



DOCUMENT D'ORIENTATIONS GENERALES



Sommaire

4	► Préambule	12	3 - Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers
6	1 - Les orientations générales de l'organisation de l'espace et la restructuration des espaces urbanisés	12	A. Préserver l'équilibre entre développement urbain et protection des espaces naturels et forestiers
6	A. Bâtir un territoire cohérent et équilibré en conservant et en renforçant son organisation	12	B. Assurer une gestion économe de l'espace et favoriser le renouvellement urbain
6	B. Les principes généraux de l'organisation de l'urbanisation	14	C. Préserver les espaces nécessaires à l'agriculture
	Conforter les cœurs de villes et de villages	15	4 - Les objectifs relatifs, notamment à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux
	Diversifier le développement urbain et favoriser le renouvellement	15	A. Accroître le parc de logements en le diversifiant
	Organiser les développements urbains en maîtrisant les besoins de déplacements automobiles	15	B. Produire un urbanisme de qualité environnementale et architecturale favorisant la diversité sociale
8	2 - Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger	17	5 - Les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs
8	A. Favoriser la protection des milieux naturels remarquables du territoire	17	A. Mettre à profit la présence de la voie ferrée reliant les gares des villes principales du territoire
8	B. Concilier développement du territoire et préservation de la biodiversité, notamment par le maintien d'une trame verte et bleue		
9	C. Préserver et valoriser les ensembles urbains remarquables et le patrimoine bâti		

- 17 B. Articuler l'urbanisation et la desserte par les transports en commun et limiter l'usage de la voiture
- 17 C. Développer la cohérence entre urbanisation et développements des modes doux, complémentaires aux transports en commun

19 **6 - Les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques**

- 19 A. L'équipement commercial et artisanal
 - Coordonner les projets de secteurs d'activités
 - Favoriser le développement des activités économiques
- 21 B. Localisations préférentielles

22 **7 - Les objectifs relatifs à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville**

- 22 A. Préserver et valoriser les paysages naturels et urbains
 - Principes généraux de préservation des paysages
 - Préservations paysagères particulières
- 24 B. Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville et des infrastructures de voirie
 - Les infrastructures
 - Les entrées de villes

25 **8 - Les objectifs relatifs à la prévention des risques**

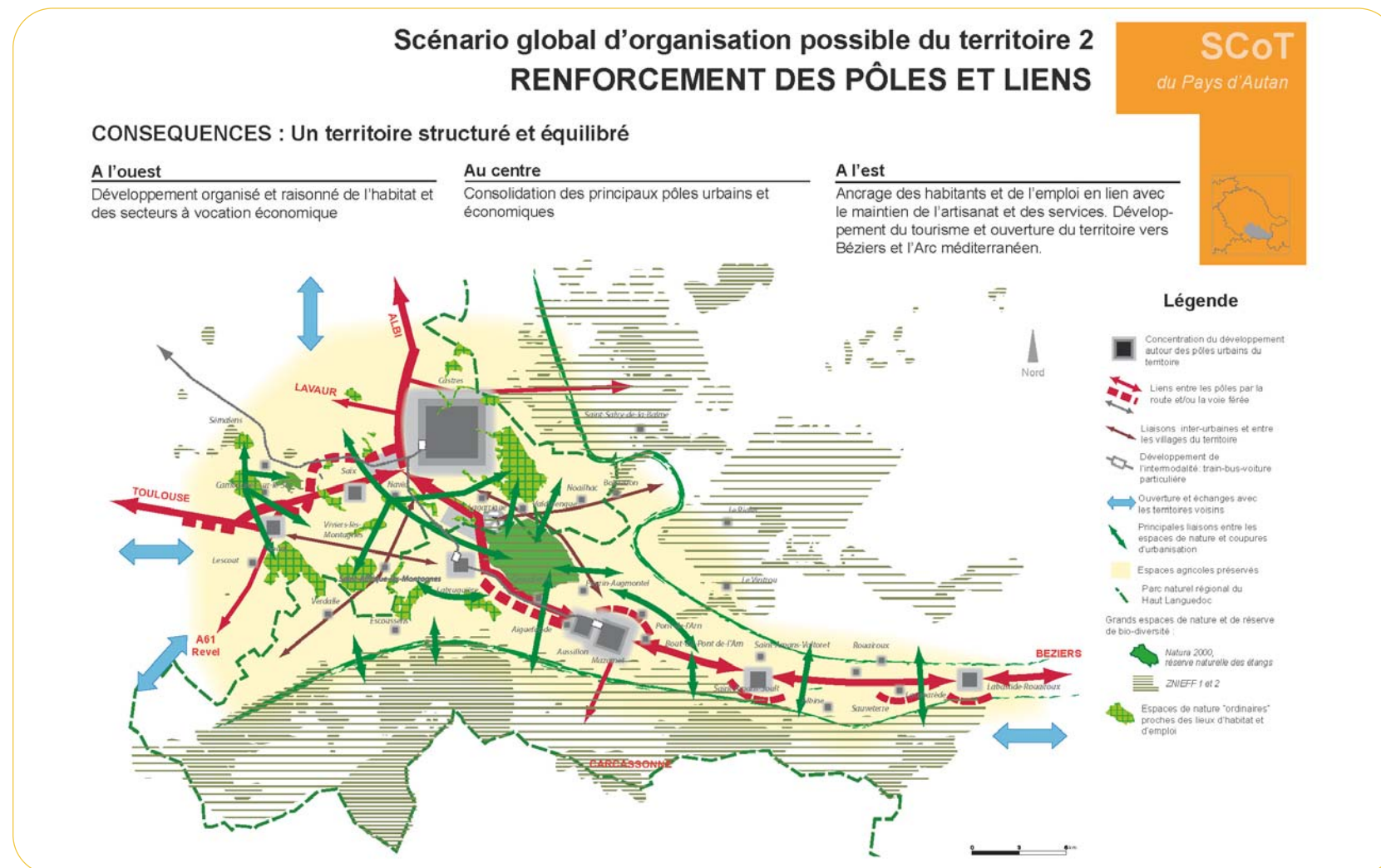
- 25 A. Prévenir les risques pour la salubrité publique
 - La qualité de l'eau
 - La qualité de l'air et la maîtrise de la consommation d'énergie
 - Les nuisances et les pollutions
- 26 B. Protéger la population et les biens contre les risques naturels et industriels

27 **9 - Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs**

28 **10 - Les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre du schéma**

PREAMBULE

Rappel du scénario retenu pour le projet d'aménagement et de développement durable du territoire



Le document d'orientations générales vise à mettre en oeuvre le projet de développement durable du territoire du SCoT.

Le document d'orientations générales, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :

1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;

2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;

3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;

4° Les objectifs relatifs, notamment :

- a) A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;*
- b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;*
- c) A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;*
- d) A la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;*
- e) A la prévention des risques ;*

5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.

Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

La notion de compatibilité :

Un document est compatible avec la règle supérieure dès lors qu'il ne contrevient pas à ses choix essentiels et surtout au parti d'urbanisme qui résulte de celle-ci. La compatibilité signifie que l'on doit rester dans le cadre général que cette règle a fixé.

I - LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE ET DE LA RESTRUCTURATION DES ESPACES URBANISÉS

A. Bâtir un territoire cohérent et équilibré en préservant et en renforçant son organisation

Le scénario du SCoT de « renforcement des pôles et des liens entre ces pôles » est un moyen d'organiser le développement du territoire, de façon équilibrée, cohérente et structurée. Ce scénario s'appuie sur la schématisation de l'armature urbaine du territoire en 3 grands niveaux (voir page 154 du rapport de présentation).

Niveau 1 - Les pôles urbains principaux : Castres, Mazamet-Aussillon, et dans une moindre mesure Labruguière doivent conforter le rôle du territoire comme pôle d'équilibre majeur dans la Région Midi-Pyrénées.

Pour cela, ils doivent développer et renforcer leur rôle d'accueil dans tous les domaines : logements, activités, équipements, emplois, services... dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, de reconquête des friches ou d'extension urbaine.

Les équipements structurants à large rayonnement sont notamment positionnés dans ces pôles urbains principaux, en tenant compte de leur desserte par les transports en commun.

La qualité architecturale et environnementale de ces grands équipements est recherchée afin de susciter l'intérêt de la population (pédagogie) et de contribuer au rayonnement du territoire

Niveau 2 - Les pôles intermédiaires, centres de bassins de services : Soual, Saïx, les Saint-Amans et Labastide-Rouairoux ont vocation à être des centres de proximité pour leur bassin de vies proches.

Leur développement doit être équilibré entre l'emploi, l'habitat, les équipements et les services... afin de conforter et de renforcer leur rôle dans l'organisation d'un territoire cohérent.

Niveau 3 - Les autres villages permettent le développement de l'ensemble du territoire en lien avec les équipements et services de proximité existants ou potentiels (école,

petite enfance, commerces de proximité, personnes âgées, équipements d'infrastructures : assainissement, eau potable,)

Concernant les hameaux : au moins 5 habitations rurales situées à l'écart d'un village ou d'une ville, il est possible de combler des vides dans l'enveloppe des constructions existantes ou de procéder à des extensions modérées

Les hameaux se trouvant sur plusieurs communes ou en limite de communes, ne pourront se développer que dans le cadre d'une réflexion les associant toutes.

