AGENCE D'URBANISME CATALANE



# RAPPORT DE PRESENTATION

## 1.1 DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

du SCOT de la Plaine du Roussillon

SCOT

Approuvé
le 13 novembre 2013

PLAINE DU ROUSSILLON

# SOMMAIRE


I LA PLACE ET LE ROLE DU SCOT DE LA PLAINE DU ROUSSILLON ..... 1
A. LE CADRE GENERAL ..... 3
1. L.110 ..... 3
2. L.121-1 ..... 3
B. LE CONTENU DU DOSSIER DE SCOT ..... 4
1. Le rapport de présentation ..... 4
2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables ..... 5
3. Le Document d'Orientations et d'objectifs ..... 5
4. Le Document d'Aménagement Commercial (DAC) ..... 7
5. Les schémas de secteurs ..... 7
C. LA PROCEDURE D'ELABORATION DU SCOT ..... 7
D. LE PERIMETRE DU SCOT ..... 9
1. La délimitation du périmètre ..... 9
2. Le cadre géographique ..... 11
E. L'ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS ..... 13
1. Les documents de rang supérieur ..... 13
2. Les documents devant respecter un rapport de compatibilité avec le SCOT ..... 14
F. LE SUIVI ET L'ÉVOLUTION DU SCOT ..... 15
G. L'ORGANISATION TERRITORIALE ..... 16
1. Rappel historique ..... 16
2. L'armature urbaine actuelle ..... 16
H. CHANGER D'ÉCHELLE POUR CERNER LES ENJEUX ..... 19
1. La place de Perpignan dans l'armature des grandes villes ..... 19
2. La place du département au sein de l'Eurocorridor ..... 21
3. Les relations de proximité avec les territoires environnants ..... 21

II LES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET LES ÉVOLUTIONS SOCIALES ..... 23
A. L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION SUR LE TERRITOIRE DU SCOT ..... 25
1. Un territoire à forte croissance démographique ..... 25
2. Une croissance essentiellement nourrie par les flux migratoires ..... 25
3. Impact des migrations sur le territoire du SCOT ..... 26
B. RÉPARTITION ET DYNAMIQUES DE PEUPLEMENT SUR LE TERRITOIRE ..... 27
1. Le cœur d'agglomération et le littoral, secteurs les plus peuplés ..... 27
2. La montée en puissance des communes de 2ème et 3ème couronnes ..... 29
C. QUELLES PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES ? ..... 31
D. STRUCTURE PAR ÂGE DE LA POPULATION ET RENOUVELLEMENT DES GÉNÉRATIONS ..... 32
1. Vers un renouveau démographique ? ..... 32
2. Une croissance démographique capable d'assurer le renouvellement des générations ? ..... 33
3. Le vieillissement de la population ..... 34
E. UNE TENDANCE À LA RÉDUCTION DE LA TAILLE DES MÉNAGES ..... 35
F. UN FAIBLE NIVEAU DE RESSOURCES ..... 36
1. La diversité des situations précaires ..... 36
2. De fortes disparités spatiales dans la répartition des habitants selon leurs revenus ..... 38
3. La solidarité : enjeu de cohésion sociale ..... 39

III LES ÉVOLUTIONS URBAINES ET L'HABITAT ..... 41
A. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PARC DE LOGEMENT ..... 43
1. Typologie du parc de logement ..... 43
2. L'habitat traditionnel et le patrimoine architectural ..... 48
B. LA MOBILISATION DU PARC DE RÉSIDENCES SECONDAIRES ET DES LOGEMENTS VACANTS ..... 51
1. Le léger repli des résidences secondaires ..... 51
2. La mobilisation du parc de logements vacants ..... 52
3. Le phénomène de vacance sur la ville centre ..... 53
C. LE PARC DE LOGEMENTS POTENTIELLEMENT INDIGNES ..... 54
1. Un volume de logements potentiellement indignes important mais en résorption ..... 54
2. Profil d'une population précaire ..... 55
3. Le phénomène de cabanisation ..... 55
D. LE PARC DE LOGEMENTS SOCIAUX ..... 58

1. Une croissance significative mais encore insuffisante ..... 58
2. Profil de l'offre en logements ..... 59
3. Les communes soumises à des obligations quantifiées ..... 59
4. Une demande sociale importante mais en léger repli ..... 60
5. Production de logements sociaux : des solidarités à affirmer ..... 60
6. L'accession sociale, des efforts majeurs à consentir ..... 61
E. L'ACCUEIL ET LE LOGEMENT DES POPULATIONS SPÉCIFIQUES ..... 63
1. Se loger après 70 ans ..... 63
2. Se loger avec un handicap ..... 64
3. Le logement des étudiants ..... 64
4. L'hébergement des sans abris et des populations en hyper-précarité ..... 65
5. L'accueil des gens du voyage ..... 65
F. LES PARCOURS RÉSIDENTIELS ET LES MOUVEMENTS MIGRATOIRES ..... 66
1. Caractéristiques du parcours résidentiel ..... 66
2. Des parcours résidentiels classiques mais contraints ..... 67
3. Le parc locatif privé, principal levier de mobilié des ménages ..... 68
4. Mobilité résidentielle : une relocalisation de proximité priorisée ..... 68
5. Les migrations résidentielles exogènes ..... 70
G. LE MARCHÉ IMMOBILIER ET FONCIER ..... 71
1. Un marché immobilier et foncier sous tension ..... 71
2. L'endettement latent des ménages en accession ..... 72
3. Le marché du logement locatif privé ..... 72
4. Une mobilité résidentielle freinée par les contrastes entre les familles de loyers ..... 73
H. LA CONSTRUCTION NEUVE (CADRAGE 2003-2007) ..... 75
1. Une construction neuve particulièrement dynamique ..... 75
2. Un indice de constructibilité révélateur de dynamique naissante ..... 75
3. L'indice de constructibilité ..... 76
4. Typologie de la construction ..... 77
5. Le critère de performance énergétique ..... 79
6. Une consommation foncière contenue ..... 80
I. LES BESOINS EN LOGEMENTS A L'HORIZON 2020 ..... 82
1. Une croissance tendancielle retenue ..... 82
2. Estimation quantitative des besoins selon un scénario tendanciel ..... 82
J. LA CONSOMMATION FONCIÈRE À VENIR ..... 86
1. Des réserves foncières qui s'amenuisent ..... 86
2. Un impact foncier à prendre en considération ..... 87
3. Un développement urbain à maîtriser ..... 87
4. Vers de nouvelles formes urbaines ..... 88

IV LES DYNAMIQUES ET LES PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES ..... 91
A. ORGANISATION ET RÉPARTITION DE L'EMPLOI ..... 93
1. La répartition territoriale de l'emploi ..... 93
2. Les évolutions récentes de la répartition territoriale de l'emploi ..... 94
3. La structure des entreprises privées ..... 95
4. Les principaux établissements employant de la main d'oeuvre ..... 95
5. Le transfert des activités en périphérie ..... 96
B. LES CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉCONOMIE ..... 96
1. L'économie de la connaissance, un nouveau défi à relever ..... 96
2. La répartition de l'emploi par type d'activité ..... 97
3. La répartition de l'emploi salarié ..... 97
4. L'économie résidentielle ..... 99
5. Le chômage ..... 101
6. L'économie souterraine, un phénomène loin de l'anecdote ..... 102
7. Les revenus et le niveau de vie des ménages ..... 103
C. LES PRINCIPALES FILIÈRES DE L'ÉCONOMIE DÉPARTEMENTALE ..... 104
1. L'agriculture ..... 104
2. Le tourisme ..... 111
3. La construction ..... 114
4. Les industries agroalimentaires et le pôle de compétitivité Qu@limed ..... 114
5. Les Énergies renouvelables et le pôle de compétitivité derbi ..... 115
6. Le nautisme ..... 116
7. Le transport et la logistique ..... 117
D. LES ESPACES ÉCONOMIQUES DU PÉRIMÈTRE DU SCOT DE LA PLAINE DU ROUSSILLON ..... 122
1. Répartition par type d'occupation des sols ..... 122

2. La typologie des zones d'activités ..... 122
3. La vocation dominante des zones d'activités économiques ..... 125
E. LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL ..... 129
1. La Loi de Modernisation de l'Economie en bref ..... 129
2. Le schéma départemental commercial ..... 130
3. Une densité globalement supérieure aux moyennes nationales ou régionales ..... 130
4. Les dépenses commercialisables ..... 131
F. LES PROJETS ET BESOINS RÉPERTORIÉS ..... 133
1. L'organisation du développement économique ..... 133
2. Les projets et les besoins répertoriés ..... 134

V LES DÉPLACEMENTS ET LA MOBILITÉ ..... 137
A. LES LIAISONS INTERURBAINES ..... 139
1. La plateforme aéroportuaire ..... 139
2. Le fer et la LGV ..... 141
3. Le maillage routier et autoroutier ..... 144
B. LES LIAISONS INTRA URBAINES ..... 149
1. L'analyse des facteurs de mobilité ..... 149
2. Le réseau routier ..... 159
3. Les grands projets routiers ..... 163
4. L'équipement automobile ..... 164
5. Le réseau ferroviaire ..... 168
6. Le réseau de transports en commun ..... 171
7. Le réseau en mode doux ..... 174
8. L'intermodalité ..... 179

VI LES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS ..... 181
A. LES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES ET LES FORMATIONS SUPÉRIEURES ET PROFESSIONNELLES ..... 183
1. Les établissements du premier degré ..... 183
2. Les établissements du second degré et post-bac ..... 184
3. L'enseignement agricole ..... 186
4. Les Centres de Formation et d'Apprentis ..... 186
5. Les établissements d'enseignement supérieur ..... 187
B. LES ÉTABLISSEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX ..... 188
1. Les professionnels de santé ..... 188
2. L'offre de soin en établissement ..... 189
3. Les structures d'accueil de la petite enfance ..... 190
C. LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS ..... 192
1. Perpignan, ville centre, ville de culture ..... 192
2. Un patrimoine majeur, disséminé sur le territoire ..... 192
3. Une offre culturelle diversifiée et equilibrée ..... 193
D. LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS ..... 193
1. Équipements de base : un bon maillage territorial ..... 193
2. Les activités de loisirs en plein air ..... 194
3. Activités nautiques et aquatiques : une littoralisation des loisirs ..... 194
E. LES ÉQUIPEMENTS DE SECOURS ..... 197
1. Sécurité publique ..... 197
2. Sécurité civile ..... 197
F. LES COMMERCES ET SERVICES ..... 198
1. Les commerces de proximité ..... 198
2. Les services publics et généraux à la population ..... 199
3. Energie ..... 199

CONCLUSION ..... 201
SYNTHESE DES ENJEUX ..... 205
LISTE DES FIGURES ..... 209
LISTE DES ABREVIATIONS ..... 215
ANNEXES ..... 219

# IMPORTANT

**Ce document a été élaboré et validé par les élus du comité syndical du SCOT en 2009, les grandes tendances issues de cette analyse et les enjeux qui en découlent restent d'actualité.**

**Néanmoins son contenu a été actualisé par un additif réalisé à la demande de la Commission d'Enquête Publique et annexé au dossier d'enquête publique. Cet additif est intégré au présent document : les parties portant la mention ⓘ ont fait l'objet d'une actualisation située en annexe tandis que la première partie du document (paragraphes 1A à 1H) a été reformulée.**

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- Les objectifs d'un schéma de cohérence territoriale
- Le contenu du dossier de SCOT
- Le périmètre du SCOT
- L'articulation du SCOT avec les autres documents
- Le suivi et l'évolution du SCOT
- L'organisation territoriale
- Changer d'échelle pour cerner les enjeux




- I-

# LA PLACE ET LE RÔLE DU SCOT

de la Plaine du Roussillon

# A. LE CADRE GENERAL

Les SCOT sont des documents réglementaires de planification stratégique qui se substituent aux anciens schémas directeurs établis par la Loi d'Orientation Foncière (LOF) n° 67-1253 du 30 décembre 1967. Ils sont définis par les lois Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, Urbanisme et Habitat (UH) du 02 juillet 2003 et par la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010 ainsi que la loi de Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche du 27 juillet 2010.

Le Code de l'Urbanisme fixe les règles générales en matière d'aménagement et d'urbanisme, et précise les conditions d'élaboration des documents de planification urbaine que sont les SCOT, les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) et les cartes communales.

Les articles L.110 et L.121-1 du Code de l'Urbanisme définissent les principes généraux applicables aux documents d'urbanisme dont les SCOT :

## 1. L.110 :

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales, et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement».

## 2. L.121-1 :

« Les Schémas de Cohérence Territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1) L'équilibre entre :
- Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;

1 bis) La qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville ;

2) La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;

3) La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la

préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature »..

# B. LE CONTENU DU DOSSIER DE SCOT

Le Code de l'Urbanisme précise les conditions d'élaboration et le contenu des Schémas de Cohérence Territoriale qui se composent de plusieurs documents :

Le schéma de cohérence territoriale respecte les principes énoncés aux articles L. 110 et L.121-1. Il comprend un **rapport de présentation,** un **projet d'aménagement et de développement durables** et un **document d'orientation et d'objectifs**. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.

Par ailleurs, le SCOT fait l'objet d'une **évaluation environnementale**, dans les conditions prévues par la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

## 1. LE RAPPORT DE PRÉSENTATION

Il explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs. Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 122-1-12 et L. 122-1-13, avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte.

L'article R 122-2, précise également le contenu du rapport de présentation du SCOT. Celui-ci :

1. **Expose le diagnostic** prévu à l'article L. 122-1-2 **et présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers** au cours des dix dernières années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs;

2. **Décrit l'articulation du schéma avec les documents** mentionnés aux articles L. 111-1-1, L. 122-1-12 et L. 122-1-13 **et les plans ou programmes** mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement **avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;**

3. **Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution** en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;

4. **Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement** et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

5. **Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs**. Le cas échéant, il explique les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix

opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du schéma ;

6. **Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement ;**

7. **Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du schém**a prévue par l'article L. 122-14. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du schéma sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

8. **Comprend un résumé non technique** des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;

9. **Précise le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées**.

## 2. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Il fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

## 3. LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, il détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques.

Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.

Il détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

Il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation.

Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Il arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, qui peuvent être ventilés par secteur géographique.

Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

Il peut étendre l'application de l'article L. 111-1-4 à d'autres routes que celles mentionnées au premier alinéa dudit article.

Pour la réalisation des objectifs définis à l'article L. 122-1-4, il peut, en fonction des circonstances

locales, imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau :

- L'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 111-4 ;
- La réalisation d'une étude d'impact prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;
- La réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.

Il peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter :

- Soit des performances énergétiques et environnementales renforcées ;
- Soit des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

Il définit les grands projets d'équipements et de services.

Il peut également définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation.

Dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, il peut déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu…

Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction.

Le document d'orientation et d'objectifs peut, par secteur, définir des normes de qualité urbaine, architecturale et paysagère applicables en l'absence de plan local d'urbanisme ou de document d'urbanisme en tenant lieu

Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs. Il précise :

- Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ;
- Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.

Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

Il peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments :

- Les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer ;
- Les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer.

## 4. LE DOCUMENT D'AMENAGEMENT COMMERCIAL (DAC)

**Le document d'orientation et d'objectifs précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces** afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti. Il comprend un **document d'aménagement commercial** défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.

## 5. LES SCHEMAS DE SECTEURS

Pour leur exécution, les Schémas de Cohérence Territoriale peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des Schémas de Secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.

**Il n'existe actuellement aucun schéma de secteur sur le territoire du SCOT mais il est prévu d'en réaliser 3 sur des secteurs présentant des enjeux particuliers** : au Nord du territoire (Rivesaltes, Claira, Salses, Pia, Perpignan et Saint Estève) ainsi qu'au Sud de Perpignan (Péage Sud / Mas Rouma).

# C. LA PROCEDURE D'ELABORATION DU SCOT

A l'initiative du président du syndicat mixte ou à la demande du préfet, **les services de l'Etat sont associés à l'élaboration du projet de schéma.** Il en est de même du département, à la demande du président du conseil général, et de la région, à la demande du président du conseil régional.

Le président du conseil régional, le président du conseil général, les présidents des établissements publics intéressés et ceux des organismes mentionnés à l'article L. 121-4, ou leurs représentants, sont consultés par l'établissement public, à leur demande, au cours de l'élaboration du schéma.

L'article précité mentionne notamment « **L'Etat, les régions, les départements, les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat et les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux sont associés à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale** et des plans locaux d'urbanisme... Il en est de même des **chambres de commerce et d'industrie territoriales, des chambres de métiers, des chambres d'agriculture et, dans les communes littorales…, des sections régionales de la conchyliculture**. Ces organismes assurent les liaisons avec les organisations professionnelles intéressées.

Il en est de même des présidents des établissements publics de coopération intercommunale voisins compétents en matière d'urbanisme, du syndicat mixte de transport … s'il existe, et des maires des communes voisines, ou de leurs représentants.

**Le président de l'établissement public peut recueillir l'avis de tout organisme ou association ayant compétence en matière d'habitat, d'urbanisme, de déplacements,**

**d'aménagement ou d'environnement,** y compris des collectivités territoriales des Etats limitrophes.

Si le représentant de l'ensemble des organismes mentionnés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation, propriétaires ou gestionnaires de logements situés dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale, en fait la demande, le président de l'établissement public lui notifie le projet de schéma afin de recueillir son avis. Cet avis est réputé favorable s'il n'a pas été rendu par écrit dans un délai de deux mois.

La commission départementale de la consommation des espaces agricoles est consultée par l'établissement public, à sa demande, au cours de l'élaboration du schéma.

**Un débat a lieu au sein de l'organe délibérant du syndicat mixte sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables** au plus tard quatre mois avant l'examen du projet de schéma.

**Le projet de schéma est arrêté par délibération du syndicat mixte puis transmis pour avis** aux communes et aux groupements de communes membres de l'établissement public, aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale voisins compétents en matière d'urbanisme, au préfet, à la région, au département et aux organismes mentionnés à l'article L. 121-4 ainsi qu'à la commission spécialisée du comité de massif lorsque le projet comporte des dispositions relatives à la création d'une ou plusieurs unités touristiques nouvelles définies à l'article L. 145-9.

**Ces avis sont réputés favorables s'ils n'interviennent pas dans un délai de trois mois après transmission du projet de schéma.**

Les associations mentionnées à l'article L. 121-5 sont consultées, à leur demande, sur le projet de schéma.

**Le projet, auquel sont annexés les avis recueillis est soumis à enquête publique** réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par le président de l'établissement public.

**A l'issue de l'enquête publique, le schéma, éventuellement modifié pour tenir compte notamment des observations du public, des avis des communes, des personnes publiques consultées et du préfet, est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public.**

Il est transmis au préfet, à la région, au département et aux organismes mentionnés à l'article L. 121-4 …. **Le schéma de cohérence territoriale approuvé est tenu à la disposition du public.**

**La délibération publiée approuvant le schéma devient exécutoire deux mois après sa transmission au préfet**. Toutefois, si dans ce délai le préfet notifie, par lettre motivée, au président de l'établissement public les modifications qu'il estime nécessaire d'apporter au schéma lorsque les dispositions de celui-ci ne sont pas compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et, en l'absence de celles-ci, avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral mentionnées à l'article L. 111-1-1, compromettent gravement les principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, sont contraires à un projet d'intérêt général, autorisent une consommation excessive de l'espace, notamment en ne prévoyant pas la densification des secteurs desservis par les transports ou les équipements collectifs, ou ne prennent pas suffisamment en compte les enjeux relatifs à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques, le schéma de cohérence territoriale est exécutoire dès publication et transmission au préfet de la délibération apportant les modifications demandées.

**Les grandes étapes de l'élaboration du SCOT** ont été marquées par une délibération fixant les objectifs et les modalités de la concertation avec le public (1° juillet 2008), la validation du diagnostic de territoire et de l'Etat Initial de l'Environnement par le Comité syndical (20 avril 2009), le débat sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables lors du Comité syndical du 29 septembre 2010, la validation des versions provisoires du Document d'Orientations et d'Objectifs et du Document d'Aménagement Commercial par le Comité syndical (3 Juillet 2012) ainsi que le bilan de la concertation avec le public et l'arrêt du projet de SCOT marqués par les délibérations du 24 Janvier 2013.

