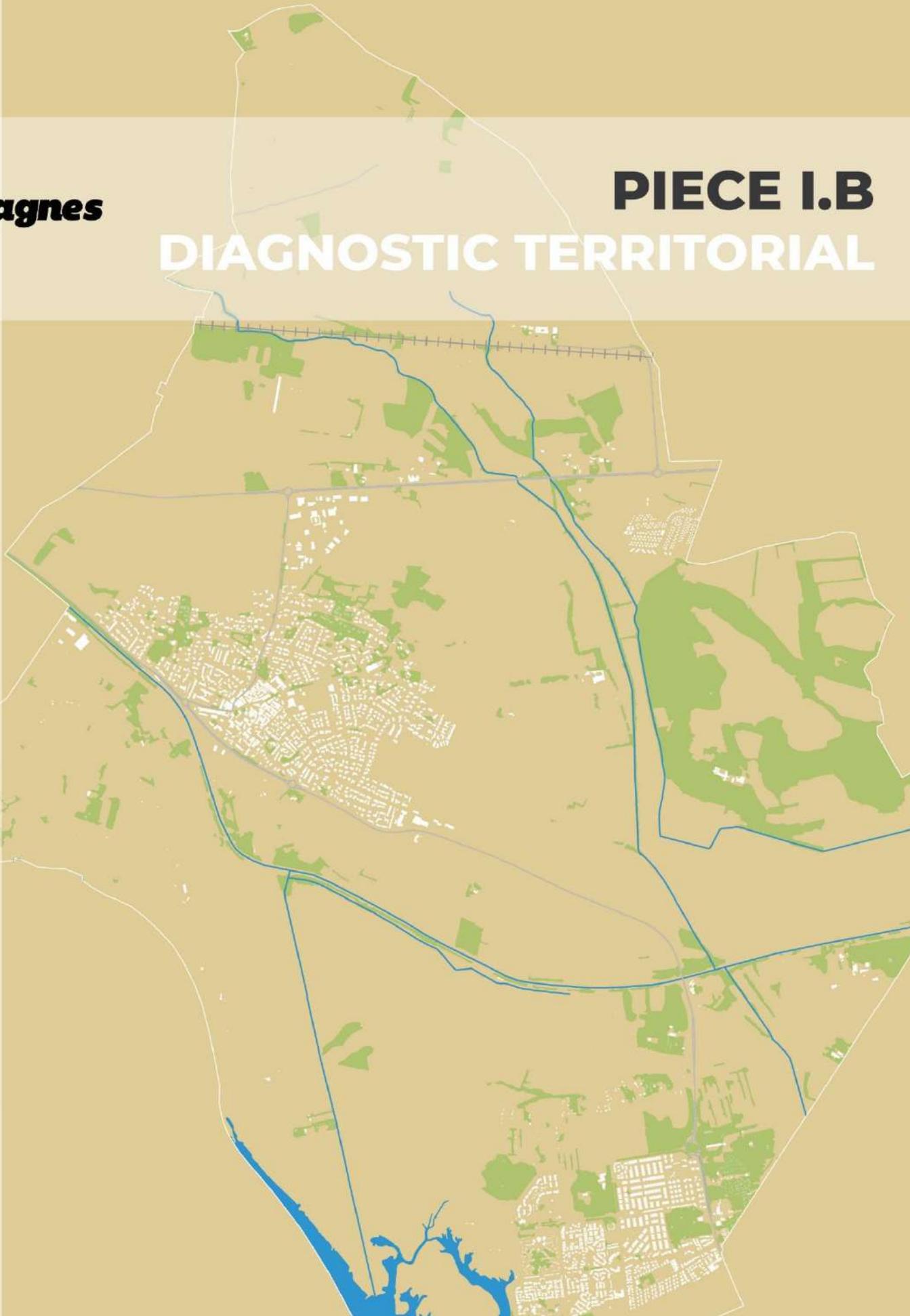


PLAN LOCAL D'URBANISME PORTIRAGNES



PIECE I.B

DIAGNOSTIC TERRITORIAL



**REVISION
DOCUMENT DE TRAVAIL – MARS 2025**



DOCUMENT DE TRAVAIL

I.] RAPPELS LEGISLATIFS	5
II.] PRESENTATION DE LA COMMUNE	6
II.1 Situation géographique	6
II.2 Cadre institutionnel	7
1. Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée.....	7
2. Schéma de Cohérence Territoriale du Biterrois.....	8
III.] LA CONSOMMATION FONCIERE	12
III.1 Evolution de la tache urbaine	12
III.2 Notice explicative des cartes de consommation d'espace (période 2011-2021) 13	
III.3 Calcul de la consommation d'espaces 2011-2021	15
III.4 Calcul de la consommation d'espaces 2014-2024	17
IV.] LA CAPACITE DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DES ESPACES BATIS	19
IV.1 Méthodologie	19
IV.2 Bilan du potentiel d'accueil du tissu existant	19
V.] ANALYSE DES DYNAMIQUES : UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT / ATTRACTIF	22
V.1 La dynamique démographique	22
1. Une évolution irrégulière de la population communale.....	22
2. Les composantes de l'évolution de la population permanente.....	22
3. Evolution de la taille des ménages et de leur composition.....	23
4. Répartition par âge de la population.....	24
5. La mobilité résidentielle.....	26
6. Des revenus au-dessus de la moyenne départementale.....	27
7. La population active : la tertiarisation de l'économie.....	27
V.2 Le parc immobilier	31
1. Un parc de logements majoritairement composé de résidences secondaires.....	31
2. Répartition spatiale par type de logements.....	32
3. Composition du parc de logements.....	33
4. Les caractéristiques des occupants des résidences principales.....	35
5. La dynamique constructive.....	35
V.3 L'impact du point mort	39
V.4 Le tissu économique local	41
1. Les secteurs d'activités présents sur la commune.....	41
2. Tourisme.....	42
V.5 Evolution et devenir de l'agriculture	44
1. Occupation du sol et usage agricole.....	44

2.	Potentiel agronomique des sols	47
3.	Vocation et contraintes du bâti agricole.....	49
4.	Signes officiels de qualité, engagements contractuels et éligibilité aux droits à paiement unique	50
5.	Dynamique socio-économique des exploitations.....	51
VI.]	COMPREHENSION DU FONCTIONNEMENT VILLAGEOIS : EQUIPEMENTS ET RESEAUX	54
VI.1	Equipements et fonctionnement urbain	54
1.	Equipements publics.....	54
2.	Centralité et fonctionnement urbain	57
VI.2	Infrastructures de transport et déplacements	61
1.	Le réseau de transport viaire.....	61
2.	Les réseaux de transport aérien et ferroviaire	67
3.	Les déplacements.....	69
4.	Les transports en commun	72
5.	Les déplacements doux.....	74
VI.3	Le stationnement	76
VI.4	Les communications électroniques et numériques	81
1.	L'accès internet au Haut Débit sur la commune	82
2.	Le déploiement des réseaux mobiles	82
3.	Les antennes relais.....	82
VI.5	Les réseaux humides et secs	85
1.	Alimentation en eau potable.....	85
2.	Le réseau d'assainissement	85
3.	Le réseau d'eaux pluviales	85
VI.6	La collecte et le traitement des déchets	86

I.] RAPPELS LEGISLATIFS

L151-4 du Code de l'urbanisme ¹

« Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

Il s'appuie sur un **diagnostic** établi au regard des **prévisions économiques et démographiques** et des **besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.**

En zone de montagne, ce diagnostic est établi également au regard des besoins en matière de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles.

Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ».

R151-1 du Code de l'urbanisme²

« Le rapport de présentation :

1° Expose les principales conclusions du diagnostic sur lequel il s'appuie ainsi que, le cas échéant, les analyses des résultats de l'application du plan prévues par les articles L. 153-27 à L. 153-30 et comporte, en annexe, les études et les évaluations dont elles sont issues ;

2° Analyse les capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis identifiés par le rapport de présentation en vertu du quatrième alinéa de l'article L. 151-4 ».

¹ Version en vigueur depuis le 2 mars 2022

² Version en vigueur depuis le 13 octobre 2021

II.] PRESENTATION DE LA COMMUNE

II.1 Situation géographique

Au Sud du département de l'Hérault, sur le littoral Languedocien, la commune de Portiragnes, située à équidistance de Béziers et d'Agde (12 km), s'étend sur environ 2016 hectares.

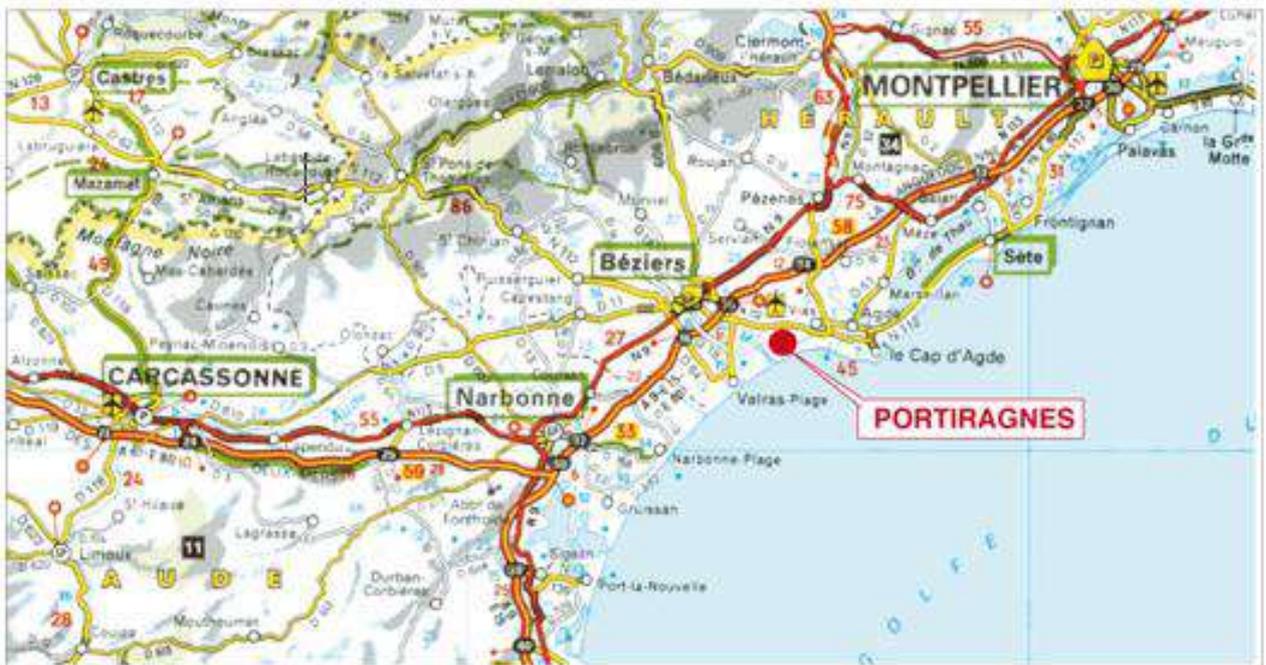
La présence d'un petit pôle touristique, Portiragnes-plage, sur le territoire, confère à la commune un statut de station touristique au sein du territoire biterrois.

Elle accueille sur son territoire une partie de l'aéroport Béziers - Cap d'Agde.

Cinq communes jouxtent le territoire communal :

- A l'ouest, le long de la façade littorale : Sérignan,
- Plein ouest : Villeneuve les Béziers,
- Au nord : Montblanc,
- Au nord-ouest : Cers,
- A l'est : Vias.

PLAN DE SITUATION



« Situation géographique » – Enjeux

- ➔ Valoriser la localisation stratégique de Portiragnes (proximité du littoral et des infrastructures de communication majeures)

II.2 Cadre institutionnel

1. Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée

Portiragnes appartenait à la Communauté de Communes des pays d'Agde qui a été dissoute le 31 décembre 2002. **Elle fait désormais partie intégrante de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée qui rassemble 20 communes autour du fleuve Hérault.**

La Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée regroupe, sur 389,40 km², 83 500 habitants permanents et environ 350 000 habitants en saison.

L'Agglo Hérault Méditerranée a des compétences dans les domaines suivants :

- Agriculture :
 - o Accompagner le développement des filières agricoles
 - o Accompagner le développement d'activités pastorales et maritimes
- Cadre de vie :
 - o Tri et traitement des déchets
 - o Espaces verts, ruraux et propreté voirie
- Eau et assainissement
- Economie :
 - o Création d'entreprises et foncier économique
 - o Pépinières d'entreprises
- Environnement :
 - o Des personnes et des biens à sécuriser
 - o Des espaces et des ressources à protéger
 - o Education au développement durable et découverte de l'archéologie
- Habitat :
 - o Faciliter l'accès au logement et rénover l'habitat
 - o Mission cœur de ville d'Agde aux services de ses habitants
- Loisirs :
 - o Centres aquatiques
 - o Réseau des médiathèques
- Métiers d'Arts
- Patrimoine :
 - o Château Laurens à Agde
 - o Abbaye de Saint-Thibéry
 - o Petit théâtre de Pézenas
 - o Petit patrimoine
 - o Restauration du patrimoine mobilier des églises
 - o Service archéologique
- Transports :
 - o Grandes infrastructures du territoire
 - o Nouveau réseau Cap'Bus
 - o Réseau labellisé de 500 km de pistes VTT



2. Schéma de Cohérence Territoriale du Biterrois

La commune de Portiragnes est, par ailleurs, également incluse dans le périmètre du SCOT du Biterrois.



Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) constitue le document de référence pour l'aménagement et l'urbanisme à l'échelle des 87 communes du Biterrois.

Il a été approuvé le 26 juin 2013. Après huit années de travail et de concertation, la version révisée du SCoT du Biterrois a été approuvée à l'unanimité le 03 juillet 2023 par les élus du Comité Syndical.

Portiragnes est identifiée par le SCoT opposable du Biterrois en tant que pôle relais intégré au bassin de proximité littoral polarisé par la centralité de Sérignan et les marges Ouest de la centralité urbaine de Béziers.

Les orientations du Document d'orientations et d'Objectifs (DOO) sont les suivantes :

AXE A. UN TERRITOIRE VECTEUR D'IMAGES ATTRACTIVES

Orientation A1 : Préserver et valoriser les espaces agricoles et naturels, supports du paysage du Biterrois

Objectif A1.1 : Eviter le mitage et veiller à l'intégration paysagère du bâti en milieu agricole

Objectif A1.2 : Préserver et valoriser les éléments de patrimoine agricole (bâti + Trame verte et bleue)

Orientation A2 : Veiller à un développement économique et résidentiel intégré et adapté à son environnement

Objectif A2.1 : Intégrer l'ensemble des dimensions paysagères aux extensions urbaines

Objectif A2.2 : Penser le développement urbain en accord avec son environnement proche

Orientation A3 : Intégrer les enjeux écologiques

Objectif A3.1 : Intégrer et protéger les réservoirs réglementaires

Objectif A3.2 : Préserver la trame aquatique et les espaces littoraux et maritimes

Objectif A3.3 : Identifier la trame verte et garantir ses fonctionnalités écologiques

Orientation A4 : Prôner la qualité paysagère entre milieux urbains, agricoles et naturels

Objectif A4.1 : Valoriser les interfaces ville/nature/agricole

Objectif A4.2 : Aménager les espaces publics et la voirie de manière attractive

Objectif A4.3 : Préserver les points de vue et les perspectives sur le paysage

Orientation A5 : Préserver et valoriser les spécificités paysagères du territoire participant à son attractivité

Objectif A5.1 : Préserver et valoriser les sites remarquables du territoire et leurs paysages

Objectif A5.2 : Préserver et valoriser les éléments de paysage du quotidien

Objectif A5.3 : Préserver spécifiquement les secteurs identitaires du territoire : Littoral, Canal du Midi, secteur retro-littoral et le Piémont rural

Orientation A6 : Améliorer la qualité de l'offre touristique du territoire

Objectif A6.1 : Développer des offres d'hébergement diversifiées et de qualité

Objectif A6.2 : Diversifier l'offre de mobilité proposée aux touristes

Objectif A6.3 : Encourager les initiatives visant à augmenter la qualité d'accueil touristique

Orientation A7 : Valoriser le potentiel touristique du territoire

Objectif A7.1 : Renouveler l'offre touristique sur l'espace littoral

Objectif A7.2 : Développer et organiser une offre touristique liée aux espaces agricoles dans la plaine

Objectif A7.3 : S'appuyer sur les atouts environnementaux des piémonts pour développer un tourisme de nature

Objectif A7.4 : Mettre en valeur l'espace du canal et ses abords

Objectif A7.5 : Développer le tourisme urbain

Orientation A8 : Adopter une politique d'aménagement s'inscrivant dans la valorisation durable du tourisme

Objectif A8.1 : Encadrer le développement des secteurs touristiques

Objectif A8.2 : Se positionner pour accueillir un complexe touristique et de services

AXE B. UN TERRITOIRE ATTENTIF A SES RESSOURCES ET SES FRAGILITES POUR ETRE MOTEUR D'INNOVATION

Orientation B1 : Mettre en place une stratégie spatiale favorisant des systèmes locaux de production et d'innovation

Objectif B1.1 : Retranscrire un projet de positionnement dans une stratégie d'aménagement

Objectif B1.2 : Créer les conditions nécessaires à l'accueil et au développement d'activités productives et innovantes

Objectif B1.3 : Créer les conditions nécessaires à l'accueil et au développement d'activités de recherche et d'innovation

Objectif B1.4 : Hiérarchiser l'offre de parcs d'activités à créer ou étendre

Orientation B2 : Aménager l'offre de manière cohérente, raisonnée, et respectueuse de l'environnement

Objectif B2.1 : Définir une offre de foncier cohérente et raisonnée

Objectif B2.2 : Fixer des critères d'aménagement durable des espaces d'activités

Objectif B2.3 : Anticiper et réguler les projets d'envergure

Orientation B3 : Accélérer la transition énergétique et développer les énergies renouvelables

Objectif B3.1 : Réduire les consommations, les émissions de GES et accélérer la transition énergétique et écologique

Objectif B3.2 : Faciliter l'intégration des ENR sur le bâti et dans les projets d'aménagement

Objectif B3.3 : Renforcer et optimiser les capacités de production d'ENR

Objectif B3.4 : Anticiper et limiter les impacts paysagers générés par les projets éoliens et photovoltaïques

Objectif B3.5 : Prendre en compte les spécificités paysagères du territoire en amont des projets

Objectif B3.6 : Intégrer les enjeux environnementaux des projets d'énergies renouvelables

Générer un développement urbain mesuré et novateur

Orientation B4 : Protéger la ressource en eau en conditionnant et limitant l'urbanisation dans les zones de sauvegarde et les zones vulnérables

Objectifs B4.1 & 2 : Encadrer les activités et le développement du territoire sur les zones de sauvegarde : le territoire doit conserver le potentiel d'implantation de nouveaux captages et limiter l'imperméabilisation des sols et l'infiltration des substances polluantes

Orientation B5 : Sécuriser l'alimentation en eau potable et économiser la ressource

Objectif B5.1 : Protéger les ressources exploitées

Objectif B5.2 : Conditionner les nouveaux projets d'aménagement à la disponibilité des ressources en eau

Objectif B5.3 : Adopter des mesures de réduction des consommations

Objectif B5.4 : Engager une réflexion territoriale sur les ressources alternatives pour l'alimentation en eau potable du futur

Orientation B6 : Respecter les différents espaces de fonctionnalité des milieux aquatiques en prenant en compte les zones d'expansion de crues, les zones humides, les espaces de liberté des rivières, les corridors biologiques, etc.

Objectif B6.1 : Protéger et valoriser les différents cours d'eau permanents ou irréguliers et les zones humides

Objectif B6.2 : Restaurer les espaces de mobilité des cours d'eau

Objectif B6.3 : Préserver les zones naturelles d'expansion de crue

Orientation B7 : Participer à la limitation des pressions polluantes pour préserver les milieux naturels – Maitriser l'impact des activités humaines sur les milieux aquatiques

Objectif B7.1 : Maîtriser l'impact de l'urbanisation et de ses rejets dans les milieux aquatiques

Objectif B7.2 : Poursuivre l'amélioration des pratiques culturelles pour lutter contre la pollution diffuse

Orientation B8 : Lutter contre la consommation d'espaces agricoles et naturels

- Objectif B8.1 : Prioriser et optimiser les espaces au sein de l'enveloppe urbaine
- Objectif B8.2 : Principes de continuité et de compacité de l'urbanisation
- Objectif B8.3 : Préserver les espaces productifs (viticoles, agricoles) de l'urbanisation
- Objectif B8.4 : Limiter la consommation d'espace à vocation résidentielle
- Objectif B8.5 : S'engager globalement dans une diminution marquée de la consommation d'espace au regard de la période précédente

Orientation B9 : Volet littoral

- Objectif B9.1 : Limiter le mitage du littoral
- Objectif B9.2 : Maitriser l'urbanisation proche du rivage
- Objectif B9.3 : Préserver les espaces les plus remarquables et caractéristiques du littoral
- Objectif B9.4 : Conserver une bande inconstructible adaptée à chaque profil territorial
- Objectif B9.5 : Eviter une urbanisation linéaire du littoral
- Objectif B9.6 : Préserver les espaces boisés significatifs
- Objectif B9.7 : Planifier et anticiper la capacité d'accueil des territoires
- Objectif B9.8 : Repenser, co-construire et planifier l'aménagement du littoral de demain

Orientation B10. Intégrer la gestion des risques et des ressources en amont des projets

- Objectif B10.1 : Intégrer la gestion des risques inondation et submersion en amont du développement
- Objectif B10.2 : Mobiliser les connaissances existantes pour apprécier la défensabilité des projets face au risque incendie
- Objectif B10.3 : Intégrer la gestion du risque mouvements de terrains en amont des projets
- Objectif B10.4 : Limiter l'exposition des populations aux risques technologiques et nuisances
- Objectif B10.5 : Prendre en compte les risques liés au transport de matières dangereuses

AXE C. UN TERRITOIRE MULTIMODAL AUX DEPLACEMENTS FLUIDIFIES

Orientation C1 : Structurer le territoire autour de réseaux de mobilités multimodaux

- Objectif C1.1 : Mettre en place des axes majeurs de rabattement sur les principales voies routières et/ou ferrées
- Objectif C1.2 : S'appuyer sur les axes de rabattement pour structurer l'offre de mobilités
- Objectif C1.3 : Aménager et créer des pôles d'échanges multimodaux d'envergure territoriale
- Objectif C1.4 : Créer des pôles d'échanges multimodaux locaux
- Objectif C1.5 : Limiter la dépendance à la voiture en favorisant la « multi-mobilité »

Orientation C2 : Compléter le réseau structurant par une offre du quotidien

- Objectif C2.1 : Structurer les réseaux de déplacements quotidiens
- Objectif C2.2 : Faciliter les déplacements actifs au quotidien
- Objectif C2.3 : Conserver l'implantation des flux de mobilité sur des emprises ferroviaires désaffectées
- Objectif C2.4 : Mettre en place des politiques de transports locales pour structurer les réseaux intercommunaux et régionaux
- Objectif C2.5 : Structurer le réseau de mobilités pour faciliter les liaisons inter-quartiers actuelles et futures
- Objectif C2.6 : Etudier le stationnement en fonction des besoins locaux et des avancées technologiques

Orientation C3 : Interconnecter les grands itinéraires touristiques avec le réseau structurant et le compléter par une offre touristique

- Objectif C3.1 : Faciliter la diffusion touristique sur le territoire à partir et vers les grands itinéraires
- Objectif C3.2 : Développer une offre de services autour des grands itinéraires
- Objectif C3.3 : Conforter l'offre de mobilités à vocation touristique et de loisirs
- Objectif C3.4 : Faciliter la diffusion touristique sur le littoral
- Objectif C3.5 : Améliorer l'accueil nautique sur les ports fluviaux et maritimes
- Objectif C3.6 : Capitaliser sur la présence de l'aéroport pour diffuser les flux touristiques sur le territoire

AXE D. UN TERRITOIRE QUI « FAIT SOCIETE »

Orientation D1 : Affirmer un rôle économique pour chaque niveau de polarité du SCOT

- Objectif D1.1 : Renforcer l'attractivité et la compétitivité de la ville centre de Béziers
- Objectif D1.2 : Affirmer et développer le potentiel économique des pôles majeurs Agde et Pézenas
- Objectif D1.3 : Permettre aux pôles structurants de jouer un rôle de centralité économique à l'échelle de leur polarité
- Objectif D1.4 : Assurer des fonctions économiques de proximité dans les pôles relais et les pôles locaux
- Objectif D1.5 : Spécifier les rôles économiques des communes littorales

Orientation D2 : Définir un rôle commercial pour chaque niveau de polarité du SCOT

- Objectif D2.1 : Consolider et réguler une offre rayonnante pour Béziers et sa grappe commerciale
- Objectif D2.2 : Affirmer une offre majeure pour Agde et Pézenas afin de limiter l'évasion et les déplacements vers les villes centres

Objectif D2.3 : Confier un rôle support à certaines communes, dans une logique de maintien et de modernisation de l'offre existante

Objectif D2.4 : Maintenir une offre de proximité dans certaines villes et villages

Objectif D2.5 : Inciter à la mise en place de politiques commerciales intercommunales

Orientation D3 : Maintenir une offre commerciale accessible et diversifiée pour répondre à l'accroissement démographique

Objectif D3.1 : Faire évoluer l'appareil commercial en fonction des dynamiques démographiques

Objectif D3.2 : Définir des localisations préférentielles

Objectif D3.3 : Proposer une offre commerciale qualitative

Orientation D4 : Assurer la présence de certains commerces et services dans les centres bourgs pour encadrer le développement d'espaces périphériques (DAAC)

Objectif D4.1 : Conforter l'offre commerciale au sein des centres-villes et des villages

Objectif D4.2 : Privilégier l'implantation des nouveaux commerces sur les espaces commerciaux existants

Orientation D5 : Mettre en place des politiques intercommunales de l'habitat permettant de répondre aux besoins en logement des communes

Objectif D5.1 : Répondre à tous les nouveaux besoins en logement

Objectif D5.2 : Répartir la production de logements à l'échelle communale pour répondre aux enjeux du SCoT

Orientation D6 : Adapter le parc de logements aux besoins actuels et futurs de la population

Objectif D6.1 : Poursuivre l'effort de production de logements sociaux et prévoir une meilleure répartition

Objectif D6.2 : Diversifier l'offre de logements pour mieux répondre au parcours résidentiel

Objectif D6.3 : Anticiper le vieillissement des habitants et améliorer l'accessibilité aux logements

Objectif D6.4 : Lutter contre l'habitat indigne

Objectif D6.5 : Mobiliser et adapter le parc de logements existants et écarter les habitants de la précarité énergétique

Orientation D7 : Offrir des logements diversifiés répondant à des besoins spécifiques

Objectif D7.1 : Développer une offre de logements saisonniers

Objectif D7.2 : Accompagner l'insertion sociale des étudiants et jeunes travailleurs au travers du logement

Objectif D7.3 : Répondre aux besoins d'accueil des gens du voyage

Objectif D7.4 : Anticiper le besoin en hébergements d'urgence, de stabilisation ou de réinsertion sociale pour des personnes fragiles

Orientation D8 : Adapter le parc de logements pour limiter son impact environnemental et les risques pour les habitants

Objectif D8.1 : Anticiper la mise en sécurité des personnes et des biens face aux risques

Objectif D8.2 : Lutter et innover pour répondre aux enjeux de la cabanisation

Objectif D8.3 : Privilégier une gestion collective de l'eau et de l'assainissement

« Cadre institutionnel » – Enjeux

- ➔ S'inscrire dans une démarche collective durable prenant appui notamment sur la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée
- ➔ Travailler de concert avec l'intercommunalité, particulièrement dans les domaines sensibles sur le territoire communal : risques naturels, ressource en eau, déchets,...
- ➔ Structurer l'offre économique communale afin qu'elle réponde à la stratégie intercommunale : zone d'activités, tourisme, commerces et services de proximité (Orientations du SCoT du Biterrois)
- ➔ Être compatible avec les dispositions du SCoT du Biterrois

III.] LA CONSOMMATION FONCIERE

III.1 Evolution de la tache urbaine



Source : extraits du portail de l'Observatoire National des Bâtiments-Année de construction des logements

La commune de Portiragnes a connu un développement rapide au début des années 60. Avant cela, c'était un village rural dont la principale activité des habitants était la viticulture et l'élevage de moutons dans les zones humides des marais.

