V.4. LE TOURISME

V.4.1. LE SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME ET DES LOISIRS 2012-2017

L'Hérault est le 4ème département touristique français en fréquentation après le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône. Il se classe :

— 1er rang national pour le nombre de nuitées réalisées dans l'hôtellerie de plein air.

— 2ème rang des départements littoraux pour le montant des investissements publics et privés dans les hébergements touristiques.

— 3ème département thermal français.

☐ PRIORITÉ 1 : VERS UNE POLITIQUE DE SITES MAJEURS

■ Accompagner les territoires volontaires

— Accompagner l'émergence et le développement de «Grands Sites de France» : continuer à soutenir les sites intégrés dans la démarche nationale, accompagner les nouvelles candidatures au label national.

— Favoriser et accompagner l'émergence d'autres sites remarquables classés : appuyer la définition de programmes locaux en lien avec la politique départementale.

■ Proposer une démarche de progrès

— Favoriser la contractualisation avec les territoires : recherche d'excellence, prenant en compte les potentiels locaux.

— Adhérer à l'association nationale Réseau des Grands Sites de France pour mutualiser les expériences, animer le réseau, lier les politiques sectorielles au niveau local et national.

— Préserver et valoriser les paysages identitaires : intégration paysagère des équipements touristiques (appui CAUE), élaboration de chartes de qualité paysagère et d'outils d'interprétation, limiter la pollution visuelle en systématisant la signalisation touristique (SIL).

■ Partager la stratégie

— Constituer un réseau départemental des gestionnaires de sites : créer un comité technique interne au Conseil Départemental, organiser la concertation, favoriser les échanges d'expériences, animer des séminaires thématiques, des ateliers techniques, des visites de terrain avec les membres du réseau.

— Rendre l'offre plus lisible : proposer une communication harmonisée entre les sites, réorienter les outils marketing (portail, sites tablettes et smartphones « Hérault, le Languedoc »),

— Impulser une mise en réseau avec les autres labels : Unesco, villes et pays d'art et d'histoire, plus beaux villages de France, patrimoine du XXème siècle...

■ Améliorer l'offre touristique spécifique autour de ces sites

— Réorganiser les aides départementales en proximité de ces sites (hébergement, lieux d'accueil, interprétation...)

— Développer l'offre croisée : soutenir les offres complètes croisant les activités de loisirs de pleine nature, oenotouristiques, culturelles ou patrimoniales, développer les flux avec les stations littorales et les villes.

— Former les professionnels de l'accueil.

— Évaluer les retombées sur l'offre, la demande et les investissements : observatoire (offre, fréquentation), tableau de bord des aides.

☐ PRIORITÉ 2 : LOISIRS NATURE ET NAUTISME

■ Organiser les Espaces, Sites et Itinéraires de sports de nature

— Faire converger les priorités Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires (PDESI) et tourisme; renforcer le rôle prescripteur du PDESI, rééquilibrer son développement sur les zones à grosse densité touristique (littoral, villes), favoriser les activités correspondant à une forte demande (voile et nautisme, randonnée, VTT, canoë, équitation, etc.).

— Développer les territoires à fort potentiel : accompagner l'émergence de 8 à 10 « pôles nature » territoriaux, développer l'économie touristique autour des grands itinéraires (pédestres, VTT, équestres), spécialiser 1 ou 2 pôles territoriaux autour d'une vocation d'accueil social en lien avec la démarche « territoires touristiques adaptés » (handicap).

- Allonger les périodes d'activité des structures de pleine nature

— Professionnaliser les acteurs et leurs outils de travail: renforcer le déploiement des labels Qualité Hérault/ Qualité Sud de France / Qualité Tourisme, pour les activités de pleine nature, soutenir les réseaux professionnels et favoriser l'émergence de collectifs locaux.

— Favoriser l'innovation et l'adaptation aux évolutions de la demande : développer la veille prospective sur les tendances nationales et internationales du marché des loisirs nature, maintenir les aides au développement des structures professionnelles.

- Communiquer l'Hérault comme une destination de «Loisirs Nature »

— Installer l'Hérault dans le catalogue des tours opérateurs historiques : accompagner la production d'offres commercialisables (présence sur les marchés, formation des professionnels, aides aux produits innovants).

— Renforcer la lisibilité de l'offre de loisirs nature : mettre en avant de l'offre « durable » : lancement d'une marque thématique en lien avec le PDESI (sites et itinéraires, évènements structurants, prestations qualifiées...), innover dans les outils de promotion de l'offre : élargissement de la gamme de topos-guides, déclinaison d'outils web/mobile, actions marketing ciblées.

- Engager les acteurs pour une gestion coordonnée des usages du littoral

— Organiser les partenaires : mettre en réseau les ports, les entreprises, les associations.

— Développer les complémentarités entre les activités nautiques et les autres acteurs du littoral : déployer le PDESI sur l'espace littoral, diffuser des guides de bonnes pratiques, accompagner les actions mutualisées entre pratiquants et gestionnaires de l'environnement.

- Faciliter l'accès aux activités nautiques

— Vers des ports propres ouverts et attractifs : aménager les paysages et améliorer les accès, développer des prestations de service et d'information, soutenir les évènements, optimiser les capacités existantes, financer des équipements portuaires respectueux de l'environnement.

— Amener les activités sur les plages : suivre les sous concessions du domaine public maritime des communes : aménager des « points nautiques plages », développer l'accessibilité sur les plages au handicap.

— Favoriser l'accès physique aux infrastructures : charte signalétique nautisme, schéma directeur pour l'accès aux plans d'eau.

- Accompagner l'émergence de pôles territoriaux spécialisés

— Pôle Etang de Thau, histoire, tradition et savoir-faire: favoriser la découverte des activités traditionnelles et des écosystèmes, la diversification, la connexion canaux – lagune (Onglous).

— Baie d'Aigues Mortes, pôle économique d'apprentissage et de compétition : développer les haltes fluviales sur le Canal du Rhône à Sète, faire de la baie un espace nautique à visibilité internationale, faire évoluer les étangs en espaces d'apprentissage éco compatibles.

— Pôle Agde Littoral Ouest biterrois : station nautique globale : structurer la filière plongée, valoriser l'île de Fort Brescou, développer une « plateforme locale de services », accompagner le site remarquable des Orpellières (approche site majeur).

— Pôle Canal du Midi, site patrimonial emblématique : requalifier les haltes fluviales, valoriser le site emblématique des écluses de Fonseranne – tunnel du Malpas (approche Grand Site), planifier le traitement des eaux grises.

- Inscrire le nautisme dans l'identité touristique héraultaise

— Déployer une stratégie de communication ciblée : créer une marque thématique nautisme et développer le marketing de la filière, en lien avec la marque ombrelle « Hérault, le Languedoc », définir un plan de communication (presse, réseaux sociaux), coordonner l'événementiel nautisme (professionnels, grand public).

☐ PRIORITÉ 3 : L'OENOTOURISME

- Mobiliser autour de la stratégie

— Animer un comité de pilotage départemental «Tourisme et vin ».

— Mutualiser les compétences : coordonner une plateforme technique d'organismes au plus près des besoins des territoires (chambres consulaires, offices de tourisme, pays, fédérations professionnelles, labels...).

— Créer une dynamique avec les territoires : définir des

stratégies locales, appuyer les candidatures au label «Vignobles et découverte ».

- Qualifier l'offre tourisme et vin avec les territoires

— Organiser la mise en réseau des professionnels du tourisme et du vin : développer des offres croisées (tourisme, caveaux, restauration), impulser les actions collectives inter-filières (ingénierie et formation-action), favoriser la création d'un « club du tourisme vigneron ».

— Améliorer l'accueil sur les sites viticoles : diversifier les activités dans les domaines, qualifier les caveaux (Qualité Hérault/Qualité Sud de France, Bienvenue à la Ferme,...) et ouverture au public le week-end, soutenir les hébergements de charme dans les domaines (chambres d'hôtes et gîtes de France « séjours en vignoble », logis Bacchus, hébergements haut de gamme...), former les offices de tourisme.

- Soutenir les projets identitaires

— Valoriser les paysages identitaires de la vigne : accompagner l'intégration paysagère des caveaux (CAUE), créer des chartes paysagères, belvédères et outils d'interprétation, limiter la pollution visuelle : signalisation harmonisée, lutte contre la publicité illégale.

— Mettre en valeur le patrimoine et les savoir-faire : Châteaux, caves coopératives, patrimoine vernaculaire, villages viticoles, sentiers d'interprétation, circuits de randonnée dans les vignobles, évènements liés au vignoble, loisirs...

— Faire émerger un projet structurant par destination.

- Conduire un marketing de marque

— Fédérer autour de la marque « Hérault, le Languedoc», partager un plan marketing : inscrire l'oenotourisme dans l'identité culturelle et touristique, du département, organiser la différenciation des territoires (positionnements et marquages distinctifs), former les offices de tourisme, qualifier une base de données, développer une boite à outils marketing de l'oenotourisme (actions de cobranding, web marketing, développement des réseaux sociaux...), organiser la production en fonction des clientèles cibles.

— Coordonner les stratégies éditoriales oenotourisme (print et web) des partenaires : faire évoluer le portail « Hérault, le Languedoc », et ses sites tablette et smartphone, faire évoluer la gamme éditoriale « un jour, une route, un terroir » vers une dimension plus oenotouristique, aider une communication thématique dans les destinations, associées à la marque « Hérault, le Languedoc ».

- Évaluer les retombées sur l'offre, la demande et les investissements

— Croiser les analyses de l'observatoire viticole du Conseil général et de l'observatoire du tourisme.

— Développer un tableau de bord des investissements dans l'oenotourisme.

[La commune de Lignan-sur-Orb est particulièrement concernée par tout ce qui touche à l'oenotourisme et la valorisation des paysages de vigne.]

V.4.2. SUR LE TERRITOIRE DU SCOT DU BITERROIS

Le premier intérêt touristique du Biterrois reste l'attrait du soleil, de la mer et des plages.

Pointe touristique à l'échelle du SCoT du Biterrois
source : Diagnostic du SCoT du Biterrois

Par pointe touristique, on entend le rapport entre la population maximale en pointe touristique et la population résidente habituelle du territoire. La population maximale est évaluée en considérant le remplissage simultané de tous les hébergements du territoire.

Les politiques d'aménagement des années 60 à 90 ont conduit à la construction ex- nihilo de sites touristiques de masse sur tout le littoral languedocien. Le Cap d'Agde est un exemple de réalisation : son développement et sa fréquentation sont en soi une réussite de ces politiques. Ainsi, le littoral concentre au delà de ses plages, les grandes infrastructures de loisirs notamment les parcs d'attractions et les infrastructures de plaisance.

L'arrière pays a aussi a priori une grande attractivité en

raison d'une plus grande diversité des points d'intérêt notamment de paysages et d'éléments du patrimoine, toutefois, on constate que la fréquentation y est beaucoup plus faible.

☐ ENJEUX DU SCOT DU BITERROIS: FAIRE ÉVOLUER L'OFFRE ET LA DEMANDE TOURISTIQUES

Le Biterrois a vu se développer sur son littoral un important tourisme de masse, qui est un élément significatif de son économie. Néanmoins, ce modèle atteint aujourd'hui ses limites, d'une part du fait de l'évolution de la demande touristique, d'autre part, parce que les pressions sur le littoral doivent être maîtrisées.

Mais le Biterrois possède des atouts pour faire évoluer son offre touristique, qui pourrait être mieux répartie sur l'ensemble du territoire et mieux étalée dans le temps. C'est une stratégie globale qu'il faut définir et sur laquelle il faudra communiquer pour faire évoluer l'image du territoire.

Ceci ne dispensera pas de se pencher sur les stations littorales pour les requalifier, améliorer la qualité de l'offre tant en matière d'hébergement que de service, et protéger les espaces sensibles des atteintes qu'ils peuvent subir.

V.4.3. LE TOURISME ET LA COMMUNE DE LIGNAN-SUR-ORB

La commune de Lignan-sur-Orb est située dans un secteur peu touristique mais possède environ 170 lits d'hébergement touristique, dont la majorité dans l'hôtel du château de Lignan.

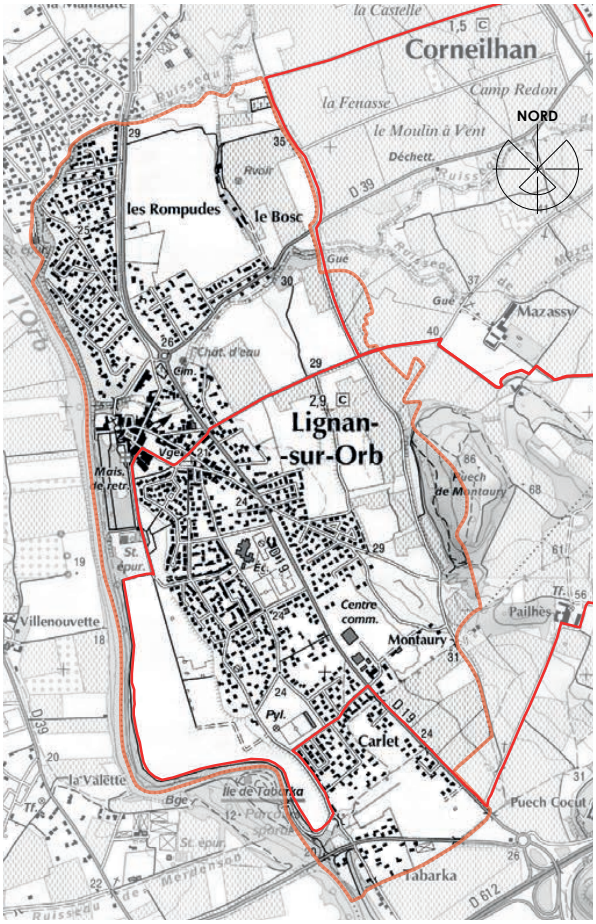
La commune possède divers potentiels :

— Découverte du centre ancien ;

— Le château de Lignan et son parc.