# D. LE PERIMETRE DU SCOT

## 1. LA DÉLIMITATION DU PÉRIMÈTRE

Le Schéma de Cohérence Territoriale est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale ou par un syndicat mixte constitués exclusivement des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents compris dans le périmètre du schéma. Cet établissement public est également chargé de l'approbation, du suivi et de la révision du Schéma de Cohérence Territoriale.

**Pour l'élaboration et le suivi du SCOT Plaine du Roussillon, un syndicat mixte a été créé le 12 décembre 2003 par arrêté préfectoral.**

Le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale délimite un territoire d'un seul tenant et sans enclave. Lorsque ce périmètre concerne des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de Schémas de Cohérence Territoriale, il recouvre la totalité du périmètre de ces établissements. Toutefois, lorsque le périmètre d'un de ces établissements n'est pas d'un seul tenant, le périmètre du schéma peut ne pas comprendre la totalité des communes membres de cet établissement à condition de comprendre la totalité de la partie ou des parties d'un seul tenant qui le concerne.

La délimitation **du périmètre** a été proposée au Préfet des Pyrénées-Orientales par les communautés de communes et les communes intéressées qui ont mené ensemble cette réflexion, avec le concours de l'Association des Maires et des Adjoints des Pyrénées-Orientales. **L'arrêté préfectoral de création du périmètre a été pris le 2 juillet 2003.**

Le périmètre du SCOT recouvrait alors 76 communes comprises dans la Communauté d'Agglomération **Perpignan Méditerranée**, les Communautés de Communes des **Aspres,** du **Secteur Illibéris**, de **Roussillon Conflent**, de **Salanque Méditerranée** et de **Sud Roussillon,** ainsi que **7 communes « isolées »** en dehors des EPCI précités.

Par la suite ce périmètre a évolué avec l'adhésion de la commune de Bélesta à la CC Roussillon Conflent, emportant de ce fait extension du périmètre du SCOT (décembre 2008), l'extension du périmètre sur les communes de Cassagnes, Montner, Opoul-Perillos, Vingrau et Tautavel en 2010 et l'intégration des communes de Fitou et Glorianes (fin 2012/début 2013).

**Le périmètre concerne donc 84 communes (37 % des communes du département) comptant désormais 344 154 habitants d'après les derniers chiffres publiés par l'INSEE en 2013 (soit 77 % de la population départementale).**

Les communes du périmètre sont les suivantes :

Alenya, Bages, Baho, Baixas, Banyuls-dels-Aspres, Bélesta, Bompas, Boule-d'Amont, Bouleternère, Brouilla, Cabestany, Caixas, Calce, Calmeilles, Camélas, Canet-en-Roussillon, Canohès, Casefabre, Cases-de-Pène, Cassagnes, Castelnou, Claira, Corbère, Corbère-les-Cabanes, Corneilla-del-Vercol, Corneilla-la-Rivière, Elne, Espira-de-l'Agly, Estagel, Fitou, Fourques, Glorianes, Ille-sur-Têt, Latour-Bas-Elne, Le Barcarès, Le Soler, Llauro, Llupia, Millas, Montescot, Montalba-le-Château, Montauriol, Montner, Néfiach, Oms, Opoul-Périllos, Ortaffa, Passa, Perpignan, Peyrestortes, Pézilla-la-Rivière, Pia, Pollestres, Ponteilla, Prunet et Belpuig, Rivesaltes, Rodès, Saint-Cyprien, Saint-Estève, Saint-Feliu-d'Avall, Saint-Feliu-d'Amont, Saint-Jean-Lasseille, Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Saint-Michel-de-Llotes, Saint-Nazaire, Sainte-Colombe-de-la-Commanderie, Sainte-Marie, Saleilles, Salses-le-Château, Tautavel, Terrats, Théza, Thuir, Tordères, Torreilles, Toulouges, Tresserre, Trouillas, Villelongue-de-la-Salanque, Villemolaque, Villeneuve-de-la-Raho, Villeneuve-de-la-Rivière et Vingrau.

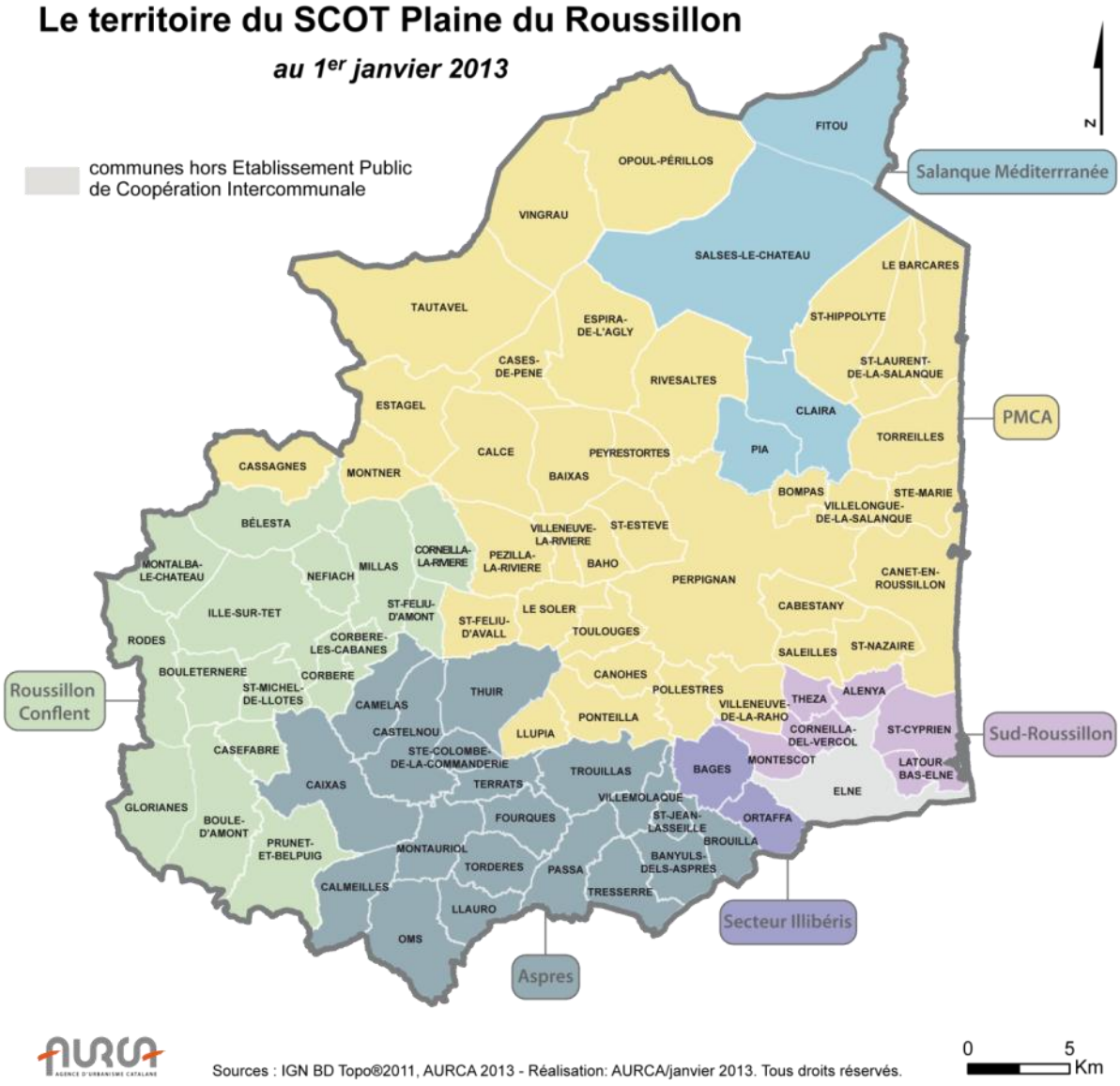



**Figure 1 : Le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés**

# 2. LE CADRE GÉOGRAPHIQUE

Le périmètre du SCOT s'étend sur une superficie de 1 346 km² couvrant approximativement un tiers de la surface départementale. Le territoire ainsi délimité comprend la quasi-totalité de la **plaine du Roussillon** qui a donné son nom au schéma, ouvert sur la Méditerranée et la côte sableuse à l'est, il est délimité par la chaîne des Corbières au nord, le Massif de l'Aspre à l'ouest et le fleuve le Tech au sud.

Il s'agit d'un **territoire riche de contrastes et de diversités**, avec un trait littoral d'une trentaine de kilomètres, deux complexes lagunaires majeurs, une plaine agricole elle-même constituée d'une mosaïque de terroirs (terrasses viticoles, plaine alluviale maraichère ou arboricole…) ou encore deux massifs principaux, celui des Aspres tapissé de forêts méditerranéennes (point culminant à 1 347 m) et celui des Corbières-Fenouillèdes, plus minéral. Trois cours d'eau principaux issus des massifs voisins convergent vers la plaine, ouvrant des axes de communication est/ouest par les vallées. Néanmoins, les dernières décennies ont consacré l'importance de l'axe international nord/sud empruntant le col du Perthus et les Corbières maritimes.

Au nord, le périmètre du SCOT s'étend sur le massif des Corbières, intégrant la commune audoise de Fitou, il confine avec le périmètre du **SCOT de la Narbonnaise**. Au sud, le territoire est délimité par le périmètre du **SCOT du Littoral Sud**, lui même frontalier avec l'Espagne.

Le territoire s'organise essentiellement autour de la ville-centre ; **Perpignan**, préfecture de département comptant aujourd'hui 120 000 habitants qui rayonne sur le chapelet de villes et de villages de la plaine. Le territoire compte également cinq stations littorales de Saint-Cyprien au sud au Barcarès au nord.

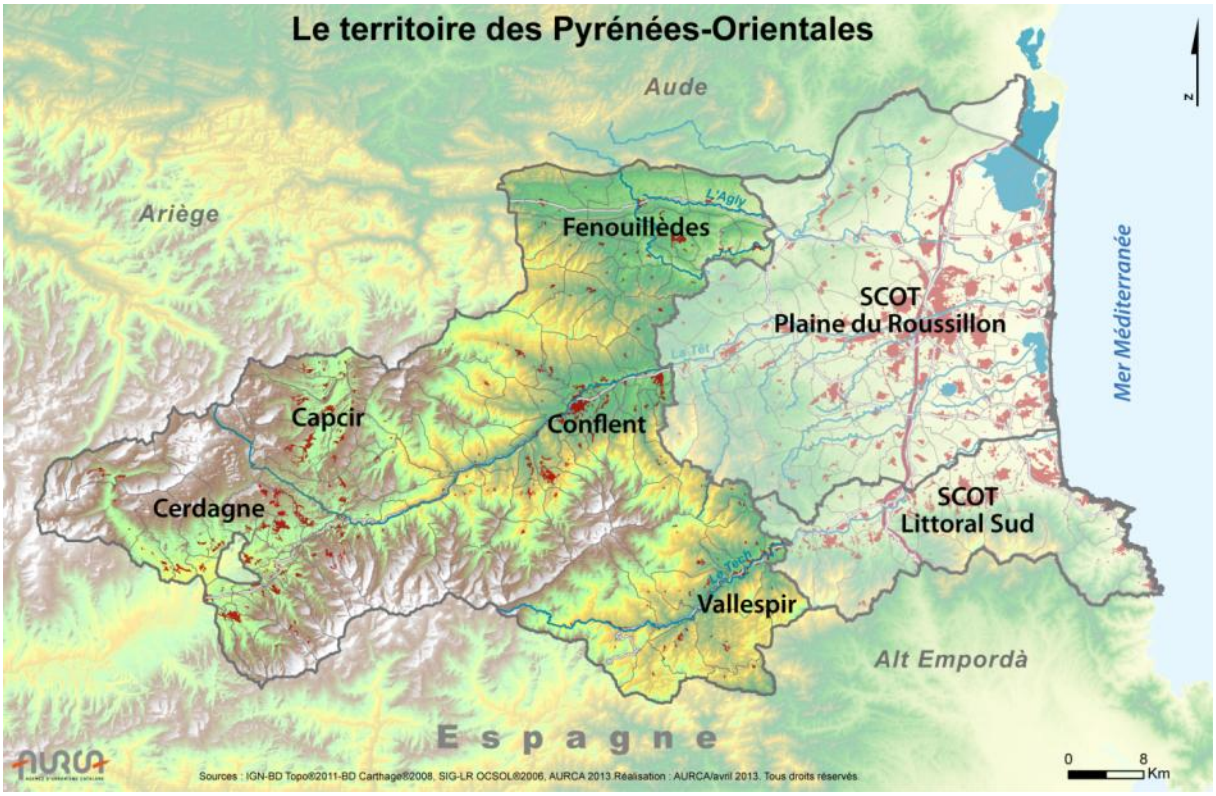



**Figure 2 : Les SCOT des Pyrénées-Orientales au 1er janvier 2013**

# La diversité du territoire

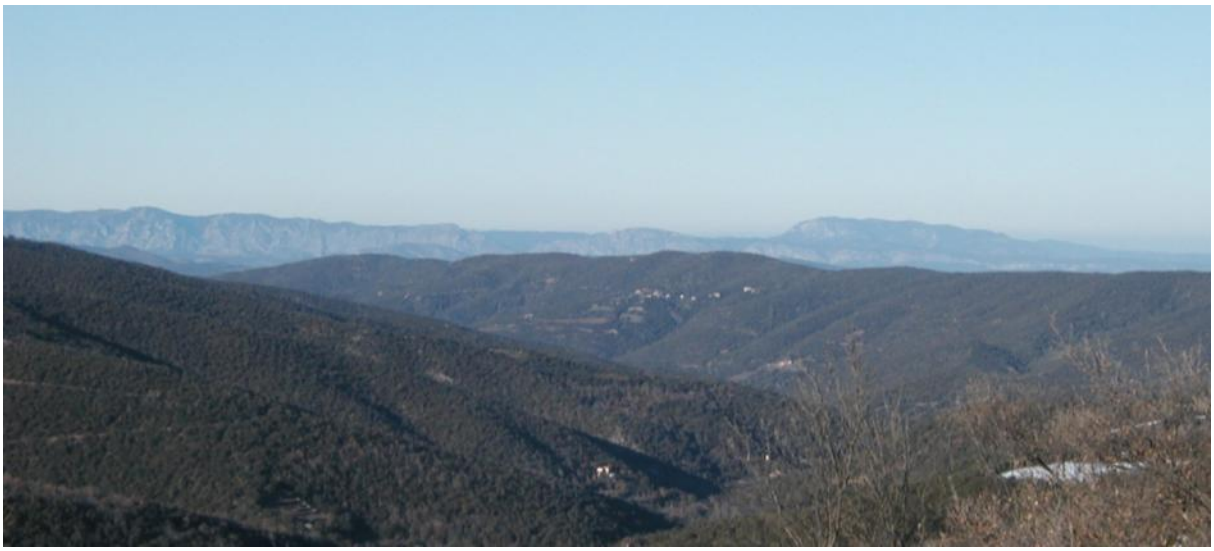


**Figure 3 : Le massif des Aspres et le village de Casefabre (36 habitants) avec en toile de fond, le massif décharné des Corbières**



**Figure 4 : La plaine agricole du Ribéral avec au dernier plan, le massif frontalier des Albères**



**Figure 5 : La frange littorale et la station balnéaire de Canet-en-Roussillon (11 900 Hab), avec le complexe lagunaire**

# E. L'ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS

## 1. LES DOCUMENTS DE RANG SUPÉRIEUR

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte :

- les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics;
- les schémas régionaux de cohérence écologique et les plans climat-énergie territoriaux lorsqu'ils existent.

Ils sont compatibles avec :

- les directives de protection et de mise en valeur des paysages ;
- les chartes des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les **schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux** en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement ;
- les objectifs de protection définis par les **schémas d'aménagement et de gestion des eaux** en application de l'article L. 212-3 du même code.

Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier est, si nécessaire, rendu compatible dans un délai de trois ans.

Lorsqu'un **plan de gestion des risques d'inondation**, mentionné à l'article L. 566-7 du code de l'environnement, est approuvé, les schémas de cohérence territoriale doivent être compatibles avec les objectifs de gestion des risques d'inondation et les orientations fondamentales définis par ce plan. Les schémas de cohérence territoriale doivent également être compatibles avec les dispositions des plans de gestion des risques d'inondation définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7.

Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans avec les éléments mentionnés au premier alinéa du présent article.

Dans ce cas, et par dérogation aux dispositions de l'article L. 122-1-12 du présent code, les schémas de cohérence territoriale n'ont pas à être compatibles avec les orientations fondamentales relatives à la prévention des inondations définies par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement.

Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles, s'il y a lieu, avec **les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral** prévues aux articles L. 145-1 à L. 146-9,

Ces dispositions sont issues de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la Montagne, ainsi que de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.

**Conformément à l'article R.122-2, le rapport de présentation décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 111-1-1, L. 122-1-12 et L. 122-1-13 et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte, en particulier :**

- Les dispositions particulières aux zones de montagne
- Les dispositions particulières au littoral
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux pour le bassin Rhône Méditerranée
- Le SAGE de l'étang de Salses-Leucate approuvé en 2004

- La charte du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée
- Les projets d'intérêt général (PIG) :
    - la mise à deux fois trois voies de l'autoroute A9 entre les échangeurs nord et sud,
    - la ligne ferroviaire nouvelle Languedoc-Roussillon,
    - l'emprise de la Ligne à Grande Vitesse,
    - la RN116 - contournement d'Ille-sur-Têt/Prades
- Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes
- Les Plans Climat-Energie Territoriaux (PCET)
- Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) en cours d'élaboration
- Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) en cours d'élaboration
- La charte du Pays Pyrénées-Méditerranée
- La charte du Pays Terres Romanes en Pays Catalan
- …

## 2. LES DOCUMENTS DEVANT RESPECTER UN RAPPORT DE COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT

Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat **sont compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs des schémas de cohérence territoriale** et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par l'article L. 752-1 du code de commerce et l'article L. 212-7 du code du cinéma et de l'image animée.

Lorsqu'un schéma de cohérence territoriale est approuvé après l'approbation d'un programme local de l'habitat ou d'un plan de déplacements urbains, ces derniers sont, le cas échéant, rendus compatibles dans un délai de trois ans.

**Le Programme Local de l'Habitat :**

Sur le territoire du SCOT, la Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée est dotée d'un PLH qui a été approuvé le 16 octobre 2006.

Le réengagement du PLH est lancé par la communauté d'agglomération afin de prendre en compte l'extension du périmètre mais également ainsi que l'évolution des enjeux.

**Le Plan de Déplacements Urbains :**

La Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée dispose d'un PDU approuvé le 27 septembre 2007.

Sur le périmètre du SCOT, le PDU de l'agglomération perpignanaise a été étudié sur un périmètre de 39 communes, tandis que le périmètre d'action couvre 24 communes. La révision du PDU est envisagée pour intégrer de nouveaux enjeux et étendre le périmètre d'action à l'ensemble de la communauté.

**Les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales :**

Ils doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur.

Si le SCOT est approuvé après l'approbation d'un plan local d'urbanisme, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans, selon l'article L.123-1 du code de l'Urbanisme.

33 communes du territoire disposent d'un Plan Local d'Urbanisme, approuvé après l'entrée en vigueur de la loi SRU. 13 autres communes ont arrêté leurs projets de PLU en 2012.

30 communes disposent d'un Plan d'Occupation des Sols et 18 d'entre elles ont engagé une procédure de révision et de transformation en PLU.

Enfin, 6 autres communes sont dotées de cartes communales et 2 sont soumises au Règlement National d'Urbanisme (RNU).