La conception de la station balnéaire de Portiragnes-Plage, à 4 km du vieux village, a fait prendre un nouvel essor à la commune.

« Le développement du tissu urbain » – Enjeux

- Inscrire le développement du territoire dans le respect du socle naturel et de la législation liée aux risques
- Limiter la consommation d'espaces

III.2 Notice explicative des cartes de consommation d'espace (période 2011-2021)

Dans un calendrier particulièrement contraint, la loi Climat et résilience du **22 août 2021** impose aux auteurs de documents d'urbanisme de diminuer par deux leur consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de mettre le cap vers l'absence de toute artificialisation nette des sols (ATANS) à l'horizon 2050.

Du point de vue de la méthode, un phasage de la réduction du rythme de l'artificialisation est décliné en trois décennies successives d'ici 2050, date à laquelle l'ATANS devra pouvoir être vérifiée.

Les trois décennies qui nous séparent de **2050** constituent **trois phases successives** dont chacune devra permettre de réduire de moitié l'artificialisation des sols comptabilisée dans la précédente.

Pour la première tranche de 10 ans, les objectifs porteront uniquement sur **la réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) de 50 % par rapport à celle observée sur la période 2011-2021.**

Pour cette tranche (2021-2031), le texte de loi précise que « la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers » est entendue comme « **la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné** ».

Afin de mesurer **la consommation d'ENAF** pour en établir, dans un premier temps, le bilan, et dans un deuxième temps, en projeter, via la planification, la consommation future, il convient d'adopter une méthodologie.

A noter qu'initialement, la loi ne prévoyait pas que la transformation des espaces urbanisés en ENAF soit prise en compte dans l'établissement du bilan sur la période 2011-2031. La loi modificative de juillet 2023 permet dorénavant de comptabiliser cette renaturation et dispose que « **la transformation effective d'espaces urbanisés ou construits en ENAF du fait d'une renaturation peut être comptabilisée en déduction de cette consommation** ».

La consommation planifiée d'ENAF correspond, quant à elle, à la somme des surfaces des ENAF rendus potentiellement urbanisables par les règles opposables établies par les documents de planification et d'urbanisme.

Le tableau, page suivante, définit plus précisément ce qui entrent dans la catégorie des « espaces urbanisés » et des « ENAF ».

La définition « d'espaces urbanisés » n'est pas strictement équivalente à celle de « partie urbanisée » en l'absence de document d'urbanisme ou de « continuité » au sens des lois « montagne » ou « littoral ». Elle ne correspond pas non plus à la délimitation de l'enveloppe urbaine, qui peut comprendre des espaces urbanisés (exemple : terrains bâtis) et des ENAF (exemple : vaste parcelle boisée).

ESPACES URBANISES/NATURELS, AGRICOLES OU FORESTIERS	NOM	DESCRIPTION
Espaces urbanisés ³	Dents creuses	Espaces résiduels de taille limitée entre 2 bâtis existants (classes 9 à 11 des fichiers fonciers)
	Infrastructures	Infrastructures routières, ferroviaires et plus généralement des équipements publics comptabilisés ou non dans les fichiers fonciers qui sont implantés dans un ENAF
	Zones ou secteurs d'aménagement	Plusieurs unités foncières sur lesquelles sont conduites des opérations d'aménagement au sens du L.3001 du code de l'urbanisme dont les ZAC qui peuvent être conduites en plusieurs phases (la commune peut faire le choix de ne comptabiliser que les phases démarrées ou de comptabiliser l'intégralité de la ZAC).
	Mitage	Implantation ou réalisation de constructions dispersées dans les ENAF à l'exception des bâtiments agricoles
	Champ de panneaux photovoltaïques	Les modalités d'installation ne garantissent pas la réversibilité de l'installation, le maintien d'un couvert végétal et des habitats naturels préexistants durant toute la durée de l'exploitation ainsi que la perméabilité du sol au niveau des voies d'accès et le maintien ou la possibilité, sur les espaces à vocation agricole, d'une activité agricole ou pastorale significative.
ENAF (espaces naturels, agricoles ou forestiers)	Terrain à vocation agricole, naturelle ou forestière entouré d'espaces urbanisés	Qualifiés comme « NAF » dans les fichiers fonciers, il peut s'agir : <ul style="list-style-type: none"> - d'un ou plusieurs grands prés ou pâturages en frange urbaine ou au sein de l'enveloppe urbaine, - de terrains naturels, agricoles ou forestiers constitutifs de l'armature urbaine verte (matérialisée ou non par une trame verte et bleue)
	Habitat illicite et cabanisation	Absence de régularisation (catégorisés par les fichiers fonciers en ENAF) et retour à l'état naturel possible...sauf caractéristiques propres aux espaces urbanisés (densité élevée de constructions nombreuses, implantées de manière continue et formant un semble identifié)
	Franges urbaines ou rurales	Espaces de transition hétérogènes entre espaces urbanisés et ENAF Particularité : ces espaces peuvent faire l'objet de renaturation...
	Bâtiments agricoles	A l'exception : <ul style="list-style-type: none"> - des bâtiments agricoles en continuité d'un espace urbanisé (soit ils en font partie, soit ils entraînent l'extension de l'espace urbanisé) - d'un regroupement de plusieurs constructions agricoles d'une certaine densité et dont certains ont fait l'objet d'un changement de destination (considération comme « mitage » de l'espace agricole)

Champs de panneaux photovoltaïques	Les modalités d'installation doivent permettre de garantir la réversibilité de l'installation, le maintien d'un couvert végétal et des habitats naturels préexistants durant toute la durée de l'exploitation ainsi que la perméabilité du sol au niveau des voies d'accès et le maintien ou la possibilité, sur les espaces à vocation agricole, d'une activité agricole ou pastorale significative.
Eoliennes et infrastructures de transport d'énergie (pylônes) ou de transformation d'énergie (petit poste de transformation électrique)	Faible emprise au sol
Carrières et mines	En raison de leur réversibilité
Espaces en eau	Cours d'eau, milieux aquatiques et parties en eaux des canaux de navigation

III.3 Calcul de la consommation d'espaces 2011-2021

La loi Climat et Résilience impose une diminution par deux de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers avant de mettre le cap vers l'absence de toute artificialisation nette des sols (ATANS) à l'horizon 2050.

La période de consommation d'espace 2011-2021 est le point de départ servant à mesurer **la réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) de 50 % de 2021 à 2031 par rapport à celle observée sur la période 2011-2021.**

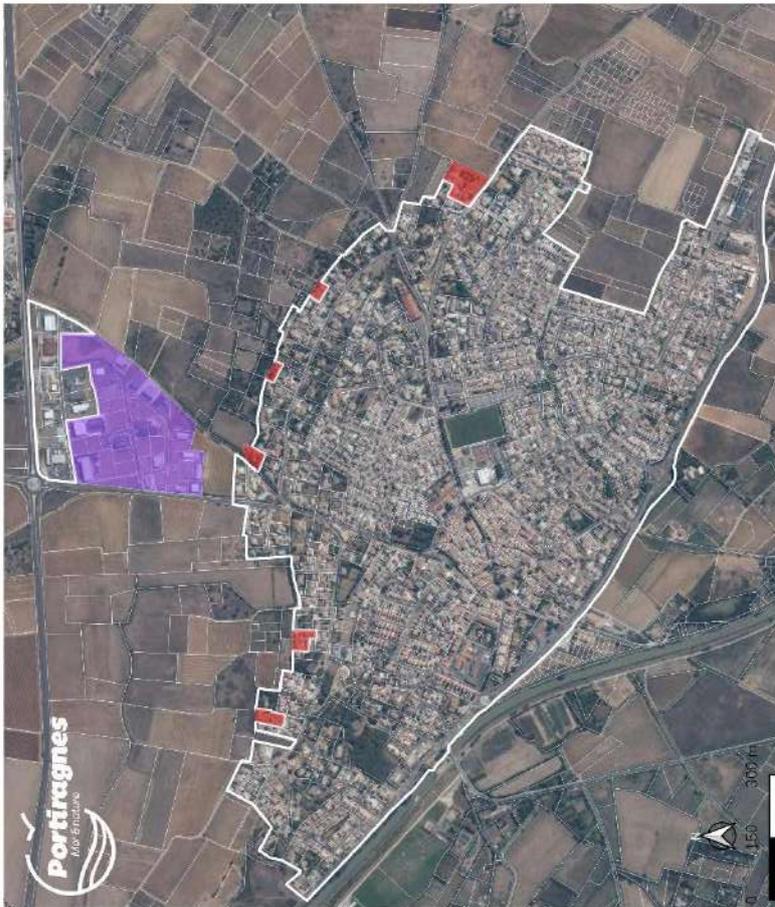
La consommation d'espace, à partir des permis de construire accordés, révèle une consommation d'espace pour la période 2011-2021 de **12,75 ha.**

³ Distinction « espace urbanisé » - « enveloppe urbaine » : l'enveloppe urbaine peut comprendre des espaces urbanisés (terrains bâtis...) et des ENAF (exemple : vaste parcelle boisée ou champ agricole)



Carte réalisée sur le thème espace 2021
Fond cartographique ETALAB - Janvier 2025
*Espace Naturel Agricole et Rivierain

CONSOMMATION D'ESPACE 2011-2021



TOTAL
12,75 ha

□ Enveloppe urbaine constituée en 2011

Consommation d'ENAF* en marge des espaces urbanisés de 2011

- Consommation d'espace en extension de l'enveloppe urbaine constituée de 2011
Habitat : 1,45 ha
- Consommation d'espace en extension de l'enveloppe urbaine constituée de 2011
Activités : 8,32 ha
- Consommation d'espace en extension de l'enveloppe urbaine constituée de 2011
Equipements : 2,98 ha

Transformation d'espaces urbanisés ou construits en ENAF*
par renaturation : 0,00 ha

III.4 Calcul de la consommation d'espaces 2014-2024

Conformément à l'article L151-4 du Code de l'urbanisme, le PLU doit analyser « la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet ».

Sur la base de la méthodologie détaillée dans la partie précédente, la consommation d'espaces a été analysée pour la période 2014-2024.

Ainsi, 16.08 ha ont été consommés au cours des dix années précédant l'arrêt du projet.

Cf. Carte page suivante

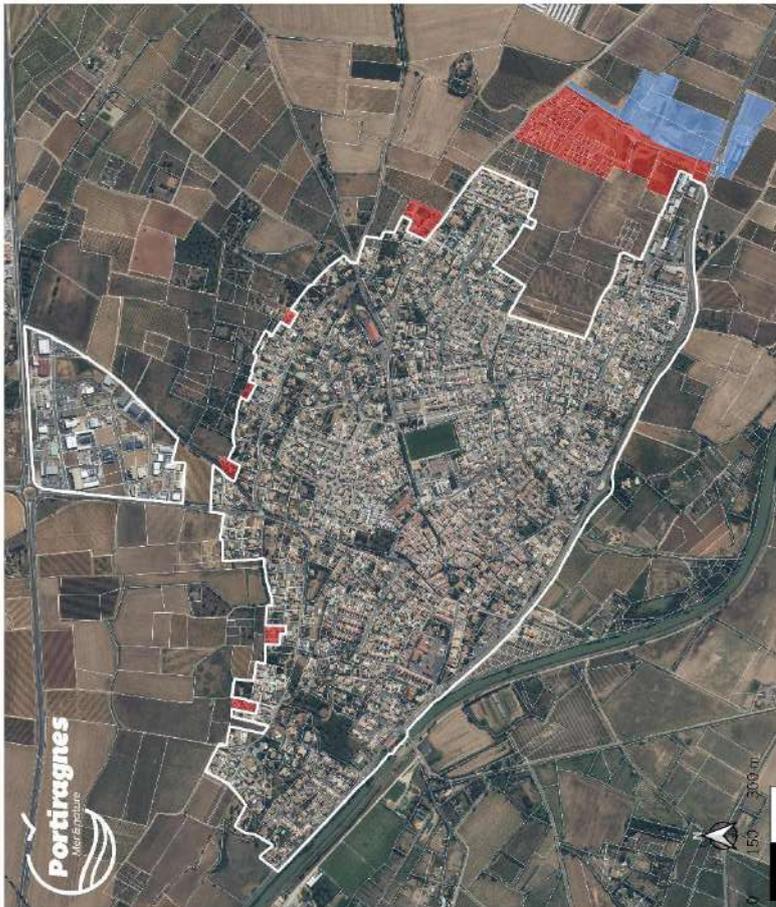
« La consommation foncière ces dernières années » – Enjeux

- ➔ Limiter la consommation d'espaces
- ➔ Rationaliser les éventuelles extensions de l'urbanisation
- ➔ Travailler sur le fonctionnement urbain via une approche qualitative et non uniquement quantitative
- ➔ Prévoir une densité des secteurs résidentiels adaptée au territoire et aux besoins des ménages
- ➔ S'approprier des formes d'habitats variées permettant d'augmenter la densité et de limiter la consommation d'espaces



Carte réalisée sur les données 2021
Fond cartographique ETALAB - janvier 2025
-Espace Nature, Agricole et Oratoire

CONSOMMATION D'ESPACE 2014-2024



TOTAL
16,08 ha

□ Enveloppe urbaine constituée en 2014

Consommation d'ENAF* en marge des espaces urbanisés de 2014

- Consommation d'espace en extension de l'enveloppe urbaine constituée de 2014
Habitat : 7,74 ha
- Consommation d'espace en extension de l'enveloppe urbaine constituée de 2014
Activités : 0,76 ha
- Consommation d'espace en extension de l'enveloppe urbaine constituée de 2014
Equipements : 7,58 ha

Transformation d'espaces urbanisés ou construits en ENAF*
par renaturation : 0,00 ha

IV.] LA CAPACITE DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DES ESPACES BATIS

IV.1 Méthodologie

En application du L151-4 du Code de l'urbanisme, le présent diagnostic analyse "la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales" afin de révéler les dispositions possibles visant à favoriser la densification de ces espaces, ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers.

Cette analyse, tout en permettant de répondre à la diversité des besoins des ménages, repose sur le recensement des dents creuses, du potentiel mutable et du potentiel extensif intégré à la Zone Urbaine constituée (ZUC), tels que définis comme suit :

- **La dent creuse** : espace contigu non bâti d'une superficie minimale de 150 m² et maximale de 2000 m² qui se caractérise par une discontinuité dans la morphologie urbaine environnante. Cet espace contigu doit être inclus dans la zone urbaine ou villageoise constituée (ZUC) / (morphologie actuelle ou zones U).
Pour qu'il y ait dent creuse, au moins trois des parcelles incluses dans la zone urbaine ou villageoise constituée et attenantes ou situées au-delà des voiries adjacentes à l'espace contigu concerné doivent être bâties ou représenter une zone aménagée à usage d'intérêt général.
- **Le potentiel mutable** : évolution typologique et/ou morphologique d'un secteur bâti et/ou aménagé, participant à l'augmentation du parc résidentiel à travers notamment, sur la commune :
 - la remise sur le marché d'une partie des logements vacants,
 - la réhabilitation de constructions comme c'était le cas pour le presbytère (F5 pour une grande famille)
 - le changement de destination.
- **Le potentiel par division parcellaire** : les parcelles de la zone urbaine de taille importante par rapport au tissu bâti environnant ont été arbitrairement divisées pour tenir compte de celui-ci.
- **Le potentiel extensif intégré à la Zone Urbaine constituée (ZUC)**, à savoir tout le potentiel de développement intégré à la ZUC, non considéré comme une dent creuse.

IV.2 Bilan du potentiel d'accueil du tissu existant

Cf. Cartographie page suivante

Le potentiel résiduel est ventilé comme suit :

- **Dents creuses (habitat)** : 22 logements (1.34ha) en zone U
- **Potentiel par division parcellaire (habitat)** : 22 logements (1.95ha) en zone U
- **Potentiel extensif intégré à la ZUC** : 0 logements

Un **potentiel d'environ 50 logements** a été estimé au regard du tissu urbain à proximité et des règles d'urbanisme applicables sur les secteurs hors ZAC Saint-Anne en cours de réalisation.

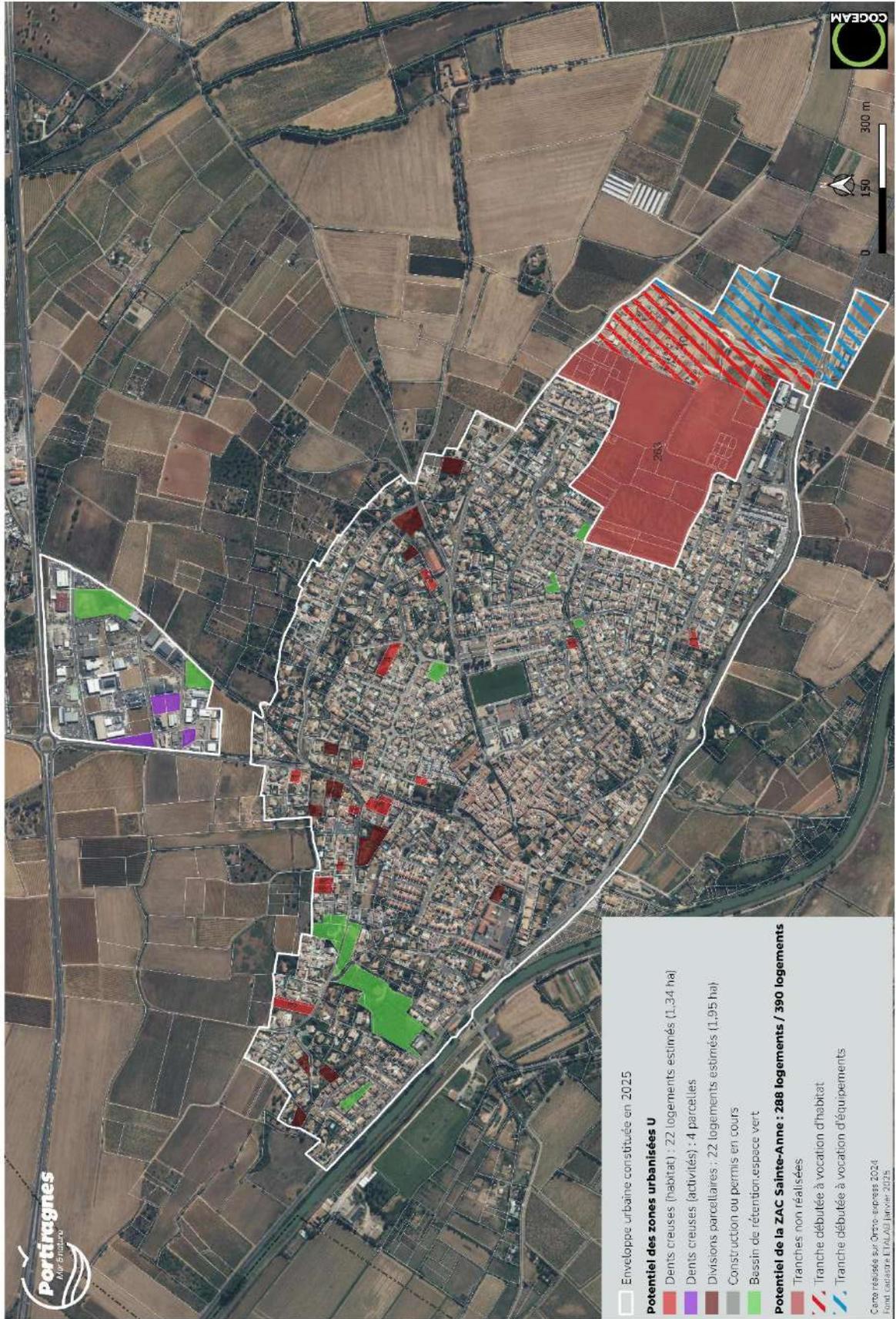
Début 2025, la réalisation de la tranche 1 de la ZAC ayant été lancée, une centaine de permis ont déjà été accordés.

« La capacité de densification et de mutation des espaces bâtis » – Enjeux

- ➔ Anticiper la participation du potentiel réel de densification, identifié dans l'enveloppe urbaine constituée, aux perspectives de développement communal
- ➔ Optimiser le potentiel de la ville afin de renforcer la notion de proximité et de lutter contre l'étalement urbain et réduire la consommation d'espaces

DOCUMENT DE TRAVAIL

POTENTIEL DE L'ENVELOPPE URBAINE CONSTITUEE



V.J ANALYSE DES DYNAMIQUES : UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT / ATTRACTIF

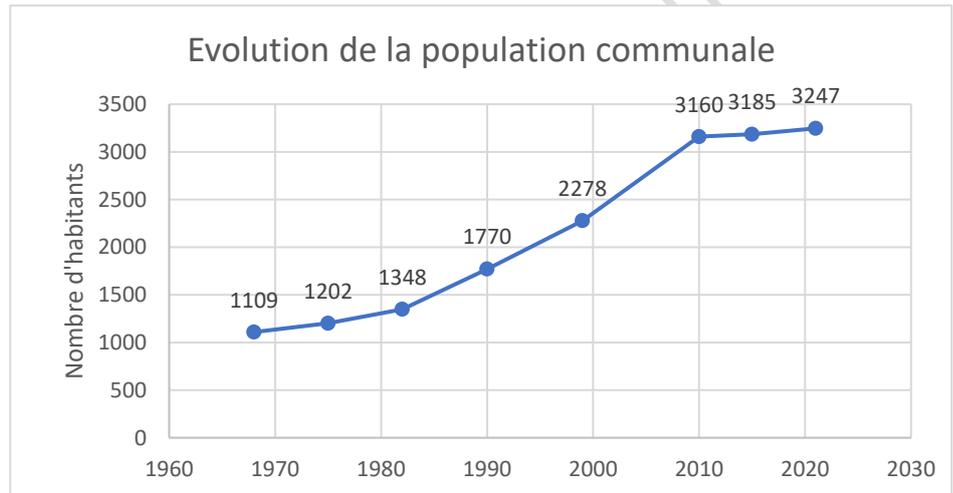
V.1 La dynamique démographique

1. Une évolution irrégulière de la population communale

Evolution de la population communale

1968	1109
1975	1202
1982	1348
1990	1770
1999	2278
2010	3160
2015	3185
2021	3247

Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombrements, RP2010 au RP2021 exploitations principales.



Depuis les années 70, la population de Portiragnes a presque triplé pour atteindre 3 247 habitants en 2021. Cet accroissement s'est fait progressivement et plusieurs périodes se distinguent :

- De 1968 à 1982, la population augmente modérément mais de façon constante ;
- De 1982 à 2006, la croissance est rapide et très soutenue ;
- A partir de 2006, l'accroissement de la population ralentit ;
- Depuis 2010, la population stagne.

En 2021, la population est de 3 247 habitants (INSEE).

Il convient de noter qu'en plus de cette population permanente, pendant la période estivale, la commune peut accueillir simultanément dans les résidences secondaires et autres types d'hébergements (campings, villages-vacances,...) environ 25 000 personnes.

2. Les composantes de l'évolution de la population permanente

L'étude de la variation de la population sur la période récente (2015-2021), révèle que **la croissance démographique est exclusivement « portée » par le solde migratoire⁴**, le solde naturel étant négatif.

Ce constat récent s'inscrit dans la continuité des périodes précédentes, pour lesquelles le solde naturel était négatif ou proche de zéro, à la différence par conséquent du solde migratoire.

⁴ Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année. Ce concept est indépendant de la nationalité. *Définition INSEE*

Ainsi, Portiragnes est une commune qui s'est développée et se développe encore grâce à l'arrivée de nouvelles populations.

EVOLUTION DES TAUX DE CROISSANCE	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2010	2010 à 2015	2015 à 2021
Taux de croissance annuels moyens %	1,2	1,6	3,5	2,8	3,0	0,2	0,3
dû au solde naturel %	-0,3	-0,3	-0,1	0,0	0,2	-0,1	-0,3
dû au solde des entrées-sorties %	1,4	2,0	3,5	2,8	2,8	0,2	0,6

Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2010 au RP2021 exploitations principales - État civil

On assiste à la combinaison de plusieurs phénomènes :

- Les démographies régionales et départementales se sont développées sur la base des migrations ;
- Portiragnes accueille une partie des ménages de la ville de Béziers souhaitant vivre en périphérie rurale ;
- Portiragnes, comme de nombreuses communes littorales, voit s'installer une part importante de jeunes retraités recherchant une certaine qualité de vie au bord de mer ;
- Portiragnes bénéficie notamment de l'influence des pôles urbains de Béziers et Montpellier, et de la proximité d'axes de communications importants (A9 et A75) qui facilitent les relations.

3. Evolution de la taille des ménages et de leur composition

FAM G1 - Évolution de la taille des ménages en historique depuis 1968

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2010	2015	2021
Nombre moyen d'occupants par résidence principale	3,15	2,90	2,76	2,56	2,40	2,24	2,15	2,08

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2024.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombremments, RP2010 au RP2021 exploitations principales.

Alors qu'en 1999, la taille des ménages était supérieure à la moyenne de la région Occitanie, elle était sensiblement égale en 2021. Elle n'est plus que de 2,1 personnes par ménage en moyenne aujourd'hui.

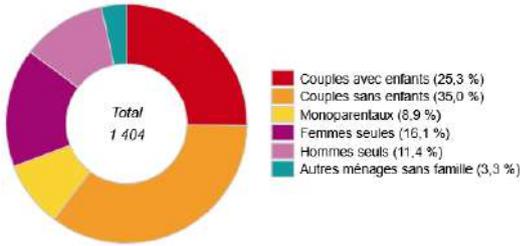
Répartition des ménages selon leur composition

	Nombre		%	
	Portiragnes	Occitanie	Portiragnes	Occitanie
Monoparentaux	151	283 162	9,7	10,0
Femmes seules	270	625 130	17,4	22,0
Couples sans enfants	549	764 792	35,4	26,9
Couples avec enfants	320	621 006	20,6	21,8
Hommes seuls	243	498 178	15,7	17,5
Autres ménages sans famille	18	53 402	1,2	1,9
Total	1 552	2 845 671	100,0	100,0

2010 2015 **2021**

Source : Insee - RP (exploitation complémentaire) - 2021

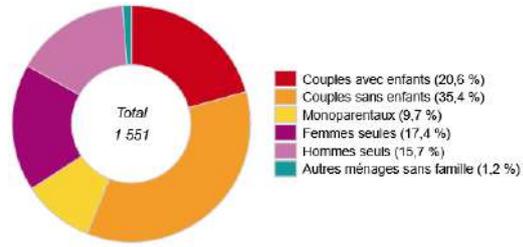
Répartition des ménages selon leur composition
Portiragnes



2010 2015 2021 >>

Source : Insee - RP (exploitation complémentaire) - 2010

Répartition des ménages selon leur composition
Portiragnes



2010 2015 2021 >>

Source : Insee - RP (exploitation complémentaire) - 2021

En 2021, 33,1% des ménages sont composés d'une seule personne et près d'une famille sur 10 est une famille monoparentale. Cependant, ces proportions sont inférieures à celles de la moyenne régionale (39,5% de personnes vivant seules).

