



Contribution de la DREAL Languedoc-Roussillon à l'élaboration des porter à connaissance SCoT/PLU

Table des matières

I. Risques technologiques et industriels.....	4
1. I.C.P.E.....	4
2. Canalisations de transport.....	5
3. Sites et sols pollués	6
4. Risques miniers	7
5. Carrières	8
6. Déchets	9
II. Énergie et climat.....	11
Contexte.....	11
1. Les objectifs nationaux et internationaux : cadres pour l'action des collectivités en matière de planification.....	12
2. Les dispositions réglementaires en matière d'urbanisme, d'énergie et de climat.....	12
3. Les documents cadres et données disponibles au niveau de la région Languedoc-Roussillon.....	14
SRCAE.....	14
PCET.....	15
Données relatives à la qualité de l'air.....	16
Données relatives aux réseaux électriques et gaz.....	16
4. Les outils disponibles pour une meilleure intégration des problématiques énergétique et d'adaptation au changement climatique dans les documents d'urbanisme.....	17
5. Indicateurs.....	18
III. Transports et mobilité durable (pour les SCoT).....	19
Préambule.....	19
1. Le SCoT contribue à limiter les obligations de déplacements et les émissions de gaz à effet de serre.....	19
1.1 Hiérarchiser le réseau routier et autoroutier.....	22
Éléments de diagnostic.....	22
Enjeux.....	22
Les attentes vis-à-vis du SCOT.....	22
1.2. Définir les alternatives à l'automobile et favoriser les modes doux.....	22
Éléments de diagnostic.....	22
Enjeux.....	23
Les attentes vis-à-vis du SCOT.....	23
1.3. Renforcer les modes de transports alternatifs au routier.....	23
Éléments de diagnostic.....	23
Enjeux.....	24
Les attentes vis-à-vis du SCOT.....	24
2. Le SCoT organise l'articulation indispensable entre les transports, l'habitat, les emplois, les services et les grands équipements.....	24
2.1 Améliorer l'articulation entre l'urbanisation et les transports collectifs.....	24
Éléments de diagnostic.....	24
Enjeux.....	25
Les attentes vis-à-vis du SCOT.....	25
2.2 Concilier développement de l'offre commerciale et de loisirs avec la mobilité....	25
Éléments de diagnostic.....	25
Enjeux.....	25
Les attentes vis-à-vis du SCOT.....	26

IV. Biodiversité.....	27
1. Les Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF).....	27
2. Espèces protégées.....	27
3. Plans Nationaux d'Actions (PNA).....	29
4. La trame verte et bleue.....	30
5. L'inventaire du patrimoine géologique du Languedoc-Roussillon.....	32
V. Les eaux saumâtres.....	33
VI. L'évaluation environnementale.....	37
1. Champ de soumission à évaluation environnementale.....	37
2. Principes et objectifs de l'évaluation environnementale.....	37
3. Identification des acteurs et définition des rôles.....	37
4. Le cadrage préalable.....	38
5. Les questions évaluatives.....	39
6. Ressources disponibles.....	43

ANNEXES

(disponibles sur : <http://www.languedoc-roussillon-midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr/pac-type-languedoc-roussillon-a22632.html>)

- Liste des établissements SEVESO (mise à jour : janvier 2014)
- Carte des établissements SEVESO (mise à jour : janvier 2014)
- Tableau relatif aux carrières exploitées par travaux souterrains dans le Gard

I. Risques technologiques et industriels

Une brochure de synthèse réalisée par la DREAL LR sur la prévention des risques naturels et technologiques en Languedoc-Roussillon (édition 2014) est disponible et téléchargeable à l'adresse suivante :

http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DREAL-brochure-risques2014-Web-bd_cle06d2d6.pdf

1. I.C.P.E.

Les installations classées pour la protection de l'environnement sont soumises à déclaration, enregistrement ou à autorisation suivant les cas. Des prescriptions leur sont imposées, afin de prévenir en particulier les risques accidentels (**effets de surpression, effets thermiques ou toxiques**) et chroniques qu'elles peuvent présenter.

Les plus potentiellement dangereuses ou à impact important correspondent aux classifications Seveso seuil haut (AS) ou Seveso seuil bas en ce qui concerne le risque accidentel (directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite « Seveso 3 », et loi n°2013-619 du 16 juillet 2013), et IED en ce qui concerne le risque chronique (directive 2010/75/UE relative aux émissions industrielles).

La liste des établissements classés SEVESO de la région LR est jointe en annexe (actualisée en septembre 2013).

Les risques accidentels dès lors qu'ils impactent l'extérieur du périmètre de l'ICPE donnent lieu à maîtrise de l'urbanisme selon la circulaire du 4 mai 2007 qui indique également les recommandations d'urbanisme.

http://www.ineris.fr/aida/consultation_document/7287

Ainsi, les établissements dits « AS » doivent faire l'objet d'un Plan de prévention des risques technologiques (PPRT), destiné à maîtriser l'urbanisation future et, le cas échéant, agir sur l'urbanisation existante.

Les PPRT approuvés sont consultables et téléchargeables sur l'Internet de la DREAL, à partir du lien suivant :

<http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/carte-regionale-des-clic-css-et-r595.html>

Les installations soumises à autorisation peuvent être identifiées en accédant au site internet, à l'adresse suivante :

<http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/rechercheICForm.php>

La base de données du site permet de connaître les différentes activités et régimes correspondants, par établissement et par commune.

La localisation des ICPE est disponible sur la cartographie interactive de la DREAL :

http://carmen.application.developpement-durable.gouv.fr/19/dreal_lr_general.map

Les ICPE autorisées ne font l'objet d'un porter à connaissance urbanisme que depuis la loi n° 87-

565 du 22 juillet 1987. Ainsi, certaines ICPE créées antérieurement non classées seveso et qui n'ont pas fait l'objet de modifications notables ne motivent pas la réalisation d'un porter à connaissance au titre de l'article L 121-2 du code de l'urbanisme indépendamment du fait que les effets accidentels potentiels sortent de leur emprise. Pour ces dernières mais aussi les pour ICPE pour lesquelles il n'est pas recensé d'effet accidentel extérieur, l'approche en matière d'urbanisme à leur voisinage relève de la bonne administration voire de la prudence.

En effet, il convient d'une part de retenir que, compte tenu de l'incertitude liée à l'évaluation des risques, les scénarios d'accident et les zones d'effets associées ne sauraient avoir de valeur absolue et présentent un niveau d'incertitude difficilement quantifiable. Aussi, dans les documents d'information sur les risques, il est précisé que des dommages aux biens et aux personnes ne peuvent être totalement exclus, a fortiori à l'extérieur des zones définies. Selon les cas, des effets indésirables pourront par ailleurs perturber la capacité des individus à réagir face à un accident. Il s'agit par exemple des blessures suite à des bris de vitres.

D'autre part, le fonctionnement des ICPE génère de façon générale des émissions de différentes nature, qui peuvent présenter des inconvénients plus ou moins fréquentes pour le voisinage, dont en particulier des émanations d'odeurs et des trafics routiers.

Aussi, est-il recommandé de veiller à éviter par principe dans les documents d'urbanisme des voisinages entre ICPE et zone d'habitat trop proches, qui ne pourront être que source de contentieux par la suite.

2. Canalisations de transport

Informations disponibles sur le site internet de la DREAL à l'adresse suivante :

<http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/informations-a801.html>

- cadre législatif et réglementaire :

- Code de l'urbanisme : articles [L121-1](#), [L121-2](#), [L122-1](#), [L123-1](#) ; articles [R121-1](#), [R121-2](#), [R122-3](#), [R123-11](#) ;
- Arrêté ministériel du [4 août 2006](#) modifié portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques : il impose aux exploitants de canalisations de produits dangereux la réalisation d'une étude de sécurité dans un délai de 3 ans. Cette étude permet de définir des zones de part et d'autre de ces ouvrages nécessitant une vigilance particulière en matière notamment de construction d'établissements recevant du public ;
- Circulaire n°2006-55 du 4 août 2006 relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme en matière de canalisations de transport de matières dangereuses (gaz combustibles, hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques).
- Article L 555-27 du code de l'environnement prévoit l'instauration de servitudes d'utilité publique le long du tracé des canalisations selon un arrêté préfectoral.
- Articles L 555-16 et R 555-30 b) du code de l'environnement, complétés par un arrêté ministériel du 5 mars 2014, introduisent de nouvelles dispositions applicables en matière de Servitudes d'Utilité Publique (SUP) à destination de la création ou de la modification d'ERP (Etablissement Recevant du Public) ou d'IGH (Immeuble de Grande Hauteur) qui se trouveraient au voisinage des canalisations, notamment dans les zones à risque léta. Ces nouvelles SUP qui complètent des SUP existantes liées au droit des sols et de passage de ces

ouvrages établies au travers des DUP, imposent la prise d'arrêtés préfectoraux complémentaires pour réaliser la mise à jour du PLU (à partir de 2016).

- Conséquences en matière d'urbanisme et d'aménagement :

Dans l'attente de la mise en place des SUP, les orientations du ScoT/PLU doivent faire preuve de vigilance à proximité des ouvrages de transport de matières dangereuses :

- elles doivent éviter, si l'utilisation des sols le permet, de densifier l'urbanisation dans les zones de dangers significatifs,

- elles doivent prendre en compte les dispositions de la circulaire du 4 août 2006 :

- ☐ interdiction de construction ou d'extension d'IGH (immeuble de grande hauteur) ou d'ERP (établissement recevant du public) de la 1ère à la 3ème catégories dans les zones de dangers graves

- ☐ interdiction de construction ou d'extension d'IGH ou d'ERP de plus de 100 personnes dans les zones de dangers très graves.

Il est conseillé dans ces zones de prendre l'attache des exploitants de canalisations pour s'assurer de la compatibilité des projets avec la présence des canalisations de transports.

Les données publiques des tracés de canalisations sont disponibles sur le site :

[http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?
carte=CanalisationsTMD&service=CEREMA](http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=CanalisationsTMD&service=CEREMA)

Un téléservice Réseaux et Canalisations permet aux collectivités de visualiser la liste des exploitants présents sur leur territoire :

<http://www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr/gu-presentation/construire-sans-detruire/teleservice-reseaux-et-canalisation.html>

Indépendamment de ces prescriptions réglementaires, dans un souci d'aménagement et de développement durables du territoire, l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à proximité de ces ouvrages est à éviter. Il conviendra d'examiner prioritairement les possibilités de développement hors des zones de danger précitées. Toute ouverture à l'urbanisation éventuelle devra découler d'un choix motivé et justifié, qui mettra en avant la prise en compte de la/des canalisations et des dangers qui en résultent (faible densité de l'opération, travaux de protection de l'ouvrage, partis d'aménagement tenant compte du tracé...).

- contexte local (en pièces jointes) :

En pièces jointes, la liste des communes traversées par une canalisation et/ou situées à proximité d'une canalisation, et les courriers d'information comprenant les distances en mètres à prendre en compte de part et d'autre de l'axe de la canalisation.

3. Sites et sols pollués

Le traitement et le réaménagement des sites et sols pollués (SSP) présentent des enjeux sanitaires (protection des riverains et des ressources en eau dont l'eau potable), des enjeux de réaménagement (coût de résorption du passif, prise en compte dès la conception des projets d'aménagement), des enjeux de gestion foncière et urbanistique (limitation des usages, servitudes d'utilité publique).

Leur intégration dans les documents d'urbanisme est nécessaire le plus en amont possible.

La liste des sites pollués ayant nécessité une action des pouvoirs publics et leurs fiches informatives sont disponibles sur le site BASOL (base de données sur les sites et sols pollués) : <http://basol.developpement-durable.gouv.fr/>. Des extractions géographiques par région, département ou commune sont possibles ainsi que des recherches par type de polluants (mais la recherche par commune est limitée pour certains sites et sols pollués situés sur plusieurs territoires ; par exemple : pour le SSP La Croix de Pallières, lors de l'actualisation de la fiche BASOL, une seule commune de référence a pu être renseignée (Saint-Félix-de-Pallières et en communes associées Thoiras et Tornac), ce qui signifie que seule la fiche BASOL de Saint-Félix-de-Pallières est consultable).

Un inventaire des anciens sites industriels (BASIAS) susceptibles d'être à l'origine de pollution est également à la disposition des notaires et des aménageurs (basias.brgm.fr).