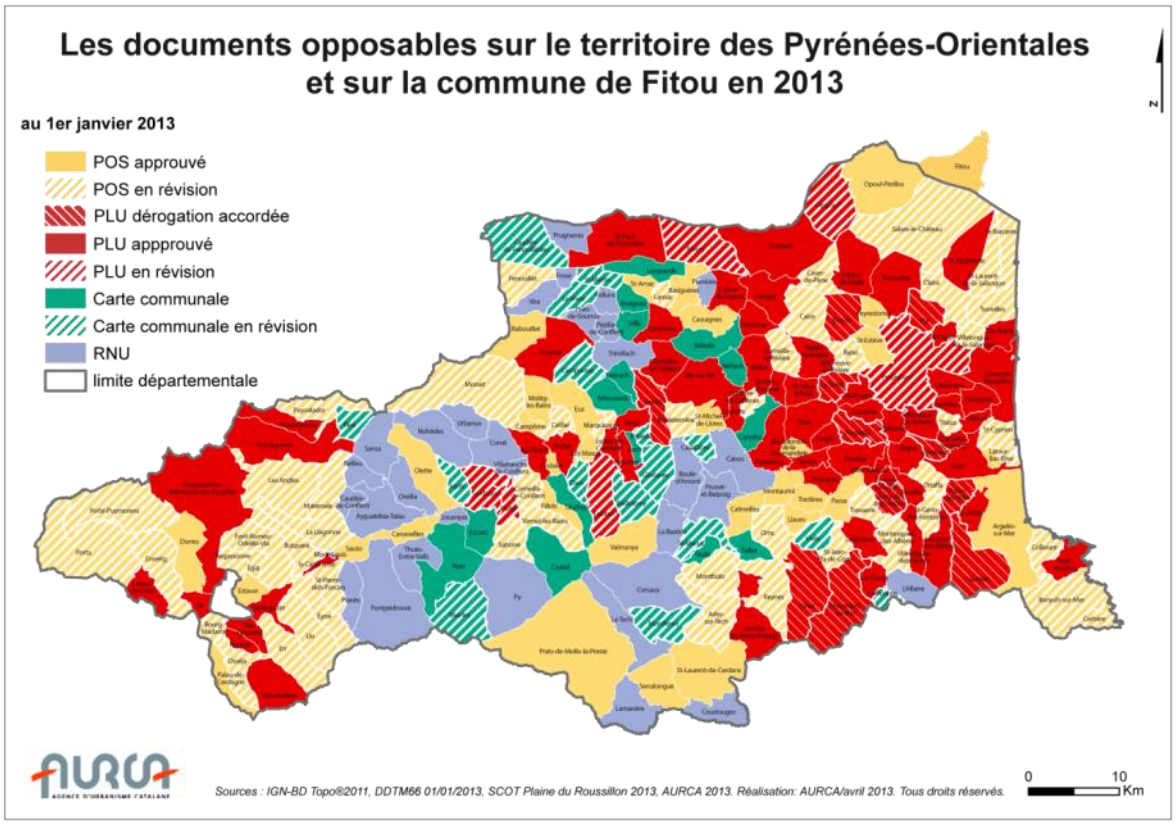



**Figure 6 : L'état d'avancement des documents d'urbanisme**

# F. LE SUIVI ET L'ÉVOLUTION DU SCOT

**Les schémas de cohérence territoriale sont mis en révision** par l'organe délibérant de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4, et révisés dans les conditions définies aux articles L. 122-6 à L. 122-12. (1) Toute révision d'un schéma de cohérence territoriale ayant pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles est soumise à l'avis de la commission prévue à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime. Cette commission rend son avis au plus tard trois mois après sa saisine. A défaut, cet avis est réputé favorable.

**Un schéma de cohérence territoriale peut également être modifié** par délibération de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4, après enquête publique, réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, **si la modification ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables** définie à l'article L. 122-1-3. Le projet de modification est notifié, avant l'ouverture de l'enquête publique, aux personnes mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 122-8.

Au plus tard à l'expiration d'un délai de six ans à compter de la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, de la dernière délibération portant révision complète de ce schéma ou de la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'établissement public prévu à l'article L. 122-4 procède à **une analyse des résultats de l'application du schéma en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation d'espace et d'implantation commerciale, et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète.** Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 121-12. A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.

# G. L'ORGANISATION TERRITORIALE

## 1. RAPPEL HISTORIQUE

### a. De la Préhistoire à l'Antiquité

Les traces d'occupation humaines sont nombreuses, les découvertes au pied de la colline de Força Réal et sur les terrasses de La Llabanère, attestent d'une présence datant de plus de 500 000 ans avant notre ère tandis que le premier fossile humain retrouvé à Tautavel date de plus de 450 000 ans avant notre ère. De nombreux gisements archéologiques de la période du néolithique confirment également la présence de populations sur les terrasses de la plaine.

Le territoire ne commence à s'organiser qu'au début de l'Antiquité, à cette époque le comptoir de **Port-Vendres** sur la côte rocheuse est créé par les Phéniciens, il permettra les premiers échanges commerciaux. La capitale du territoire est alors **Illibéris** (Elne) qui tire les bénéfices de ces échanges avec Port-Vendres. C'est aussi l'époque où la cité antique de **Ruscino** aux portes de l'actuelle ville de Perpignan (Château-Roussillon), se développe et se structure. Sous domination romaine, l'activité commerciale continue son développement avec le port de Canet, l'essor de l'industrie métallurgique dans les forges des vallées et l'introduction de la vigne et de cultures fruitières.

C'est aussi l'époque de la construction de la **Via Domitia**, qui de Salses-le-Château, à Ruscino et Illibéris préfigure l'actuel corridor d'échanges internationaux.

### b. Une organisation qui se hiérarchise

Au début du IX$^{e}$ siècle, les habitants se regroupent en de rares villes et se disséminent en métairies éparses, appelées « **mas** » en Roussillon. Le système féodal aidant, les populations se regroupent auprès des protecteurs locaux. Des systèmes défensifs sont mis en place, l'habitat en de nombreux lieux se développe et s'organise sous la forme caractéristique des **celleres** (organisation concentrique), tandis que certains lieux sont abandonnés après la survenance de catastrophes climatiques.

L'organisation territoriale de la plaine du Roussillon se met en place, elle consacre jusqu'à une période récente un habitat qui s'organise selon un chapelet de villages gravitant autour de bourgs tandis que la ville centre, Perpignan a acquis une place de première importance, notamment sous l'impulsion des **rois de Majorque** qui y bâtirent leur palais en 1274.

L'économie gravite désormais autour de la vigne qui s'est fortement développée au début du XIX° siècle et d'une mosaïque de cultures maraîchères et arboricoles, irriguées par un réseau ancestral de canaux d'arrosage. La ville voit se développer le commerce et l'artisanat avec les tisserands, la pêche se répand sur le littoral, les montagnes développent l'activité minière et le thermalisme prend son essor.

## 2. L'ARMATURE URBAINE ACTUELLE

### a. Attrait de la plaine du Roussillon et de Perpignan

La période contemporaine a vu un bouleversement très rapide des structures traditionnelles, le poids démographique de la plaine du Roussillon s'est affirmé durant le siècle dernier, le département a connu comme d'autres un phénomène d'**exode rural** qui a contribué à vider l'arrière pays et en particulier les zones de montagne.

La modification des pratiques culturales avec la généralisation du vignoble dans la plaine, le

déclin des industries minières, la disparition de certaines industries dans la vallée du Tech après la crue de 1940 ont contribué au départ des populations vers la plaine ou les départements voisins.

Cet afflux de population s'est traduit par le développement des villages et des bourgs avec un bâti mixant traditionnellement la fonction résidentielle (plutôt à l'étage) et la fonction agricole (en RDC). L'afflux des réfugiés espagnols, des rapatriés d'Algérie, l'essor du tourisme de masse sur le littoral ont également conforté le poids démographique de la plaine et en particulier de **Perpignan** qui connaît alors un développement significatif de ses faubourgs.

A l'étroit dans son enceinte médiévale, la ville fait voler en éclat les remparts qui la corsète (début XX°) et se développe en direction de la gare (implantée en 1866) et du hameau de Saint-Assiscle. La chaussée du Vernet (actuelle avenue Joffre) est le vecteur de développement de l'urbanisation en direction du hameau du Vernet (lieu-dit « la patte d'oie »), le faubourg de Saint-Gaudérique ne sera quant à lui atteint que plus tardivement.

**La ville nouvelle du Moulin-à-Vent** est créée pour faire face à l'afflux de population dès 1962. Plus récemment, un certain nombre de cités HLM voient le jour dans les années 1970, elles sont majoritairement localisées au nord de la Têt tandis que les petits pavillons s'étalent au Moyen-Vernet, à Las Cobas ou Saint-Assiscle.

### b. La mission Racine investi le littoral roussillonnais

A la même époque, **la mission Racine** pour l'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon permet l'aménagement de la côte sableuse, créant de toute pièce les stations du Barcarès et de Leucate (Aude) et contribuant à l'essor de celle de Saint-Cyprien.

C'est aussi l'occasion d'investir des terres encore répulsives et de créer de nouvelles infrastructures routières telles que la route « interplages » (RD81, RD83…). L'autoroute atteint Perpignan en 1974, alors que le tourisme de masse s'est généralisé à l'ensemble du littoral.

### c. De l'urbanisation à la péri-urbanisation

Dans les années soixante, l'armature urbaine de la plaine est encore dominée par Perpignan qui compte alors 80 000 habitants, les bourgs ruraux de Rivesaltes, Ille-sur-Têt et Elne atteignent 5 000 habitants tout comme les sous-préfectures de Prades et de Céret. Thuir et Saint-Laurent-de-la-Salanque comptent plus de 3 000 habitants, tandis que les villages ayant dépassé les 2 000 habitants sont encore peu nombreux.

Cette hiérarchie est ensuite rapidement bouleversée en un demi-siècle. La croissance démographique globalement continue et soutenue permet à la ville centre de poursuivre sa croissance pour franchir la barre des 100 000 habitants puis se stabiliser un moment au profit de sa périphérie. Le **phénomène de périurbanisation** se manifeste alors au profit des villages de la première couronne qui retirent tous les bénéfices de la proximité de Perpignan, attirant à eux de nombreux actifs et jeunes ménages.

Ce mouvement de périurbanisation s'est traduit par un développement très soutenu de certains pôles d'habitat périphériques tels que Saint-Estève ou Cabestany, sous une forme d'habitat presque exclusivement pavillonnaire. A cette époque, quelques développements diffus (les « coup partis ») ont investi certains piémonts où les terrasses viticoles. Plus récemment, l'attraction des **communes littorales** s'est encore renforcée, ce plébiscite parvenant à hisser Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien et Argelès-sur-Mer (hors SCOT) parmi les cinq communes les plus peuplées du département au recensement de 2006.

Deux phénomènes contribuent à transformer les stations balnéaires en de véritables petites villes littorales, d'une part l'attraction propre au littoral dans un contexte de croissance généralisée, d'autre part la proximité de la ville centre, bien desservie par des axes routiers aménagés (notamment pour faire face à l'afflux estival). Ce phénomène se fait même au détriment du parc de résidences secondaires qui sur certaines communes, régresse proportionnellement au parc de résidences principales.

La dernière décennie marquée par une nouvelle poussée démographique et des tensions assez vives observées sur le marché foncier a conduit au développement des pôles d'habitat de la **seconde couronne** et parfois même au-delà. Les derniers recensements confirment l'attraction de la partie nord du département, où, pour différentes raisons les dynamiques démographiques étaient beaucoup plus tempérées jusqu'alors. Les villages de la Salanque progressent fortement tandis que du Ribéral au Bas-Conflent, l'aménagement de la RN116 contribue largement à renforcer les pôles d'habitat de la vallée de la Têt.

La nouvelle carte de peuplement qui se dessine dans la plaine, définit de **nouvelles hiérarchies**, Perpignan renoue avec la croissance démographique et reste incontestablement le pôle principal d'habitat.

Les pôles d'équilibre conservent de nombreuses fonctions, néanmoins, ils sont nettement distancés en terme de poids démographique par les pôles d'habitat « contemporains » du littoral et de la première couronne, leur tissu commercial est également menacé par le développement des grandes et moyennes surfaces en périphérie.

Enfin, les villages qui gravitent autour de ces ensembles connaissent une croissance globalement forte, au rythme des ouvertures à l'urbanisation et des opérations d'aménagement qui s'y déroulent. Au recensement de 2006 ; 14 communes dépassent désormais la barre des 5 000 habitants et 36 d'entre elles ont atteint celle des 2 000 habitants (soit près de la moitié des communes du SCOT).

Ce phénomène que l'on pourrait qualifier de **suburbanisation** n'est bien sûr pas sans conséquences, il renforce les ségrégations spatiales, mais aussi les problématiques liées aux déplacements, à la consommation excessive d'espace et à la structure de communes parfois peu préparées à recevoir un apport massif de population. Néanmoins, les représentations sociales sont encore fortement marquées par **la notion de village**, sans pour autant renier le phénomène de périurbanisation quasi généralisé, l'identité véhiculée par l'entité communale reste solidement ancrée aux discours et aux politiques. C'est en prenant appui sur cette organisation particulière du territoire que le projet d'agglomération s'est construit autour de la notion d'archipel (l'archipel des communes), de la ville-pont (la ville-centre) et de la mer verte (la trame agricole et naturelle qui rythme les paysages).

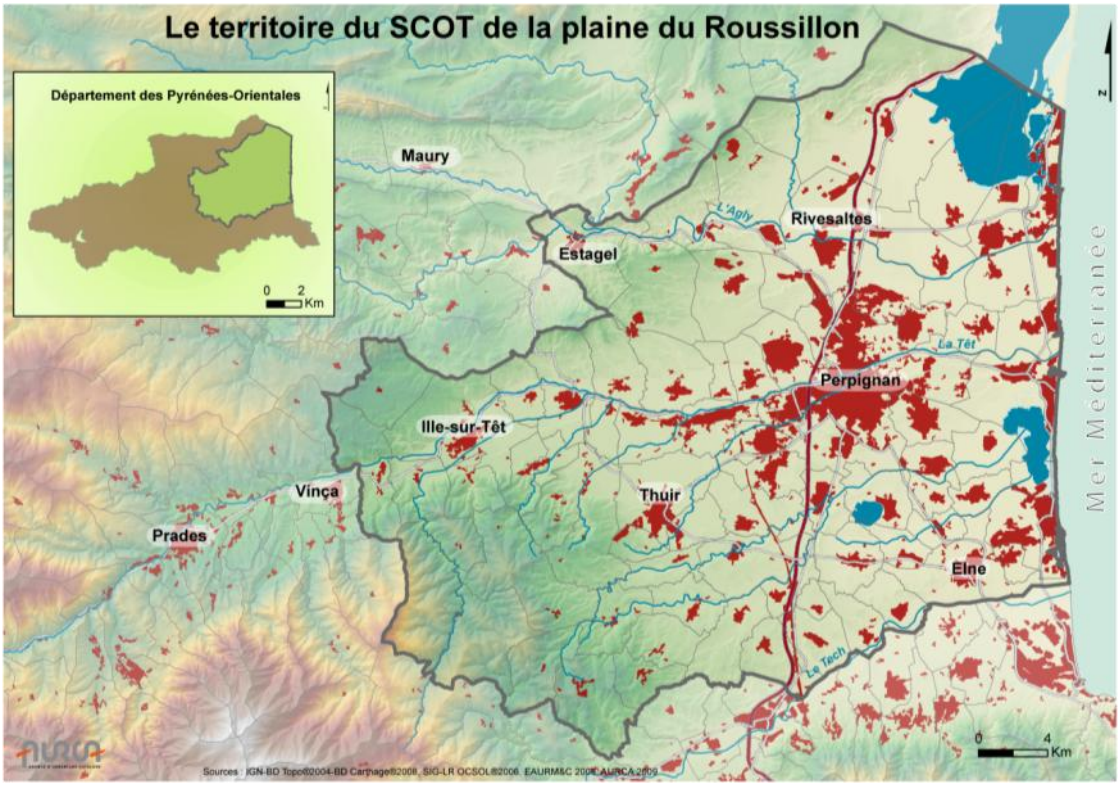



**Figure 7 : Le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon**

### d. Des évolutions et des questionnements

L'état de l'armature urbaine actuelle soulève un certain nombre de questions : l'extension régulière de l'aire urbaine dont certains contours dépassent désormais le périmètre du SCOT appelle des questions évidentes sur la pertinence des périmètres de mise en œuvre des politiques opérationnelles. La fragilisation des pôles d'équilibres, l'affaiblissement de la ville-centre lors des deux décennies précédentes, l'explosion démographique et urbaine d'un certain nombre de villages, l'étalement urbain puis suburbain nuisent de toute évidence à la cohérence d'ensemble, à la lisibilité de l'armature urbaine ainsi qu'à l'identité des villes et villages.

**Ce qu'il faut retenir…**

**Ces évolutions pèsent bien au-delà de la hiérarchie territoriale sur les hommes: le découplage de plus en plus évident des bassins d'emplois, d'habitat et d'équipements, le déficit de mixités et les ségrégations spatiales, la disparition des séquences vertes (naturelles ou agricoles) qui rythmaient le paysage, l'uniformisation des quartiers d'habitat contribuent à la dégradation de la qualité de vie qui reste pourtant un atout majeur du territoire.**

**Demain, le territoire doit relever de nouveaux défis, accueil de nouvelles populations et cohésion sociale, pari d'une mobilité durable et mise en réseau de l'intercités grâce à la LGV, équilibrage du système économique avec l'ambition de développer l'économie de la connaissance, maintien et valorisation du capital environnemental…**

# H. CHANGER D'ÉCHELLE POUR CERNER LES ENJEUX

## 1. LA PLACE DE PERPIGNAN DANS L'ARMATURE DES GRANDES VILLES

Avec 320 000 habitants sur le territoire du SCOT et plus de 215 000 habitants dans l'agglomération perpignanaise, Perpignan se positionne dans le réseau des villes moyennes européennes. La ville rayonne sur le département des Pyrénées-Orientales et quelques communes rurales du département de l'Aude mais son influence ne s'étend guère au-delà de ces limites.

Au sud, **Barcelone**, la capitale régionale de Catalogne compte 1,7 million d'habitants et 3 millions avec sa banlieue (Badalona, Terrassa, Hospitalet de Llobregat, Sabadell…). La métropole règne sur une région autonome de 6,3 millions d'habitants organisée en quatre provinces, dont les capitales outre Barcelone sont Tarragone (114 000 Hab), Lleida (112 000 Hab) et Gérone (74 000 Hab). Perpignan, se positionne à deux heures environ de la métropole, distante de 200 km tandis que Gérone, se situe quant à elle à une heure de Perpignan. L'arrivée du TGV va bouleverser ce rapport en positionnant Gérone à moins de 25 minutes et Barcelone à moins d'une heure de trajet en 2012.

Vers le nord, la capitale régionale du Languedoc-Roussillon dont dépend administrativement les Pyrénées-Orientales est **Montpellier**. La ville se positionne désormais au 8° rang des villes françaises avec 244 000 habitants recensés en 2004, son agglomération atteint 400 000 habitants et son aire urbaine plus de 530 000 habitants. La croissance de Montpellier a été très soutenue, alors que la ville ne comptait que 90 000 habitants en 1936 (contre 72 000 habitants à Perpignan), son développement s'est véritablement accentué après guerre. Perpignan, se positionne à 1 h 20 environ de la capitale

régionale, distante de 150 km. Ce rapport ne devrait par évoluer avant la mise en service de la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier dont la livraison est prévue en 2020.

Enfin, vers le nord-ouest, la métropole toulousaine étend son influence sur le département voisin de l'Aude. Capitale régionale de Midi-Pyrénées, **Toulouse** s'impose comme 4° ville française avec 443 000 habitants intra-muros (2005), 872 000 habitants dans l'agglomération et 1 117 000 habitants dans l'aire urbaine. Perpignan se positionne à deux heures de la ville rose, distante de 200 km. Ici aussi, un projet de nouvelle voie ferrée entre Narbonne et Toulouse est susceptible de faire évoluer positivement ce rapport à moyen terme.

Une analyse comparative des villes européennes selon une quinzaine d'indicateurs positionne Barcelone en classe 3, au niveau de Rome, Munich, Berlin ou Bruxelles, Toulouse en classe 4 à l'image de Marseille, Lyon, Hambourg ou Copenhague et Montpellier en classe 5 au même rang que Bordeaux, Nantes, Grenoble, Strasbourg ou Valencia en Espagne.