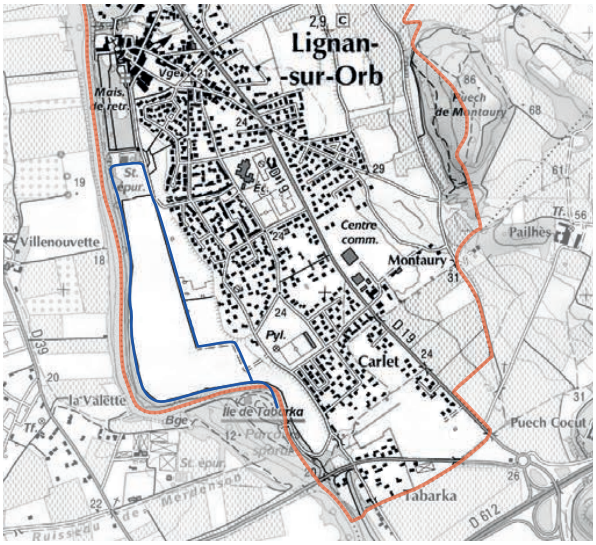
— Des pistes de VTT

— L'île de Tarbarka et les berges de l'Orb.



Circuits VTT sur la commune de Lignan-sur-Orb

— Le sentier du Bladier et l'île de la Tabarka ;



Sentier du Bladier sur la commune de Lignan-sur-Orb

La commune est également à proximité de sites touristiques :

— La ville de Béziers, avec son centre historique, ses nombreuses manifestations artistiques ;

— L'abbaye cistercienne de Valmagne ;

— Le canal du Midi.

☐ ENJEUX

> Soutenir l'activité touristique dont l'hébergement touristique

> Soutenir l'activité oenotouristique

VI. ÉQUIPEMENTS

L'ensemble des équipements mentionnés dans ce chapitre sont repérés sur la carte « repérage des équipements » en fin de chapitre.

VI.1. LA LOI HANDICAP DU 11 FÉVRIER 2005

Accessibilité handicapés

La loi handicap du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit la mise en œuvre de mesures fondamentales pour répondre aux attentes des personnes handicapées.
Au terme de l'article 45 de la loi, un schéma directeur d'accessibilité des services de transports doit être établi, ainsi qu'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, établi à l'initiative des mairies ou des présidents d'Epci avant le 23 décembre 2009.
Cette loi qui prévoit des sanctions pénales en cas de non-respect, à partir de 2015 sur le point d'être allégée par une ordonnance qui modifie la loi et accorde aux acteurs publics et privés qui ne pourront pas se mettre en conformité avec ces règles d'accessibilité, trois à neuf années supplémentaires pour le faire. En contrepartie des délais allongés pour le dépôt « d'Agendas d'accessibilité Programmés » (Ad'ap), détaillant un calendrier de travaux, pour les acteurs publics comme privés qui n'ont pas accompli les mesures prévues par la loi de 2005 sera rendu obligatoire.

La loi Handicap sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit la mise en œuvre de mesures fondamentales pour répondre aux attentes des personnes handicapées.

Au terme de l'article 45 de la loi, un schéma directeur d'accessibilité des services de transports doit être établi, ainsi qu'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), établi à l'initiative des maires ou des présidents d'EPCI avant le 23 décembre 2009.

Cette loi qui prévoit des sanctions pénales en cas de non-respect, à partir de 2015, a été allégée par une ordonnance qui modifie la loi et accorde aux acteurs publics et privés qui ne pourront pas se mettre en conformité avec ces règles d'accessibilité, trois à neuf années supplémentaires pour le faire. En contrepartie des délais allongés le dépôt « d'agendas d'accessibilité programmés » (Ad'ap), détaillant un calendrier de travaux, pour les acteurs publics comme privés qui n'ont pas accompli les mesures prévues par la loi de 2005 est rendu obligatoire.

☐ L'ACCESSIBILITÉ SUR LA COMMUNE DE LIGNAN-SUR-ORB

Lignan-sur-Orb n'a pas de PAVE, mais la commune a réalisé un ADAP (Agenda D'Accessibilité Programmé) en juillet 2015.

- Les équipements déjà accessibles :

— Médiathèque, les aménagements d'accessibilité sont en place mais à mettre en conformité.
— Boulodrome, salle de réunion accessible.
— Église
— Mairie, salle du conseil, bureau et accueil accessible.
— Club house, les aménagements d'accessibilité sont en place mais à mettre en conformité.

- Les locaux des équipements non accessibles qui nécessitaient des aménagements :

— Boulodrome, sanitaires non accessible.
— Mairie, 3 salles d'association non accessibles.
— Club house, sanitaires non accessibles.
— CCAS.
— École.
— Centre culturel.
— Ancienne école.
— La poste.
— Vestiaire du stade.

VI.2. LES ÉQUIPEMENTS DE LA COMMUNE

VI.2.1. LES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les services administratifs disponibles à Lignan-sur-Orb sont :

— la mairie de 932 m²

— la poste / agence postale de 70 m²

☐ LA MAIRIE

La mairie se situe en bordure du centre ancien le long de la RD19. Elle abrite également 3 salles associatives.

Mairie

☐ LA POSTE

La poste est implantée en plein coeur du centre ancien, mais à côté du parking, ce qui permet un accès facile.

Place de la Poste

☐ LES PANNEAUX D'AFFICHAGE

La commune de Lignan-sur-Orb a mis en place un système d'affichage, sur des panneaux, répartis sur l'ensemble de la commune .

Panneau d'affichage dans les quartiers résidentiels

VI.2.2. LES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES

☐ GROUPE SCOLAIRE JEAN MOULIN

Le bâtiment de 2 630 m² devra permettre l'accueil des enfants liées à l'augmentation de la population.

École maternelle

L'établissement, qui compte 4 classes, accueille 112 élèves de 3 à 6 ans de la petite section à la grande section. L'école possède une bibliothèque et une salle polyvalente.

École élémentaire

L'école accueille 189 élèves répartis dans 8 classes du CP au CM2. L'école jouxte un plateau sportif avec terrain de handball. Elle compte également une bibliothèque, une salle informatique et une salle d'arts plastiques.

Le restaurant scolaire

Le restaurant scolaire est présent au sein du groupe scolaire.

Groupe scolaire Jean-Moulin

VI.2.3. LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS, CULTURELS ET DE LOISIRS

Lignan-sur-Orb dispose de plusieurs équipements pour accueillir des manifestations collectives et sportives.

☐ LES SALLES COMMUNALES

> l'ancienne école

Les locaux disponibles représentent 225 m², ils sont ac-

tuellement utilisés par les associations et notamment par le 3ème âge.

De taille insuffisante, ce bâtiment est complété par des algéco pour accueillir temporairement les associations.

L'ancienne école

> La mairie

A l'étage de la mairie sont présentes 3 salles associatives.

☐ LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

La commune de Lignan-sur-Orb possède plusieurs équipements sportifs :

— une salle de judo, à côté de l'ancienne école,
— un boulodrome, avec une salle de 60 m²

Boulodrome

— un city stade

City stade

— des tennis et un club house de 40 m²,

Tennis

— un terrain multisport,

Terrain multisport

— le stade Raymond Battut et vestiaire de 441 m².

Stade

☐ LES AIRES DE JEUX POUR ENFANTS ET ESPACES DE MANIFESTATION

Trois aires de jeux pour enfants sont présentes sur la commune :

— au square de la liberté à côté du groupe scolaire,

Square de la liberté

— au square Paul-Henri Cugnenc à côté du cimetière.
— au square Paul Roque à côté de l'espace de loisir.

Square Roque

Le square Paul Roque est situé en bordure de l'Orb près de l'accès au sentier du Bladier. Ce square est avant tout un lieu de promenade mais également un lieu où se déroulent de nombreuses manifestations municipales et associatives. La construction récente d'un local technique, d'un bar de plein air et la réalisation d'un espace minéralisé témoignent de la volonté municipale de développer ce lieu tout en préservant son caractère naturel.

☐ ESPACE CULTUREL

> Médiathèque

Située au cœur du village à proximité du square de la Vierge, elle présente une surface de 400 m². La médiathèque accueille également des expositions (peinture, sculpture...) et des spectacles.

Au 1er étage de la médiathèque se trouve la Ludothèque Pion Virgule, un espace totalement dédié aux jeux de société.

Médiathèque

> Centre culturel

Situé en bordure de la RD19, le centre culturel est un complexe socioculturel qui accueille les actions culturelles initiées par la commune, mais également les associations locales au travers de leurs activités hebdomadaires et exceptionnelles.

Composé d'une salle polyvalent de 700m², d'un bar, d'une cour, d'un hall d'accueil, il dispose également de 3 salles associatives, d'un bureau d'accueil. Le premier étage est destiné aux services culturels et à l'animation et accueille le foyer des jeunes. L'ensemble représente une surface de 1960 m².

Centre culturel

VI.2.4. LES LIEUX DE CULTE

☐ L'EGLISE

L'église de Lignan est située au cœur du village. Elle est la propriété de la commune de Lignan-sur-Orb.

L'église

Une petite église se trouve rue Paul Langevin, elle est privée. Il s'agit de la maison paroissiale St Vincent.

Paroisse St Vincent

VI.2.5. LE CIMETIÈRE

La commune présente deux cimetières, un en bordure du centre ancien le long de la RD19 et le deuxième à l'extérieur du village au Nord-Est du village.

Pour la durée du PLU (10 ans environ), la capacité du cimetière est suffisante, sur le cimetière extérieur village.

Cimetière dans le centre ancien

Cimetière à l'extérieur du village

VI.2.6. LES ATELIERS MUNICIPAUX

Les ateliers municipaux sont au Nord de l'ancien terrain de sport, il bénéficie d'une surface de 600 m². La commune possède également un bâtiment, actuellement non utilisé, dans le centre ancien qui est l' ancien atelier municipal, dont la surface représente 216 m².

Les ateliers municipaux

VI.3. ANALYSE DES DONNÉES ÉNERGÉTIQUES 2012-2014

Hérault énergie a réalisé une étude sur Lignan-sur-Orb d'après les données énergétiques de 2012 à 2014 des bâtiments communaux.

> Conclusions de l'étude :

Au regard des consommations sur l'ensemble du patrimoine communal (2012-2013-2014), nous pouvons constater que l'énergie au sens large du terme a été au cœur des préoccupations de la commune, car une baisse de 17% des consommations tous usages confondus a été observée.

Il est noté que le groupe scolaire Jean Moulin n'est plus depuis 2014 le bâtiment le plus énergivore du patrimoine communal. Il est désormais second, après le centre culturel.

Par ailleurs, l'hôtel de ville est devenu le premier consommateur de gaz de ville en 2014.

Une partie des bâtiments ayant été traitée pour les économies d'énergie, l'éclairage public devient la deuxième piste des enjeux énergétiques, car il représente a lui seul 39% des consommations.

ENJEUX

> Compléter l'offre en salles associatives

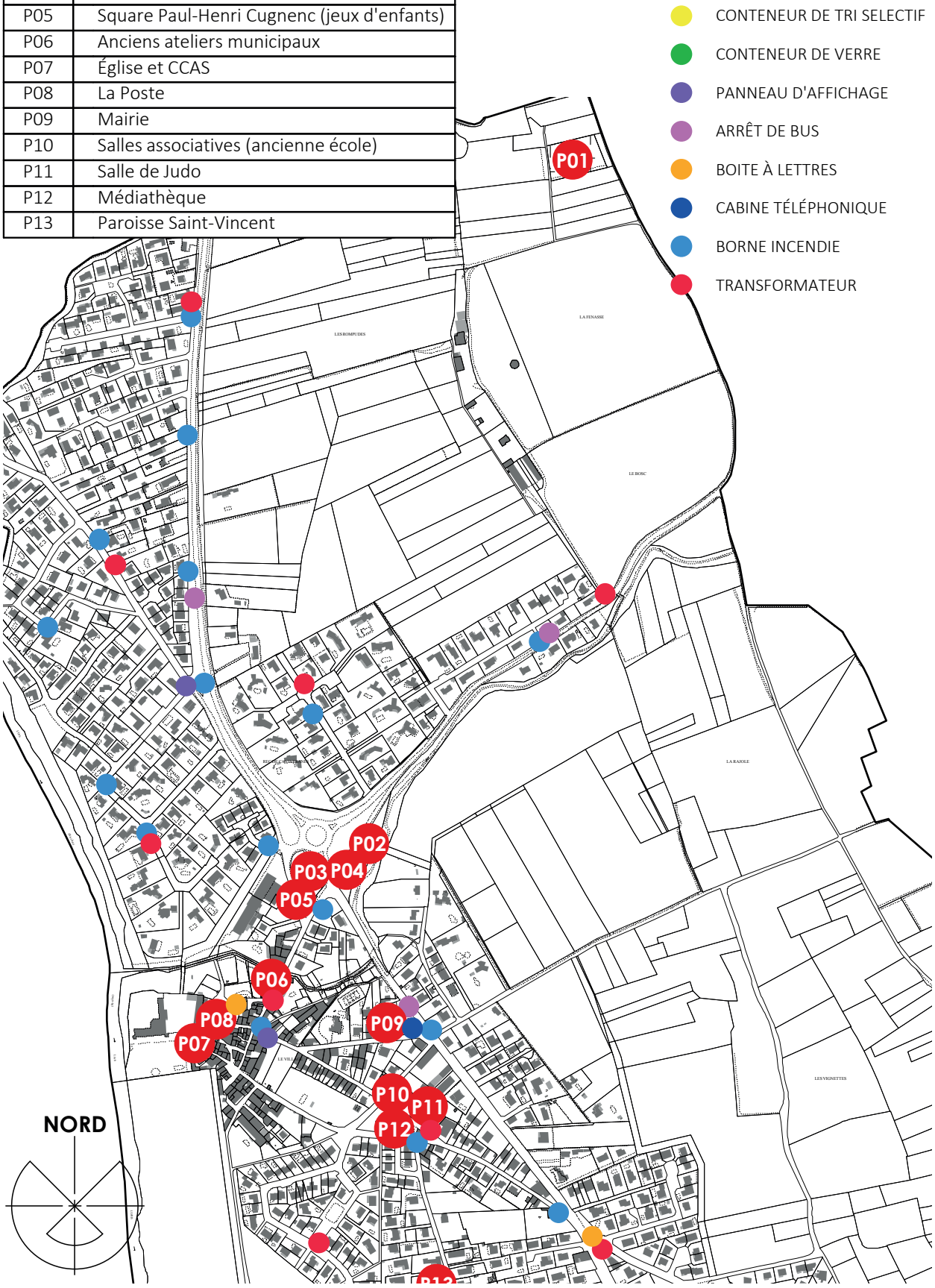
> Faire évoluer les anciennes écoles et le site de l'ancien stade

> Mettre en adéquation l'objectif de population à la capacité d'accueil des équipements publics (scolaires, associatifs, sportifs,...)