Concernant l'évolution sur la commune de Portiragnes, on constate qu'entre 2010 et 2021, la proportion des personnes seules est passée de 27,5% à 33,1%.

La proportion des couples sans enfant reste stable et celle avec enfants a diminué passant de 25,3% à 20,6%.

4. Répartition par âge de la population

POPULATION PAR TRANCHES D'AGES	2010	%	2015	%	2021	%
0 à 14 ans	533	16,9	450	14,1	442	13,6
15 à 29 ans	382	12,1	364	11,4	378	11,6
30 à 44 ans	570	18,0	469	14,7	458	14,1
45 à 59 ans	636	20,1	668	21,0	692	21,3
60 à 74 ans	732	23,2	816	25,6	803	24,7
75 ans ou plus	307	9,7	419	13,1	475	14,6
Ensemble	3160	100,0	3185	100,0	3247	100,0

Source INSEE, RP 2010, 2015 et 2021

L'analyse de la structure de la population par tranche d'âge en 2021 révèle que 6 personnes sur 10 (60,6%) ont plus de 45 ans. Etant précisé que la tranche d'âge la plus représentée est celle des personnes ayant entre 60 et 74 ans (24,7%).

Ainsi, la commune est principalement habitée par des actifs d'âge mûr (21,3% de la population a entre 45 et 59 ans, alors que 14,1% a entre 30 et 44 ans), ainsi que par de jeunes retraités (24,7% de la population).

Portiragnes fait partie des communes où viennent vivre les actifs et/ou anciens-actifs, notamment de Béziers, qui souhaitent profiter d'un cadre de vie de qualité.

Les tranches d'âges 15-29 ans et 30-44 ans sont sous-représentées (11,6% et 14,1%). Cela résulte en partie des prix des loyers trop élevés sur le secteur, qui rendent difficile l'installation des jeunes ménages.

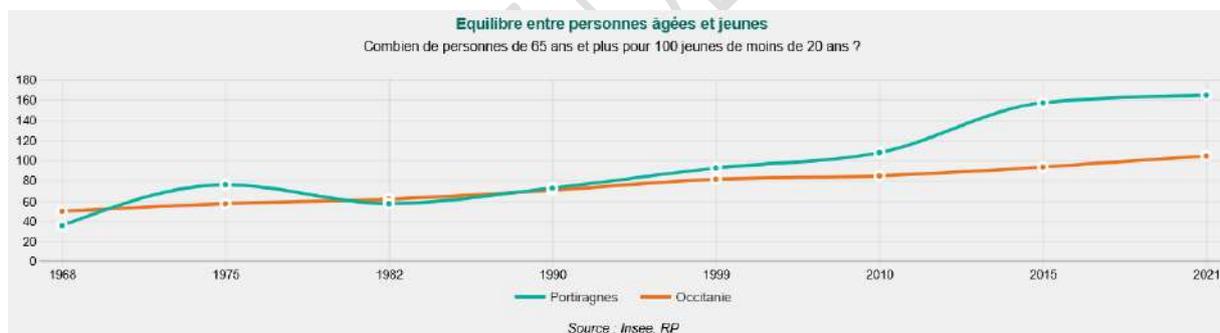
En 2021, le vieillissement de la population se confirme : les plus de 60 ans représentaient déjà 33,3% de la population en 2010. En 2021, ils sont 39,3%.

Equilibre entre personnes âgées et jeunes

Période Portiragnes Occitanie		
1968	35	50
1975	76	57
1982	57	62
1990	73	71
1999	92	82
2010	108	85
2015	157	93
2021	165	104

Source : Insee, RP

A partir de 2006, l'indice de vieillissement est devenu supérieur à 100, ce qui acte le vieillissement de la population. Le seuil est plus élevé que celui de la moyenne régionale et cela depuis longtemps (les années 90).



Cette analyse traduit la capacité de la commune à fixer une population d'actifs, notamment ceux ayant quitté la ville de Béziers.

La situation de Portiragnes, à proximité des pôles d'emploi de Béziers et d'Agde a donc favorisé l'attraction de ce type de population.

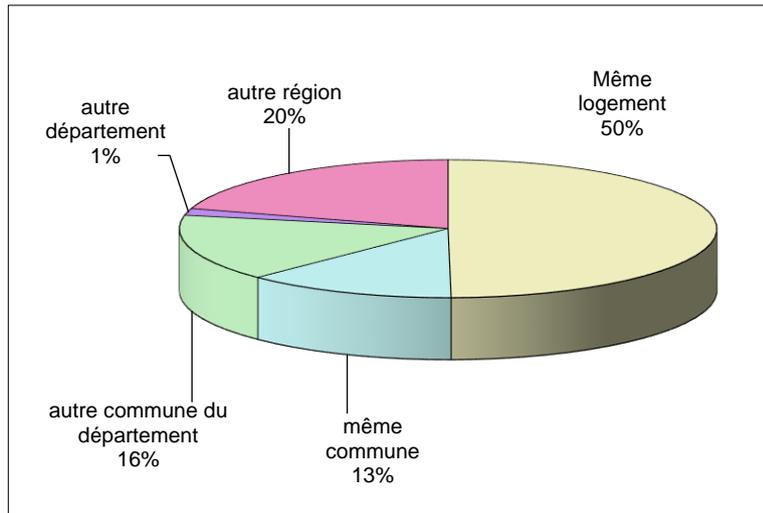
Cependant, à l'instar du territoire communautaire, Portiragnes n'échappe pas à la tendance générale du vieillissement de la population.

Ces évolutions signifient que les ménages actifs arrivés avant les années 1990 se sont fixés et vieillissent sur le territoire, et en conséquence que le vieillissement de la population risque d'être plus important dans l'avenir, car cumulé aux migrations nationales.

5. La mobilité résidentielle

En 1999, 63% des habitants de Portiragnes étaient déjà installés sur la commune en 1990, dont 79,7% ont gardé le même logement. On observe une certaine mobilité résidentielle au sein même de la commune puisque 13% des habitants de Portiragnes en 1999 habitaient déjà la commune en 1990, mais ont changé de logement.

Lieu de résidence en 1990



Source : INSEE-RGP-1999

En 2021, presque l'intégralité des habitants de la commune y étaient déjà installés deux ans auparavant (88,5%).

LOG G2 - Ancienneté d'emménagement des ménages en 2021

	Part des ménages en %
Depuis moins de 2 ans	11,5
De 2 à 4 ans	19,4
De 5 à 9 ans	16,9
De 10 à 19 ans	22,5
De 20 à 29 ans	16,1
30 ans ou plus	13,6

Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024.

Ces données chiffrées témoignent de la forte capacité de Portiragnes à fixer sa population, dont la mobilité résidentielle est de plus en plus réduite. Ce constat s'explique notamment, sur la période récente, par le ralentissement de l'accueil de population extérieure. La forte mobilité résidentielle qu'il y a eu (37% des habitants de la commune en 1999 ne résidaient pas à Portiragnes en 1990), était, quant à elle, générée par le taux relativement important de migrations résidentielles (Portiragnes a accueilli de nouveaux résidents provenant essentiellement soit d'une autre commune de l'Hérault (16%), soit d'une autre région (20%) notamment des régions du nord).

6. Des revenus au-dessus de la moyenne départementale

Niveau de vie moyen en 2021	PORTIRAGNES	BASSIN DE VIE DE BEZIERS	DEPARTEMENT Hérault
NOMBRE DE MENAGES FISCAUX	1 687	66 854	536 698
NOMBRE DE PERSONNES DANS LES MENAGES FISCAUX	3 486	142 449	1 132 467
MEDIANE DU REVENU DISPONIBLE PAR UNITE DE CONSOMMATION (EN EUROS)	22 350	19 370	21 800
PART DES MENAGES FISCAUX IMPOSES (EN %)	50,0%	39,6%	48,1%

Source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal (FiLoSoFi) ; NC : non communiqué

Le revenu disponible par personne et par an est plutôt élevé (22 350 euros) alors que la moyenne des communes de l'Hérault est de 21 800 euros.

7. La population active : la tertiarisation de l'économie

a. Analyse de la population active

2021	Population active (sur la population totale)		Chômeurs (sur la population active)		Actifs ayant un emploi (sur la population active)			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Dont actifs résidant dans la zone	
							Nombre	%
Portiragnes	1274	39,2	198	11,1	1076	60,5	328	29,9
Communauté D'agglomération Hérault Méditerranée	32 315	40,0	6186	13,8	26 129	58,2	11 185	41,8
Hérault	530 321	44,1	81 290	11,0	449 030	60,8	193 064	42,2

Au dernier recensement de 2021, Portiragnes comptait 1 274 actifs, soit 39,2% de la population totale. Cependant, l'INSEE, en ne considérant que les personnes de plus de 15 ans, avance un taux d'activité de 71,6%, lequel est quasi-identique à celui du département de l'Hérault (71,8%).

La part des chômeurs sur Portiragnes (11,1%) est inférieure à celle de l'ensemble de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée (13,8%), et conséquemment, la part des actifs ayant un emploi est supérieure sur Portiragnes (60,5% contre 58,2%).

A l'échelle départementale, la tendance est quasi-identique à celle de la commune puisque la part des chômeurs est de 11% et celle des actifs ayant un emploi de 60,8%.

Parmi les actifs de Portiragnes ayant un emploi, seulement 29,9% travaillent sur la commune où ils vivent, ce qui représente moins d'un actif sur trois. La fonction résidentielle de Portiragnes est donc marquée.

Sur le département, le pourcentage de la population active ayant un emploi et travaillant sur une commune héraultaise est de 42,2% en 2021.

Année	1999	2006	2013
Population active	935	1254	1279

Entre 1999 et 2013, la population active était passée de 935 à 1 279 personnes, soit une augmentation de 344 actifs en moins de 15 ans.

Cette évolution assez importante était liée notamment à l'implantation de nombreux actifs travaillant sur Béziers durant cette période. En 2021, la population active n'a presque pas bougé par rapport à 2013.

A côté de la population active permanente, il convient de souligner qu'une proportion importante de travailleurs saisonniers est présente sur la commune en période estivale.

b. Emplois par catégorie socioprofessionnelle

Portiragnes : emplois par catégorie socioprofessionnelle	2010		2015		2021	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	1235	100	1260	100	1273	100
dont						
Agriculteurs exploitants*	19	1,54	15	1,19	18	1,41
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise*	125	10,12	122	9,68	176	13,83
Cadres et professions intellectuelles supérieures*	117	9,47	122	9,68	169	13,27
Professions intermédiaires	339	27,45	407	32,30	318	24,98
Employés	382	30,93	417	33,09	337	26,47
Ouvriers	238	19,27	168	13,33	245	19,24

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, lieu de résidence et lieu de travail
 *salariés de leur entreprise ou de leur exploitation

La population active de Portiragnes est composée en grande partie de classes moyennes (26% d'employés, 19% d'ouvriers et 25 % de professions intermédiaires).

Les autres catégories représentent plus d'un quart de la population active (28%), mais il convient de souligner que les agriculteurs exploitants ne représentent que 1,40 % des actifs. Cette faible part a diminué : 3% en 2008 et 2% en 2013.

c. Emplois et lieu de résidence : de moins en moins de personnes travaillant sur place

Portiragnes : actifs dans la zone d'emplois	2010	2015	2021
Nombre d'emplois dans la zone	608	669	719
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	1046	990	1095

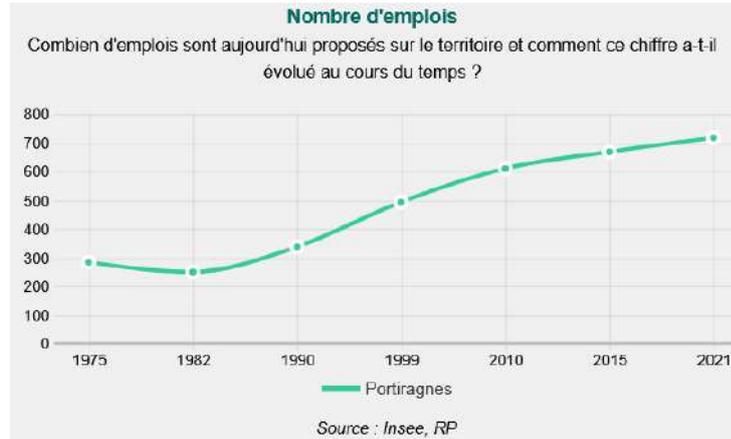
Indicateur de concentration d'emplois ⁵	58,1	67,6	65,5
Actifs travaillant dans la commune de résidence en % des actifs ayant un emploi résidant dans la zone	32,2	32,3	29,9

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail

Nombre d'emplois proposés sur le territoire : évolution

Période	Portiragnes
1975	285
1982	252
1990	340
1999	494
2010	608
2015	669
2021	719

Source : Insee, RP



L'indicateur de concentration d'emplois n'est pas très élevé et il est toujours inférieur à 100. L'offre d'emplois localisée à proximité de Béziers a contribué au développement de la fonction résidentielle de Portiragnes qui a connu une forte augmentation de sa population sans pouvoir répondre à la demande d'emplois associée.

Portiragnes est en partie dépendante de l'offre d'emplois d'autres communes (Béziers notamment, mais aussi Agde, Pézenas,...) considérées comme des pôles d'emplois principaux du territoire qui permettent à la fois à une majorité de leur population de travailler sur la même commune, mais aussi d'attirer une population non négligeable d'actifs des communes voisines.

d. Une utilisation massive de la voiture pour se rendre au travail

A Portiragnes, 86% des personnes qui travaillent utilisent leur véhicule pour se rendre à leur travail alors qu'elles n'étaient que 81% en 2010.

Ces chiffres révèlent deux problématiques :

- Celle d'une ville où les habitants viennent pour dormir
- Celle de l'étalement urbain

Modes de déplacements des actifs vers leur lieu de travail	2010	2015	2021
Part des déplacements en voiture (%)	80,8	83,6	86,0
Part des déplacements en transports en commun (%)	4,2	3,4	1,6
Part des déplacements en deux roues (%)	3,8	4,8	3,8

Sources : Insee, RP2021

⁵ L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

« La dynamique démographique » – Enjeux

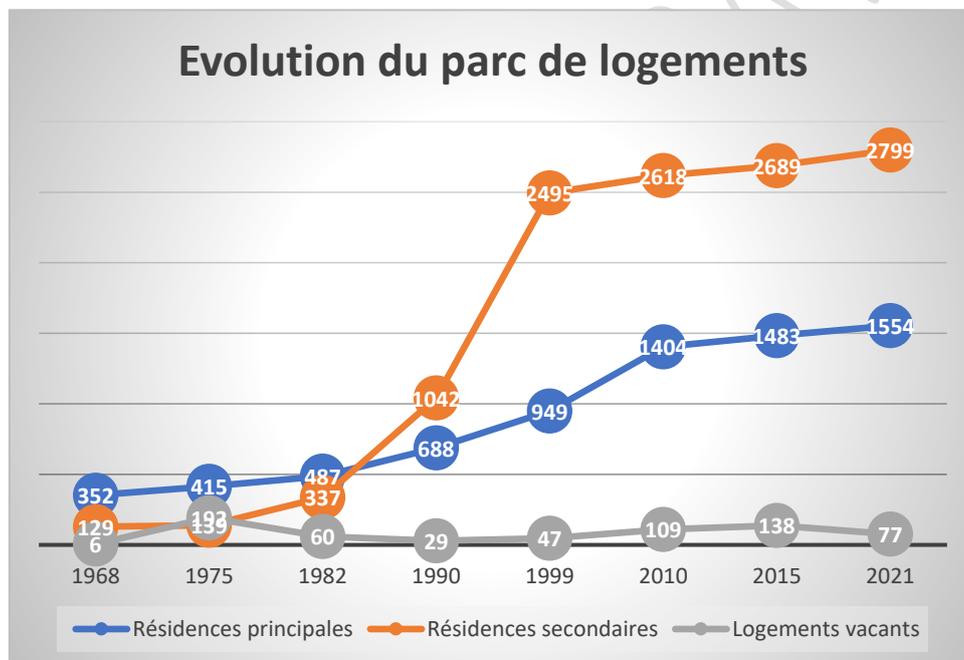
- Programmer un accueil de population permettant de redynamiser la commune suite à une phase de stagnation démographique
- Maintenir un apport de population dû tant au solde migratoire, qu'au mouvement naturel
- Tendre vers une stabilisation de l'évolution de la taille des ménages
- Anticiper le vieillissement progressif de la population actuelle (services de santé, proximité, accessibilité, modes doux,...) et la décohabitation
- Organiser l'accueil d'une population relativement jeune sur le territoire (coût des logements,...) afin de pérenniser les équipements, notamment scolaires
- Favoriser le maintien et la création d'emplois sur le territoire communal, en encourageant notamment une diversification des catégories socio-professionnelles et des secteurs d'activités
- Accompagner le développement des emplois agricoles
- Offrir des alternatives au « tout voiture » pour les actifs : modes doux, transports collectifs et covoiturage

V.2 Le parc immobilier

1. Un parc de logements majoritairement composé de résidences secondaires

NOMBRE DE LOGEMENTS	1968	1975	1982	1990	1999	2010	2015	2021
RESIDENCES PRINCIPALES	352	415	487	688	949	1404	1483	1554
RESIDENCES SECONDAIRES*	129	139	337	1042	2495	2618	2689	2799
LOGEMENTS VACANTS	6	192	60	29	47	109	138	77
TOTAL DES LOGEMENTS	487	746	884	1759	3491	4131	4309	4429

Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombrements, RP2010 au RP2021 exploitations principales



	2010		2015		2021	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
RESIDENCES PRINCIPALES	1404	34,0	1483	34,4	1554	35,1
RESIDENCES SECONDAIRES*	2618	63,4	2689	62,4	2799	63,2
LOGEMENTS VACANTS	109	2,6	138	3,2	77	1,7
TOTAL DES LOGEMENTS	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024

Le parc de logements de la commune de Portiragnes est majoritairement composé de résidences secondaires.

Pour autant, même si le nombre de chaque catégorie a augmenté, la répartition tend à évoluer puisqu'on constate que la part des résidences principales s'est renforcée de 1999 à 2021, passant de 27% à 35%, alors que celle des résidences secondaires a diminué de 71% à 63%.

La part des logements vacants est quant à elle peu élevée : 1,7% en 2021.

A l'échelle de la Communauté d'Agglomération, le parc de logements des communes littorales est sensiblement différent de celui des autres communes. En effet, sur les trois communes ayant une façade littorale (Portiragnes, Vias et Agde), on retrouve une structuration semblable : une part assez faible de résidences principales au profit d'une part très élevée de résidences secondaires.

Ce constat met en exergue l'attractivité principalement touristique et saisonnière de la façade littorale. Pour autant, sur la commune de Portiragnes, les évolutions récentes évoquées précédemment indiquent que sous l'impulsion des mouvements démographiques, le parc de résidences principales s'est nettement plus développé que celui des résidences secondaires : de 1999 à 2021, on enregistre 605 résidences principales supplémentaires, et seulement 304 résidences secondaires supplémentaires.

2. Répartition spatiale par type de logements

À l'origine, Portiragnes était un village de viticulteurs, tourné vers l'intérieur des terres. C'est avec l'urbanisation du littoral que la commune s'est développée sur sa partie littorale notamment avec la création de la cité balnéaire de « la Redoute » au sud.

La commune de Portiragnes s'est donc développée autour de deux pôles : le village et la plage de la Redoute.

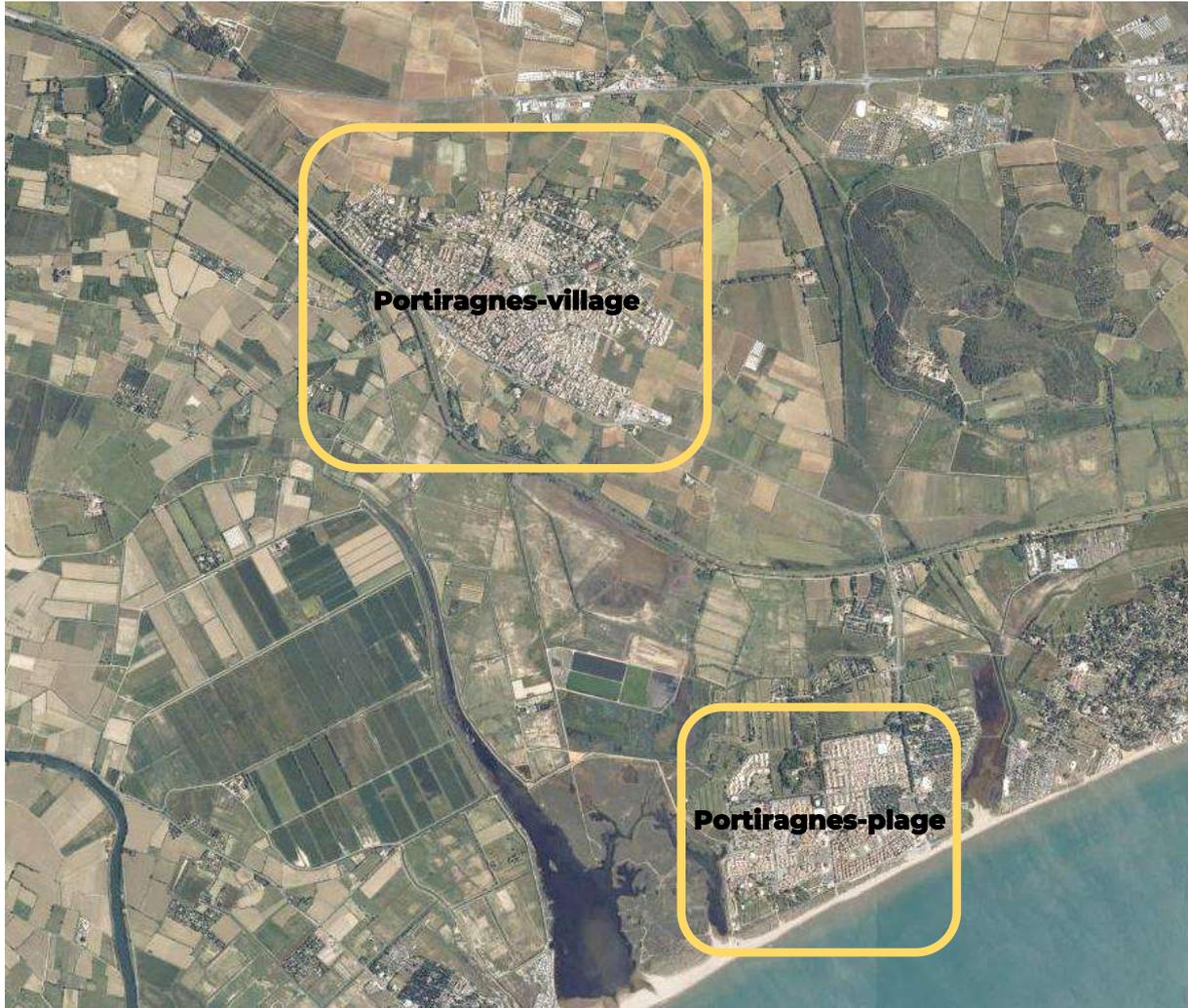
La répartition spatiale par type de logements est très nette :

- Le pôle touristique de la Redoute ou « Portiragnes-plage » regroupe la grande majorité des résidences secondaires ;
- Le village est le pôle d'habitat historique où se concentrent les résidences principales.

A l'instar de ce qui se passe dans les autres communes littorales, on observe un phénomène régulier mais progressif de transformation de l'habitat résidentiel saisonnier en habitat permanent. Cela est difficile à contrôler et, par ailleurs, induit une nouvelle demande en équipements et en transports scolaires.

De plus, ce phénomène risque à terme de modifier l'image de la station et de réduire ses capacités estivales. En effet, les logements touristiques de Portiragnes-plage présentent des caractéristiques (taille des appartements, fonction locative,...) qui correspondent notamment aux besoins de jeunes ménages et de familles monoparentales.

Aussi, si l'on couple ces informations avec l'analyse des mobilités résidentielles, on observe que certains habitants, notamment de l'Europe du Nord, s'installent en résidence principale après avoir eu une double résidence dans la commune.



3. Composition du parc de logements

a. *Les logements sociaux : un taux d'équipement faible*

En 2023, on dénombre 106 logements sociaux. Cela correspond à 6,80% du parc de résidences principales, ce qui n'est pas élevé. Cependant, avec 3247 habitants en 2021, la commune n'a pas l'obligation d'avoir un minimum de logements sociaux dans son parc de résidences principales (Loi SRU).

Le Programme Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, pour la période 2011-2016, avait prescrit des normes strictes de production de logements locatifs sociaux de l'ordre de 29 logements par an. Or entre 2010 et 2023, seulement 12 logements sociaux ont vu le jour.

Le parc est plutôt ancien puisque 64% du parc de logements actuels datent d'avant 1999.

b. Une majorité de villas mais quelques petits collectifs

En 2021, le parc de logements total est constitué, en grande majorité, de maisons individuelles : 91,3% du parc total. Concernant les résidences permanentes, la proportion est moindre : 86,5%.

Parc de logements total	2010		2015		2021	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Maisons	3843	93,0	3855	89,5	4042	91,3
Appartements	270	6,5	411	9,5	339	7,6

Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale

Résidences principales	2010		2015		2021	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Maisons	1230	87,5	1297	87,5	1344	86,5
Appartements	158	11,2	162	10,9	191	12,3

Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale

c. La taille des résidences principales

Résidences principales selon le nombre de pièces	2010		2015		2021	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1 pièce	13	0,9	21	1,4	19	1,2
2 pièces	93	6,6	86	5,8	97	6,3
3 pièces	315	22,4	313	21,1	351	22,6
4 pièces	522	37,2	491	33,1	550	35,4
5 pièces ou plus	462	32,9	571	38,5	536	34,5
Ensemble	1404	100	1483	100	1554	100

Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale

En 2021, 69,9% des logements en résidences principales ont 4 pièces et plus et 30,1% ont 3 pièces et moins.

La taille moyenne des logements est de 4,2 pièces : 4,3 pour les maisons et 3,0 pour les appartements.

d. L'état des résidences principales

Résidences principales selon la période d'achèvement

Période d'achèvement	Nombre	%
Résidences principales construites avant 2019	1484	100,0
Avant 1919	69	4,6
De 1919 à 1945	62	4,2
De 1946 à 1970	147	9,9
De 1971 à 1990	426	28,7
De 1991 à 2005	580	39,1
De 2006 à 2018	200	13,5

Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024

Le parc de résidences principales est récent avec la moitié des logements réalisés après 1991 (52,6%) et seulement 18,7% réalisés avant 1971.

