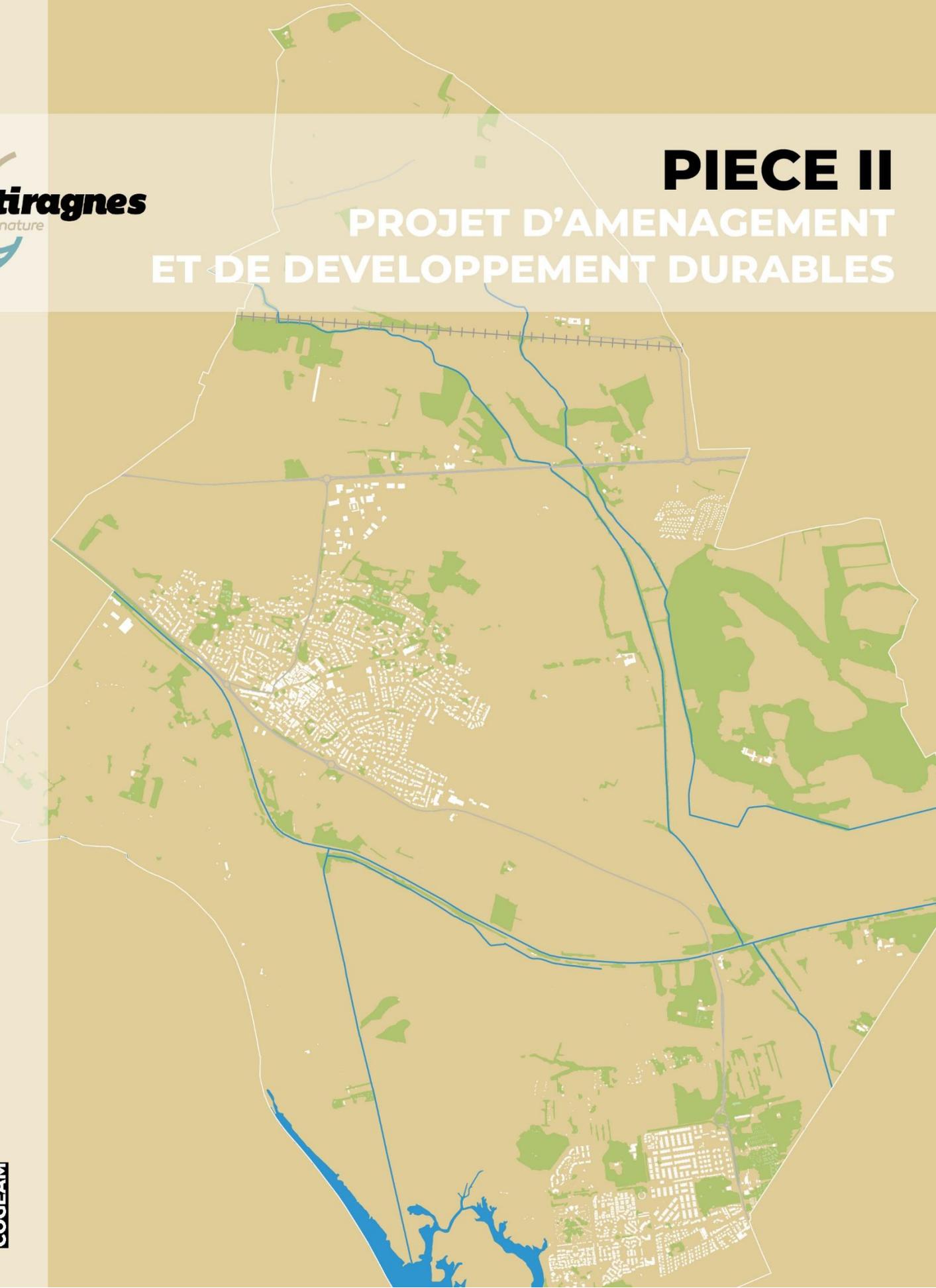


PLAN LOCAL D'URBANISME PORTIRAGNES



PIECE II

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES



REVISION
VERSION POUR DEBAT



I. PREAMBULE	3
II. ORIENTATION GENERALE CADRE //.....	5
Donner un « CAP » pour développer une capacité d'accueil au sein d'un contexte territorial contraint	5
III. ORIENTATION GENERALE 1 //.....	7
Affirmer l'urbanité de la commune : Un projet de commune habitée	
IV. ORIENTATION GENERALE 2 //.....	10
Valoriser la fonctionnalité de la commune : Un projet de commune pratiquée	
V. ORIENTATION GENERALE 3 //.....	14
Mettre en réseau les entités de la commune : Un projet de commune mobile	
VI. ORIENTATION GENERALE 4 //.....	18
Préserver le patrimoine agri-naturel et paysager de la commune : Un projet de commune durable	

I. PREAMBULE

Extrait du rapport de présentation

Le présent document marque la volonté des élus d'agir collectivement sur l'aménagement de Portiragnes face à des tendances et évolutions qui pourraient, si rien n'était fait, mettre à mal les atouts du secteur et aggraver les déséquilibres du territoire.

Le Projet d'Aménagement et de Développements Durables s'affirme par conséquent comme :

- Un projet politique visant à organiser, dans un rapport de compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Biterrois identifiant la commune en tant que village, les rapports entre une population et le territoire sur lequel elle vit dans une dimension durable ;
- Un projet prospectif visant à organiser dans le moyen terme (d'ici 2040) ces rapports territoriaux. Ce sont les élus et la population qu'ils représentent qui sont les « maîtres du jeu » dans la mesure où ils définissent un scénario de développement territorial choisi et non subi ;
- Un projet déclinable à plusieurs échelles, selon les thématiques règlementaires abordées (article L.151-5 du Code de l'Urbanisme) et les politiques qui les sous-tendent. En effet, le PADD définit les orientations générales :

- Des politiques d'aménagement,
- D'équipement,
- D'urbanisme,
- De paysage,
- De protection des espaces naturels, agricoles et forestiers,
- De préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.