> Intégrer la gestion de la collecte des déchets dans le projet urbain

03. ÉQUIPEMENTS AU NORD DE LA COMMUNE

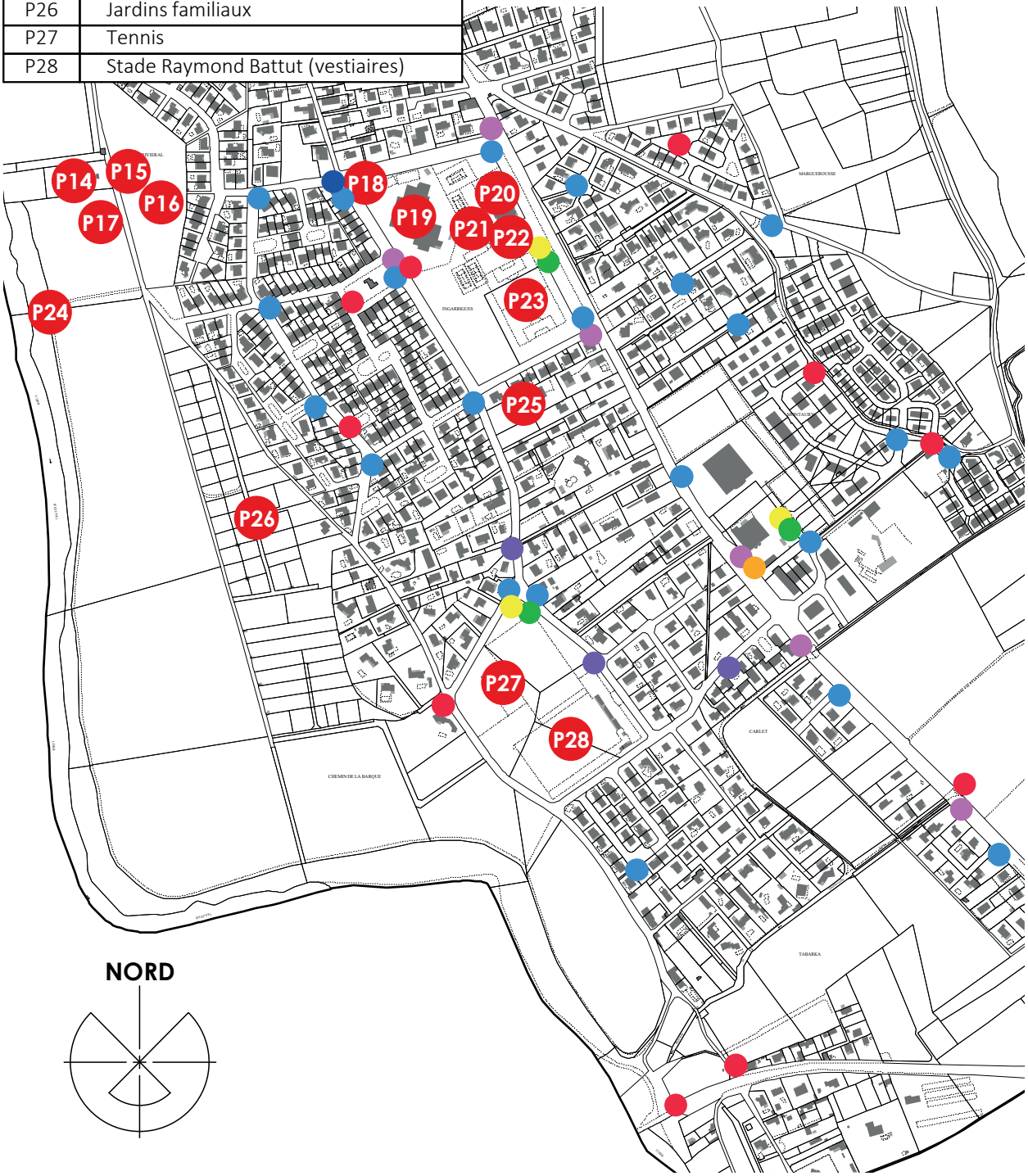
EQUIPEMENTS	
P01	Cimetière
P02	Château d'eau
P03	Cimetière
P04	Boulodrome
P05	Square Paul-Henri Cugnenc (jeux d'enfants)
P06	Anciens ateliers municipaux
P07	Église et CCAS
P08	La Poste
P09	Mairie
P10	Salles associatives (ancienne école)
P11	Salle de Judo
P12	Médiathèque
P13	Paroisse Saint-Vincent



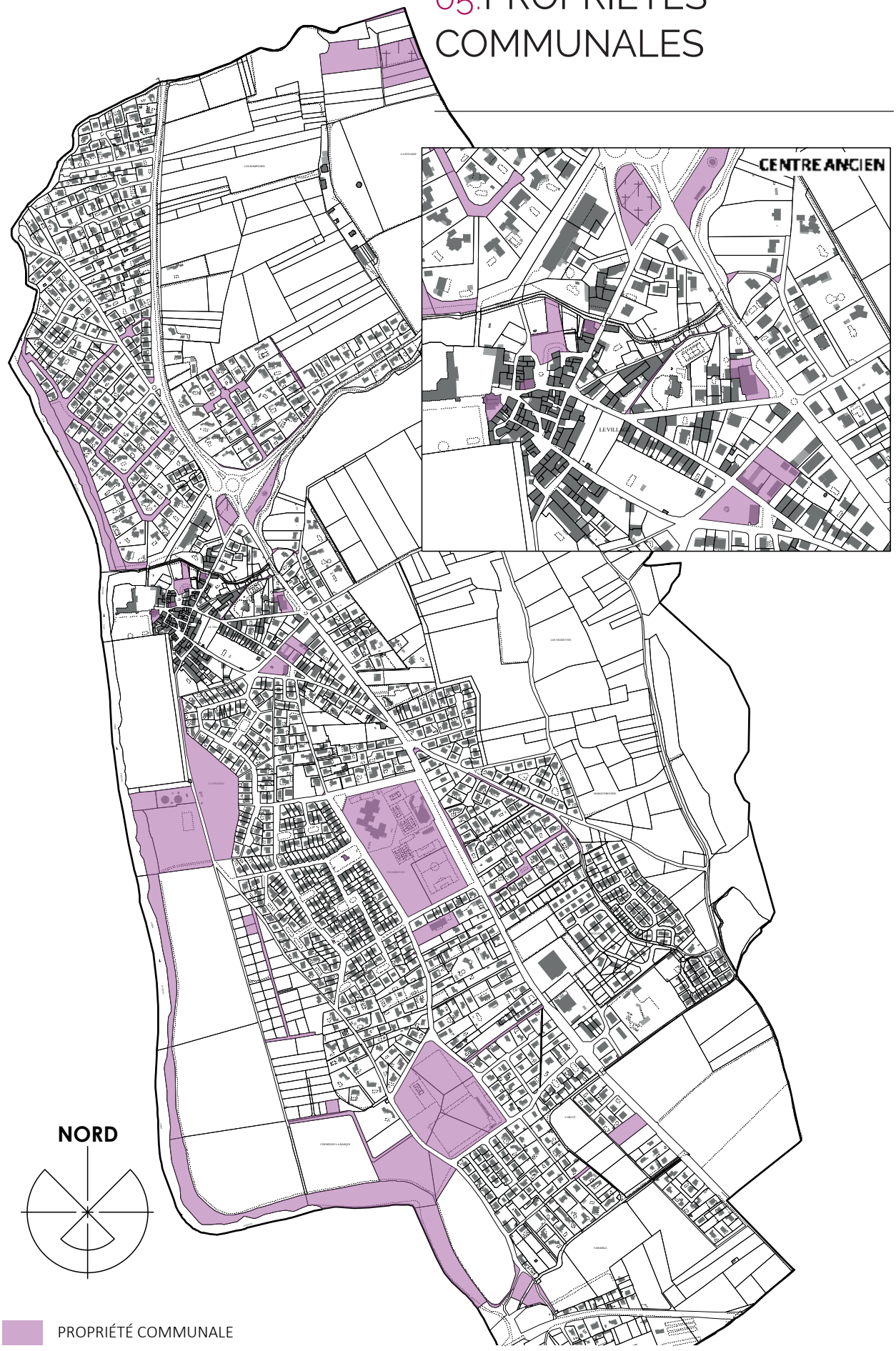
04. ÉQUIPEMENTS AU SUD DE LA COMMUNE

EQUIPEMENTS	
P14	Station d'épuration
P15	Installation pour buvette
P16	Square Paul Roque (espace de loisirs)
P17	City stade
P18	Square de la liberté (jeux d'enfants)
P19	Groupe scolaire
P20	Centre culturel
P21	Tennis
P22	Club house tennis
P23	Ancien stade
P24	Sentier du Bladier
P25	Ateliers municipaux
P26	Jardins familiaux
P27	Tennis
P28	Stade Raymond Battut (vestiaires)

- CONTENEUR DE TRI SELECTIF
- CONTENEUR DE VERRE
- PANNEAU D'AFFICHAGE
- ARRÊT DE BUS
- BOITE À LETTRES
- CABINE TÉLÉPHONIQUE
- BORNE INCENDIE
- TRANSFORMATEUR



05. PROPRIÉTÉS COMMUNALES



VII. LES RÉSEAUX

Les deux dernières études concernant l'eau et les réseaux ont été réalisées par la CABM :

- Un schéma directeur d'assainissement en avril 2006
- Un schéma directeur d'alimentation en eau potable en décembre 2005.

Le diagnostic ci-après utilise les données fournies par ces études et analyse les préconisations délivrées.

Concernant les autres réseaux, le réseau de gaz et d'électricité ne soulèvent pas de problématique particulière.

VII.1. L'EAU POTABLE

Le réseau d'eau potable

L'article L 2224-7-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit que « les communes sont compétentes en matière de distribution d'eau potable. Dans ce cadre, elles arrêtent un schéma de distribution d'eau potable déterminant les zones desservies par le réseau de distribution. »
La commune doit assurer à la population actuelle et future une alimentation en eau potable satisfaisante en termes de quantité et qualité.

En application de l'article R 1321-57 du Code de la Santé Publique (sécurité sanitaire des eaux et des aliments) : « les réseaux intérieurs mentionnés au 3° de l'article R. 1321-43 ne peuvent pas, sauf dérogation du préfet, être alimentés par une eau issue d'une ressource qui n'a pas été autorisée en application de l'article L. 1321-7. Ils ne doivent pas pouvoir, du fait des conditions de leur utilisation, notamment à l'occasion de phénomènes de retour d'eau, perturber le fonctionnement du réseau auquel ils sont raccordés ou engendrer une contamination de l'eau distribuée dans les installations privées de distribution. »

Réglementations applicables aux distributions privées
L'article L 2224-9 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit notamment que « tout prélèvement, puits ou forage réalisé à des fins d'usage domestique de l'eau fait l'objet d'une déclaration auprès du maire de la commune concernée. Les informations relatives à cette déclaration sont tenues à disposition du représentant de l'État dans le département et des agents des services publics d'eau potable et d'assainissement. »
Dans le cadre d'une distribution collective privée autre que pour l'usage personnel d'une famille: l'utilisation de l'eau d'un puits ou forage privé pour la consommation humaine devra être autorisée par arrêté préfectoral conformément à l'article R.1321-6 du Code de la Santé Publique relatif aux eaux destinées à la consommation humaine à l'exclusion des eaux minérales naturelles.

Dans le cadre d'une distribution à l'usage personnel d'une famille: l'utilisation d'eau à l'usage personnel d'une famille doit être déclarée à la Mairie (article L 1321-7 du Code de la Santé Publique). Cette déclaration doit être accompagnée d'un plan où figureront la localisation et les caractéristiques de l'ouvrage ainsi que d'une analyse de potabilité conformément aux articles R.1321-1 et suivants du Code de la Santé Publique.

Autres réglementations
Avant de réaliser un captage, il convient de respecter les réglementations et/ou recommandations suivantes :
- Le Code de l'Environnement - livre II Titre 1er.
- Le Code Général des Collectivités Territoriales.
- Le Code de la Santé où sont codifiées les lois sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992 et n° 2006-1772 du 30 décembre 2006.
- Le Code de la Santé Publique - livre III, Titre II, chapitre 1 (articles L 1321-1 à L 1321-10).
- Le Code Minier (nouveau) et son article L 411-1.

VII.1.1. LA RESSOURCE

La CABM comprend 16 sites de production sollicitant diverses ressources :

— la nappes de l'Orb
— la nappe astienne
— la nappe alluviale de la Thongue
— la nappe du Libron

La ressource en eau de la commune de LIgnan-sur-Orb provient de la nappe alluviale de l'Orb. Pour cela la ville de Béziers dispose de 3 sites de captage :

— le champ captant de Carlet qui se compose de 8 puits et un puits désaffecté utilisé pour mesurer le niveau de la nappe
— le site de Rayssac, composé de 3 puits
— le site de Tabaka, composé d'un puits à drain rayonnant.

Ces 3 sites ont assuré en 2003 plus de 86% de la production totale sur le périmètre de la CABM soit près de 10Mm^3.

Il existe en plus un forage de reconnaissance dans la plaine Saint Pierre qui possède une DUP mais qui n'est pas actuellement exploité et un projet de captage dans le champ de la Barque, en amont du site de Tabarka.

VII.1.2. LE RÉSEAU DE DISTRIBUTION

Le réseau compte 21 réservoirs de stockage (26 cuves) d'eau potable d'une capacité comprise entre 3,5 et 20000 m^3. La capacité totale de stockage est de 35723 m^3 dont 23500 m^3 se situent sur la commune de Béziers (66% du stockage total).

Pour obtenir une bonne sécurité de fonctionnement, il est nécessaire d'avoir une autonomie de l'ordre de 24 heures (durée permettant d'assurer une intervention telle que réparation d'une casse importante, remplacement de pompe de relevage...).

VII.1.3. LA CONSOMMATION

Entre 1999 et 2003, la production (consommation des abonnées et des services publics, eau perdue au niveau des fuites dans les réseaux) a augmenté de 13% soit une augmentation moyenne annuelle de 3%.

VII.1.4. L'EAU POTABLE SUR LIGNAN

La commune de Lignan sur Orb est alimentée depuis la ressource de l'Orb :

- à partir d'un raccordement au Sud de la commune, sur le refoulement depuis le captage de Tabarka
- à partir d'une connexion au réseau de distribution de Béziers au niveau de la route de Murviel, au Sud Est de la commune.