B. Les principes généraux de l'organisation de l'urbanisation

1- CONFORTER LES CENTRES DES VILLES ET DES VILLAGES

Le rôle de centralité des villes et des villages est renforcé par des politiques publiques qui favorisent le positionnement des services, des équipements et des commerces... dans les centres urbains, en veillant à tirer parti de leur capacité d'animation.

Ces politiques publiques encouragent également la réalisation ou la réhabilitation de logements diversifiés et l'aménagement d'espaces publics de qualité... afin de contribuer à l'attractivité résidentielle de ces centres villes ou centres bourgs.

2 - DIVERSIFIER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET FAVORISER LE RENOUVELLEMENT

Les opérations à vocation résidentielle d'une certaine importance (équivalentes ou supérieures à un hectare), que ce soit en renouvellement ou en extension urbaines, privilégient la diversité des logements permettant une réponse adaptée à la variété des besoins

des ménages y compris les jeunes et les personnes âgées.

Le renouvellement urbain (construction, reconversion, réhabilitation dans l'enveloppe urbaine existante) s'inscrit surtout dans un objectif de limitation de l'étalement urbain et d'optimisation des équipements et services existants.

La reconversion progressive et échelonnée dans le temps des friches les plus intéressantes du territoire (en considération des matériaux de construction, de l'architecture, de la localisation...) est favorisée, hors zone inconstructible des PPRI.

La reconversion des friches situées dans les villes et leurs agglomérations, privilégie les fonctions urbaines : habitat, commerces, services, équipements.... La reconversion de celles situées en dehors des parties agglomérées, privilégie les fonctions économiques ou commerciales, voire touristiques.

3 - ORGANISER LES DÉVELOPPEMENTS URBAINS EN MAÎTRISANT LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

Les choix de localisation des extensions urbaines résidentielles et à vocation d'activités privilégient la réduction des distances de déplacements domicile/travail et la possibilité de report des déplacements sur les transports en commun ou les modes doux (marche à pied, vélo...). La densité urbaine est un des moyens pour y parvenir.

Pour cela, les extensions urbaines :

- s'inscrivent en continuité du tissu existant
- prévoient des aménagements piétons/cyclables, en particulier, pour les nouveaux quartiers d'habitat, vers les équipements de proximité et vers les arrêts des transports en commun.

L'organisation des extensions urbaines valorise l'utilisation des réseaux de transport en commun ou permet leur extension.

L'urbanisation à vocation résidentielle ou économique n'a pas vocation à s'étendre au-delà des voies routières qui servent à la contourner. L'objectif est de limiter les déplacements, et d'optimiser les zones déjà urbanisées et l'utilisation du foncier éventuellement disponible entre le noyau urbain originel et le contournement tout en tenant compte des nuisances et des paysages.

Dans les nouveaux quartiers résidentiels, la réalisation d'impasses pour les circulations automobiles est limitée au maximum. Les continuités piétonnes et cyclables doivent être mises en place ou maintenues.

Dans les quartiers existants, on privilégie les actions susceptibles de réduire les impasses existantes.

II - LES ESPACES ET SITES NATURELS OU URBAINS À PROTÉGER

A - Favoriser la préservation des milieux naturels remarquables, réservoirs de biodiversité du territoire

En raison de la richesse de la faune et de la flore qu'ils abritent, les milieux naturels remarquables du territoire : Sidobre, versants du Plateau d'Anglès-Boissezon, Montagne Noire, causse de Caucalières-Labruguière... font l'objet

- d'inventaires comme les ZNIEFF 1 et 2 ou les espaces naturels sensibles du département...
- ou de régimes spécifiques de préservation et de gestion comme le site Natura 2000 du Causse et la réserve naturelle régionale des étangs de Sor et Agout...

Le SCoT affirme la nécessité de maintenir la valeur écologique et paysagère de ces espaces, et de tenir compte des critères ayant justifié l'établissement de ces inventaires ou de ces régimes de préservation.

Les espaces ZNIEFF1, Natura 2000, réserve naturelle régionale répertoriés dans l'état initial de l'environnement du rapport de présentation et sur le plan « paysages, espaces naturels, trames vertes et bleues » ci-après, ont vocation à rester préservés de l'urbanisation et de la construction.

B - Concilier développement du territoire et préservation de la biodiversité, notamment par le maintien d'une trame verte et bleue

La trame verte et bleue du SCoT a été formalisée à partir des espaces d'inventaires et de préservation cités précédemment auxquels ont été ajoutés des espaces paysagers plus ordinaires constitués par :

- des boisements de plaine,
- des zones de trames bocagères denses et préservées,

- des clairières et chapelets de clairières du plateau d'Anglès, du Sidobre et de la Montagne,
- des secteurs de piémonts (versants nord) et les zones de transition entre le plateau d'Anglès avec la plaine et la vallée (versants sud)... formant corridors d'espaces ouverts : prairies, cultures, boisements, lisières de forêt, trame bocagère dense, villages et hameaux
- le maillage des rivières et ruisseaux, leurs abords végétaux, les zones inondables, les zones humides et les fossés d'écoulement ou de drainage

Ces espaces paysagers ordinaires représentent un potentiel écologique et concourent à la qualité du cadre de vie. Le maintien de ces espaces dans leurs fonctions paysagère et écologique doit être recherché.

De plus, afin de préserver la circulation de la faune et la dissémination de la flore, des principes de continuités naturelles entre les espaces d'inventaires, de préservation et les espaces paysagers ordinaires ont été formalisés par des flèches sur le plan « paysages, espaces naturels, trames vertes et bleues » ci-après.

Ces principes de continuités naturelles qui forment la trame verte et bleue du SCoT, sont pris en compte et précisés dans les documents d'urbanisme des collectivités.

3 cas peuvent se présenter :

1. les principes de continuités naturelles définies par la trame verte et bleue du SCoT sont maintenus en zonage naturel ou agricole
2. un principe de continuité naturelle se superpose avec un projet de développement, dans le cas d'une zone AU par exemple. Le document d'urbanisme prévoit alors l'intégration d'une coulée verte ou le maintien de la structure paysagère et naturelle pré-existante dans l'aménagement de la zone, et/ou à ses abords. Cette volonté sera traduite par une orientation d'aménagement par exemple, afin d'être ensuite intégrée dans l'aménagement du nouveau quartier ou dans le lotissement.

3. dans le cas des milieux déjà urbanisés ou lors de réalisation ou d'amélioration d'infrastructures de voirie, les choix d'aménagement favorisent la continuité écologique dans et le long des rivières et des cours d'eau. Leur ripisylve est valorisée et préservée sur une largeur suffisante pour assurer leur rôle de corridor écologique. Les abords des cours d'eau et leurs éventuelles zones inondables peuvent être aménagés en lieu public, espace vert et espace de circulation douce.

La trame verte et bleue est étudiée et identifiée plus finement à l'échelle des communes, notamment en prenant en compte et en préservant des boisements, bosquets, chemins, haies bocagères, arbres isolés, parcs, mails et espaces verts urbains, alignements d'arbres, accompagnement végétal des cheminements piétons et cyclables... qui constituent autant de possibilité d'accueil pour la faune et la flore locales.

Les espaces naturels remarquables, ordinaires, la trame verte et bleue et le patrimoine naturel d'une manière générale sont pris en considération dans les documents d'urbanisme par l'utilisation de zonages adaptés, ou d'outils tels que l'article L.123-1-7 du code de l'urbanisme ou les espaces boisés classés... "

C - Préserver et valoriser les ensembles urbains remarquables et le patrimoine bâti

Outre les protections au titre des monuments ou sites historiques, les éléments représentatifs de l'urbanisation traditionnelle sont préservés et mis en valeur. Il s'agit en général, des cours de village qui présentent des identités spécifiques, selon leur localisation dans le territoire : les villages de piémont, les villages de plaine, de montagne, les villages-rues de la vallée, les bastides...et des centres historiques des villes.

Il convient également de veiller à ce que la construction neuve ne porte pas atteinte au caractère et à l'intérêt des lieux environnants. Les constructions respectueuses de l'environnement sont néanmoins encouragées (ossature bois, dispositifs de production d'énergie, isolations renforcées...)

Le petit patrimoine local bâti et naturel (pigeonniers, chapelles, lavoirs, fours, pesquiers, cascades...), support potentiel d'itinéraires touristiques, est pris en compte. Il est préservé et mis en valeur dans la composition des opérations d'aménagement.

Carte : **légende du plan "paysage, espaces naturels, trames vertes et bleues"**

SCoT

PAYS D'AUTAN

PAYSAGES, ESPACES NATURELS, TRAMES VERTES ET BLEUES

Potentialités et enjeux

1 / Pôles de nature identifiés (znief, natura , ENS ...)