Dans tous les cas et quel que soit le résultat des recherches d'identification des sites pollués éventuels, il convient impérativement de prévoir de demander aux maîtres d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de leurs projets avec l'état des sols.

La démarche de gestion des sites et sols pollués mise en place par le ministère à travers une note ministérielle du 8 février 2007 et ses 3 annexes fixe la politique nationale de gestion et de réaménagement des sites pollués (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Note-du-8-fevrier-2007-Sites-et.html>). Elle précise que l'exploitant d'un site est le premier responsable de la remise en état pour un usage à minima industriel. Si le site pollué est repris par un aménageur, ce dernier doit entreprendre les diagnostics et actions nécessaires pour le rendre compatible avec le nouvel usage dans le respect des outils mis en place par le ministère (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Sites-et-sols-pollues-.html>).

Pour conforter ses choix et ses décisions, le maître d'ouvrage pourra également, sur sa propre initiative, faire réaliser par un tiers expert compétent une analyse critique des études réalisées par le bureau d'études qu'il aura mandaté pour l'assister.

La loi ALUR (Accès au Logement et Urbanisme Rénové) votée le 24 février 2014 prévoit l'élaboration par l'État de « secteurs d'information sur les sols » qui comprennent les terrains où la connaissance de la pollution justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols préalables.

La localisation des sols pollués est disponible sur la cartographie interactive de la DREAL : http://carmen.application.developpement-durable.gouv.fr/19/dreal_lr_general.map

4. Risques miniers

Concernant l'aléa minier, les informations sont de deux types :

- la connaissance de l'aléa mouvements de terrain. Il précise la probabilité d'occurrence d'un désordre minier pour une cause déterminée (glissement, tassement, effondrement localisé ou généralisé...) au travers d'un zonage géographique souvent à l'échelle communale. Les Études Détaillées des Aléas (EDA) sont réalisées par Géodéris et portées à connaissance (PAC) après validation de la DREAL. Les élus sont informés de ces EDA au cours de réunions généralement présidées par le sous-préfet concerné en présence de la DREAL (UT) et de la DDT(M). Le PAC est ensuite réalisé par courrier de la DDT(M).

Les porter à connaissance antérieurs aux EDA restent valables, jusqu'à ce que le territoire concerné ait fait l'objet d'une EDA. Il est fortement recommandé de ne pas construire en zone d'aléa d'origine minière n'ayant justement pas fait l'objet d'une étude détaillée prenant

expressément en compte l'existence de travaux miniers passés.

Ces cartes d'aléas ne sont pas consultables sur le site Internet de la DREAL et cela n'est pas prévu. La DREAL dispose d'un tableau récapitulatif des EDA. Il est classé par EDA et non par commune, une EDA peut englober plusieurs communes. Il inclut aussi les PAC. A ce jour, hormis quelques cas spécifiques et quelques-unes en révision, les EDA en cours d'élaboration présentent des enjeux moindres par rapport à celles déjà réalisées.

- éventuellement la traduction en termes réglementaires avec un plan de prévention des risques miniers, qui a valeur de servitude d'utilité publique. Le PPRM induit une instruction DREAL/DDTM conjointe très lourde. Cet outil est actuellement utilisé quand la densité et la tension en termes d'urbanisme sont fortes. Il n'y a pas à ce jour de PPRM dans le LR.

5. Carrières

Les carrières produisent des matériaux utilisés en quantité importante (bâtiment et travaux publics, travaux de voiries...). Les sources de matériaux que constituent les carrières doivent pouvoir être situées au plus près des utilisateurs. En effet les transports sur des distances importantes génèrent un surcoût pour les utilisateurs de matériaux ainsi qu'un impact en matière de rejets de CO2. La possibilité d'ouverture de nouvelles carrières est donc un enjeu d'aménagement des territoires.

Les schémas départementaux des carrières du Languedoc-Roussillon ont été approuvés et publiés en 2000 (<http://www-maj.languedoc-roussillon.e2.rie.gouv.fr/schemas-departementaux-des-carrieres-sdc-r1766.html>). Ils sont un instrument d'aide à la décision du préfet lorsque celui-ci autorise les exploitations de carrière. Ils prennent en compte la couverture des besoins en matériaux, la protection des paysages et des milieux sensibles, la gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Les autorisations de carrières doivent être compatibles avec les orientations et objectifs définis par les schémas.

La réglementation prévoit qu'une révision de chaque schéma doit être réalisée tous les 10 ans. Toutefois, les schémas existants restent en vigueur jusqu'à la publication des schémas en cours de révision. En vue de la prochaine révision des schémas, une étude d'approche régionale de la révision des schémas départementaux comprenant un état des lieux des thématiques figurant réglementairement dans les schémas départementaux, et une analyse environnementale a été réalisée par le BRGM. Le rapport final du BRGM est disponible à l'adresse suivante : <http://www2.dreal-languedoc-roussillon.application.i2/approche-regionale-de-la-revision-r1579.html>

Par ailleurs, dans le département du Gard notamment, dans le passé, des carrières ont été exploitées par travaux souterrains. Les archives anciennes de la DREAL pour le département du Gard, qui peuvent être consultées à Alès (sur rendez-vous), contiennent des éléments succincts et non exhaustifs, résumés dans le tableau en annexe.

Il convient de préciser, d'une part, qu'à l'intérieur des zones affectées par les travaux souterrains, incluant le voisinage et l'aplomb des ouvrages débouchant même s'ils ont fait l'objet d'un traitement de sécurisation, l'interdiction de construire est à imposer lorsque aucune étude n'est disponible. Dans ces zones à risques (toutes celles influencées par des travaux souterrains), des études peuvent être menées par un homme de l'art, de façon à définir les zones d'aléas. La référence en matière d'étude d'aléas est constituée par la méthodologie établie par l'INERIS accessible sur son site internet : <http://www.ineris.fr/rapports-d%C3%A9tude/risques-sols-et-sous-sols/evaluation-et-surveillance-des-mouvements-de-terrain-minie#stheme-1921>.

D'autre part, seule la commune a compétence à traduire ces aléas en disposition d'urbanisme.

Les carrières soumises à autorisation peuvent être identifiées en accédant au site internet, à l'adresse suivante :

<http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/rechercheICForm.php>

La base de données du site permet de connaître les différentes activités et régimes correspondants, par établissement et par commune.

6. Déchets

La liste des principaux centres de traitement des déchets ménagers et assimilés et installations de traitement des déchets industriels est consultable à l'adresse suivante : (mise à jour 2012)

http://www2.dreal-languedoc-roussillon.application.i2/IMG/pdf/DREAL-risques-DechetsWEB_cle5ad8a6.pdf

Les dispositions législatives et réglementaires relatives aux plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA) et aux plans régionaux d'élimination des déchets dangereux (PREDD) ont été fortement modifiées par les lois Grenelle 1 et 2, l'ordonnance du 17 décembre 2010 transcrivant la directive déchets de 2008, et le décret d'application du Grenelle en matière de planification en date du 11 juillet 2011.

Les nouveaux plans seront conformes aux principaux objectifs du Grenelle en matière de déchets tels que :

- orienter vers le recyclage 45 % d'ici 2015 des déchets ménagers et assimilés
- réduire la production de 7 % des ordures ménagères et assimilées (poubelles ordinaires + collecte sélective)
- orienter vers le recyclage 75 % des déchets banals des entreprises
- réduire de 15 % les déchets incinérés et stockés.

Les déchets non dangereux :

Les PDEDMA deviennent les plans départementaux de prévention et gestion des déchets non dangereux (PDPGDND), et relèvent toujours de la compétence des conseils généraux. Ils n'ont pas un caractère prescriptif : destinés à planifier et coordonner les actions locales en faveur de la collecte et du traitement des déchets, ils fixent les objectifs de recyclage et de valorisation à atteindre, les équipements à mettre en œuvre, les échéanciers à respecter. Mais ils n'ont pas vocation à régler le détail de la gestion des déchets :

- pour ce qui concerne les déchets ménagers et assimilés, les communes (ou les EPCI compétents) sont responsables de la collecte et du traitement des déchets et sont tenues, à ce titre, de respecter le code des marchés publics. Il convient, de noter que le Plan doit se conformer au principe de la libre administration des collectivités et ne peut en aucun cas leur imposer une filière ou un lieu de traitement.
- pour ce qui concerne les déchets des activités économiques, chaque producteur est responsable de la gestion des déchets qu'il produit.

Tous les conseils généraux du LR ont du lancer la révision de leurs PDPGDND. Celui des Pyrénées-Orientales est le premier à avoir été approuvé le 20 janvier 2014. Les plans du Gard et de l'Hérault vont entrer en phase d'enquête publique. Les conseils généraux de l'Aude et la Lozère ont finalisé leur document et vont le soumettre très prochainement pour avis aux conseils généraux limitrophes, CODERST de leur département, au conseil régional, services de l'Etat et groupements compétents en matière de déchets. L'approbation de ces 4 plans devrait intervenir en 2014, au plus tard début 2015.

Les déchets dangereux :

Le PREDD devient le plan régional de prévention et de gestion de déchets dangereux (PRPGDD), et relève toujours de la compétence du conseil régional. Le PREDD du Languedoc-Roussillon approuvé en décembre 2009 (accessible sur le site Internet DREAL) est en vigueur.

Chaque année en Languedoc-Roussillon 245 000 tonnes de déchets dangereux sont produits par des ménages et des professionnels.

Les principales orientations du PREDD en vigueur sont :

- 1- réduire la production et la nocivité des déchets dangereux (DD),
- 2- privilégier la valorisation des DD,
- 3- optimiser la collecte et la prise en charge des flux de DD diffus,
- 4- optimiser le transport des DD : principe de proximité, sécurité du transport, transport alternatif.

II. Énergie et climat

Contexte¹

Le changement climatique est lié à l'émission massive de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère par les activités humaines. En Languedoc-Roussillon, les trois quarts des émissions de GES sont d'origine énergétique, avec par ordre d'importance les transports pour plus de 41%, les bâtiments résidentiels et tertiaires (25%) et l'industrie (20%). Le dynamisme économique et démographique régional, ainsi que la mobilité, amplifiée par la périurbanisation, ont conduit à une forte augmentation des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre depuis 1990.

Pour atténuer les effets du changement climatique (augmentation des épisodes caniculaires, accroissement prévisible des tensions sur l'eau et aggravation de certains risques naturels...), deux leviers essentiels sont à privilégier : la sobriété énergétique (en réduisant les consommations d'énergie fossile) et le développement des ressources énergétiques renouvelables (peu ou pas émettrices de gaz à effet de serre) dont le potentiel est important en région. Ces deux leviers sont également essentiels pour d'une part améliorer la qualité de l'air et ainsi limiter les effets néfastes sur la santé, et d'autre part, pour faire face à la raréfaction et au renchérissement des ressources énergétiques, l'augmentation du coût des énergies créant des situations de précarité énergétique.

Le développement des énergies renouvelables est un levier essentiel pour réduire la dépendance aux énergies fossiles ainsi que les émissions de GES et polluants. En région, la production d'énergie est faible au regard du national (moins de 1%), mais presque exclusivement à partir de sources renouvelables. Elle représente 12% des consommations régionales (données 2006), ce qui reste encore loin de l'objectif national fixé à 23% en 2020. Le potentiel régional est pourtant important et diversifié, avec un des meilleurs gisements éolien terrestre de France métropolitaine, un bon niveau d'ensoleillement, une ressource bois-énergie et un parc hydroélectrique stable. Il existe également un potentiel de développement du biogaz à partir des déchets, en particulier agricole ou agroalimentaire et issus des boues de stations d'épuration.

Le développement de ces filières doit impérativement prendre en considération les enjeux environnementaux et sociaux (liés notamment à l'acceptation sociale de ces équipements et à leurs impacts potentiels sur l'environnement) au-delà des seules questions énergétiques. La question des concurrences possibles sur l'utilisation des ressources (valorisation de la biomasse forestière, partage de la ressource en eau...) et sur l'usage des sols (terres agricoles notamment) doivent également être considérés.

Pour relever ces défis, les politiques publiques en matière d'énergie et de climat se structurent et sont basées sur quatre piliers :

- **la réduction des consommations énergétiques** (sobriété et efficacité énergétique),
- **le développement des énergies renouvelables,**
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou **atténuation du changement climatique,**
- **l'adaptation au changement climatique.**

Ces quatre volets sont indissociables. En effet, les mesures prises en faveur d'une maîtrise des

1 SRCAE Languedoc-Roussillon – Avril 2013

consommations énergétiques et du développement de nouvelles sources d'énergie dite « renouvelable » serviront également à la politique d'atténuation puisqu'elles contribueront à la diminution des émissions de GES. Il faut également noter les interactions étroites avec les mesures prises pour l'amélioration de la qualité de l'air.