La commune de Lignan-sur-Orb présente un volume de stockage de 400 m³ et d'une autonomie de 10 heures ou 7 heures en prenant en compte la réserve incendie. De manière à palier ce problème une étude de faisabilité pour la création d'un réservoir à été réalisée en juillet 2011. Plusieurs solutions ont été envisagées et le choix définitif n'est pas encore réalisé.

Par ailleurs, la commune de Lignan-sur-Orb présente un potentiel de dissolution du plomb élevé à très élevé, le remplacement des branchements en plomb doit être engagé en priorité.

La commune est également identifiée comme prioritaire vis-à-vis de la recherche de fuite. En effet le rendement du réseau de distribution est de seulement 68%.

Sur la commune de Lignan-sur-Orb le volume mis en distribution passe de 232 370 m³ en 1999 à 264 555 m³ en 2003, soit une augmentation moyenne annuelle de 3%.

La commune de Lignan-sur-Orb est identifiée dans le schéma directeur comme commune rencontrant des problèmes de qualité d'eau liées à une teneur en pesticides trop élevée et à une eau trop dure.

VII.2. LA DÉFENSE INCENDIE

La défense incendie

Il apparaît nécessaire en premier lieu de rappeler que l'évaluation des besoins en eau pour la lutte contre l'incendie est fixée par :
- la circulaire interministérielle n° 465 du 10 décembre 1951,
- la circulaire interministérielle du 20 février 1957,
- la circulaire interministérielle du 9 août 1967.

Ces textes précisent entre autres que les pompiers doivent trouver sur place, en tout temps, 120 m3 d'eau utilisable en deux heures quelle que soit la nature des points d'eau ; ce débit constitue un minimum.
Ces besoins peuvent être satisfaits indifféremment, à partir d'un réseau de distribution, par des points d'eau naturels, par des réserves artificielles.
Lorsque les réseaux ne permettent pas d'obtenir ces débits, la défense incendie ou son complément peuvent être assurés par des réserves d'eau aménagées.
Par ailleurs, l'implantation et les caractéristiques des hydrants doivent répondre aux normes NF.S 61.213 et NF.S.62.220.
En ce qui concerne le réseau de distribution, les prises d'eau doivent se trouver en principe à une distance de 200 à 300 mètres les unes des autres. Cet espacement entre prises d'eau équivaut à une distance entre la construction et la prise d'eau comprise entre 100 et 150 mètres; par dérogation, il est admis que cette distance peut être portée à 200 mètres.

Le Maire a la possibilité d'adapter la défense incendie en fonction de son coût et de la réalité des enjeux; à ce titre, s'il apprécie un risque comme étant particulièrement faible, il relève de sa responsabilité d'accepter un point d'eau naturel se trouvant à 400 mètres. Les points d'eau naturels peuvent être des cours d'eau, mares, étangs, puits, pièces d'eau, etc.... Les points d'eau naturels et les réserves artificielles doivent être équipés et aménagés de façon à être accessibles par les engins.

Il est à noter que les réseaux d'eau potable ne peuvent être dimensionnés pour les seuls besoins de la défense incendie.

La réserve incendie est assurée dans le réservoir d'eau potable, offrant les 120 m³ requis pour une bonne défense incendie.

Les poteaux incendie doivent permettre d'assurer une pression de service de 1 bar à 17 l/s pendant 2 heures minimum soit un débit d'environ 60 m³/h avec un rayon d'action de 300 m. Le réseau dispose de 12 poteaux incendie au total.

Le dernier rapport du SDIS en date de 2015 fait état de 18 bornes incendie parfaitement conformes à l'inspection, 23 sont conformes mais présentent des anomalies mineures et 1 est non conforme (Place des Marguerousses).

VII.3. L'ASSAINISSEMENT DES EAUX USÉES ET PLUVIALES

L'ASSAINISSEMENT DES EAUX USÉES ET DES EAUX PLUVIALES

En application de l'article L. 2224-8 du Code Général des Collectivités Territoriales :
« I.-Les communes sont compétentes en matière d'assainissement des eaux usées.
Dans ce cadre, elles établissent un schéma d'assainissement collectif comprenant, avant la fin de l'année 2013, un descriptif détaillé des ouvrages de collecte et de transport des eaux usées. Ce descriptif est mis à jour selon une périodicité fixée par décret afin de prendre en compte les travaux réalisés sur ces ouvrages.

II.-Les communes assurent le contrôle des raccordements au réseau public de collecte, la collecte, le transport et l'épuration des eaux usées, ainsi que l'élimination des boues produites. Elles peuvent également, à la demande des propriétaires, assurer les travaux de mise en conformité des ouvrages visés à l'article L. 1331-4 du code de la santé publique, depuis le bas des colonnes descendantes des constructions jusqu'à la partie publique du branchement, et les travaux de suppression ou d'obturation des fosses et autres installations de même nature à l'occasion du raccordement de l'immeuble.
L'étendue des prestations afférentes aux services d'assainissement municipaux et les délais dans lesquels ces prestations doivent être effectivement assurées sont fixés par décret en Conseil d'Etat, en fonction des caractéristiques des communes et notamment de l'importance des populations totales agglomérées et saisonnières.

III.-Pour les immeubles non raccordés au réseau public de collecte, la commune assure le contrôle des installations d'assainissement non collectif. Cette mission consiste :

1° Dans le cas des installations neuves ou à réhabiliter, en un examen préalable de la conception joint, s'il y a lieu, à tout dépôt de demande de permis de construire ou d'aménager et en une vérification de l'exécution. A l'issue du contrôle, la commune établit un document qui évalue la conformité de l'installation au regard des prescriptions réglementaires ;

2° Dans le cas des autres installations, en une vérification du fonctionnement et de l'entretien. A l'issue du contrôle, la commune établit un document précisant les travaux à réaliser pour éliminer les dangers pour la santé des personnes et les risques avérés de pollution de l'environnement.

Les modalités d'exécution de la mission de contrôle, les critères d'évaluation de la conformité, les critères d'évaluation des dangers pour la santé et des risques de pollution de l'environnement, ainsi que le contenu du document remis au propriétaire à l'issue du contrôle sont définis par un arrêté des ministres chargés de l'intérieur, de la santé, de l'environnement et du logement. »

LES EAUX USÉES

Conformément à l'article L 2224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales :
« Les communes ou leurs établissements publics de coopération délimitent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :
1° Les zones d'assainissement collectif où elles sont tenues d'assurer la collecte des eaux usées domestiques et le stockage, l'épuration et le rejet ou la réutilisation de l'ensemble des eaux collectées ;
2° Les zones relevant de l'assainissement non collectif où elles sont tenues d'assurer le contrôle de ces installations et, si elles le décident, le traitement des matières de vidange et, à la demande des propriétaires, l'entretien et les travaux de réalisation et de réhabilitation des installations d'assainissement non collectif ; ... »

La Directive Européenne du 21 mai 1991, relative à la collecte, au traitement et au rejet des eaux résiduaires urbaines, a fixé les échéances pour l'assainissement des eaux usées d'agglomération de plus de 2000 équivalents habitant (EH). En l'absence de mise en conformité des dispositifs de collecte, de traitement et de rejet aucun nouveau secteur ne pourra être ouvert à l'urbanisation.

Il est rappelé à l'autorité compétente que les rejets d'effluents de constructions neuves, même traités, sont interdits dans tout exutoire ne présentant pas un écoulement· pérenne et notamment les fossés situés te long des voies routières.

Par ailleurs, il appartient à l'autorité municipale de prévenir par des précautions convenables et de faire cesser les pollutions de toute nature au titre de l'article L2212-2 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Dans les zones à risque pouvant affecter les espaces naturels et urbains, en particulier les zones inondables, les rejets directs ou indirects d'eau usée, seront interdits dans les cours d'eau et le traitement des eaux vannes devra être réalisé par un système agréé par la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales.

La loi sur l'eau du 31 décembre 2006 a confié des compétences nouvelles aux communes puisque ces dernières doivent désormais exercer obligatoirement le contrôle des installations selon une périodicité qui ne peut excéder 8 ans. La mise en place de ces contrôles périodiques doit intervenir au plus tard avant le 31 décembre 2012.

LES EAUX PLUVIALES

onformément à l'article L 2224-10 du Code Général des ollectivités Territoriales :
Les communes ou leurs établissements publics de coopération élimitent, après enquête publique réalisée conformément au hapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :
..]
° Les zones où des mesures doivent être prises pour limiter imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit t de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement ;
° Les zones où il est nécessaire de prévoir des installations pour ssurer la collecte, le stockage éventuel et, en tant que de besoin, e traitement des eaux pluviales et de ruissellement lorsque la ollution qu'elles apportent au milieu aquatique risque de nuire ravement à l'efficacité des dispositifs d'assainissement. »

'obligation de prise en charge par les communes, des dépenses élatives à la filière d'assainissement doit être assurée, sur la otalité du territoire.

'article L 123-1-5 du Code de l'Urbanisme prévoit, dans son nzième alinéa que le Plan Local d'Urbanisme peut « délimiter les ones visées à l'article L. 2224-10 du code général des collectivités erritoriales concernant l'assainissement et les eaux pluviales. »

VII.3.1. LES EAUX USÉES À LIGNAN-SUR-ORB

La commune de Lignan-sur-Orb est desservie par un système de collecte des eaux usées d'une longueur d'environ 19 kilomètres.

En 2004 le nombre total d'abonnés était de 1183 particuliers et 15 communaux, seulement 5 habitations n'étaient pas raccordées, soit un taux de raccordement de 99%.

> Dysfonctionnement :

En période de crue de l'Orb, le réseau d'assainissement est en partie submergé.

Mises en charge du réseau par manque de pente ou intrusions de racines au niveau des rues Jean Davy, Pierre de Coubertin, Yves Nat, avenue des Ingarrigues, avenue Pasteur, impasse des fleurs et rue Jean Guy.

Dégagement de sulfures en aval du refoulement du poste de Tabarka.

Réseau saturé au niveau du collecteur principal recevant les effluents de Corneilhan. Ce réseau est saturé et présente des dépôts importants (manque de pente).

> Travaux de réhabilitation du réseaux d'assainissement :

— Élimination des eaux parasites de nappe.
— Élimination des eaux parasites de pluies, objectif réduction de 20%.
— Élimination des désordres hydrauliques

L'estimation du montant total des travaux préconisés s'élève à 218 000 € HT.

☐ LA STATION D'ÉPURATION

Les eaux usées produites sur la communes sont actuellement traitées sur la station d'épuration de Lignan sur Orb/Corneilhan située à l'Ouest de la commune. D'une capacité de 6000 EH, cette station est de type aération prolongée à faible charge. Cette station a été réalisée en 2 étapes :

— 1ere tranche (bassin d'aération 560 m³ + bassin clarificateur 84m²) mise en service en novembre 1976

— 2nde tranche (bassin d'aération 560 m³ + bassin clarificateur 102 m²) mise en service en avril 1991

La filière de traitement des boues a été améliorée en 2012 par la mise en œuvre d'un filtre à bande. Les boues sont depuis principalement évacuées en centre de compostage. Elles peuvent toujours être évacuées sous forme liquide pour être épandues.

En 2014, le débit annuel traité est de 236 884 m3 soit un débit moyen de 649 m³/j pour un débit nominal de 1200 m³/j.

La charge reçue à la station fluctue en 2014 entre 1010 EH et 3 700 EH pour une charge moyenne de 2 663 EH. La Police de l'Eau devrait prendre une charge brute de pollution organique (CBPO) de 3 700 EH en 2014, ce qui donne une capacité résiduelle de la station de 2300 EH. A noter toutefois que l'autosurveillance 2013 avait abouti à une CBPO de 5 200 EH ce qui donne une capacité résiduelle théorique de 800 EH.

A moyen terme, la station d'épuration devrait être déconnectée et les effluents seront transférés vers Béziers pour être traitées sur la station d'épuration intercommunale de Béziers. Ce raccordement est d'ores et déjà pris en compte dans le dimensionnement et l'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau de la step de Béziers.

+Station d'épuration

VII.3.2. ZONAGE D'ASSAINISSEMENT COLLECTIF

Le zonage d'assainissement collectif existant sur la commune date de 2006. En dehors des zones natu-

relles et agricoles tout l'existant et les projets d'urbanisation connus sont en assainissement collectif.

Le zonage d'assainissement collectif intègre bien les différents secteurs envisagés à l'urbanisation. Aucune mise à jour n'est nécessaire.

VII.3.3. ZONAGE D'ASSAINISSEMENT AUTONOME

98% des habitations de la commune sont desservies par le réseau d'assainissement collectif.

En assainissement autonome, la commune compte un domaine et 3 habitations isolées.

Par ailleurs 8 habitations situées en zone d'assainissement collectif ne sont pas raccordées au réseau compte tenu des difficultés techniques (maisons situées en contrebas du réseau d'eaux usées). Ces habitations sont desservies par le réseau d'assainissement collectif, elles devront par conséquent être raccordées.

VII.3.4. LES EAUX PLUVIALES À LIGNAN-SUR-ORB

Un schéma des eaux pluviales a été réalisé en 2009.

Le réseau pluvial du village est constitué de fossés (en terre et enherbé, parfois revêtus) et de collecteurs souterrains. Leurs exutoires sont les cours d'eau ou fossés, il s'agit le plus souvent de l'Orb, du fait de la pente naturelle de la commune. Leur fonctionnement effectif est tributaire du niveau des cours d'eau dans lesquels ils se jettent.

De plus, les bassins versants ruraux drainés par ces réseaux sont étendus et les zones urbaines se sont rapidement développées. Ces réseaux qui ne sont aujourd'hui plus en mesure d'évacuer les eaux pluviales d'un événement de fréquence décennale.

Lignan-sur-Orb peut être concerné par les phénomènes de ruissellement pluvial urbain engendrés par des pluies intenses localisées, la pluviométrie décennale évaluée à 187 mm/24h (centennale : 322 mm/24h).

> Objectifs du schéma directeur pluvial :

— Dimensionnement des dispositifs de rétention, de collecte et d'évacuation des eaux de ruissellement pluvial pour une pluie de fréquence vingtennale dans les secteurs non soumis à un risque d'inondation et utilisation de prescriptions adaptées dimensionnées en fréquence centennale dans les secteurs soumis à un risque d'inondation ;
— Utilisation de dispositif de rétention à la parcelle (par infiltration), en limitant les réseaux de collecte aux voiries et aux trop-pleins de dispositifs individuels en utilisant, quand c'est possible, des puits secs pour infiltrer ces eaux de voirie ;
— Maintien ou création de zones d'écoulement préférentiel et d'accumulation en cas d'orage exceptionnel pour tout nouveau secteur en développement. Les zones d'écoulement devront être « sauvegardées», c'est-à-dire maintenues non bâties et libres de tout obstacle ceci afin de limiter de manière efficace et à moindre coût les débits dans les fossés et les ruisseaux en aval.
— Non-aggravation du risque d'inondation en aval en n'augmentant pas les débits de fossés mères et ruisseaux traversant la commune

VII.4. LES PROSPECTIVES

La commune est conditionnée à deux projets importants sur ces réseaux :

— nouveau réservoir d'eau potable
— raccordement du système d'assainissement collectif à la station de Béziers pour supprimer le station actuelle qui se trouve en zone inondable.