Z.N.I.E.F.F. 1
 Z.N.I.E.F.F. 2
 E.N.S. (Espaces Naturels Sensibles) / NATURA 2000
 ZIEM (Zones d'Intérêt Patrimonial Majeur) du Sidobre

2 / Espaces potentiels de nature- Montagne

Espaces boisés en relation avec la plaine
 Clairières et chapelets de clairières du plateau d'Anglès, du Sidobre et de la Montagne Noire

3 / Espaces potentiels de nature- Plaine et collines

Boisements de plaine isolés ; en chapelets ou en lanières.
 Zones de contact Montagne noire / vallée du Thoré
 Zones à trame bocagère préservée :
 Trames rurales à préserver

4/ Trame bleue

Corridors fluviaux et rivulaires : Plans d'eau, étangs, Zones humides Ruisseaux et ripisylve
 Zones du PPRI : Zone rouge PPRI Zone bleue PPRI

5/ Principes de continuités naturelles

Liens de fonctionnalités entre "1", "2", "3" et "4"

Repères cartographiques (situation novembre 2010)

6/ Espaces peu fréquentés / Obstacles

Espaces d'agriculture intensive, zones remembrées
 Rode, route à fort trafic : ZONAGE P.L.U.
 fragmentation et morcellement des habitats naturels par le réseau routier
 Zones urbanisées
 L'urbanisation future
 Zones d'activité
 Urbanisation future à vocation activité

7/ Sites d'observation

Quelques points de vue Sentier de randonnée

Communauté d'Agglomération Centres-Mézamet
 Système d'Information Géographique - Réf. 17000001-01 - Lr : 18 novembre 2010

Quelques formes paysagères caractéristiques

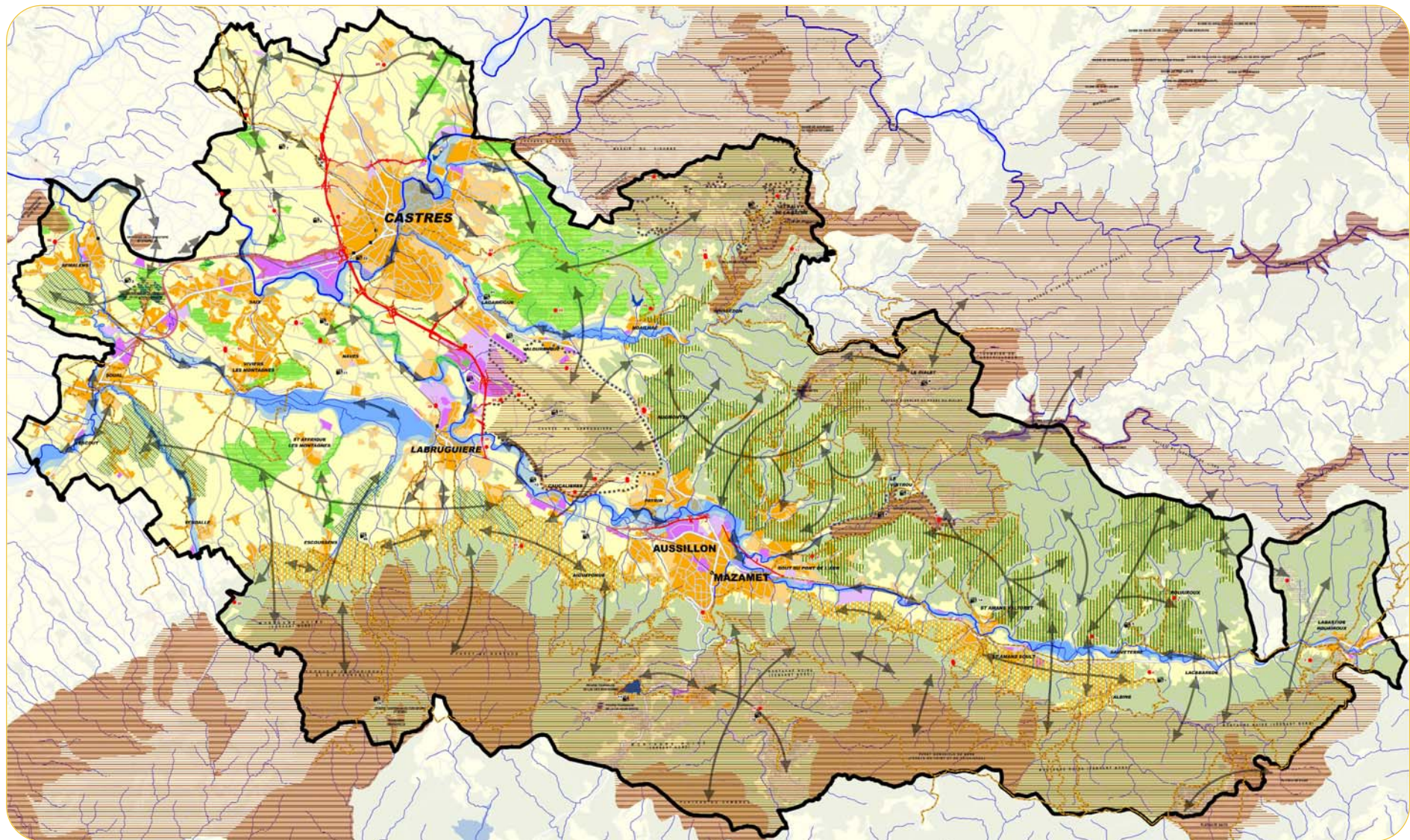
L'identification d'un potentiel d'infrastructures vertes et bleues (espaces de nature, éléments fondamentaux de corridors écologiques...) et d'infrastructures (ou trames) bleues (cours d'eau et ripisylve, zones humides...) constituent des outils adaptés permettant de mieux visualiser les enjeux relatifs à chaque type de zone et leur vocation diverses (espaces de nature et biodiversité, espaces naturels, structures paysagères à préserver, coupures ou limites d'urbanisation, accessibilité, espaces propices aux déplacements doux...).



Quelques points de vue

1 Larroque	10 Les Escanelles	20 Pio de Cambon	30 Beaumont
2 Cantignous	11 Pio de la Bise	21 Causse (Ramony)	31 Monts de Saix
3 Caylus (Rouairoux)	12 Saint Salvy de la Balme (Rd66)	22 Pioch de Gaix	32 Cantegrel
4 Fonblanque	13 Labro	23 Si Hippolyte	33 Pech St-Jammes
5 Bouscayrac	14 Filalesuch	24 Causse (Aérodrome, Ch. Blanc)	34 Mont de Saix
6 Croix de la Roquette	15 La Sigarié	25 Causse (Ch. Blanc)	35 Le Terme
7 Gorges du Banquet (belvédère)	16 La Terrisse	26 Aupillac	36 Contrast (Pouzaque)
8 Les Salses (Bout du Pont)	17 La Madeleine Augmontel	27 La Fédarié	37 Les Grèzes
	18 Croix de Payrin	28 Ganès	38 Poujole
	19 La Dreys (Causse)	29 Puech Auriol	39 Roque d'en Granié

Carte : *plan “paysage, espaces naturels, trames vertes et bleues”*



III - LES GRANDS ÉQUILIBRES ENTRE LES ESPACES URBAINS ET À URBANISER ET LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES OU FORESTIERS

A - Préserver l'équilibre entre développement urbain et protection des espaces naturels et forestiers

La préservation d'espaces naturels, agricoles, forestiers et le maintien d'une trame verte et bleue du SCoT tels que définis dans le chapitre II montrent que développement urbain et maintien de la biodiversité ne sont pas incompatibles et qu'un juste équilibre peut être trouvé par la mise en oeuvre de mesures de préservation ou de protection adaptées.

Les orientations qui suivent complètent cet objectif d'équilibre entre urbanisation et espaces naturels, agricoles et forestiers

B - Assurer une gestion économe de l'espace et favoriser le renouvellement urbain

La limitation de la consommation du foncier est une priorité constante dans l'ensemble des choix d'aménagement et d'urbanisation. Cela implique de favoriser le renouvellement et la densification des secteurs déjà urbanisés.

- Le renouvellement urbain est favorisé tant dans les quartiers d'habitat ancien (logements vacants, « dents creuses »...), ou dans les friches urbaines, que dans les milieux périurbains. Il répond à au moins 10% des besoins en logement du scénario du SCoT.
- Les opérations de renouvellement ou de réhabilitation visant la densification et la diversification des secteurs déjà urbanisés sont facilitées par l'adoption de règles locales d'implantation, de hauteurs, d'emprises...

Lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, les capacités de construction nouvelles

et de réhabilitation dans les zones urbaines et périurbaines sont quantifiées.

