



Commune de Lieuran-lès-Béziers

(Hérault)

Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)

Orientation d'Aménagement et de Programmation

Elaboration PLU	18-01-2010	19-12-2011	17-04-2012	18-10-2012	3
2 révision POS				29-03-2002	
Procédure	Prescription	Délibération arrêtant le projet	publication	Approbation	

brigitte Villaeys
paysages et urbanisme

paysage
urbanisme
architecture

atelier

e

environnement

Place Pierre Passet
Domaine de la Petite Motte
34 280 La Grande Motte
tél : 04 67 56 77 77 - 06 07 54 78 73
mail : brigitte.villaeys@sfr.fr

atelier *e* - Les Perdrigals 11510 Treilles -
tél : 04 68 45 72 80 - fax : 04 68 45 61 95
mail : contact@atelier-e.com

Sommaire

Préambule	3
1. l'aménagement	4
2. l'habitat	7
3. les transports et les déplacements	7
<i>Fonctionnement global des extensions urbaines</i>	9

Préambule

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent d'approfondir les orientations générales définies dans le PADD.

La loi Grenelle II du 12 juillet 2010, rend ce document obligatoire à compter du 13 janvier 2011 et son contenu est codifié par l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme.

Art. L. 123-1-4. :

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

«1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

«Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

«Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

«Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

«2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

«Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

«3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

«Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

«Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.»

Pour la clarté du document les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont présentées en reprenant les trois alinéas de l'article L.123-1-4.

1. l'aménagement

Le développement urbain de la commune s'organise en prolongement des zones urbaines existantes. L'objectif est de permettre leur raccordement par les voies douces et de réorganiser le village autour des équipements publics, existants et futurs.

Les orientations d'aménagement sont donc traduites dans deux schémas :

- le fonctionnement global des extensions urbaines;
- l'organisation de Combe Libro autour de la future halte ferroviaire.

• Le fonctionnement global des extensions urbaines, voir schéma en fin de document

Pour permettre une organisation urbaine cohérente, les zones d'extension urbaine devront respecter les attendus communaux en terme de voirie (automobile et liaisons douces), d'espaces publics et de stationnement.

Chaque quartier sera desservi par des voiries internes permettant d'en assurer la sécurité mais aussi le raccordement au tissu viaire existant.

Chaque secteur devra proposer une diversité d'habitat répondant aux attentes de tous (voir aussi les attendus du PADD).

Les circulations piétonnes seront réalisées dans le cadre des opérations d'aménagement.

Le traitement des eaux de pluies se fera sous forme d'infiltration dans le sol, le plus en amont possible : le principe des noues paysagères sera utilisé (pouvant être aussi le support aux liaisons piétonnes) et les lieux d'infiltration seront démultipliés pour éviter les bassins de rétention de grande profondeur (qui de ce fait doivent être clôturés). Les traitements des eaux de pluie doivent être pensés comme des espaces publics à part entière.

Deux secteurs d'urbanisation future sont identifiés :

- Les Combes, à l'Ouest du village;
- Combe Libro, à l'Est (voir chapitre ci-dessous).

Les Combes

Cette entrée est actuellement marquée par les nuisances de la RD909 qui génère un trafic important. Les zones d'habitat existantes n'ont pas été organisées en fonction de ces nuisances et se sont implantées le long de la voie d'accès, au hasard des opportunités foncières.

Le PLU prévoit donc une réorganisation complète de ce secteur avec une extension au Nord des habitations existantes.

Cette opération d'ensemble devra répondre à plusieurs éléments :

- prévoir une protection visuelle le long de la RD909 (espace boisé à créer);
- proposer une partie de zone d'activités en arrière de cet espace boisé, qui pourrait profiter de l'accès rapide sur la RD, tout en créant un espace tampon pour les habitations en arrière-plan;
- organiser un nouveau quartier d'habitat, en arrière de la zone d'activités, relié à l'urbanisation déjà présente ;
- proposer une diversité d'habitat, mais aussi une diversité des fonctions urbaines avec des équipements publics de quartier fédérateur du nouveau quartier;
- organiser la desserte vers l'entrée Ouest, mais aussi vers le nouveau franchissement

du Libron, mettant ainsi en relation les deux parties du village.

Le secteur derrière la cave coopérative, en zone urbaine, est conditionné à un accès le long de la cave.