Il définit par ailleurs les orientations générales concernant :

- L'habitat,
- Les transports et les déplacements,
- Les réseaux d'énergie,
- Le développement des énergies renouvelables,
- Le développement des communications numériques,
- L'équipement commercial,
- Le développement économique et les loisirs.

Il fixe enfin les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Au-delà, compte tenu des spécificités géographiques du territoire, s'organisant autour de deux milieux caractéristiques, la plaine agricole et la frange sédimentaire lagunaire et maritime, la commune est concernée par la loi Littoral.

Ainsi, le développement communal sera identifié sur la base de principes cadres organisant la capacité d'accueil du territoire, notamment dans le respect des exigences de :

- Continuité de l'urbanisation ;
- Valorisation des espaces proches du rivage ;
- Maintien des coupures d'urbanisation ;
- Préservation des espaces remarquables et caractéristiques.

Eléments de contexte

A équidistance des communes de Béziers et d'Agde (12km), la commune de Portiragnes joue un rôle essentiel dans l'organisation des dynamiques territoriales de l'aire agglomérée Biterroise. Son positionnement géographique, la taille et le fonctionnement de sa centralité urbaine (village rétro-littoral), son contexte littoral et le potentiel de sa station balnéaire ainsi que sa « proximité » d'infrastructures majeures (aéroport Béziers / Cap d'Agde, RD612, échangeur autoroutier, gare de Vias, Canal du Midi) lui confèrent une attractivité certaine, potentiellement menacée par le risque inondation / submersion marine.

Relation SCoT

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. Le projet d'aménagement et d'urbanisme de la commune et ses perspectives de développement sont notamment cadrés par ce document.



II. ORIENTATION GENERALE CADRE //

Donner un « **CAP** » pour développer une capacité d'accueil au sein d'un contexte territorial contraint

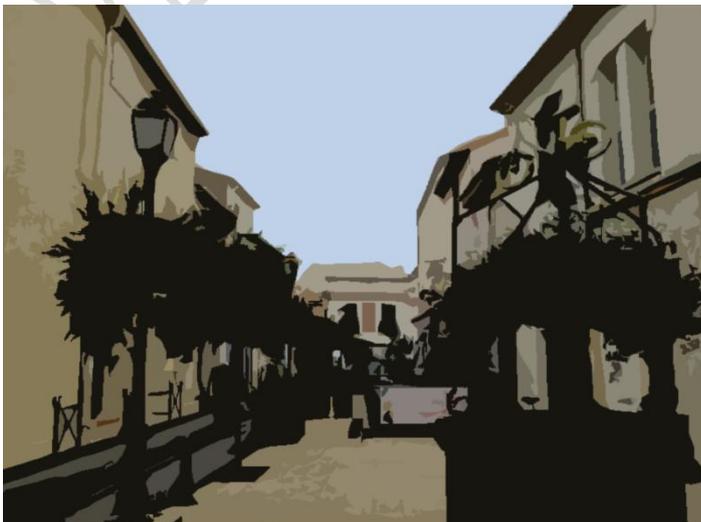
Le PADD de Portiragnes affirme un cap global identifiant la nécessité de redynamiser la commune suite à une phase de stagnation démographique et constructive de près de 15 ans. Cette ambition se structure autour d'un **objectif d'accueil d'environ 530 nouveaux habitants à horizon 2040** (0,8% de taux de croissance annuel).

La stratégie d'aménagement de la commune anticipe dès lors un fonctionnement territorial adapté aux conséquences de cette perspective de croissance démographique.

Le présent PADD pose ainsi pour principe d'encadrer cette perspective d'accueil autour d'un projet fondé sur :

- L'aptitude à recevoir et faire vivre des publics (résidents permanents, occasionnels et touristes) sans porter atteinte au principe d'équilibre de la loi Littoral et en tenant compte des risques ;
- La réceptivité de l'ensemble des milieux et les évolutions nécessaires des services et équipements influés par toute nouvelle activité humaine de quelque nature que ce soit (sol, eau, écosystèmes, paysage, énergies, déchets...).

Sur cette base, le PLU de Portiragnes décline quatre ambitions pour organiser de manière optimale la préfiguration d'un projet de commune :