81,3 des résidences principales ont été achevées après 1971 : c'est la résultante d'une commune rurale qui est devenue une commune touristique avec la naissance de Portiragnes-Plage.

4. Les caractéristiques des occupants des résidences principales

Nombre et part des résidences principales selon le statut d'occupation : évolution

Catégorie	2010		2015		2021	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Propriétaires	943	67,2	1020	68,8	1053	67,8
Locatif social (HLM loué vide)	88	6,2	89	6,0	81	5,2
Locatif privé (secteur libre)	330	23,5	316	21,4	363	23,3
Logé gratuitement	43	3,1	57	3,8	57	3,7
Total	1404	100	1483	100	1554	100

Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024

1/3 des résidences principales sont louées et 2/3 sont occupées par leurs propriétaires.

5. La dynamique constructive

La commune de Portiragnes a connu un rythme de constructions soutenu à partir des années 70-80, lequel s'est intensifié après 1990. Pour autant, on constate un ralentissement récent des constructions (après les années 2000) qui s'explique notamment par l'utilisation de l'ensemble des terrains disponibles et par les spécificités géographiques de la commune qui servent de cadre (loi Littoral, risques,...).



Par ailleurs, l'augmentation du nombre de logements est générale à toute la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée. Cependant, la répartition par type d'occupation des logements est assez caractéristique sur la commune de Portiragnes.

En effet, seules les communes littorales d'Agde, Vias et Portiragnes présentent un nombre de résidences secondaires supérieur au nombre de résidences principales.

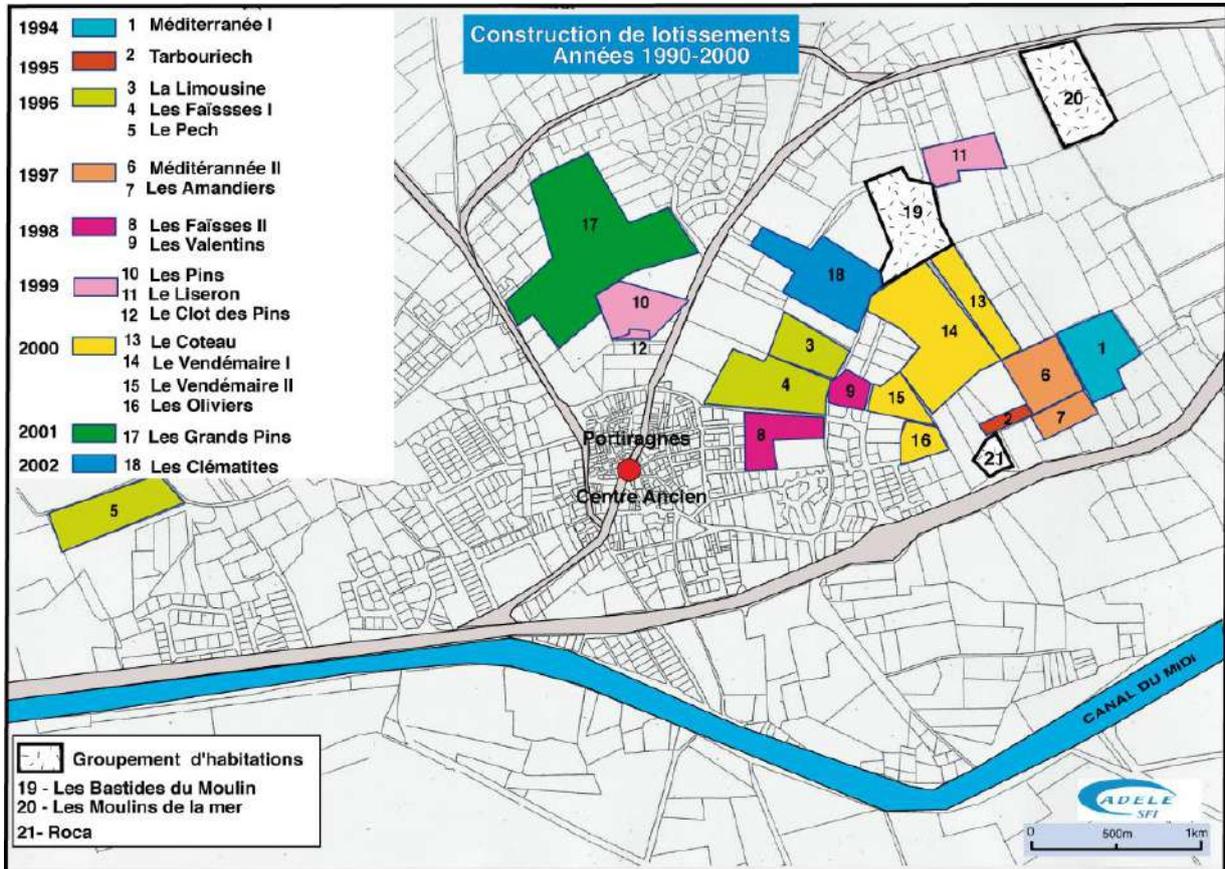
a. Evolution du nombre de logements : permis de construire accordés

Des années 80 jusqu'en 2004, le développement urbain s'est fait de manière générale sur la commune par la construction de logements individuels sauf durant les années 1995, 1996 et 1997, 2000 et 2001 où s'est construite la quasi-totalité des logements collectifs (résidences secondaires) de Portiragnes, notamment liés à l'aménagement de la station touristique de La Redoute.

A partir de 1998, la production de logements se fait à nouveau quasi-exclusivement par la construction de maisons individuelles et principalement sous forme de maisons individuelles groupées qui

correspondent notamment à la construction de petites résidences de logements secondaires dans la station touristique de Portiragnes-plage.

Au vu des nombreux programmes de lotissements lancés, il apparaît clairement que Portiragnes a fait le choix d'ouvrir massivement ses zones à l'urbanisation et ainsi de permettre à de nouveaux habitants d'accéder à la propriété avec une accélération de ce développement ces dernières années : entre 1999 et 2004, 300 lots ont été construits.



Au niveau de Portiragnes-village, le développement des résidences principales s'est fait essentiellement sous forme de lotissements et de maisons individuelles autour du village, laissant un centre ancien et des faubourgs réduits.

Une ZAC a été définie en limite Est du village : la « ZAC Sainte-Anne ». Sa superficie totale est d'environ 24 hectares.

Notons, qu'entre 2000 et 2004, tous logements confondus, la production de logement annuelle sur Portiragnes était de plus de 245 logements.

ANNEE	NOM DU PROGRAMME	NOMBRE DE LOT	TOTAL
1994	- Lot Méditerranée - Lot Arnaud	23 à 42 lots 1 lot	43
1995	Lot pour activités économiques - Lot Le Puech - Lot Formentera - Lot Tarbouriech	6 lots 1 lot 3 lots	10
1996	- Lot Le Pech - Lot Les Faïsses - Lot La Limousine - Lot ZIAE du Puech	7 lots 24 lots 8 à 24 lots	55
1997	- Lot Les Amandiers - Lot Le Méditerranée II	6 lots 11 à 23 lots	29
1998	- Lot Les Faïsses II - Lot Les Valentin - Lot Les Faïsses III	1 lot 7 lots 7 lots	15
1999	- Lot Les Pins - Lot Le Liseron - Lot Le Clos des Pins	9 à 17 lots 3 lots 1 à 3 lots	23
2000	- Lot Le Coteau - Lot Le Vendémiaire - Les Oliviers - Le Vendémiaire II	15 lots 53 lots 6 lots 9 lots	83
2001	- Lot Les Grands Pins - Lot Les Tresses - Lot Le Nautille	72 lots 3 lots 4 lots	79
2002	- Lot Les Clématites - Lot Quartier Saint Anne	30 lots 31 lots	61
2004	- Lot de la Badiane	22 LOTS	22

Source : Service Urbanisme de Portiragnes-2007

L'analyse des autorisations d'urbanisme délivrées de 2008 jusqu'à début 2017 met en exergue le ralentissement constructif que connaît la commune suite à la période de fort développement urbain des années 90 liée à l'arrivée massive de nouvelles populations.

Sur la période 2008 / début 2017, environ 73 logements ont été construits, soit 8 logements en moyenne par an. A titre comparatif, on comptait 768 nouveaux logements entre 1995 et 1999, soit 192 logements par an, et 697 logements entre 1999 et 2004, soit environ 139 par an.

Consommation foncière liée à l'habitat		
<i>Sur la base des autorisations d'urbanisme délivrées depuis 2008</i>		
Surface totale des parcelles récemment urbanisées	41 468 m² / 4,15 ha	4 607,6 m ² par an en moyenne
Nombre de logements récemment construits	73 logements	Environ 8 logements par an en moyenne
Taille moyenne des parcelles par nouvelle unité d'habitation	568,05 m²	

Le rythme constructif s'est donc fortement ralenti, à l'instar de l'accueil démographique (pour rappel, le taux de croissance annuel moyen de 3,97% entre 1999 et 2006 et passé à 1,08% entre 2006 et 2013). Dans le contexte communal relativement contraint de Portiragnes (loi Littoral, risques,...) et la forte pression foncière, on estime que sur les 10 dernières années (2008/début 2017), la taille moyenne des parcelles par nouvelle unité d'habitation est de 568,05 m², soit environ 17,59 logements par hectare.

Nombre de logements (permis accordés)

2017	12
2018	15
2019	14
2020	8
2021	4
2022	8
2023	18
2024	94

Source : registre des permis de la mairie de Portiragnes

La situation a évolué avec un rythme de constructions qui repart à la hausse avec la concrétisation de la ZAC Sainte-Anne à partir de 2023.

b. Evolution du nombre de logements : Sit@del

Nombre de mises en chantiers de logements

	Total	Individuels purs	Individuels groupés	Collectifs
2014	15	4	11	0
2015	9	9	0	0
2016	13	13	0	0
2017	15	13	2	0
2018	41	13	28	0
2019	20	16	4	0
2020	9	8	1	0
2021	36	3	30	3
2022	10	9	1	0
2023	23	19	4	0
2024	118	18	0	100

TOTAL 2014-2024	309	125	81	103
-----------------	-----	-----	----	-----

Source : Sitadel en date réelle – 2024

Des années 2014 à 2024, d'après les données Sitadel, 309 logements ont été mis en chantier dont 1/3 de logements collectifs, soit 28 logements par an. L'année 2024 marque le début des réalisations de logements sur la ZAC Saint-Anne.

« Le parc immobilier » – Enjeux

- ➔ Maintenir un faible taux de vacance par une dynamique de réinvestissement / renouvellement urbain efficiente
- ➔ Accompagner la reconquête de l'existant, notamment par la valorisation de son potentiel et l'encadrement de la production de logements neufs
- ➔ Diversifier le parc de logements en proposant différentes typologies (appartements, logements de petites et moyennes tailles,...) et différents modes d'accession (logements sociaux, locatif,...), permettant des parcours résidentiels complets (réponse aux besoins et accessibilité financière)
- ➔ Permettre la mutation des résidences secondaires au profit des résidences principales et accompagner les propriétaires dans l'entretien d'un parc immobilier vieillissant
- ➔ Valoriser la mobilité résidentielle en permettant une bonne intégration des habitants et en favorisant leur installation pérenne sur la commune

V.3 L'impact du point mort

Le point mort de construction, ou point mort démographique, sert à connaître, sur un territoire et une période donnée, le nombre de logements à produire pour maintenir la population, en tenant compte de l'évolution de la taille des ménages, de l'occupation du parc et de son renouvellement. Il permet de mieux évaluer les besoins en logements d'un territoire pour l'avenir.

Il peut se calculer avec précision pour la période passée, en se basant sur un ou des scénarios d'évolution des trois variables qui le constituent :

- Desserrement des ménages

La taille moyenne des ménages ne cesse de diminuer en France en raison de plusieurs phénomènes sociétaux, comme la décohabitation des ménages ou le vieillissement de la population (en relation notamment avec l'augmentation de l'espérance de vie).

La commune de Portiragnes ne fait pas exception à la règle en enregistrant environ 2.08 personnes par ménage en 2021, contre 2.24 en 2010 et 3.15 en 1968. Avec de moins en moins de personnes par ménage, les besoins qualitatifs et quantitatifs en termes de logements évoluent : il faut plus de logements « adaptés » (taille, coût, accessibilité,...) pour répondre aux besoins d'un même nombre d'habitants, avant d'en accueillir plus le cas échéant.

- Occupation du parc

Il s'agit de la mobilisation effective du parc en logements existant. Si la part des résidences secondaires (attrait touristique,...) ou celle des logements vacants (successions, dégradation de l'état du parc,...) augmente, une partie de la construction nouvelle sert à compenser la perte de résidences principales.

A l'échelle de Portiragnes, si le nombre de logements vacants est faible, celui des résidences secondaires est très important. Elles sont majoritaires. Toutefois, on relève une augmentation progressive de la part des résidences principales sous l'impulsion des mouvements démographiques.

- **Renouvellement du parc**

Le renouvellement du parc est notamment lié à son ancienneté et au taux de démolition associé. Son parc étant vieillissement, la commune de Portiragnes « perd » ponctuellement des logements.

Le cumul de ces différents paramètres permet d'estimer, sur la commune de Portiragnes, le point mort à environ **10 logements par an** sur la période 2011-2016 (40% des logements produits sur cette période ont permis la stabilisation de la population).

L'intégration de l'impact du point mort dans les perspectives de développement communales doit ainsi tendre à :

- Compenser les résultantes liées aux évolutions sociétales
- Rééquilibrer typologiquement l'offre en logements

« L'impact du Point Mort » – Enjeux

- ➔ Calibrer la programmation de logements en fonction de l'évolution des caractéristiques de la population (dessalement des ménages,...)
- ➔ Limiter la programmation de logements neufs afin de prévenir la vacance et de contenir le développement des résidences secondaires

V.4 Le tissu économique local

La structure générale de ce territoire fait apparaître une prédominance du secteur tertiaire.

Malgré une crise persistante et une chute significative du nombre d'emplois dans la viticulture, l'agriculture reste une activité marquante pour l'économie et l'image du territoire.

La surreprésentation du secteur commercial peut s'expliquer par la présence de deux villes majeures : Béziers et Sète et du littoral qui bénéficie de l'arrivée massive des populations touristiques durant les mois d'été.

Le secteur de l'administration et des services publics est également un secteur prolifique en termes d'emplois.

Enfin, le secteur du tourisme (hôtellerie, camping, petit commerce d'alimentation et de restauration) est aussi un fort pourvoyeur d'emplois.

Il constitue toutefois un secteur précaire pour les salariés du fait de sa forte saisonnalité.

L'économie du territoire est également caractérisée par un tissu de petits établissements c'est-à-dire que l'effectif salarié moyen par établissement y est très faible.

1. Les secteurs d'activités présents sur la commune

Nombre d'établissements actifs au 31 décembre 2022 par secteur d'activité	Nombre	%
Agriculture, sylviculture et pêche	8	4,79
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	17	10,18
Construction	23	13,77
Services principalement marchands	117	70,06
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	2	1,20
Total	167	100,0

Source : Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié (Flores)

Etablissements actifs au 31 décembre 2022 par secteur d'activité : effectifs	Sans salarié	1 à 4	5 à 9	10 à 19	20 à 49	50 à 99
Agriculture, sylviculture et pêche	0	8	0	0	0	0
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	7	6	2	2	0	0
Construction	1	17	4	1	0	0
Services principalement marchands	41	61	7	4	4	0
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	0	0	0	1	0	1
Total	49	92	13	8	4	1

Source : Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié (Flores)

Les activités dominantes sont des activités tertiaires : à 70% des services principalement marchands constitués de petites structures (52% de 1 à 4 salariés et 35% sans salarié).

Il n'y a aucun établissement de plus de 99 salariés sur la commune. La plus grande structure pourvoyeuse d'emplois est la commune.

Etablissements actifs au 31 décembre 2022 par secteur d'activité : nombre d'établissements et effectifs	Nombre d'établissements	Effectifs
Agriculture, sylviculture et pêche	8	11
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	11	12
Cokéfaction et raffinage	0	0
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	0	0
Fabrication de matériels de transport	0	0
Fabrication d'autres produits industriels	6	36
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	0	0
Construction	23	68
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	28	87
Transports et entreposage	4	37
Hébergement et restauration	51	97
Information et communication	1	3
Activités financières et d'assurance	1	1
Activités immobilières	4	7
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	17	87
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	2	92
Arts, divertissement et loisirs ; autres activités de services ; activités des ménages, des organismes et organisations extraterritoriaux	11	13
Total	167	551

Source : Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié (Flores)

Le secteur d'activité qui fournit le plus d'emplois est celui de l'hébergement et de la restauration : il s'agit donc de 51 établissements liés à l'activité touristique. Ces établissements ne totalisent que 97 emplois, soit presque autant que le secteur « administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale » (92 emplois).

Le commerce, la santé et l'action sociale, et l'administration participent pour une part significative à la prédominance du secteur tertiaire sur la commune.

Le secteur tertiaire est largement dominé par la branche des services aux particuliers. Les activités d'hôtellerie et de restauration sont fortement marquées par leur aspect saisonnier.

2. Tourisme

Nombre d'étoiles	Hôtels	Chambres
Ensemble	1	16
1 étoile	0	0
2 étoiles	0	0
3 étoiles	1	16
4 étoiles	0	0
5 étoiles	0	0
Non classé	0	0

En 2025, il y a qu'un hôtel sur la commune, avec 3 étoiles et 16 chambres.

Nombre d'étoiles	Terrains de camping	Emplacements
Ensemble	5	1912
1 étoile	0	0
2 étoiles	1	219
3 étoiles	0	0
4 étoiles	1	254
5 étoiles	2	1266
Non classé	1	173

Alors qu'aucun changement n'est intervenu depuis longtemps sur l'activité hôtelière, les campings ont vu leur nombre d'emplacements augmenter : il y avait 1680 emplacements en 2015, il y en a 232 de plus 10 ans plus tard. 1 camping 4 étoiles est passé en 5 étoiles. Il y en a 2 en 2025 qui totalisent 1266 emplacements, soit 66% du total des emplacements contre 48% en 2015.

Type d'hébergement	Hébergement	Nombre de places lit
Ensemble	3	1580
Résidences de tourisme et hébergements assimilés	1	196
Villages de vacances et maisons familiales	2	1384
Auberges de jeunesse et centres sportifs	0	0

Concernant les autres types d'hébergement, il n'y en a plus que 3 en 2025 (4 en 2015) qui totalisent 1580 lits contre 2845 lits en 2015.

Pendant la période 2015-2025, le nombre de résidences secondaires est passé de 2 689 à 2 799 : soit une centaine de résidences secondaires supplémentaires.

« Le tissu économique local » – Enjeux

- ➔ Pérenniser les établissements et emplois existants sur la commune
- ➔ Accompagner l'installation de nouvelles entreprises sur le territoire communal
- ➔ Favoriser l'emploi sur le territoire communal et rapprocher le lieu d'emploi du lieu de résidence
- ➔ Pérenniser et renforcer l'offre de proximité (activités, commerces et services)
- ➔ Renforcer l'offre touristique de la commune afin notamment de capter un public plus large

V.5 Evolution et devenir de l'agriculture

Les espaces agricoles sont des espaces sensibles à protéger en raison de la valeur agronomique des sols.

La loi n° 2010-819 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement dite Grenelle 2 complétée par la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche (MAP) a clairement comme objectif de réduire la consommation de l'espace. La loi MAP donne comme objectif de réduire le rythme de consommation d'espaces agricoles de 50 % durant la prochaine décennie.

La loi LAAF n°2014-1170 du 13 octobre 2014 (loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt) vise à relever le défi du renouvellement des générations, ce qui demande un meilleur contrôle du foncier, des transmissions facilitées et des mesures encourageant l'installation de nouveaux exploitants.

L'orientation technico-économique de la commune est actuellement la polyculture et le polyélevage alors qu'au recensement agricole de 2000, c'était les fruits et autres cultures permanentes : davantage de terres labourables et de surfaces toujours en herbe et moins de cultures permanentes.

1. Occupation du sol et usage agricole

L'occupation des sols de la commune est marquée par l'importance des terres à usage agricole qui représentent 59,20% de la superficie communale (1198 ha). Les forêts et les zones semi-naturelles ne concernant plus que 19,30 % (392 ha) de la superficie communale.

Sur les 1198 ha à usage agricole, 916 ha ont fait l'objet de demandes d'aide de la politique agricole commune (PAC européenne) en 2023.

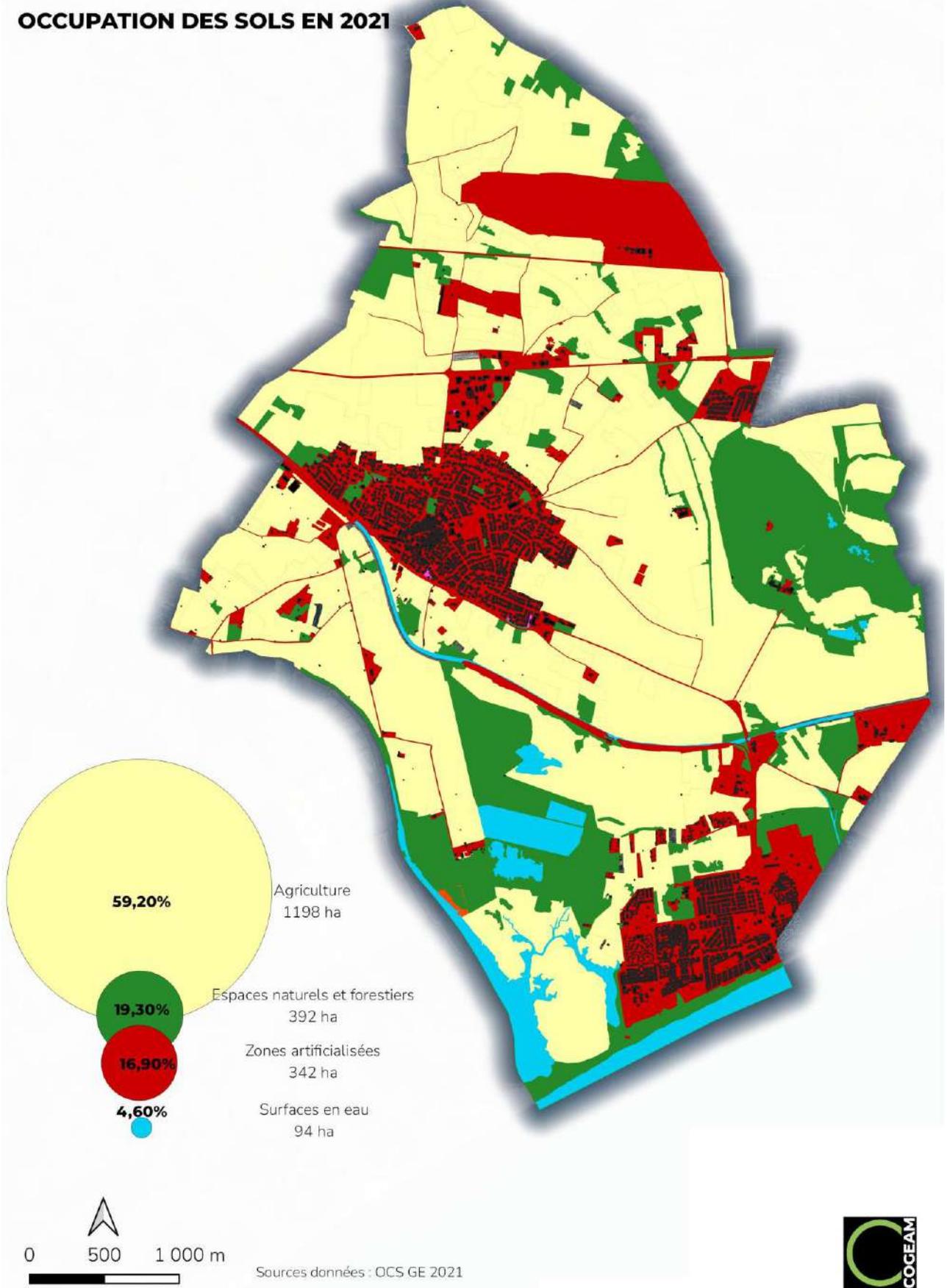
Le Registre Parcellaire Graphique de 2023 révèle que l'agriculture est très présente et diversifiée. On était notamment déclarées :

- des prairies et landes, pour 361 ha, localisées majoritairement au Sud du Canal du Midi⁶,
- des vignes, pour 221 ha, localisées majoritairement au Nord de la RD 612 et entre le Canal du Midi et la RD612,
- des céréales, pour 190 ha, localisées majoritairement entre le Canal du Midi et la RD612.

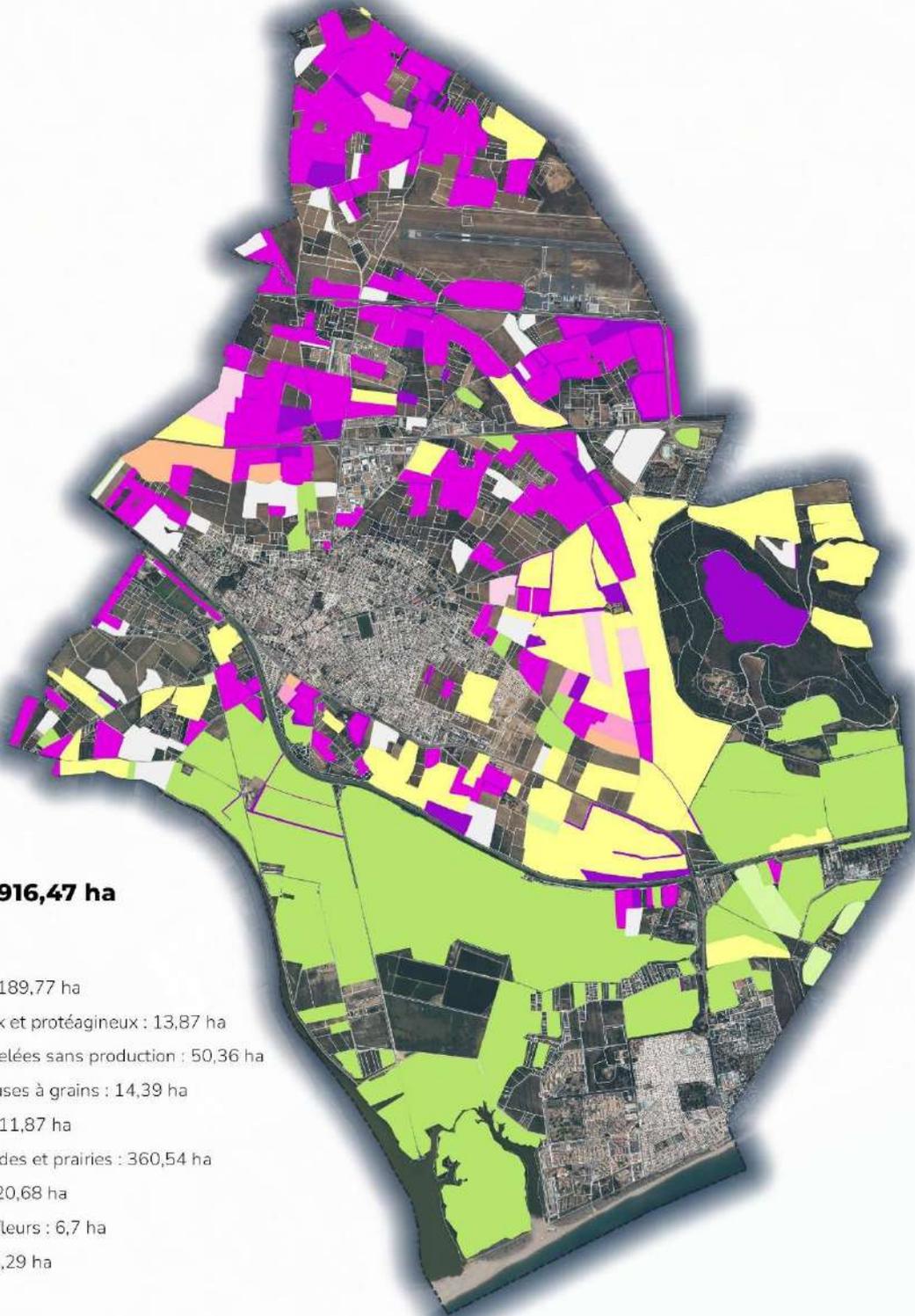
Les terres à usage agricole occupent 59% du territoire communal et font l'objet d'aides de la PAC à 76%. 3 types de cultures dominant et cumulent 84% des productions agricoles : les prairies et landes, les vignes et les céréales.