**Perpignan se positionne au cœur de cet espace européen, sous l'influence grandissante de la métropole barcelonaise.**

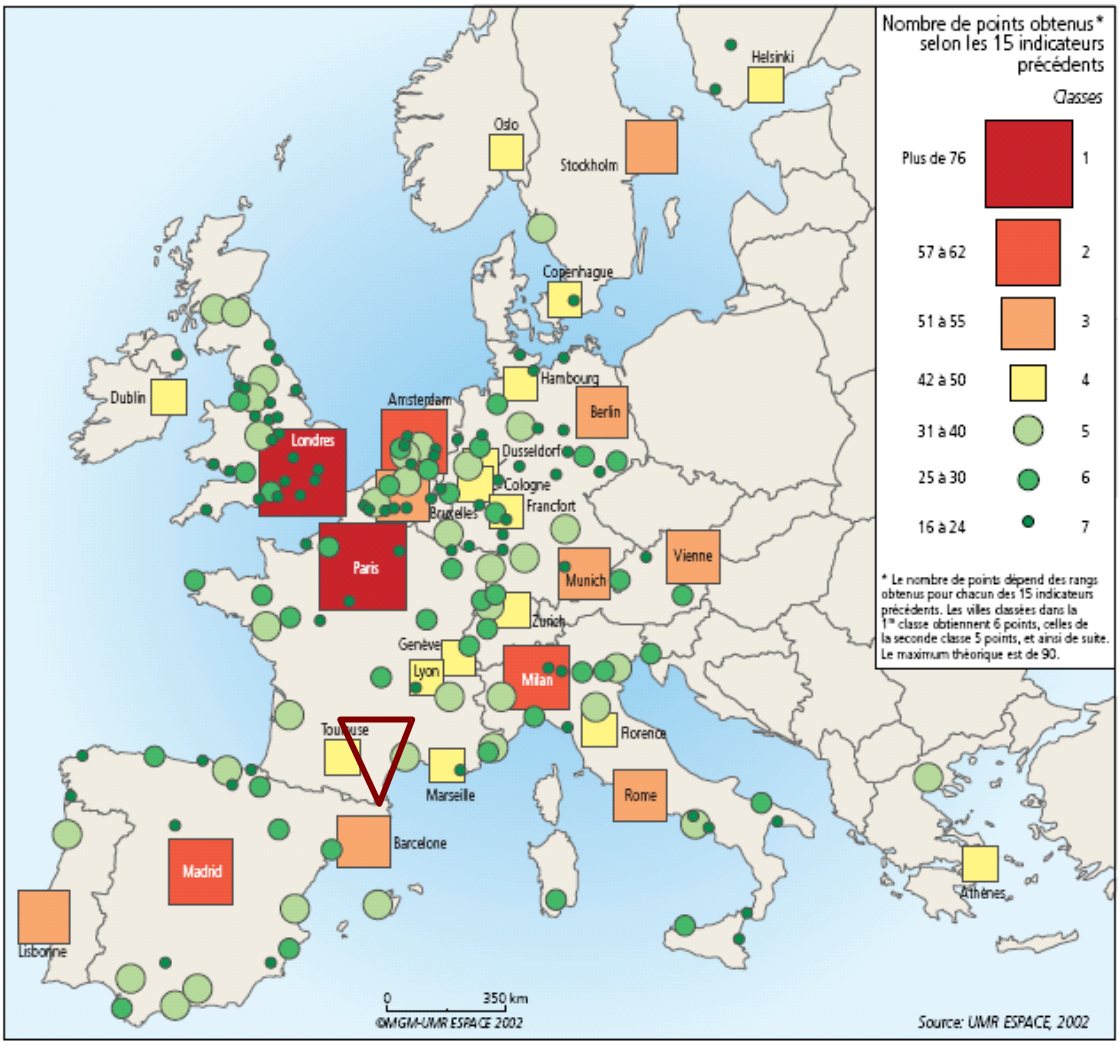



**Figure 8 : Analyse comparative des villes européennes**
*Source : Rozenblat-Cicille, UMR Espace CNRS 6012 Montpellier III, 2002*

## 2. LA PLACE DU DÉPARTEMENT AU SEIN DE L'EUROCORRIDOR

Longtemps isolé aux confins du territoire français avec un caractère frontalier marqué, la situation du département a évolué rapidement durant les trois dernières décennies. La construction de l'autoroute, le renforcement des échanges internationaux dans l'espace européen puis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'UE ont été des facteurs déterminants pour estomper cet isolement.

Cette évolution va connaître une nouvelle accélération avec l'arrivée du TGV rapprochant la plaine du Roussillon et Perpignan de la métropole barcelonaise et de la capitale régionale montpelliéraine mais également grâce aux perspectives de développement des relations économiques au sein de l'espace méditerranéen (Union pour la Méditerranée).

Cette mutation s'accompagne d'un développement des flux des personnes et des marchandises qui transitent par « l'**Eurocorridor** » empruntant la plaine du Roussillon. Le col du Perthus et celui de Biriatou coté Basque restant les deux points principaux de franchissement de la barrière pyrénéenne.

## 3. LES RELATIONS DE PROXIMITÉ AVEC LES TERRITOIRES ENVIRONNANTS

Comme cela a déjà été mis en évidence le territoire du SCOT, s'organise autour de la ville centre Perpignan dont l'influence se fait ressentir bien au-delà des limites du périmètre des 76 communes. Ainsi, les relations de proximité avec les territoires environnants sont importantes et se traduisent par des échanges quotidiens au sein d'un même espace vécu. Le Conflent et les Fenouillèdes à l'ouest, le territoire du SCOT Littoral Sud sur la partie méridionale ou encore celui du SCOT de la Narbonnaise au nord nouent des liens privilégiés avec la plaine du Roussillon. Ces relations sont mises en évidence dans les pages suivantes, notamment en matière d'économie et de déplacements.

**Ce qu'il faut retenir…**

**Il est donc plus que jamais nécessaire d'apprécier les dynamiques à une échelle plus vaste que celle du territoire du SCOT pour cerner les grands enjeux notamment ceux liés à l'économie, à la mobilité ou aux flux démographiques.**

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- L'évolution de la population sur le territoire du SCoT
- Répartition et dynamiques de peuplement sur le territoire
- Quelles projections démographiques ?
- Structure par âge de la population et renouvellement des générations
- Une tendance à la réduction de la taille des ménages qui influe sur les besoins en logements
- Un faible niveau de ressources




- II-

# LES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET LES ÉVOLUTIONS SOCIALES

sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

# A. L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION SUR LE TERRITOIRE DU SCOT

## 1. UN TERRITOIRE À FORTE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

Au cours des cinquante dernières années, la population résidant sur le territoire du SCOT a doublé. Elle s'élevait à 145 780 habitants au recensement de 1954, a dépassé le seuil des 200 000 habitants au recensement de 1975, puis des 300 000 à celui de 2006.

L'évolution démographique a été particulièrement dynamique au cours des décennies 1960 et 70, puis a très légèrement marqué le pas entre 1980 et 1999, principalement du fait de la décroissance de Perpignan.

Bien qu'il faille rester prudent en raison d'une probable sous estimation des effectifs en 1999, on constate qu'entre 1999 et 2006, le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon a enregistré un des plus importants gains de population jamais connu, en accueillant 32 300 nouveaux habitants en sept ans, soit près de 4 615 personnes par an. Sur cette période, la croissance démographique s'établit à 1,53% par an, contre 1,37 % pour le département.

**Au 1er janvier 2006, le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon compte 319 861 habitants ; ce qui représente 74 % de la population départementale** (432 112 habitants au 1er janvier 2006). Le territoire du schéma a recueilli 82 % de la croissance démographique des Pyrénées-Orientales entre 1999 et 2006. Parmi les 20 communes les plus peuplées du département, deux communes sur trois sont localisées au sein du périmètre du SCOT.

ⓘ *(cf annexe)*

## 2. UNE CROISSANCE ESSENTIELLEMENT NOURRIE PAR LES FLUX MIGRATOIRES

Alors que le solde naturel du département est négatif, celui du SCOT « plaine du Roussillon » reste positif, mais sa contribution à la croissance démographique est infime. La faiblesse du solde naturel est liée à la structure par âge de la population, au sein de laquelle les personnes âgées sont davantage représentées que sur le territoire national. Ainsi, le taux de natalité des habitants du SCOT est plus faible que la moyenne nationale alors que leur taux de mortalité est plus élevé. Au cours de la période 1990 et 1999, c'est en première couronne que le solde naturel est le plus vigoureux, en raison de l'implantation de jeunes ménages. ⓘ *(cf annexe)*

**On estime qu'entre 1999 et 2006, le solde naturel est à l'origine de seulement 4% de croissance. L'augmentation de la population est donc quasi exclusivement assurée par les flux migratoires.**

Comme l'ensemble de ces voisines méridionales, la région Languedoc-Roussillon bâtit sa croissance démographique sur son excédent migratoire. Entre 2000 et 2005, le taux de migration nette (la différence entre la population entrante et la population sortante) produit un apport annuel de population de 94 personnes supplémentaires pour 10 000 habitants, faisant du Languedoc-Roussillon la région la plus attractive de France. Au cœur de cette dynamique, la plaine roussillonnaise se nourrit essentiellement des flux migratoires. L'apport migratoire s'élève à 31 105 personnes sur la période 1999-2006.

Il en résulte un **brassage** notable de population : En 2005, 10 % des habitants du territoire du SCOT, résidaient hors de la région cinq ans auparavant. Ce brassage doit impérativement être pris en considération dans les réflexions d'aménagement urbain, car il peut se traduire par un bouleversement des modes d'habiter. La question de l'identité culturelle des villes et des villages, du sentiment d'appartenance à une entité communale peut se trouver affectée à la fois par cette forte mobilité résidentielle mais aussi par le mode d'urbanisation banalisé. ⓘ *(cf annexe)*

**Ce qu'il faut retenir...**

**Si les échanges migratoires exercent un pouvoir salvateur sur la croissance, ils peuvent modifier en profondeur la structure de la population en place, et faire naître d'importants déséquilibres. En effet, l'influence des flux migratoires entrants sur la structure de la population n'est faible que si toutes les catégories de population sont représentées de manière équilibrée et à condition que les flux sortants ne soient pas trop homogènes.**

## 3. IMPACT DES MIGRATIONS SUR LE TERRITOIRE DU SCOT

L'étude de la pyramide des âges révèle que les flux migratoires ont contribué à modifier la structure par âge de la population. On constate en effet qu'entre 1990 et 2005, le nombre d'habitants âgés de 40 à 59 ans a augmenté deux fois plus vite que la population totale. Cette évolution a été particulièrement soutenue au cours des six dernières années et s'est couplée à une augmentation de la population âgée de moins de 20 ans. Ainsi, contrairement à ce que l'on pourrait penser, ce ne sont pas seulement les retraités qui viennent s'installer sur le territoire (ceux-ci ne représentaient que 20 % des entrants entre 1990 et 1999 dans le département) mais plutôt de jeunes ménages en âge d'être actifs et des couples avec enfants.

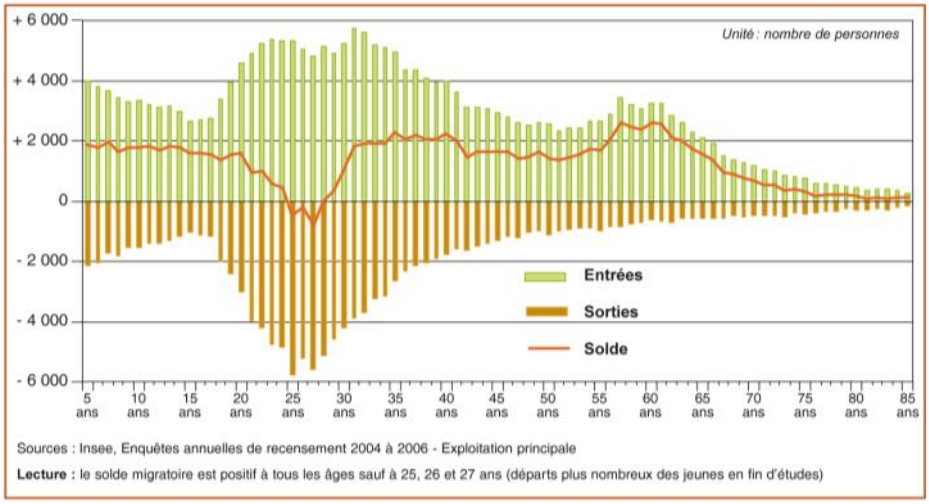



**Figure 9 : Les échanges migratoires entre le Languedoc Roussillon et les autres régions de France métropolitaine entre 2000 et 2005 selon l'âge**

*Source : INSEE 2004-2006*

Cependant, la composition des échanges migratoires fait également apparaître un équilibre tangent en ce qui concerne les jeunes adultes, tantôt à la faveur, tantôt à la défaveur du territoire régional. On repère ainsi, un volume de flux sortants, sans doute justifiés par la recherche d'emploi ou la poursuite d'étude hors du territoire, qui est tout juste compensé par les entrées des migrants du même âge. Cette tendance se vérifie également à l'échelle de la région.

**Ce qu'il faut retenir...**

**La forte dépendance qu'entretient la plaine envers les flux migratoires pose la question de la durabilité du phénomène dans le temps et de sa maîtrise. Le territoire du SCOT doit être en mesure de préserver son capital attractif. Il devra également être en mesure de renforcer et de diversifier cette attractivité en développant des arguments en matière de recherche, de formation ou de culture et en jouant sur des critères d'excellence en matière d'environnement. Il s'agit d'assurer le maintien des jeunes habitants sur le territoire mais aussi de séduire des ménages en début de parcours professionnel, capables de se fixer et d'assurer le renouvellement des générations.**

# B. RÉPARTITION ET DYNAMIQUES DE PEUPLEMENT SUR LE TERRITOIRE

Les mouvements démographiques des 30 dernières années ont confirmé le rôle de Perpignan et contribué à la croissance de la première couronne (communes limitrophes à Perpignan sauf Canet-en-Roussillon) et du littoral, pour en faire les zones les plus peuplées du territoire. Cette répartition est durablement inscrite dans l'organisation du peuplement. Ces secteurs continuent en effet de dominer les autres dans l'accueil de population nouvelle entre 1999 et 2006, tandis que leur taux de croissance se maintient ou progresse. Cependant, ces pôles sont désormais concurrencés par des secteurs périphériques dont la croissance démographique est parfois encore plus dynamique. ⓘ *(cf annexe)*

## 1. LE CŒUR D'AGGLOMÉRATION ET LE LITTORAL, SECTEURS LES PLUS PEUPLÉS

**Avec 115 326 habitants, Perpignan justifie son rôle de ville centre et de pôle d'influence territorial**. Après avoir enregistré une perte de près de 5 700 habitants entre 1982 et 1990, puis stabilisé sa population entre 1990 et 1999, la ville centre renoue avec la croissance. Elle a ainsi progressé de plus de 10 000 habitants supplémentaires depuis 1999. Aujourd'hui, Perpignan s'inscrit en troisième ville régionale, derrière Montpellier (251 634 habitants) et Nîmes (144 092 habitants). Plus d'un habitant du SCOT sur trois vit à Perpignan.

L'explosion du phénomène de **périurbanisation** au cours des années 70 et 80 a abouti à une densification très importante de la première couronne. En 2006, la première couronne est le lieu de résidence de 75 146 habitants, soit 1 habitant du SCOT sur 4.

On y recense sept communes de plus de 5 000 habitants, dont une qui compte plus de 10 000 habitants. Il s'agit par ordre décroissant de Saint-Estève (10 956 habitants), Rivesaltes (8 610 habitants), Cabestany (8 310 habitants), Bompas (7 125 habitants), Pia (6 882 habitants), Le Soler (6 524 habitants) et Toulouges (5 701 habitants).

Au cours de la période 1999-2006, ce sont, pour la première fois depuis les trente dernières années, les communes situées au nord de la ville centre qui se sont montrées les plus dynamiques. Leur taux de croissance moyen s'établit à 1,65 % par an (contre 1,05 % entre 1990 et 1999). La population communale de Pia a ainsi augmenté de 34,5 % en six ans, certainement en raison des prix du foncier, plus bas qu'ailleurs, ayant attiré de nombreux primo-accédants.

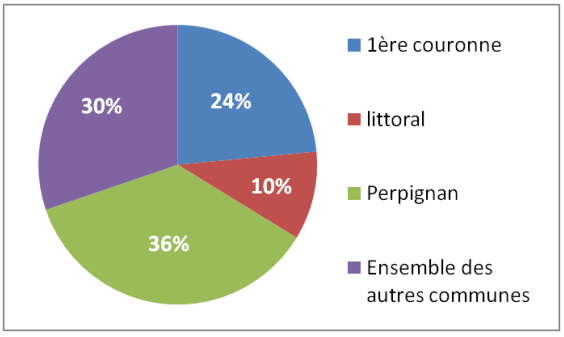



**Figure 10 : Le poids de population par grands secteurs en 2006 (en nombre d'habitants)**

*Source : INSEE 2006-2009*

Le cadre de vie que proposent les communes littorales est souvent un facteur décisif dans le choix résidentiel des ménages. C'est un secteur en mutation, certaines stations touristiques se sont progressivement affirmées en tant que **villes littorales**. La mise à niveau des équipements, la création d'emplois durables portée par les villes de Canet-en-Roussillon et de Saint-Cyprien, le réajustement de l'offre de logements et la mobilisation du parc de résidences secondaires, sont des facteurs attractifs. Canet-en-Roussillon (11 702 habitants) et Saint-Cyprien (10 140 habitants), les deux principales villes littorales, sont respectivement les 2ème et 4ème villes les plus peuplées du territoire du SCOT.

Elles se caractérisent par une croissance démographique en léger repli, mais qui reste bien supérieure à la moyenne du territoire, soit plus de 2 % par an. En 2006, l'ensemble des communes littorales comptent 32 742 habitants. Le rythme de croissance des communes est relativement homogène, à l'exception de la ville de Torreilles, particulièrement dynamique qui a, en 2006, gagné l'équivalent d'un tiers de sa population de 1999.

Ainsi, le littoral est soumis à d'importantes pressions anthropiques, alors qu'il constitue un milieu particulièrement fragile. On peut en outre rappeler que les communes littorales connaissent d'importants bouleversements en période estivale. Sur leurs 29 kilomètres de côte sableuse, les cinq stations balnéaires du SCOT accueillent chaque année 40 à 50 % des flux touristiques du département, soit près de 215 000 vacanciers. La population permanente est alors multipliée 5 à 13 fois selon les stations. Cet afflux estival accentue davantage les pressions sur le milieu naturel.

Si l'accroissement du nombre d'habitants et le taux d'évolution des communes traditionnellement les plus peuplées se maintiennent depuis 25 ans, les autres secteurs du SCOT enregistrent, sur une période plus récente, des taux de croissance encore supérieurs.

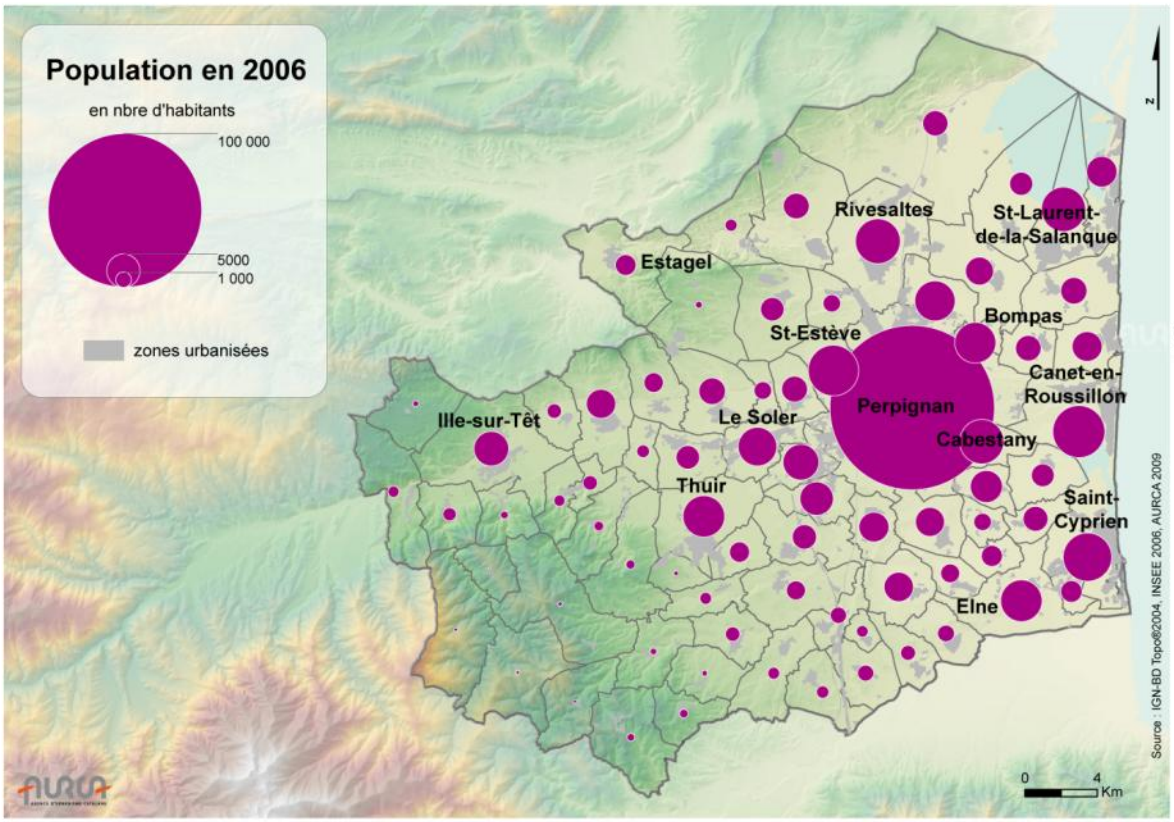



**Figure 11 : Poids de la population par communes en 2006**

## 2. LA MONTÉE EN PUISSANCE DES COMMUNES DE 2EME ET 3EME COURONNES

Les dynamiques territoriales de croissance se sont modifiées au cours des trois dernières décennies. Elles ont conduit à une extension de la tâche urbaine.