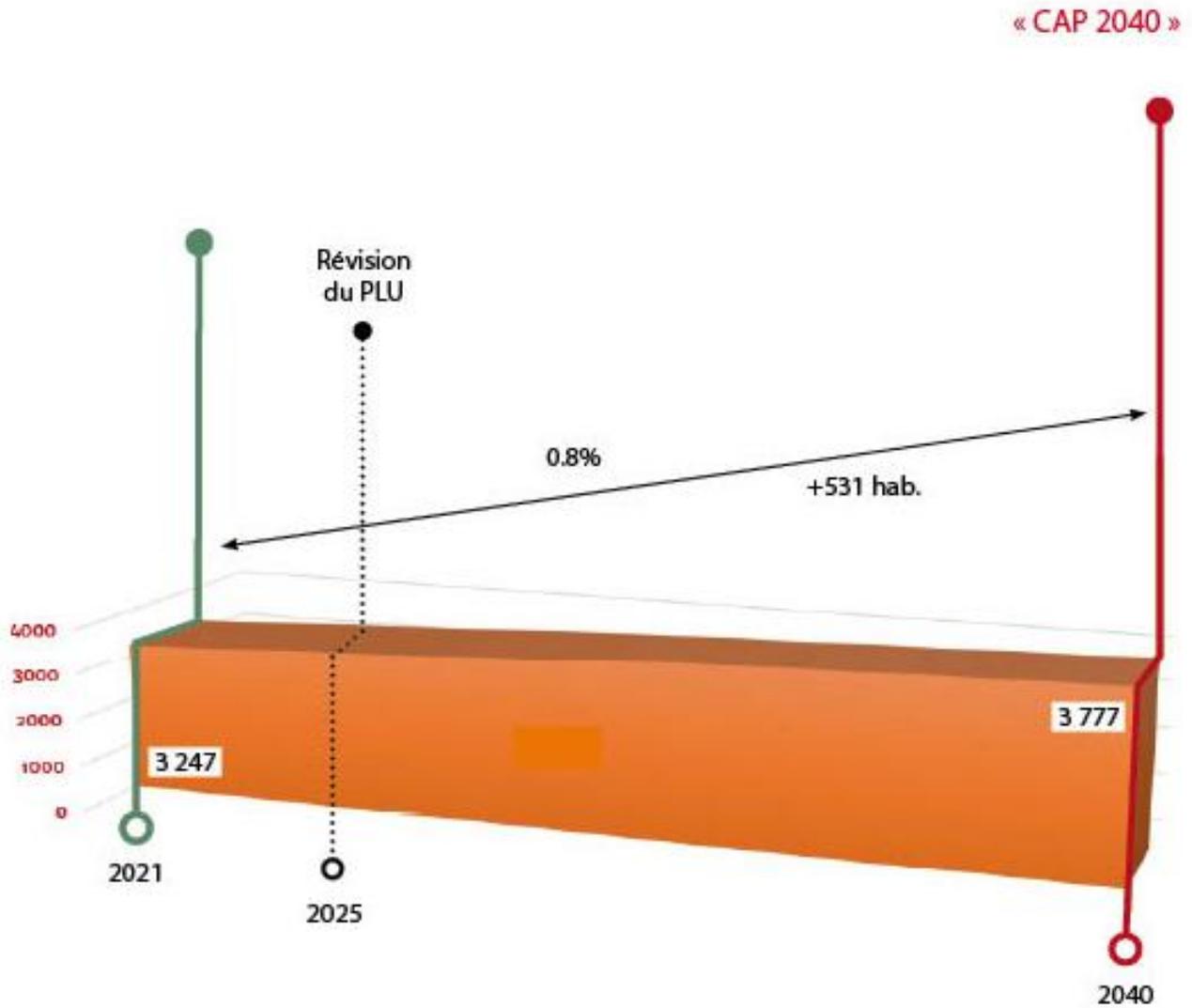
 **Habitée**

 **Pratiquée**

 **Mobile**

 **Durable**

Schématisation des perspectives de croissance démographique de la commune de Portiragnes entre 2021 et 2040



III. ORIENTATION GENERALE 1 //

Affirmer l'urbanité de la commune : Un projet de commune habitée

L'ensemble des orientations suivantes se structurent autour de l'affirmation de 4 zones urbanisées littorales, à savoir :

- Le village de Portiragnes ;
- La station balnéaire de Portiragnes Plage ;
- La zone d'activités du Puech ;
- La zone aéroportuaire.

Ces entités, identifiées au sens de la loi Littoral en tant qu'agglomérations, peuvent dès lors faire l'objet de requalification, de densification et d'extension au sens de l'article L121-8 du Code de l'urbanisme.

Poursuivre les tendances d'accueil constatées sans tenter d'y apporter une réorientation serait nier le potentiel de développement de la commune et même se résoudre à un déclin par :

- Un vieillissement débouchant à long terme sur un isolement de la commune au sein d'un espace fonctionnel ;
- Un phénomène d'enrayage à court terme de la dynamique économique et de l'emploi associé.

Dans la volonté de combiner à la fois dynamique urbaine et économie de station, la question de la structure de la population à accueillir est donc fondamentale. Cela passera notamment par :

- Un rééquilibrage de la structure par âge ;
- Le développement d'un parc de logements répondant à des structures de ménages et de pouvoirs d'achat diversifiés.

Portiragnes village et Portiragnes plage (dans une moindre mesure) sont identifiés comme lieux d'accueil privilégiés pour générer ces nouvelles dynamiques à horizon 2040. Pour ce faire, la commune se positionne sur une croissance identique à celle du SCoT du Biterrois, soit 0.8% de croissance annuelle moyenne, nécessitant la production de 445 logements.

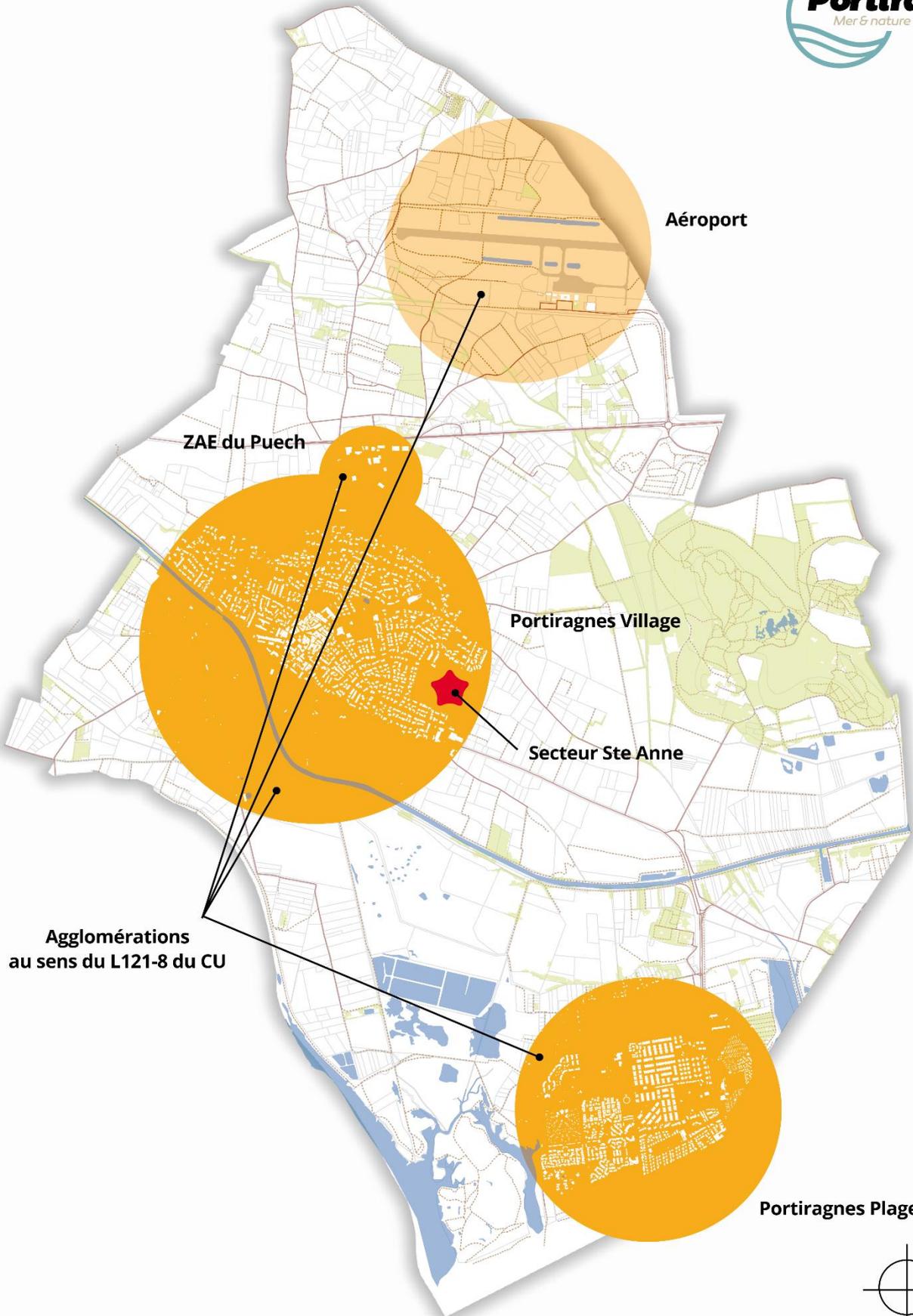
Cet objectif met en exergue une enveloppe de consommation d'espace d'environ 20ha (environ 1.33ha/an). La consommation d'espace projetée correspond à une modération de l'ordre de 17% par rapport aux dix années passées (2014 / 2024).¹

