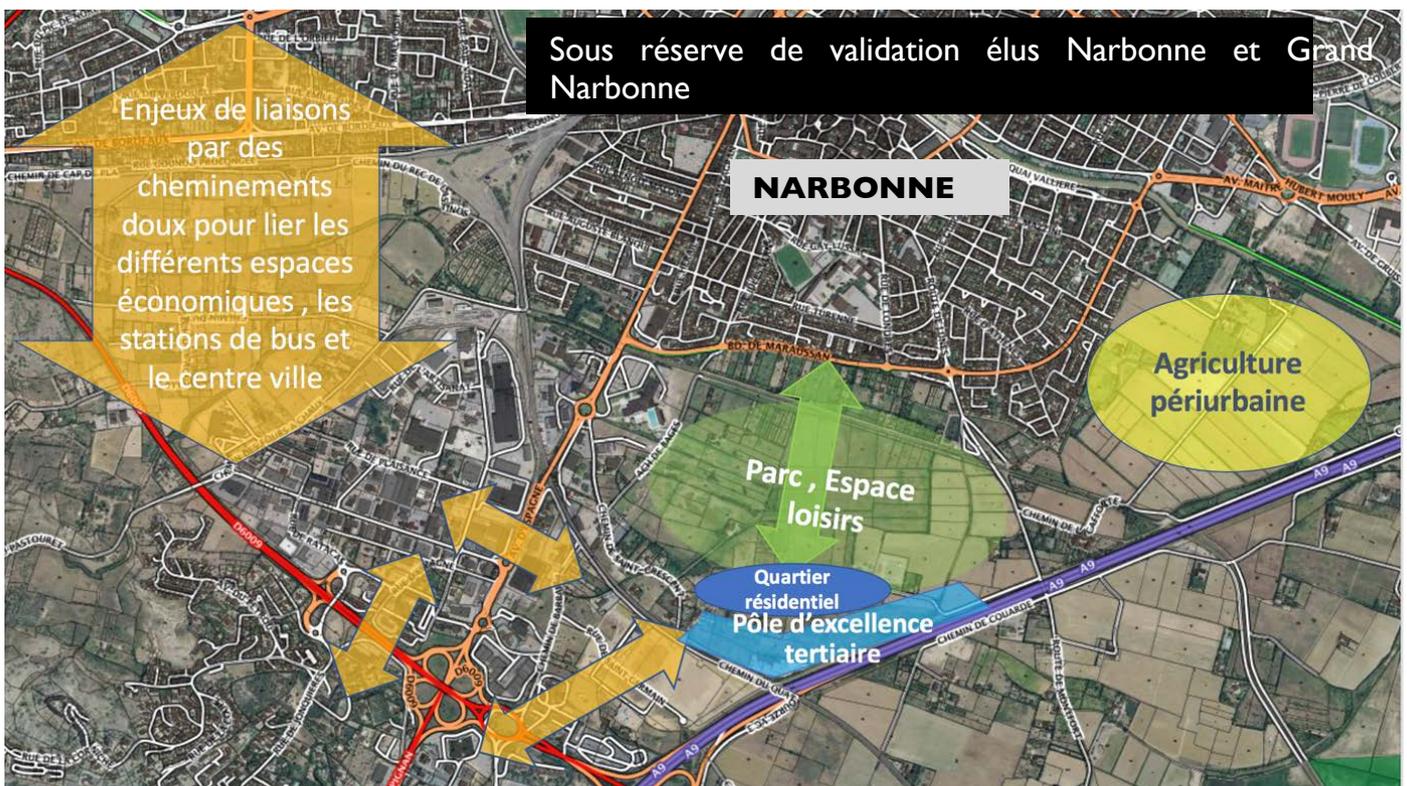
Le développement d'une offre pour du tertiaire productif et serviciel dans le tissu urbain est également une priorité que les documents d'urbanisme devront prendre en compte.

Le changement d'usage de bâtiments ou la démolition/reconstruction de bâtiments obsolètes difficilement aménageables peuvent constituer des opportunités que les documents d'urbanisme doivent accompagner.

La proximité aux services donc au centre-ville est un atout essentiel pour l'émergence de nouveaux espaces d'activités de type tiers-lieux ou coworking que le PLU doit favoriser.

L'aménagement du secteur Saint-Victor, espace d'interface sud-ouest entre l'entrée du centre-ville de Narbonne et les espaces d'activité périphérique est stratégique pour le territoire et doit permettre de répondre aux objectifs de qualification, d'organisation des liaisons et de rayonnement pour ce secteur vitrine.