Au cours des années 80 (période intercensitaire 1982-1990), les secteurs les plus dynamiques étaient le littoral, la première couronne, qui avait tendance à absorber la perte de population enregistrée par la ville centre. Cette dynamique contribuait également à la croissance des communes rétro littorales qui bénéficiaient ainsi de l'attractivité des communes limitrophes (par exemple, la population de Saint-Laurent-de-la-Salanque a augmenté de 59 % en huit ans). Les vallées de l'Agly et de la Têt, voyaient leur population augmenter beaucoup plus faiblement (le Haut Ribéral connaissait même un phénomène de légère déprise démographique).

**Entre 1990 et 1999, seul le littoral est parvenu à maintenir son dynamisme. On a assisté en effet à un ralentissement de la croissance en première couronne et dans les secteurs rétro-littoraux. Un glissement modéré s'est alors opéré au profit de communes situées en seconde couronne notamment au sud-ouest du territoire (Basses Aspres, plaine des Aspres et Ribéral),** favorisant le développement de communes telles qu'Ortaffa, Llupia, Corneilla-la-Rivière ou Millas.

Les évolutions récentes (période 1999-2006) confirment tout d'abord la vitalité du secteur littoral. Sa variation démographique est moins importante que lors de la période précédente, mais fait partie des plus dynamiques du SCOT. Si la croissance des communes de première couronne reste stable, certaines villes marquent une pause dans leur croissance démographique alors que de nombreux logements y ont pourtant été construits (Cabestany par exemple, comme Saint-Estève auparavant). On note également un accroissement démographique des communes rétro-littorales, sans pour autant retrouver le niveau atteint en 1990. La population de ces communes augmente en moyenne de 1,83 % par an entre 1999 et 2006 contre 3,47 % par an entre 1982 et 1990.

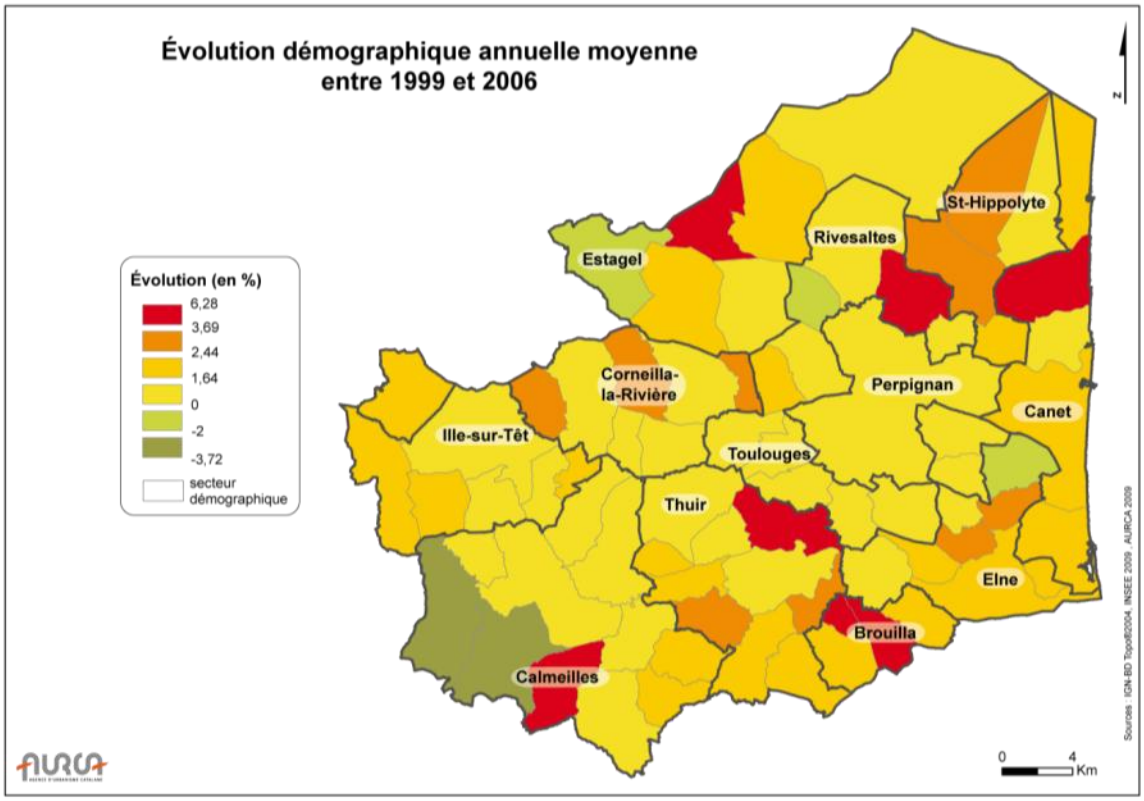



**Figure 12 : Evolution démographique annuelle moyenne entre 1999 et 2006**

**Le phénomène de périurbanisation se diffuse au-delà de la première couronne, dans l'espace rural du SCOT. Toutefois, les conditions d'accessibilité sont souvent décisives dans les choix résidentiels.**

On constate en effet que le secteur du Massif des Aspres, pénalisé par une accessibilité difficile, une offre de services quasi inexistante et une topologie plus accidentée, est moins attractif. Cette baisse d'attractivité semble marquer la fin des effets d'aubaine (rachat de biens à réhabiliter), mais ce sont surtout les fortes contraintes liées aux risques de feux de forêts qui pèsent sur le développement des villages de ce secteur.

**La croissance se confirme dans le Ribéral (1,72 % de croissance annuelle) et le Haut Ribéral (1,07 % de croissance annuelle) où les communes de petite taille, situées de part et d'autre de la RN116 se sont fortement développées. Déjà perceptible en 1999, le dynamisme du secteur des Basses Aspres s'affirme pour les communes situées le long de la RD900** (par d'exemple, + 50 % de croissance à Saint-Jean-Lasseille entre 1999-2006). On **constate également un doublement de la croissance dans la vallée de l'Agly** où certaines communes affirment leur caractère périurbain : Cases-de-Pène (+ 5,9 % par an), Calce (+ 2,1 % par an) ou encore Espira-de-l'Agly (+ 2,3 % par an).

Après le littoral, la seconde couronne perpignanaise est le territoire qui a connu la croissance la plus soutenue sur l'ensemble des trois dernières décennies. Cette tendance aboutit à la présence de deux communes de seconde couronne dans les dix villes ayant accueilli le plus grand nombre de nouveaux habitants entre 1999 et 2006 : il s'agit de Claira et Ponteilla. L'attractivité des communes de seconde couronne relève de la combinaison de plus grandes disponibilités foncières et de prix plus accessibles pour les ménages.

Cependant, parmi les 10 communes ayant le plus fort taux de croissance, la moitié se situent au-delà de la seconde couronne : Fourques, Saint-Jean-Lasseille, Calmeilles, Cases-de-Pène et Brouilla.

| | 1999-2006 | 1990-2006 |
|---|---|---|
| Croissance moyenne SCOT | 1,53 % | 1,18 % |
| SCOT hors Perpignan | 1,65 % | 1,59 % |
| Perpignan | 1,33 % | 0,53 % |
| Littoral | 2,37 % | 2,87 % |
| 1ère couronne | 1,32 % | 1,29 % |
| 2ème couronne | 1,72 % | 1,55 % |
| Autres communes | 1,64 % | 1,35 % |

Carte des secteurs

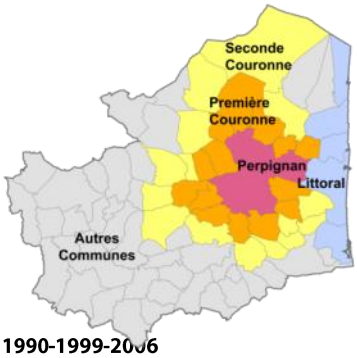



**Figure 13 : Evolution démographique par secteur 1990-1999-2006**
*Source : INSEE 1990/1999 - 2006/2009*

Les dynamiques tendancielles observées au-delà de la seconde couronne se constatent également au-delà du territoire du schéma, notamment dans les Basses Fenouillèdes et le Bas Conflent, où les communes limitrophes au SCOT connaissent des taux d'évolutions identiques à ceux des communes les plus dynamiques du périmètre du SCOT : Opoul-Périllos (3,02 % par an), Rigarda (4,94 % par an), Marquixanes (4,13 % par an).

Ce modèle de croissance diffuse dans lesquelles les périphéries sont conquérantes face à la ville centre et aux communes de première couronne, s'inscrit dans une tendance nationale en progression constante. Ces tendances si elles se confirment posent de nouveaux questionnements en terme de :

- **répercussions sociales :** phénomène de spéculation foncière et immobilière conduisant à la spécialisation des territoires et à des formes de ségrégation socio spatiales par le logement.
- **répercussions environnementales :** consommation excessive d'espaces notamment de terres agricoles (cette urbanisation se traduisant souvent par un développement sous forme d'habitat individuel parfois hors opération) et gestion non raisonnée des déplacements liée à un allongement

des distances parcourues dans le cadre des migrations pendulaires par exemple ;

- **et en terme de qualité de vie :** la population qui s'est progressivement installée dans les campagnes urbanisées est à la recherche d'un cadre de vie proche de la ruralité, mais exprime sans ambiguïtés des besoins en équipement de type urbain. Or, cette demande peut difficilement être satisfaite par les communes de petite taille ; Celles-ci ne disposant pas toujours de capacités satisfaisantes pour financer des équipements calibrés à des volumes de population accueillis sans qu'ils n'aient été anticipés.

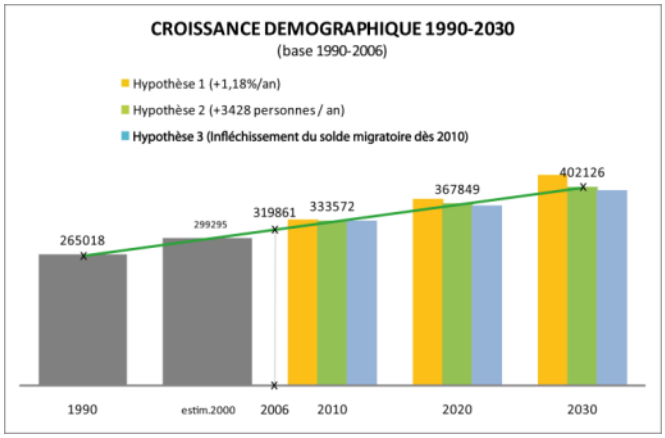
# C. QUELLES PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES ?

La réalisation de projections démographiques répond à une logique prospective et programmatique. Ainsi, en tenant compte des mouvements démographiques qui se sont produits au cours des dernières années sur le territoire du SCOT, trois hypothèses d'évolution peuvent être établies.

- **L'hypothèse dite « dynamique »** (taux constant) se base sur le maintien du rythme de croissance enregistré au cours de la période 1990-2006 (soit 1,18 % par an) et de ses composantes. Cela signifie que cette hypothèse admet que le volume particulièrement élevé des flux migratoires va perdurer, et que la croissance démographique va encore s'accélérer au cours des 20 prochaines années. En suivant cette hypothèse, on estime que le gain de population sur le territoire du SCOT serait de l'ordre de 57 000 habitants d'ici 2020, soit 4 100 nouveaux résidents chaque année en moyenne. En 2030, ce gain serait multiplié par deux pour atteindre 104 300 habitants supplémentaires...

- **L'hypothèse « tendancielle »** (apport constant) applique aux 15 années à venir les volumes de population supplémentaire enregistrés entre 1990 et 2006, c'est-à-dire plus de 3 400 habitants par an. Selon cette hypothèse, c'est près de 48 000 personnes qu'il faudra accueillir d'ici 2020 et plus de 82 300 personnes en 2030.

- Une hypothèse alternative repose sur un tarissement des flux migratoires entrants ou une forte augmentation des flux sortants. **Cette hypothèse dite « prudente »** prend le parti d'abaisser raisonnablement et progressivement dans le temps, le quotient migratoire (diminution d'un point entre 2010 et 2015, puis de trois points à partir de 2015. Selon l'hypothèse « prudente », le gain de population serait d'environ 44 500 personnes d'ici 2020, c'est-à-dire 3 200 habitants supplémentaires chaque année.




| SCOT plaine du Roussillon | Hypothèse 1<br>+1,18% /an | Hypothèse 2<br>+3428 personnes /an | Hypothèse 3<br>Infléchissement du solde migratoire dès 2010 |
|---|---|---|---|
| 1990 | 265.018 | 265.018 | 265.018 |
| 2006 | 319.861 | 319.861 | 319.861 |
| 2010 | 335.261 | 333.572 | 333.638 |
| 2020 | 377.083 | 367.849 | 364.543 |
| 2030 | 424.121 | 402.126 | 395.165 |
| Gain de population 2006-2020 | +57221 | +47987 | +44681 |
| Gain de pop/an moyen | +4087 | +3428 | +3192 |
| Ecart de l'hypothèse au modèle 2 | +19% | 0 | 7% |
| Hypothèse | Haute | Tendancielle | Basse |

**Figure 14 : Projections démographiques**
*Source : INSEE/AURCA-2009*

**Ainsi, suivant les hypothèses retenues, entre 364 500 et 377 000 habitants devraient peupler le territoire du SCOT en 2020, contre 319 861 habitants en 2006. Une estimation qui soulève des interrogations sur la capacité des communes à recevoir autant de nouveaux résidents et sur les stratégies de peuplement à adopter au sein du territoire du SCOT, mais aussi sur les territoires proches.** ⓘ *(cf annexe)*

**Ce qu'il faut retenir...**

**Compte tenu des hypothèses observées sur la dernière période, les hypothèses tendancielle et dynamique paraissent plus réalistes que celle dite prudente.**

**La prise de position volontariste quant à la gestion de l'accueil démographique, pour une croissance réaliste mais maîtrisée conduit à privilégier un apport constant représenté par l'hypothèse tendancielle soit un gain de population de l'ordre de 3 430 habitants de chaque année.**

# D. STRUCTURE PAR ÂGE DE LA POPULATION ET RENOUVELLEMENT DES GÉNÉRATIONS

## 1. VERS UN RENOUVEAU DÉMOGRAPHIQUE ?

Une analyse de la pyramide des âges par bassins d'habitat montre qu'au sein du département, la plaine du Roussillon est, après la Cerdagne-Capcir, le territoire sur lequel le poids des seniors (60 ans et plus) est le moins important. En effet, le territoire du schéma ne compte que 26 % de 60 ans et plus en 2005, contre plus de 30 % pour les autres bassins. **Néanmoins, la part des seniors sur le territoire est nettement supérieure à la moyenne nationale, soit une personne sur quatre contre une sur cinq en France.**

**Depuis une dizaine d'années, on constate que la croissance démographique des 40-59 ans, mais également des moins de 20 ans vient minorer le poids traditionnellement fort des plus de 60 ans dans la population résidant sur le territoire du SCOT.**

Entre 1990 et 2005, l'effectif des plus de 40 ans est celui qui a enregistré la plus forte augmentation. La croissance de l'effectif des personnes âgées est importante mais connaît un ralentissement au cours de la deuxième période intercensitaire (1999-2006). Cette tendance s'explique notamment par l'entrée à l'âge de la retraite des classes creuses de la seconde guerre mondiale. Inversement, les dernières générations issues du baby-boom, portent la croissance de la tranche d'âge des 40 à 59 ans.

Cette dernière est celle qui a connu la plus forte évolution à chaque période intercensitaire. Entre 1990 et 2005, elle augmente de 32,6 %, soit plus de 20 000 personnes supplémentaires, alors que la population totale augmente sur la même période de 16,4 %.

En 2005 la forte croissance des effectifs 40-59 ans en fait la catégorie la plus représentée, soit 26,5 % de la population du SCOT.

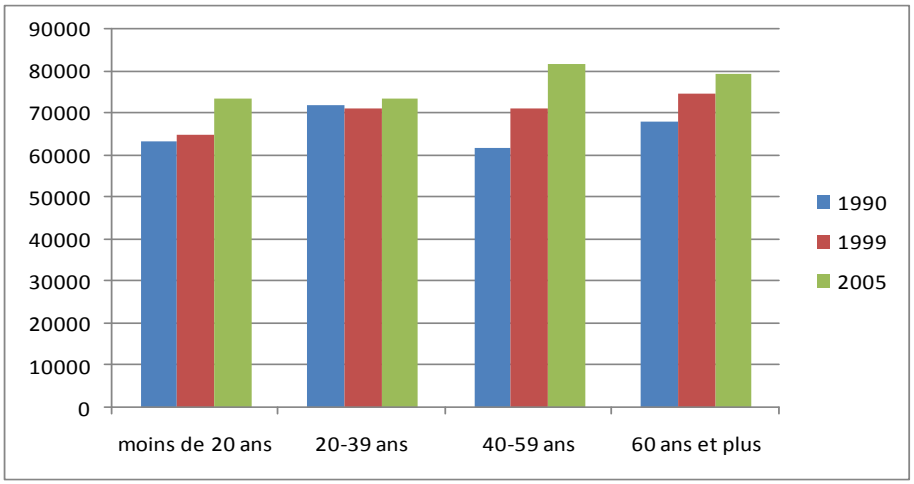



**Figure 15 : Evolution du nombre d'habitants par tranche d'âges (1990-2005)**

*Source : INSEE 2007*

A cette même date, les jeunes de moins de 20 ans représentent 23,9 % de la population. Le poids relativement peu élevé des jeunes sur le territoire le situe au dessous de la moyenne nationale (25 %) mais au même niveau que la région et les autres territoires du grand sud (Midi-Pyrénées, PACA, mais Rhône-Alpes exclu). Alors que le nombre de jeunes âgés de moins de 20 ans avait très faiblement augmenté entre 1990 et 1999, l'effectif est en hausse de 13,5 % entre 1999 et 2005, ce qui est la variation la plus forte après celle des 40-59 ans.

La légère diminution de la part des plus de 60 ans et l'augmentation plus que proportionnelle de celle des moins de 20 ans se répercute sur l'indice de vieillissement. Alors que cet indice continue à se dégrader à l'échelle nationale, celui du SCOT recule sensiblement. En 2005, il se fixe à 108 personnes âgées pour 100 jeunes (83,5 pour la métropole), alors qu'il atteignait encore 117,5 en 1999.

## 2. UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE CAPABLE D'ASSURER LE RENOUVELLEMENT DES GÉNÉRATIONS ?

En dépit des évolutions récentes, on assiste à un repli important des effectifs de la tranche d'âge des 20-39 ans. C'est la seule tranche d'âge à avoir connu une perte d'effectifs, relativement mineure (- 615 individus entre 1990 et 1999). Alors qu'en 1990 les 20-39 ans représentaient la part la plus importante de la population, c'est aujourd'hui la catégorie dont les effectifs sont en volume les moins nombreux et en part, les moins représentés. A l'échelle nationale, la tranche des 20-39 ans a également vu sa part dans la population diminuer au profit des 40-59 ans. Cependant elle représente encore 26,6 % de la population totale contre 23,8 % sur le territoire du SCOT. La sous représentation de la population aux âges les plus féconds engendre un taux de natalité particulièrement bas et remet en question la capacité de renouvellement de la population.