Cet objectif s'affirme notamment à travers :

1. Une optimisation du potentiel de la zone urbaine existante et une valorisation de l'actuel parc de logements. Une cinquantaine de logements sont dès lors projetés au sein des enveloppes urbaines existantes par densification et mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales.
2. Une diversification typologique du bâti permettant :
 - Le développement d'une offre locative favorisant notamment la possibilité d'un parcours résidentiel évolutif ;
 - L'adaptation de la taille des logements à la demande avec notamment un objectif de réduction de la part des grands logements dans le parc résidentiel ;
 - La diversification des typologies d'habitats à travers un élargissement de l'éventail de logements visant à développer des formes intermédiaires d'habitat.



¹ La consommation d'espace projetée à l'échelle de Portiragnes intègre également les objectifs de modération posés par la Loi Climat et Résilience et traduits dans le SCoT du Biterrois approuvé en juillet 2023 (Cf Rapport de présentation Pièce I.D « Justification des choix »).



Agglomérations
au sens du L121-8 du CU

Portiragnes Plage



IV. ORIENTATION GENERALE 2 //

Valoriser la fonctionnalité de la commune : Un projet de commune pratiquée

L'atteinte des perspectives de développement projetées passe nécessairement par :

- Une dynamique économique adaptée aux caractéristiques de la commune et de son bassin de vie ;
- Une offre en services et équipements de proximité adaptée à la population.

Pour ce faire il convient, notamment en optimisant le niveau de services numériques, de :

1. **Promouvoir le développement d'une économie productive² hors dynamique aéroportuaire, basée sur un réseau de TPE**, notamment en concentrant les capacités d'accueil économiques nouvelles sur la zone d'activités du Puech, sans générer de linéaire urbain le long de la RD612.
2. **Accompagner l'adaptation de l'économie résidentielle de services³ aux habitants et usagers du territoire**, notamment en :
 - Dynamisant les centralités commerciales (Portiragnes Village et Portiragnes Plage) via la définition d'axes prioritaires et l'amélioration de leur accessibilité. Les avenues Jean Moulin, de la Tramontane et les boulevards des Dunes et de la Tour du Guet sont ciblés pour cette revitalisation.
 - Prenant en compte le développement des commerces mobiles et des services de livraison dans l'aménagement urbain.
 - Encadrant la création d'un équipement commercial de petite taille pour compléter l'offre locale et limiter l'évasion vers d'autres communes. La mutation du secteur économique en entrée de ville Sud-Est est privilégiée pour améliorer l'attractivité du quartier Sainte-Anne.
 - Soutenant et renforçant l'offre de services à la personne, notamment par la transformation de bâtiments existants en structures dédiées aux personnes âgées, dans la centralité.

² Industrie, entrepôt, bureau, artisanat et accessoirement commerces et activités de services quand cela est lié à l'attractivité de la zone.

³ Commerces et activités de services et équipements d'intérêt collectif et services publics.

3. Identifier un niveau d'équipements nécessaire au fonctionnement communal à venir, à travers quatre actions spécifiques :

- Maintenir une offre médico-sociale adaptée tout en favorisant l'installation de jeunes ménages avec enfants ;
- Anticiper l'augmentation des besoins en structures de la petite enfance et en écoles primaires pour équilibrer la pyramide des âges ;
- Renforcer la centralité du secteur de la « nouvelle Mairie » par la rénovation des équipements existants, la réhabilitation de bâtiments voisins et l'extension (ou création) du cimetière. Il sera recherché une complémentarité de ce secteur avec le futur quartier Sainte-Anne ;
- Diversifier les pratiques balnéaires via l'implantation d'équipements ludiques en front de mer.



4. Diversifier l'offre touristique pour soutenir le développement de son attractivité intégrée à la destination « Cap d'Agde Méditerranée », notamment en :

- Valorisant le patrimoine naturel, paysager et culturel, tout en régulant la fréquentation des sites sensibles, en cohérence avec la loi Littoral. La modernisation des équipements à Portiragnes Plage s'inscrit dans cette logique.
- Renforçant l'attrait du Canal du Midi en l'intégrant dans un itinéraire touristique reliant le littoral à l'arrière-pays, avec un aménagement spécifique autour de l'écluse et du Pont Canal. Une halte nautique à Port Cassafières est envisagée.
- Modernisant et diversifiant les hébergements touristiques (résidences, hôtellerie, campings,...) tout en assurant la protection contre les risques d'inondation et de submersion, notamment via le projet de digue porté par la CAHM.