L'aménagement d'un parc urbain structuré autour d'un mail reliant les espaces urbains vers le centre ville et un petit quartier nouveau associé à un pôle d'excellence tertiaire permettra de faire effet levier sur l'amélioration de l'organisation des interfaces entre espaces d'activités périphériques et constituer un point d'appui à une dynamique de requalification. (La continuité au sens de la loi littoral est fournie par l'urbanisation en cours de l'ensemble du secteur sud est)



## OAP : SAINT GERMAIN – SAINT VICTOR

### Situation et description de l'OAP

Le secteur de Saint-Germain - Saint-Victor est situé à l'est du tissu urbain de Narbonne en frange de la zone urbaine. Il est entouré de surfaces artificialisées avec à l'ouest la zone économique de Plaisance, au sud la zone d'activités de Croix-Sud, au nord des espaces agricoles et le quartier de Maraussan et à l'est l'autoroute A61.

Il est occupé par des friches, des terres cultivées (fourrages, vignes) sans valeur agronomique et est partiellement urbanisé.

Ce secteur sans réel relief, est en limite avec des espaces à forte valeur paysagère comme le site inscrit du canal du midi, les espaces naturels sensibles de l'ancien étang du Cercle et Labrador dont l'autoroute marque la limite. Le site est d'ores et déjà desservi par de nombreuses infrastructures : le chemin du Quatorze, la route de Montfort ou encore le chemin de Bages.

### Objectifs d'aménagement

L'aménagement du secteur « Saint-Germain - Saint-Victor », espace d'interface sud-ouest entre l'entrée du centre-ville de Narbonne et les espaces d'activités périphériques est stratégique pour le territoire narbonnais et intercommunal. Il doit permettre de répondre aux objectifs économiques (qualification, organisation...) et urbains sur ce secteur en vitrine. De plus, la proximité aux services donc au centre-ville est un atout essentiel pour l'émergence d'une mixité fonctionnelle ainsi que pour la programmation de logements.

### Qualité de l'insertion architecturale, urbaine, environnementale et paysagère

#### Une composition architecturale mixte structurant les façades urbaines et la vitrine de la commune

Saint-Germain constitue l'entrée de ville sud par l'autoroute, quant à Saint-Victor, sa transversalité lui confère une façade intérieure (le long de l'avenue d'Espagne) et une façade extérieure (le long de l'autoroute). Il s'agira ainsi de réaliser des aménagements qualitatifs et mixtes répartis sur trois secteurs répondant à des principes programmatiques différents pour concourir à la valorisation de ce secteur constituant une vitrine de la ville.

L'OAP de ce secteur permettra de créer une opération d'ensemble, de manière à réaliser un plan de composition cohérent et équilibré.

Une façade autoroutière structurée par un secteur économique/technologique

Il s'agira de prendre en compte les nuisances sonores liées à l'autoroute en ne permettant pas l'implantation d'habitat mais en permettant du bâti à vocation économique. Il servira de vitrine sur l'autoroute. Ces constructions seront réalisées en R+3 maximum.

Une façade urbaine accompagnée d'aménagements paysagers et d'une programmation mixte

Le long de l'avenue d'Espagne, allant jusqu'au faubourg, accueillera des typologies mixtes de logements collectifs en R+3 maximum et avec des rez-de-chaussée commerçants. L'objectif est de requalifier cette entrée de ville anciennement utilisée par le site Egretier aujourd'hui en friche et de permettre l'implantation d'un équipement public au nord du site en connexion directe avec le tissu urbain existant.

Un traitement qualitatif de l'interface entre espaces urbains et espaces naturels basé sur les principes suivants devra être recherché :

- Une bande tampon le long de l'avenue d'Espagne pour permettre un aménagement végétal en accompagnement de voirie et un recul paysager le long du chemin du Quatorze. Ces bandes naturelles de recul seront nécessaires à la prise en compte de l'exposition aux bruits mais aussi pour permettre l'usage des mobilités douces. Elles permettront également de mettre à distance la voie ferrée ;
- Un espace de transition végétale sera à constituer au nord à la lisière entre les espaces urbains et les espaces agro-naturels. Il permettra d'épaissir la frange urbaine et de mettre en valeur ce point de contact avec l'activité agricole et la forêt nourricière ;
- Des porosités paysagères entre les entités urbaines pour matérialiser des limites de séparation nette sous forme de coupures végétales marquées, entre les différents principes programmatiques. Ces porosités feront également office de continuité du nord au sud.