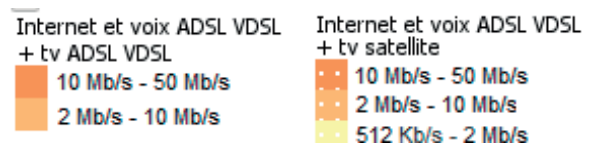
La commune doit aussi intégrer la gestion des eaux pluviales pour améliorer la situation du ruissellement urbain.

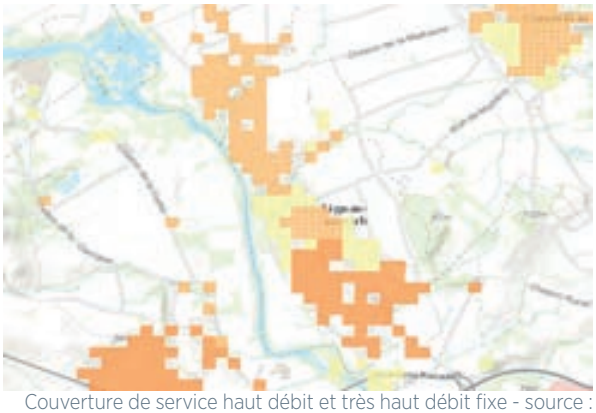
VII.5. LES AUTRES RÉSEAUX

VII.5.1. LES SERVITUDES RADIOÉLECTRIQUES

La commune n'est pas concernée un plan de servitudes radioélectriques (PT1 ou PT2).

VII.5.2. LA FIBRE OPTIQUE ET ADSL





Couverture de service haut débit et très haut débit fixe - source : www.orange.com

La couverture numérique du village est très variable: le centre du village et certains lotissements sont couverts seulement par un débit de 512 Kb/s à 2 Mb/s.
Les lotissements près du centre et ceux au Nord du village sont couvert par un débit de 2 Mb/s à 10 Mb/s.
Les lotissements au Sud ont une excellente couverture numérique avec un débit de 10 Mb/s à 50 Mb/s.

La fibre optique ne dessert pas la commune.

VII.5.3. LE RÉSEAU GAZ

La commune est desservie par le réseau de gaz sur une grande partie de la commune, même si certains lotissements ou petits secteurs ne sont pas desservis.

VII.5.4. LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE

Le réseau électrique dessert tout le village et la totalité des écarts. Il est aujourd'hui suffisant pour les besoins actuels. ERDF est associé aux réflexions du PLU.

L'enfouissement ou la mise en encorbellement sont systématiques dès que des travaux communaux sont effectués.

Hors espaces boisés classés, un couloir de 60 m, axé sous le tracé des ouvrages, doit être maintenu ouvert.

VII.5.5. LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

Le réseau téléphonique dessert tout le village.

L'enfouissement ou la mise en encorbellement sont systématiques dès que des travaux communaux sont effectués.

Aucune servitude d'utilité publique n'existe sur le territoire, liée aux réseaux de télécommunications.

☐ ENJEUX

> Mettre en œuvre les réponses de nouveau stockage d'eau potable

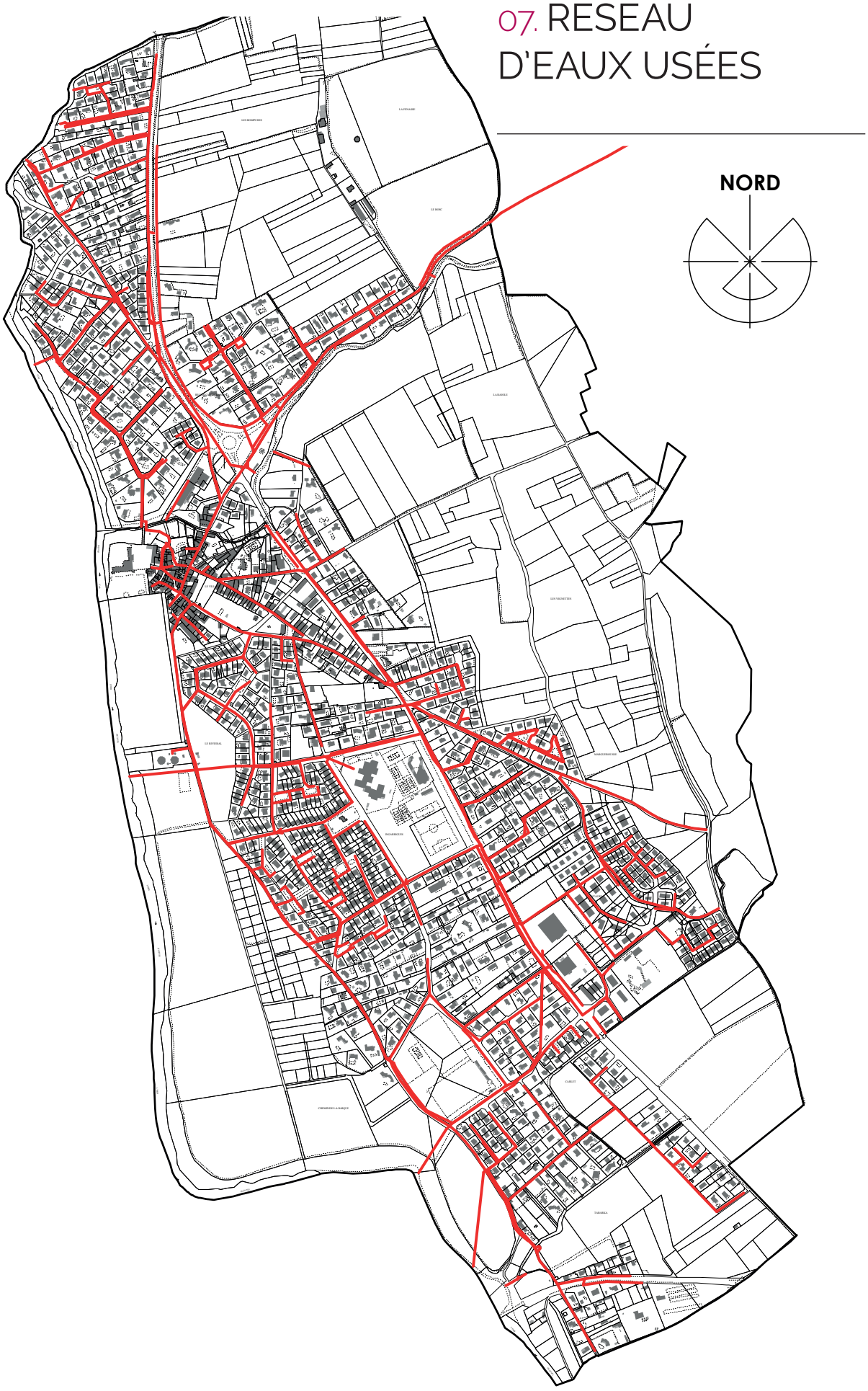
> Mise hors zone inondable de la station d'épuration / finaliser le raccordement à la station de Béziers

> Mettre en cohérence le zonage d'assainissement collectif et le projet de PLU

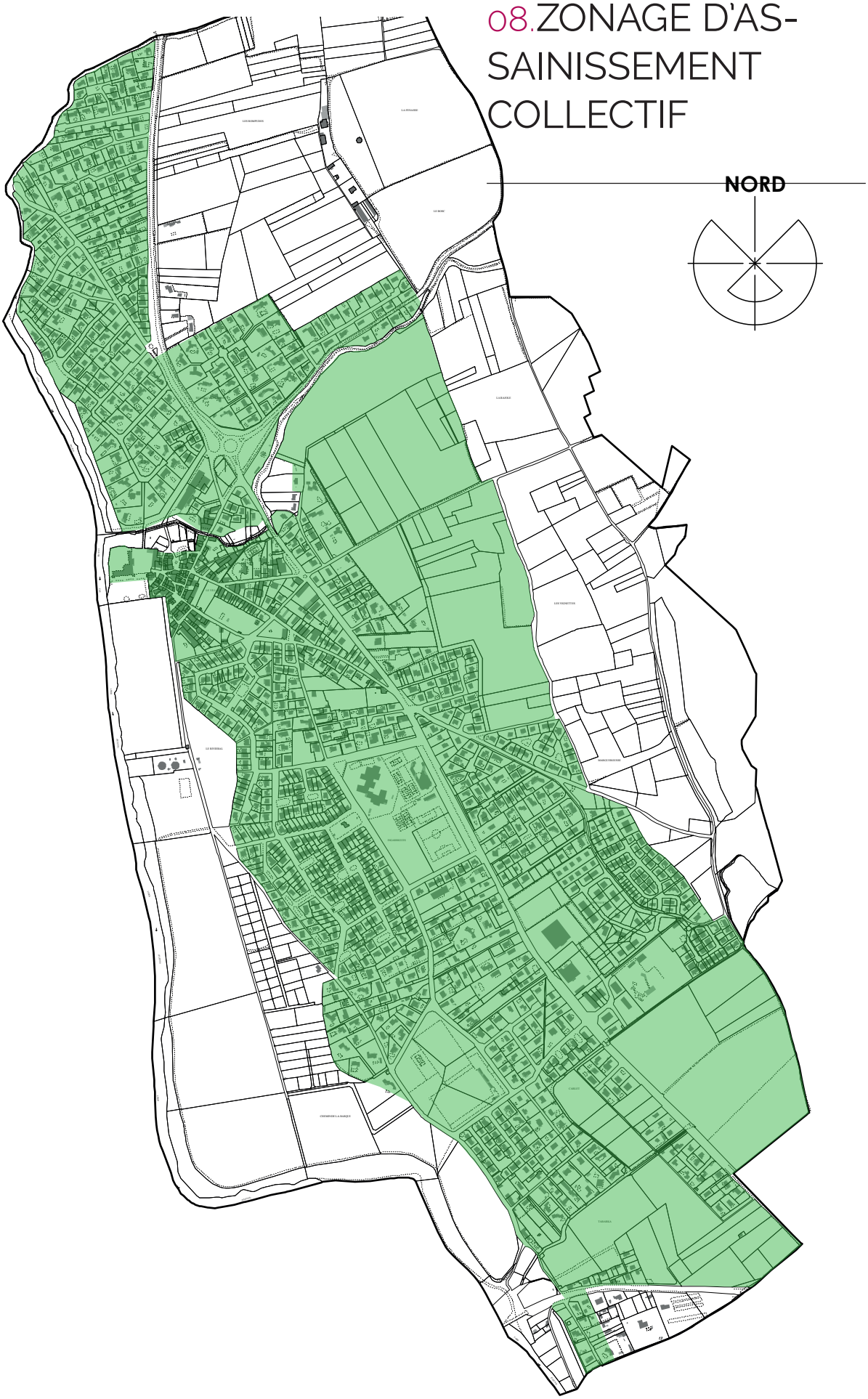
> Appuyer l'amélioration de la couverture numérique