De même, atténuation et adaptation doivent être réfléchies de concert car prises isolément, elles ne permettront pas de prévenir totalement les effets du changement climatique. Sans une réduction drastique des émissions de GES, on risque d'atteindre un seuil critique au-delà duquel l'adaptation pourrait devenir extrêmement difficile, voire impossible. En outre, plus l'atténuation sera efficace, moins l'adaptation sera coûteuse. Inversement, si les politiques d'atténuation sont peu efficaces, les efforts d'adaptation devront être d'autant plus importants.

1. Les objectifs nationaux et internationaux : cadres pour l'action des collectivités en matière de planification

L'efficacité énergétique et la lutte contre le changement climatique sont des objectifs portés aux échelles mondiale, européenne et nationale par de nombreux textes : protocole de Kyoto entré en vigueur en 2005, plusieurs directives européennes, réglementations thermiques successives des bâtiments, plan climat national en 2004 et loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique en 2005.

La **déclinaison au niveau français** des engagements européens conduit à un objectif dit des « 3X20 » de :

- réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2020 par rapport à 2005 de 21% pour les activités couvertes par le système d'échange des quotas et de 14% pour les autres secteurs,
- production d'énergies renouvelables portée à 23 % de la consommation énergétique finale d'ici 2020.
- amélioration de l'efficacité énergétique de 20% d'ici à 2020

Avec la Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, la France a également décidé :

- de réduire d'au moins 38% la consommation énergétique des bâtiments existants d'ici 2020 (article 5),
- de baisser de 20% les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports d'ici 2020 afin de les ramener au niveau d'émissions de 1990 (article 10),
- de porter à 30% le nombre d'exploitations agricoles à faible dépendance énergétique d'ici à 2013 (article 31).

2. Les dispositions réglementaires en matière d'urbanisme, d'énergie et de climat

La Loi dite Grenelle 1 a fait évoluer le Code de l'urbanisme qui stipule à présent, dans son article L.110, que l'action des collectivités en matière d'urbanisme doit permettre de « *réduire les émissions de gaz à effet de serre, réduire les consommations d'énergie* », et « *contribuer à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement* » en favorisant la densité des espaces urbains et liant mieux le développement urbain à l'existence de transports collectifs.

La loi portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle 2, adoptée le 12 juillet 2010, a conforté ces objectifs. Si elle ne définit **aucun lien juridique direct entre les Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE) et les documents d'urbanisme**, les SCOT et les PLU doivent toutefois **prendre en compte** l'ensemble des **Plans Climat Energie Territoriaux (PCET)** qui concernent leur territoire (article L.111-1-1 du code de l'urbanisme), PCET qui **doivent être compatibles avec le SRCAE** (article L.229-26 du code de l'environnement).

Les documents d'urbanisme doivent de plus déterminer les conditions de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production des énergies renouvelables (L. 121-1 du Code de l'urbanisme).

Bien que le législateur n'ait pas clairement établi de lien juridique entre SRCAE et documents d'urbanisme, il ressort de ces quelques éléments que **le SRCAE doit être considéré comme le document de référence** au niveau régional en matière d'Energie-Climat.

Le schéma ci-dessous rappelle les articulations entre les différents documents de planification.

3. Les documents cadres et données disponibles au niveau de la région Languedoc-Roussillon

SRCAE

Le **Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Énergie (SRCAE)** co-élaboré par le Préfet de Région et par le Président de la Région Languedoc-Roussillon a été approuvé par arrêté préfectoral du 24 avril 2013. Il définit le **cadre stratégique régional** pour faciliter et coordonner les actions menées localement en faveur du climat, de l’air et de l’énergie, tout en contribuant à l’atteinte des objectifs nationaux dans ces domaines. Instauré par l’article 68 de la Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l’environnement, le SRCAE définit ainsi des **orientations** et **objectifs régionaux** aux horizons 2020 et 2050 pour :

- réduire les émissions de **gaz à effet de serre** et **s’adapter au changement climatique**,
- baisser les émissions de polluants atmosphériques et améliorer la **qualité de l’air** (à ce titre, le SRCAE remplace le Plan Régional de la Qualité de l’Air (PRQA) établi en 1999)
- maîtriser les **consommations énergétiques** et développer les **énergies renouvelables**.

Le SRCAE dispose d’une annexe, le **Schéma Régional Éolien**, qui identifie les enjeux à prendre en compte pour le développement de projets éoliens.

Le SRCAE Languedoc-Roussillon est composé de trois **documents** :

- un **rapport comprenant** :
 - un **état des lieux** qui dresse le profil de la région dans les domaines de l’énergie, du climat et de la qualité de l’air, et qui décrit, au travers de scénarii aux horizons 2020 et 2050, les objectifs fixés par le SRCAE ainsi que les évolutions possibles dans ces domaines ;
 - un **document décrivant les orientations** fixées par le SRCAE, aux horizons 2020 et 2050, pour développer les énergies renouvelables, maîtriser les consommations énergétiques, réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, améliorer la qualité de l’air et s’adapter au changement climatique.
- une première annexe : le **Schéma Régional Éolien** ;
- une seconde annexe : le document d’orientations **détaillées**

Le document du SRCAE ainsi que les études ayant contribué à son élaboration sont disponibles et téléchargeables sur le site de la DREAL :

<http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/le-schema-regional-du-climat-de-l-a3787.html> (Rubrique Air-Climat-Énergie / SRCAE).

Des objectifs chiffrés ont été définis pour la région Languedoc-Roussillon par le SRCAE :

- réduire les consommations d’énergie :
 - les ramener en 2020 au niveau des consommations de 2005 ;
 - l’effort engagé jusqu’en 2020 devra être poursuivi et intensifié durant les décennies suivantes pour atteindre en 2050 un niveau moyen de consommation par habitant divisé par deux par rapport à 2005.
- assurer une production d’énergies renouvelables représentant 29% de la consommation

énergétique finale à l'horizon 2020 et 71% à l'horizon 2050 ;

- réduire les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'environ 34% en 2020 et 64% en 2050 par habitant ;
- réduire les émissions de polluants atmosphériques entre 2007 et 2020 de 44% pour les oxydes d'azote (NOx), de 24% pour les particules (PM2.5), de 75% pour le benzène, de 31% pour les composés organiques volatils par habitant ;
- définir une stratégie d'adaptation aux effets attendus du changement climatique.

Sur la base de l'état des lieux et des scénarii présentés précédemment dans le rapport du SRCAE et du Plan Climat de la Région, le SRCAE définit **12 orientations** issues de la concertation régionale pour atteindre les objectifs précités :

1. Préserver les **ressources et milieux naturels** dans un contexte d'évolution climatique
2. Promouvoir un **urbanisme durable** intégrant les enjeux énergétiques, climatiques et de qualité de l'air
3. Renforcer les alternatives à la voiture individuelle pour le **transport des personnes**
4. Favoriser le report modal vers la mer, le rail et le fluvial pour le **transport de marchandises**
5. Adapter les **bâtiments** aux enjeux énergétiques et climatiques de demain
6. Développer les **énergies renouvelables** en tenant compte de l'environnement et des territoires
7. La transition climatique et énergétique : une opportunité pour la **compétitivité des entreprises et des territoires**
8. Préserver la **santé** de la population et lutter contre la **précarité énergétique**
9. Favoriser la **mobilisation citoyenne** face aux enjeux énergétiques, climatiques et de qualité de l'air
10. Vers une **exemplarité** de l'État et des collectivités territoriales
11. Développer la **recherche** et l'innovation dans les domaines du climat, de l'air et de l'énergie
12. Animer, communiquer et informer pour une **prise de conscience** collective et partagée

La prise en compte des orientations du SRCAE dans les documents d'urbanisme intéressent différents domaines tels que : **aménagement et urbanisme, transports, énergie, bâti, développement économique**. Un outil d'aide à leur prise en compte est en cours d'élaboration.

PCET

Au niveau local, les **Plans Climat Énergie Territoriaux (PCET)**, obligatoires pour les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants, concernent la maîtrise de l'énergie, le développement des énergies renouvelables, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique.

En tenant compte des bilans des émissions de GES, le PCET définit les objectifs stratégiques et

opérationnels de la collectivité afin d'atténuer et lutter efficacement contre le réchauffement climatique et de s'y adapter, le programme des actions à réaliser conformément aux objectifs issus de la législation européenne relative à l'énergie et au climat, un dispositif de suivi et d'évaluation des résultats. Ces objectifs stratégiques et opérationnels doivent être chiffrés. Le programme des actions à réaliser comporte un volet consacré à la politique de sensibilisation et de mobilisation de l'ensemble des personnes intéressées à la réalisation du plan. Ainsi l'exemplarité de l'institution peut faire partie du programme des actions. Des actions sur le cadre de vie peuvent également être valorisées dans le cadre du PCET. Le PCET peut mettre un point de vigilance sur l'articulation à avoir entre le développement énergétique et la mise en valeur et la protection du patrimoine. Le PCET est aussi l'occasion de susciter et valoriser les changements de comportements par la sensibilisation à la sobriété des modes de vie et l'implication de la population dans la gouvernance.

La liste des PCET en cours d'élaboration est disponible sur ce site : <http://observatoire.pcet-ademe.fr/> et auprès de la DREAL Languedoc-Roussillon (Service Énergie)

Données relatives à la qualité de l'air

L'ensemble des données relatives à la qualité de l'air en Languedoc-Roussillon est disponible sur le site de l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air, Air Languedoc-Roussillon : <http://www.air-lr.org/>

Air Languedoc-Roussillon met à disposition un inventaire qui permet de consulter de manière simple et rapide, la répartition, par collectivité, des sources d'émissions des principaux polluants atmosphériques et gaz à effet de serre : <http://www.air-lr.org/emissions/inventaire-des-emissions/c-67-19371.html>

Données relatives aux réseaux électriques et gaz

Les données cartographiques des réseaux d'électricité et de gaz sont disponibles auprès des gestionnaires de réseaux.

◆ Réseau de transport d'électricité

Les servitudes d'utilité publiques relatives aux ouvrages électriques sont pris en application de l'article L.323 et suivants du Code de l'Énergie. Afin de vérifier leur compatibilité avec les ouvrages à haute ou très haute tension existants, les dossiers PLU et SCOT élaborés ou révisés doivent être adressés au gestionnaire du réseau de transport d'électricité :

Réseau de Transport d'Électricité (RTE)

Centre de Développement- et Ingénierie Marseille/SCET
48, avenue Elsa Triolet -13417 MARSEILLE cedex 8).

L'instruction du Ministre de l'Écologie du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes à haute tension préconise aux collectivités territoriales et aux services en charge de délivrer des autorisations d'urbanisme, d'éviter de décider de construire ou d'autoriser la construction de nouveaux établissements accueillants des personnes sensibles (hôpitaux crèche, écoles) dans les zones exposées à un champ magnétique supérieur à 1 microTesla lié à la présence d'ouvrages haute tension.

◆ Réseau de transport de gaz

En Languedoc-Roussillon, les canalisations de transport de gaz sont exploitées par :

GRT GAZ

ZAC de Saint Romans

30470 AIMARGUES

En application des articles L555-16 et R555-30 du code de l'environnement, les servitudes d'utilité publiques sont instaurées pour la maîtrise de l'urbanisation à proximité des canalisations de transport de gaz. Ces servitudes créent une «zone d'effets» ou bande dans laquelle est autorisée sous certaines conditions ou interdite l'implantation d'immeubles de grandes hauteur ou les établissements recevant du public.

Ces servitudes font l'objet d'un arrêté préfectoral spécifique pris à l'issue d'une procédure d'autorisation avec enquête publique.

4. Les outils disponibles pour une meilleure intégration des problématiques énergétique et d'adaptation au changement climatique dans les documents d'urbanisme.