L'ouverture d'une nouvelle zone pour l'habitat dans les PLU est possible:

- sur la base d'une analyse des besoins des communes et des possibilités de renouvellement urbain
- sous la condition de sa compatibilité avec la stratégie des documents d'urbanisme supérieurs et avec les objectifs de consommation foncière affichés dans le SCoT et répartis par intercommunalité (voir tableau indicatif de répartition en annexe du DOG)

Lorsque des extensions urbaines sont rendues nécessaires pour répondre aux besoins de logements qui ne peuvent être satisfaits par le renouvellement, elles sont économes en foncier. Elles sont localisées en continuité avec l'urbanisation existante des villes et des villages et l'optimisation des distances de déplacement vers les équipements publics est recherchée. Elles ne s'étendent pas linéairement le long des routes existantes et privilégient les développements en profondeur

Tant en renouvellement qu'en extension urbaine, les formes d'habitat qui évoluent vers plus de diversité et de densité (individuel dense, pavillonnaire, maisons de ville, petits collectifs) sont particulièrement facilitées et encouragées

Dans les secteurs centraux, l'offre de stationnement est étudiée de manière à ne pas constituer un frein dans le choix résidentiel des ménages. La production de logements s'accompagne de la création de places de stationnement adaptées aux besoins résidentiels.

Objectifs chiffrés de consommation foncière pour l'habitat

Pour limiter la consommation d'espace, l'ensemble des documents d'urbanisme doivent permettre la mise en oeuvre d'un objectif de consommation foncière maximum pour l'ha-

bitat, sur l'ensemble du territoire, de 600 ha répondant aux besoins des 9000 logements du scénario du SCoT à l'horizon 2030.

Pour atteindre cet objectif, la surface moyenne de foncier par logement pour satisfaire les besoins du SCoT à l'horizon 2030 est de l'ordre de 750 m²/logement, tous types de logements confondus et en tenant compte du fait qu'environ 1000 logements vacants peuvent être réhabilités et remis sur le marché.

Les documents d'urbanisme intègrent cet objectif, notamment dans le calcul du potentiel de surface à ouvrir à l'urbanisation, éventuellement multiplié par un coefficient de pondération d'un maximum de 1,5 pour tenir compte de la rétention foncière, de la fluidité du marché, des aléas techniques d'urbanisation. Ce calcul tient compte du potentiel de renouvellement urbain (construction ou réhabilitation dans les zones déjà urbanisées).

Ces valeurs peuvent aussi être appliquées dans le cadre d'opérations significatives d'extension urbaine (ZAC, lotissements...) ou de renouvellement urbain.

Dans le cas des communes dont le rythme de construction est inférieur à une moyenne de 5 logements /an (calcul sur une base de 10 ans), la contribution à la limitation de la consommation foncière sera appréciée dans le cadre de l'élaboration du document d'urbanisme.

Le rythme d'ouverture des zones à urbaniser est échelonné et adapté à la dynamique de développement de chaque commune, au risque de voir s'urbaniser sur une courte période l'ensemble des terrains ouverts à l'urbanisation.

La répartition indicative des logements à construire et de la consommation d'espace correspondante est déclinée par territoire en annexe du DOG

Objectifs chiffrés de consommation foncière pour l'économie

Le souci de maîtrise de la consommation foncière concerne également les zones d'activités nouvelles. La consommation foncière à vocation économique nécessaire aux objectifs du SCoT est fixée à 300ha.

Cette enveloppe totale concerne l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation, préala-

blement situées en zonage N (naturel), A (agricole) ou les zones AU qui nécessitent une modification ou révision du PLU pour être ouvertes à l'urbanisation.

Les sites de développement touristique, les secteurs de développement économique utilisant les ressources naturelles sur site : granit, bois... les sites de développement d'énergie renouvelable... ne sont pas inclus dans le décompte de ces 300 ha.

La répartition indicative de la consommation d'espace pour l'économie de 300 ha est déclinée par territoire de la façon suivante :

Collectivités	Surfaces en ha
Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet	215
Communauté de communes du Sor et de l'Agout	50
Communauté de communes de la Haute Vallée du Thoré	15
Commune du Bout du Pont de l'Arn	20
Commune de Saint-Salvy de la Balme	
Total	300

Les choix de localisation et d'aménagement de ces zones d'emploi nouvelles privilégient une analyse globale de la zone au regard des objectifs suivants:

- la gestion économe de l'espace
- la proximité de l'emploi, de l'habitat et des services
- la continuité avec les tissus urbains existants
- les développements en profondeur, plutôt qu'en linéaire le long des voies
- la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale,
- la desserte par les transports en commun (train, bus, car) dans les communes où ils existent et par des pistes cyclables

L'implantation d'activités dans les tissus urbains existants est recherchée, dès lors que l'activité est compatible avec l'habitat.

La mixité des fonctions habitat-emploi est autorisée dans les espaces urbains et périurbains

La réhabilitation des bâtiments vacants et des friches industrielles ou commerciales est facilitée ainsi que l'évolution des zones d'activités existantes vers une densification, un comblement des parcelles vides et plus généralement une requalification de ces zones.

C - Préserver les espaces nécessaires à l'agriculture

L'agriculture doit être confortée sur l'ensemble du territoire.

Les documents d'urbanisme élaborent un diagnostic foncier, rural et agricole traitant des éléments suivants :

- identifier et hiérarchiser l'aptitude des terres agricoles
- localiser les surfaces AOC et les surfaces irrigables
- fournir une connaissance des tendances de succession et de reprises des exploitations
- garder un éloignement si besoin au-delà de 100m des bâtiments d'exploitation
- préserver l'accès aux exploitations
- tenir compte des conflits d'usage potentiels

En outre, les documents d'urbanisme prévoient que les développements urbains affectant l'espace agricole le soient de façon limitée et pertinente.

Ces projets de développements urbains sont anticipés, afin que les agriculteurs aient une visibilité sur les évolutions foncières prévisibles pouvant affecter leur exploitation.

Afin de garantir aux agriculteurs des conditions d'exploitation satisfaisantes, les extensions urbaines ne doivent pas compromettre la viabilité de leurs exploitations, notamment elles évitent de les morceler. Les extensions urbaines ne doivent pas compromettre l'accessibilité des exploitations.

Des distances suffisantes entre les bâtiments de l'exploitation et l'habitat des tiers sont maintenues de manière à ne pas générer de conflits de voisinage.

IV - LES OBJECTIFS RELATIFS, NOTAMMENT À L'ÉQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT ET À LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX

A- Accroître le parc de logements en le diversifiant

L'objectif de croissance de population du SCoT nécessite la construction et la remise sur le marché d'environ 9000 logements.

Il s'agit pour les communes de mettre en oeuvre les moyens de répondre aux besoins de l'ensemble des ménages jeunes ou âgés, aisés ou socialement défavorisés. Il s'agit aussi d'accompagner des besoins en logement qui varient avec les différentes périodes de la vie.

Dans les territoires ayant connu une dynamique positive ces 10 dernières années, le rythme de développement du parc de logement ne sera pas supérieur au rythme enregistré sur cette période, afin de ne pas fragiliser les territoires moins attractifs et renforcer les déséquilibres.

Lorsque leur dimension le permet, les opérations d'aménagement et de construction veillent à varier la taille des logements et leur statut d'occupation (location, accession), notamment en diversifiant les formes d'habitat : habitat intermédiaire ou individuel dense (maisons accolées, maisons de ville), petits collectifs, individuel moins dense. Il en va de même des opérations de renouvellement urbain.

Les opérations qui visent la remise sur le marché d'un parc de logements vacants, notamment en direction du locatif, telles que les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), les Projets d'Intérêt Général (PIG) ou les opérations de transformation-réhabilitation de logements existants, contribuent à l'objectif de diversification de l'habitat recherché et sont favorisées.

Outre les obligations légales en matière d'offre de logement locatif social pour les communes concernées par l'article L 302-5 du code de la construction et de l'habitation, chaque commune s'attache, à son échelle, à répondre aux besoins de la population locale en logements aidés: jeunes décohabitants, jeunes couples en attente d'accession, personnes âgées ou ménages à faibles revenus.

Les besoins spécifiques des personnes âgées doivent être examinés et anticipés dans la mesure où le vieillissement de la population va s'accroître, notamment sur le SCoT qui attire une population retraitée venue de l'extérieur qui vieillira sur le territoire.

Le maintien à domicile des personnes âgées est facilité, notamment par une offre de logements adaptés (petits logements en rez-de-chaussée...) qui peuvent être intégrés aux opérations de constructions nouvelles et de réhabilitation. Ces logements peuvent aussi répondre aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Ils sont en priorité implantés à proximité des centres urbains, des commerces et des services de proximité, desservis par les transports en commun si possible et les modes de déplacements doux (marche à pied, vélo)

L'offre d'hébergement des personnes âgées dépendantes doit être développée et anticipée.

B- Produire un urbanisme de qualité environnementale, paysagère et architecturale favorisant la diversité sociale

Pour les projets d'extensions urbaines à vocation essentiellement résidentielle, des études de conception sont réalisées en amont, afin que ces extensions soient organisées comme un nouveau quartier de ville ou de village ou une extension de quartier.

Ces études tiennent compte des objectifs notamment,

- de réduction de la consommation foncière,
- de cohérence de l'organisation urbaine: espaces publics et paysagés, espaces privés, équipements publics éventuels, assainissement...,
- de diversité des formes d'habitat,
- de bonne insertion paysagère et d'articulation avec les quartiers voisins.