Ces aménagements paysagers permettront également de conforter les vues sur la cathédrale Saint-Just et de permettre une meilleure régulation thermique des bâtiments : sas d'entrée, balcons, loggias, vérandas, jardins plantés. Ils favoriseront ainsi une climatisation passive.

Le positionnement des constructions veillera à travailler le confort climatique par plusieurs aspects :

- Dimensionner les ouvertures pour apporter un éclairage naturel et des vues les plus intéressantes ;
- Optimiser et valoriser les ombres portées ;
- Privilégier la ventilation traversante...



## OAP : SAINT GERMAIN – SAINT VICTOR

### Un coeur intimiste résidentiel

Le coeur de projet, de part et d'autre du chemin du Quatorze, sera destiné aux logements. Ces opérations seront mises à distance des nuisances sonores des infrastructures et bénéficieront de cônes de visibilité sur la cathédrale Saint-Just. Au sud du chemin du Quatorze, il s'agira de s'appuyer sur des formes urbaines environnantes existantes en proposant une volumétrie similaire, les logements seront collectifs et en R+3.

Au nord du chemin du Quatorze, les typologies bâties seront moins denses, sous la forme de logements intermédiaires et individuels groupés pour respecter les covisibilités sur la cathédrale. La hauteur maximale sera en R+1+Attique.

L'implantation des constructions privilégiera la conception de logements traversants (pour maximiser les apports solaires (chaleur et luminosité)). L'objectif principal est d'obtenir le confort le plus naturel possible dans les bâtiments en utilisant les moyens architecturaux et les énergies renouvelables disponibles.

Les zones humides potentielles et avérées identifiées dans l'OAP et/ou au règlement graphique devront être préservées. Les aménagements réalisés dans le cadre de l'OAP ne devront pas porter atteinte à celle-ci.

### Desserte des terrains par les voies et les réseaux

Les constructions seront desservies par des voiries internes notamment depuis l'avenue d'Espagne et le chemin de Quatorze (y compris pour les livraisons des pieds d'immeuble).

Le secteur de Saint Victor ne dispose aujourd'hui que d'une seule voie d'accès. Lors de son aménagement, une liaison routière rejoignant la route de Lunes devra être réalisée afin de constituer un bouclage routier rendant la desserte du secteur fonctionnelle.

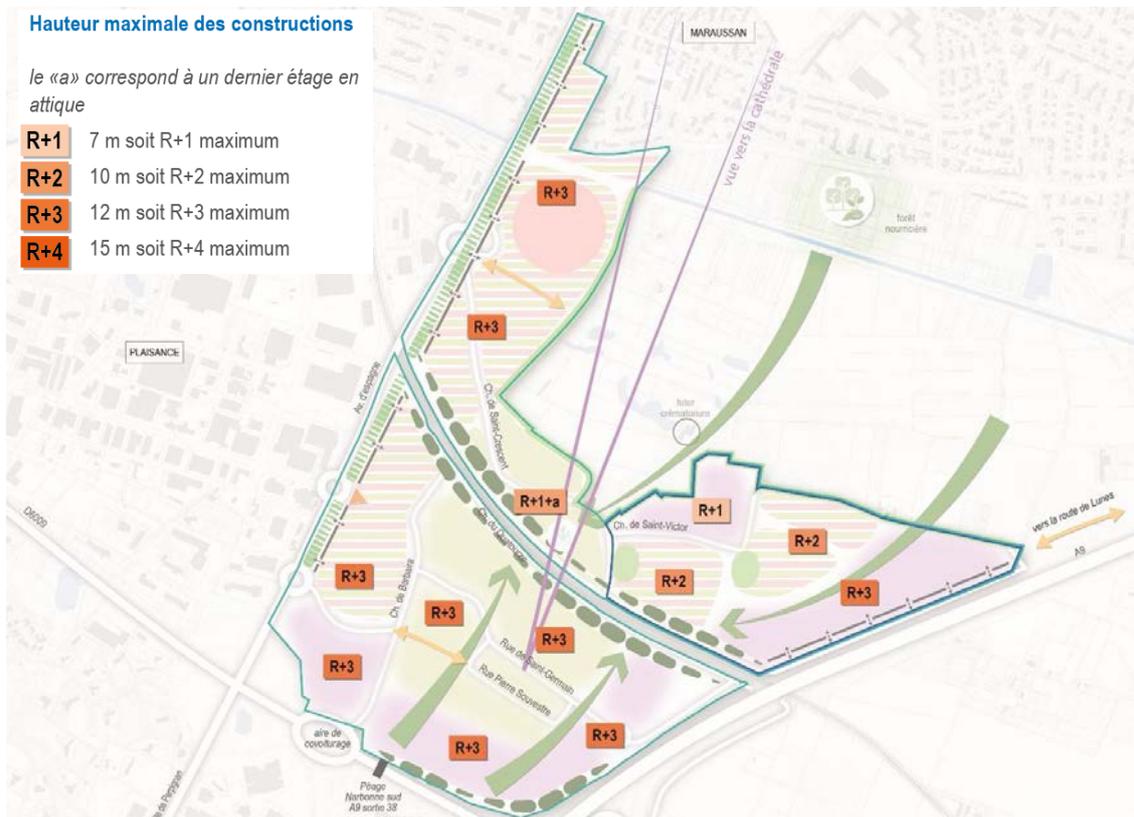
Les constructions du futur quartier seront desservies par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales ; adduction en eau potable, en énergie électrique et de communication) auxquelles elles devront être raccordées.