Le CEREMA a développé plusieurs outils d'aide à la décision qui permettent aux collectivités de déterminer et comparer les émissions de GES associées à différents scénarii d'aménagement qui s'offrent à elles. Des informations sur ces outils sont disponibles sur le site du CERTU: <http://www.certu-catalogue.fr/ville-et-environnement/energie-effets-de-serre.html>

Par ailleurs, le CEREMA a réalisé pour le compte des DREAL Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes une étude définissant un cadre de réflexion pour la prise en compte de l'énergie dans les documents d'urbanisme. Celle-ci propose une synthèse des outils et documents existants, qui peut permettre à la collectivités de prendre connaissance de la problématique ; elle propose par ailleurs un outil méthodologique présenté sous forme de grille de questionnements ayant pour objectif de guider la collectivité et le cas échéant son bureau d'étude à mieux intégrer la problématique énergétique tout au long de l'élaboration de son document d'urbanisme.

Un guide ministériel d'accompagnement des territoires pour l'analyse de leur vulnérabilité socio-économique au changement climatique a été réalisé et est téléchargeable sur ce lien : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED37.pdf>

Destiné aux acteurs locaux, ce guide permet de :

- mettre en évidence les activités et les acteurs touchés par le changement climatique ainsi que les enjeux prioritaires et les axes d'action,
- réunir des premiers éléments de diagnostic sur le territoire,
- sensibiliser et mobiliser sur cette problématique.

En complément, le rapport d'étude complet réalisé pour l'élaboration du guide est disponible sur ce lien : http://www.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_accompagnement_vulnerabilite_territoires_FIN.pdf

5. Indicateurs

Les indicateurs définis dans les documents d'urbanisme pourront s'appuyer/reprendre sur les indicateurs de suivi du SRCAE (en cours de définition, finalisation juin 2014).

III. Transports et mobilité durable (pour les SCoT)

Préambule

« Le renforcement de la compétitivité des modes alternatifs à la route est au cœur des préoccupations des pouvoirs publics en matière de transport. Le Grenelle Environnement donne également la priorité aux transports collectifs dans le transport de voyageurs, et met notamment l'accent sur le développement des autoroutes de la mer et des autoroutes ferroviaires pour le transport de marchandises.

La logistique et l'aviation vertes, les modes de déplacement actifs (vélo, marche), la mise en place de conventions d'engagement volontaire dans le domaine des transports sont autant d'illustrations d'une volonté forte de l'État de favoriser une mobilité et des transports durables. »

Source : site Internet du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Mobilite-durable,1722-.html>).

Ce concept de « mobilité durable » recouvre notamment trois grands enjeux nationaux que sont :

1. la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
2. la préservation de la santé publique (en réduisant notamment l'exposition des populations aux pollutions et au bruit des transports et en améliorant la sécurité des déplacements),
3. le droit à la mobilité pour tous en favorisant l'accessibilité de tous aux équipements et aux services.

A noter que la santé publique est abordée comme un enjeu transversal et la sécurité routière, compétence des DDT, ne fait donc pas l'objet d'un paragraphe spécifique. Elle ne devra néanmoins pas être oubliée lors de la production du PAC définitif.

NOTA IMPORTANT : cette contribution au PAC est susceptible d'être complétée tout au long de la procédure d'élaboration du SCoT.

1. Le SCoT contribue à limiter les obligations de déplacements et les émissions de gaz à effet de serre

La loi n° 2010-788 portant engagement national pour l'environnement (ENE) du 12 juillet 2010 dispose, dans son article 14, que **les documents d'urbanisme /.../ tiennent compte des objectifs de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs et déterminent les conditions permettant d'assurer /.../ la réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

La loi n°2015-991 du 07 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) crée le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires). Ce schéma fusionne plusieurs documents de planification régionale antérieurs (SRADT, SRIT, SRI, SRCAE, SRCE et PRPGDD) et a une valeur prescriptive envers les documents infrarégionaux.

Les ScoT, PLU, CC, PDU, PCET et les chartes PNR doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatible avec les règles du fascicule du SRADDET les concernant.

La loi MACRON du 07 août 2015 relative à l'accès aux données nécessaires à l'information des voyageurs (open data)

La loi pour la transition énergétique et la croissance verte (TECV du 18 août 2015) confirme et précise les objectifs nationaux en matière de :

- réduction des émissions de gaz à effet de serre (-40 % en 2030 par rapport à 1990, facteur 4 d'ici 2050 réaffirmé)
- réduction de la consommation énergétique finale (-50 % en 2050 par rapport à 2012)
- réduction de la consommation totale des énergies fossiles (-30 % en 2030 par rapport à 2012)
- part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie (23 % d'ici 2020, 32 % d'ici 2030)
- réduction de la part du nucléaire dans la production d'électricité (des réserves ont été apportées par le Sénat, l'échéance 2025 a été supprimée)

Elle crée le plan national de réduction des émissions de polluants. Arrêté au plus tard le 30 juin 2016, il vise à atteindre des objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants fixés aux échéances 2020, 2025 et 2030. Il est réévalué tous les 5 ans, et, si nécessaire, révisé. Ses objectifs et actions doivent être pris en compte dans les SRCAE et PPA.

La maîtrise des déplacements et la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par la mobilité des personnes passent notamment par une action sur :

- le développement d'offres alternatives à la voiture (modes doux, efficacité et attractivité des transports collectifs) et l'intermodalité ;
- le développement des modes de transport de marchandise alternatifs à la route (voies d'eau, transports ferroviaires) et multimodaux ;
- l'aménagement du territoire (densification, mixité urbaine).

Dispositions relatives à la mobilité (loi TECV)

• Renouvellement du parc en véhicules propres (art. 9)

L'État et ses établissements publics doivent acquérir ou utiliser 50% de véhicules propres pour un parc de plus de 20 véhicules de -3,5 t de PTAC ou de +3,5t de PTAC. Les collectivités territoriales, leurs groupements et les entreprises nationales doivent acquérir 20% de véhicules propres pour un parc de plus de 20 véhicules de -3,5 t de PTAC. Cette disposition s'applique à compter du 1er janvier 2016 pour les -3,5t et à compter du 1^{er} janvier 2018 pour les +3,5t.

Un véhicule propre est défini comme un véhicule électrique ou de motorisation à faible niveau d'émission (critères définis par décret).

• Déploiement de l'infrastructure de charge électrique (art. 10)

La France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge sur les places de stationnement des ensemble d'habitations et autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public.

• Utilisation des énergies renouvelables dans les transports (art. 11)

L'État crée les conditions pour que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans tous les modes de transport en 2020 soit égale au moins à 10 % de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports et 15 % en 2030.

De plus, des objectifs annuels d'incorporation de biocarburants seront fixés.

• Réduction des émissions des grandes entreprises de la distribution (art.12)

Les entreprises de plus de cinq cents salariés du secteur de la grande distribution doivent établir, un plan d'action afin de réduire les émissions de GES et de polluants résultant du transport des marchandises qu'elles commercialisent. Ce programme d'action doit être établi avant le 31 décembre 2016. L'objectif de réduction des émissions est de 10% d'ici 2020 et 20% d'ici 2025.

• Création des zones à circulation restreinte (art. 13)

Des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté. Elles sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés. Ces zones sont créées pour une durée maximale de 3 ans mais peuvent être reconduites.

• Création d'une indemnité kilométrique vélo (art. 13bis)

L'employeur prend en charge les frais de déplacements domicile-travail des salariés venant à vélo. Un cumul est possible avec le remboursement de l'abonnement TC, dans le cas d'un parcours intermodal TC+vélo. Le montant de l'indemnité fixé par décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015

• Modification de la définition du covoiturage (art. 14)

La définition du covoiturage est modifiée : « utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur à titre non onéreux, excepté le partage des frais, et un ou plusieurs passagers, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. »

• Création du plan de mobilité rurale (art. 14ter)

Le SRI peut être complété par un plan de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport. Il est élaboré par l'établissement public du SCoT ou le pôle d'équilibre territorial et rural.

• Précisions sur les plans de mobilité (PDE/PDIE) (art.13ter)

Le plan de mobilité (PDE/PDIE) est défini : « il vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise et en particulier ceux de son personnel [...] Il évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement, un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour. »

Outre des mesures sur la mobilité des personnes, il peut également comporter des mesures relatives à l'organisation du travail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.

Il est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

Le préfet peut imposer la réalisation d'un PDIE à certaines catégories d'établissements.

• Précisions sur les PDU et PLUi-D

La liste et composition des agglomérations de plus de 100 000 habitants est mise à jour par arrêté. La compatibilité avec le SRCAE est complétée par la compatibilité avec les objectifs du PPA pour le PLUi-D. L'évaluation des émissions générées par les déplacements est étendue aux polluants locaux

(modalités fixées par décret)

1.1 Hiérarchiser le réseau routier et autoroutier

Éléments de diagnostic

Constat : un réseau routier gratuit au maillage dense invite les usagers à l'utiliser dans leurs déplacements quotidiens, de proximité et parfois d'échange au détriment de l'usage des transports en commun, ferrés et fluviaux engendrant ponctuellement des problèmes de fluidité et de sécurité.

Proposition d'études à réaliser ou d'informations à collecter au stade du diagnostic : qualifier l'encombrement des réseaux routiers et l'importance du trafic de transit (éléments chiffrés).

Enjeux

- Préserver la fonction de transit et d'échange des axes autoroutiers et voies express ;
- mettre en évidence les grands principes d'amélioration du réseau routier ;
- améliorer la sécurité routière et la qualité de l'air pour préserver la santé publique ;
- promouvoir des alternatives au mode routier.

Les attentes vis-à-vis du SCOT

- Définir les grands axes répondant aux objectifs d'aménagement du territoire en organisant une relation efficace entre les pôles urbains, économiques et logistiques.
- Réguler les flux en les distinguant et en hiérarchisant le réseau pour éviter la concentration sur des axes régulièrement saturés (prescriptions du SCOT aux Plans de Déplacements Urbains) et en orientant le trafic routier par un jalonnement spécifique (poids lourds, desserte locale...) afin que l'itinéraire emprunté soit continu et lisible.
- Privilégier le transport collectif en site propre en priorisant les transports collectifs dans la circulation et à chaque carrefour.
- Promouvoir des alternatives au mode routier en planifiant des aménagements coordonnés aux modes alternatifs tels que :
 - des pôles d'intermodalité routes / transports collectifs / vélo,
 - des quais publics et des plates-formes multimodales pour le fret.

Une politique volontaire peut par exemple consister dans le SCoT à **privilégier l'aménagement des voies desservant des sites multimodaux**.

Le SCoT peut par ailleurs imposer que tout nouveau pôle important à vocation économique ou commerciale présente des solutions intermodales mises en œuvre pour la desserte du site.

1.2. Définir les alternatives à l'automobile et favoriser les modes doux

Éléments de diagnostic

Constat national (hors IDF) : la voiture reste le mode de déplacements le plus utilisé et sur des trajets de plus en plus longs, cette augmentation de l'usage de l'automobile a des conséquences

négatives sur l'environnement, le bruit, la sécurité, la santé publique, l'occupation abusive de l'espace public...

Enjeux

- Améliorer la performance et l'efficacité des transports collectifs et développer les modes doux (vélo et marche) participera d'une part à diminuer les émissions de gaz à effet de serre et d'autre part les émissions de polluants atmosphériques qui peuvent avoir un impact sur la santé.
- Avoir une politique tarifaire globale (des transports collectifs et du stationnement) plus favorable à l'usage des transports collectifs et donner un large accès à l'information des voyageurs
- Mieux partager l'espace urbain, notamment dans les agglomérations et villages périphériques.

Les attentes vis-à-vis du SCOT

- Définir dans le document d'orientation et d'objectifs les grandes orientations de la politique des transports et des déplacements qui seront déclinées dans les PLU.
- Conforter le réseau actuel des transports collectifs et renforcer l'efficacité des lignes les plus structurantes, en particulier les Transports Collectifs en Site Propre.
- Libre diffusion des données nécessaires à l'information du voyageur (*art. 4 loi MACRON*)

Le libre accès aux données relatives aux transports et à la mobilité est précisé : « Les données des services réguliers de transport public de personnes et des services de mobilité sont diffusées librement, immédiatement et gratuitement en vue d'informer les usagers et de fournir le meilleur service, [...]. Elles sont diffusées par voie électronique, au public et aux autres exploitants [...]. » par les exploitants des services de transport et de mobilité et les AOT.

Il s'agit des données « relatives aux arrêts, aux tarifs publics, aux horaires planifiés et en temps réel, à l'accessibilité aux personnes handicapées, à la disponibilité des services, ainsi qu'aux incidents constatés sur le réseau et à la fourniture des services de mobilité et de transport [et des données] issues de services de calculateurs d'itinéraires multimodaux gérés par ou pour le compte des autorités organisatrices de transport ».

