

4. ORIENTATIONS THEMATIQUES

Ce chapitre a pour objet de classer l'argumentaire développé dans les chapitres précédents et de le confronter aux tendances d'évolution du Canal du Midi. Le contexte législatif et réglementaire permet d'apprécier cette confrontation à différentes échelles de l'aménagement du territoire.

L'argumentaire développé servira de support

- soit au porté à connaissance du préfet,
- soit pour fournir les éléments de réflexion des services de l'Etat pour,
 - les projets de grande échelle
 - les projets à l'échelle intercommunale de l'aménagement du territoire dans le cadre des procédures de type SCOT
 - les projets à l'échelle communale et intercommunale dans le cadre des procédures de type PLU et carte communale
- soit pour formuler les avis émis dans le cadre de l'instruction des demandes administratives.

4.1. DISPOSITIONS GENERALES :

4.1.1. Les grands principes qui guident tous les documents d'urbanisme.

Les analyses historiques, géographiques, et paysagères développées dans les trois premières parties de l'étude montrent la diversité des approches possibles pour comprendre ce qu'est ce bien appartenant au patrimoine mondial de l'humanité. Cette diversité se traduit dans tous les domaines, sociaux, culturels, environnementaux ou techniques, dont se compose la compréhension moderne de l'aménagement du territoire.

La dimension exceptionnelle du Canal du Midi, qui se complète par l'idée de bassin du Canal (*) pour y intégrer tous les constituants de la "machine hydraulique", en font un territoire homogène.

La protection et la mise en valeur de ce bien exceptionnel, implique par conséquent l'État et engage sa responsabilité dans la communication des informations utiles à l'élaboration des documents d'urbanisme.

De ce point de vue, l'obligation de conserver, de sauvegarder et de mettre en valeur le Canal du Midi, se reconnaît dans les grands principes qui guident tous les documents d'urbanisme et en particulier les articles L 110 (*) :

«Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. »

et l'article L 121-1

- Equilibre,
- Diversité des fonctions,
- Utilisation économe et équilibrée des espaces.

4.1.2. Le porté à connaissance du préfet :

Le porté à connaissance inclut « des éléments à portée juridique certaine tels que directive territoriale d'aménagement, dispositions relatives aux zones de montagne et au littoral, les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général de l'État, les protections existantes en matière d'environnement et de patrimoine ».

D'autres informations, bien que n'ayant pas de portée juridique, sont néanmoins indispensables à connaître lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme. Le préfet doit fournir les études techniques dont dispose l'État.

Les textes font une lecture large de ces dispositions.

Ce sont là des dispositions générales, qui se doublent d'une signification et d'une portée supplémentaire pour le Canal du Midi.

En effet la communauté internationale ayant inscrit sur la liste du patrimoine mondial, le Canal du Midi, l'Etat est aujourd'hui garant, selon son engagement international, de la conservation et de la mise en valeur du Canal du Midi sur le territoire français. il doit inviter toutes les autorités locales concernées à participer, avec lui, à cet objectif et il doit veiller à ses résultats".

Par conséquent, la « charte interservices relative à l'insertion paysagère et architecturale du Canal du Midi », deviendra la source naturelle des arguments nécessaires à l'expression de la responsabilité et du devoir de l'État dans la transmission du bien.

L'article L 121-2 (**) définit le contenu du porté à connaissance .

(*) *Annexe 2 Lexique* (**) *Annexe 3 Réglementation.*

4.1.3. Les grands principes développés dans la charte :

Les grands principes qui guident tous les documents d'urbanisme (art 121-1)

- Equilibre,
- Diversité des fonctions,
- Utilisation économe et équilibrée des espaces.

se retrouvent dans les concepts développés dans la charte, c'est-à-dire :