## ECHEANCIER ET PROGRAMMATION

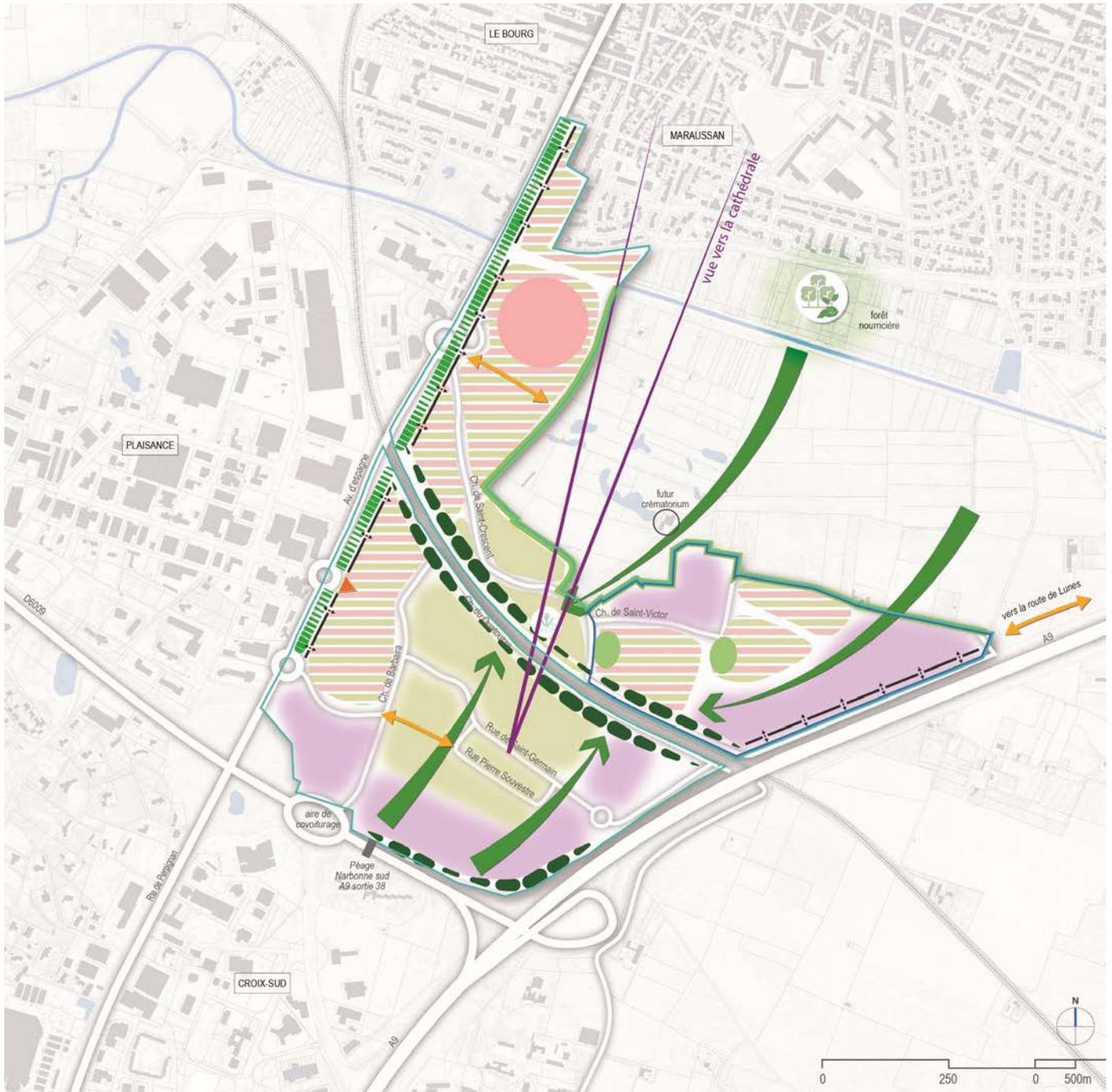
La densité cible minimale du nouveau secteur d'habitation sera de 27 logements/hectare.