- Partager l'espace urbain en prenant en compte tous les types d'usagers (déplacements piétons, cyclables et motoriser) et **assurer les continuités des voies piétonnes et cyclables**.

1.3. Renforcer les modes de transports alternatifs au routier

Éléments de diagnostic

Le report modal passe par une offre de solutions alternatives pertinentes pour le fret et un accroissement de l'usage des transports collectifs et des modes doux.

Cela implique a minima le développement de l'intermodalité et la massification par voies d'eau et ferrées.

Enjeux

- Accorder une place plus importante aux modes de transport des voyageurs et des marchandises les plus respectueux de l'environnement et de la santé publique.
- Valoriser les potentiels que présente le territoire.

Les attentes vis-à-vis du SCOT

- Identifier et, le cas échéant, valoriser les sites bord à voie d'eau et les sites les plus accessibles aux autres modes de transports et rendre prioritaire leur développement (« 3ème logistique »...).
- Examiner la pertinence de la fonction de transport de voyageurs et/ou de marchandise par voie ferrée au regard du potentiel de report modal en développant ou améliorant les connexions multimodales aux gares ;
- Promouvoir le transfert du transport routier des marchandises vers des modes alternatifs (ferroviaire, fluvial) offrant du potentiel multimodal ;

2. Le SCoT organise l'articulation indispensable entre les transports, l'habitat, les emplois, les services et les grands équipements

La loi n° 2010-788 portant engagement national pour l'environnement (ENE) du 12 juillet 2010 dispose, dans son article 17, que le document d'orientation et d'objectifs du SCOT :

► précise les conditions permettant de **favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs** ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs habités qui le nécessitent.

► peut **déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs** /.../

► précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de **cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises**, /.../

► peut **prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux soit subordonnée** au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la **desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises** et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.

Adapter l'offre de transport aux exigences de l'aménagement du territoire en somme.

2.1 Améliorer l'articulation entre l'urbanisation et les transports collectifs

Éléments de diagnostic

Constat : les études faites en France montrent que les pôles urbains importants ont des taux de

stabilité des actifs plus élevés que les communes périphériques.

Par ailleurs, l'inadéquation entre localisation résidentielle et localisation de l'emploi génère des flux qui, à défaut d'une offre de transports collectifs attractive et performante, sont très majoritairement assurés par l'utilisation de la voiture.

Enjeux

- Anticiper et accompagner l'évolution des migrations alternantes sur le territoire par la recherche de proximité des transports collectifs de voyageurs avec les zones à urbaniser prioritairement.
- Préserver le potentiel foncier à proximité des sites à potentiel multimodal pour le transport de marchandises (fret urbain notamment).
- Améliorer l'articulation de l'urbanisation, tant résidentielle que pour l'activité, avec la voie d'eau dans la perspective d'un développement de son usage

Les attentes vis-à-vis du SCOT

- Veiller à la mixité des fonctions urbaines (proximité des emplois, des services, des transports collectifs) et à favoriser leur densité.
- Soutenir les activités peu consommatrices d'espace et denses en emplois dans les zones les mieux desservies par les transports collectifs, et y rechercher la densité urbaine ainsi que la mixité des fonctions (habitat, emplois, services, équipements).
- Subordonner l'ouverture des nouvelles zones à urbaniser à leur desserte par les transports collectifs de voyageur.
- Fixer une urbanisation prioritaire dans les zones autour des arrêts de transports collectifs, le long des lignes structurantes avec une densification plus importante et des formes d'aménagement permettant un accès facilité aux transports en commun.
- Insister sur le désenclavement par les transports collectifs des secteurs habités, notamment les quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des pôles générateurs de flux qui le nécessitent.

Ces choix sont par ailleurs bien évidemment à confronter avec les autres enjeux du territoire tels que la préservation des espaces naturels et agricoles, la préservation et la restauration des continuités écologiques qui sont également des enjeux primordiaux du Grenelle.

2.2 Concilier développement de l'offre commerciale et de loisirs avec la mobilité

Éléments de diagnostic

Les pôles commerciaux jouent un rôle important dans la réponse aux besoins des consommateurs du territoire et sont complémentaires des structures commerciales traditionnelles des centres-villes.

Les pôles commerciaux, culturels et de loisirs non desservis par les transports collectifs devront faire l'objet, le cas échéant, d'une nouvelle réflexion dans le cadre du SCoT.

Enjeux

- Maintenir et développer le commerce au cœur des villes du territoire et/ou à proximité des

arrêts de transports collectifs existants ou à créer, en connexion avec le tissu urbain.

- Permettre l'accessibilité à tous de ces fonctions et équipements urbaines.

Les attentes vis-à-vis du SCOT

La proposition de loi relative à l'urbanisme commercial a pour objet de modifier les modalités suivant lesquelles les autorisations d'urbanisme liées à l'activité commerciale pourront être accordées, conformément à des critères définis en matière d'environnement et d'habitat.

Votée en première lecture par l'Assemblée nationale le 15 juin 2010 et modifiée par le Sénat le 31 mars 2011, elle prévoit que le document d'orientation et d'objectifs du SCoT comprenne un document d'aménagement commercial (DAC) qui précise de manière prescriptive les règles qui devront guider les implantations commerciales.

Le DAC devra définir, en rapport avec les besoins identifiés sur le territoire, des **localisations préférentielles pour les équipements commerciaux**, hors centres-villes, **en fonction notamment du niveau de desserte en transports collectifs** et en différenciant si besoin des types de commerce (par exemple être plus exigeant sur la qualité de la desserte des commerces alimentaires).

- Penser les nouvelles zones d'activités ou de commerce en ayant traité la question de la consommation d'espace et de la desserte en transports collectifs.
- Préserver ou améliorer l'accessibilité des pôles de commerces et de loisirs existants en maintenant ou, le cas échéant, en renforçant le niveau de desserte par les transports collectifs et en veillant à une desserte routière adaptée.

IV. Biodiversité

1. Les Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF est un outil de connaissance fondamental permettant d'identifier les territoires présentant un enjeu très marqué de biodiversité. L'inventaire des ZNIEFF a été actualisé et a fait l'objet d'un porter à connaissance réglementaire en 2011.

Il existe deux sortes de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type 1, qui sont des écosystèmes de haute valeur biologique, de superficie généralement limitée ;
- les ZNIEFF de type 2, qui forment de grands ensembles naturels, riches, peu modifiés par l'homme ou offrant des potentialités biologiques importantes (massif forestier, vallée, lagune...).

Représentant 61 % du territoire régional et concernant 86 % des communes, l'inventaire des ZNIEFF a une portée juridique indirecte et doit être pris en compte dans les décisions d'aménagement du territoire et la planification.

La cartographie et les fiches de chaque ZNIEFF sont accessibles à l'adresse suivante :

<http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/zones-naturelles-d-interet-ecologique-faunistique-r616.html>

2. Espèces protégées

Les espèces de la flore et de la faune sauvages les plus menacées ou rares font l'objet de dispositions réglementaires internationales, européennes, nationales et régionales.

La liste rouge de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) constitue l'inventaire **mondial** le plus complet sur la situation globale des espèces végétales et animales.

Au niveau **européen**, le réseau Natura 2000, instauré par la directive 92/43/CEE, est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats.

La **loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature** pose le principe que la protection de la nature est d'intérêt général et donne les moyens de protéger les espèces et les milieux.

La protection stricte des espèces de faune et de flore sauvage est assurée par les articles L411-1 et L411-2 du **code de l'environnement**. L'article L411-1 consiste en une série d'interdictions d'activités ou d'opérations qui peuvent porter atteinte à ces espèces ou à leurs habitats.

L'application de cette réglementation vise à s'assurer qu'aucun projet ou activité ne viendra perturber l'état de conservation des espèces concernées. Le non-respect de ces règles fait l'objet de sanctions pénales, prévues à l'article L415-3 du code de l'environnement.

Depuis 2007, le Comité français de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) et le Muséum national d'Histoire naturelle (MNHN) se sont associés pour réaliser la **liste rouge des**

espèces menacées de faune et de flore en France, en collaboration avec les organismes de référence sur les espèces en métropole et en outre-mer. Il existe aussi une liste rouge régionale des oiseaux nicheurs.

Les listes rouges sont disponibles sur le site internet de la DREAL (listes nationales et liste régionale) :

<http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/les-textes-juridiques-de-reference-a775.html> et sur le site de l'INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel) pour les listes nationales : <http://inpn.mnhn.fr/espece/listerouge/recherche>

La liste des espèces protégées peut être recherchée par commune sur le site internet :

<http://inpn.mnhn.fr/collTerr/indexTerritoire>

La liste de toutes les espèces observées dans le cadre du Système d'information sur la nature et les paysages du Languedoc-Roussillon (SINP) est également consultable via la cartographie interactive de la DREAL (rubrique biodiversité / espèces) :

http://carmen.application.developpement-durable.gouv.fr/19/dreal_lr_general.map

Un travail de hiérarchisation des espèces de vertébrés et d'odonates (ordre d'insectes regroupant les demoiselles et libellules) en **Languedoc-Roussillon** a été réalisé par la DREAL. Les tableaux présentant les statuts de protection, les statuts de conservation, et l'enjeu régional de conservation de ces espèces se trouvent sur le site internet de la DREAL : <http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/hierarchisation-des-especes-a774.html>

La hiérarchisation de ces enjeux est basée sur 11 critères réglementaires, écologiques ou liés aux statuts patrimoniaux.

L'objectif est de faciliter la prise en compte des espèces protégées, mais aussi des espèces patrimoniales non protégées, dans les projets ou aménagements susceptibles d'impacter la biodiversité.

L'objectif de cette démarche est de faciliter la décision pour éviter et réduire au maximum les impacts des projets sur les espèces protégées. Lorsque tout impact sur les espèces protégées ne peut être évité, l'objectif est d'éviter prioritairement d'impacter les espèces à plus fort enjeu, par rapport aux espèces communes.

Lorsqu'une espèce protégée est qualifiée d'enjeu faible dans la hiérarchisation, cette qualification régionale ne doit pas être interprétée comme un assouplissement des règles de protection strictes nationales ou européennes. L'objectif de cette hiérarchisation est uniquement d'harmoniser la prise en compte des espèces par tous les acteurs intervenants dans l'élaboration d'un projet, et dans l'évaluation des impacts de celui-ci. Cette hiérarchisation n'a pas de valeur réglementaire, c'est un outil d'aide à la décision.

Certaines espèces, inscrites ou non sur la liste rouge nationale des espèces menacées, sont protégées dans une ou plusieurs régions de France.

Par exemple, les espèces végétales protégées en région **Languedoc-Roussillon** sont listées dans **l'arrêté ministériel du 29 octobre 1997**.

Si aucune espèce protégée n'est répertoriée sur un territoire, cela ne signifie pas qu'il n'en existe pas mais seulement qu'aucune espèce protégée n'a été observée. Sur certaines zones ouvertes à l'urbanisation, des prospections de terrain peuvent s'avérer nécessaires pour déterminer la présence ou l'absence d'espèces protégées (voir les fiches du groupe de travail biodiversité/aménagement de la DREAL en cours de production).

Dans le cas où, une voire plusieurs espèces protégées sont identifiées, les zones d'aménagement doivent faire l'objet d'une vigilance particulière.

Une dérogation à l'interdiction de détruire les espèces protégées peut être demandée, à **titre exceptionnel**, en application de l'article L.411-2 du Code de l'environnement. Trois conditions sont strictement nécessaires pour qu'une dérogation soit accordée :

- que le projet corresponde à l'un des 5 cas mentionnés au 4° de l'article L411-2 ;
- qu'il n'y ait pas d'autre solution satisfaisante ayant un moindre impact ;
- que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

La dérogation doit être demandée en dernier recours. Il est conseillé de prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets en mettant en œuvre la séquence « **éviter, réduire, compenser** ».

Les atteintes aux enjeux majeurs de biodiversité doivent être en premier lieu **évitées**. L'évitement est la seule solution qui permet de s'assurer de la non-dégradation du milieu par le projet.

Il convient donc de rechercher toute solution alternative au projet qui réponde au même besoin et qui minimise les impacts sur l'environnement. Le projet de territoire peut conduire à l'analyse de plusieurs variantes. L'analyse des variantes doit être, également, réalisée pour une demande de dérogation à la protection des espèces protégées.