- **un patrimoine territorial.**
 - Pour sauvegarder l'unité de conception,
 - Pour sauvegarder le système hydraulique,
 - Pour développer une politique de mise en valeur et de sauvegarde de ce patrimoine complexe et adapter les compétences des administrations et des grands services de l'Etat.
- **un parc linéaire.**
 - Pour une nouvelle vision du territoire dans laquelle le bassin du Canal jouerait un rôle complémentaire aux développements urbains prévisibles.
 - Pour créer un espace inaltérable, mais aussi indispensable aux villes.
 - Pour résister aux pressions urbaines, il serait conçu comme l'ossature, la « colonne vertébrale » de l'aménagement du territoire.
 - Pour créer l'élément de l'unité, le lien physique, l'expression concrète de ce qui rassemble les deux régions, les quatre départements et l'Etat.
- **une zone d'exclusion des grands ouvrages.**
 - Pour sauvegarder l'échelle des grands paysages à caractère agricole, les étendues, les grandes distances sans autres ouvrages que ceux du canal.
 - Pour sauvegarder le caractère des paysages spécifiques au bassin du canal, qui ont été identifiés dans la zone sensible et la zone d'influence.
- **une capacité d'accueil des sites** et des ouvrages à apprécier, pour limiter, organiser, et concevoir le développement touristique du Canal du Midi.
 - Pour garantir le bon fonctionnement des ouvrages et la recherche d'une gestion équilibrée de la navigation de plaisance.
 - Pour limiter l'exploitation d'un lieu, en fonction de la capacité d'accueil, dans le domaine de l'exploitation touristique et de l'expansion urbaine.

4.2. LES PROJETS DE GRANDE ECHELLE

Les projets à grande échelle sont les projets d'intérêt national ou européen, qui concernent l'échelle des régions, et dépassent probablement l'échelle départementale.

Ce sont par excellence les grandes infrastructures routières ou ferroviaires.

Les démarches de programmation et de financement intègrent les conséquences d'une attention particulière portée à la qualité des tracés, des ouvrages d'art, des bâtiments et des équipements nécessaires, aux divers aspects d'insertion dans le territoire.

Les autoroutes récentes, les lignes de TGV Méditerranée ont produit des ouvrages dignes d'un Riquet. Ces réalisations ont modelé les paysages comme le Canal l'a fait au 17^{ème} et 18^{ème} siècles.

La relation avec le Canal est donc particulière.

Ces ouvrages, dont les tracés linéaires répondent apparemment aux mêmes exigences que le Canal –plus court chemin, moindre pente- s'en distingue cependant par, le transport de l'eau, bien sur et une autre échelle de la vitesse. Cela conduit à apprécier une échelle plus vaste que celle du canal, faisant apparaître celui-ci comme intimiste, artisanal, local.

Cette relation d'échelle impose un éloignement respectueux.

La traduction de l'éloignement ne peut pas se faire géométriquement, et serait illusoire car les contraintes de tracés sont inconnues.

Par contre les réflexions des services de l'Etat peuvent s'appuyer sur deux points :

- La zone sensible n'a pas vocation à contenir un projet d'infrastructure à grande échelle. Elle ne peut être occupée qu'exceptionnellement à l'occasion de franchissement localisé et d'emprise limitée.
- Le niveau sonore constaté aux abords du Canal du Midi et généré par ces projets devra être compatible avec l'ambiance calme et sereine du Canal du Midi. Cette attention particulière aux nuisances sonores sera très déterminante pour définir le tracé et l'éloignement avec le canal.

4.2. LES PROJETS À L'ECHELLE INTERCOMMUNALE D'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT ET SCHEMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE.

Les éléments de réflexion des services de l'Etat concernant les études de DTA et de SCOT comprendront :

- **L'approche historique**, les définitions du patrimoine, les analyses paysagères et les définitions de sensibilité, les grands ensembles paysagers, décrits dans la « charte interservices relative à l'insertion paysagère et architecturale du Canal du Midi ».
- **Les concepts :**
 - patrimoine territorial
 - parc linéaire
 - zone d'exclusion de grands ouvrages
 - capacité d'accueil des sites et des ouvrages pour limiter, organiser, et concevoir le développement touristique du Canal du Midi.

Ces éléments de réflexion seront déclinés dans les chapitres traitant

- les enjeux liés au développement équilibré du territoire
- les enjeux liés à la diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale
- les enjeux liés au respect de l'environnement par une utilisation économe et équilibrée de l'espace.