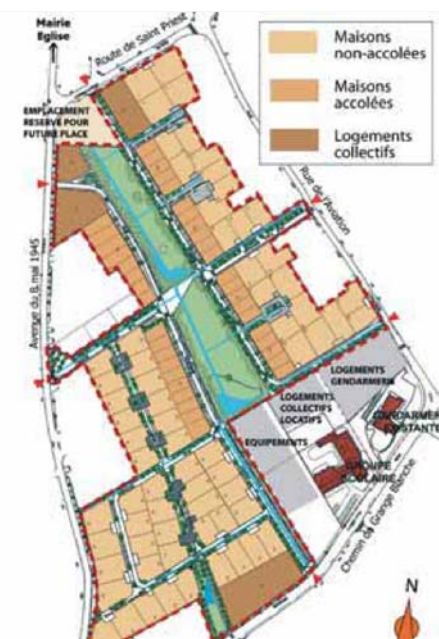
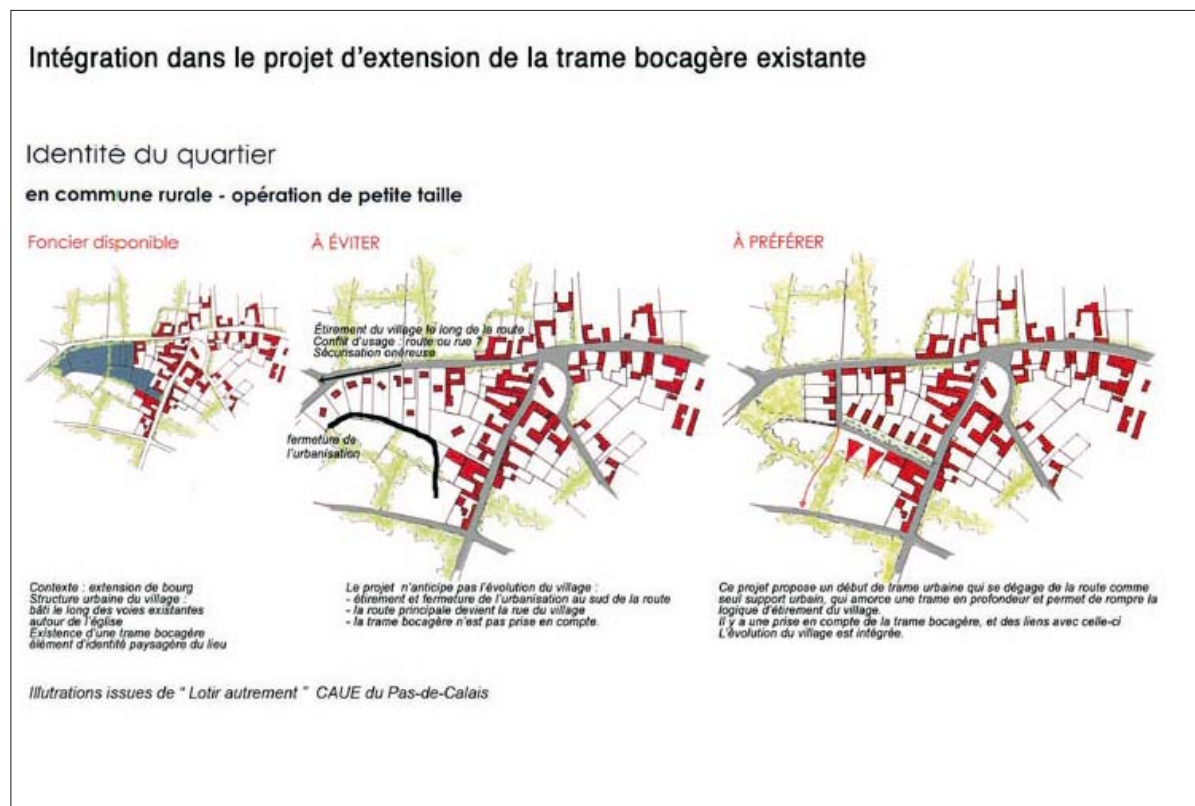
Et des conditions d'accès tous modes : transports en commun, vélo, piéton, route et services de secours incendie.

Ces études de conception sont traduites en orientations d'aménagement et éventuellement en emplacements réservés (équipements, voirie, chemins piétons cyclables, logements sociaux...) dans les documents d'urbanisme.

Des orientations d'aménagement peuvent être réalisées également pour les opérations de renouvellement urbain en répondant à ces mêmes objectifs.

Les architectures compactes, économes en foncier, respectueuses des échelles urbaines et villageoises et performantes sur le plan énergétique sont favorisées et privilégiées, que ce soit en extension urbaine, en renouvellement ou en réhabilitation.

Exemples d'urbanisme de qualité environnementale et paysagère.



V - LES OBJECTIFS RELATIFS À LA COHÉRENCE ENTRE L'URBANISATION ET LA CRÉATION DE DESERTES EN TRANSPORTS COLLECTIFS

L'objectif de concentration de l'urbanisation autour des centres des villes et des villages est une première étape en vue d'optimiser l'offre de transports en commun existants (transports urbains, transports du Conseil Général, du Conseil Régional, transports à la demande de la CACM...). C'est à terme, avec la densification de l'urbanisation, un moyen de mettre en oeuvre une plus grande cohérence entre urbanisation et desserte par les transports en commun.

A - Mettre à profit la présence de la voie ferrée reliant les gares des villes principales du territoire

La perspective de l'amélioration du cadencement Toulouse-Castres-Mazamet conduit les communes concernées à anticiper sur la possibilité d'organiser dans le futur, une véritable intermodalité autour des 3 gares du territoire : Castres, Labruguière, Mazamet-Aussillon, afin d'optimiser une offre de transports en commun aujourd'hui dispersée.

L'objectif est de rapprocher les gares routières, Libellus et SNCF, pour permettre cette intermodalité, entre les trains, les bus de la Région et du Conseil Général et les bus urbains.

L'amélioration de l'accessibilité routière, piétonne et cyclable de ces pôles d'échanges est anticipée et progressivement mise en oeuvre ainsi que l'organisation d'une certaine densité et diversité des fonctions urbaines autour de ces gares.

B - Articuler l'urbanisation avec la desserte par les transports en commun

Dans les villes principales, disposant de transports urbains, les extensions urbaines pour l'habitat et l'économie, se développent prioritairement dans les secteurs desservis par les transports en commun existants ou potentiels et dans les secteurs situés à proximité des gares ferroviaires. Il en est de même pour les grands équipements.

Aux abords des lignes de bus urbains existantes ou potentielles, une plus grande diversité des fonctions urbaines et une plus grande densité de l'habitat ou de l'emploi est encouragée et facilitée.

Dans les autres communes, les lignes de bus du réseau départemental ou régional existants ou potentiels, sont pris en compte dans la conception des nouveaux quartiers. Notamment, l'accessibilité piétonne du ou des points d'arrêt de bus est facilitée et sécurisée.

L'objectif de réduire les distances habitat-emploi-équipements-services permet un report des déplacements sur les transports en commun et/ou les modes doux (vélo/marche à pied)

C – Développer la cohérence entre urbanisation et développement des modes doux, complémentaires aux transports en commun

Les voiries des zones urbanisées sont aménagées de façon à rendre les déplacements en mode doux, attractifs, lisibles et sécurisés. La nature et la forme des aménagements de voirie minimisent les conflits d'usage en particulier entre automobilistes, piétons et cyclistes

Autant que possible, des pistes cyclables sont aménagées vers les principaux pôles générateurs de déplacements (centres des villes, gares multimodales, zones d'activités, commerces, Campus, établissements secondaires, zone d'activités du Causse et hôpital,

grands équipements, zones de loisirs...) et des dispositifs de stationnements sécurisés pour les vélos sont encouragés et facilités dans ces secteurs générant des déplacements.

Des cheminements piétons/cyclables sont aménagés dans les nouveaux quartiers de villes et de villages, notamment pour accéder aux équipements de proximité.

Des locaux destinés au garage des 2 roues sont prévus dans les opérations de construction d'habitat collectif.

A l'échelle du territoire, le réseau cyclable existant est complété et relie les voies vertes aménagées sur les anciennes voies ferrées Castres-Albi et Mazamet-Bédarieux. Progressivement, des maillages communaux ou intercommunaux sont connectés à cet axe principal.

VI - LES OBJECTIFS RELATIFS À L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL ET ARTISANAL, AUX LOCALISATIONS PRÉFÉRENTIELLES DES COMMERCE ET AUX AUTRES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

A — L'équipement commercial et artisanal

1 - STRUCTURER LES PROJETS DE SECTEURS D'ACTIVITÉS

Pour renforcer l'attractivité du territoire, il convient d'accroître l'offre de foncier à vocation économique de manière progressive, cohérente, coordonnée et de maîtriser le développement spatial des nouveaux sites économiques.

Une ou plusieurs zones stratégiques et structurantes sont prévues ou renforcées sur le territoire. Notamment, l'extension de la ZAC du Causse, outil opérationnel de la stratégie économique de l'agglomération Castres-Mazamet est anticipée.

Des zones d'intérêt intercommunal sont aménagées pour répondre à des demandes internes ou externes.

Des zones d'intérêt communal sont prévues pour des besoins de proximité quand cela est nécessaire. L'optimisation des zones existantes est prioritaire.