La **réduction** intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Ces impacts doivent alors être suffisamment réduits, notamment par la mobilisation de solutions techniques de moindre impact à un coût raisonnable, pour ne plus constituer que des impacts négatifs résiduels les plus faibles possibles.

Si des impacts négatifs demeurent, des mesures de **compensation** doivent être mises en œuvre afin d'apporter une contrepartie aux impacts. Elles sont conçues de manière à produire des impacts qui présentent un caractère pérenne et sont mises en œuvre en priorité à proximité fonctionnelle du site impacté. Le programme de compensation doit nécessairement comprendre des mesures écologiques, telles que des actions de remise en état ou d'amélioration des habitats ou des actions de renforcement des populations de certaines espèces.

Afin d'accompagner la bonne mise en œuvre de la réglementation relative aux espèces protégées dans les projets d'aménagement et d'infrastructures, la DREAL Midi-Pyrénées a élaboré un "memento" (disponible à l'adresse : <http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr/projets-et-especes-protegees-a10456.html>)

3. Plans Nationaux d'Actions (PNA)

Les Plans Nationaux d'Actions (PNA) visent à définir les actions nécessaires à la conservation et à la restauration des espèces les plus menacées. Ils interviennent en complément du dispositif réglementaire relatif aux espèces protégées.

Les premiers plans de restauration, ancienne dénomination des plans nationaux d'actions, ont été lancés en 1996. En 2009, le Grenelle de l'environnement a renforcé cet outil en inscrivant ces plans dans la loi. L'article 23 de la **loi Grenelle 1** fixe comme objectif la mise en place de plans de conservation ou de restauration compatibles avec les activités humaines d'ici à 2013. Ces plans doivent protéger les espèces végétales et animales en danger critique d'extinction en France (métropolitaine et d'outre-mer). L'article 129 de la **loi Grenelle 2** précise les conditions d'élaboration et de mise en œuvre des plans nationaux d'actions.

Chaque PNA est élaboré à l'initiative du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de

l'Énergie et coordonné par une DREAL. L'un des critères essentiels pour le choix d'élaboration d'un PNA est le statut de l'espèce sur les listes rouges établies par l'Union Internationale de la Conservation de la Nature (UICN).

Les actions conduites dans le cadre d'un PNA sont des études et suivis pour améliorer les connaissances sur l'espèce, des actions de conservation ou de restauration des habitats et des populations et des actions de formation des acteurs concernés, d'information et de sensibilisation du public.

Un PNA se compose d'un diagnostic et d'un programme d'actions de conservation (exemple : <http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/plan-national-d-actions-en-faveur-a1703.html>). Des cartes déterminent les zones de référence pour l'espèce (domaines vitaux, sites de reproduction, zones d'hivernage).

Il est mis en œuvre, en général, pour une durée de 5 ans. À l'issue de cette échéance, une évaluation du plan permet de décider de la nécessité de le renouveler.

Un document regroupe des exemples d'actions réalisées permettant d'avoir une idée concrète de la mise en œuvre de cet outil stratégique : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Plans-nationaux-d-actions-en.html?onglet=themes>

Au niveau national, 72 plans ont été identifiés en 2011. 33 plans concernent des espèces présentes en Languedoc-Roussillon.

La liste des espèces concernées en Languedoc-Roussillon et la cartographie des zonages des aires des PNA sont disponibles sur le site internet de la DREAL LR :

<http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/plans-nationaux-d-actions-en-r816.html>

Un PNA n'a pas de portée réglementaire. **Cependant**, ces plans s'appuient sur la protection réglementaire des espèces menacées (le code de l'environnement, articles L411-1 et 2 définit l'interdiction de porter atteinte aux spécimens et aux habitats nécessaires au cycle biologique de ces espèces).

La mise à disposition des données concernant les PNA vise à **alerter** le plus en amont possible les communes et les bureaux d'études de l'existence d'un enjeu pour ces espèces sur le territoire concerné.

Si un ou plusieurs PNA sont identifiés sur un territoire, cela ne signifie pas que tout projet d'aménagement y est interdit, mais que le projet de territoire doit prendre en compte les informations produites et synthétisées dans les PNA concernés. Il convient de justifier la nature et la localisation des zones ouvertes à l'aménagement. Une analyse particulière de l'impact du projet doit être conduite sur ces espèces protégées menacées.

Cela signifie également que des connaissances existent sur ces espèces dans ces secteurs, et qu'une consultation des opérateurs des PNA ou des services de l'Etat chargé de biodiversité (DDT, DREAL) est nécessaire.

Enfin, il est rappelé que ces zonages définissent les secteurs où des enjeux sont connus. A l'inverse, **l'absence de zonage ne signifie pas l'absence de l'espèce dans d'autres secteurs.**

4. La trame verte et bleue

La trame verte et bleue (TVB) est un outil d'aménagement durable du territoire qui contribue à enrayer la perte de biodiversité.

La loi dite « Grenelle I » a fixé les grands axes pour la création d'une Trame verte et bleue d'ici à 2012. Elle a également modifié l'article L. 110 du code de l'urbanisme pour y intégrer « la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques ».

La loi dite « Grenelle II » est venue définir la Trame verte et bleue, décrire ses objectifs et établir trois niveaux d'échelles (national, régional et local) et d'actions emboîtées.

Le décret n°2012-1492 du 27 décembre 2012 relatif à la trame verte et bleue codifie le dispositif réglementaire de la Trame verte et bleue et permet notamment de préciser les définitions de la Trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, préservation/remise en bon état des continuités écologiques, fonctionnalité,...), le contenu et la procédure d'élaboration des schémas régionaux de cohérence écologique.

Le décret n°2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques finalise le socle réglementaire de la Trame verte et bleue, en adoptant, en application des dispositions de l'article L. 371-2 du code de l'environnement, le document-cadre intitulé « orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ». Ce document-cadre vient appuyer l'élaboration et l'adoption des schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) qui doivent le prendre en compte.

La trame verte et bleue a pour objectifs de diminuer la fragmentation des habitats naturels et permettre le déplacement des espèces. Elle crée un réseau de continuités écologiques. Les réservoirs de biodiversité, zones vitales riches en biodiversité sont identifiés et sont reliés par des corridors écologiques, voies de déplacements, souvent à recréer.

Les **Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE)** prennent en compte les orientations nationales et sont élaborés conjointement par l'Etat et la région. Ils présentent les enjeux régionaux en matière de continuités écologiques et cartographient la trame verte et bleue à l'échelle de la région en priorisant les territoires.

Le SRCE du Languedoc-Roussillon a été approuvé le 20 novembre 2015. Il comporte une cartographie au 1/100 000e des continuités écologiques qui permet une vision globale des enjeux régionaux et un plan d'action (<http://www-maj.languedoc-roussillon.e2.rie.gouv.fr/le-schema-regional-de-coherence-ecologique-r2017.html>).

A l'échelle communale ou inter-communale, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte les schémas régionaux. Ils déclinent les éléments du SRCE en les adaptant et en les précisant localement. La commune doit définir une trame verte et bleue sur son territoire.

L'identification des continuités écologiques doit se faire au-delà des limites du territoire de la commune. Le périmètre d'étude élargi à l'échelle intercommunale est plus adapté. La TVB doit préserver la biodiversité remarquable et la biodiversité « ordinaire ».

Dans les documents d'urbanisme, la trame verte et bleue peut se traduire par un zonage A ou N (indiqué), ou EBC des éléments à protéger, associé à des règles d'urbanisme et des orientations d'aménagement et de programmation permettant de garantir la fonctionnalité des continuités écologiques.

Le guide méthodologique « *Trame verte et bleue et documents d'urbanisme* » du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie est disponible sur :

<http://www.trameverteetbleue.fr/documentation/references-bibliographiques/trame-verte-bleue-documents-urbanisme-guide-methodologique>

Le document rédigé par la DREAL Centre « *La trame verte et bleue : quelques réponses aux questions les plus fréquentes des élus* » 2013 peut être consulté sur le site internet : <http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/la-trame-verte-et-bleue-quelques-a1488.html>

Des retours d'expérience, des outils et méthodes sont présentés sur le site internet : <http://www.trameverteetbleue.fr/>

5. L'inventaire du patrimoine géologique du Languedoc-Roussillon

L'inventaire du patrimoine géologique du Languedoc-Roussillon est un outil d'acquisition et de diffusion des connaissances fondamentales pour valoriser, gérer et aménager durablement notre territoire régional. Il est institué par l'article L.411-5 du code de l'environnement et constitue la composante géologique de l'Inventaire national du patrimoine naturel. Validé en 2014, il a fait l'objet d'un décret réglementaire en 2015.

Représentant 13 % du territoire régional et concernant 34 % des communes, il a une portée juridique indirecte et doit être pris en compte dans les décisions d'aménagement du territoire et la planification.

Les cartographies et fiches des 253 sites sont consultables et téléchargeables sur le site internet de la DREAL Languedoc-Roussillon à l'adresse suivante :

<http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/inventaire-du-patrimoine-geologique-r619.html>

V. Les eaux saumâtres

Les lagunes et les étangs saumâtres sont des étendues d'eau, généralement de faible profondeur, séparées de la mer par un cordon sableux littoral appelé « lido », qui est cependant en communication avec la mer via un « grau ». Le caractère temporaire ou permanent de ces échanges avec la mer confère aux eaux lagunaires un caractère saumâtre. Les lagunes entretiennent des relations étroites avec les zones humides qui l'entourent (roselières, marais, etc.). Les lagunes sont en outre le réceptacle de nombreux apports polluants du bassin versant (rejets de stations d'épuration, cours d'eau, ruissellements urbains, pollutions diffuses agricoles). Leur caractère confiné en font des milieux sensibles à l'eutrophisation du fait de l'accumulation dans la colonne d'eau ou les sédiments des polluants.

La superficie des complexes lagunaires (lagune + zones humides périphériques) a été estimée à environ **130 000 ha** sur les 3 régions méditerranéennes françaises (**45,6% en Languedoc-Roussillon**, 51,8% en Provence-Alpes-Côte d'Azur et 2,6% en Corse).

Les systèmes lagunaires jouent un rôle écologique essentiel : diversité et richesse des habitats et des espèces, fonction d'épuration de l'eau, fonction de stabilisation du littoral... Ces complexes lagunaires présentent aussi des qualités paysagères et des valeurs patrimoniales.

Milieu aquatique confiné et caractérisé par un faible renouvellement des eaux, la lagune est d'autant plus fragile qu'elle est soumise à différentes pressions comme l'intensification de la pêche, l'extension urbaine, les activités de loisirs, les pollutions diffuses agricoles du bassin versant, dont les pesticides, et les pollutions par d'autres substances dangereuses.

Les résultats du Réseau de Suivi Lagunaire (RSL) Languedoc-Roussillon montrent une amélioration de la qualité trophique de la colonne d'eau de la plupart des lagunes, suite aux investissements réalisés pour la mise aux normes ERU (Eaux Résiduaire Urbaines) des stations d'épuration. Néanmoins, cette amélioration ne se traduit pas toujours par un gain de classe de qualité du bon état des masses d'eau. (<http://rsl.cepralmar.com/bulletin.html>). Les phénomènes de relargage de nutriments par le compartiment sédimentaire freinent la restauration de la qualité de l'eau tandis que des contaminations par des substances dangereuses (pesticides, métaux) ne sont pas encore maîtrisées ;

« En considérant une exportation de matière faible liée aux échanges de masses d'eau limités avec la mer, le temps de restauration des lagunes méditerranéennes vis-à-vis de l'eutrophisation semble long pour l'azote (entre 50 et 100 ans) et pourrait même dépasser 170 ans dans 50% des cas pour le phosphore. » (<http://archimer.ifremer.fr/doc/00166/27774/25964.pdf>)

De par leur caractère de milieu accumulateur de polluants et de la difficulté de restauration de la qualité de l'eau en matière d'eutrophisation, il est primordial de limiter drastiquement les apports de nutriments et plus largement le lessivage des polluants sur le bassin versant (orientations 5A et 5B du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône-Méditerranée). Pour cela, il convient de développer une politique d'aménagement du territoire cohérente permettant de maîtriser les eaux pluviales contaminées par le lessivage des surfaces urbanisées, optimiser les performances de traitement des rejets d'assainissement, maîtriser le flux global de nutriments arrivant à la lagune en raisonnant les points de rejets... Le coût important de ces aménagements, indispensables pour restaurer ou préserver le bon état des eaux des lagunes, peut interroger le développement urbain.