Les éléments de réflexion des services de l'Etat formulés dans le cadre de l'Association pour les études de DTA ou de SCOT, pourraient être exprimés ainsi :

- Les perspectives d'évolution et de mutation des espaces agricoles afin d'orienter une politique de préservation et valorisation de l'espace rural et de l'agriculture seront analysées pour répondre au concept de parc linéaire.
- La vocation générale de la zone sensible garantissant la complémentarité des fonctions des espaces non bâtis et naturels proches du canal, avec les fonctions de la ville sera affirmée. Cette complémentarité devra permettre la sauvegarde et la mise en valeur du Canal du Midi en cohérence avec une croissance maîtrisée de l'urbanisme, et concrétiser ainsi le concept du « parc linéaire »
- Le principe de pôles urbains secondaires autour desquels la croissance des grandes agglomérations pourrait se concentrer, sera encouragé ;
afin d'arrêter l'expansion indifférenciée et continue,
afin de préserver des coupures d'urbanisation,
afin de créer le "parc linéaire du canal".
- La zone d'exclusion des grands ouvrages définie par l'ensemble des territoires couverts par la zone sensible et la zone d'influence sera mentionnée et commentée.
- Les emplacements réservés pour les infrastructures permettant de ne pas interférer avec la zone sensible, seront déterminés.
Dans les cas d'impossibilité absolue, les emplacements réservés pour les infrastructures dans la zone d'influence, permettant de franchir la zone sensible, perpendiculairement à l'axe du Canal seront définis.
- La recherche d'équilibre et de cohérence avec ce qui doit être transmis, guidera le développement du tourisme autour du canal, à partir de la notion de capacité d'accueil des sites, de capacité fonctionnelle des ouvrages

- Les compléments nécessaires à la zone exceptionnelle, intimement liée au Canal qui ont été identifiés et qualifiés dans la charte, pourront être classés au titre des sites, ou devenir des zones de protection du patrimoine urbain.
- Les documents graphiques reporteront les emprises de la zone tampon comprenant, en complément de la « zone exceptionnelle », la zone sensible et la zone d'influence définie dans la « charte interservices, relative à l'insertion paysagère et architecturale du Canal du Midi ».

4.3. LES PROJETS À L'ECHELLE LOCALE, COMMUNALE ET INTERCOMMUNALE

Le plan local d'urbanisme "est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de la commune" (art L123-6).

De l'article L123-1* sont extraits les principaux alinéas qui seront développés dans la démarche de conservation, de sauvegarde et de mise en valeur du Canal du Midi.

Les éléments de réflexion des services de l'Etat formulés dans le cadre du porté à connaissance et du suivi des personnes publiques associées pour les études locales de PLU ou de carte communale, pourraient être exprimés ainsi :

- **Transmission, dans le cadre du porté à connaissance**, de la charte du Canal du Midi notamment l'approche historique, les définitions du patrimoine, les conditions de sa transmission, l'analyse paysagère avec la définition des zones sensibles et d'influence
- **Diagnostic de territoire et état initial de l'environnement.**
Etablir et communiquer un cahier des charges aux communes engageant la révision de leur PLU précisant le contenu et la méthodologie des études.
Organiser des cadrages préalables si besoin. En particulier l'analyse paysagère aux abords du Canal devra être affinée afin de passer de la vision globale de l'ouvrage et la précision du 25 000 qui ont présidé à l'élaboration du document préparatoire de la charte, à la vision communale et la précision cadastrale.
L'objectif est d'identifier finement les éléments identitaires composant le paysage du Canal et ses abords (espace agricole, végétation, bâti, élément patrimonial...), les « points noirs » éventuels, l'analyse des cônes de vue depuis et vers le canal. Une attention particulière sera portée aux espaces de transition entre espace bâti et espace agricole ou naturel. La définition de séquences paysagères homogènes, permettra d'étayer les enjeux et les objectifs qui seront repris dans le PADD.
Les caractéristiques des zones sensibles concernées par le projet de PLU doivent être exposées de façon détaillée dans l'état initial (art.R.123-2-1) de manière à fournir les éléments nécessaires à l'évaluation des incidences.
- **Le plan d'aménagement et de développement durable**
Le PADD définira les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenus par la commune « ...de nature à assurer la préservation des paysages ». (Art 123-3) et notamment en vue de préserver la qualité architecturale et l'environnement du Canal du Midi. Veiller à ce que ces orientations soient conformes au contenu de la charte, et précisées pour chaque ensemble paysager.
- Veiller à la traduction dans **les documents graphiques et le règlement du PLU** des objectifs de transmission, de protection, de mise en valeur concernant le patrimoine territorial du Canal du Midi retenus dans le PADD.