⁶ Une partie des prairies permanentes sont dites sensibles car situées en zone Natura 2000 et sont concernées les règles de la BCAE 9 (Bonnes Conditions Agricoles et Environnementales : protection des prairies permanentes sensibles en zone Natura 2000)

OCCUPATION DES SOLS EN 2021

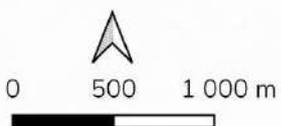


PARCELLES DECLAREES A LA PAC EN 2023
REGISTRE PARCELLAIRE GRAPHIQUE



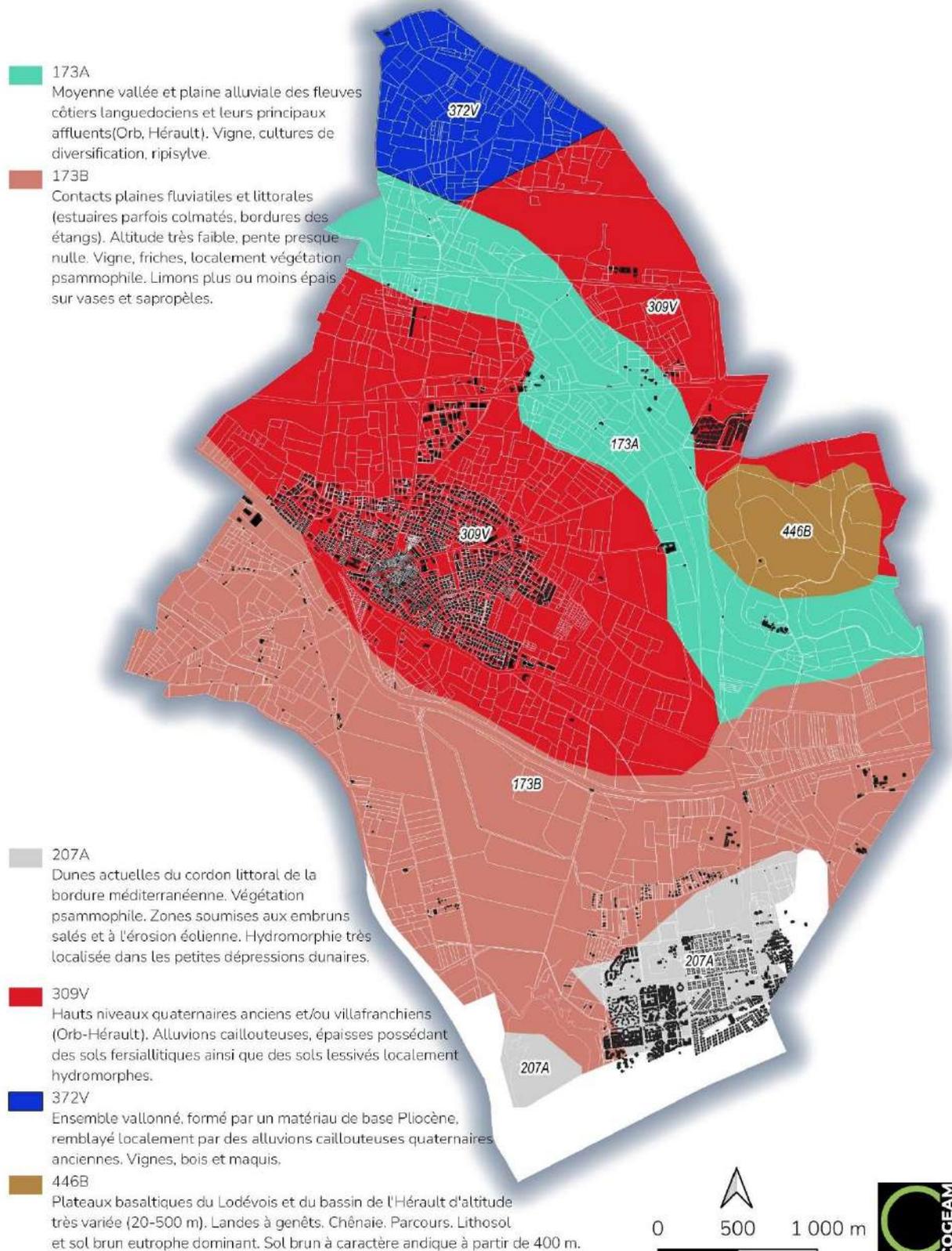
TOTAL : 916,47 ha

- Céréales : 189,77 ha
- Oléagineux et protéagineux : 13,87 ha
- Surfaces gelées sans production : 50,36 ha
- Légumineuses à grains : 14,39 ha
- Fourrage : 11,87 ha
- Esives, landes et prairies : 360,54 ha
- Vignes : 220,68 ha
- Légumes-fleurs : 6,7 ha
- Divers : 48,29 ha

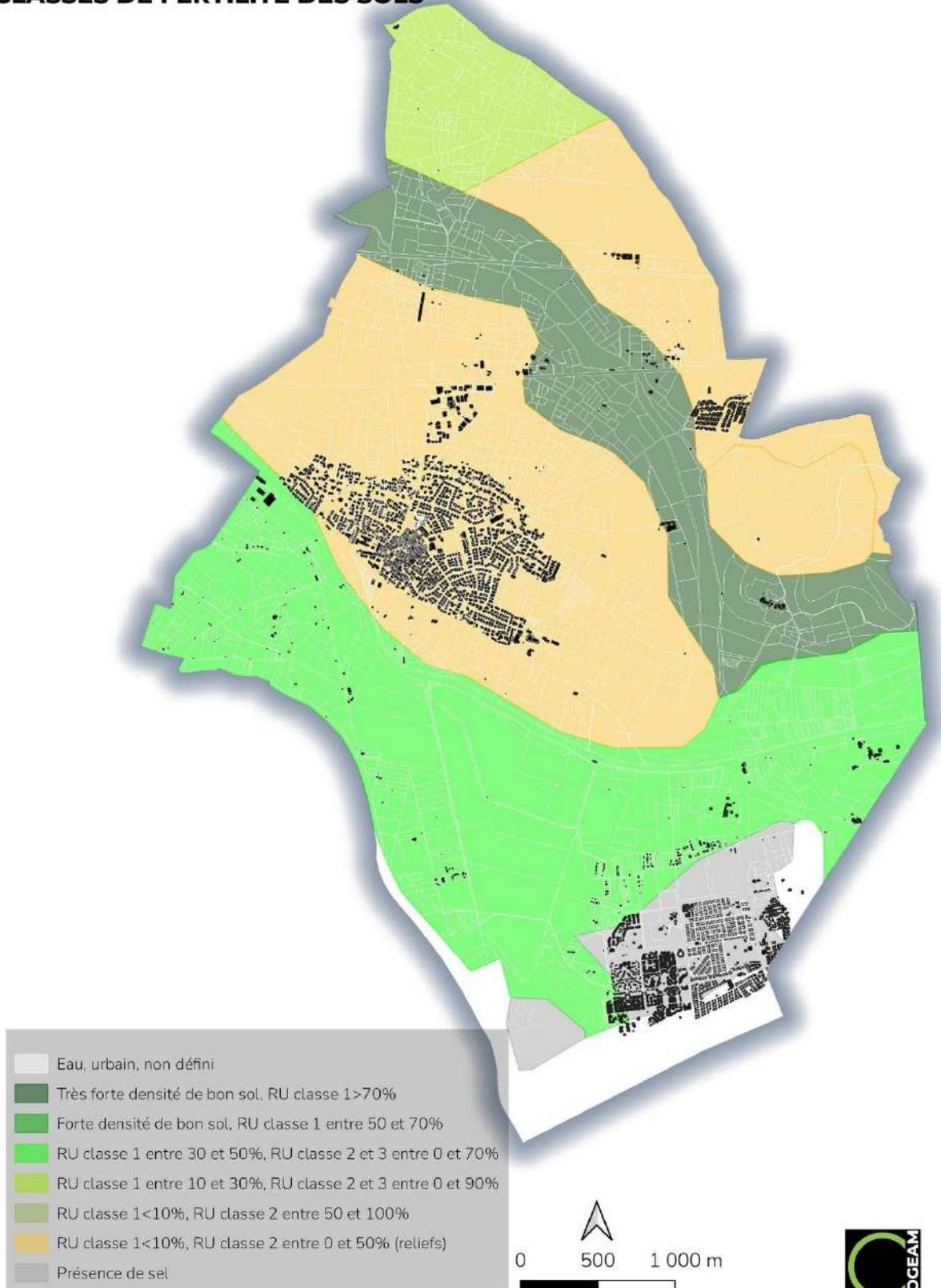


2. Potentiel agronomique des sols

UNITES CARTOGRAPHIQUES DE SOLS



CLASSES DE FERTILITE DES SOLS



Les sols, sur la commune de Portiragnes, sont diversifiés avec un potentiel agronomique de fort à faible,

3. Vocation et contraintes du bâti agricole

a. Police sanitaire de l'exploitation (RSD, ICPE) et principe de réciprocité

L'article L.112-2 du code rural impose aux constructions venant s'implanter à proximité d'une activité agricole les mêmes conditions que celles qui s'imposent à cette activité lors de sa création. Cette disposition est appelée « principe de réciprocité ».

Les distances varient en fonction de plusieurs critères :

- quantité et nature des animaux et des produits : deux polices sanitaires différentes s'appliquent : le Règlement Sanitaire Départemental (RSD) ou la réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) avec des distances d'implantation différentes allant de 50 à 100m.
- nature du voisinage : maison d'habitation, établissement recevant du public, puits, installation d'eau potable, cours d'eau, ...

Ces règles sont applicables dans les deux sens : elles doivent être respectées par les agriculteurs qui construisent un bâtiment, mais aussi par le « non-agriculteur » qui veut construire une maison par exemple.

Le PLU doit identifier, si nécessaire, la localisation des bâtiments d'exploitation et éviter que les zones constructibles viennent côtoyer ce type d'installations.

b. Etat et fonctionnalité des bâtiments agricoles / mise aux normes et perspectives d'évolution (changement de destination)

Dans les zones agricoles ou naturelles, le règlement peut aussi désigner les bâtiments qui peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site. Le bâti peut être remarquable ou non.

Le changement de destination est soumis, en zone agricole, à l'avis conforme de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF), et, en zone naturelle, à l'avis conforme de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS). Un repérage est nécessaire dans le PLU.

c. Secteurs de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL)

Les articles L.151-11 à 13 du Code de l'urbanisme précisent les dispositions relatives à la constructibilité en zones agricoles, naturelles et forestières.

En zones agricoles (zones A) et naturelles (zones N) des plans locaux d'urbanisme ne peuvent être autorisées que les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole (et forestière pour les zones N), à des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

A titre exceptionnel, des Secteurs de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) peuvent être délimités pour d'autres constructions.

La loi exige dorénavant sur les STECAL un avis systématique de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF).

d. Les extensions ou les annexes aux bâtiments d'habitation existants dans les zones agricoles ou naturelles

La loi Macron prévoit que le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) peut autoriser les extensions ou les annexes aux bâtiments d'habitation existants dans les zones agricoles ou naturelles, dès lors que ces constructions ne compromettent pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site.

Le règlement précise la zone d'implantation et les conditions de hauteur, d'emprise et de densité de ces extensions ou annexes permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone.

La loi Macron impose un passage en Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) si la commune décide d'autoriser les « extensions et annexes » (voir les articles L.151-11 et suivants du nouveau code de l'urbanisme).

4. Signes officiels de qualité, engagements contractuels et éligibilité aux droits à paiement unique

La commune de Portiragnes est concernée par 2 AOP (Appellation d'Origine Protégée) dans le secteur de l'agro-alimentaire : Huile d'olive du Languedoc et Lucques du Languedoc.

Elle est aussi concernée par des Indications Géographiques Protégées : Pays d'Hérault, Pays d'Hérault Bénovie, Pays d'Hérault Bérange, Pays d'Hérault Cassan, Pays d'Hérault Cessenon, Pays d'Hérault Collines de la Moure, Pays d'Hérault Coteaux de Bessilles, Pays d'Hérault Coteaux de Fontcaude, Pays d'Hérault Coteaux de Laurens, Pays d'Hérault Coteaux de Murviel, Pays d'Hérault Coteaux du Salagou, Pays d'Hérault Côtes du Brian, Pays d'Hérault Côtes du Ceressou, Pays d'Hérault Mont Baudile, Pays d'Hérault Monts de la Grage, Pays d'Hérault Pays de Bessan, Pays d'Hérault Pays de Caux, Pays d'Oc, Terres du Midi et Volailles du Languedoc.

La commune de Portiragnes est concernée par 2 AOP : huile d'olive du Languedoc et lucques du Languedoc. L'INAO doit être saisi pour avis.

L'INAO porte également un avis en CDPENAF pour les documents ayant pour conséquence une réduction de surfaces de SIQO (AOC, Label rouge, AB,...).

5. Dynamique socio-économique des exploitations

e. Structure des exploitations : des exploitations de petite taille

Exploitations et SAU : évolution	1988	2000	2010	2020
Nombre d'exploitations agricoles	114	75	59	34
Superficie agricole utilisée (ha)	892	1226	770	1144
SAU moyenne par exploitation (ha)	7,8	16,3	13,1	33,7

Source : Agreste - recensements agricoles

La part de la Surface Agricole Utilisée des exploitations ayant leur siège social sur la commune, en 2020, est de 33,7 ha. La taille des exploitations a augmenté et cela s'explique par le changement intervenu dans les cultures : moins de cultures permanentes et plus d'élevage.

Moyennes et grandes exploitations agricoles	Portiragnes
Nombre de moyennes et grandes exploitations en 2010	24
Nombre de moyennes et grandes exploitations en 2000	24
% de moyennes et grandes exploitations en 2010	41,0%
% de moyennes et grandes exploitations en 2000	32,0%
Part de la SAU des moyennes et grandes exploitations en 2010	89,32 ha
Evolution de la SAU des moyennes et grandes exploitations 2010/2000	-37,2%

Source : Agreste - Recensement agricole 2010

Entre 2010 et 2020, la taille des exploitations est passée de 13,1ha à 33,7 ha. Mais la taille des exploitations reste petite si l'on tient compte d'une évolution des cultures en faveur de l'élevage.

a. Les cultures

Cultures en 2020	Part dans la SAU totale
Céréales et oléo-protéagineux	20,8%
Cultures permanentes	25,1%
Prairies	46,3%
Prairies permanentes	37,5%
Vignes	25,0%

Source : Agreste - Recensement agricole 2020

Au recensement de 2020, les cultures dominantes sont les fourrages et les surfaces toujours en herbe : 530 ha de cultures fourragères et de surfaces toujours en herbe soit 46,3% de la SAU. Les vignes ne représentent plus que 25% de la SAU des exploitations.

b. Exploitations individuelles et fermage⁷

Statut et faire valoir des exploitations	Portiragnes
% d'exploitations individuelles	94,9
Variation de la part 2010/2000	+4,2%
% de SAU en fermage	35%

Source : Agreste – recensements agricoles 2010

En 2010, 95% des exploitations sont des exploitations individuelles et « seulement » 35% de la SAU n'appartient pas aux exploitants agricoles.

c. Actifs dans les exploitations agricoles

Actifs dans les exploitations agricoles	2020	2010
Nombre de chefs d'exploitation et coexploitants	40	62
Part des chefs d'exploitation et coexploitants de moins de 40 ans	15%	6,5%
Part des chefs d'exploitation et coexploitants de moins de 55 ans et plus	58%	/
ETP hors prestataires	38	38

Source : Agreste - recensements agricoles et estimations pour les communes non diffusibles

En 2020, seulement 6 chefs d'exploitation ou coexploitants avaient moins de 40 ans contre 23 de plus de 55 ans.

Le travail effectué à temps complet par une personne en une année est identique entre 2010 et 2020 alors que le nombre de personnes travaillant sur les exploitations a baissé.

d. Superficies irriguées

Irrigation	Portiragnes
Part de la superficie irriguée dans la superficie agricole utilisée (SAU) en 2020 (%)	12,1%
Part de la superficie irriguée dans la superficie agricole utilisée (SAU) en 2010 (%)	15,4%
Nombre d'exploitations avec superficie irrigable en 2020	18

Source : Agreste - Recensement agricole 2010 et 2020

En 2020, seulement 15% des terres agricoles sont irriguées.

e. Evolution du cheptel

Cheptel en UGB	Nombre	Nombre par ha de SAU
Nombre d'unités de gros bétail (UGB) en 2010	180	6,4
Nombre d'unités de gros bétail (UGB) en 2010	149	5,2
Nombre d'unités de gros bétail (UGB) en 2000	223	5,5

⁷ Absence de données pour le recensement de 2020

Cheptel en UGB	Nombre	Nombre par ha de SAU
Nombre d'unités de gros bétail (UGB) en 1988	88	10,1

Source : Agreste - Recensement agricole 2010 et 2020

On a recensé plus d'unités de gros bétail en 2020 par rapport à 2010.

Au recensement de 2020, les cultures dominantes sont les fourrages et les surfaces toujours en herbe : 530 ha de cultures fourragères et de surfaces toujours en herbe soit 46,3% de la SAU.

Les vignes ne représentent plus que 25% de la SAU des exploitations.

En 2020, 82% des exploitants ont des vignes sur seulement 25% de la SAU. Les cultures dominantes en ha sont les fourrages et les surfaces toujours en herbe : 46% de la SAU pour 1 exploitant sur 5.

« Evolution et devenir de l'agriculture » – Enjeux

- ➔ Préserver le potentiel des terres agricoles
- ➔ Encadrer strictement l'usage de l'espace agri-naturel

VI.] COMPREHENSION DU FONCTIONNEMENT VILLAGEOIS : EQUIPEMENTS ET RESEAUX

VI.1 Equipements et fonctionnement urbain

1. Equipements publics

Dans le contexte d'évolution de l'agglomération biterroise, de son développement démographique et économique, la commune de Portiragnes a connu un essor urbain important et a dû faire face aux besoins en équipements d'infrastructures de nouvelles populations.

a. Equipements scolaires et de petite enfance

L'école primaire Jean-Jaurès comptait 12 classes à la rentrée des classes 2024 : 286 élèves réparties comme suit : 104 en maternelles et 182 en élémentaire.

Ces équipements scolaires, localisés place du 14 Juillet, sont complétés par une cantine scolaire (rue des Ecoles).

La commune est également dotée d'un centre aéré localisé sur le pôle de la Redoute.

b. Equipements administratifs

On retrouve sur la commune, les équipements administratifs suivants :

- Un bureau de Poste à Portiragnes village et un, saisonnier, sur Portiragnes-plage
- Mairie
- Services des sports
- Poste saisonnier de gendarmerie
- Services de la CCAS (au sein de la mairie)

c. Equipements sportifs

Le village est pourvu d'un complexe sportif qui s'est développé durant les années 1985 de façon dynamique. On y retrouve :

- 1 stade d'honneur,
- 1 stade d'entraînement accueillant matchs de football et de rugby,
- 3 boulodromes (dont un sur Portiragnes-plage),
- 2 tennis,
- 1 salle polyvalente accueillant du tennis de table, matériels de gymnastique, terrain de badminton, de volley ainsi qu'une salle de musculation. Y est rattachée une école de rollers et de hockey.
- des arènes (à Portiragnes-plage)

Portiragnes-plage accueille l'école de voile municipale toute l'année. La commune ne possède pas de piscine municipale, ce qui implique le déplacement des scolaires à l'extérieur.

La commune compte plusieurs associations sportives agréées, notamment dans les domaines du football, du rugby, du tennis,...

La demande estivale semble s'orienter vers la pratique de sports de pleine nature.

d. Equipements socio-culturels

La commune possède : une médiathèque comprenant l'école de musique, un Musée archéologique, une bibliothèque, un pôle informatique et également une salle polyvalente comprenant le gymnase ainsi qu'une plate-forme sportive et une maison des associations est en cours de création.

Il existe différentes associations à caractère culturel sur le village (poterie, peinture, culture occitane, chant et chorale, atelier théâtral..).

La commune dispose également d'un espace jeune et d'un foyer rural.

En termes d'équipements culturels la commune comprend une paroisse.

La commune n'a disposé, jusqu'à récemment, que d'un cimetière situé au centre du village. En raison des nombreuses demandes, un nouveau cimetière vient d'être réalisé en entrée de ville. Il fait face à la ZAC Sainte-Anne en cours de réalisation.

Malgré la politique de développement des équipements publics, selon les acteurs de l'immobilier, Portiragnes est moins attractive que les communes alentours, dans la mesure où elle offre moins de commerces et d'équipements pour les nouveaux habitants que ces voisines.

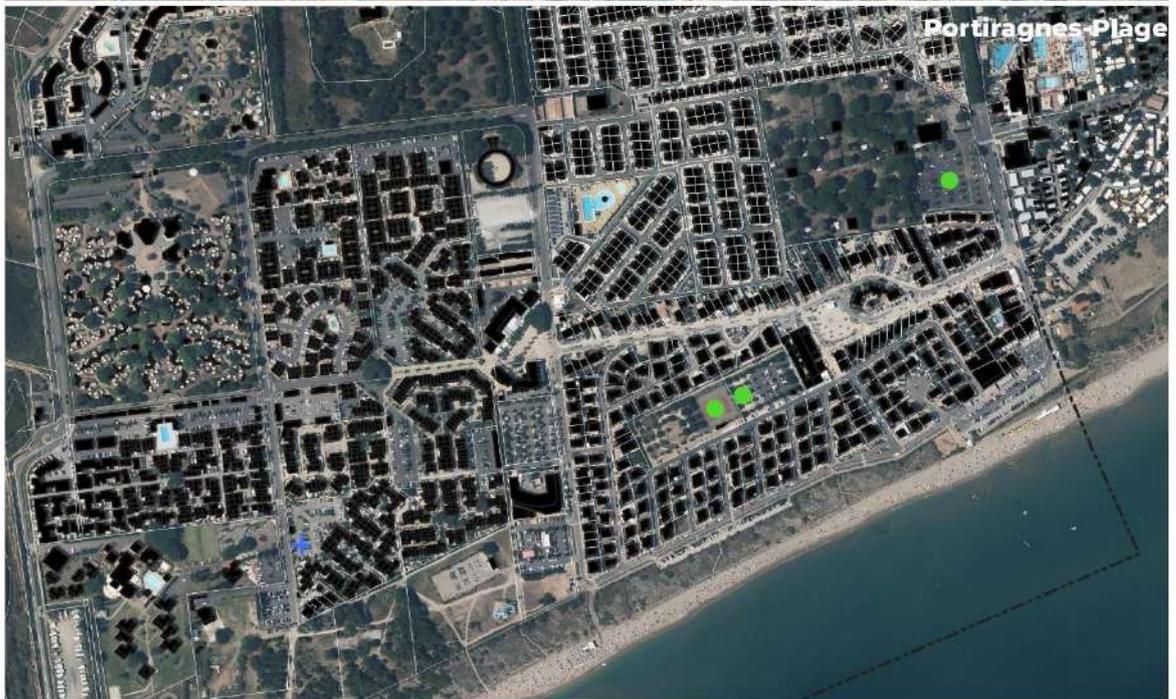
On observe un déséquilibre sur la commune. En effet, les équipements sportifs sont bien développés : présence d'un important complexe sportif ou encore d'une école de voile ouverte à l'année ; alors que les équipements scolaires et socio culturels restent insuffisants ou peu attractifs pour les jeunes ménages, que la commune souhaite attirer (présence d'une école primaire et maternelle mais absence de halte-garderie).

Au niveau des équipements administratifs, on observe la présence de services communs tels qu'une poste, une mairie ou encore un service des sports. Comme on le voit sur la carte la majorité des équipements sont placés sur l'avenue de l'Egalité.

La présence de ces équipements, à la jonction des quartiers anciens et nouveaux a fait naître une nouvelle centralité. Les habitants des quartiers neufs sont amenés à se déplacer vers le centre ancien et inversement, les équipements attirent les habitants des quartiers anciens.

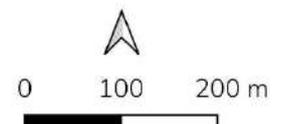
Dans l'objectif de revitaliser le centre ancien et de renforcer cette nouvelle centralité, certains équipements sont en projet de déplacements dans la ZAC Sainte-Anne.

LES EQUIPEMENTS PUBLICS EN 2023



Equipements de la BPE au 1er janvier 2023

- ◆ Equipements administratifs
France Services, mairie, bureau de Poste et déchèterie
- ★ Enseignement primaire
- + Accueil de loisirs sans hébergement
- Equipements sportifs et culturels
Boulodrome, tennis, stades, salles polyvalentes
Bibliothèque



2. Centralité et fonctionnement urbain

En termes de fonctionnement urbain les pôles de Portiragnes-village et de Portiragnes-plage fonctionnent de manière totalement indépendante ayant chacun leurs espaces de centralité propre.

a. Les espaces de centralité

Les espaces de centralité se sont essentiellement constitués autour des espaces publics et des équipements publics et commerciaux.

- Le pôle de Portiragnes-Village

Dans le village de Portiragnes, les commerces ouverts à l'année se regroupent principalement sur la rue de la République et la Place de la Libération, qui sont des lieux de centralité souvent animés. Le centre ancien regroupe la quasi-totalité des bâtiments d'équipements publics de la commune, notamment l'avenue Jean Moulin, la Place du 14 Juillet et l'avenue Jules Ferry où sont localisés les principaux équipements avec notamment le groupe scolaire et la Mairie qui sont des espaces de centralité majeurs.

La majorité des équipements sportifs et culturels de la commune sont concentrés sur l'avenue de l'Égalité (salle polyvalente, tennis, stade, musée, cimetière). A proximité de ces équipements a été aménagée une place urbaine « Esplanade des Troubadours ». Ces équipements publics et urbains constituent un espace de centralité principal.

Cependant la localisation de cet espace est stratégique dans la mesure où il apparaît comme un espace de transition entre le centre ancien et les nouvelles zones d'habitat. Pour autant, des équipements tels que le terrain de football et les terrains de tennis, de par leur emprise au sol et leur usage, ne facilitent pas les liaisons.

La délocalisation de ces équipements pourrait permettre la création d'un véritable espace de centralité qui relierait de manière cohérente le centre ancien aux nouveaux quartiers et zones de lotissements.