5. Dynamiser l'activité agricole et ses résultantes à travers une préservation sélective des terres agricoles et une valorisation de son potentiel productif, notamment en :
- Préservant les terres agricoles stratégiques et encourageant leur mise en valeur.
 - Favorisant la diversification des exploitations, notamment sur les domaines de Roque Haute et Basse.



6. Favoriser le développement des installations de production d'énergie renouvelable en ciblant, pour le développement des installations photovoltaïques, les espaces artificialisés et/ou fortement anthropisés (sites économiques en activité, parkings, toitures, terrains dégradés,...).

Requalification des espaces partiellement artificialisés

Mutation / valorisation de bâtiments agricoles

Modernisation / diversification des structures touristiques

Nouvelle centralité

Diversification des activités agricoles / éco-tourisme

Valorisation site Ecluse

Affirmation d'un itinéraire touristique global (Canal du Midi)

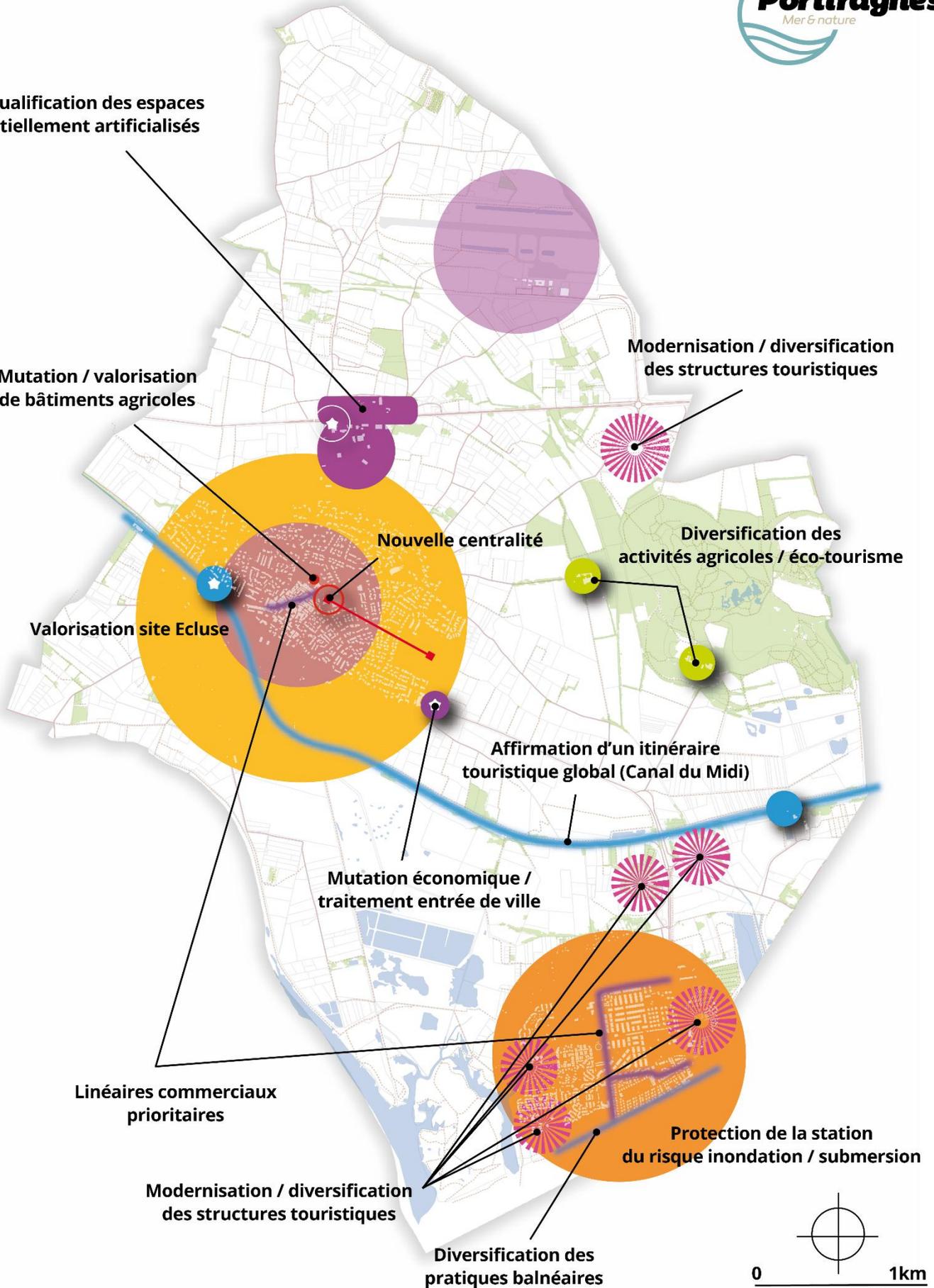
Mutation économique / traitement entrée de ville

Linéaires commerciaux prioritaires

Protection de la station du risque inondation / submersion

Modernisation / diversification des structures touristiques

Diversification des pratiques balnéaires



V. ORIENTATION GENERALE 3 //

Mettre en réseau les entités de la commune : Un projet de commune mobile

L'ensemble des objectifs précités doivent prendre place au sein d'un territoire maillé et lisible.

Pour ce faire, l'organisation générale de la commune doit prendre appui sur une « ossature » guidant les pratiques via une logique d'axes optimisant l'usage des modes actifs. L'objectif est de faciliter les déplacements à dominantes urbaines, ludiques et touristiques, notamment pour créer une commune des courtes distances.

Les sites et pratiques associées permettent de révéler trois types d'axes fonctionnels maillant le territoire :

- Les **axes de rabattement** se structurant autour des RD37 et RD612 ;
- Les **axes de pratiques quotidiennes**, colonnes vertébrales des systèmes agglomérés (RD37E15, Avenue Jean Moulin et Boulevard Frédéric Mistral pour Portiragnes Village et Avenues de la Tour de l'Orb et de la Tramontane pour Portiragnes Plage) ;
- Les **axes ludiques et pacifiés** assurant les connexions douces entre la Mer, le Canal et les espaces agri-naturels.