En effet, ces parcelles ne sont pas accessibles par le chemin le long du Libron (étroitesse du chemin et dénivelé important) et la reprise de ce chemin n'est pas envisageable pour des raisons techniques, esthétiques et financières. Par ailleurs, le début de ce chemin est classé en zone rouge du PPRI, compliquant les interventions sur ce chemin et rendant l'accessibilité par ce seul chemin impossible.

• L'organisation de Combe Libro

Le secteur de Combe Libro revêt une importance particulière de part la présence de la voie ferrée. Certes la voie ferrée n'est pas aujourd'hui utilisée à des fins de transports publics pour Lieuran et l'agglomération de Béziers, mais cette orientation est clairement exprimée dans le SCoT.

Aussi, le PLU prévoit son utilisation, à plus long terme, par :

- une réserve foncière prévue pour un pôle d'échange en bordure de la voie ferrée;
- un réseau viaire et piéton qui aboutit à ce pôle d'échange pour permettre à toute la commune d'y accéder de manière aisée.

Combe Libro est longé par la départementale qui, aujourd'hui, sert de liaison importante à l'échelle de l'agglomération et supporte donc un trafic important.

Le PLU vise à intégrer cette voie comme un vrai boulevard urbain, tout en respectant la fluidité de son trafic.

Pour ce faire, deux orientations sont à suivre dans le secteur de Combe Libro :

- prévoir deux entrées/sorties seulement pour l'ensemble du secteur : une au Nord et une au Sud et éviter toute autre sortie directe sur la route départementale. Ces deux accès devront aussi prendre en compte les rues menant au village leur faisant face, pour un traitement global des deux côtés de la voie;
- prévoir un front bâti donnant un effet de volume tout le long de la route. Ce front bâti sera au minimum en R+1 et pourra proposer une diversité de fonctions : commerces, services en rez-de-chaussé, habitat en partie supérieure.

L'alignement de platanes sera préservé autant que possible (sauf nécessité absolue au droit des entrées/sorties) pour préserver l'aspect végétal qualitatif de cette voie.

A Combe Libro, deux zones d'équipements sont prévues pour répondre aux besoins de la population future :

- au Nord : emplacement prévu pour une maison de retraite multigénérationnelle intégrant une crèche ;
- au Sud : emplacement à préciser pour 10000 m² destiné à des équipements publics: salles associatives notamment, en complément des équipements déjà existants.