06. RÉSEAU D'EAU POTABLE

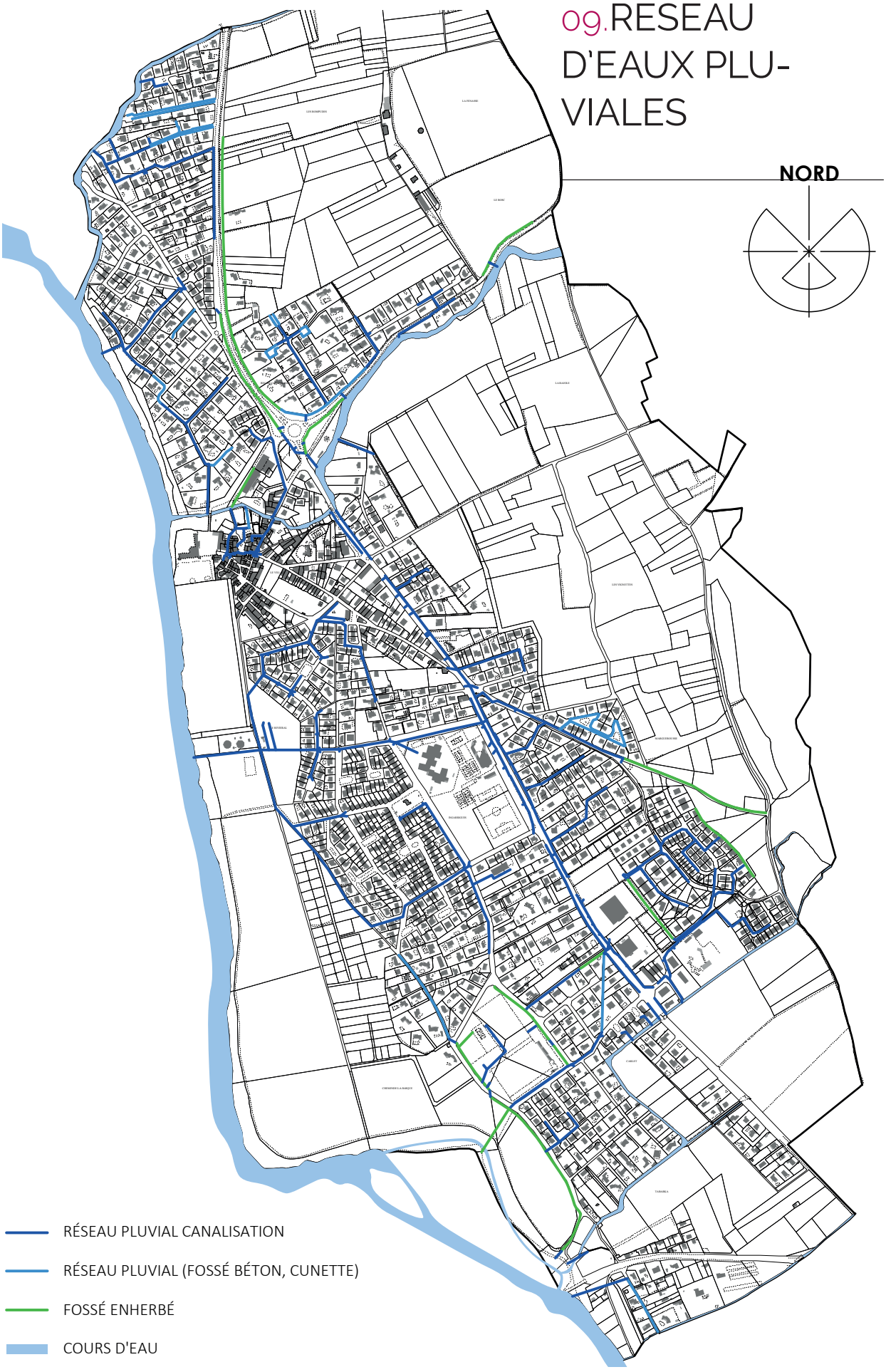
07. RÉSEAU D'EAUX USÉES



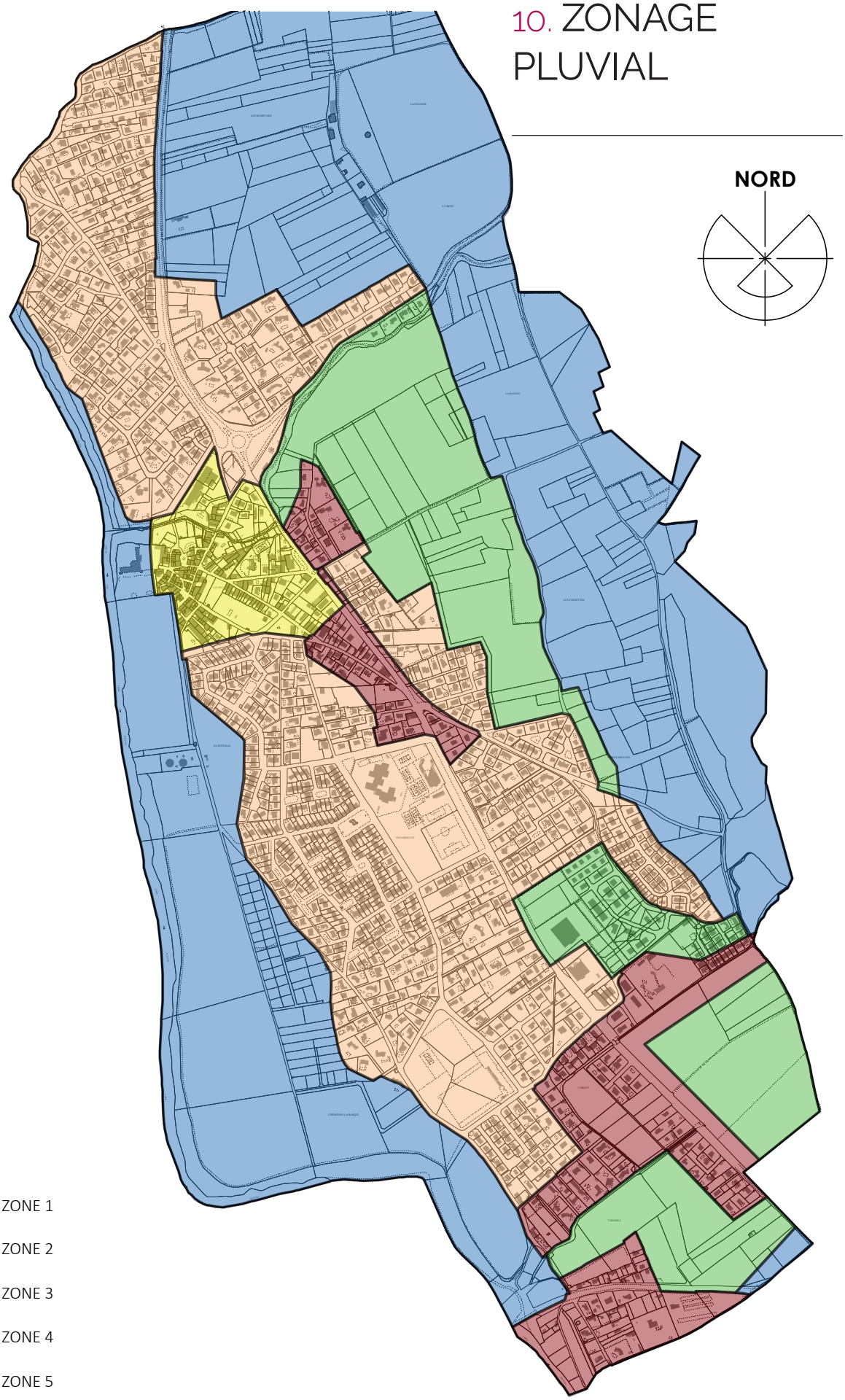
08.ZONAGE D'ASSAINISSEMENT COLLECTIF



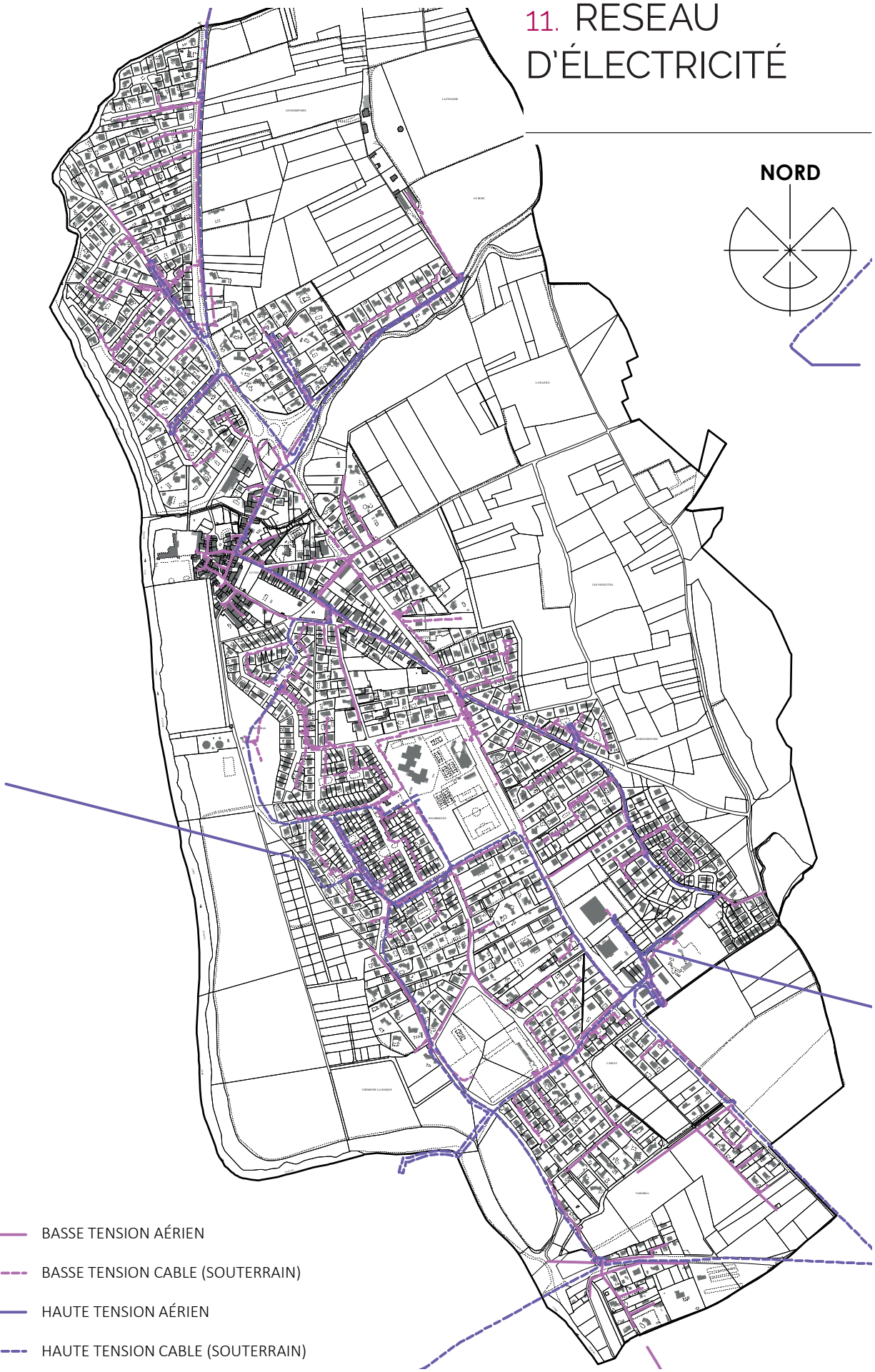
09.RÉSEAU D'EAUX PLUVIALES



10. ZONAGE PLUVIAL



11. RÉSEAU D'ÉLECTRICITÉ



12. RÉSEAU GAZ

VIII. LES DÉPLACEMENTS

Des améliorations qualitatives du réseau pourront résulter d'une réflexion sur la fonction et les caractéristiques actuelles des voies :

- En les hiérarchisant entre fonctions structurantes, itinéraires alternatifs et circulation « apaisée » ;
- En établissant un schéma des itinéraires cyclables ;
- En effectuant un diagnostic sécurité basé sur les problèmes de capacité et de visibilité des carrefours, ainsi que sur la visibilité en courbe et en profil en long des voies ;
- En réalisant un diagnostic de l'implantation des arrêts bus ;
- En formalisant les choix de partage de l'espace public ;
- En prévoyant le traitement qualitatif des entrées d'agglomération.

VIII.1. SURLETERRITOIRE DU SCOT DU BITERROIS

Le projet de la collectivité doit prendre en compte la politique globale des transports au service d'un développement durable :

- Maîtriser les besoins de déplacement et de circulation automobile. C'est notamment, offrir une alternative à la voiture particulière grâce aux modes de déplacement doux (piéton, cycliste, ...), et «fixer les règles permettant d'atteindre l'équilibre entre l'urbanisation et les transports collectifs ».
- Favoriser le développement des transports collectifs qui ont un caractère prioritaire. Cela peut être, entre autres, le rabattement des itinéraires cyclables vers les axes de transports collectifs,
- Partager la voirie en faveur de toutes les catégories d'usagers et tous les modes.
- Réduire les nuisances en favorisant les modes doux (notamment par le confort, la cohérence, la continuité et la sécurité des itinéraires).

Les axes structurants à l'échelle du SCoT du Biterrois
source : Diagnostic du SCoT du Biterrois

☐ ENJEUX DU SCOT DU BITERROIS :

- Concevoir un système de déplacements efficient

Si l'organisation du territoire doit viser à ne pas accroître le besoin de déplacements, ceux-ci restent bien-sûr nécessaires.

Le réseau de voirie devra être amélioré et les infrastructures correctement hiérarchisées.

Mais c'est surtout le réseau de transports collectifs qui devra être développé et organisé dans le cadre d'un schéma cohérent à l'échelle du territoire. Une meilleure utilisation des voies ferrées, voire la remise en service de voies désaffectées, mériteront d'être étudiées.

En secteur urbain, une politique favorable aux transports collectifs devra être articulée avec la politique de stationnement.

Dans les secteurs ruraux à faible densité de population, des systèmes de transport à la demande pourront être mis en place. Une stratégie favorable à l'utilisation des modes de déplacement doux pourra compléter ce dispositif.

Enfin, une attention particulière devra être portée à l'articulation entre urbanisation et transports collectifs.

- La réduction des pollutions liées aux transports

La pollution de l'air par les transports ne dépend pas totalement des choix locaux (transport de transit).

La prise en compte du bruit dans les documents cartographiques pour l'aménagement du territoire.

VIII.2. LE PLAN GLOBAL DES DÉPLACEMENTS DE LA CABM

Depuis 2013, Béziers Méditerranée s'est engagée de manière volontaire, car non obligatoire, dans l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains.

Ce document stratégique qui sera finalisé début 2016 a pour objectif de définir une politique coordonnée de mobilités sur le territoire à l'horizon 2030. Il comprend 11 objectifs réglementaires qui couvrent l'ensemble des champs des mobilités : diminuer le trafic automobile et limiter l'usage de la voiture, développer les transports collectifs.... La démarche de projet intègre la participation de partenaires et des habitants.

☐ SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Les signes forts et les atouts du territoire

— Une armature routière et autoroutière de qualité et à forte capacité avec quatre échangeurs autoroutiers, une rocade en cours de modernisation, un maillage de voiries radiales autour de Béziers (convergeant de la périphérie vers le cœur d'agglomération) ;

— Une très bonne accessibilité du territoire en voiture et une relative fluidité du trafic routier (quelques dysfonctionnements très localisés dans le temps et l'espace) ;

— Une circulation aisée en voiture dans Béziers ;

— Une bonne desserte ferroviaire qui se traduit par une fréquentation en hausse à la gare de Béziers (1,3 millions passagers/an) ;

— Un réseau de Transports en Commun (TC) qui dessert bien l'ensemble du territoire (6,55 millions de voyages en 2012) et qui évolue au fur et à mesure des besoins (lancement de la ligne 23 Béziers Est Liaison Transport (Belt)...) ;

— Un coût des transports en commun pour les usagers très compétitif (0,3 €/voyage en carnet de 10 - ticket unité 0,5€/voyage) ;

— Une offre de stationnement importante en cœur de ville (atout à nuancer car la facilité de stationnement n'incite pas au report modal) ;

— Une partie Sud du territoire favorable à la pratique cyclable et où de nombreux aménagements se développent ;

— Un carrefour identifié de grands itinéraires cyclables (véloroutes et voies vertes, dont l'Eurovélo n°8 Athènes Cadiz (itinéraire cyclable européen)), support potentiel d'un réseau de modes doux ;

— Une accidentologie en baisse à l'image des chiffres nationaux ;

— Un transport et des livraisons de marchandises en ville qui ne génèrent pas de difficulté notable sur le territoire ;

— Un aéroport international en pleine croissance, notamment vers les pays Nord européens ;

— Une volonté de mieux connaître et mieux préparer l'avenir : lancement du PDU volontaire, d'une Enquête Ménage

— Déplacements (Etat, CG34, Agglomérations de l'Hérault) pour mieux connaître les pratiques de mobilité des habitants,

Les faiblesses et les dysfonctionnements du territoire

— La rocade de Béziers ne joue pas encore totalement son rôle (lisibilité, signalisation à améliorer) ;

— Un trafic de transit important en centre ville (circulation qui n'a pas pour origine ou destination le centre ville), du fait d'une traversée trop aisée ;

— Un manque de hiérarchisation des voies à Béziers (mauvaise adéquation usage/aménagement) ;

— Une gestion du stationnement qui peut être optimisée (équilibre à trouver entre parking en ouvrage et offre sur voirie, meilleur respect de la réglementation, dissuasion du stationnement illicite ...) ;

— Une gestion du stationnement estival à améliorer en bord de littoral ;

— Absence de stationnement dans une optique d'intermodalité (type Parcs Relais) ;

— Un partage de la voirie trop favorable à l'automobile sur

l'ensemble du territoire : piéton et vélo, parents pauvres de la mobilité, peu de partage de la voirie, une chaîne de l'accessibilité à améliorer (lien entre voirie - transports - bâtiments - Etablissements Recevant du Public (ERP)) ;

— Une pratique des modes actifs (marche et cycles) plutôt faible pour les déplacements quotidiens ;

— Absence de lignes fortes sur le réseau TC qui présente des fréquences actuelles pas assez attractives ;

— Aucun aménagement dédié pour favoriser la circulation des bus en ville, ni couloirs réservés, ni priorités bus aux carrefours à feux, ... ce qui pénalise leur vitesse commerciale ;

— Des zones apaisées (zones de rencontre (20 km/h), zones trente (30 km/h)) peu développées sur le territoire, des vitesses excessives dans les entrées et traversées de bourgs ;

— Une gare routière saturée et inaccessible au sens de la Loi 2005 pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et/ou personnes en situation de handicap ;

— Une gare SNCF peu ouverte sur la ville, non accessible aux PMR et où les connexions avec les autres modes sont délicates.