L'aménagement du site s'effectuera en plusieurs tranches. Il s'échelonnara de manière à permettre la réalisation des équipements publics, la desserte par l'ensemble des réseaux secs ou humides publics (assainissement des eaux usées et pluviales), et le raccordement à l'eau potable, en énergie électrique et de communication.

La première tranche est à l'ouest du site, au plus près du tissu urbanisé et le long de la route départementale et au nord du chemin de la Quatorze. La seconde tranche est à l'ouest le long de l'autoroute et au sud du chemin de la Quatorze.



# OAP : SAINT GERMAIN – SAINT VICTOR



## Contexte et éléments de cadrage

- Périmètre de la zone AU
- Périmètre de l'OAP
- Bâti
- Parcelle
- Cours d'eau
- Surface hydraulique
- Zone humide avérée ou potentielle
- Bois, jardins, haies et autre ensemble végétal remarquable
- Réseau viaire
- Voie ferrée
- Ligne Haute Tension

## Élément de patrimoine à prendre en compte dans le projet

- Cône de vue
- Qualité urbaine et paysagère projetée**
- Recul paysager, espace de transition végétale à constituer/traiter
- Porosité paysagère (principe de transparence à maintenir)
- Aménagement végétal en accompagnement de voirie ou liaisons piétonnes
- Espace de transition végétale à constituer / traiter (urbain vis-à-vis du naturel et/ou agricole, nuisances, etc.)

## Programmation

- Dominante résidentielle
- Mixité fonctionnelle
- Dominante économique
- Pôle d'équipement à renforcer/faire évoluer
- Façade urbaine à composer
- Accessibilité / mobilité**
- Connexion viaire préférentielle
- Liaison piétonne

## PROJET URBAIN DE SAINT-VICTOR À NARBONNE

### UN NOUVEAU QUARTIER À LA CROISÉE DE LA VILLE, DE LA NATURE ET DE L'AGRICULTURE

Le projet de Saint-Victor s'inscrit dans une ambition forte portée par la Ville de Narbonne : imaginer un quartier exemplaire, résolument tourné vers l'avenir, en prise directe avec le centre-ville, et profondément ancré dans les qualités paysagères, agricoles et écologiques de son territoire d'implantation.

Le parti du projet répond aux souhaits de la ville de Narbonne : un projet qui s'intègre dans la couronne sud de Narbonne et qui a une vocation de créer des liens doux avec le centre-ville à travers les espaces naturels et agricoles. Le quartier Saint-Victor doit avoir une vocation prioritairement d'habitation et de tertiaires.

Situé entre l'entrée Est, l'Arena, le stade des Sports et de l'Amitié, l'Espace Liberté et l'entrée Sud, en bordure d'axes structurants (autoroute, voie ferrée), Saint-Victor constitue un territoire stratégique à l'interface entre la ville dense et la couronne paysagère inondable du sud narbonnais. La mixité d'usages donne au quartier sa mixité urbaine et sociale, qui garantissent à leur tour sa réussite et son appropriation par tous.

### UNE URBANITÉ CAMPAGNARDE : UNE VILLE DANS LES CHAMPS

Le projet propose une centralité, à la fois urbaine et rurale, mêlant habitat, services de proximité (crèche, commerces, équipements), activités maraîchères et espaces publics. Cette "urbanité campagnarde" met en valeur les circuits courts, les jardins partagés et l'agriculture vivrière au bénéfice de tous les Narbonnais.

Le projet s'étire depuis l'autoroute A9 à l'Est jusqu'à l'avenue de l'Espagne à l'Ouest.

Le quartier devient alors un morceau de ville ouvert sur les champs, un lieu de vie connecté à la nature, à déguster comme une urbanité-jardin. Afin de mieux comprendre le lieu pour savoir anticiper son devenir, les notions de cohérence urbaine, paysagère et patrimoniale apparaissent comme les fondements nécessaires à la réflexion.