En effet, Portiragnes souffre de certaines « incohérences urbaines ». Sous l'effet de la croissance démographique, elle a subi des aménagements successifs mal contrôlés et peu encadrés, avec des lotissements construits sans réel aménagement ni coordination.

Ces constructions se sont réalisées sans réel plan d'aménagement, laissant un espace désorganisé avec une zone pavillonnaire sans lien entre chaque quartier (lotissements qui se tournent le dos). Le constat actuel souligne donc un étalement urbain de la zone pavillonnaire, construite sans véritable cohérence entre les quartiers et sans espace de centralité.

De plus, l'ensemble des commerces, des équipements sportifs et culturels se localise dans le centre ancien.

De manière générale, ces quartiers résidentiels souffrent :

- de mauvaises liaisons voitures et d'une quasi absence de voies piétonnes et cyclables vers le centre ancien et les voies de transit
- d'une mauvaise coordination entre les lotissements



- d'un manque de lieu de vie dans chaque quartier : place, jardins, commerces et équipements publics

De ce fait, un des objectifs prioritaires de la commune est de redonner de la cohérence dans le fonctionnement du village en renforçant la centralité et en favorisant la mise en place d'un réseau routier et de cheminements piétons et de deux roues entre les quartiers, les équipements et les services.

Il s'agit d'une cohérence dans l'urbanisme (les espaces publics, la voirie...), l'architecture (R+1/ R+2 maximum), les formes et le paysage urbain mais aussi de la création de lien social indispensable au développement du village.

Cette démarche concerne aussi bien les lotissements que les dernières opérations (Les Grands Pins, La Badiane, Les Clématites, Les Bastides du Moulin...).

Il s'agit également, de requalifier le centre grâce à une réorganisation des espaces publics (esplanade des Troubadours) et à la relocalisation de certains équipements actuellement consommateurs d'espaces « stratégiques » pour la vie du village (déchetterie, tennis, ateliers communaux).

L'implantation de nouveaux commerces viendra conforter cette réorganisation centrale de Portiragnes.

- **Le pôle de Portiragnes-plage**

La station balnéaire de Portiragnes est majoritairement constituée de villages, de résidences de vacances et de camping avec peu d'habitat permanent. Les voies principales définissent les limites des villages de vacances dans lesquels les automobiles sont stationnées, laissant la place aux piétons.

Un mail central descendant vers la mer (avenue de la Tramontane et avenue de la Tour de l'Orb) concentre les commerces (alimentation, restaurants, cafés, souvenirs...), les services (poste, parkings) et les équipements de loisirs comme les arènes et le boulodrome.

Le Boulevard du front de mer concentre aussi une grande partie des cafés et bars-restaurants de la station.

Portiragnes-plage est également animée et structurée par la présence de places urbaines qui constituent d'autres espaces de centralité. Les pistes cyclables et promenades piétons participent également à l'animation de la station.

b. Fonctionnement urbain : deux pôles autonomes et complémentaires

En termes de fonctionnement urbain, ces deux pôles commerciaux et de services fonctionnent de manière indépendante. Le pôle touristique, pourvu d'une offre en services et commerces diversifiée, permet de satisfaire la demande des vacanciers qui ne fréquentent, pour la plupart, que très rarement le pôle de Portiragnes - Village durant leur séjour.

Dans le centre ancien, on dénombre seulement quelques commerces saisonniers qui complètent l'offre permanente (deux restaurants, quelques points de vente de produits locaux dans des remises de particuliers).

Le fonctionnement général de la commune diffère en fonction des saisons. Mais c'est essentiellement le fonctionnement de Portiragnes-plage qui est affecté. La station qui est très animée en période estivale est totalement désertée le reste de l'année.

La station accueille plus de 20 000 personnes au plus haut de la saison estivale avec les résidences secondaires occupées et les campings et villages de vacances pratiquement au complet. Les divers commerces sont ouverts du mois de mai au mois de septembre et la station est animée tant durant la journée que pendant les soirées.

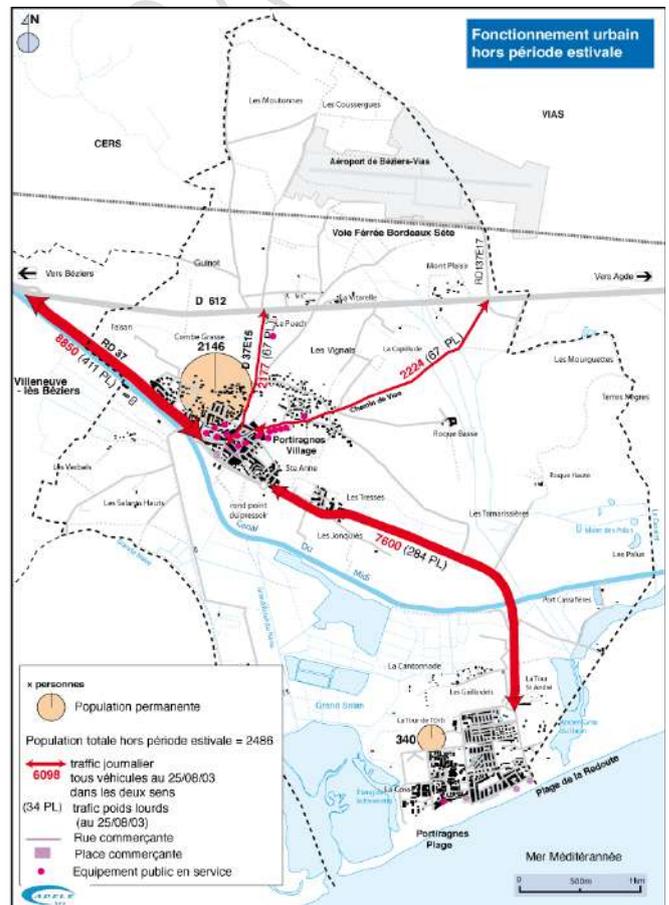
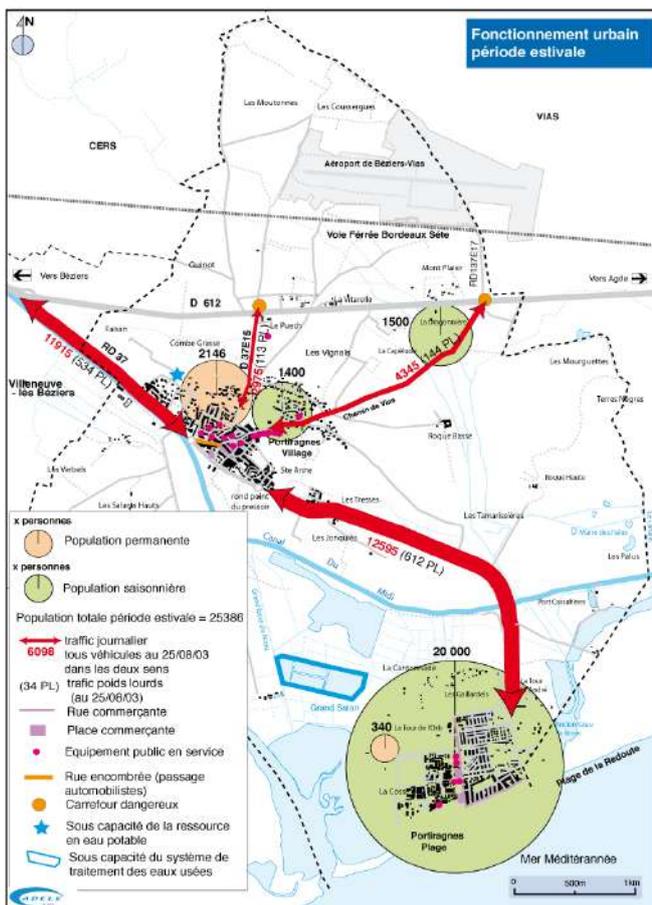
Le reste de l'année, seuls les habitants permanents de la station sont encore présents et la quasi-totalité des commerces cessent leur activité (seuls deux ou trois restaurants restent ouverts toute l'année).

A signaler aussi que durant la période estivale, la zone de la Dragonnière, située au nord-est du territoire en bordure de la RD 612, qui est un village de vacances (caravanes, mobil-home) constitue un autre pôle touristique (1 500 personnes en été) qui ne fonctionne plus le reste de l'année.

De manière générale, l'activité touristique de la station de Portiragnes-Village n'affecte pas ou très peu le fonctionnement du centre ancien. Le seul impact notable est une augmentation des flux de circulation dans le centre, qui est le passage « obligé » pour se rendre à la plage à partir de la RD 612 en provenance d'Agde.

Durant l'été, on peut également noter une augmentation de la population de Portiragnes-village du fait de l'occupation des résidences secondaires (le nombre moyen de personnes par ménage pour les résidences secondaires est supérieur à celui des résidences principales).

Le village de Portiragnes fonctionne donc tout au long de l'année au rythme des autres communes de l'arrière-pays (commerces ouverts toute l'année, concentration des équipements publics etc.), sans avoir à supporter les nuisances induites par l'arrivée massive de touristes sur le pôle balnéaire détaché géographiquement et dépendant en termes de fonctionnement.



Autour de ces deux unités urbaines, 19 écarts sont recensés :

- ✓ 9 domaines agricoles qui se répartissent au sud du Canal du Midi (sauf Roque-basse et Roque-Haute). La plupart de ces domaines sont voués à l'élevage (taureaux, chevaux) et aux cultures annuelles ; l'activité agricole et notamment viticole est peu à peu abandonnée.
- ✓ 8 écarts localisés autour de la D612 et entre le Canal du midi et la station touristique. Ces espaces concentrent des activités économiques autre qu'agricoles, en majorité des activités touristiques mais mal identifiées et peu mis en valeur.
- ✓ Une zone de « cabanisation » au lieu-dit des Gaillardels en lisière Nord de Portiragnes-plage qui entraîne des problèmes environnementaux, sanitaires et sociaux.

On note aujourd'hui l'absence de véritables liaisons de circulations douces entre Portiragnes-plage et Portiragnes-village notamment dans la continuité de la piste cyclable par la berge gauche du Canal du Midi. Leur renforcement pourrait notamment contribuer à conforter la centralité du centre ancien et à dynamiser le village et son activité commerciale sans en augmenter les nuisances.

« Les équipements généraux et structurants » – Enjeux

- ➔ Affirmer le rôle essentiel des espaces publics dans le fonctionnement villageois
- ➔ Rendre les espaces publics fonctionnels et attractifs pour tous
- ➔ Favoriser l'utilisation des modes doux et des transports collectifs
- ➔ Assurer un niveau d'équipements cohérent avec la population permanente, la population saisonnière et l'accueil projeté
- ➔ Poursuivre l'accompagnement et la valorisation des initiatives associatives (intégration des nouveaux habitants, unité villageoise, lien social, échanges intergénérationnels,...)

VI.2 Infrastructures de transport et déplacements

1. Le réseau de transport viaire

a. La desserte du territoire par le réseau viaire national et départemental

La commune de Portiragnes est bien desservie par un réseau de voirie d'envergure nationale, régionale et départementale.

Elle est effectivement située entre deux échangeurs autoroutiers sur l'A9 situés :

- ✓ à l'ouest sur la commune de Béziers (à moins de 5 Km)
- ✓ à l'est sur la commune de Bessan (à moins de 20 Km)

L'A9 aussi appelée « La Languedocienne » est un axe stratégique qui relie Paris et Lyon à Barcelone. Cet axe est proche de la saturation du fait de la progression constante du trafic moyen journalier qui a plus que doublé en 25 ans, en passant de 30 811 véhicules en 1990 à 62 420 véhicules en 2015 (stabilisation du trafic depuis : 62 535 en 2019), et de la forte proportion de poids lourds. A noter que cette importante fréquentation augmente d'environ deux tiers en période estivale.

L'accès à l'A9 depuis le village de Portiragnes est rapide et se fait :

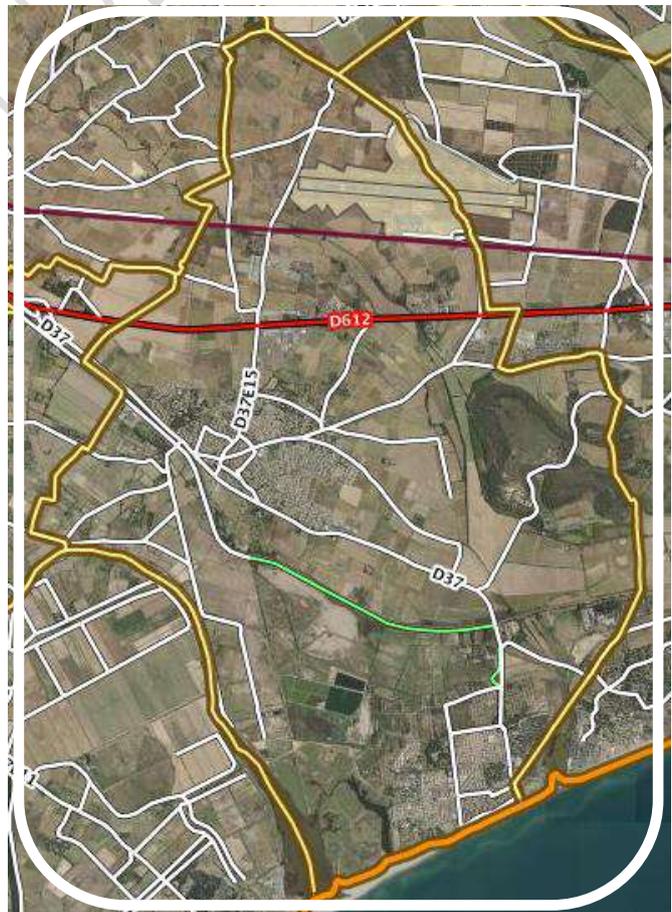
- ✓ Pour l'échangeur de Béziers à partir de la RD37 puis de la D612.
- ✓ Pour l'échangeur situé sur Bessan, à partir de la RD37E15 puis de la RD612.

La RD 612 traverse et dessert le territoire de Portiragnes. Il s'agit d'un axe principal qui relie la ville de Montpellier à Albi dans le département du Tarn (puis liaison avec Toulouse) en passant par la ville de Béziers et en longeant le littoral Languedocien. A l'instar du trafic constaté sur l'A9, celui de la RD 612 est proche de la saturation, ce qui rend cet axe particulièrement accidentogène.

La RD 612 traverse le territoire communal d'est en ouest sur un linéaire de 3 300 m. Elle en constitue le principal axe routier. La forte circulation est liée notamment aux nombreux déplacements domicile-travail entre Béziers et les communes littorales et pour la desserte de l'aéroport Béziers-Cap d'Agde.

La RD 37 traverse le territoire communal reliant la RD612 au village de Portiragnes-plage et à la mer sur un linéaire de 6 200m. Elle constitue une voie routière très fréquentée en période estivale.

La RD37E15 relie la RD37 à la RD612 en traversant le village de Portiragnes.



b. Le réseau viaire communal : fonctionnement et organisation

Le réseau communal dessert, à partir des voiries départementales, les zones centrales et résiduelles du village ainsi que les plages.

- **Desserte de Portiragnes**

Portiragnes est desservie de trois manières différentes :

1°/ En venant de Béziers depuis la RD 612 et la RD 37. Cette entrée de ville est la plus empruntée et permet la découverte du territoire de Portiragnes en longeant le Canal du Midi. Grâce à cet axe, la liaison à la mer se fait sans traverser le village de Portiragnes (il est cependant visible).

2°/ En venant d'Agde par la RD37E15 (Avenue du stade et Avenue du Général De Gaulle). Cette entrée permet à la fois d'accéder au village et aux zones d'habitat mais aussi de rejoindre Portiragnes-plage :

- Par un itinéraire assez peu lisible et étroit traversant le village et les zones de lotissement (Avenue du 22 Août 1944 - Boulevard Frédéric Mistral - Avenue François Mitterrand – Rue Buffon) pour rejoindre la RD 37 par le rondpoint du Pressoir ;
- Ou en empruntant l'Avenue de la l'Égalité et le chemin des Tresses passant entre les secteurs de la Roque Basse et des Tresses avant de rejoindre Portiragnes-plage par la RD 37.

3°/ En venant d'Agde le chemin de Vias est plus communément emprunté par les habitants de Portiragnes et « les locaux ». Il permet à la fois de rejoindre le village et les zones d'habitat et Portiragnes-plage à partir de la RD 37 : soit par la traversée du quartier St Anne et à partir du rondpoint du Pressoir, soit par le chemin des Tresses.

L'arrivée sur Portiragnes-plage se fait exclusivement par le rondpoint de la Tour St André et l'accès aux plages se fait par le contournement des zones d'habitat et des résidences et villages vacances.

- **Desserte des zones d'habitations récentes**

Les récents quartiers d'habitations sont desservis directement par des axes routiers secondaires qui ont été établis en parallèle des programmes de construction, entraînant une bonne diffusion du trafic dans les quartiers résidentiels.

Les plus récentes zones urbanisées ont nécessité la création d'un ensemble de voies nouvelles qui apparaissent supporter aujourd'hui correctement leurs trafics.

La lisibilité du maillage interne aux lotissements n'est cependant pas aisée.

- **Dysfonctionnements et points noirs**

Les flux à partir de Portiragnes en direction de Béziers sont majoritaires.

Même si dans cette direction, la liaison avec la RD 612 à partir de la RD 37 reste la plus empruntée, l'analyse de la desserte de la commune démontre qu'une grande partie des habitants traverse le centre ancien pour se rendre vers Béziers via la RD37E15.

Le carrefour entre la RD 612 et la RD37E15 a été identifié comme un point noir.

En période d'affluence, il est fortement malaisé et dangereux. En effet, une majorité des navettes quotidiennes se font en direction de Béziers et conduisent les automobilistes à passer par cette jonction. Il apparaît que ce carrefour est d'autant plus problématique qu'il dessert aussi les plages en venant d'Agde.

Aussi, au niveau de ce carrefour, la RD 612 est souvent encombrée, surtout en période estivale du fait de la desserte de l'aéroport qui se trouve exactement en face.

En direction d'Agde, la liaison avec la RD 612 se fait, comme vu précédemment, à partir du chemin de Vias, qui est totalement sous dimensionné par rapport au trafic qu'il génère (il s'agit d'un chemin d'exploitation).

De plus, le carrefour entre ce cheminement et la RD 612 n'est pas sécurisé.

Le développement urbain et touristique récent entraîne donc peu à peu un sous-dimensionnement du maillage central.

- **Le centre ancien : circulation et projets**

L'avenue Jean Moulin, constitue une voie importante en termes de circulation mais aussi dans la jonction qu'elle assure vers le Canal, elle est aujourd'hui en sens unique de circulation afin de faciliter le fonctionnement urbain.

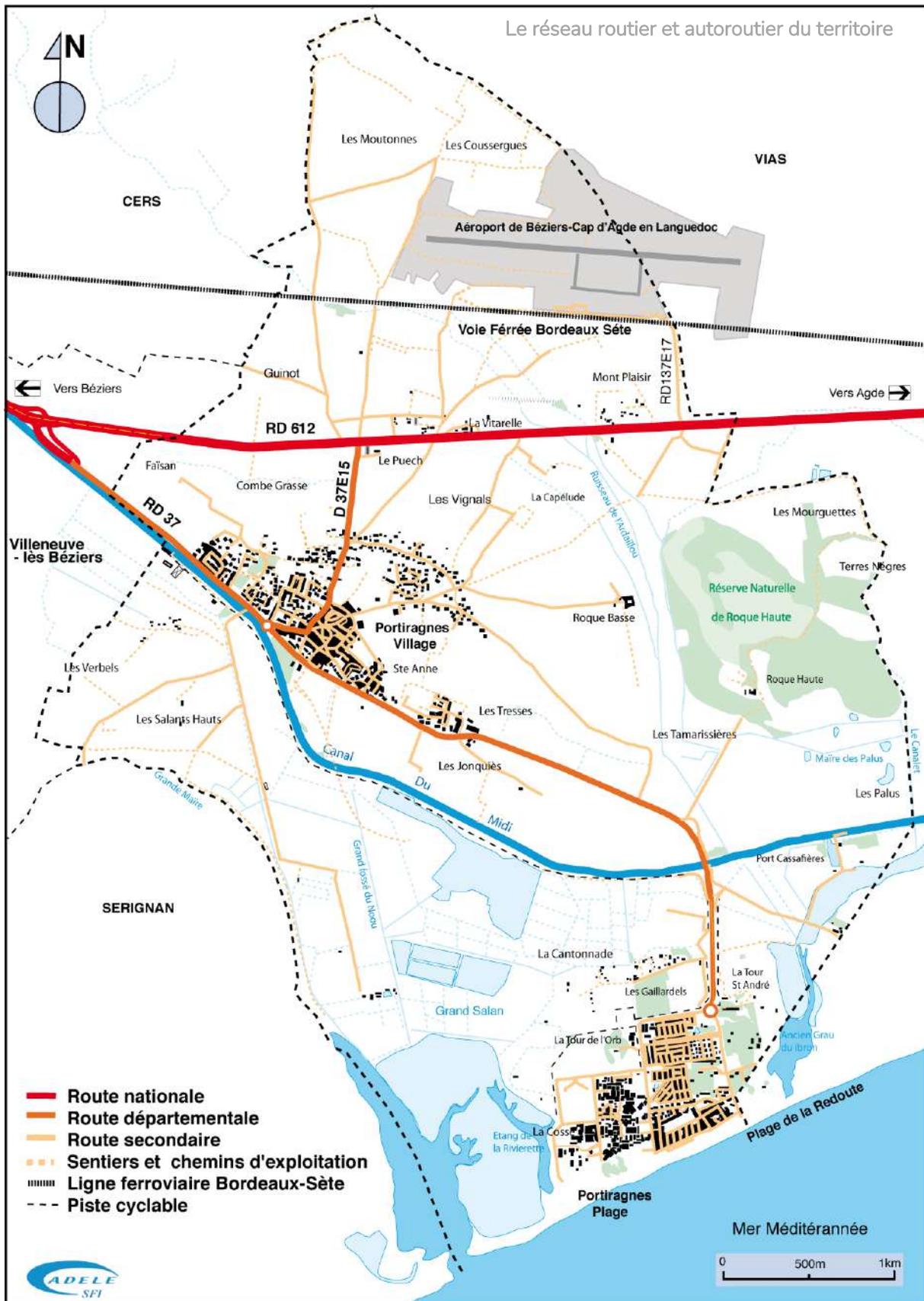
Le traitement de cette voie devra favoriser la mixité des fonctions (automobilistes – piétons - cycles).

Par ailleurs, dans le centre ancien les sens de circulation actuels, témoignent de la pression encore acceptable du trafic. Quasiment, toutes les voies principales sont à double sens.

En saison seulement, les Rues de l'Eglise, de la République et de la Libération sont mises en sens unique. Les nuisances induites par la circulation en saison ou aux heures de pointe affectent dans le centre ancien, l'Avenue Jean Moulin, la Rue et la Place de la Libération. Par ailleurs, les accès à l'école et au centre médical sont des passages délicats.

De manière générale, avec l'augmentation du trafic entre la RD 612 et Portiragnes-Plage et le développement urbain de la commune, le centre est de plus en plus traversé par les automobilistes. La circulation dans le centre ancien est donc un enjeu majeur dans le fonctionnement communal.

Aussi, la délimitation d'une zone 30 sur le centre devrait faciliter le partage de la rue entre piétons, automobilistes et cyclistes.



c. *Trafic et flux de circulation*

L'accueil de nouvelles populations et le développement touristique de Portiragnes a induit une augmentation du nombre de véhicules transitant sur la commune.

Les derniers comptages routiers disponibles ne concernent que les 2 voies principales traversant la commune : la RD612 et la RD37.

La RD612 est considérée comme une route à grande circulation : en 2019, le trafic était de 18556 véhicules en Moyenne Journalière Annuelle (les deux sens comptabilisés).

TRAFIC EN 2019			
Libellé	Localisation	Moyenne Journalière Annuelle tous véhicules (nombre)	Moyenne Journalière Annuelle poids lourds (%)
Portiragnes centre-Villeneuve-les-Béziers-RD612	Portiragnes-RD37	5092	4,16
Vias - Cers	Vias Ouest RD612	18556	4,88

Source : département de l'Hérault

Des comptages routiers, datant de 2003, ont été réalisés sur quatre sections routières communales et donnaient une idée très précise du trafic sur ces voies :

- Cette étude a permis de mettre en évidence le rôle principal que joue la RD 37 dans la desserte du village et de Portiragnes-plage.
La section entre l'entrée de ville sur la RD 37 et le village est fortement empruntée.
En période estivale, on y comptabilisait 6 347 v/j en direction du village et 5 568 v/j en direction de la RD 612 soit 11 915 véhicules par jour.
Au 1^{er} septembre, sur cette même section, on observait une diminution du trafic de 25%, mais elle devenait la section la plus empruntée hors période estivale avec 8 850 v/j (les deux sens comptabilisés).
- La section entre le rondpoint du Pressoir et les plages était la plus empruntée en période estivale avec 12 595 véhicules par jour (les deux sens comptabilisés). Sur cette section, le nombre de poids lourds était surestimé et correspondait au passage des campings cars et caravanes.
Aussi, la diminution du trafic entre la période estivale et le 1^{er} septembre était plus marquée sur cette section avec une baisse de 40%.
- L'étude a permis ainsi de prendre conscience du poids que représente le trafic transitant par le petit chemin de Vias qui était équivalent dans le sens Portiragnes-village / RD 612 et RD 612 / Portiragnes-Village.
On comptabilisait journalièrement sur ce chemin environ 2 170 véhicules en août et environ 1 100 véhicules au 1^{er} septembre soit une diminution de près de la moitié du trafic entre les deux périodes.
- Enfin, la RD37E15 était plus empruntée dans le sens village / RD 612 (environ 1 760 v/j au 25/08/03 et 1 240 au 01/09/03) que dans le sens inverse (respectivement 1 240 et 935 v/j).

- Le chemin de Vias a un poids plus important en termes de flux que la RD37E15 : les flux y étaient 1,7 fois plus importants en 2003. Il est pourtant largement sous dimensionné (deux voitures s'y croisent difficilement) et le carrefour avec la RD 612 est dangereux. Il est essentiellement emprunté par les habitants de Portiragnes et les « locaux ». Cependant la différence de trafic entre ces deux sections est moins marquée au mois de septembre par rapport à la période estivale.

« Desserte routière » – Enjeux

- ➔ Exploiter la bonne desserte routière de Treilles, véritable atout pour cette commune des Corbières

2. Les réseaux de transport aérien et ferroviaire

a. Le réseau de transport aérien (aéroport Béziers-Cap d'Agde en Languedoc)

L'aérodrome de Béziers, situé sur les communes de Portiragnes et de Vias, a été ouvert à la Circulation Publique par arrêté du 18 novembre 1966.

Il a pour vocation d'assurer le désenclavement de l'Ouest du département de l'Hérault, de promouvoir l'industrialisation de la région biterroise, de satisfaire les besoins des villes de Narbonne et de Sète et de contribuer au développement des stations littorales très importantes que sont le Cap d'Agde et Gruissan. L'aérodrome est situé à 13 km de l'agglomération biterroise.