Les constats du diagnostic partagé ont conforté l'enjeu, à travers ce PDU, de poursuivre à l'échelle de la CABM, le développement des modes alternatifs à la voiture particulière.

Les premiers résultats de la récente enquête ménages sur les pratiques de déplacements, font apparaître qu'un habitant de la CABM réalise en moyenne 3,9 déplacements par jour (ce qui correspond à la moyenne observée à l'échelle nationale). Si la pratique de la marche est importante, puisque près d'un tiers des déplacements sont réalisés à pied et que les transports collectifs sont dans la moyenne, plus de 61 % de ces déplacements sont encore réalisés en voiture, ce qui offre de réelles perspectives en matière de report modal.

Durant cette seconde phase du PDU et dans le cadre d'une large concertation avec les élus, techniciens, partenaires et habitants de la CABM, un scénario stratégique visant à tendre vers une mobilité plus durable pour le territoire a été défini.

> Il repose sur trois objectifs, jugés comme prioritaires, pour articuler la stratégie du PDU :

1- Organiser le territoire pour que chacun puisse s'y déplacer, de manière sûre et durable ;

2- Aménager l'Agglomération avec une place plus équilibrée pour les différents modes de déplacements ;

3- Mettre en œuvre les services, offres et moyens pour favoriser le report modal, lutter contre l'autosolisme et inciter aux changements de comportements.

Ce scénario est composé de pistes d'actions à mettre œuvre sur le territoire.

☐ TRADUCTION DU PDU SUR LA COMMUNE DE LIGNAN

La commune de Lignan-sur-Orb a engagé la traduction de l'esprit du PDU sur son territoire :

— traitement de la traversée du village par la RD19 : ralentissement des véhicules, aménagement d'une piste cyclable et piétonnier sécurisé, sécurisation des arrêts de bus,... Cet aménagement a été réalisé sur toute la partie Sud de la commune, jusqu'au centre ancien

L'aménagement de la RD19

— instauration d'une zone 20 dans le centre ancien

La zone 20 dans tout le centre ancien

>> *Le scénario du PDU : une feuille de route de la politique mobilité pour les 10-15 prochaines années*

> **Proposer des services de Transport à la Demande sur réservation dans certaines communes**, pour limiter les trajets à vide des bus et mieux répondre aux besoins des habitants ;

AMPLIFIER LE ROLE DE LA ROCADE AFIN DE MIEUX ORGANISER LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET LIMITER LE TRANSIT DANS BEZIERS

> **Revoir le jalonnement** pour mieux orienter le trafic et guider les automobilistes ;
> **Poursuivre l'aménagement en 2x2 voies de la rocade**, afin de constituer un itinéraire de contournement attractif limitant le trafic routier de transit par le centre-ville ;

RATIONNALISER LE RESEAU BEZIERS MEDITERRANEE TRANSPORTS (BMT) POUR LE RENDRE PLUS ATTRACTIF

> **Fusionner certaines lignes actuelles**, afin notamment d'éviter une correspondance obligatoire à la gare routière et de désengorger cette dernière ;
> **Développer des services en soirée**, (en lien avec la gare SNCF par exemple) ;

FAVORISER LES MODES ALTERNATIFS DANS LE CENTRE-VILLE DE BEZIERS PAR UN MEILLEUR PARTAGE DE LA VOIRIE

> **Hiérarchiser le réseau de voiries et revoir le plan de circulation** pour un meilleur partage de entre les modes ;

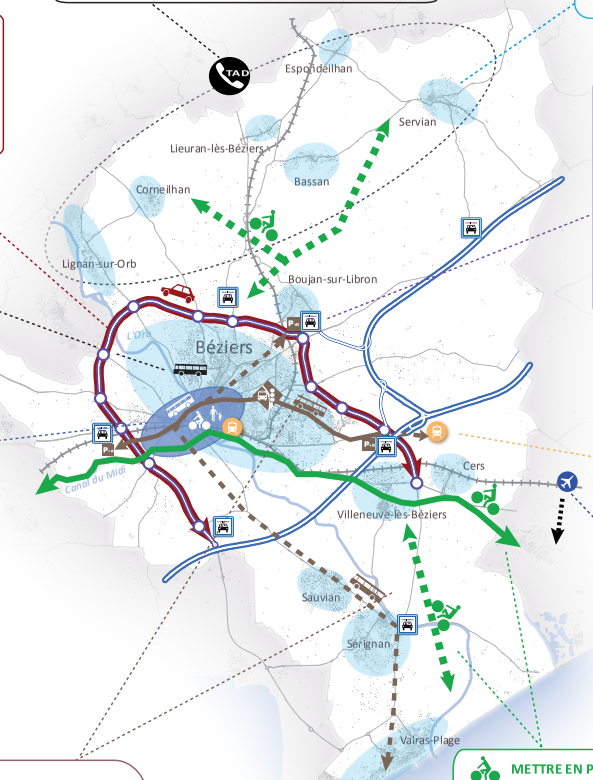
> **Requalifier les Allées Paul Riquet et leurs abords** ;

> **Accentuer le développement du Canal du Midi en améliorant les liaisons tous modes avec le centre-ville ;**

> **Créer une ligne structurante de transport Est-Ouest à court/moyen terme, un Bus à Bon Niveau de Service (BBNS), rélié à des Parcs Relais ;**

> **Mettre en place des aménagements en faveur de la circulation des bus** (ex : priorité aux feux, couloir en site propre...) ;

> **Faire évoluer certaines lignes de bus** (tracés, fréquences...) **pour mettre en place à plus long terme une ligne de BBNS Nord-Sud ;**



> **Revoir les plans de circulation** dans les secteurs à l'urbanisme contraint, **pour mieux organiser, sécuriser et partager la voirie ;**

> **Développer des zones pacifiées ;**

AMENAGER UN RESEAU D'AIRES DE COVOITURAGE / P+R

> **Développer un maillage d'aires de covoiturage** à proximité immédiate des principales infrastructures routières (A9, A75, rocade...) ;

> **Concevoir ces aires comme de véritables pôles d'échanges**, à travers une desserte en transport collectif, des cheminements doux, du stationnement vélos sécurisés ;

S'APPUYER SUR LES GARES POUR DEVELOPPER L'INTERMODALITE

> **Réaménager le parvis de la Gare SNCF** pour mieux organiser l'intermodalité sur cet espace ainsi que les accès et liaisons avec le centre-ville ;

> **Anticiper la création de la nouvelle Gare LGV** en termes de desserte tous modes et de complémentarité ;

> **Envisager de meilleures liaisons vers l'aéroport Béziers Cap d'Agde** depuis les stations balnéaires, en période estivale.

METTRE EN PLACE UN VERITABLE PLAN VELO

> **Mailler le territoire d'itinéraires cyclables en s'appuyant sur le Canal du Midi**, voie structurante à l'échelle régionale ;

> **Jalonner les liaisons cyclables**, reliant l'ensemble des communes en précisant les distances ;

> **Développer des espaces de stationnement vélos**, adaptés aux arrêts de courte à longue durée ;

> **Mettre en place des services spécifiques** pour faciliter la pratique (recyclerie, atelier de réparation, location de vélos...).

VIII.3. LA CIRCULATION AUTOMOBILE

VIII.3.1. LES ACCÈS PRINCIPAUX DE LA COMMUNE

La commune de Lignan-sur-Orb est bien desservie par le réseau routier, lui permettant de se raccorder rapidement vers Béziers et les principaux pôles d'attraction du territoire.

VIII.3.2. LES VOIES À GRANDE CIRCULATION

La commune n'est pas concernée par une voie à grande circulation.

VIII.3.3. LES VOIES SECONDAIRES

Il convient de rappeler que les routes départementales sont soumises à l'application des dispositions de l'arrêté du président du conseil général relatif au règlement départemental de la voirie départementale.

La commune est traversée par deux routes départementales :

- La RD19 coupant du Nord au Sud le territoire de la commune en longeant le centre ancien de la commune, pour relier la rocade de Béziers à Thézan-les-Béziers.
- La RD39 qui permet de relier la commune à Corneilhan.

Ce réseau est complété par des voies communales goudronnées et entretenues et par des chemins de service ou chemins ruraux en terre.

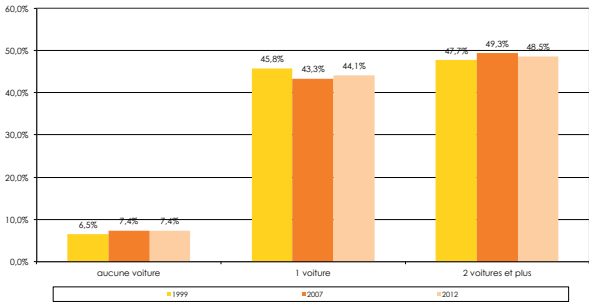
VIII.3.4. LA VOITURE PARTICULIÈRE

L'équipement automobile

On remarque que 48,5% des ménages possèdent 2 voitures ou plus, cependant cette moyenne reste assez stable depuis 1999. La même tendance est observée pour les ménages possédant 1 voiture qui représentent en 2012, 44,1%. Seulement 7,4% des ménages ne possèdent pas de voiture en 2012.

Conséquence directe de l'éloignement du lieu de travail, bien que le bassin d'emploi de Béziers soit proche et que des lignes de transports en commun sont organisées.

Evolution de l'équipement automobile des ménages entre 1999 et 2012



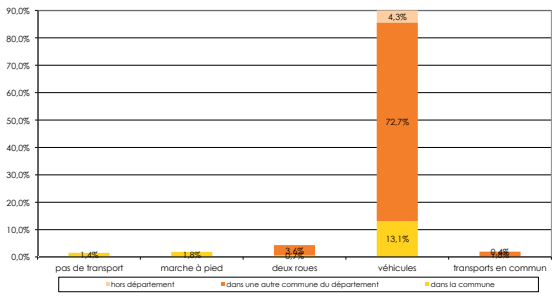
Source : INSEE

Les déplacements du lieu de résidence au travail

En 2012, sur les 1109 personnes qui travaillent, 190 personnes ont un emploi sur la commune, soit 17,1% tandis que 919 d'entre-elles travaillent dans une autre commune, soit 82,9%. Bien que la commune soit desservie par les transports en commun, seulement 2,2% des travailleurs l'utilisent.

Parmi les personnes travaillant sur la commune seulement 10,5% se rendent à pied sur leur lieu de travail (ou qui travaillent à leur domicile), la presque totalité des travailleurs utilise leur véhicule personnel (voiture ou deux roues).

Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi, lieu de travail et moyen de transport en 2012

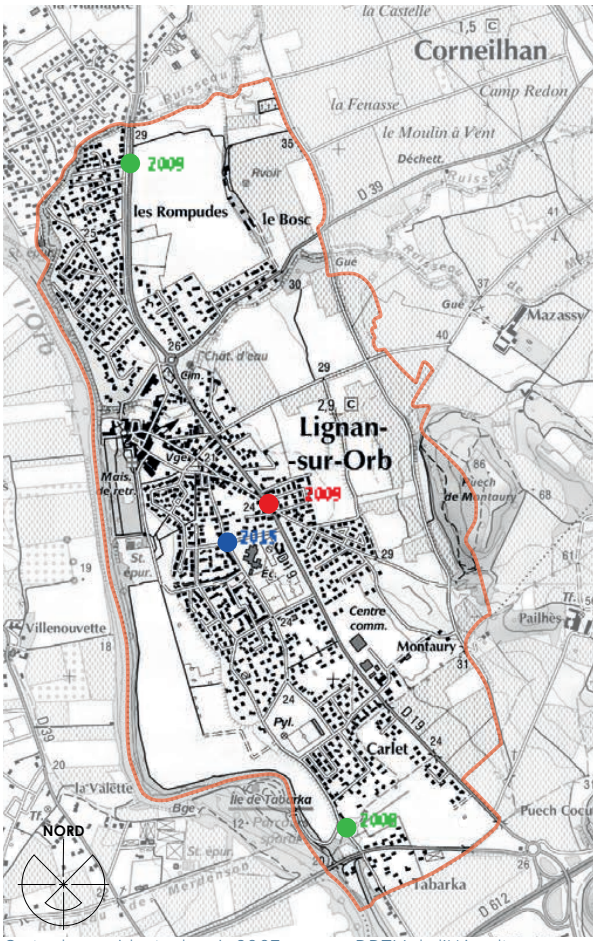


Source : INSEE

VIII.4. LA SÉCURITÉ

Le Plan Local d'Urbanisme doit être conçu à la fois pour permettre le traitement de certaines causes d'insécurité déjà identifiées, pour mettre en oeuvre des améliorations qualitatives du réseau et de manière à ne pas créer de nouvelles situations d'insécurité.