* *texte reporté en annexe 3 réglementaire*

Les documents graphiques du PLU définiront dans le détail, les limites des éléments de paysage à protéger ou à mettre en valeur, les zones ayant vocation à être urbanisées et les zones ayant vocation à appartenir “parc linéaire”, identifiées dans la charte.

Les documents graphiques du PLU définiront :

- des limites d’urbanisation franche
- dans les zones U, les limites des zones à protéger et inconstructibles en application de l’article L123-1 9).
- dans les zones N, les limites des secteurs protégés en raison de la qualité de leur paysage où est applicable le transfert des possibilités de construction prévues à l’article L123-4
- les limites des secteurs de végétation remarquable qui pourraient avoir vocation à devenir des espaces boisés classés. (Art L.130-1)
- le tracé et les caractéristiques des voies de circulation.

En particulier, la recherche de nouveaux tracés éventuels d’infrastructure s’effectuera préférentiellement en dehors de la zone sensible. En cas de franchissement dûment justifié, la direction générale de l’infrastructure en amont et en aval du franchissement permettra d’implanter l’ouvrage perpendiculairement à l’axe du canal

Le chemin de halage et de contre halage n’ont pas vocation à devenir une piste cyclable, reliée ou non au réseau de vélos routes et voies vertes. La normalisation de ces pistes cyclables n’est pas compatible avec le caractère des chemins de halage dont les dimensions, matériaux et caractéristiques historiques sont à préserver.

Ces infrastructures peuvent se développer dans la zone sensible, pour constituer l’itinéraire cyclable « traversant les paysages du Canal du Midi » et assurant des circulations douces entre le Canal et les agglomérations

Le règlement de PLU veillera «à l’aspect extérieur des constructions, leurs dimensions et l’aménagement de leurs abords, afin de contribuer à la qualité architecturale et à l’insertion harmonieuse des constructions dans le milieu environnant ». Dans la zone sensible un soin particulier est à apporter à :

- L’évolution des paysages urbains existants et nouveaux dans le respect des gabarits, des volumes et des silhouettes générales du bâti existant, tout particulièrement les silhouettes identifiées comme points d’appel dans l’analyse paysagère
- la réhabilitation des points noirs identifiés dans l’analyse paysagère.

4.4. LES PROJETS PARTICULIERS POUR LA ZONE SENSIBLE ET LA ZONE D'INFLUENCE

4.4.1. RAPPEL DES THEMATIQUES

La notion d'enjeux pour la zone sensible et la zone d'influence provient de la mise en relation des caractéristiques paysagères de ces zones, de l'état existant qui est, par définition d'une grande qualité et qui est indispensable à la présentation et à la perception du Canal d'une part, et les évolutions potentielles d'autre part :

- Évolutions en bien qui peuvent apporter et faire gagner la zone sensible et la zone d'influence en qualité
- Évolutions en mal, qui constituent des risques de dégradation, de perte de caractère, de perte d'identité, et qui peuvent mettre en cause l'intégrité des abords du canal.

Les chapitres précédents ont décrit les types d'espace qui constituent la zone sensible et la zone d'influence. (Espace agricole, espace périurbain, espace urbain dense, de type ancien ou récent, par exemple).

De plus, les principaux programmes d'équipements qui traduisent les évolutions et qui ont un impact significatif sur la vocation des sols ont été recensés au cours du séminaire de Carcassonne. Cette étude de CERS fait ressortir « Huit situations représentatives pour lesquelles les pôles départementaux ont des choix à prendre, des décisions à donner » :

Compte-rendu de synthèse « Carcassonne 06.07.05 » de CERS - 3e étape - travail 2 : Mise en commun des groupes 1 et 2. « Les situations concrètes choisies » :

1. Création de piste cyclable
2. Franchissement du Canal par un ouvrage d'art du XXI^{ème} siècle
3. Bâtiment en zone agricole
4. Avis à formuler sur la création d'un lotissement de 30 lots le long du canal
5. Aménagement d'un site éclusier (relève du DPF et non de la présente charte)
6. Création d'un bassin élargissant le canal
7. Création d'un parc éolien en vue du canal
8. Entretien des plantations d'alignement le long du Canal (relève du DPF et non de la présente charte)

Cette nomenclature a été complétée :

- D'une part avec l'analyse des projets d'aménagement les plus divers provenant des entretiens avec les pôles
- D'autre part avec les propres analyses du bureau d'études.
- Enfin elle a été croisée avec les études de SCE/BRUNET qui avaient déjà mis en évidence de nombreux types d'aménagement ou d'équipement causes d'évolutions préjudiciables au Canal du Midi.