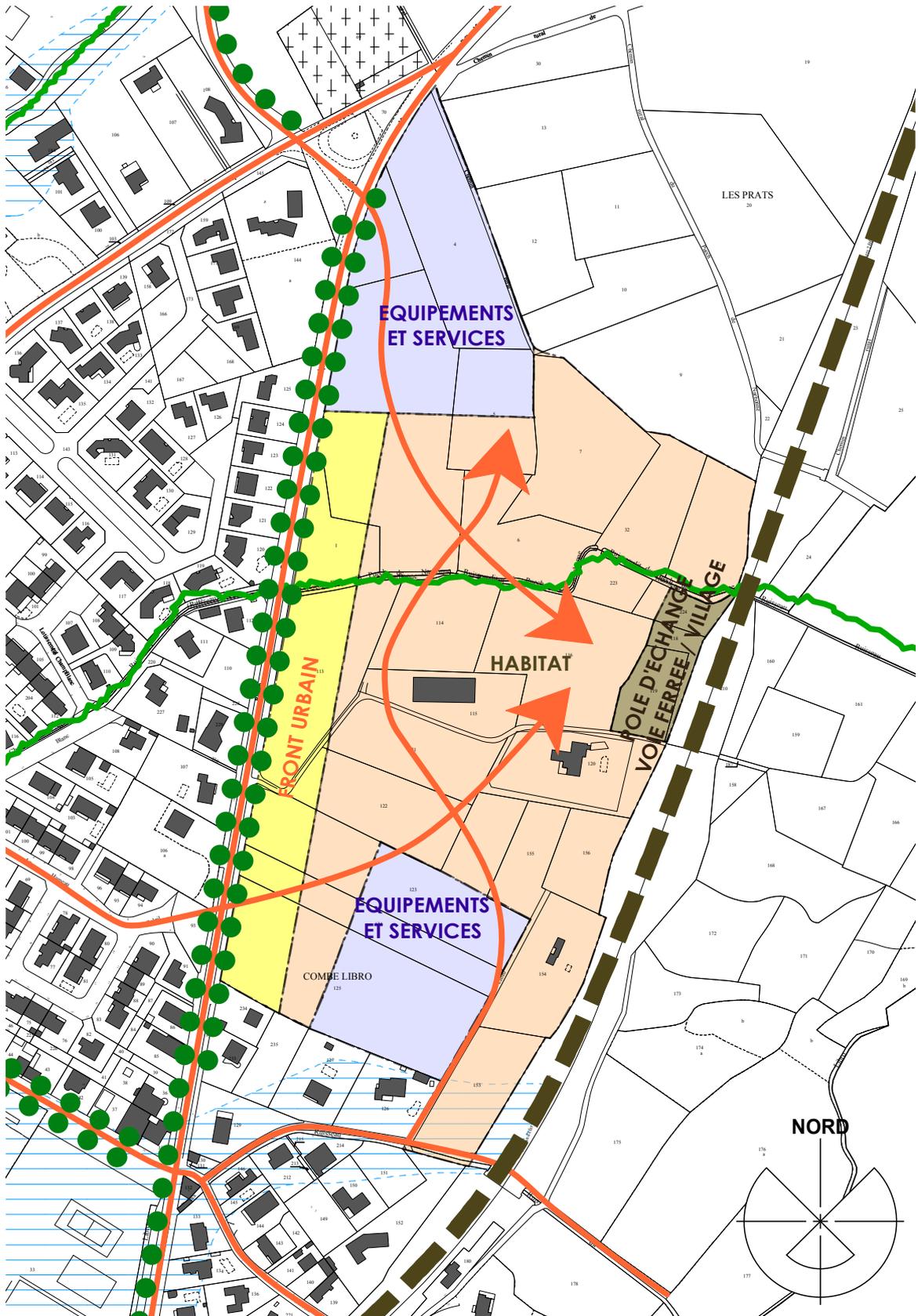


schéma d'orientation de Combe Libro

2. l'habitat

Bien que non soumise aux minima légaux, la commune souhaite rattraper ses déficiences en logements locatifs et sociaux et le traduit dans le PLU.

Conformément à l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme, la commune opte pour la «possibilité de délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme doit être affecté à des catégories de logements définies par le plan, dans le respect des objectifs de mixité sociale.»

Ainsi dans les zones d'extension urbaine, les zones AU, devront comporter, dans un objectif de mixité sociale, au minimum :

- 30% de logements locatifs,
 - dont 20% de logements locatifs sociaux minimum,
- 10% de logements sociaux en accession à la propriété.

Par ailleurs, la commune opte pour l'application de l'article L.128-1 du Code de l'Urbanisme, qui lui permet d'autoriser un dépassement de COS pour les opérations à caractère social (selon l'article L.351-2 du Code de la Construction et de l'Habitat).

3. les transports et les déplacements

La commune de Lieuran-lès-Béziers n'est pas compétente en transport public urbain. Elle n'est par ailleurs pas comprise dans un périmètre de transport public urbain. Aucun Plan de Déplacements Urbains (PDU) n'existe donc sur son territoire.

Cependant, la commune a souhaité, à travers son PLU, traiter la question des déplacements et des modes de transport.

Elle s'est inspirée d'un PDU (article L.1412-2 du code des transports) et a conservé les attendus pertinents à l'échelle de la commune :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport ;
- 4° La diminution du trafic automobile ;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement.

Les autres alinéas sont sans objet à cette (petite) échelle d'intervention.

L'action communale se centre sur le développement des liaisons douces (cycle et piéton) permettant une desserte de tous les pôles d'attraction et les différents quartiers, existants et futurs. Ces liaisons douces permettent aussi d'accéder de manière sécurisée aux arrêts de bus (notamment pour les scolaires) et ultérieurement au pôle d'échange de la voie ferrée.

L'accent est aussi mis sur les déplacements piétons le long du Libron, et ce à deux

échelles :

- à l'échelle du village : pour permettre les liaisons entre les quartiers et les équipements publics;
- à l'échelle du territoire : pour proposer à long terme une liaison vers Ribaute et au-delà vers Béziers.

Des emplacements réservés sont mis en place pour permettre l'acquisition d'une bande continue le long des berges et proposer un cheminement ininterrompu.

Ces actions permettent de diminuer l'usage de l'automobile et de réduire les consommations énergétiques.

Pour le stationnement, deux principes s'appliquent :

- dans les quartiers résidentiels : le stationnement est organisé de manière groupée à l'intérieur de chacun d'eux;
- pour le pôle d'échange avec la voie ferrée : un emplacement réservé est mis en place pour permettre d'acquérir les terrains attenants à la voie ferrée pour prévoir un parc de stationnements.

Fonctionnement global des extensions urbaines