1. Les axes de rabattement

En prenant appui sur ces axes (RD37 et RD612), la commune reconnaît son intégration au sein d'un territoire élargi, notamment pour intégrer son fonctionnement au cœur des flux intercommunautaires.

Afin d'affirmer sa place au sein de ce système, il convient d'optimiser le traitement des connexions à ces axes rendant ainsi lisible l'ouverture de la commune aux principales infrastructures de mobilités (aéroport, nœuds autoroutiers, canal...). Cela implique un aménagement des lieux privilégiés d'interconnexions des différents modes de transports afin de :

- Permettre d'optimiser les interconnexions avec les autres modes de transport, suivant des systèmes efficaces de desserte adaptée à la demande des usagers ;
- Identifier des lieux de rabattement des flux motorisés ;
- Garantir une offre multimodale optimisée et efficace par :
 - Des accès aisés ;
 - Des parkings et aires de services suffisamment dimensionnés et évolutifs adaptés aux modes actifs.

Sont prioritairement ciblés :

- **Le secteur de l'écluse du Canal du Midi dans sa relation avec la RD37.** La halte nautique projetée, ainsi que la mise en valeur de l'écluse et du Pont Canal doivent donner corps à cette orientation ;
- **L'entrée Nord de Ville au niveau de la ZAE du Puech ;**
- **Le giratoire d'accès à l'Aéroport.**

2. Les axes de pratiques quotidiennes

L'affirmation de ces axes (RD37E15, Avenue Jean Moulin, Boulevard Frédéric Mistral, Avenues de la Tour de l'Orb et de la Tramontane) doit permettre à la commune de structurer son développement autour d'une optique de réduction des distances/temps de déplacement quotidien interne.

Cet idéal de proximité passe par l'affirmation de centralités fonctionnelles. Il convient par conséquent de :

- Favoriser un espace public partagé greffé à ces axes. Un traitement spécifique notamment de l'Avenue Jean Moulin sur Portiragnes Village et de l'Avenue de la Tramontane, les Boulevards des Dunes et de la Tour du Guet sur Portiragnes Plages doit être dès lors projeté.
- Limiter les ruptures urbaines imposant les détours, et optimiser les éléments de porosité. L'évolution des Rues Corneille et Pablo Picasso est essentielle dans l'optique d'une greffe du futur quartier Sainte Anne ;
- Fluidifier les usages en les intégrant aux besoins du quotidien :
 - Mettre en œuvre une politique de partage de la voirie en faveur des modes actifs, sécurisée et lisible (valorisation des itinéraires) ;
 - Optimiser les démarches de réinvestissement des principaux espaces publics, intégrant l'évolution des usages et des pratiques.

3. Les axes ludiques et pacifiés

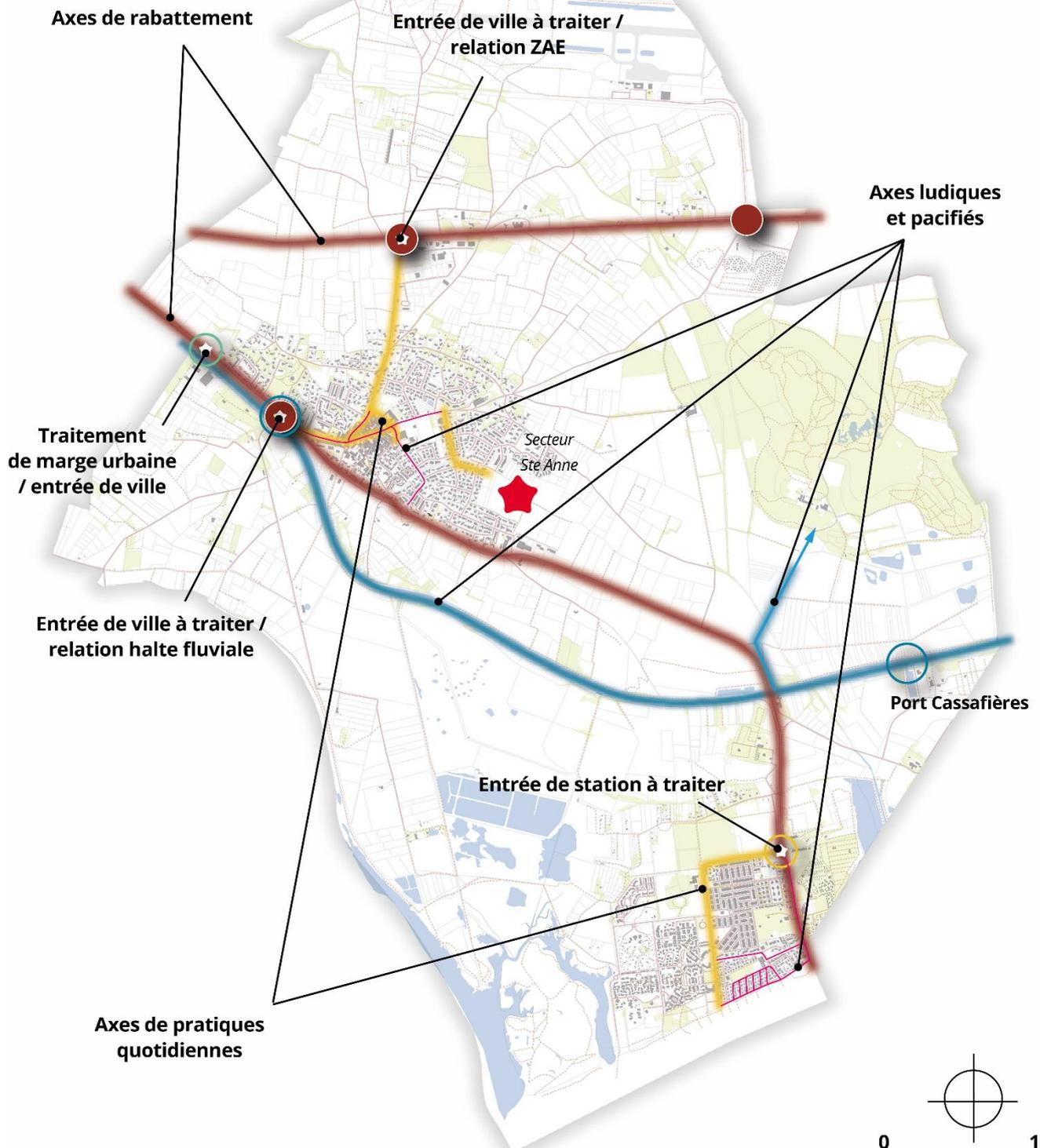
Ces derniers doivent se structurer autour d'un itinéraire permettant la découverte de l'ensemble du patrimoine géographique, naturel, économique et architectural de la commune.