### UNE TRAME PAYSAGÈRE ET VIAIRE COHÉRENTE

Saint-Victor s'insère dans une armature viaire structurée, irriguée par de grands axes comme l'avenue d'Espagne. Le projet prévoit une

connexion douce (piétons et cycles) avec le centre-ville à seulement 1,2 km (14 min à pied, 6 min en vélo), et les berges de la Robine.

Anticiper, "rêver" la ville de demain impose de définir un mode de vie adapté à l'ambition de qualité de vie projetée. La volonté commune dans l'intérêt général nous guide vers une urbanité respectueuse de l'environnement, économe en énergie, qui valorise le bien vivre. Qualité et forme urbaine conjuguées à l'enjeu paysager et patrimonial composent le socle conceptuel du nouveau quartier.

Il s'agit de tisser un lien naturel et fluide entre la ville ancienne et ce nouveau quartier, en s'appuyant sur la richesse écologique du site (écotone, zones bocagères humides, biodiversité forte).

Au-delà de cet objectif fondamental, le parti urbain du projet s'est établi autour de thématiques importantes :

- s'adapter au contexte climatique et géographique,
- marier les espaces construits aux espaces verts,
- créer un réseau de déplacements efficace à deux vitesses : automobile et piéton,
- utiliser un langage architectural en harmonie avec le lieu et à l'échelle de l'homme pour créer un quartier de la ville,
- intégrer les installations, équipements ou mises en œuvre qui favorisent la construction à faible dépense énergétique,
- un maillage piéton au travers des parcelles et chemins existants au Nord de notre terrain qui le reliera avec le centre-ville,
- un prolongement de la voirie existante en direction Est qui reliera le chemin de Saint-Crescent à la route de Montfort.

### HABITAT ET MIXITÉ : UN QUARTIER VIVANT ET DIVERSIFIÉ

Le futur quartier proposera une mixité urbaine équilibrée :

- Petit collectif, maisons de ville et maisons individuelles,
- Lots tertiaires et équipements,
- Espaces communs, jardins et lieux de rencontre pour une qualité de vie partagée.

Le plan de composition général est l'expression du mode de vie à venir du territoire de Narbonne. Agréable, durable, générateur de bien-être, intégrateur social et intergénérationnel, le projet

s'adresse à tous. La mixité de fonctions, de services et d'habitat vient étayer le concept de transition entre le Parc, le centre-ville et les zones d'activités.

Des reculs adaptés sont ainsi organisés le long de l'autoroute. Des aménagements paysagers spécifiques viennent renforcer ces retraits et organisent des scènes visuelles qui confortent l'image globale du secteur. Les aménagements paysagers ne bloqueront pas les vues depuis la A9 vers le centre-ville et la cathédrale, mais plutôt les vues depuis la A9 vers le site.

Le bâti s'appuie sur ces armatures vertes afin de lui conférer une perception plus douce, intégrée aux valeurs environnementales du lieu.

Protection aux vents dominants, prise en compte des courbes héliodons, de la topographie du lieu permettent d'ajuster la cohérence des ambitions ciblées.

La centralité et le front bâti avec la A9 marquent la densification en s'appuyant sur des bâtiments en R+2 ou 3. Leur hauteur s'harmonise parfaitement aux exigences de co-visibilité du grand paysage et de la vue sur la cathédrale.

L'habitat groupé ou individuel compact prend le relais entre densification et espaces naturels périphériques afin de mieux organiser la perception du projet.

## UN TERRITOIRE D'EXPÉRIMENTATION POUR UNE VILLE RÉSILIENTE

Le site de Saint-Victor est aussi un laboratoire pour inventer les modes de vie de demain : sobriété foncière, adaptation climatique, transition alimentaire, mobilité douce, biodiversité urbaine.

La renaturation des friches agricoles complète la valeur environnementale des lieux. Des formes urbaines diverses ponctuent le quartier dans une découverte permanente qui casse toute monotonie.

Ces formes urbaines, support de typologies architecturales différentes, sont systématiquement associées à des îlots de verdure qui combattent toute notion d'îlot de chaleur.

Les cheminements doux – piétons, cycles, promenades – maillent l'ensemble de l'urbanité en s'extrayant au maximum des voies utilisées par les véhicules.

Une hiérarchisation des cheminements doux ou partagés est organisée afin de répondre au mieux

aux exigences des modes de vie à venir.

Les bassins de rétention sont tous paysagers et accessibles par ces cheminements aux promeneurs.

Ils sont traités comme des noues qui structurent le grand paysage et composent cette fragmentation nécessaire dans la perception globale à venir du secteur.