2 — FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

2.1 — L'offre foncière globale

Les espaces nécessaires aux développements artisanal, industriel ou tertiaire sont réservés soit dans l'urbanisation existante, en renouvellement urbain, soit sur des sites nouveaux. Dans ce dernier cas, ils sont localisés et aménagés sur la base de l'analyse multicritère évoquée dans le chapitre III « les grands équilibres entre les espaces urbains,

et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers ». L'objectif est tant d'accueillir de nouvelles entreprises que de permettre aux entreprises du territoire de trouver des conditions favorables à leurs besoins d'évolution.

Les activités qui peuvent être accueillies dans les tissus urbains mixtes existants, sans risques ou nuisances pour les populations, y sont préférentiellement implantées, afin d'optimiser les équipements et infrastructures existants.

Les services à la population (activités récréatives et culturelles, professionnels de santé, laboratoires, pharmacies, crèches, coiffure, beauté...) s'implantent prioritairement dans les centres des villes, des quartiers ou des bourgs afin de renforcer leur rôle de centralité en tirant profit de la capacité d'animation de ces activités.

2.2 — Le campus universitaire

La Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet développe ses filières d'enseignement supérieur et de recherche, notamment sur le campus de la Borde Basse. Ce développement est organisé de façon à renforcer la lisibilité urbaine du Campus et à en améliorer l'accessibilité.

2.3 — L'aéroport

Aucun aménagement ne doit faire obstacle au développement de la capacité d'accueil de l'aéroport, déjà contraint par son environnement géographique et topographique.

2.4 — Les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication

L'effort d'équipement numérique du territoire a été engagé dès les années 90.

La densification de la couverture optique est poursuivie. L'objectif est que chaque nouvelle zone d'activités soit desservie par l'une ou l'autre des technologies de communication numérique à haut débit et les zones d'ombre (zones blanches) des réseaux de télécommunications progressivement supprimées.

2.5 – Les ressources locales : granit, bois, énergie

La gestion environnementale de l'exploitation du granit est poursuivie, conformément au Plan du Parc Naturel Régional du Haut Languedoc, pour le Sidobre. Cette gestion environnementale doit permettre de conforter la vocation touristique du Sidobre dans un contexte d'exploitation de carrières.

Le développement des filières bois-énergie est encouragé. Les documents d'urbanisme locaux veillent à tenir compte des besoins particuliers de ces filières dans leurs choix d'aménagement. Notamment, les démarches réseaux de chaleur, utilisant le bois, sont facilitées et développées pour contribuer à l'émergence d'une filière bois locale

Le recours aux énergies renouvelables et la recherche de l'efficacité énergétique sont encouragés et facilités dans les choix énergétiques des projets d'urbanisme, de réhabilitation et de construction.

Les projets de production d'énergie renouvelable à impact paysager sont examinés dans un cadre intercommunal.

2.6 – Le commerce

A échéance du SCoT, un nouveau pôle commercial de périphérie structuré autour d'un hypermarché n'est pas envisagé, en plus de ceux existants ou projetés à ce jour.

Les documents locaux d'urbanisme favorisent et encouragent le développement des activités commerciales en centre ville, en centre de quartier et en centre bourg. Car le maintien d'une activité commerciale représente un élément essentiel de centralité et d'attractivité. Les objectifs du SCoT de concentration de l'urbanisation et de proximité habitat-emploi-équipements-services favorisent le maintien du tissu commercial, dans les centres, voire son renforcement.

2.7- Le tourisme

La mise en valeur du patrimoine est encouragée pour accompagner le développement du tourisme : les centres historiques des villes, l'urbanisation traditionnelle des villages et des hameaux, les châteaux... et le petit patrimoine rural local : chapelles, pigeonniers, lavoirs, fours de verriers (fours à verre), fours à pain, délimitation en pierres plantées, système ancien d'irrigation... Ces éléments sont donc préservés et valorisés dans les documents d'urbanisme et dans les opérations d'aménagement situées à leurs abords.

Le développement du tourisme s'appuie également sur la richesse du patrimoine naturel et paysager du territoire dont une grande partie est couverte par des inventaires naturalistes, ce qui confirme en même temps leur intérêt écologique.

Dans ce cadre, le développement « d'un tourisme vert » est recherché. Les chemins de randonnée pédestre, VTT sont préservés dans les documents d'urbanisme ainsi que leurs accès. Le développement de circuits de randonnée pédestre et vélo (véloroutes, voies vertes, pistes cyclables des communes) et d'équipements d'accompagnement (ex : refuges...) est facilité. Les itinéraires cyclables du territoire sont renforcés, notamment les voies vertes existantes sont reliées.

Des aménagements peuvent être prévus et facilités aux abords des plans d'eau pour en faire des bases de loisirs accueillantes et des lieux de convergence touristique.

La préservation et la mise en valeur des paysages du territoire est prise en compte dans les documents d'urbanisme. Il en est de même des points de vue permettant une lecture des paysages.

Les mesures qui permettent une amélioration progressive des paysages d'entrée routière ou ferrée du territoire et d'entrée de ville sont encouragées et développées, dans un objectif de développement de l'attractivité touristique.

Les structures d'accueil et d'hébergement doivent se développer en accompagnement de cette volonté de développer le tourisme.

Ces structures peuvent déroger à la règle de continuité avec les tissus urbains existants par ailleurs exigée dans le cadre de ce document.

Cependant les nouvelles structures d'accueil touristiques ou les extensions des structures existantes tiennent compte de l'environnement, des paysages et de la sensibilité écologique du milieu dans lequel elles s'insèrent par leur dimension et leur localisation.

B - Localisations préférentielles

La localisation des zones d'activités économiques et commerciales privilégie les principes développés dans ce document, en ce qui concerne la continuité urbaine, la mise en oeuvre de la proximité habitat-emploi-équipements-services et l'accessibilité, notamment par les transports en commun quand ils existent et la desserte par des chemins piétons et cyclables.

La continuité urbaine est recherchée pour les zones économiques mixtes ou les zones exclusivement commerciales. Les nouvelles zones d'accueil touristique, les zones liées à l'exploitation sur site du bois ou du granit ou les sites de production d'énergie renouvelable ne sont pas tenues à cet objectif de continuité.

Les zones d'activités existantes qui ne répondent pas au critère de continuité urbaine peuvent faire l'objet d'une extension, si elles répondent aux autres objectifs de la liste multicritères développée dans le chapitre III et précisément à des objectifs de qualité urbaine (développement d'une trame urbaine par opposition à une urbanisation qui s'étire le long des routes), architecturale, paysagère et environnementale, de desserte par les transports en commun et par des pistes cyclables.

L'urbanisation à vocation résidentielle ou économique n'a pas vocation à s'étendre au-delà des voies routières qui servent à la contourner, pour les motifs exposés dans le chapitre I.

L'implantation des zones d'activités y compris commerciales est subordonnée à la capacité de les desservir par un réseau d'assainissement collectif et par la présence d'une station d'épuration en capacité de traiter les effluents produits.

Pour les zones à vocation d'accueil artisanal, le mode de traitement à mettre en oeuvre pourra être adapté à la nature des effluents et à l'activité.

Le souci de l'insertion paysagère prévaut dans les choix de sites d'extension urbaine à vocation économique.

Les zones d'activités qui sont susceptibles d'accueillir des entreprises générant un important trafic de marchandises sont localisées préférentiellement aux abords de la voie ferrée, dans la perspective d'une remise en fonctionnement du transport des marchandises par voie ferrée.

VII - LES OBJECTIFS RELATIFS À LA PROTECTION DES PAYSAGES, À LA MISE EN VALEUR DES ENTRÉES DE VILLE

Les grandes entités paysagères identifiées dans l'état initial de l'environnement du rapport de présentation sont préservées. Elles servent de cadre de référence à l'insertion des développements urbains à vocation d'habitat, mixte, économique et aux infrastructures

A – préserver et valoriser les paysages naturels et urbains

1 - PRINCIPES GÉNÉRAUX DE PRÉSERVATION DES PAYSAGES

L'équilibre entre espaces urbains, espaces naturels, agricoles et forestiers est préservé en limitant la consommation des sols par l'urbanisation (à vocation économie ou habitat...).

De plus, les extensions urbaines sont organisées dans la continuité des tissus urbains ou villageois existants et en préservant la structure paysagère préexistante de bocage, de chemins ruraux...

Le long des anciens chemins, elles sont limitées au profit d'une recherche de compacité.

Des limites franches entre secteurs urbains et secteurs agricoles, naturels et forestiers sont conçues et aménagées, pour assurer la transition entre ces différents espaces. Elles s'appuient sur la trame paysagère préexistante dans une logique de permanence.

Des coupures paysagères d'urbanisation sont prévues en périphérie des agglomérations (agglomération = ensemble urbain continu) et à l'intérieur des agglomérations en limite des communes et des zones urbanisées des communes. Ces coupures sont particulièrement marquées, sur les routes nationales et départementales du territoire. Elles peuvent contribuer aux continuités naturelles et végétales de la trame verte et bleue.