Selon la réglementation française, pour l'application de la police de l'eau, les lagunes et étangs

saumâtres peuvent avoir un statut de « plan d'eau ». Néanmoins, au niveau des berges, les espaces colonisés par une végétation aquatique ou paludicole, comme les nénuphars ou les roseaux, peuvent être qualifiés au cas par cas de zones humides. Les parties profondes et peu végétalisées des plans d'eau ne sont pas des « zones humides ».

D'après la convention de Ramsar, les lagunes et les étangs saumâtres sont considérés comme des « zones humides littorales ».

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 consacre l'eau en tant que « patrimoine commun de la Nation ». Elle a renforcé l'impératif de protection de la qualité et de la quantité des ressources en eau. Elle a mis en place de nouveaux outils de la gestion des eaux par bassin : les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE).

La **Directive Cadre sur l'Eau** (DCE) adoptée le 23 octobre 2000 exige l'élaboration d'un plan de gestion et d'un programme de mesures destinés à fixer les objectifs environnementaux à atteindre localement dont le bon état des masses d'eau d'ici 2015 ainsi que les mesures à mettre en œuvre pour remplir ces objectifs.

La **Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques** (LEMA) du 30 décembre 2006 donne les outils en vue d'atteindre en 2015 l'objectif de « bon état » des eaux fixé par la Directive Cadre sur l'Eau (DCE).

Institués par la loi sur l'eau de 1992, les **SDAGE** ont évolué suite à la DCE. Ils fixent pour six ans les orientations qui permettent d'atteindre les objectifs environnementaux attendus aux différentes échéances en matière de « bon état des eaux ». Ce sont des documents de planification de la gestion de l'eau adoptés par les comités de bassins. Ils s'appliquent à l'échelle des quatorze grands bassins ou groupement de bassins hydrographiques français.

La région Languedoc-Roussillon est concernée par trois groupements de bassins hydrographiques : Rhône-Méditerranée, Adour-Garonne, Loire-Bretagne. **Les 3 SDAGE en vigueur en région Languedoc-Roussillon et leurs programmes de mesures** ont été approuvés par leur Préfet coordonnateur de bassin respectif fin 2015. Leur mise en œuvre s'étale sur 6 ans entre 2016 et 2026. Les lagunes (eaux saumâtres) ne sont concernées que par le seul SDAGE RM. Ce SDAGE s'attache à promouvoir une politique de maîtrise des flux de polluants dans les milieux particulièrement sensibles à l'eutrophisation comme les lagunes. Il oriente l'application de la doctrine ERC (Éviter, Réduire, Compenser). Enfin, il promeut une politique de gestion stratégique des zones humides dans le cadre des démarches locales de gestion concertée (SAGE et contrats).

Le SDAGE du bassin Rhône Méditerranée :

<http://www.eaurmc.fr/le-bassin-rhone-mediterranee/le-sdage-du-bassin-rhone-mediterranee.html>

La région LR comporte plusieurs SAGE centrés sur la gestion de lagunes (Salses Leucate, Basse vallée de l'Aude, bassin de l'étang de Thau et d'Ingril, Lez Mosson étangs Palavasiens, Camargue gardoise). Le **SAGE** est une déclinaison locale des enjeux du SDAGE. Il doit être compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE.

En outre, plusieurs contrats de milieux programment des actions sur les milieux lagunaires (contrat de l'étang de l'Or, Contrat Vidourle (Ponant), contrat Thau).

Les documents d'urbanisme (SCOT, PLU et cartes communales) doivent être **compatibles** avec les orientations et les objectifs du SDAGE et des SAGE.

Croiser les enjeux de l'aménagement du territoire avec celui de la gestion des milieux aquatiques et des zones humides, dont les complexes lagunaires, pose la question de l'artificialisation de ces milieux d'une part et de la maîtrise des flux de rejets polluants d'autre part (stations d'épuration, ruissellement urbain). L'urbanisation entraîne généralement une imperméabilisation des sols qui, lorsqu'elle touche des milieux aquatiques ou des zones humides, peut conduire à un bouleversement du fonctionnement naturel de ces milieux (augmentation des ruissellements, rupture du processus d'infiltration des eaux superficielles vers les nappes souterraines, assèchement des zones humides, etc.). Les acteurs de l'aménagement doivent donc réfléchir à la mise en œuvre d'une urbanisation, liée à l'accueil de population permanente ou touristique, respectueuse du fonctionnement de ces écosystèmes, en limitant au maximum toute artificialisation de ces milieux spécifiques et en s'attachant à les préserver ou les restaurer.

Par ailleurs, l'accroissement démographique résultant de l'extension urbaine s'accompagne d'un accroissement des flux de rejets d'assainissement. Ces flux peuvent se révéler incompatibles avec la préservation du bon état d'une lagune. Il convient alors de conditionner la poursuite du développement urbain à une évolution du schéma d'assainissement (points de rejet et performance de traitement) et le cas échéant de limiter l'accroissement de population au travers des documents d'urbanisme dans les secteurs où l'atteinte du bon état est remise en cause (SDAGE RM Orientation Fondamentale 4).

En premier lieu, dans l'état initial de l'environnement du **PLU**, il est donc nécessaire de :

- localiser les milieux aquatiques et les zones humides (dont les complexes lagunaires) remplissant des fonctions importantes pour l'aménagement du territoire (champs d'expansion des crues, zones soumises à l'érosion des berges, terres susceptibles d'être submergées par les eaux marines, etc.),
- localiser les milieux aquatiques et les zones humides pouvant constituer des supports d'activités de loisirs et de tourisme,
- identifier les milieux aquatiques en milieu urbain ou péri-urbain, pouvant faire l'objet d'un aménagement concerté, dans le cadre d'une valorisation – notamment foncière – de la ville par ses espaces verts,
- recenser les flux admissibles de polluants (auprès des structures porteuses de SAGE ou contrats), estimer l'accroissement des flux de rejets engendré par le développement urbain.

Le diagnostic doit en particulier s'attacher d'une part à confronter la sensibilité à l'eutrophisation de la lagune aux pressions associées aux rejets ponctuels et diffus et d'autre part à confronter la sensibilité des milieux aquatiques à l'estimation des consommations foncières à venir.

Les choix d'aménagement et de protection du PLU figurant dans le PADD – et notamment le taux d'accroissement démographique visé -, doivent rester en cohérence avec le diagnostic environnemental et ne pas entrer en contradiction avec les orientations du SDAGE et les objectifs de protection du (des) SAGE concernant les lagunes. Pour jouer le rôle d'évaluation environnementale [incidences sur l'environnement], il est nécessaire que le rapport de présentation comporte un argumentaire étayé au niveau des masses d'eau lagunaires sur la non contradiction des choix d'aménagement au regard des objectifs de qualité et de quantité fixés par le SDAGE

Les documents graphiques peuvent délimiter les zones naturelles " N ", agricoles " A " et urbaines " U " (indiquées "zh") où les zones humides ont été identifiées à travers les inventaires départementaux et locaux reconnus. Ils peuvent, en outre, mettre en évidence les lagunes :

- dans les " espaces boisés classés " (L 130-1 du code de l'urbanisme),
- via les « emplacements réservés aux espaces verts et aux espaces nécessaires aux continuités écologiques » (L123-1-5 V du code de l'urbanisme),

- en zone urbaine en localisant les terrains cultivés et les espaces non bâtis nécessaires au maintien des continuités écologiques à protéger et inconstructibles quels que soient les équipements qui les desservent (L 123-1-5 III 5° CU)
- en identifiant les éléments de paysage, sites et secteurs à protéger pour des motifs écologiques et notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et interdire toute occupation du sol qui s'opposerait à leur préservation (article L 123-1-5 III 2° CU)

Préserver la qualité de l'eau des eaux saumâtres est fondamentalement un enjeu des **SCoT dont le périmètre recoupe le bassin versant de lagunes**. Au regard du code de l'urbanisme, le PADD peut, en fonction des circonstances locales, imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau, la réalisation d'une étude d'impact prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement. De son côté, le DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs) du SCoT peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances environnementales renforcées.

Aussi, les PLU peuvent conditionner l'ouverture à l'urbanisation au respect de certaines exigences de performance de traitement des eaux usées ou de gestion des eaux pluviales.

Quelques données en Languedoc-Roussillon :

D'après la carte 5BA du SDAGE RM (2016-2021) des milieux superficiels fragiles vis-à-vis des phénomènes d'eutrophisation : toutes les lagunes de LR sont identifiées.

Salses Leucate, Etangs du Narbonnais et Thau : enjeu de non dégradation de la qualité de l'eau du fait de l'accroissement des pressions de rejets urbains.

Etang de Canet Saint Nazaire, Etangs palavasiens et étangs de la Camargue gardoise : enjeu de restauration de la qualité de l'eau : ne pas compromettre les résultats attendus de la mise en œuvre du programme de mesures par un accroissement des pressions de rejets urbains.

Le réseau de suivi lagunaire Languedoc-Roussillon a réalisé régulièrement le suivi de divers indicateurs de la qualité de l'eau et des écosystèmes des étangs : <http://rsl.cepralmar.com/>

Le Pôle-relais lagunes méditerranéennes a pour objectifs de constituer un réseau d'échange des acteurs concernés par les lagunes méditerranéennes et de mutualiser les connaissances et les bonnes pratiques afin de les diffuser auprès des acteurs/gestionnaires pour agir plus efficacement pour la préservation et la restauration de ces milieux.

Le site internet <http://www.pole-lagunes.org/pole-relais/pole-relais-lagunes-mediterraneennes> répertorie les lagunes du Languedoc-Roussillon et décrit leurs caractéristiques, les menaces (pollutions, surfréquentation...) et les actions de gestion.

Le Pôle-relais lagunes méditerranéennes a réalisé un document « Mieux gérer les lagunes méditerranéennes » qui expose des méthodes de gestion des lagunes, présente des cartographies, etc. :

<http://www.pole-lagunes.org/documentation/publications-du-pole/mieux-gerer-les-lagunes-mediterraneennes-2008>

VI. L'évaluation environnementale

1. Champ de soumission à évaluation environnementale

Pour savoir si la procédure que vous engagez pour votre PLU doit faire l'objet d'une évaluation environnementale ou bien d'un examen au cas par cas visant à déterminer si une évaluation environnementale est nécessaire, vous pouvez consulter le site internet de la DREAL à l'adresse suivante :

http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Tableau_PLU_champ_de_soumission_EE_suite_a_decret_du_23-08-12_-_Modifs_23-06-14_date_cle2b1124.pdf

La démarche à adopter si votre PLU est concerné par la procédure d'examen au cas par cas est expliquée à l'adresse suivante : <http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/que-faire-si-votre-document-d-urbanisme-est-soumis-r1473.html>

2. Principes et objectifs de l'évaluation environnementale

Vous pouvez prendre connaissance des principes et grands objectifs de l'évaluation environnementale sur le site internet de la DREAL à l'adresse suivante : <http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/finalite-objectifs-et-principes-de-l-evaluation-r1925.html>

3. Identification des acteurs et définition des rôles

Qui ?	Étapes de la procédure	Pour qui ?
MAÎTRE D'OUVRAGE (commune ou intercommunalité)	Notifie le lancement de la procédure de PLU	PREFECTURE
DDTM	« Porter à Connaissances » avec les conditions d'éligibilité du PLU à évaluation	MAITRE D'OUVRAGE
MAITRE D'OUVRAGE (commune ou intercommunalité)	Choisit un ou des bureaux d'études pour la réalisation de l'évaluation environnementale du PLU	BUREAU(X) D'ETUDES
BUREAU(X) D'ETUDES	Réalisation du PLU	MAITRE D'OUVRAGE
MAITRE D'OUVRAGE (commune ou intercommunalité)	Peut demander un cadrage préalable (nécessite au moins la définition d'enjeux et de sensibilités environnementales sur la commune)	DREAL LR

Qui ?	Étapes de la procédure	Pour qui ?
DREAL LR	Réalise un cadrage préalable si la commune le sollicite Fournit des avis intermédiaires sur les documents de travail	MAITRE D'OUVRAGE (commune ou intercommunalité)
MAITRE D'OUVRAGE (commune ou intercommunalité)	Arrête le PLU et le transmet pour avis	PREFECTURE
PREFECTURE	Signe et transmet l'avis proposé par la DREAL sur l'évaluation environnementale	MAITRE D'OUVRAGE (commune ou intercommunalité)
MAITRE D'OUVRAGE (commune ou intercommunalité)	Met à l'enquête publique le PLU arrêté avec l'avis du préfet sur l'évaluation environnementale	CITOYENS / COMMISSAIRE- ENQUÊTEUR
MAITRE D'OUVRAGE (commune ou intercommunalité)	Prend en compte les avis pour ajuster le PLU après l'enquête notamment au regard de l'environnement et rend compte de cette démarche lors de l'approbation (<i>art.L.121-14</i>)	PREFECTURE

4. Le cadrage préalable

La commune (maître d'ouvrage) peut consulter l'autorité environnementale sur le degré de précision de l'évaluation environnementale du PLU.