L'emprise actuelle est bordée au Sud par la voie ferrée Bordeaux-Sète et la Route départementale 612 Béziers-Agde ; l'autoroute A9 dont le tracé se trouve au Nord de l'aérodrome, comporte un échangeur distant de 5 km des installations aéroportuaires. L'accès se fait à partir de la RD 612.

L'activité de l'Aéroport Béziers Cap d'Agde n'a cessé de se développer ces dernières années, puisqu'on compte 290 978 passagers en 2024, contre 31 824 en 2007, soit environ 9 fois plus de passagers en moins de 20 ans. Parallèlement à l'accroissement de la fréquentation, les activités aéroportuaires se sont développées, notamment via un projet d'extension de la piste de l'aéroport. Aujourd'hui, l'emprise de la piste actuelle s'étend sur 2 045 m x 45 m, principalement sur la commune de Portiragnes.

Cette extension tend à permettre le développement du secteur de l'industrie de la région biterroise, notamment dans la perspective :

- d'une amélioration de la desserte sur Paris (augmentation des fréquences quotidiennes, réduction du temps de transports, etc.),
- du développement de l'aviation d'affaires,
- du redémarrage d'une activité fret sur cette plate-forme.

De telles évolutions révèlent la dynamique générée par cette infrastructure, dont les retombées économiques sont évaluées chaque année à plus de 60 millions d'euros sur sa zone de chalandise. Par ailleurs, une centaine d'emplois sont rattachés à l'Aéroport.

Ces données chiffrées⁸ témoignent de l'attractivité touristique locale et régionale, que l'offre en transport aérien accompagne et favorise.

Le projet est de plus pressenti comme un facteur probable de développement touristique.

⁸ Données issues du site Internet de l'Aéroport Béziers Cap d'Agde (www.beziers.aeroport.fr)

L'importance des équipements touristiques existants, leur capacité d'accueil, et leur croissance constante non seulement sur le littoral, mais de surcroît dans l'arrière-pays, ainsi que l'attrait touristique de la région, font qu'une stratégie de développement consiste à capter une partie de cette clientèle touristique grâce à des liaisons charters à partir de tous les pays d'Europe.

Il devrait générer sur l'économie locale un impact important hors saison estivale par la venue d'une clientèle Nord Européenne touristique à fort pouvoir d'achat. Avec 70% de touristes « low-cost » qui voyagent en dehors de la haute saison, l'impact économique attendu par cette opération serait de l'ordre de 300 millions d'euros à l'échelle de l'Ouest Hérault ainsi que la création de plusieurs centaines d'emplois, en particulier dans le secteur du tourisme.



b. Le réseau de transport ferroviaire

Le territoire communal est traversé au nord de part en part par la ligne SNCF Bordeaux -Sète. La commune de Portiragnes ne possède pas de gare de voyageurs ni de gare de marchandises, la ligne transite sur le territoire sans pour autant y faire escale.

Le tracé de la ligne TGV Sud Languedoc-Roussillon, devrait passer au nord du territoire communal.

3. Les déplacements

L'amélioration des conditions de déplacements et de stationnement est l'une des priorités de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée. En ce sens, elle souhaite se donner les moyens de mettre en œuvre une politique visant à :

- ✓ Rendre plus efficace les aménagements de la voirie d'intérêt communautaire
- ✓ Réaménager le réseau principal de voirie et organiser le stationnement
- ✓ Rendre attractif l'utilisation des modes de déplacements alternatifs

Une analyse des flux de déplacements a pu permettre de déterminer les grandes lignes de la politique de transport à mettre en place (orientations stratégiques du Plan de Déplacements Urbains).

L'extension urbaine récente de Portiragnes a fait des déplacements et du stationnement une orientation d'aménagement centrale. Il s'agit pour Portiragnes de prendre en compte l'évolution de l'organisation et du fonctionnement urbain.

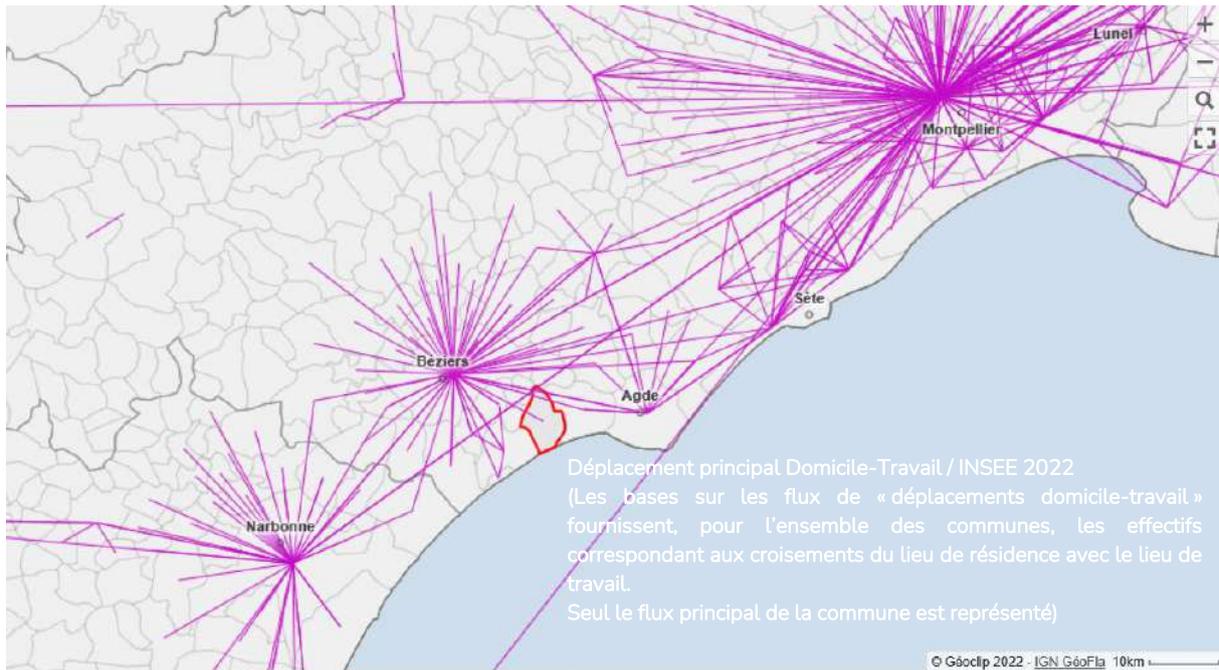
a. Les déplacements domicile-lieu de travail ou lieu d'études

Le réseau routier mis en place sur le territoire et la situation géographique de Portiragnes favorisent les flux entre l'extérieur et la commune. L'attractivité de cette dernière est intimement liée à sa proximité avec les pôles générateurs de déplacements (emplois, équipements, commerces, culture,...), comme en témoigne l'estimation des temps de déplacements ci-après.

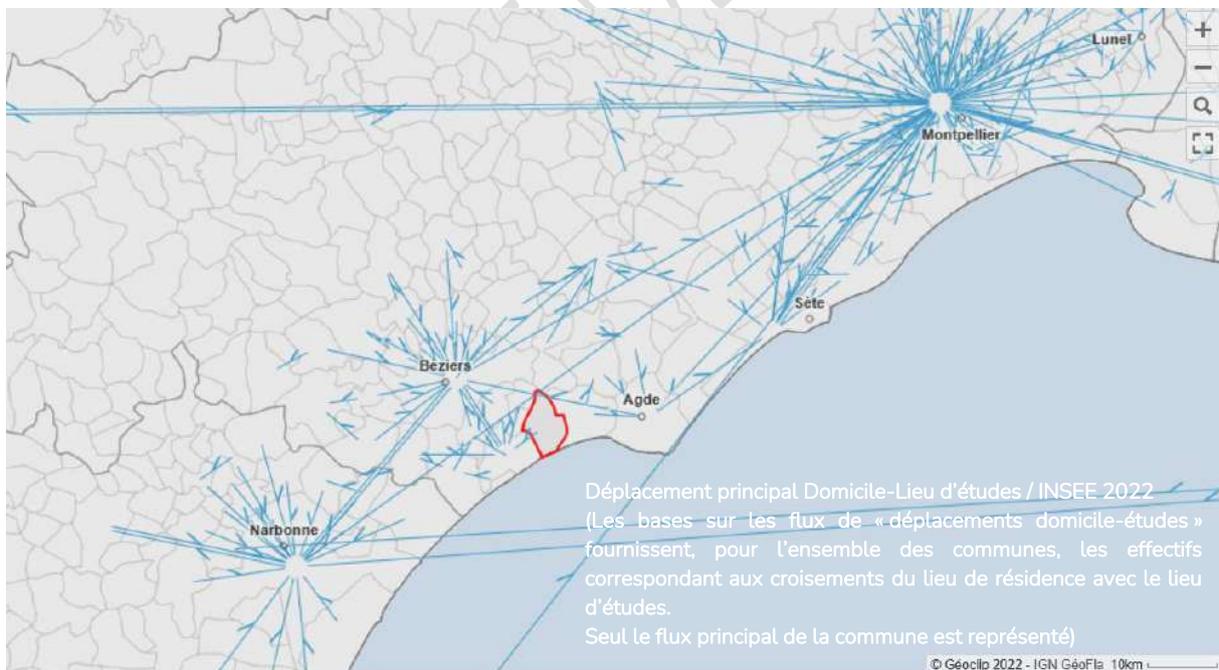
TEMPS DE DEPLACEMENTS						
Point A	Point B	Km	Durée			
			En voiture	En transports collectifs (Estimation variable selon les arrêts pris en référence)	En vélo	A pied
Portiragnes-Village	Portiragnes-Plage	4,6	8 min		17 min	1h07
	Agde	14,4	20 min		1h02	-
	Sérignan	9,8	16 min		23 min	1h32
	Valras-Plage	13,9	20 min		40 min	-
	Béziers	11,8	22 min		46 min	-
	Narbonne	42	41 min		-	-
	Montpellier	66	57 min		-	-

En n'étant qu'à une vingtaine de minutes en voiture de Béziers, les habitants de Portiragnes bénéficient de son dynamisme, tout en conservant le cadre de vie offert par la commune. Ce temps, jugé acceptable par les actifs, leur permet de se rendre sur leur lieu de travail.

Le flux principal de trajets quotidiens domicile-travail constaté sur la commune indique justement que les actifs qui résident à Portiragnes se rendent majoritairement sur le bassin d'emplois Béziers pour travailler.



Dans le même ordre d'idées, les déplacements domicile-lieu d'études se font principalement de Portiragnes vers Sérignan en moins de vingt minutes en voiture.



Ainsi, la commune de Portiragnes fonctionne quotidiennement avec les communes qui lui sont proches, tout en développant avec ses dernières un lien d'interdépendance : fonction résidentielle de Portiragnes / fonction économique du bassin d'emplois de Béziers.

Pour autant, les échanges ne peuvent être limités à cela dans la mesure où la commune de Portiragnes accueille également des actifs venant de Béziers, puis dans une moindre mesure des communes

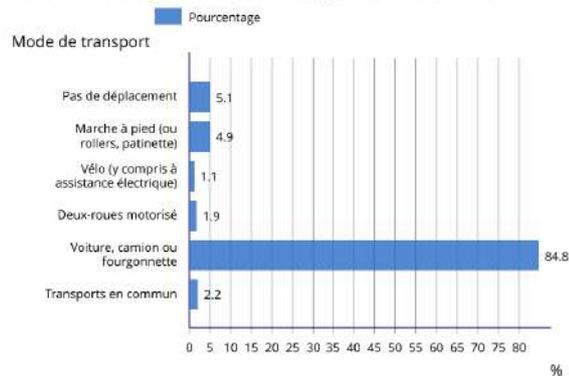
directement limitrophes. La commune de Portiragnes n'étant pas un pôle d'emplois, elle attire essentiellement des actifs de la ville centre dont elle dépend (Béziers).

Sa situation permet également à ses habitants de se rendre facilement aux pôles plus éloignés, comme Narbonne ou Montpellier, afin de satisfaire leurs besoins spécifiques et/ou occasionnels.

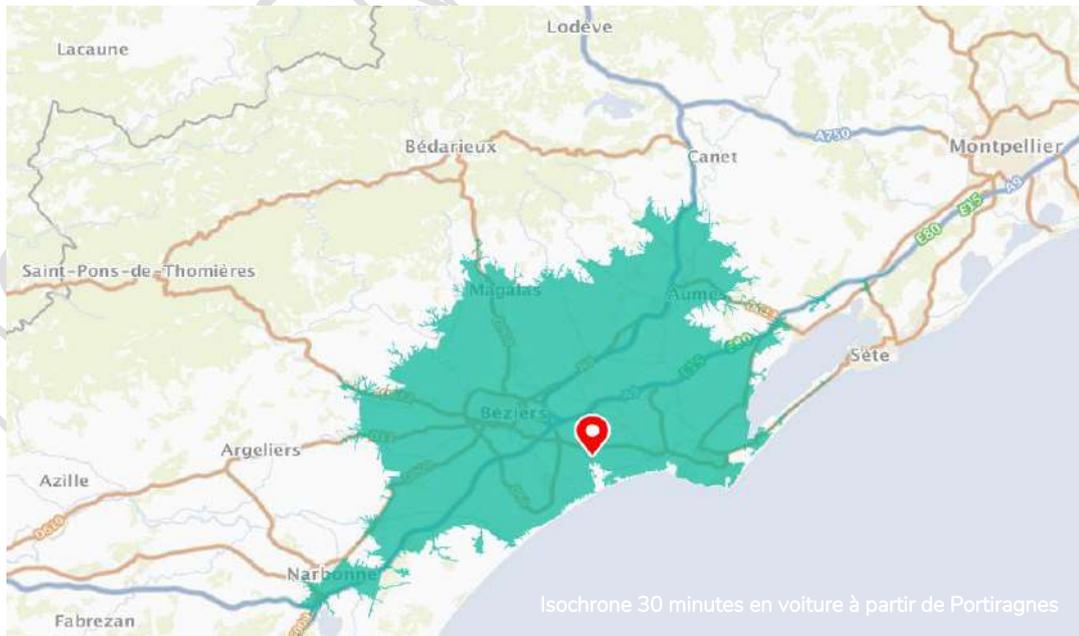
b. La place prépondérante de la voiture

L'usage de la voiture personnelle est le mode de déplacements le plus utilisé par les habitants de Portiragnes, comme en témoigne le graphique ci-dessous.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021

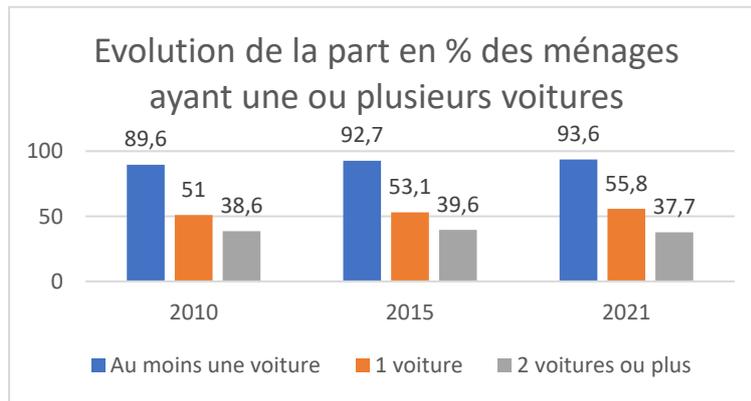


Cette pratique, qui n'est pas propre à la commune, résulte en partie du réseau routier mis en place et qui permet une desserte efficace de la commune. En effet, le réseau présenté précédemment irrigue le territoire de manière à ce que les habitants de Portiragnes puissent rejoindre facilement un nombre importants de sites attractifs. Cela est illustré par la carte ci-dessous qui révèle les lieux pouvant être atteints en 30 minutes en voiture au départ de Portiragnes.



Cette organisation couplée aux habitudes très ancrées des Portiragnais, et plus généralement des Français, crée une forte dépendance à la voiture individuelle.

On constate, en effet, que la grande majorité des ménages dispose d'une ou de plusieurs voitures. En 2021, 94% des ménages ont au moins un véhicule.



Cette tendance est à rapprocher du profil de la population : les ménages d'actifs sont en augmentation sur la commune et ces derniers sont les plus enclins à se déplacer et donc à posséder une voiture. Un fort taux de motorisation implique nécessairement une présence accrue de véhicules sur le territoire communal et donc des besoins en stationnement toujours plus importants.

4. Les transports en commun

a. Le réseau de bus

Le réseau de transport urbain Cap'bus propose une offre de transport en commun attractive sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée avec le bus à 1 euro. La ligne TAD A de ce réseau rejoint Agde à Portiragnes-plage en desservant Vias et Portiragnes-village. La commune de Portiragnes est bien couverte puisque le réseau dessert de nombreux arrêts sur la commune.

Cap'bus propose également un service de transport à la demande, ainsi que des navettes à destination des plages des stations littorales en période estivale.

Ce service semble complet et le temps mis en bus est sensiblement le même que celui mis en voiture (bien que cela soit dépendant des arrêts de bus pris en référence). Pour autant, le trajet proposé ne correspond qu'à une partie des déplacements quotidiens des habitants de Portiragnes, la majorité des actifs se rendant à Béziers.



POUR ALLER DE PORTIRAGNES VERS AGDE								
Portiragnes Plage	Sablons - Bicentenaire - Emeuraude - Sainte Anne	8:05	9:25	10:45	12:05	13:25	14:45	16:05
Portiragnes	Buffon - Mistral - Roseraie - Groupe Scolaire - Balmigère - Bel Air	8:10	9:30	10:50	12:10	13:30	14:50	16:10
Vias	La Source	8:15	9:35	10:55	12:15	13:35	14:55	16:15
	Liberté 6 - Alouette	8:20	9:40	11:00	12:20	13:40	15:00	16:20
Agde	Méditerranée - Les Rosses - Farinette - Gambetta - De Goy	8:24	9:44	11:04	12:24	13:44	15:04	16:24
	Gare SNCF 2 3 4 5 6 7	8:29	9:49	11:09	12:29	13:49	15:09	16:29
	Promenade 2 3 4 - Rousseau*	8:32	9:52	11:12	12:32	13:52	15:12	16:32
	Rumeau - Cayrets - Petit	8:35	9:55	11:15	12:35	13:55	15:15	16:35
Grou d'Agde	Espace Grand Cap 2 3 4	8:38	9:58	11:18	12:38	13:58	15:18	16:38
	Muriers de Sicard - Les Battuts - Baluffe	8:43	10:03	11:23	12:43	14:03	15:23	16:43
Départs	TER pour Montpellier*	8:35	10:35		12:48		15:35	16:35
Départs	TER pour Béziers*	8:02	10:01	11:25		13:25	15:25	16:58
POUR RENTRER DE AGDE VERS PORTIRAGNES								
Arrivées	TER depuis Montpellier*	8:25	10:01	11:25	12:25	13:36	15:10	17:27
Arrivées	TER depuis Béziers*	8:35			12:48	13:36	15:35	16:59
Grou d'Agde	Baluffe - Les Battuts - Muriers de Sicard	8:47	10:07	11:27	12:47	14:07	15:27	17:23
	Espace Grand Cap 2 3 4	8:52	10:12	11:32	12:52	14:12	15:32	17:28
Agde	Petit - Cayrets - Rumeau	8:55	10:15	11:35	12:55	14:15	15:35	17:31
	Rousseau* - Promenade 2 3 4	8:58	10:18	11:38	12:58	14:18	15:38	17:34
Vias	Gare SNCF 2 3 4 5 6 7	9:01	10:21	11:41	13:01	14:21	15:41	17:37
	De Goy - Gambetta - Méditerranée - Les Rosses - Farinette	9:06	10:26	11:46	13:06	14:26	15:46	17:42
	Liberté 6 - Alouette	9:10	10:30	11:50	13:10	14:30	15:50	17:45
Portiragnes	La Source	9:15	10:35	11:55	13:15	14:35	15:55	17:51
	Buffon - Mistral - Roseraie - Groupe Scolaire - Balmigère - Bel Air	9:20	10:40	12:00	13:20	14:40	16:00	17:55
Portiragnes Plage	Sainte Anne - Emeuraude - Bicentenaire - Sablons	9:25	10:45	12:05	13:25	14:45	16:05	18:01

Extrait des horaires du réseau Hérault Transport

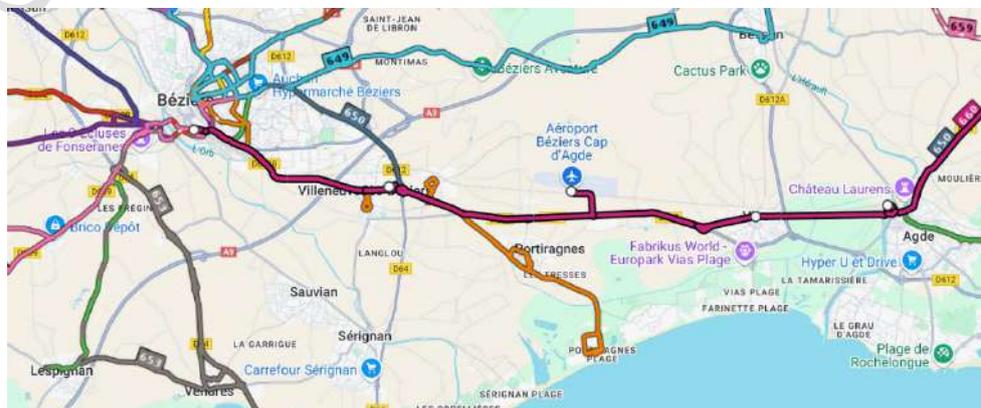
Parallèlement à cette offre, le réseau départemental Hérault Transport propose une navette, la ligne 660, reliant Béziers à l'aéroport, ainsi qu'une ligne régulière, la ligne 651, reliant Béziers à Portiragnes. Cette dernière part de Portiragnes-plage et dessert Portiragnes-village, Cers, Villeneuve-Lès-Béziers puis Béziers-centre.

Le bus irrigue très convenablement la commune en desservant plusieurs arrêts (le centre/Portiragnes-plage, les Sablons/Portiragnes-plage, Roque Haute, Sainte-Anne/les portes de la mer, la salle polyvalente, la cité des Ecluses et le Caylus).

Cette ligne circule toute l'année (horaires adaptés en période estivale) et transporte tous les types d'usagers (scolaires et voyageurs).

Le trajet de Portiragnes-plage à Béziers dure en moyenne 40 minutes en temps normal. Ce temps semble acceptable pour un trajet quotidien mais il rivalise difficilement avec l'utilisation de la voiture qui permet de diviser ce temps par deux (environ 20 minutes en voiture pour 40 minutes en transport en commun).

Ainsi, ce réseau de bus permet aux personnes âgées et autres personnes à mobilité réduite de se déplacer vers le pôle biterrois et de profiter des services, mais il reste peu utilisé par les actifs, qui préfèrent utiliser leur véhicule personnel. De plus, l'amplitude horaire de passage est peu adaptée aux modes de travail et la ligne ne dessert pas la gare routière de Béziers.



Extrait du plan du réseau Hérault Transport

Pour le transport scolaire des collégiens, une autre ligne dessert la commune de Sérignan.

b. Le transport aérien

L'aéroport de Béziers-Cap d'Agde en Languedoc est localisé sur la commune de Portiragnes. Les voyageurs qui utilisent cette ligne pour se rendre à Portiragnes sont très rares.

Cependant il semble important de signaler qu'une ligne régulière, assurée par Air France, a été ouverte en 1995 entre Béziers et Paris et assure environ 3 à 4 vols par jour. On note également le développement irrégulier du trafic "charters".

Cette structure a aujourd'hui un important trafic d'aviation générale desservant des lignes régulières avec Paris, de 36 à 48 vols par semaine suivant les périodes en JET avec la compagnie Air Littoral.

Avec les travaux d'extension de la piste réalisés, l'aéroport est désormais en mesure d'accueillir de nouvelles compagnies de low cost. Dès le printemps 2007, une première ligne internationale vers la grande-Bretagne ou l'Allemagne avait été ouverte à raison de 3 à 4 vols par semaine.

L'importance des équipements touristiques existants et leur capacité d'accueil, leur croissance constante non seulement sur le littoral, mais de surcroît dans l'arrière-pays et l'attrait touristique de la région, font qu'une stratégie de développement pourrait consister à capter une partie de cette clientèle touristique grâce à des liaisons charters à partir de tous les pays d'Europe.

L'aéroport s'appuie sur une zone de chalandise de près de 500 000 habitants et 1,2 millions de touristes dont 500 000 étrangers.

5. Les déplacements doux

La Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée a lancé une politique de qualité quant aux modes de circulation alternatifs. Il existe par conséquent un nombre important de chemins piétons et de pistes 2 roues dans la ville de Portiragnes et ses abords.

Actuellement, il existe 3 sentiers pédagogiques de découverte de la nature et du patrimoine de Portiragnes. Chaque parcours est jalonné de panneaux explicatifs déclinés en trois langues (Français, Anglais, Allemand) présentant les richesses faunistiques et floristiques du secteur, l'ensemble des activités humaines qui s'y exercent, ainsi que la gestion de l'eau sur le site.

Ces sentiers ont pour objectif de faire découvrir au grand public un site exceptionnel, témoin de la richesse écologique du littoral Méditerranéen.

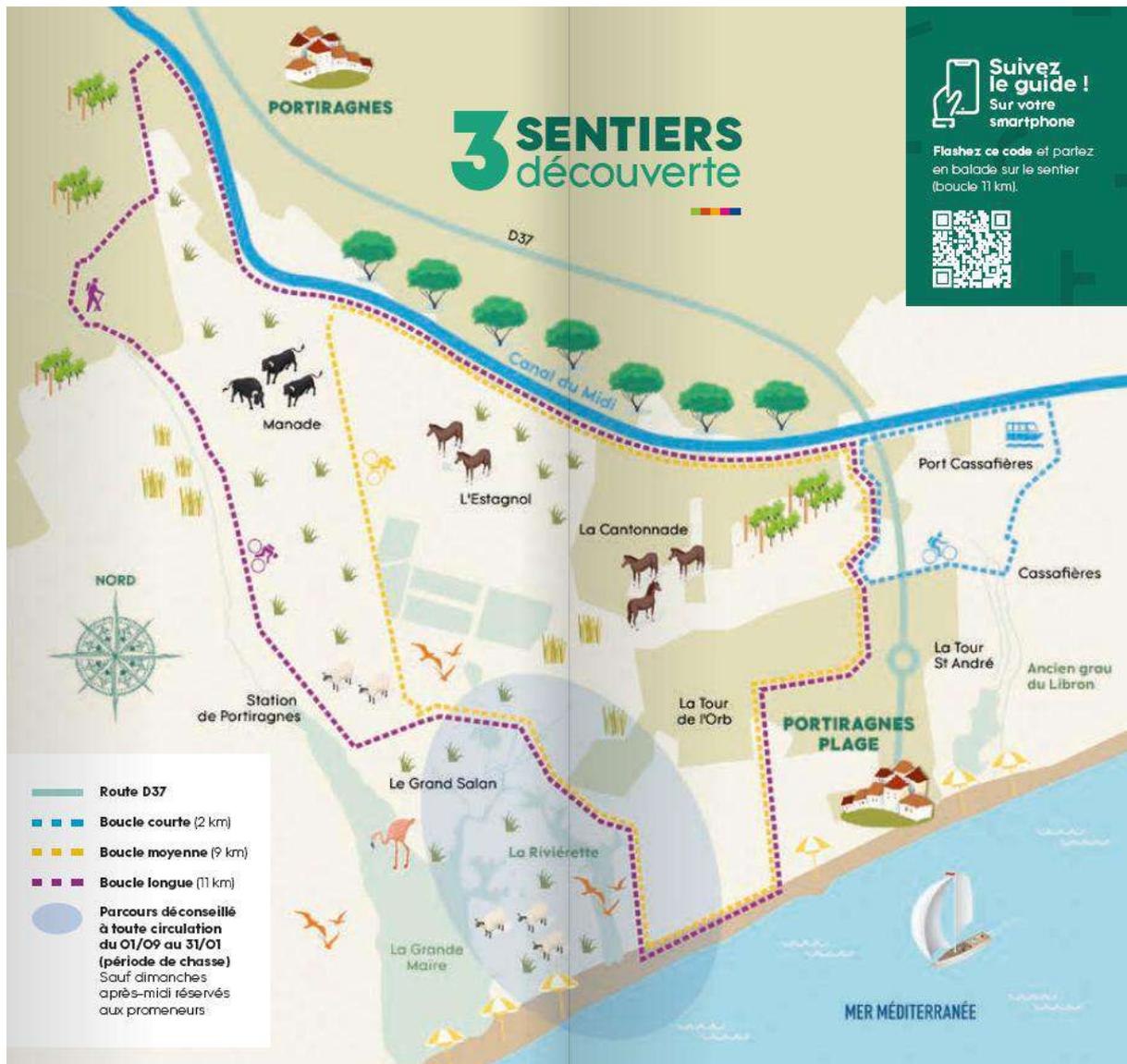
Portiragnes bénéficie également de la piste cyclable le long du canal qui permet d'aller jusqu'à la mer depuis Béziers (Véloroute EV8).