Le traitement des facteurs d'insécurité doit s'appuyer sur un diagnostic de l'accidentologie, bâti sur une période de cinq ans minimum et sur la connaissance du territoire.
Le Rapport de Présentation du Plan Local d'Urbanisme traitera des dispositions adoptées par la commune dans ce domaine. La création de nouvelles situations d'insécurité devra être évitée par l'adoption de mesures préventives.
Toute nouvelle zone d'aménagement devra intégrer une sécurisation des accès et la prise en compte des modes de déplacement doux (piétons, vélos),



Carte des accidents depuis 2007 source : DDTM de l'Hérault

Depuis 2007 seulement 4 accidents ont été recensés :

— En 2008 un accident léger, impliquant un motard blessé mais non hospitalisé, Sud du village.

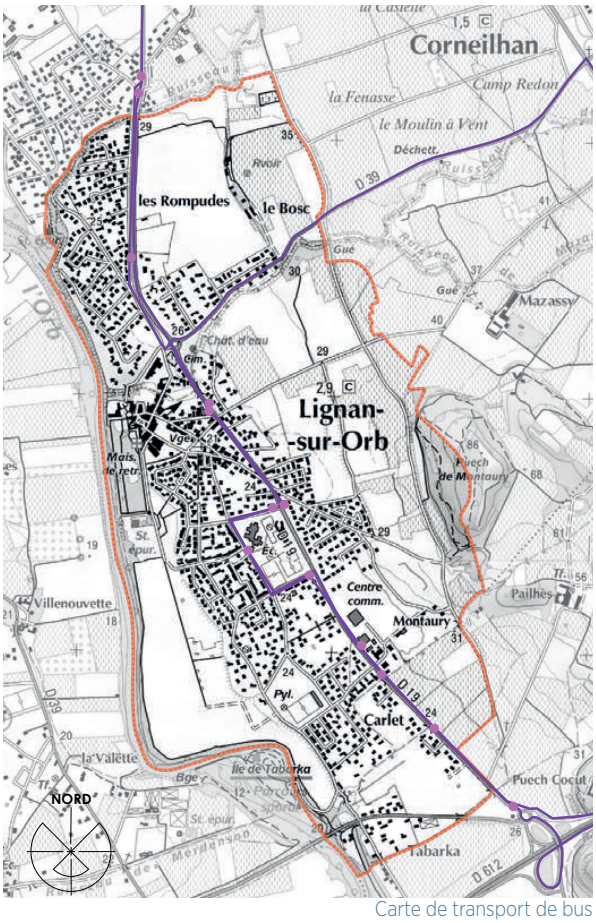
— En 2009 un accident mortel et un léger. L'accident mortel implique un motard sur la RD19 au niveau de la brasserie. L'accident léger implique 2 cyclos qui seront blessés mais non hospitalisés, au niveau de la RD19 au Nord du village.

— En 2015 un accident grave, impliquant un piéton hospitalisé au niveau du groupe scolaire.

VIII.5. LES TRANSPORTS EN COMMUN

☐ LES LIGNES DE BUS

L'Agglomération Béziers Méditerranée et Hérault Transport gèrent le transport par bus sur le territoire.



Carte de transport de bus

- Hérault transport

Le syndicat mixte est composé de l'ensemble des autorités organisatrices de transport du département, le Conseil Départemental de l'Hérault et les 4 communautés d'agglomération de l'Hérault (Montpellier agglomération, Béziers Méditerranée, Hérault Méditerranée et Thau agglomération).

Ce système permet de mieux coordonner les offres de transport des différentes collectivités et de développer

l'intermodalité (l'usage de plusieurs réseaux de transport avec un même ticket ou abonnement).

Le SMTCH a donc deux missions principales : il gère un réseau de transport interurbain dénommé Hérault Transport et gère le transport scolaire sur l'ensemble du territoire départemental.

Le ligne 205 dessert la commune : cette ligne permet le lien en la gare routière de la commune de Béziers à la commune de Pailhes. Le bus dessert la commune en 5 arrêts : zone artisanale, Place de Coubertin, école Marie Curie, stade et mairie. 4 bus sont répartis dans la matinée et 3 bus dans l'après midi.

- Bus Occitan/Béziers Agglomération :

Depuis le premier juillet 1997, le réseau urbain de la Ville de Béziers est géré dans le cadre d'un contrat de délégation de service public. Le groupe CGFTE - CONNEX devenu Véolia Transport depuis novembre 2005 exploite le réseau depuis cette date. La marque commerciale « Bus Occitan » est alors créée. Depuis janvier 2002, le transport est de la compétence de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée.

La ligne 19 au départ du centre ville de Béziers dessert la commune de Lignan-sur-Orb en quatre points : Lignan gare, zone artisanale, école Marie Curie, Mairie, les Rompudes. Pour terminer au niveau de la commune de Murviel lès-Béziers. 6 bus sont répartis dans la matinée et 9 bus dans l'après midi.

☐ LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS EN COMMUN

Aucun autre mode de transport comme le tramway, train, transport aérien... n'est présent sur la commune de Lignan-sur-Orb.

VIII.6. LESMODESDEDÉPLACEMENT DOUX

☐ LES VOIES D'EAU

Il n'existe aucun canal, ni aucun port sur la commune.

☐ LES PISTES CYCLABLES

Le schéma directeur vélo de l'agglomération Béziers Méditerranée et du département de l'Hérault décrit les pistes cyclables existantes et futures. Plusieurs fiches actions ont été réalisées à l'échelle de l'agglomération de Béziers Méditerranée.

3 fiches actions ont une intervention sur la commune de Lignan-sur-Orb :

- C1.5 aménagement le long de la rue Massacy pour rejoindre Lignan-sur-Orb à Corneilhan.

- C2 aménagement le long de la RD19 pour traiter la traversée de Lignan-sur-Orb. Récemment des travaux ont été réalisés sur une portion de la RD19 qui a permis d'intégrer une piste cyclable.

Carte des pistes cyclables
source : schéma directeur vélo de l'agglomération de Béziers Méditerranéet

☐ LES DÉPLACEMENTS PIÉTONS

Un trafic pédestre existe dans la partie agglomérée de la commune, notamment pour des trajets domiciles-commerces de proximité, domiciles-services publics (domicile-école, par exemple).

Dans les lotissements récents les voies de circulation sont bordées de trottoir piéton et quelques passages piéton sont organisés. Par contre, les lotissement plus anciens bénéficient de trottoirs très étroits.

Dans le centre ancien, de part l'étroitesse des rues, les piétons circulent sur les mêmes espaces que les voitures. On note cependant la présence de trottoirs dans les rues principales du centre.

Les projets de développement du village devront prévoir les voies piétonnes. Ces voies auront vocation à relier les équipements, commerces et services du village avec les différents quartiers.

☐ ENJEUX

> Continuer la traduction du PDU

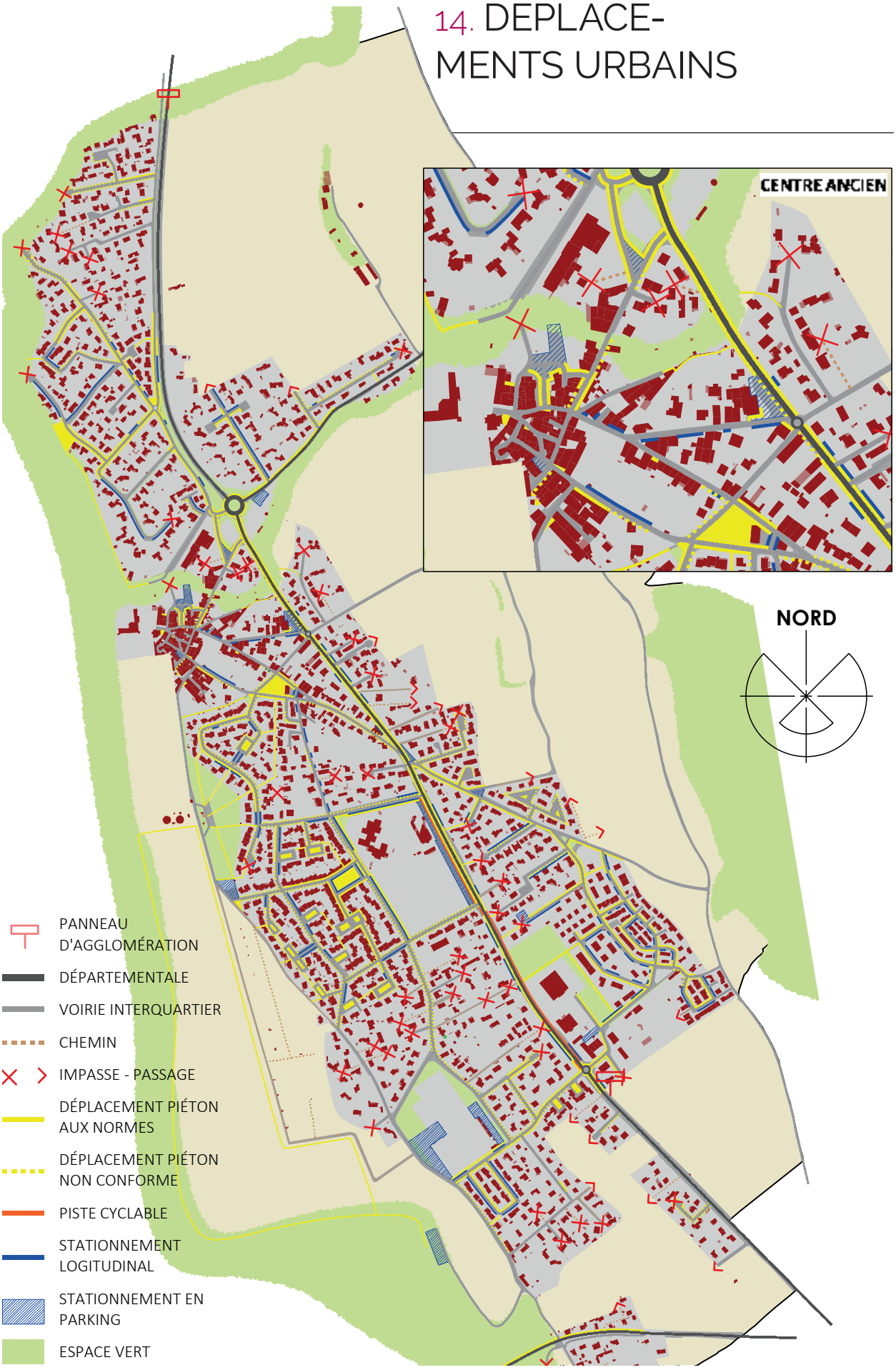
> Prolonger le traitement de la RD19

> Connecter et prolonger les liaisons piétonnes et cycles existantes, mettre en lien les quartiers et les différents équipements et centres de vie

> Mettre en œuvre la piste cyclable du schéma directeur vélo

> Favoriser les transports en commun

14. DÉPLACE-MENTS URBAINS



IX. INVENTAIRE DES CAPACITÉS DE STATIONNEMENT

IX.1. LE STATIONNEMENT DES LIEUX QUI REÇOIVENT DU PUBLIC

Les principaux parkings du village, sont les suivants :

Au cœur du centre ancien :

- Parking du 14 juillet : 40 places de stationnement dont 2 places PMR.
- Place du 11 novembre : 8 places de stationnement dont 1 place PMR.
- Avenue des Frères Boyer : 16 places de stationnement.
- Avenue Joseph Sire : 9 places de stationnement.
- Rue Raymond Cau : 13 places de stationnement dont 1 place PMR.

86 places de stationnement disponibles sur l'espace public dans le centre ancien dont 4 places handicapées.

A proximité des équipements publics et des commerces :

- Mairie : 20 places de stationnement dont 2 places PMR et 1 place moto.
- Cimetière centre ancien : 14 places de stationnement.
- Cimetière La Fenasse : environ 20 places de stationnement.
- Boulodrome : environ 30 places de stationnement.
- Médiathèque : 10 places de stationnement.
- Groupe scolaire : 60 places de stationnement.
- Centre culturel : 76 places de stationnement dont 3 places PMR.
- Place du marché : 28 places de stationnement.
- Avenue Jean Moulin et avenue Ingarrigues : 83 places de stationnement dont 1 place PMR, 1 place taxi et 1 place camion.
- Stade municipal : environ 210 places dont 4 PMR.
- ZA de Montaury : 17 places de stationnement.
- Ile de Tabarka : environ 100 places de stationnement.

668 places de stationnement disponibles sur l'espace public à proximité des équipements publics et des commerces dont 10 places handicapées, plus 1 emplacement moto, 1 place taxi et 1 place camion.

IX.2. LE STATIONNEMENT DANS LES ZONES D'HABITAT

Dans les quartiers résidentiels :

- Secteur des Rompudes : 115 places de stationnement dont 2 places PMR pour environ 240 logements.
- Secteur rue Genet et rue des Fleurs : 32 places de stationnement pour environ 60 logements.
- Secteur les Vignètes : 21 places de stationnement pour environ 110 logements
- Secteur impasse Gabin et impasse Raimu : 63 places de stationnement dont 1 place PMR pour environ 90 logements.
- Secteur Montaury : 53 places de stationnement dont 2 places PMR pour environ 150 logements.
- Secteur lotissement communaux : 250 places de stationnement pour environ 350 logements.
- Secteur diffus avenue Pierre Marie Curie : 2 places de stationnement pour environ 100 logements.
- Secteur lotissement Carlet : 38 places de stationnement

pour environ 140 logements.

— Secteur Tabarka : 0 place de stationnement pour 30 logements.

574 places de stationnement disponibles sur l'espace public dans les quartiers résidentiels dont 5 places handicapées pour environ 1270 logements, soit 0,5 places par logement. La répartition des zone de stationnements sont très inégales dans les quartiers résidentiels.

☐ ENJEUX

> Organiser les stationnements

15. CAPACITÉ DE STATIONNEMENT

LOCALISATION DES STATIONNEMENTS	
01	Parking du 14 juillet
02	Place du 11 novembre
03	Avenue des Frères Boyer
04	Médiathèque
05	Rue Raymond Cau
06	Mairie
07	Cimetière centre ancien
08	Cimetière La Fenasse
09	Boulodrome
10	Médiathèque
11	Groupe scolaire
12	Centre culturel
13	Place du marché
14	Avenue Jean Moulin et Ingarrigues
15	Stade municipal
16	ZA de Montaury
17	Ile de Tabarka
18	Secteur des Rompudes
19	Secteur rue Genet et des fleurs
20	Secteur les Vignettes
21	Secteur impasse Gabin et Raimu
22	Secteur Montaury
23	Secteur lotissement communaux
24	Secteur diffus Pierre Marie Curie
25	Secteur lotissement Carlet
26	Secteur Tabarka