Cette phase ne doit pas intervenir trop en amont ni en fin de parcours. Elle permet d'une part d'apporter des précisions au responsable du plan pour s'assurer que le rapport environnemental sera le plus complet possible, et d'autre part de transmettre des avis ou observations intermédiaires de l'autorité environnementale sur les documents de travail en cours du maître d'ouvrage.

Le fait de bénéficier cependant du cadrage préalable ne préjuge en rien de l'avis final de l'autorité environnementale.

Le cadrage n'a pas pour finalité la réalisation d'une évaluation environnementale qui se substituerait à celle réalisée par le bureau d'études.

Il peut prendre la forme d'une réponse écrite de la part de l'autorité environnementale ou plus efficacement d'une réunion qui fait l'objet d'un compte rendu établi par la commune (ou intercommunalité) et co-validé par tous les participants. Cette pratique s'avère souvent plus efficace et constructive qu'un courrier écrit formalisé de l'autorité environnementale.

Il est enfin précisé que la DREAL n'est pas à même de répondre à toutes les demandes de cadrage.

5. Les questions évaluatives

Évaluer un document d'urbanisme revient à en questionner les choix d'aménagement au regard des enjeux environnementaux et des incidences de ces choix.

Pour ce faire, des questions évaluatives peuvent être utilisées. Elles concernent toutes les étapes de la conception d'un PLU même si certaines portent spécifiquement sur l'état initial ou sur l'évaluation des incidences ou encore sur l'explication des choix.

Elles permettent de s'assurer que pour chaque thème, l'ensemble des points essentiels auront bien été intégrés. Il est vivement recommandé d'utiliser cette liste dès le début de la démarche, et pas dans une démarche de vérification a posteriori qui pourrait aboutir à une perte de temps importante s'il s'avérait que des éléments structurants n'avaient pas été pris en compte. Avoir cette approche dès l'amont permet aussi d'identifier les données à collecter auprès des différents organismes les produisant ou les centralisant.

Il ne peut donc exister une grille de questionnaire unique et applicable à tous les documents. En outre, s'agissant des choix d'aménagement, les questions (et leurs réponses) seront plus ou moins précises selon que l'on interroge le PADD ou le règlement.

La grille suivante peut ainsi servir de cadre. Elle ne prétend pas être exhaustive et devra être adaptée au contexte et aux enjeux du territoire considéré. Il s'agit donc davantage d'une liste rappelant les points importants à vérifier lors de l'élaboration d'un PLU.

Cette grille de questionnaire doit servir de guide au prestataire dans le cadre de la réalisation de son évaluation. Elle constitue par ailleurs un guide pour l'autorité environnementale dans le cadre de ses différentes interventions (cadrage préalable, avis de l'autorité environnementale, avis informels).

Les questions évaluatives par enjeu environnemental

Les THÈMES	Enjeux / Objectifs environnementaux	Questions / Points de vigilance
Milieus naturels et biodiversité	Préserver la diversité des espèces et des habitats naturels	- La nature et la fonctionnalité des sols ont-elles été définies en vue de déterminer dans quelle mesure ils sont susceptibles d'accueillir de la biodiversité (ordinaire et à fort enjeu) ? - Les zones d'inventaires et de gestion de la biodiversité ont-elles été bien identifiées (Natura 2000, ZNIEFF, PNA, etc) ? - Des espèces protégées sont-elles potentiellement présentes sur la commune ? Des espèces protégées ont-elles été identifiées ? - Y a-t-il des risques d'incidences directes (destruction) sur des habitats naturels à forts enjeux ? Sur la flore et la faune ? - Des incidences indirectes (rejets,

Les THÈMES	Enjeux / Objectifs environnementaux	Questions / Points de vigilance
		modification fonctionnement hydraulique, contact entre espaces naturels et espaces urbains...) ? - Les espaces remarquables sont-ils préservés ? - Les incidences ont-elles été analysées qualitativement et quantitativement ?
	Préserver les continuités écologiques	- Des continuités écologiques sont-elles menacées ? Y compris des continuités avec les territoires voisins ? - Quels sont les obstacles aux trames vertes et bleues ? - Est-il prévu / possible d'en restaurer ou recréer ? - Comment la TVB est prise en compte par l'ensemble du document, notamment sous la forme de règles de protection, de prévention, de compensation ou de suppression des coupures.
	Préserver, restaurer, réguler l'accès à la nature et aux espaces verts	- Une augmentation de la fréquentation des espaces naturels est-elle probable ? Aggravation d'une surfréquentation ? - Est-il prévu une augmentation de l'offre en espaces de nature ou de l'accès aux espaces existants ? - Quelle place réservée à la nature dans les zones urbaines ? Avec quelles exigences de qualité ?
Ressource en eau	Préserver les écosystèmes aquatiques et les zones humides	- Le SDAGE et le SAGE sont-ils pris en compte ? - Les zones humides sont-elles identifiées ? - Existe-t-il un risque de destruction ou dégradation des zones humides (pollution, alimentation en eau) ? - Des mesures de protection adaptées sont-elles prévues ?
	Assurer la protection de la ressource en eau contre toute pollution et la restauration de la qualité des eaux superficielles et souterraines	- La sensibilité des milieux récepteurs aux pollutions chroniques et accidentelles est-elle prise en compte ? - Notamment les périmètres de protection et aires d'alimentation des captages pour l'alimentation en eau potable ? - Des dispositions suffisantes de prévention des pollutions sont-elles prévues ?
	Garantir l'approvisionnement en eau potable et une juste répartition de la ressource	- Les ressources en eau sont-elles suffisantes pour assurer les besoins futurs ? Pour l'alimentation en eau potable ? Pour les autres usages ? Y a-

Les THÈMES	Enjeux / Objectifs environnementaux	Questions / Points de vigilance
		t-il un risque de conflits entre les différents usages ?
	Améliorer la collecte et le traitement des eaux usées et pluviales	- Les dispositifs en place ou prévus permettent-ils d'assurer dans de bonnes conditions la collecte et le traitement des eaux usées futures ? Par temps sec et par temps de pluie ? - Des dispositions pour la gestion des eaux pluviales (limitation de l'imperméabilisation, gestion à la parcelle...) sont-elles prévues ? Sont-elles en cohérence avec la sensibilité du territoire aux inondations ?
Sol et sous-sols	Limiter la consommation des espaces naturels et agricoles et l'étalement urbain	- Quels sont les objectifs en matière de maîtrise de la consommation d'espaces ? - Quelle évolution par rapport aux tendances passées ? - Quelles sont les motivations des extensions d'espaces constructibles ? - Comment sont mobilisées les possibilités de densification du tissu urbain, d'utilisation des dents creuses, friches urbaines ? - Des formes urbaines moins consommatrices en espaces sont-elles privilégiées ? - Quelles sont les dispositions prises dans le règlement en faveur de l'économie d'espace ? - Quels impacts sur les espaces agricoles et leur fonctionnalité ? - Quelles possibilités de maintien d'une agriculture de proximité ?
	Prendre en compte et préserver la qualité des sols	- Les pollutions des sols avérées ou potentielles sont-elles prises en compte ? - Les dispositions de prévention des pollutions sont-elles suffisantes ?
	Préserver les ressources du sous-sol	- Les modalités d'approvisionnement en matériaux de construction vont-elles devoir évoluer ? - La pression sur les ressources locales va-t-elle augmenter ? - Les incidences de l'exploitation des ressources sont-elles prises en compte ? - La remise en état des sites est-elle prévue / satisfaisante au regard des enjeux écologiques et paysagers ? - Le recyclage des matériaux de chantier et l'utilisation de matériaux recyclés sont-ils favorisés ?

Les THÈMES	Enjeux / Objectifs environnementaux	Questions / Points de vigilance
Cadre de vie, paysages et patrimoine naturel et culturel	Protéger, mettre en valeur, restaurer et gérer les sites et paysages naturels	- Y a-t-il des impacts sur les grandes perspectives paysagères, les points de vue remarquables... ? L'identité paysagère du territoire est-elle préservée / valorisée ? - Les transitions (franges urbaines, entrées de ville, lisières...) sont-elles prises en compte ?
	Préserver les sites et paysages urbains, sauvegarder les grands ensembles urbains remarquables et le patrimoine bâti	- L'insertion paysagère des nouvelles zones de développement est-elle assurée (localisation, principes d'aménagement...) ? - Le patrimoine d'intérêt est-il suffisamment protégé ? - L'environnement visuel du patrimoine bâti remarquable est-il préservé / amélioré ?
Risques	Assurer la prévention des risques naturels, industriels ou technologiques	- Les risques existants sont-ils bien pris en compte ? - Les aléas sont-ils aggravés (localisation des implantations industrielles, ruissellement pluvial...) ? - Y a-t-il augmentation ou diminution de la vulnérabilité du territoire ? De l'exposition des populations ? - Les axes naturels d'écoulement des eaux pluviales sont-ils préservés ? - Les zones d'expansion des crues sont-elles préservées ? Valorisées ?
Déchets	Prévenir la production de déchets et les valoriser en priorité par réemploi et recyclage	- Les objectifs en matière de gestion des déchets sont-ils pris en compte ? Leur mise en œuvre est-elle facilitée ? Y compris pour réduire les incidences du transport ? - Les besoins en équipement sont-ils identifiés ? - Le foncier nécessaire est-il prévu en tenant compte des nuisances ?
Bruit	Prévenir, supprimer ou limiter les nuisances	- Y aura-t-il une augmentation ou une diminution de la population exposée aux nuisances ? Via des projets sources de nuisance ? Via la localisation des zones futures d'habitat ? - La résorption des points noirs est-elle envisagée ?
	Préserver des zones de calme	- Est-il prévu de préserver des zones de calme ? Dans les zones urbaines ? Dans les zones naturelles et agricoles ?
Énergie, effet de serre et pollutions atmosphériques	Prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions	- Quelles sont les incidences prévisibles des orientations et dispositions sur les

Les THÈMES	Enjeux / Objectifs environnementaux	Questions / Points de vigilance
	atmosphériques	émissions de polluants atmosphériques ? - Y aura-t-il une augmentation ou une diminution de la population exposée aux pollutions ?
	Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre	- Comment la demande en énergie va-t-elle évoluer ? - Les marges de manœuvre pour en maîtriser la croissance sont-elles mobilisées ? Par les choix de localisation des zones de développement ? Par les formes urbaines, modes de construction... ? - Le développement de l'utilisation des énergies renouvelables est-il facilité ? - Les enjeux écologiques et paysagers associés sont-ils bien pris en compte ? - Le développement ou la valorisation des réseaux de chaleur existants est-il envisagé ?
	Économiser et utiliser rationnellement l'énergie	- Quelles sont les incidences prévisibles des orientations et dispositions sur les émissions de gaz à effet de serre ? - Comment la mixité fonctionnelle impacte-t-elle les besoins de mobilité ? - L'utilisation des transports collectifs, des modes doux est-elle facilitée ? Par les choix de localisation des zones de développement ou de densification ? Par l'aménagement de l'espace public ? - Des dessertes alternatives à la route sont-elles envisagées pour les zones d'activités ?
	Prendre en compte le changement climatique	Des dispositions sont-elles prévues en termes d'adaptation au changement climatique (risques naturels, chaleur...) ? Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ?

6. Ressources disponibles

Il existe un guide intitulé « *L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme* » téléchargeable sur le site internet du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, à l'adresse suivante : http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-evaluation-environnementale-des_25703.html.

Par ailleurs, de nombreuses informations sont consultables sur le site internet de la DREAL Languedoc-Roussillon à l'adresse suivante : <http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/documents-d-urbanisme-soumis-a-r1465.html>