Ainsi, les « huit situations représentatives » s'intègrent dans un ensemble de thèmes qui illustrent **les dynamiques de l'évolution du territoire.**

▪ **Les dynamiques dues aux changements des pratiques agricoles,**

- Développement agricole,
- Bâtiment en zone agricole : Construction / Extension de bâtiment agricole (avec serre)
- Aménagement d'espaces naturels ou jardins publics.
- Espace rural bâti
- Abattage d'arbres. Alignements au long du Canal

- **Les dynamiques d'urbanisation, l'espace urbain et périurbain.**
 - Habitat
 - Maisons individuelles et constructions de moins de 170 m2
 - Opérations de construction de logements groupés
 - Equipements publics
 - Les stations d'épuration
 - Equipements sportifs
 - Activités commerciales et artisanales
 - Abattage d'arbres.
 - Alignements autres que ceux du canal
 - Arbres isolés ou groupés remarquables.
 - Activités industrielles,
 - Les ouvrages de grande hauteur (cimenterie...)
 - Gravières et carrières

- **Les dynamiques touristiques, les équipements de tourisme et de loisir.**
 - Résidence de tourisme.
 - Piste cyclable, vélo route, voie verte multi usage
 - Campings et HLL
 - Création de bassin élargissant le Canal

- **Les infrastructures.**
 - Transport
 - Les routes
 - Ouvrages de franchissement
 - Les grandes infrastructures ferroviaires.
 - Energie
 - Projet éolien
 - Lignes THT
 - Ouvrages de grande hauteur.
 - Réseaux de communication
 - Antennes de téléphonie

4.4.2. ORIENTATIONS POUR UN ÉCHANTILLON DE DIX THEMES REPRESENTATIFS DES EVOLUTIONS DE LA ZONE TAMPON

Ces thèmes concernent les « usages ». Ils se traduisent par l'affectation des sols et la compatibilité avec le caractère de la zone sensible, c'est-à-dire l'opportunité de faire, qui est de l'ordre du « programme ». Ils ne concernent pas de la manière de faire, qui est de l'ordre du « projet ».

Ces thèmes ont été choisis pour leur caractère nécessairement très général pour être représentatifs sur toute la longueur du tracé du canal, soit 360km.

Ils sont exprimés de manière à être intégrés aisément dans les réflexions des services de l'Etat.

Ils répondent à des objectifs généraux à atteindre, qui sont :

- Préserver le contraste entre les paysages à caractère agricole et les paysages urbains.
- Préserver l'importance des espaces non bâtis (85% du linéaire aux abords du canal), afin de pérenniser « le parc linéaire ».
- Eviter la banalisation de ces paysages agricoles et naturels de qualité et contrastés

Après avoir mentionné l'espace rural agricole et l'espace urbain, les échantillons représentatifs des évolutions sont présentés par ordre alphabétique, pour éviter d'introduire toute idée de hiérarchie.

1. L'espace rural agricole :

Construction et extension de bâtiment agricole.

La zone sensible à vocation à présenter un paysage à caractère agricole ou naturel sur la majeure partie du tracé du canal.

Les espaces agricoles et naturels existants ont vocation à être conservés et exploités, afin de maintenir la perception contrastée entre les paysages à caractère agricole et les paysages urbains ou périurbains.

L'activité agricole nécessite la construction, l'extension, la restauration de bâtiments ce qui est compatible avec le caractère dominant des paysages des zones sensibles et des zones d'influences.

2. L'espace urbain et périurbain.

Les extensions urbaines non maîtrisées risquent de porter atteinte au caractère dominant du paysage. La densification des sites urbanisés permet de répondre aux besoins de croissance et de préserver les espaces à vocation agricole.

Les constructions isolées et les groupements de constructions éloignées des agglomérations, l'urbanisation discontinue ou dispersée, sont incompatibles avec la vocation de la zone sensible et portent atteinte au caractère des paysages agricoles, au caractère des lieux et à l'intérêt des abords du canal.

L'urbanisation des communes sera développée, en continuité de l'urbanisation existante et de façon préférentielle, en dehors de la zone sensible.