La commune examine les possibilités d'extension du réseau des circulations douces. Actuellement, les vélos en provenance de la piste cyclable du canal et les piétons en visite à l'écluse ne peuvent se rendre au village sans risque.

A noter un manque important d'emplacements/de stationnement pour vélos.

Principalement en période estivale, les modes de circulations douces sont très utilisés sur la commune, en particulier le vélo. Les aménagements et la sécurisation de ces modes de déplacements mis en place par la commune, ont favorisé le développement de ce type de circulation peu générateur de nuisances. Par ailleurs, les services du Département et la Communauté d'Agglomération doivent mener une réflexion sur la définition des axes à privilégier dans la création de nouvelles pistes. En ce sens, le département de l'Hérault dispose d'un Plan Hérault Vélo depuis 2019.

PORTIRAGNES : SENTIERS DE DÉCOUVERTE



« La mobilité » – Enjeux

- ➔ Développer l'utilisation des modes de déplacements « doux » (piétons, cycles,...)
- ➔ Favoriser l'utilisation des transports collectifs
- ➔ Réduire les nuisances et dangers liés aux infrastructures de transport
- ➔ Apaiser et sécuriser les déplacements

VI.3 Le stationnement

- PORTIRAGNES VILLAGE

Pour l'ensemble du centre ancien, l'occupation journalière semble indiquer une offre en stationnement globale satisfaisante. Il existe une adéquation entre le nombre de résidents permanents et le nombre de places de stationnement.

Les remises font office de garage et répondent au besoin des habitants du centre ancien.

Cependant, on observe quelques disparités dans l'espace et dans le temps avec des zones centrales saturées en période estivale ou lors d'événements particuliers.

Les difficultés de stationnements sont importantes en période estivale avec l'occupation des résidences secondaires et l'augmentation du nombre de visiteurs.

Ceci implique du stationnement illicite, le plus souvent au détriment du confort des piétons et des deux roues. Ce stationnement encombrant se retrouve principalement sur l'avenue Jean -Moulin qui est par conséquent le point le plus délicat en matière de circulation dans le cœur du village.

Pour les zones d'extensions urbaines, les problèmes de stationnement ne se posent pas, les résidences disposant majoritairement de parking privé.

La construction de nouvelles villas et le développement du tourisme induiront l'accroissement du trafic et appelleront la création de nouvelles possibilités de stationnement dans le centre.

Les vacanciers doivent pouvoir disposer de parkings en périphérie immédiate du centre, comme autant d'incitation à se garer sans traverser le village en voiture.

Comme l'indique le recensement des places publiques ci-après (2016-2017), le village de Portiragnes est doté de 5 parkings qui comptent 119 places dont 9 réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Outre ces places regroupées en parkings, on comptabilise 336 places de stationnement dont 13 réservées aux PMR.

PORTIRAGNES VILLAGE				
1/ Parkings				
Nom	Localisation	Nombre de places traditionnelles	Nombre de places PMR	Nombre de places total
Parking Ecole	Rue Pasteur	35	1	36
Parking Centre Médical	Chemin de la Condamine	50	3	53
	Place de la Libération	7	1	8
	Place de l'Hôpital	8	0	8
Parking du cimetière	Rue Jean de la Bruyère	10	4	14
TOTAL		110	9	119
2/ Places de stationnement				
Localisation	Nombre de places traditionnelles	Nombre de places PMR	Nombre de places total	
RD 37	0	0	0	
Rue du Clos de l'Écluse	7	0	7	
Rue des Oliviers	0	0	0	
Chemin des Ecluses	10	0	10	
Rue de la Pinède	0	0	0	
Traverse Philippe Lamour	0	0	0	
Rue du Quai	0	0	0	
Passage Germaine Bousquet	0	0	0	
Rue Pasteur	0	0	0	
Rue Jules Ferry	17	0	17	
Avenue Jean Moulin	28	3	31	
Rue Jean Moulin	12	0	12	
Rue Victor Hugo	0	0	0	
Rue Pierre et Marie Curie	12	0	12	
Impasse Lavoisier	0	0	0	
Rue Paul Balmigère	0	0	0	
Avenue Raoul Calas	0	0	0	
Rue des écoles	0	0	0	
Avenue du Vingt Deux Août 44	0	0	0	
Boulevard Frédéric Mistral	11	2	13	
Chemin de la Condamine	0	0	0	
Avenue de la Redoute	8	1	9	
Rue de l'Église	6	0	6	
Rue de la Bergerie	2	0	2	
Rue du Professeur Poursines	0	0	0	
Rue du Charron	0	0	0	
Rue de la Camérette	0	0	0	
Rue des Résistants	5	0	5	
Rue des Prés	0	0	0	
Impasse des Barris	0	0	0	
Rue des Jardins	4	0	4	
Rue de la Fauvette	6	0	6	
Rue Louis Buffon	0	0	0	
Rue François Mitterrand	0	0	0	

Rue Jean de la Fontaine	29	1	30
Rue des Treille	0	0	0
Rue du Chevalet	0	0	0
Rue Boileau	0	0	0
Rue Molière	0	0	0
Rue Peiro Signado	0	0	0
Impasse du Belvédère	0	0	0
Chemin de Combe Grasse	0	0	0
Avenue de l'Égalité	48	2	50
Rue Duchartre	0	0	0
Rue de la Libération	12	0	12
Rue de la République	0	0	0
Impasse de la Rampe	2	0	2
Rue de la Halle	0	0	0
Place Saint-Jacques	3	1	4
Rue Muette	0	0	0
Rue du Vieux Puits	0	0	0
Rue de la Tour	0	0	0
Rue du Four Banal	2	0	2
Rue de la Cave	0	0	0
Rue de la Forge	0	0	0
Rue des Anciens Combattants	0	0	0
Impasse des Poilus de 1914	0	0	0
Rue des Tilleuls	0	0	0
Rue Pablo Picasso	0	0	0
Rue Jean de la Bruyère	0	0	0
Rue Jean Racine	4	0	4
Rue Corneille	0	0	0
Rue Paul Gauguin	0	0	0
Rue Toulouse Lautrec	0	0	0
Avenue du Moulin à Vent	6	0	6
Rue de la Chèvre	0	0	0
Avenue de la Méditerranée	4	1	5
Rue du Chardonneret	0	0	0
Impasse de la Méditerranée	0	0	0
Rue du Muscat	0	0	0
Rue de la Clairette	0	0	0
Rue Fernand Léger	2	0	2
Rue Henry Matisse	0	0	0
Rue François Rabelais	0	0	0
Impasse Auguste Rodin	7	1	8
Rue Edouard Manet	10	1	11
Rue Salvador Dali	0	0	0
Impasse Camille Claudel	0	0	0
Chemin des Tresses	0	0	0
Impasse Salvador Dali	0	0	0
Rue du Moulin à Vent	0	0	0
Chemin Brama Reilles	0	0	0
Rue des Amandiers	0	0	0
Rue Claude Debussy	0	0	0
Rue Georges Bizet	0	0	0
Rue Charles Gounod	0	0	0
Chemin de la Procession	0	0	0
Chemin des Vignals	0	0	0
Avenue du Stade	0	0	0
Rue du Bel Air	0	0	0
Rue des Bassins	0	0	0
Place Bellevue	0	0	0
Avenue du Général de Gaulle	8	0	8
Rue Pierre Alengry	18	0	18
Rue Roger Alquier	0	0	0
Rue René Glaussel	13	0	13
Rue Jean Marie Ejarque	27	0	27
TOTAL	323	13	336

- PORTIRAGNES PLAGE

La station de Portiragnes-plage est relativement bien équipée en stationnement et comprend 8 parkings (637 places dont 11 réservées aux PMR) :

- 2 en front de mer (boulevard du Front de mer)
- 1 près de la place des dauphins et de la gendarmerie
- 3 à proximité d'espaces de centralité (commerces, restaurants ...) le long de l'avenue de la Tramontane prolongée par l'avenue de la Tour de l'Orb (parking du Labech, parking de la Tramontane, parking des Arènes)
- 2 à l'ouest de la station (avenue du Bosquet et avenue de la Grande Maire).

Cette offre, complétée par 346 places de stationnement le long des voies, est satisfaisante et permet notamment de répondre à la demande estivale.

Pour autant, la modification des conditions d'accès à l'offre de stationnement privée est susceptible de bouleverser l'organisation en place. En effet, dès lors que les parkings liés par exemple aux résidences touristiques deviennent payants, les usagers se tournent vers le stationnement public et engorgent ces derniers. Un équilibre entre offre privée et offre publique, résultant de l'échange entre les différents acteurs du territoire, est alors essentielle afin que la station soit accessible pour tous.

PORTIRAGNES PLAGES				
1/ Parkings				
Nom	Localisation	Nombre de places traditionnelles	Nombre de places PMR	Nombre de places total
Parking des Arènes	Avenue de la Tour de l'Orb	80	0	80
Parking de la Tramontane	Avenue de la Tramontane	136	4	140
Parking du Labech	Avenue de la Tramontane	82	1	83
Parking du Bosquet	Avenue du Bosquet	40	2	42
Parking Rivierette	Avenue de la Grande Maire	100	0	100
Parking des Dunes	Boulevard du Front de Mer	50	0	50
Parking des Dauphins	Rue du Dauphin	35	2	37
Parking du Front de Mer	Boulevard du Front de Mer	103	2	105
Parking Rivierette / Camping-cars	Avenue de la Grande Maire			
TOTAL		626	11	637
2/ Places de stationnement				
Localisation	Nombre de places traditionnelles	Nombre de places PMR	Nombre de places total	
Avenue de la Grande Maire	40	0	40	
Avenue du Bosquet	55	0	55	
Avenue du Grand Salan	0	0	0	
Avenue de la Tramontane	20	0	20	
Boulevard du Front de Mer	88	0	88	
Avenue de la Tour de l'Orb	0	0	0	
Avenue des Mûriers	45	0	45	
Chemin de la Rivierette	0	0	0	
Boulevard des Dunes	35	0	35	
Rue Saladelles	0	0	0	
Rue du Mistral	25	0	25	
Rue de la Vive	0	0	0	
Rue de la Sole	0	0	0	
Rue de la Méduse	0	0	0	
Rue de la Roussette	0	0	0	
Rue de la Daurade	0	0	0	
Rue du Turbot	0	0	0	
Rue de l'Alose	8	0	8	
Rue des Dauphins	0	0	0	
Rue des Mouettes	0	0	0	
Impasse du Crabe	0	0	0	
Boulevard de la Tour du Guet	30	0	30	
Rue de la Douane	0	0	0	
Impasse de la Salicorne	0	0	0	
Impasse des Tamaris	0	0	0	
Rue du Héron	0	0	0	
TOTAL		346	0	346

« Le stationnement » – Enjeux

- ➔ Poursuivre la politique d'offre en stationnement adaptée aux besoins, notamment en lien avec les secteurs captifs (centre ancien, équipements, commerces,...)
- ➔ Poursuivre le comblement du manque de stationnement privé dans le centre ancien via une stratégie publique de réinvestissement urbain

VI.4 Les communications électroniques et numériques

La loi Grenelle et le déploiement des infrastructures numériques

La loi Grenelle II portant engagement national pour l'environnement (ENE) de 2010 a ajouté dans le Code de l'Urbanisme l'obligation de traiter des communications électroniques dans les documents d'urbanisme.

Le déploiement d'infrastructures numériques à très haut débit représente un enjeu majeur, en termes de compétitivité des entreprises, d'égalité et d'attractivité des territoires, de développement de nouveaux services et usages pour les citoyens.

☛ **Le Code de l'Urbanisme prévoit que le PADD du PLU « arrête les orientations générales » concernant divers thèmes parmi lesquels figure « le développement des communications électroniques ».**

Dans le cadre de l'Aménagement Numérique des Territoires, les **Schémas Directeurs Territoriaux d'Aménagement Numérique** ont été élaborés dans chaque département de la région en 2012.

« Le SDTAN est un document opérationnel de court, moyen et long terme décrivant une situation à atteindre en matière de couverture numérique du département. Il identifie les moyens d'y parvenir, dans l'optique notamment de mobiliser tous les acteurs concernés autour d'un projet partagé. »

☛ **Le Code de l'Urbanisme n'impose pas de compatibilité ni de prise en compte entre le SDTAN, qui a valeur indicative, et les documents d'urbanisme, qui sont opposables.**

Le volet infrastructure dans le PLU

Une démarche de PLU nécessite d'approfondir le volet infrastructures :

- identifier des points de vigilance ou des difficultés du déploiement,
- recommander la pose anticipée de fourreaux lors de travaux d'enfouissement de réseaux quand cela est nécessaire,
- desservir en THD une zone d'urbanisation nouvelle.

Une excellente coordination pourrait permettre de positionner les sites techniques des réseaux de communications électroniques et de les articuler avec une éventuelle stratégie foncière (emplacements réservés, droit de préemption).

Enfin, il est fortement recommandé de vérifier que le règlement du PLU n'engendre pas de situation de blocage pour les déploiements à venir.

☛ **Le règlement peut, notamment dans les secteurs qu'il ouvre à l'urbanisation, « imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements de respecter en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques des critères de qualité renforcés qu'il définit ».**

1. L'accès internet au Haut Débit sur la commune

La fibre optique a commencé à être installée en **2020**. La ville est située en **zone peu dense** où le déploiement de la fibre optique est assuré par un réseau d'initiative publique (RIP). Un opérateur s'occupe alors de créer un réseau très haut-débit unique et neutre pour le compte d'une collectivité locale, et sur lequel les opérateurs commerciaux proposent leurs offres de fibre aux particuliers et aux entreprises.

La fibre optique, en 2024, à Portiragnes, concerne 3 863 locaux raccordables. La couverture est de 87%. 7 points de mutualisation (PM) sont installés dans la ville pour desservir les foyers éligibles aux offres internet très haut-débit.

2 centraux téléphoniques sont installés dans la commune de Portiragnes (34209POR, 34209KBE). Ces nœuds de raccordement (NRA) permettent à Orange Free, SFR et Bouygues Telecom de fournir des connexions haut débit ADSL aux foyers qui ne sont pas encore éligibles à la fibre.

Entre 2023 et 2030, le réseau « cuivre » de Portiragnes sera progressivement fermé. Dans un premier temps, la fermeture « commerciale » bloquera les nouveaux abonnements aux offres ADSL, puis dans un second temps, la fermeture « technique » définitive du réseau ADSL interviendra une fois que le déploiement de la fibre optique sera achevé.

2. Le déploiement des réseaux mobiles

Les opérateurs ont installé 13 antennes de téléphonie mobile à Portiragnes dont 13 en 4G et 12 en 5G.

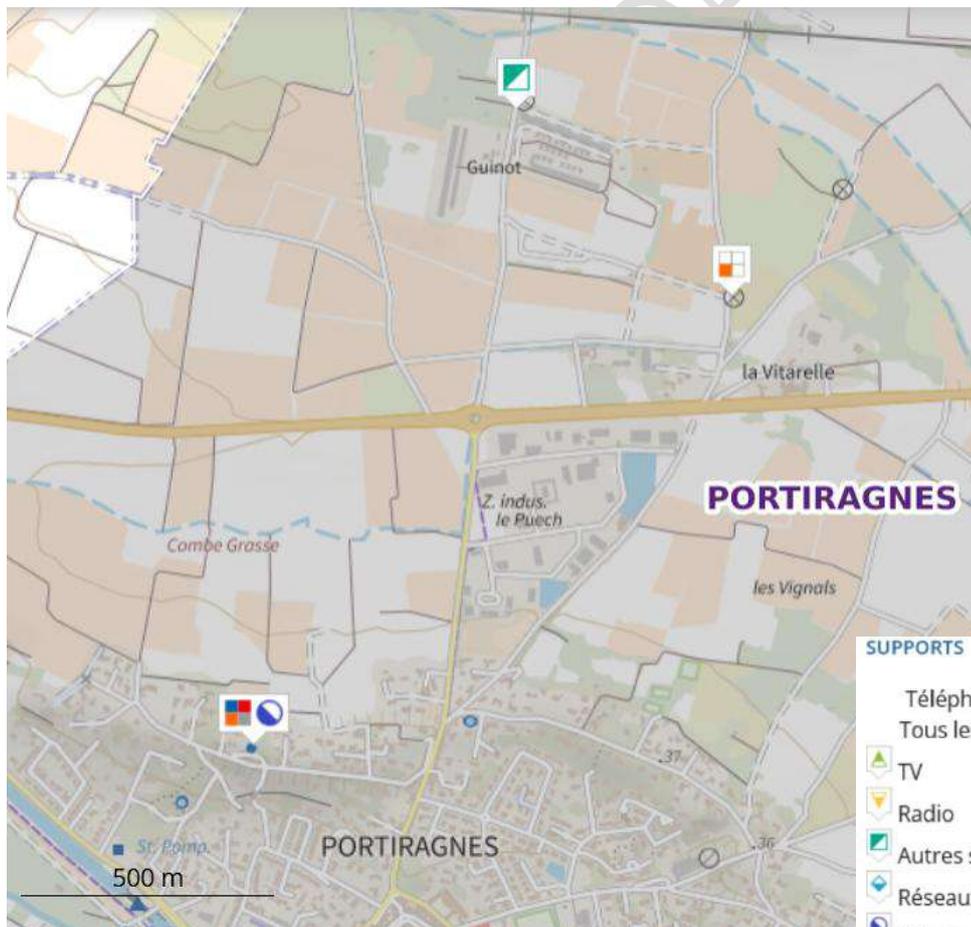
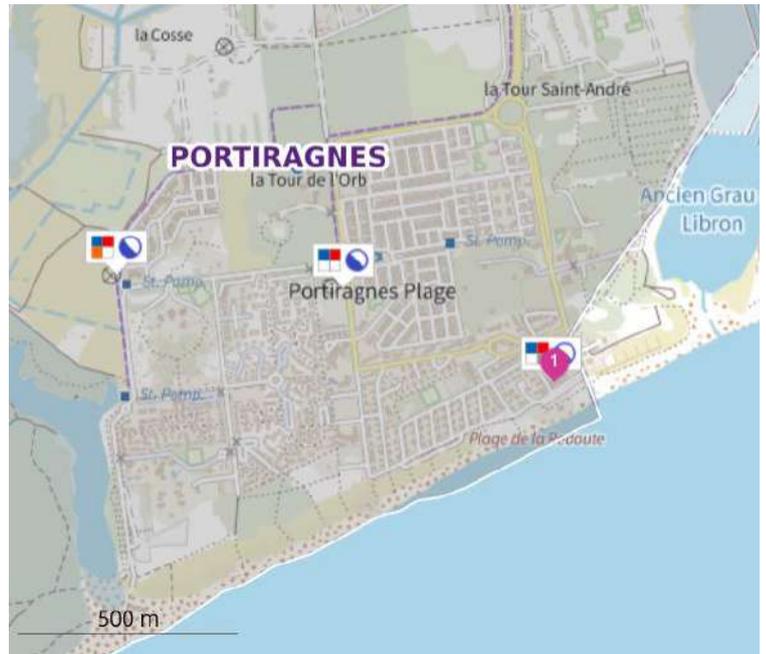
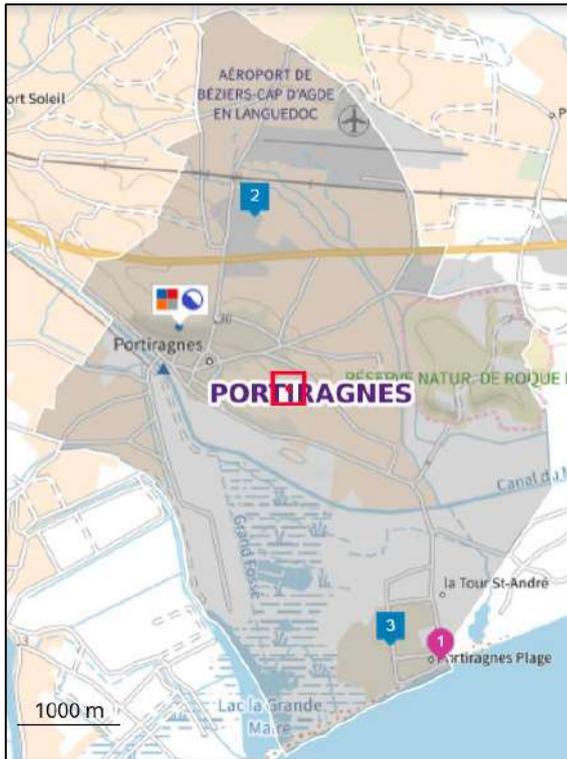
La ville de Portiragnes est couverte en 5G par les réseaux Bouygues Telecom, Free, Orange et SFR.

☛ **La qualité de réception du téléphone mobile haut débit est bonne sur les zones urbanisées de la commune.**

3. Les antennes relais

Les antennes relais sont localisées sur 6 sites :

- un site sur Portiragnes Village : château d'eau (antennes pour téléphonie et faisceau hertzien)
- trois sites sur Portiragnes Plage
 - Avenue du Grand Salan (antennes pour téléphonie)
 - Avenue de la Tramontane (antennes pour téléphonie et faisceau hertzien)
 - Avenue du Front de Mer, Hôtel Mirador (antennes pour téléphonie)
- un site au niveau de l'aéroport (les Guinots) : SNCF réseau
- un site chemin des Tristourets (antennes pour téléphonie)



Extraits du site « Cartoradio.fr »

Le plan local d'urbanisme (PLU) peut imposer des règles relatives à l'implantation des antennes relais afin de garantir la préservation des sites et des paysages urbains. Ces prescriptions doivent être justifiées dans le rapport de présentation

En revanche, le PLU ne peut imposer aux différents opérateurs de regrouper leurs installations sur un même site sans que soit portée une atteinte excessive à la liberté d'entreprendre.

En l'absence de PLU, les antennes relais peuvent être implantées en dehors des espaces urbanisés de la commune en application de l'article L.111-4 du Code de l'urbanisme qui autorise les constructions ou installations nécessaires aux équipements collectifs.

« Les communications électroniques et numériques » – Enjeux

- ➔ Accompagner le développement des communications électroniques et numériques sur le territoire communal

VI.5 Les réseaux humides et secs⁹

1. Alimentation en eau potable

En ce qui concerne la ressource en eau potable, les enjeux qu'il faut prendre en compte sont :

- ✓ la forte consommation en été ;
- ✓ la disponibilité de la ressource en eau pour répondre aux besoins de la population suite à la réalisation de la ZAC Sainte-Anne.

Une convention de vente en gros a été signée par la CABM et la CAHM. La CAHM s'engage à fournir un volume de 150 000m³/an et 1 100m³/j en période de pointe.

Le bilan besoins / ressources montre que la commune de Portiragnes aura besoin de solliciter des besoins complémentaires via l'interconnexion entre la CABM et la commune de Portiragnes.

Les différents gestionnaires se sont engagés à réaliser les travaux nécessaires pour permettre l'interconnexion entre la CABM et la commune de Portiragnes.

2. Le réseau d'assainissement

Le système de collecte des eaux usées de la commune de Portiragnes est entièrement séparatif.

Le système de traitement est de type lagunage naturel.

Les rejets de la station d'épuration s'effectuent dans la roselière du Grand Salan.

La station d'épuration de Portiragnes est de type lagunage aéré (fonctionnant actuellement en lagunage naturel), dimensionnée pour 30000 EH et d'une capacité hydraulique nominale maximale de 4 332 m³/j. Elle a été mise en service en 1978 et étendue en 2010. Son milieu récepteur est la Roselière du Grand Salan.

La STEP ne présente pas de problème de fonctionnement et est actuellement suffisamment dimensionnée pour traiter les eaux usées.

3. Le réseau d'eaux pluviales

La zone urbaine de Portiragnes village dispose de 3 exutoires majeurs :

- ✓ le canal du midi au Sud-Ouest,
- ✓ un cours d'eau intermittent traversant les lotissements au Sud Est du village,
- ✓ les fossés de la D612 au Nord.

Le réseau sur la zone urbaine est très dense et presque exclusivement enterré.

Il existe sur le village de nombreuses unités de rétention de compensation à l'imperméabilisation (14 unités au total).

Les réseaux de Portiragnes plage sont presque exclusivement enterrés et convergent vers l'Ouest au niveau de la station de pompage envoyant les eaux vers l'étang de la riviérette.

Il n'y a pas d'unité de rétention sur l'emprise de Portiragnes Plage.

⁹ Cette partie est développée dans les annexes du PLU : pièce V.B Annexes sanitaires

Quelques dysfonctionnements hydrauliques ont été relevés, surtout des débordements de réseaux et des accumulations sur voirie.

VI.6 La collecte et le traitement des déchets

La commune de Portiragnes adhère au SICTOM (Syndicat Intercommunal de Collecte et de Traitement des Ordures Ménagères) Pézenas-Agde depuis 2003.

Le SICTOM fait évoluer ses modalités de gestion pour se conformer à la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (AGEC).

Concernant le tri des biodéchets, la commune de Portiragnes est bien pourvue avec 34 bornes de biodéchets sur le village et 5 bornes sur Portiragnes Plage.

Avec un réseau de 18 déchèteries, soit une déchèterie pour 7 000 habitants alors qu'au niveau national le ratio est d'une déchèterie pour 14 000 habitants, le SICTOM propose un service de proximité au maillage dense, tant pour les particuliers que les professionnels.

Portiragnes dispose d'une déchèterie sur son territoire.



COGEAM

Urbanisme / Paysage
Environnement

940 Avenue Eole - Tecnosud II
66 100 PERPIGNAN

contact@cogeam.fr
04.68.80.54.11
cogeam.fr



CRB ENVIRONNEMENT

Environnement

5 Allée des Villas Amiel
66 000 Perpignan

contact@crbe.fr
04.68.82.62.60
crbe.fr