Cette déclinaison éco-paysagère à travers les mobilités actives permettra de compléter la stratégie de mise en mouvement du territoire en valorisant tout autant le développement de l'économie touristique que résidentielle.

Dans cette optique, il s'avère stratégique de conforter l'itinéraire doux longeant le Canal du Midi afin de connecter le village à la station. Cette ambition, se greffant au réseau de piste cyclable communautaire et à l'itinéraire et d'échelle européenne (EuroVélo 8), doit être connectée à :

- La mobilité fluviale prenant appui sur Port Cassafières et la halte nautique projetée au niveau de l'écluse ;
- La découverte de l'espace agri-naturel communal, et notamment à la réserve de Roque Haute ;
- Un réseau de modes doux urbains confortant les voies cyclables actuelles et projetant une extension du réseau notamment sur les axes suivants :
 - Sur Portiragnes Village : Avenue Jean Moulin, Rue des Remparts, Avenue de l'Egalité, Boulevard Frédéric Mistral, Rue François Mitterrand et Rue Louis Buffon. Une attention particulière sera portée au franchissement de la RD37 au niveau de l'écluse.
 - Sur Portiragnes Plage : Avenue des Muriers, Boulevard du Front de Mer, Rue du Dauphin (et toutes les rues connectant les deux axes), Boulevard des Dunes et de la Tour du Guet.





VI. ORIENTATION GENERALE 4 //

Préserver le patrimoine agri-naturel et paysager de la commune : Un projet de commune durable

De manière complémentaire aux objectifs précédents, il convient d'identifier une trame verte et bleue (TVB) affirmant l'ambition de la commune en termes d'organisation future, tant dans la prise en compte du changement climatique et de ses conséquences sur les dynamiques en place, que dans sa volonté de préserver son attractivité via la valorisation des richesses et des paysages que les milieux ont à nous offrir.

Cette armature précise la fonctionnalité de chaque type d'espaces agri-naturels du territoire et leur rôle dans l'organisation communale. Elle servira l'encadrement des modalités d'application de la loi Littoral et notamment la détermination, complémentairement au SCoT, des espaces remarquables du littoral (ERL), des milieux intégrés aux espaces proches du rivage (EPR) et des coupures d'urbanisation, via :

- L'affirmation de l'ensemble des sous-trames agri-naturelles structurant les pôles majeurs de biodiversité et les pôles d'intérêt écologique ;
- L'identification des principaux corridors écologiques.

S'en suit la nécessaire affirmation :

1. Du système littoral et de ses milieux humides, riches en biodiversité mais fragiles

Ces espaces, uniquement fragmentés par l'urbanisation de Portiragnes Plages, la RD37 et le Canal du Midi, présentent de nombreux enjeux de préservation essentiels au service :

- De l'environnement et du réchauffement climatique ;
- De la ressource en eau ;
- De l'encadrement de l'urbanisation diffuse et anarchique notamment sur les secteurs des Gaillardels et de la Cosse ;
- De la dynamique touristique ;
- De l'agriculture.

Principaux supports des espaces remarquables du littoral, ces milieux intègrent les secteurs suivants :

- La plage de la redoute et son lido ;
- La Grande Maire composée de l'ensemble de son système humide et lagunaire ;
- Le Plateau de Roquehaute bien que ne représentant pas un espace strictement affilié au littoral mais possédant de nombreuses zones humides (mares temporaires) à haute valeur patrimoniale qu'il conviendra de préserver ;
- Les marais des Palus et des Tamarissières et l'ancien grau du Libron.



2. Des milieux aquatiques et boisés comme réservoirs de biodiversité et corridors écologiques

Au-delà des espaces évoqués précédemment représentant les principaux supports des réservoirs de biodiversité (zones humides et milieux boisés de Roquehaute notamment), il convient de révéler l'importance du réseau hydrographique en tant qu'élément constitutif de corridors écologiques d'échelle supra communale.

Ainsi :

- Le Canal du Midi et le chevelu hydrographique du secteur de l'Estagnol imposent un objectif de maintien / restauration des continuités hydrauliques associées. De plus, une attention particulière devra être portée à l'anthropisation du Canal.
- La Maïre des Palus et le ruisseau de l'Ardailou, ainsi que les ripisylves associées, révèlent un corridor Nord / Sud nécessitant ensuite des objectifs précités, une restauration des continuités boisées et un maintien des espaces ouverts périphériques.

De manière complémentaire, il convient de valoriser les trames boisées urbaines permettant notamment de :

- Relier le Nord de la Grande Maïre et la ripisylve de l'Ardailou par le village de Portiragnes ;
- Relier le secteur de Roquehaute et la Grande Maïre par station balnéaire.

Ces espaces spécifiques, pouvant faire l'objet de classements adaptés, présentent des intérêts sociaux, paysagers et climatiques de premier ordre.

3. Des milieux ouverts, essentiellement agricoles et du secteur spécifique aéroportuaire

Omniprésents sur la commune, ces milieux sont essentiels à la fonctionnalité de certains écosystèmes. Le soutien à la dynamique agricole pour maintenir l'ouverture de ces milieux (pâtures, cultures de céréales, prairies), ainsi que leur alternance avec des milieux boisés (haies, bocages), s'avèrent dès lors nécessaires.