Toutefois, le développement urbain en continuité de l'urbanisation existante dont la localisation dans la zone sensible serait justifiée, seront conçues de manière à ne pas porter atteinte au paysage à caractère agricole, au caractère des lieux et à l'intérêt des abords du canal.

L'urbanisation des villes et villages situés en bordure du Canal (et non traversés) ne franchira pas l'autre rive si celle-ci n'est pas urbanisée (par exemple Portiragnes)

Les limites des zones urbanisées seront franches de manière à conserver l'effet de contraste entre les paysages urbains et les paysages à caractère agricole, le long du canal.

L'évolution des paysages urbains existants et nouveaux respectera les gabarits, les volumes les silhouettes générales du bâti existant, vues depuis le canal.

3. Activités commerciales et artisanales

L'implantation de zones d'activités, zones artisanales et zones commerciales ou zones industrielles n'est pas compatible avec la vocation de la zone sensible et risque de porter atteinte au caractère des paysages agricoles, au caractère des lieux.

Les activités artisanales directement liées à l'activité fluviale, à l'entretien du patrimoine du Canal seront implantées en continuité avec l'urbanisation existante.

4. Equipements de loisirs, les campings et HLL

La zone sensible n'a pas vocation à accueillir les terrains de camping aire d'accueil de camping-car, habitat léger de loisir isolés et aires de stationnement associées à ces équipements.

La création de nouveaux équipements se fera en continuité de l'urbanisation existante.

5. Equipements sportifs

Les équipements sportifs de plein air, terrains de jeux, peuvent occuper la zone sensible. Les bâtiments fonctionnels qui les accompagnent seront alors d'importance limitée.

Les équipements sportifs importants et bâtis seront liés à l'urbanisation.

Ils seront implantés en continuité de l'urbanisation existante.

6. Gravières et carrières

Le sol et sous-sol dans la zone sensible n'ont pas vocation à être exploités. L'activité industrielle nécessitant des gravières et des carrières est incompatible avec le caractère des lieux.

La réhabilitation des sites actuellement en exploitation devra restaurer un paysage à caractère agricole ou naturel.

7. Ouvrages de franchissement

La multiplication des nouveaux ouvrages de franchissement peut porter atteinte au caractère de la zone sensible.

La création d'itinéraires ne franchissant pas le Canal et tracé en dehors de la zone sensible sera privilégié.

La nécessité de franchir le Canal sera justifiée si aucune alternative n'existe.

Lorsque le franchissement sera justifié, la direction générale de l'infrastructure en amont et en aval du franchissement permettra d'implanter l'ouvrage perpendiculairement à l'axe du canal

8. Piste cyclable, vélo route, voie verte multi usages

Le chemin de halage est réservé à la circulation nécessaire à l'activité fluviale, l'entretien, la maintenance l'assistance aux bateaux, est réservé à l'entretien du patrimoine, est réservé aux piétons. Les cyclistes peuvent l'emprunter. Le chemin de halage n'est pas revêtu. La constitution, les dimensions, la nature du sol, conserveront l'aspect d'un chemin de service à caractère rural.

Le chemin de halage et le chemin de contre halage n'ont pas vocation à devenir une piste cyclable (*) reliée ou non au réseau de vélos routes et voies vertes. Par contre ces infrastructures pourront se développer dans la zone sensible pour constituer l'itinéraire cyclable « empruntant le Canal du Midi »

9. Réseaux projet éolien et lignes THT

La zone sensible n'a pas vocation à accueillir les grandes infrastructures de communication, de transport de l'énergie, ou de production de l'énergie. Ces équipements sont incompatibles avec la vocation de la zone sensible et portent atteinte au caractère des paysages agricoles, au caractère des lieux et à l'intérêt des abords du canal.

10. Stations d'épuration

La zone sensible n'a pas vocation à accueillir les stations d'épuration. Toutefois, les stations d'épuration dont la localisation dans la zone sensible seraient justifiée et inévitable, seront implantées aussi loin que possible du canal, et seront conçues de manière à ne pas porter atteinte au paysage à caractère agricole, au caractère des lieux et à l'intérêt des abords du canal. (Intégration des ouvrages, bâtiments et clôture du site viseront à estomper la station dans le paysage environnant.

(*) *Annexe 2 Lexique*