Il s'agit de respecter le lieu, s'y enraciner, pour mieux le transcender : inventer un quartier qui fait dialoguer la ville, la nature et l'agriculture, dans une logique de durabilité et de partage.

## CONCLUSION : OUVRIR LA VILLE PAR SA CAMPAGNE

Par son armature paysagère et urbaine, par ses cheminements doux et ses axes structurants, la nouvelle urbanité connecte solidement le sud et le centre-ville de Narbonne.

Saint-Victor n'est pas une simple extension urbaine, c'est une nouvelle façon d'habiter Narbonne. Un quartier à la fois connecté et apaisé, productif et vivant, qui offre un cadre de vie unique, entre ville et campagne, au service des générations futures.

### 3.2 LE PLAN DE COMPOSITION

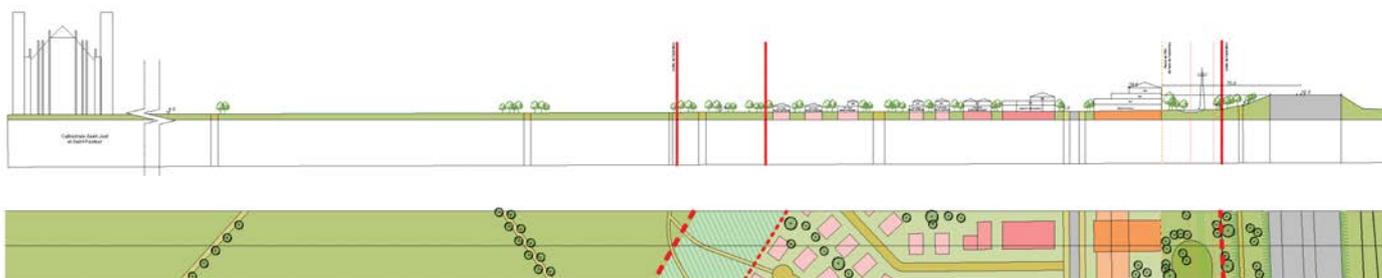


Illustration : Plan de Masse d'Insertion du Projet.

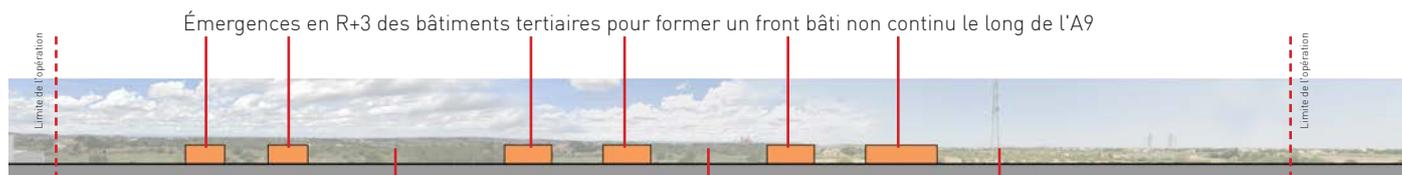
## LES CONNEXIONS DOUCES - 1,2KM = 14 MIN À PIED, 6 MIN EN VÉLO



### 3.3 LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES



Coupe AA'



Coupe BB'