La recherche de compacité de l'urbanisation et les développements en profondeur par rapport aux voies d'accès principales sont privilégiés.

Les effets de corridor bâti le long des voies départementales ou nationales ou d'entrée de ville sont limités au maximum. Au minimum, les extensions urbaines des villes, des villages et des hameaux ne doivent pas se rejoindre, hormis le cas particulier de hameaux ou de villages déjà anciennement agglomérés.

Les documents d'urbanisme veillent à ce que les villages ne s'étirent pas le long des routes, et que leur entrée soit traitée de façon à assurer la transition entre espaces bâtis et espaces non bâtis de façon harmonieuse.

La localisation des sites potentiels d'extension est déterminée en considération de leur sensibilité paysagère et de manière à minimiser leur impact.

Les extensions urbaines sont réalisées en respectant, voire en améliorant, les paysages bâtis dans lesquels elles s'insèrent et elles préservent au maximum, les plantations existantes.

Les documents d'urbanisme identifient les sites à impact paysager (coteaux, flancs des collines...), afin de les préserver. En cas de développement urbain sur des sites en vue, ces développements sont organisés de façon harmonieuse et maîtrisée, et les mouvements de terre sont limités, de manière à réduire au maximum leur impact visuel.

2 – PRÉSERVATIONS PAYSAGÈRES PARTICULIÈRES, EN RÉFÉRENCE AUX ESPACES IDENTIFIÉS DANS « LE PLAN PAYSAGES, ESPACES NATURELS, TRAME VERTE ET TRAME BLEUE » FIGURANT DANS LE RAPPORT DE PRÉSENTATION

Sur les piémonts de la Montagne Noire :

Le cadre paysager des villages et hameaux en balcon, comme Aiguefonde, Albine, Escoussens, Les Raynauds, Négrin... et leur qualité architecturale sont préservés

La trame bocagère des prairies et cultures installées à la rupture de pente, ou dans les premières pentes des versants et les chemins de liaison avec l'espace montagnard : pistes, sentiers, chemins de randonnée...sont préservés et valorisés

Les points de vue sur la plaine sont maintenus. Sur la D 53 en balcon, le développement de la construction est limité de manière à préserver des espaces agricoles ou naturels entre les villages et hameaux.

Sur les zones de transition du plateau d'Angles, de Boissezon et du Sidobre avec la vallée ou la plaine = versants sud du territoire :

L'étirement de l'urbanisation le long des routes qui montent vers le plateau d'Angles, essentiellement dans les villages du mazamétain (Payrin-Augmontel, Pont de l'Arn, Bout du Pont de l'Arn), est limité.

Le caractère paysager des espaces de clairières aux abords des villages et hameaux est préservé.

Les extensions des villages et des hameaux sont organisées en maintenant la trame bocagère.

Le petit patrimoine, les petits réseaux d'irrigation, étangs, mares, fontaines, les berges des cours d'eau, zones humides, les tourbières et les chemins...sont préservés et valorisés

Les rivières, les cours d'eau et leurs ripisylves, les zones humides :

Ces éléments sont valorisés en renforçant leur prise en compte dans les aménagements situés à leurs abords (vues, aménagements de promenades, aménagements paysagers...) et en conformité avec les règles de constructibilité des PPR inondations et des

règles de libre écoulement et de qualité des eaux. Les zones inondables et anciennes gravières peuvent être dédiées aux loisirs et aux cheminements doux.

Dans la vallée du Thoré, coexistent des secteurs à vocations diverses : économie, infrastructures, agriculture, Causse et falaises de Caucalières, habitat, cours d'eau...

C'est notamment le cas en aval de la vallée, entre Labruguière et Aussillon ; les développements aux abords de la RN 112 sont maîtrisés et organisés afin de mieux harmoniser les vocations à la fois urbaines, agricoles et naturelles de ce secteur

Dans la vallée du Thoré, en amont du mazamétain :

L'urbanisation le long de la RD 612, est limitée autant que possible. Elle privilégie les développements en profondeur, et utilise au maximum les débouchés existants afin de préserver des conditions de circulation correctes vers l'Hérault. L'objectif est de ne pas multiplier les zones de ralentissement, déjà nombreuses.

Le patrimoine forestier :

Les boisements de montagne et de piémont sont limités aux surfaces qu'ils occupent actuellement, les clairières existantes du plateau d'Angles, de la Montagne Noire et du Sidobre sont préservées. Pour cela, la vocation agricole de ces clairières est maintenue, voire étendue.

B – Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville et l'intégration paysagère des infrastructures de voirie

1 - LES INFRASTRUCTURES :

Le développement du réseau de voiries est bien intégré dans son environnement en minimisant l'impact des voies (nuisances sonores, sécurité, plantations...). Les continuités écologiques sont préservées.

Les grandes infrastructures s'insèrent dans le paysage avec le souci de la préservation de ses caractéristiques essentielles. Un accompagnement végétal et paysager des infrastructures routières est réalisé, dans le respect des unités paysagères traversées.

Des vues sur les paysages emblématiques du territoire (Montagne Noire, causse, versants du plateau d'Anglès, Sidobre) sont préservées.

Les documents d'urbanisme veillent à ce que les grandes lignes de force des paysages perçus à partir de ces infrastructures, naturels ou bâtis, soient maintenues dans les projets de développement des collectivités concernées.

2 - LES ENTRÉES DE VILLE ET DE SECTEURS AGGLOMÉRÉS

Un traitement paysager de qualité est à rechercher en entrée de ville ou de secteur aggloméré, existant et futur, afin de favoriser une transition réussie entre espaces non bâtis et espaces bâtis.

La réalisation de fronts bâtis de qualité, privilégiant l'image urbaine, le « paysagement » et la plantation des parkings, la qualité des matériaux employés et leur harmonie... sont autant d'éléments valorisants à développer dans ces secteurs d'entrée de ville. La publicité est réglementée.

Les aires de stationnement privées sont localisées et aménagées de manière à limiter leur impact visuel, il en est de même pour les aires de stockage de matériaux et pour celles de service et de livraison.

L'aménagement des échangeurs de la liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse est anticipé dans la perspective de constituer des entrées de territoire valorisantes. Notamment, si une urbanisation nouvelle est envisagée à leurs abords, elle est maîtrisée et paysagée.

VIII - LES OBJECTIFS RELATIFS À LA PRÉVENTION DES RISQUES

A - Prévenir les risques pour la salubrité publique

1 - LA QUALITÉ DE L'EAU

La capacité de fournir en eau potable les habitants et les activités actuels et futurs conditionne les développements de l'urbanisation.

Les périmètres de captage sont protégés.

Des interconnexions complémentaires entre les sources d'approvisionnement en eau sont réalisées en cas de besoin. En cas d'insuffisance d'approvisionnement, de nouvelles ressources en eau sont recherchées.

Tout projet d'extension urbaine prend en compte le zonage d'assainissement communal. La construction se fait préférentiellement dans les zones desservies par l'assainissement collectif relié à une station d'épuration. Lorsqu'il est utilisé, l'assainissement autonome doit être fiable et le dispositif mis en oeuvre doit être adapté à l'aptitude des sols.

Pour assurer le bon fonctionnement des stations d'épuration et la qualité des eaux superficielles, la part des eaux pluviales rejetées aux réseaux est minimisée. L'urbanisation, les équipements et les infrastructures cherchent donc

- ne pas aggraver la situation existante en terme de rejet d'eaux pluviales
- privilégier la rétention, l'infiltration et/ou la récupération et réutilisation des eaux pluviales

La gestion et la rétention des eaux pluviales sont intégrées comme un élément de valorisation dans les opérations d'urbanisme (noues, bassins de rétention, réemploi des fossés de drainage et d'écoulement existants, espaces publics...)

2- LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE PAR LA MAÎTRISE DES CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES

Les orientations prévues dans ce DOG contribuent à la lutte contre le changement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Notamment, le développement et la densification de l'urbanisation le long des axes de transport en commun existant ou potentiel permet un report des modes de déplacements vers ces transports en commun.

Situés dans la continuité de l'urbanisation existante, les nouveaux quartiers d'une certaine importance peuvent être plus facilement desservis par les transports en commun.

Des aménagements de chemins piétons et cyclables, en particulier vers les équipements, permettent de réaliser les déplacements de proximité autrement qu'en voiture.

L'intermodalité et la restructuration des quartiers gare, par ailleurs préconisées dans ce document, permettent de densifier les sites desservis par le transport ferroviaire et accessibles depuis les gares

Une plus grande proximité des logements, des équipements, des entreprises minimise la longueur des déplacements et permet l'usage des modes alternatifs à la voiture (bus urbains, piétons et cyclables)

Les choix de forme d'habitat plus compacte en extension ou en renouvellement favorisent l'efficacité énergétique des constructions.

La réduction de la consommation énergétique des bâtiments est mise en oeuvre conformément à la loi pour les nouvelles constructions ainsi que pour les constructions existantes.

L'utilisation des énergies renouvelables est encouragée dans la construction et dans les opérations d'urbanisme (éco-quartiers)

Le potentiel d'énergies renouvelables du territoire est valorisé.