L'évolution à la hausse des résidents âgés de moins de 20 ans est une réponse partielle à la question du renouvellement quand on la confronte aux difficultés que rencontrent les collectivités pour maintenir ou attirer les jeunes ménages sur le territoire.

**Ce qu'il faut retenir…**

**Seule une politique volontariste en faveur des jeunes, accompagnée par un redéploiement de l'offre en formation et en emploi pourrait contrecarrer cette évolution ; Une solution qui reste complexe à mettre en pratique dans un contexte national de vieillissement de la population.**

# 3. LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Si l'augmentation de l'espérance de vie provoque un vieillissement incompressible visible sur le haut de la pyramide des âges, ses effets sur la structure de la population étaient jusqu'à présent compensés par les générations issues du baby-boom, dont les effectifs gravitaient au centre de la pyramide.

Toutefois si dans les années à venir, ce sont toujours ces derniers qui portent la croissance, cela entrainera une déformation vers le haut de la pyramide des âges.

**On estime qu'entre 2005 et 2030, lorsque l'effectif d'une tranche d'âge augmentera, une fois sur deux, cela se fera au profit des 60 ans et plus. Ainsi en 2030, plus d'une personne sur trois sera âgée d'au moins 60 ans (contre une sur quatre actuellement).**

C'est aux âges les plus avancés que le gain de population sera le plus fort : l'effectif des 80 ans et plus devrait en effet doubler, passant de 18 000 à 32 200 individus dans les 25 prochaines années.

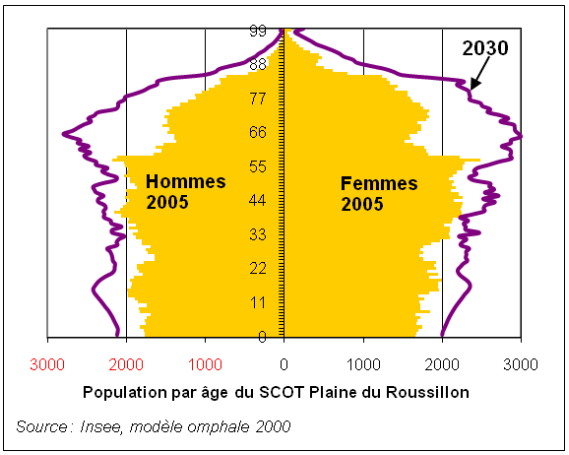



**Figure 16 : Population par âge du SCOT plaine du Roussillon**

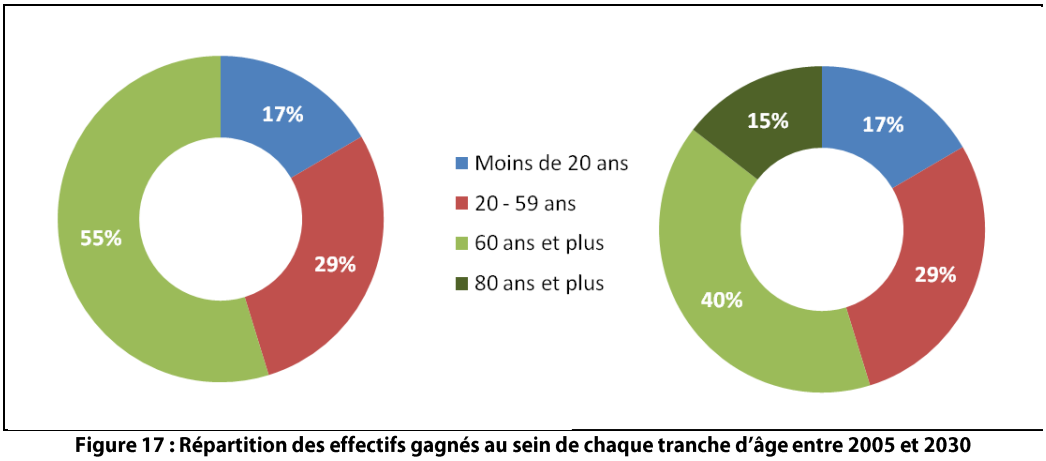



**Figure 17 : Répartition des effectifs gagnés au sein de chaque tranche d'âge entre 2005 et 2030**

*Source : INSEE 2007*

## Ce qu'il faut retenir…

**Les tendances soulèvent surtout un questionnement sur la place et le rôle des personnes âgées dans la société : les jeunes retraités dynamiques et mobiles qui ont quasiment les mêmes modes de vie que les individus en fin d'activité, au 4ème âge captif et dépendant, la réalité des seniors est plurielle.**

**Il s'agit tout d'abord de réfléchir sur les parcours résidentiels des seniors : on constate en effet que les plus jeunes d'entre eux, guidés par un pouvoir d'achat souvent élevé, réalisent des investissements immobiliers sur des territoires prisés et entrent directement en concurrence avec les ambitions des autres catégories de population ; inversement d'autres retraités, plus âgés ou plus démunis, peinent à se loger dans un parc adapté.**

**La réalité plurielle des seniors implique également des réponses appropriées en termes de mobilité ou d'offre de services (rapport aux loisirs et au temps libre pour les uns, offre médicale de qualité, services à domicile pour les autres)** ⓘ (cf annexe)

Le vieillissement de la population peut se révéler problématique à moyen terme dans l'organisation de la vie des communes, notamment sur la question de la modularité des équipements (utilisation optimale des équipements publics, maintien de certains services publics, identification de besoins nouveaux). Il s'agit en fait d'adapter progressivement l'environnement urbain aux évolutions de la population.

# E. UNE TENDANCE À LA RÉDUCTION DE LA TAILLE DES MÉNAGES

Depuis une cinquantaine d'années, le nombre de ménages augmente plus vite que la population. Ainsi, entre 1990 et 2006, l'évolution du nombre de ménages vivant au sein du périmètre du SCOT a été près de deux fois plus rapide que celle de la population. Ainsi, alors qu'une population de 2 000 habitants comptait en moyenne 650 ménages en 1962, elle dénombre près de 900 ménages en 2006, accroissant d'autant les besoins en logements.

Cette évolution résulte en grande partie de la forte croissance des ménages de petite taille (une à deux personnes). Ce phénomène structurel s'explique par des phénomènes démographiques et sociétaux. Au vieillissement de la population s'ajoute la décohabitation, ainsi que les comportements sociaux (installation plus tardive des couples, augmentation sans précédent du nombre de familles monoparentales…).

**Alors que le ménage moyen était constitué de 3 personnes il y a 45 ans, il ne se compose plus que de deux personnes aujourd'hui. Aujourd'hui 1 ménage sur 6 est composé d'une personne qui occupe seule son logement ; plus d'une famille sur 10 est monoparentale.**

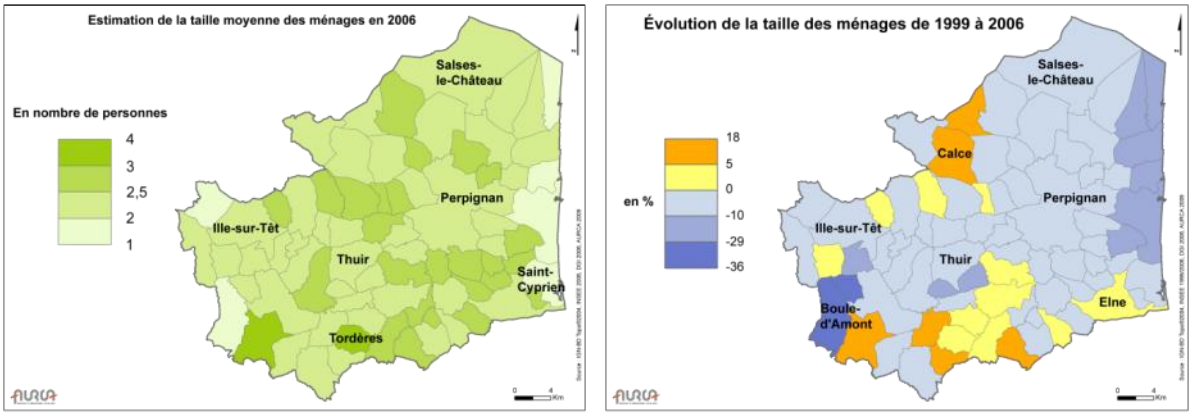



**Figure 18 : Evolution de la taille des ménages entre 1999 et 2006**

L'analyse par secteurs montre qu'il y a peu de différence d'une zone à l'autre, la réduction de la taille moyenne des ménages se constate dans des proportions quasi identiques sur l'ensemble du territoire. C'est à Perpignan et sur les communes littorales que la taille des ménages est la plus faible. Ces communes hébergent en effet une part importante de personnes âgées, de familles monoparentales et/ou d'étudiants ; catégories de population qui vivent souvent seules ou au sein de petites unités.

A l'inverse, les communes de première couronne, dont la croissance démographique a été très dynamique au cours des années 1970 et 80 et qui ont accueilli des familles avec enfants ont longtemps contrôlé l'érosion des unités de vie de leurs habitants. En 2006, c'est dans le secteur du Ribéral que la taille moyenne des ménages est la plus élevée. Les secteurs sud est, Salanque et Basses Aspres font également parti des zones les moins touchées par la réduction de la taille des ménages.

La prise en compte de ses paramètres intervient lors de l'évaluation des besoins qualitatifs et quantitatifs en logements (voir chapitre 4.i sur le besoins en logements à l'horizon 2020).

**Le phénomène de desserrement et d'atomisation de la taille des ménages engendre en permanence des nouveaux besoins en logements.** Si l'on observe par exemple l'évolution du parc de logement de la commune de Cabestany, alors que 300 nouvelles résidences principales ont été construites entre 1999 et 2005, la ville ne compte qu'une centaine d'habitants supplémentaires.

**Ce qu'il faut retenir…**

**Lorsque ces besoins ne sont pas couverts intégralement, les dynamiques démographiques des communes s'en trouvent affectées. Néanmoins, il ne suffit pas de répondre quantitativement à ces besoins, il est tout autant nécessaire d'adapter les logements à l'évolution de la structure de la population et donc d'avancer des produits diversifiés pour cibler l'ensemble des ménages. (notamment en direction des jeunes adultes, familles monoparentales, célibataires, personnes âgées seules…).**

# F. UN FAIBLE NIVEAU DE RESSOURCES

En 2006, le territoire du SCOT compte près de 186 748 foyers fiscaux. 46 % des foyers sont imposés sur le revenu contre 54 % sur le territoire national. Le revenu net imposable moyen est de 14 245 euros contre 17 165 euros à l'échelle nationale. Les habitants de la plaine du Roussillon, s'inscrivent dans la dynamique du département et de la région, avec un niveau de ressources largement inférieur au reste du territoire métropolitain.

Si le poids important des demandeurs d'emploi et des bénéficiaires des minima sociaux en âge de travailler pèse fortement sur le niveau de ressources, on constate que les revenus des actifs sont relativement peu élevés. Les pensions de retraités, nombreux sur le territoire, sont en moyenne plus basses que les salaires des actifs (c'est en particulier le cas pour les retraités agricoles).

En terme d'évolution, entre 2004 et 2006, la part des foyers fiscaux imposés se développe globalement avec une progression de deux points sur le territoire du SCOT. Dans la plaine des Aspres, le Ribéral, le Rivesaltais et les villages tournés vers la vallée du Tech, les progressions sont plus fortes et semblent correspondre aux dynamiques de construction observées.

ⓘ *(cf annexe)*

## 1. LA DIVERSITÉ DES SITUATIONS PRÉCAIRES

En 2007, près de la moitié de la population recensée sur le territoire du SCOT est bénéficiaire d'au moins une allocation ou une prestation sociale (soit environ 151 300 habitants). On dénombre pour cette même année, 25 500 allocataires de minima sociaux (population couverte équivalente à 44 000 personnes). En moyenne, c'est près de 14 % de la population totale vivant au sein du SCOT plaine du Roussillon qui est couverte par les minima sociaux, contre moins de 10 % au niveau national.

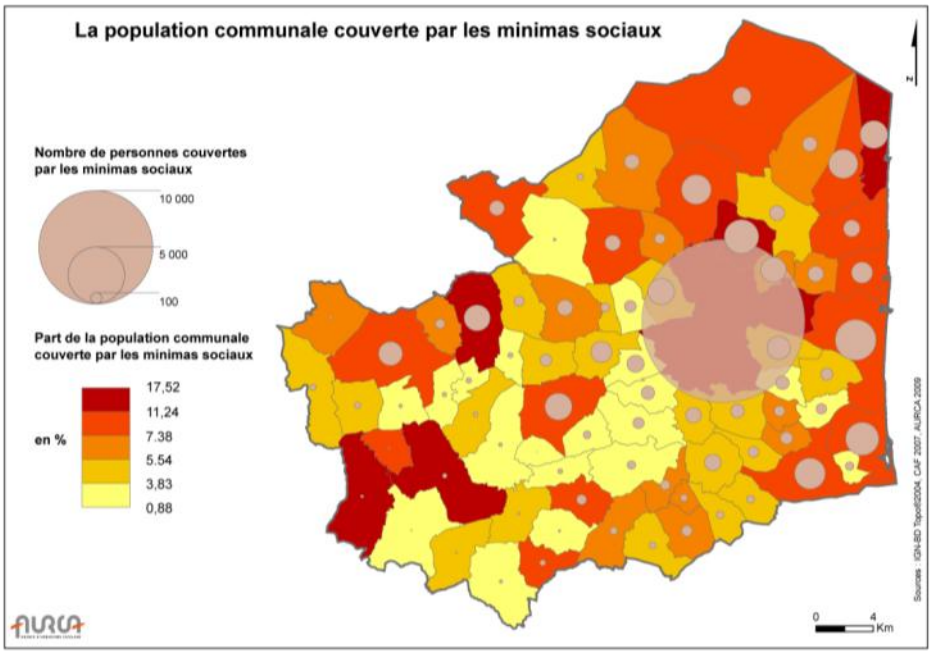



**Figure 19 : La population communale couverte par les minima sociaux en 2007**

On peut remarquer que selon les territoires, les prestations attribuées à la population sont plutôt liées au logement et à la famille, ou plutôt orientées vers les minima sociaux.

Le marché de l'emploi, plus dynamique, les services sociaux bien implantés et mieux représentés ou l'accès à un parc de logement locatif à bon marché attirent les populations fragilisées dans les pôles urbains. Au sein de ces villes, on assiste à des phénomènes de concentration spatiale des populations les plus fragiles, formant des poches de précarité. Dans le quartier Saint-Jacques à Perpignan, près des trois quarts de la population âgée de moins de 60 ans perçoit une allocation de précarité. La présence de logements relativement accessibles, souvent dégradés et insalubre, mais aussi parfois le désir de « l'entre soi » sont des phénomènes qui contribuent à la concentration de populations défavorisées dans les quartiers sensibles qui cumulent les handicaps.

Les bénéficiaires de l'API, du RMI ou de l'AAH sont, rapportés à leur population de référence, plus nombreux dans la plaine du Roussillon que sur l'ensemble du territoire national. On compte ainsi 72 bénéficiaires du RMI pour 1 000 personnes âgées de 20 à 59 ans, contre 59 en Languedoc Roussillon et 33 sur le territoire national.

Les actifs ne sont toutefois pas épargnés par les difficultés liées aux revenus. Le réseau de PME et de TPE sur lequel repose l'économie locale contrarie le niveau de rémunération, en particulier celui des actifs de catégories socioprofessionnelles « supérieures » positionnant le territoire en deçà du niveau de salaire national. Cependant, c'est surtout l'importance du nombre d'emplois peu durables et/ou à temps partiel, issus de secteurs d'activités peu rémunérateurs (agriculture, tourisme, services à la personne) qui favorise l'existence de nombreux **travailleurs pauvres.** Une étude menée par l'INSEE établit que le Languedoc-Roussillon est la région de France présentant le salaire médian le plus bas. La ville centre se situe dans la moyenne haute du niveau de salaire, elle propose la masse la plus importante d'emplois supérieurs et héberge au sein de ses quartiers les plus attractifs, les cadres qui les occupent. Les pôles d'équilibre connaissent des situations contrastées. En 1999, ils accueillaient plutôt des ouvriers et des employés.

Au final, **la population résidant sur le territoire du SCOT est marquée par une proportion élevée de ménages pauvres. A titre indicatif, 19 % de la population départementale vit au dessous du seuil de pauvreté** ; soit 6,5 points de plus qu'au niveau national. Avec plus de 16 000 allocataires sous le seuil de bas revenus, Perpignan représente 40 % de l'effectif départemental. Les situations de pauvreté fragilisent particulièrement les ménages dans leur rapport au logement (difficultés d'accès et/ou de maintien dans le logement, précarité énergétique…).

## 2. DE FORTES DISPARITÉS SPATIALES DANS LA RÉPARTITION DES HABITANTS SELON LEURS REVENUS

Si l'on considère l'ensemble des foyers fiscaux (ménages actifs et inactifs) **les disparités entre les revenus sont très importantes**. Ainsi, en 2004, 44 % des résidents imposés sur le SCOT bénéficient d'un revenu fiscal annuel moyen de 23 730 euros tandis que 56 % de la population qui est non imposable déclare un revenu fiscal annuel moyen de 6 300 euros, soit un revenu près de quatre fois plus modeste.

Les données communales révèlent **de grandes disparités dans la répartition des foyers fiscaux imposés**, la première couronne du sud perpignanais, le Bas Ribéral ainsi que quelques villages du piémont des Aspres se démarquent avec une forte proportion de foyers fiscaux imposés, ou ces taux dépassent les 55 %. A l'inverse, la ville centre et le Haut Ribéral possèdent moins de 42 % de foyers fiscaux imposés.

Deux pôles d'appui de l'armature urbaine, Estagel et Ille-sur-Têt se démarquent également : en moyenne le revenu fiscal moyen de leurs habitants est inférieur de 20 % au revenu moyen du SCOT.

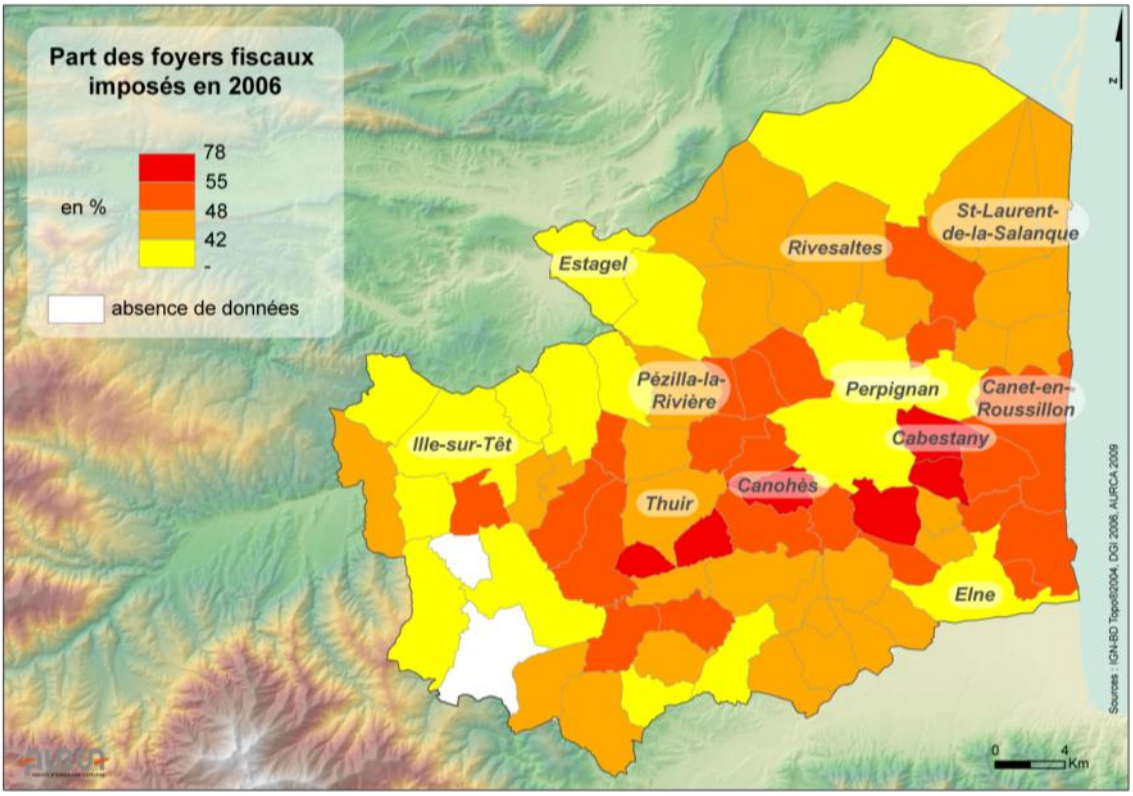



**Figure 20 : Part des foyers fiscaux imposés en 2006**

On constate que les principaux pôles urbains ont tous une part de foyers imposés inférieure à celle des communes de leur aire d'influence. Cela se vérifie particulièrement pour Perpignan, Elne et Thuir, et à moindre échelle pour Ille-sur-Têt et Rivesaltes. Les villes pôles proposent un parc de logements diversifiés (locatif, locatif social, petits logements…) qui favorise la mixité sociale. Elles accueillent souvent de petits ménages qui n'ont pas les moyens de se loger en périphérie à cause du coût prohibitif de l'immobilier mais aussi des grands ménages à hauts revenus qui font le choix de résider en centre. De fait, c'est également dans les principaux pôles urbains que l'on constate le plus fort taux de dispersion des revenus. A Perpignan, le rapport inter-déciles est le plus important de la région Languedoc-Roussillon, avec un seuil de hauts revenus 25 fois supérieur à celui des bas revenus.