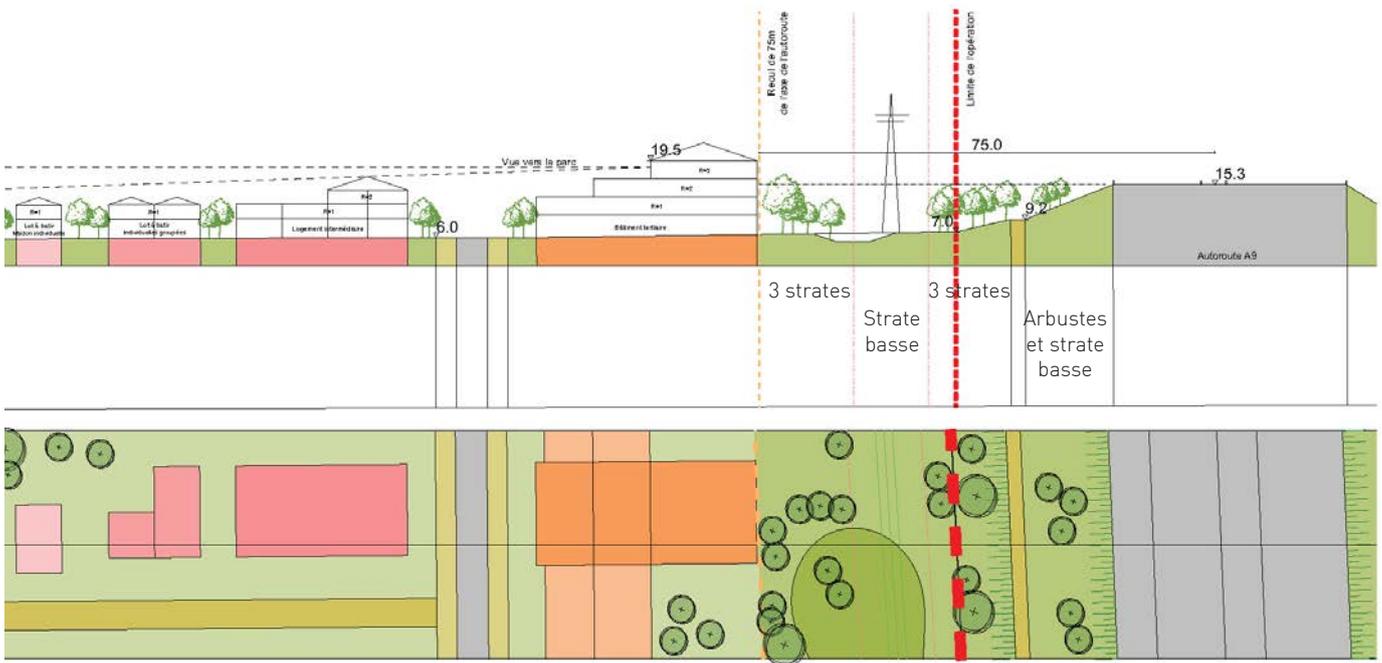
Émergences en R+3 des bâtiments tertiaires pour former un front bâti non continu le long de l'A9

Le front bâti non continu le long de l'A9 préserve la vue ouverte vers le centre-ville de Narbonne et crée des séquences visuelles entre le bâti proche et le paysage lointain, notamment la cathédrale et le clocher de l'église Saint-Paul.

Coupe depuis l'autoroute A9

Illustration : Plan de Masse, Repérage des Coupes.





## LA PALETTE VÉGÉTALE

La palette végétale proposée tient compte des conditions climatiques de la ville de Narbonne, et sélectionne en priorité des essences issues de la région méditerranéenne. Les végétaux choisis permettent donc de supporter une sécheresse importante, et de s'adapter à une inondation temporaire en relation avec de fortes pluies occasionnelles. Le choix des végétaux est divisé en trois parties, correspondant aux trois strates présentes dans les milieux naturels : la strate arborée, la strate arbustive et la strate herbacée.

## LES ARBRES



*Acer monspessulanum* - Erable de Montpellier - H 6-15m



*Albizia julibrissin* - Arbre à soie - H 10m



*Celtis australis* - Micocoulier de Provence - H 20 m



*Cercis siliquastrum* - Arbre de Judée - H 10m



*Koelreuteria paniculata* - Savonnier - H 10m



*Olea europea* - Olivier H 20m



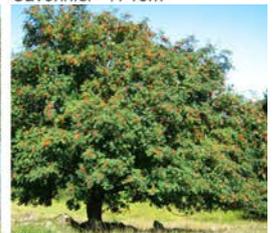
*Prunus avium* - Cerisier des oiseaux - H 20m



*Prunus dulcis* - Amandier H 6-8m



*Quercus ilex* - Chêne vert H 20m



*Sorbus aria* - Alisier blanc H 15m

## LES ARBUSTES



Arbousier H 4-5m



Armoise H 0.8m



Caryopteris H 1m



Ciste H 1m



Laurier rose H 3m



Pistachier H 1-3m

## LES ARBUSTES



*Rosmarinus officinalis* -  
Romarin - H 1.5m



*Salvia officinalis* - Saugue  
officinale - H 0.6m



*Sesleria autumnalis* - H 0.3 m



*Verbena bonariensis* - Verveine  
de Buenos Aires - H 2 m



*Gaura lindheimeri* - H 1.2m



*Lavandula angustifolia* -  
Lavande - H 1m



*Calamagrostis epigejos* -  
H 1.2m



*Cerastium tomentosum* -  
Céraiste cotonneux - H 0.1m



*Echinacea purpurea* -  
Echinacée - H 0.75m



*Festuca glauca* -  
Fétuque bleue - H 0.3m



*Lygeum spartum* - H 0.8m



*Perovskia atriplicifolia* 'Blue  
Spire' - H 1.2m