Pour ce faire, il convient notamment de :

- Préserver des espaces agricoles fonctionnels et pérennes pour les exploitations agricoles, afin de :
 - Garantir des conditions d'exploitation satisfaisantes par des choix d'aménagement limitant le fractionnement et l'enclavement du parcellaire des exploitations agricoles ;
 - Limiter le mitage de l'espace rural et la spéculation foncière en encadrant les possibilités d'implantations.

- Accompagner l'économie agricole dans son développement, sa diversification et sa mutation environnementale, en :
 - Préservant le caractère des bâtiments agricoles patrimoniaux, en encadrant le changement de destination du bâti en secteur agricole ;
 - Favorisant une agriculture de proximité (moins polluante), notamment en préservant les éléments paysagers ponctuels ou linéaires en fonction des rôles qu'ils peuvent jouer pour la qualité et l'écoulement des eaux, le transfert de polluants/sédiments aux zones humides littorales, la richesse biologique ou le paysage,...

Une attention particulière devra aussi être portée à l'entretien des milieux autour de l'aéroport, notamment pour des raisons de protection et de gestion des risques non négligeables.

LÉGENDE

RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ

/// Zonages règlementaires

□ Grandes entités

ENJEUX

■ Mosaïque d'habitats à maintenir

■ Milieux ouverts humides à maintenir

■ Milieux littoraux remarquables à préserver

CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

— Cours d'eau, fossés, canaux

■ Corridor écologique identifié

ENJEUX

↔ Établir un corridor boisé fonctionnel le long des ripisylves
 Maintenir ou restaurer la continuité hydraulique des cours d'eau
 Maintenir des espaces ouverts dans le corridor

↔ Renforcer la trame boisée urbaine

OBSTACLES AUX CONTINUITÉS

Zones urbanisées (en blanc)

■ Voies routières principales et Canal du Midi

ENJEUX

↔ Préserver l'accès aux ouvrages de franchissement de la voie ferrée

↔ Limiter l'effet barrière des ouvrages routiers

↔ Améliorer le franchissement du Canal du Midi

Milieus ouverts et secteur
aéroportuaire

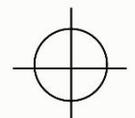
Plateau de Roque Haute

Les Palus

La Grande Maire
et le littoral

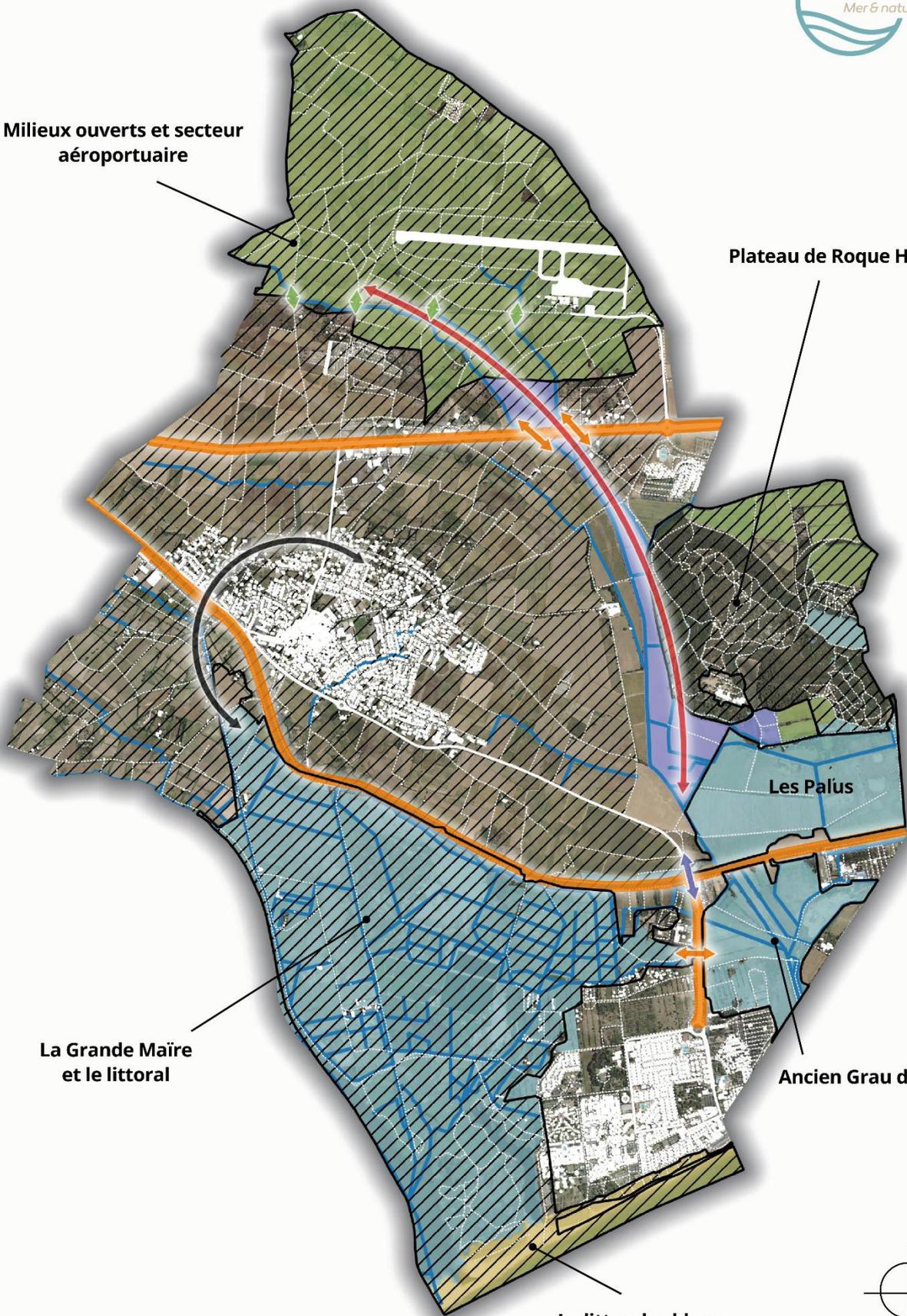
Ancien Grau du Libron

Le littoral sableux



0 1km

CAO CRBE 2020





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