## 3. LA SOLIDARITÉ : ENJEU DE COHÉSION SOCIALE

La traduction territoriale de la précarité sociale renvoie à la notion d'une désolidarisation urbaine dans laquelle les populations précaires sont menacées de « *désintégration sociale* » ; tandis que les populations les plus favorisées, celles qui sont socialement hyper intégrées, suivent un mouvement de « *désintégration urbaine* » (M.C. Jaillet).

La recherche de l'équilibre structurel et social de la population est un enjeu majeur à prendre en compte pour le développement du territoire du SCOT. Il s'agit de répondre à la diversité des besoins sans discrimination. Cet enjeu trouve sa traduction à travers la production d'une offre de logements la plus large possible, ainsi que la création d'emplois stables. Elle nécessite le renforcement des solidarités territoriales.

Il convient de redynamiser prioritairement les territoires en panne d'activité et/ou d'attractivité par exemple en favorisant l'emploi local par le développement des commerces et services de proximité. D'autre part, il faut anticiper les besoins en logements pour les ménages en situation de précarité ou pour ceux susceptibles de le devenir (travailleurs saisonniers, familles monoparentales, personnes en incapacité de travailler, jeunes sans diplôme, personnes âgées aux faibles revenus…) afin d'éviter le développement de situations d'urgence (endettement, sans abri…).

Au-delà des réflexions quantitatives sur le parc de logements, la vigilance s'impose face au risque de spécialisation des territoires.

### Ce qu'il faut retenir…

**Le renforcement des solidarités territoriales et la mise en œuvre du principe d'équilibre social de l'habitat ne peut s'organiser que dans le cadre de l'élaboration d'un projet global. A la diffusion d'une offre en logements plus accessible sur le territoire doivent être associés un bon maillage territorial des équipements et de l'emploi ainsi que l'accès pour tous à une mobilité durable.**

**Enfin, la politique de requalification des quartiers attracteurs de précarité déjà engagée, mérite une implication permanente à amplifier par la mobilisation de l'ensemble des outils et des acteurs concernés.** ⓘ *(cf annexe)*

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- Caractéristiques générales du parc de logements
- La mobilisation du parc de résidences secondaires et des logements vacants
- Le parc de logements potentiellement indignes
- Le parc de logements sociaux
- L'accueil et le logement des populations spécifiques
- Les parcours résidentiels et les mouvements migratoires
- Le marché immobilier et foncier
- La construction neuve (cadrage 2003-2007)
- Les besoins en logement à l'horizon 2020
- La consommation foncière à venir




# - III-

# LES ÉVOLUTIONS URBAINES ET L'HABITAT

sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

# A. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PARC DE LOGEMENT

## 1. TYPOLOGIE DU PARC DE LOGEMENT

### a. Plus de 200 000 logements, dont les ¾ sont des résidences principales

En 2005, le parc de logements compte près de 196 000 unités. Celui-ci se répartit entre 72 % de résidences principales (+ 3,2 points par rapport à 1999), 19 % de résidences secondaires (–1,9 point) et 8 % de logements vacants (–1,3 point).

Au 1er janvier 2009, et compte tenu de la dynamique liée à la construction neuve, le parc de logement atteint probablement les 210 000 unités, soit une croissance de près de 7,4 % en quatre ans.

Entre 1999 et 2005, le parc de résidences principales sur le périmètre du schéma a progressé de plus de 17 000 logements (+ 13,8 %). Le cœur d'agglomération (Perpignan et première couronne) et la partie orientale du territoire (littoral et rétro-littoral) canalisent 80 % de cette production de nouvelles résidences principales (respectivement 46 % et 37 %). La frange littorale avec 4 239 unités nouvelles, a connu une croissance de son parc de résidences principales de l'ordre de 32 % en six ans, contre 12 % en moyenne pour le reste de la plaine du Roussillon.

**La répartition des logements entre résidences principales, résidences secondaires et logements vacants, au sein du périmètre est loin d'être homogène**, et caractérise clairement des secteurs géographiques. Ainsi avec plus de 30 000 unités, les résidences secondaires représentent 61 % du parc de logements sur le littoral, contre à peine 3 % sur le cœur d'agglomération. Par ailleurs, le phénomène de vacance concerne en premier lieu Perpignan et les pôles urbains d'Elne, d'Ille-sur-Têt, de Rivesaltes ou de Thuir, tendance qui est à mettre en relation avec un parc majoritairement constitué avant 1949. ⓘ *(cf annexe)*

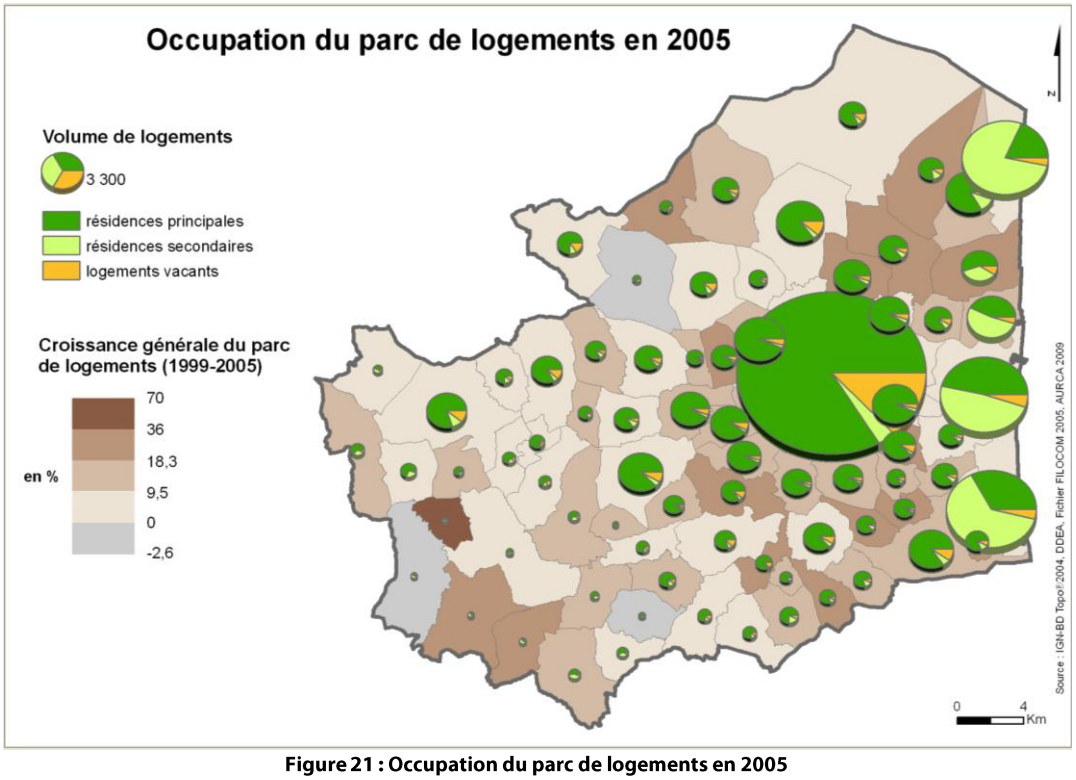



**Figure 21 : Occupation du parc de logements en 2005**

## b. Une inégale répartition des typologies de logements

En 2005, le parc de logements du SCOT plaine du Roussillon, se partage dans un équilibre relatif entre logements individuels et logements collectifs (respectivement 54 % et 46 %). Cependant, cette répartition quasi-homogène, cache mal les fortes disparités entre les différentes communes ou secteurs géographiques du territoire.

En 2005, Perpignan présente un taux de logements collectifs supérieur à 76 %, ce qui est en rapport avec son statut de ville centre. La frange littorale avec un caractère touristique marqué, dispose d'un parc constitué à 55 % de logements collectifs (39 % en ne tenant compte que des résidences principales). Dans le même temps, alors que les communes de première ou de seconde couronne ne dépassent pas 15 %, la moyenne des pôles d'équilibres est, elle, supérieure à 30 %.

**La spécialisation du parc de logement des communes** (individuel souvent symbole de propriété occupante), **est donc une problématique majeure conduisant au développement de formes de ségrégations par le logement et portant atteinte au principe de mixité sociale.**

Le logement individuel reste un élément extrêmement important dans la perception de critères de confort et de réussite personnelle. Il est souvent vécu comme un gage de qualité de vie. Cependant l'explosion en seconde couronne du modèle pavillonnaire, par un foncier meilleur marché (surtout durant les années 90), a généré un éloignement au lieu de travail et au lieu de consommation, rendant toujours plus tributaire l'acquéreur d'un pavillon de son automobile.

**Dans les représentations sociales, le statut de propriétaire est souvent perçu comme une garantie d'investissement, le propriétaire est acteur de son destin, il construit son environnement et ne le subit pas, néanmoins, dans les faits, il devient souvent acteur captif de son pavillon.**

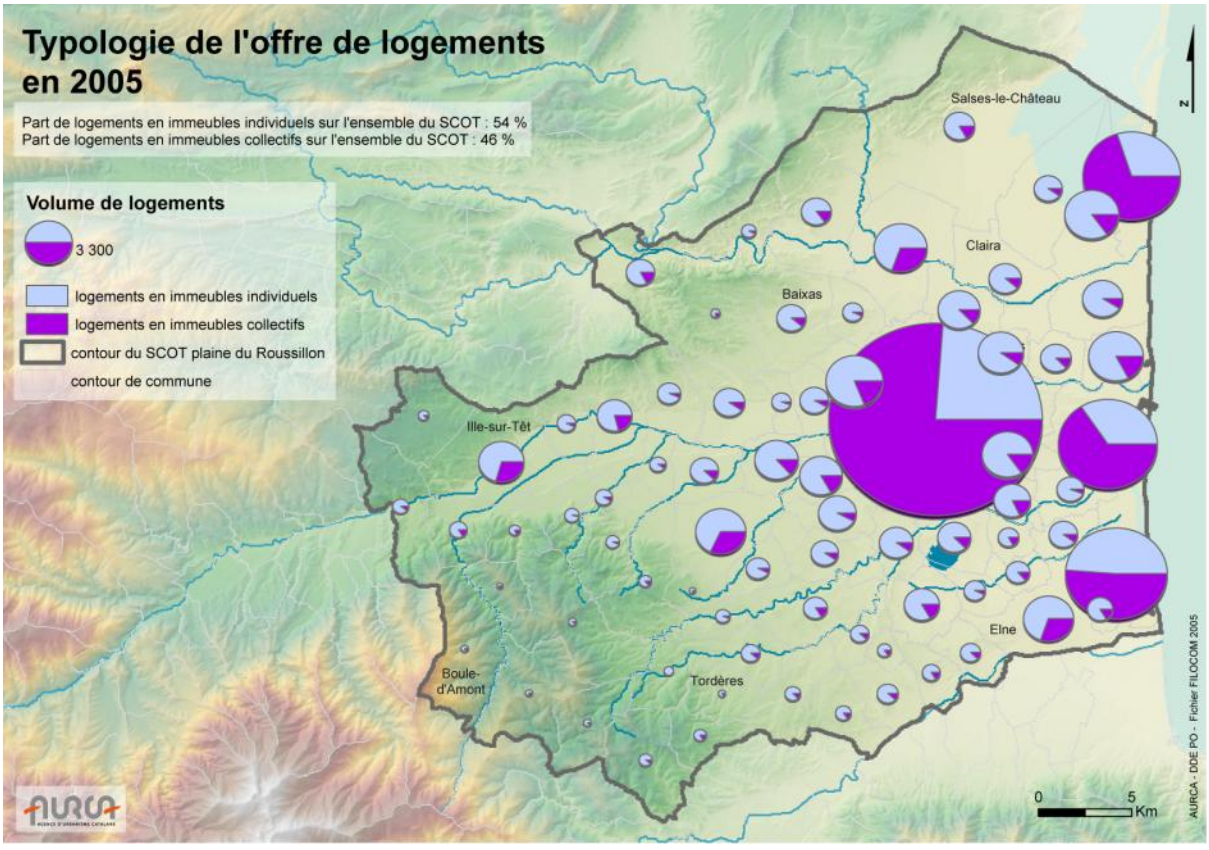



**Figure 22 Typologie de l'offre en logements en 2005**

## c. Un parc de logements relativement récent

La population ayant été multipliée par deux en 40 ans, le parc de logements est par nature relativement récent, ainsi, 55 % du parc de logements est postérieur à 1975. Les logements antérieurs à 1949 n'excèdent pas 20 % du parc total (dont la moitié est antérieur à 1918).

Le parc construit avant 1949, s'illustre, outre Perpignan (1/4 de son parc communal), par une forte présence sur les gros bourgs visibles dès le XIX ème siècle ; et qui aujourd'hui encore émergents dans l'armature urbaine (25 à 35 % du parc de logements). L'ensemble des autres communes de la plaine du Roussillon, ont essentiellement développé leur parc, entre 1975 et 1998 et ce, dans des proportions de l'ordre de 40 à 70 % du total.

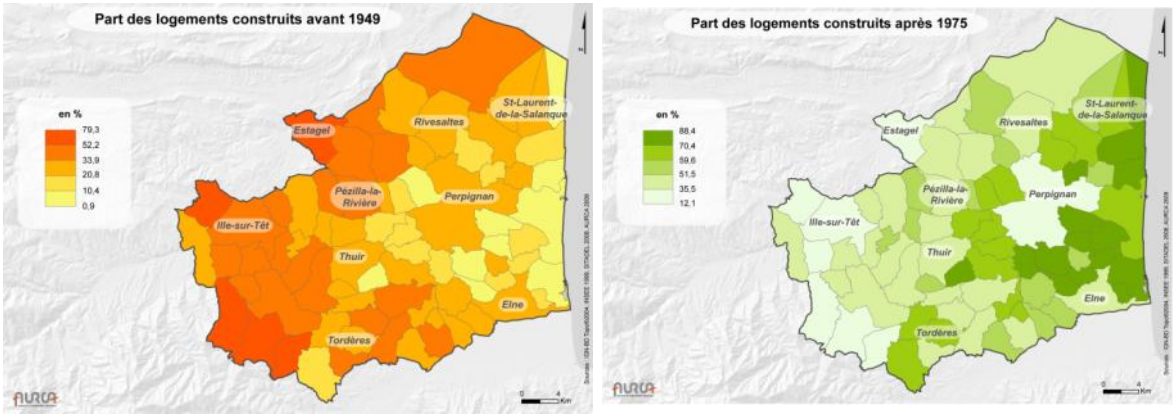



**Figure 23 : Ancienneté du parc de logements (2008)**

## d. Une occupation dominée par les propriétaires

Avec un taux d'occupants locataires de 35 %, le territoire du schéma devrait permettre une bonne fluidité résidentielle. Toutefois, seul un groupe restreint de communes permet d'atteindre ce taux, **les réalités communales étant souvent en défaveur du statut locatif.**

Bien que le statut locatif représente 1 ménage sur 2 à Perpignan et 1 sur 3 sur les pôles d'équilibre et les villes littorales, il ne représente guère plus de 10 à 20 % des ménages sur les autres communes du SCOT. La plupart des communes possèdent en effet, des taux de propriété occupante supérieure à 75 %. Ce phénomène est singulier en première couronne, il contribue à accroître le risque de blocage des parcours résidentiels, de sous occupation des logements et de vieillissement de la population.

Cependant, les dernières tendances, laissent apparaître que le choix du tout propriétaire, est peu à peu remis en cause. Ainsi par rapport à 1999, **le segment locatif progresse fortement** (par exemple à Saint-Estève où la part de locataires est passée de 18 à 32 %, ou encore à Pia de 17 à 22 %). Cette tendance ne concerne pas seulement les communes de première couronne, mais également, au-delà (progressions remarquables sur Villemolaque, Trouillas, Claira, Pézilla-la-Rivière, Millas…).

Cependant, dans un effet d'aubaine, certaines communes, cherchent à répondre quasi exclusivement à la demande en accession à la propriété, en développant des opérations uniquement dirigées vers le segment de la propriété occupante, via l'offre pavillonnaire. Cette dynamique contribue à accroître les déséquilibres du peuplement.

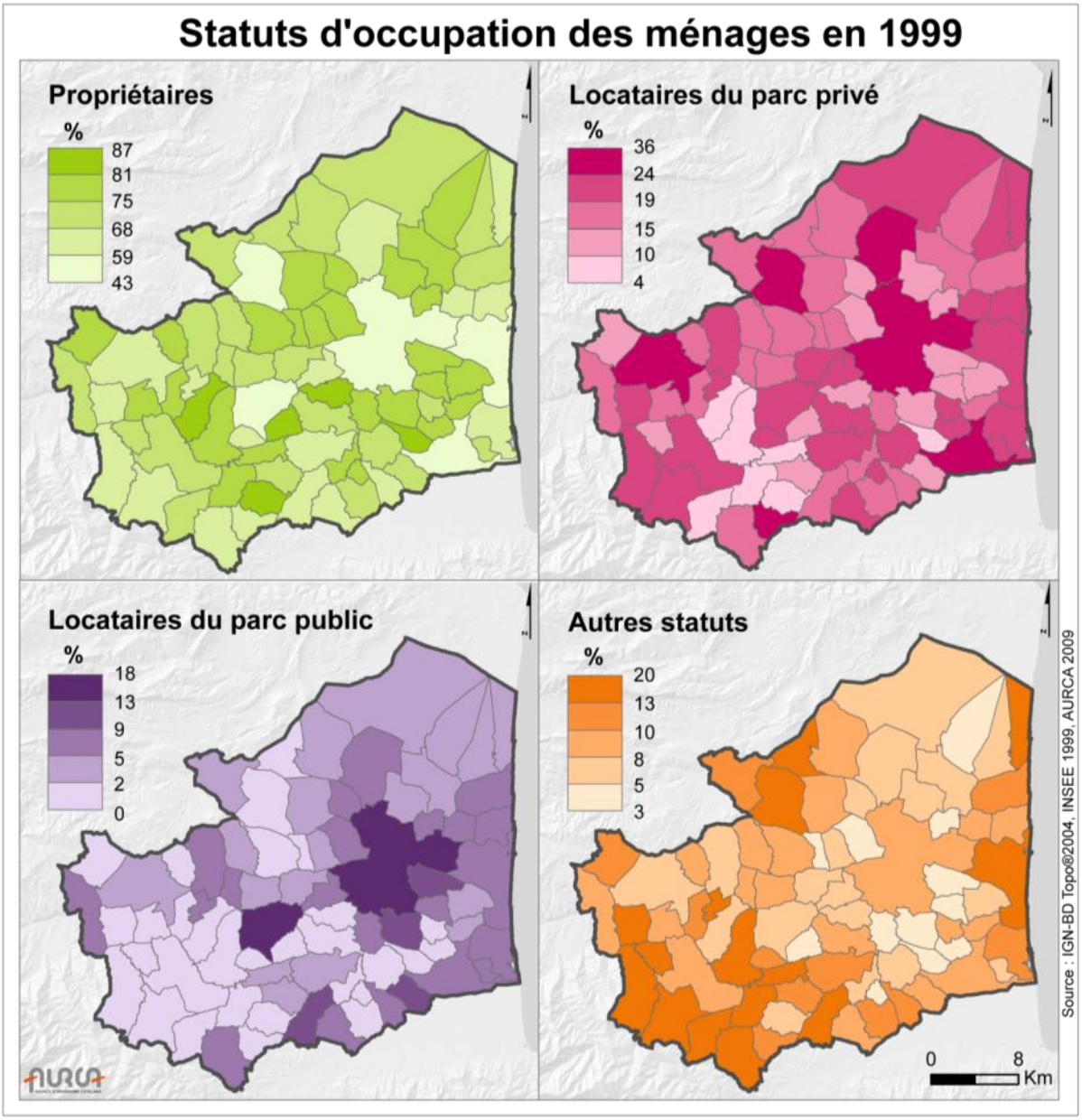



**Figure 24 : Statut d'occupation des ménages en 1999**

## e. La taille des logements et le confort

Le parc de résidences principales se compose de 16 % de petits logements (1-2 pièces), 54 % de logements de taille moyenne (3-4 pièces) et 31 % de grands logements (5-6 pièces). Les situations de sur-occupation sont marginales.