3 - LES NUISANCES ET POLLUTIONS

Le bruit est pris en compte dans les nouveaux projets d'aménagement en le réduisant à la source, en évitant d'urbaniser en site exposé ou en améliorant l'isolation des logements existants et exposés

La réglementation concernant la protection contre les nuisances sonores des infrastructures est appliquée par rapport aux voies existantes et par anticipation sur les voies bruyantes à venir (emplacement réservé, orientation d'aménagement, projet...)

La réglementation concernant l'amélioration visuelle des entrées de ville (L.111-1-4), est appliquée non comme une contrainte mais comme un atout pour l'opération concernée et pour le territoire. Cette réglementation s'applique aux routes classées à grande circulation du territoire, il est recommandé de mener la même réflexion pour les RD 612, 621, 622.

Les choix de localisation de nouveaux sites résidentiels ou d'activités tiennent compte des nuisances existantes (sonores, olfactives, poussières...) ainsi que celles générées par les futures activités du site considéré

Les sols sont dépollués quand cela est possible et nécessaire. Tout aménagement tient compte des risques liés à la pollution éventuelle des sols.

La capacité d'élimination des déchets doit être cohérente avec le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés et l'augmentation de la population et des entreprises prévue dans le SCoT. Des espaces bien adaptés à l'optimisation de la collecte et au tri à la source sont prévus dans les opérations d'aménagement.

Les déchets de carrière de granit sont gérés de manière à ne plus nuire à la qualité des paysages du Sidobre.

B- Protéger la population et les biens contre les risques naturels et industriels

Les zones soumises à risque d'inondation, (zones rouges identifiées dans les PPRI) et les zones à risque technologique (Seveso) sont inconstructibles.

Pour éviter une aggravation des risques d'inondation du fait d'un ruissellement pluvial insuffisamment maîtrisé, l'imperméabilisation des sols est limitée, la rétention et l'infiltration des eaux de pluie favorisées.

Le risque « retrait gonflement des argiles », qui fait l'objet d'un PPR nécessite de prendre des mesures de « bon sens » pour les constructions nouvelles (fondations, sous-sol total, plantations maîtrisées...)

Le risque incendie est anticipé. Les communes prennent en compte les demandes du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) dans le cadre de l'élaboration ou révision des documents d'urbanisme, notamment

- Les voies de circulation desservant les établissements (ERP, bâtiments industriels, habitations...) doivent permettre l'accès et la mise en œuvre des moyens de secours et de lutte contre l'incendie.
- La défense extérieure contre l'incendie doit être proportionnée aux risques à défendre et conforme à la législation.
- Toute création de voirie, de zones nouvelles, et toute modification de points contribuant à la défense extérieure contre l'incendie doivent faire l'objet d'une information au SDIS

Le risque incendie est particulièrement pris en compte dans les sites exposés proches des forêts.

IX - LES CONDITIONS PERMETTANT DE FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'URBANISATION PRIORITAIRE DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les secteurs desservis par les transports en commun, plus particulièrement les gares, sont des lieux stratégiques. Le territoire bénéficie de la présence de 3 gares, qui relient les villes principales. Si à ce jour, l'état du réseau ferré ne permet pas une desserte optimum, les travaux qui vont être engagés par la Région, permettront d'améliorer les cadences vers Toulouse.

Le chapitre V a déjà permis d'aborder les orientations concernant la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports en commun, ce chapitre apporte des orientations complémentaires sur les conditions de l'urbanisation aux abords de ces points de desserte

Pour rappel et compléments, le développement de l'urbanisation s'organise de manière à valoriser et à rendre aisé le recours aux transports en commun.

La densité est encouragée dans les quartiers desservis par les transports en commun. Cela permet d'améliorer et d'optimiser ce mode de transports. L'organisation urbaine des nouveaux quartiers tient compte de l'accessibilité des points de desserte des bus urbains dans les villes principales, des cars du CG ou du CR dans les autres communes.

Les choix de localisation des nouveaux quartiers d'habitat, mixte ou d'activités économiques, privilégient leur desserte par les transports en commun (train ou bus). Il en est de même pour les choix de localisation des grands équipements.

Les gares multimodales sont progressivement rendues plus accessibles par tous les moyens de transport (bus, voiture, 2 roues, marche à pied). Les stationnements voiture et vélos sont aménagés en nombre suffisant, en intégrant les prévisions de croissance du nombre d'usagers, notamment cyclistes, que le SCoT devra générer. Les stationnements 2 roues sont sécurisés.

Les quartiers voisins de ces gares sont progressivement valorisés par l'organisation d'une

densité urbaine renforcée et par la mixité des fonctions (habitat, bureau, commerces...). Les espaces publics ainsi que la qualité architecturale des nouveaux bâtiments ou des bâtiments réhabilités valorisent ces entrées de territoire par les gares.

X - LES GRANDS PROJETS D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES, EN PARTICULIER DE TRANSPORT, NÉCESSAIRES À LA MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA

L'amélioration de l'accessibilité du territoire est nécessaire pour la réussite des orientations du SCoT. Car pour se développer dans la cohérence, et préserver son statut de pôle d'équilibre métropolitain et régional, ce territoire doit être mieux relié aux réseaux grande vitesse existants et en cours de constitution principalement à Toulouse.

L'aménagement d'une **liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse** doit faire l'objet de décisions rapides et les emprises doivent être réservées.

Les liaisons par train seront améliorées dans les prochaines années grâce aux travaux lourds engagés par la Région sur le réseau.

Cette amélioration de la desserte par les trains conditionne la mise en oeuvre de l'intermodalité et de la restructuration des quartiers gare du territoire, dont les orientations sont intégrées dans ce document.

Elle conditionne également la remise en fonctionnement du transport de marchandises par voie ferrée.

Lorsque l'aménagement d'une liaison rapide et sûre de niveau autoroutière vers Toulouse sera réalisée, le nouvel espace de circulation offert sur la RN 126 déclassée devra être aménagé, de Castres à Soual, en privilégiant les piétons, les cycles et les transports en commun.

De même, la RD 612 de Lagarrigue à Mazamet devra être aménagée particulièrement dans les traversées de villages.

En outre, l'ouverture du territoire vers la méditerranée, nécessite l'amélioration routière de l'itinéraire Castres-Mazamet-Béziers, notamment, par des aménagements pour la fluidité et la sécurité du trafic sur la RD 612 et par les déviations du mazamétain et des villages-rues de la vallée du Thoré, qui subissent la nuisance d'un trafic poids lourds en augmentation.

Les emprises et emplacements réservés sont maintenus dans les documents d'urbanisme.

A noter que cet itinéraire routier est aussi support de transports en commun du Conseil Général et du Conseil Régional, au service des villages traversés.

Les territoires les moins densément peuplés et ceux situés à l'écart des axes lourds de transports en commun doivent pouvoir bénéficier à terme du développement du transport à la demande.

Le covoiturage doit être développé en complémentarité des modes de transports en commun. Des parking-relais destinés à faciliter et encourager la pratique du covoiturage sont aménagés pour favoriser son développement.

Les itinéraires et les aménagements cyclables sont développés et interconnectés, en lien avec le schéma départemental des itinéraires cyclables. Les voies vertes aménagées sur les anciennes voies ferrées Castres-Albi, Mazamet-Bédarieux, sont reliées par un axe cyclable traversant le territoire qui constitue l'axe principal d'un maillage global de l'ensemble du territoire. Des itinéraires communaux ou intercommunaux sont aménagés et connectés à cet axe principal.

L'objectif est de rendre attractifs, lisibles et sécurisés les déplacements en vélo. Il s'agit de développer à la fois une pratique de loisir et une pratique quotidienne, en reliant les pôles générateurs de déplacements et en reliant les gares.

SCoT

PAYS D'AUTAN

ANNEXE

Tableau indicatif de répartition des objectifs de construction de logements et de consommation d'espace pour le logement

Les fourchettes de consommation foncière indiquent la marge de manœuvre existante pour la création de logements entre renouvellement urbain et extension économe en foncier afin de mettre en œuvre les objectifs du SCoT

	Total logts à construire <u>sur 6 ans</u>	Consommation foncière 2010-2016 en ha à raison de 750 m²/logt sauf pour HVT et Saint-Salvy	Total logts à construire <u>sur 12 ans</u>	Consommation foncière 2010-2022 en ha	Total lgts à construire <u>horizon 2028</u>	Consommation foncière 2010-2028 en ha
Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet	2 400	180	4 800	360	7 200	540
Communauté de communes du Sor et de l' Agout	585	44	1 170	88	1 755	131,5
Communauté de communes de Haute Vallée du Thoré	180	18 (1000m²)	360	36 (1000m²)	540	54 (1000m²)
Saint-Salvy de la Balme	30	3 (1000m²)	60	6 (1000m²)	90	9 (1000m²)
Bout du Pont de l'Arn	60	4,5	120	9	180	13,5
Total général	+ 3 250	249,5 ha	+ 6 510	499 ha	+ 9 750	748ha
Consommation totale d'espace pour l'habitat	renouvellement (20%)	50 ha		99 ha		149 ha
	extension	199 ha		400 ha		599 ha