**La répartition territoriale des logements par leur taille, et en lien direct avec la typologie des logements** (individuel/collectif) **ou le statut d'occupation** (propriétaire/locataire). Ainsi, Perpignan, la frange littorale et les pôles d'équilibre concentrent une grande partie des petits logements du périmètre SCOT. A contrario, la première couronne et plus généralement l'ensemble des autres communes du territoire sont clairement en déficit de petit logement, ici aussi, la typologie des logements est génératrice de ségrégation sociale.

Concernant le confort de ces résidences principales, (63 % individuelles et 38 % collectives) : 8 sur 10 bénéficient des éléments de conforts de base, équipements sanitaires, chauffage, moins de 300 logements sont sans aucun confort. Les éléments de conforts de base ne préfigurant aucunement du caractère

potentiellement indigne des logements (cf. chapitre suivant). Par ailleurs, 96 % des résidences principales du SCOT sont reliées au réseau collectif d'assainissement (excepté sur le massif des Aspres où la moitié des logements sont équipés de systèmes d'assainissement individuels).

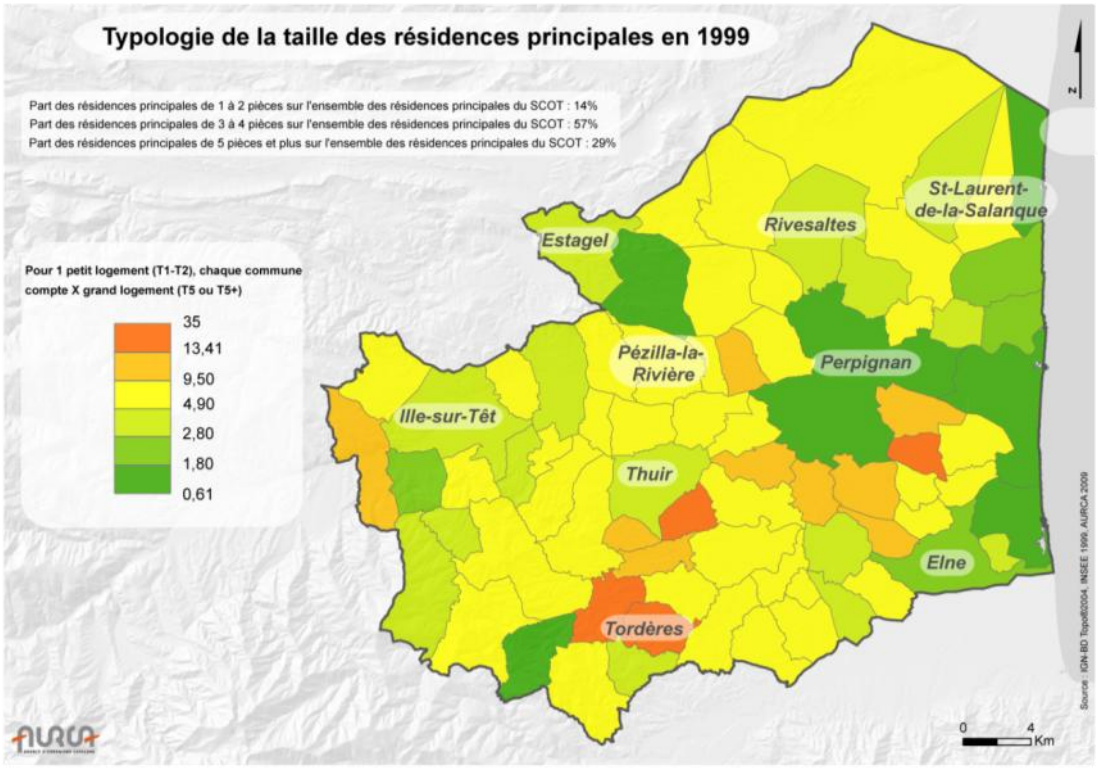



**Figure 25 : Typologie de la taille des résidences principales en 1999**

Outre les critères de confort habituellement mis en évidence par l'INSEE, le confort d'un logement passe également par un certain nombre de critères plus qualitatifs comme la qualité du logement (humidité, saturnisme, normes électriques, performance énergétique), la présence d'équipements (ascenseur lorsque la mobilité est limitée…), mais aussi l'environnement du bien (exposition, voisinage, proximité des services, commerces, présence de risques…), le sentiment de sécurité, les pollutions et nuisances (visuelles, sonores…), les possibilités de stationnement...

Selon une étude TNS-SOFRES, le logement est la principale clef du confort de vie. Parmi les plus satisfaits de leurs logements, les retraités et les inactifs (54 %), les occupants de maisons individuelles ou les propriétaires (54 %) ainsi que les couples sans enfants (52 %).

## Ce qu'il faut retenir...

**Alors que les données globales caractérisant le parc de logements du schéma laissent supposer que l'offre de logements est diversifiée, l'analyse détaillée des éléments de cadrage révèle à contrario de grands déséquilibres territoriaux. L'espace périurbain, façonné sur le modèle quasi exclusif du tout pavillonnaire est générateur de ségrégation sociale par l'habitat.**

**Les enjeux consistent ici à éviter la trop grande spécialisation du territoire et le cloisonnement des espaces. Le développement et la diffusion de nouvelles formes d'habitat semble indispensable pour permettre de nouveaux choix de mobilité géographique au sein de chaque commune ou de chaque bassin de vie, la mixité sociale et générationnelle doit être recherchée (production d'une offre de logements diversifiée).** ⓘ *(cf annexe)*

# 2. L'HABITAT TRADITIONNEL ET LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Bien que de taille relativement modeste, la plaine du Roussillon et plus encore le territoire du SCOT n'en demeurent pas moins riches de contrastes, du littoral, au massif de l'Aspre en passant par la plaine et les basses vallées correspondent différentes typologies d'habitat.

Altitude, relief, exposition ou encore nature du substrat ont longtemps conditionné les aspects économiques et sociaux du territoire ainsi que la nature de l'occupation des sols. Nous retenons toutefois deux typologies principales, le bâti de la plaine, de loin le plus répandu sur le territoire du SCOT mais avec un certain nombre de variantes selon les lieux ainsi que le bâti de basse montagne ou de piémont, répandu dans le massif de l'Aspre et sur une partie des contreforts du Fenouillèdes.

## a. Le bâti traditionnel dans la plaine

La construction en pierre maçonnée est la plus représentative de la plaine du Roussillon, la structure est renforcée par des chaînes d'angles et encadrements d'ouvertures en brique ou en pierre taillée. La pierre maçonnée n'a été abandonnée qu'au profit de la production industrielle de la brique creuse et du parpaing et des moyens de transports. L'utilisation de la brique (ou cayrou) est beaucoup plus limitée, concentrée à Perpignan et dans quelques villages.

Le matériau de base dans la plaine est le galet roulé provenant des rivières ou de l'épierrage des champs. Les murs les plus anciens étaient montés avec des galets en épis, de nombreuses maçonneries utilisent également une assise horizontale en cayrou. Grâce à la faible porosité des galets et la bonne qualité du mortier de chaux utilisé, ces maçonneries n'étaient pas nécessairement enduites, dans certains cas cependant, l'assèchement et la tenue du mortier était assurés par l'incrustation de brisures de cayroux ou de morceaux de mâchefers.

Le bâti en brique (cayrou) se localise essentiellement au cœur de Perpignan et des principaux bourgs, il est particulièrement caractéristique des maisons de maître et des hôtels particuliers. Ces bâtiments font bloc autour d'une cour intérieure dans laquelle on pénètre depuis la rue par un porche couvert et à partir de laquelle on accède aux différentes ailes par des escaliers.



**Figure 26 : Détail d'un bâti traditionnel de la plaine**

La morphologie du bâti de la plaine peut se distinguer en 3 catégories :

- Les hôtels particuliers ou maisons de maître bâties sur un plan proche du carré s'organisant autour d'un espace central ; cour intérieure ou patio ;
- Les immeubles « de rapport » jusqu'à cinq ou six niveaux dans les principales villes, trois ou quatre niveaux dans les villages ou les quartiers excentrés, construits suivant une trame plutôt rectangulaire ;
- Les maisons unifamiliales dépassant rarement quatre niveaux comprenant généralement une remise en rez-de-chaussée, le logement à l'étage sur un ou deux niveaux souvent surmonté d'un grenier dans les campagnes.

## b. Le bâti traditionnel de basse montagne

Le bâti de basse montagne se caractérise par des constructions plus modestes, petites maisons avec peu d'éléments de mise en valeur ou de modénatures des façades, peu de matériaux importés (brique notamment) autres que ceux trouvés localement. Cette typologie se distingue également par la présence d'escaliers extérieurs, de four à pain…

Les maisons sont généralement de petite taille, éventuellement adossées au relief, avec les caves en rez-de-chaussée, le logement à l'étage sur un ou deux niveaux, le grenier au dernier étage. L'accès se fait parfois par un escalier extérieur dont la voûte peut servir de porche d'entrée à la cave.

Les murs sont en pierre du pays maçonnées, les chaînes d'angle peu marquées, la couverture en tuile canal n'est en général maçonnée que sur le faîtage.

## c. Les atteintes portées à l'habitat traditionnel

Les atteintes au patrimoine bâti peuvent être nombreuses, celles relevant d'un abandon du bâtiment (parfois occupé) conduisent à une dégradation voire dans certains cas à la ruine des bâtiments. Les quartiers les plus anciens demeurent attracteurs de précarité et concentrent les problèmes d'insalubrité en particulier au cœur des bourgs principaux et de la ville centre.

Plus récemment, l'évolution sociétale a largement contribué à la dégradation du patrimoine urbain, multiplication des réseaux aériens, des containers de ramassage des OM, standardisation des boîtes aux lettres, développement des enseignes et publicités sont quelques unes des mutations suscitées par la société. L'arrivée des véhicules a bouleversé le caractère des cœurs de villes et des villages tandis que plus récemment, l'emploi d'éléments standardisés, volets roulants en PVC, portes de garages automatiques, antennes puis paraboles, climatiseurs apposés en façades contribuaient à la modification des ouvertures et de l'ordonnancement des façades. Enfin, l'emploi de matériaux inappropriés, tels que le placage de faux matériaux et de pierres importées, ou encore le non respect des nuanciers de façades sont quelques unes des principales atteintes portées à l'habitat traditionnel.

Sauf exceptions, les extensions récentes se sont complètement détournées des caractéristiques de l'habitat traditionnel tant sur le plan des formes urbaines, que de l'architecture et de l'emploi des matériaux.

Le patrimoine bâti protégé, qu'il relève des édifices classés ou inscrits est présenté dans la partie relative à l'état initial de l'environnement.

### Ce qu'il faut retenir…

**Il conviendra lorsque cela est possible de préserver le patrimoine bâti des villages et des villes en déployant des techniques permettant aux bâtiments traditionnels d'évoluer vers plus de confort sans pour autant dénaturer leur aspect et renoncer à l'identité locale.**

**De même, les nouvelles opérations peuvent se distinguer en associant intelligemment, innovation technique, architecture contemporaine avec des éléments traditionnels du bâti (emplois de matériaux, formes urbaines…) ou de l'environnement urbain (espaces publics…).**



**Figure 27 : La cellera, une forme d'organisation villageoise caractéristique, ici à Pézilla-la-Rivière**



**Figure 28 : Habitat traditionnel de basse montagne dans l'Aspre, commune d'Oms**



**Figure 29 : Bâti agricole traditionnel de la plaine, commune de Villeneuve-la-Rivière**

# B. LA MOBILISATION DU PARC DE RÉSIDENCES SECONDAIRES ET DES LOGEMENTS VACANTS

Le statut du parc de logements de la plaine du Roussillon se définit aussi bien par son parc de résidences principales, que par les autres formes de logements, résidences secondaires et logements vacants. La vocation touristique de la côte catalane a entrainé la création de plusieurs dizaines de milliers de résidences secondaires. Ainsi, sur le périmètre plus d'un logement sur quatre à une autre fonction que la résidence principale des ménages.

En 2005, près de 38 000 résidences secondaires et 16 000 logements vacants, se partagent le parc de logements avec 140 000 résidences principales.

## 1. LE LÉGER REPLI DES RÉSIDENCES SECONDAIRES

Le parc de résidences secondaires, composé de 37 479 logements, présente une croissance négative entre 1999 et 2005, soit une perte d'environ 500 logements (– 1,3 %). Alors même que les résidences secondaires progressent sur les secteurs du Ribéral et des Aspres (+ 200 unités), c'est la bande littorale qui voit son nombre de logements de villégiature se réduire (Le Barcarès, Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien). **Les villes littorales sont en effet concernées par un phénomène de résidentialisation qui contribue à affirmer leur caractère urbain** (transformation de résidences secondaires en résidences principales), avec plus de 900 résidences secondaires disparues en six ans.

La résidentialisation de la frange littorale est le fruit de mécanismes liant à la fois le maintien de la demande en logements des ménages et le tarissement du foncier, ayant entrainé un fort ralentissement de la construction, reportant la demande sur le parc de villégiature existant (le marché des résidences secondaires étant lui-même par ailleurs en saturation). Le parc de résidences secondaires en place, joue donc le rôle de régulateur. Les propriétaires de résidences secondaires, profitent ainsi d'opportunités diverses (accords avec des étudiants qui occupent les logements durant l'année scolaire, nouveaux arrivants à la recherche de meublés, vacanciers pendant la haute saison touristique …)

**Ce qu'il faut retenir…**

**Jouant un rôle évident dans la couverture des besoins, la question de la mobilisation du parc de villégiature mérite d'être étudiée, alors même que la demande en logements sur le littoral reste élevée et que les contraintes du développement urbain sur des espaces souvent sensibles est déterminante. La question de la place de l'économie touristique, qui repose à la fois sur l'hébergement marchand et en particulier les campings mais aussi sur le parc des résidences secondaires est donc posée. En l'état actuel le glissement progressif du statut de stations balnéaires vers celui de villes littorales est engagé, d'autant que cette dynamique se manifeste également par la disparition d'un certain nombre de campings (Canet-en-Roussillon). D'autre part, les questions du faible confort des logements (studio touristiques…) et du rôle de régulation du parc de logements (satisfaction des besoins sociaux…) des stations littorales méritent d'être mis en évidence.** ⓘ *(cf annexe)*

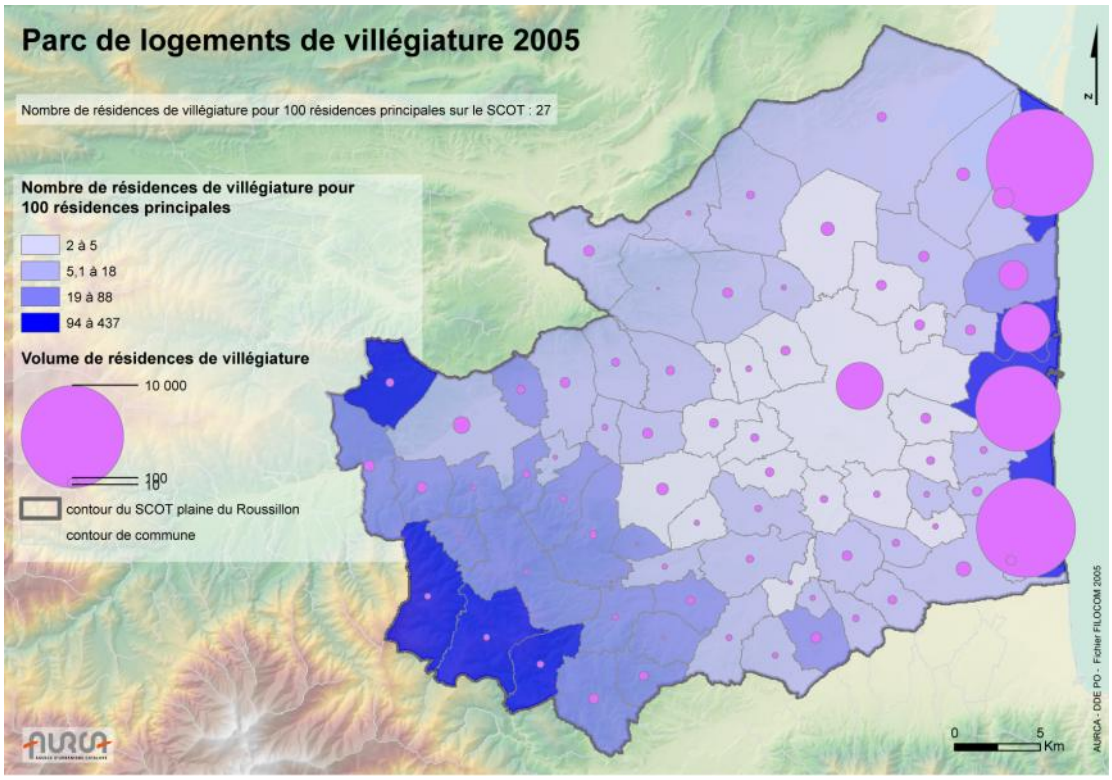



**Figure 30 : Parc de résidences secondaires en 2005**

## 2. LA MOBILISATION DU PARC DE LOGEMENTS VACANTS

Deux formes de vacances peuvent être identifiées, **la vacance conjoncturelle** (due au marché, elle s'étend généralement sur une période allant de trois mois à une année) et la **vacance structurelle** (due aux caractéristiques du logement, marquée sur une période généralement supérieure à une année et ainsi qualifiée de longue durée).

La vacance de moins d'un an, inclut différents mécanismes, comme les logements en construction (comptabilisés vacants), ou les changements de propriétaires (pour lesquels le logement peut être libre quelques mois). Ainsi, la vacance de moins d'un an concerne 8 fois sur 10 un logement construit après 1992.

La vacance de plus de trois ans, interroge quant à elle, sur l'aspect du logement, le confort de celui-ci ou l'inadaptation à la vie moderne, elle se traduit par un logement souvent ancien, ainsi un logement sur deux vacant depuis plus de trois ans a été construit avant 1949. Cette vacance de longue durée concerne près du tiers des logements libres soit plus de 4 000 unités.

Le périmètre du SCOT comptabilise 16 263 logements vacants, représentant une diminution de plus de 1 000 unités en six ans (et une baisse de près de 14 %). **L'évolution de la vacance** se manifeste différemment sur le territoire ; mais celle-ci est clairement identifiée à la baisse sur Perpignan (– 950 unités) et sur l'axe de la RN116 (– 250 unités), elle reflète **les nouvelles dynamiques de peuplement** et dans certains cas, comme pour la ville centre, le redoublement d'efforts en matière de reconquête du centre ville. Désormais, une vingtaine de communes sur 76, présentent un taux de logements vacants inférieur à 6 %, signifiant le passage en "vacance conjoncturelle". Cela reflète la tension du marché, particulièrement visible en première couronne.

**La mobilisation du parc de logements vacants doit permettre de limiter le développement de l'urbanisation sur le territoire de la plaine du Roussillon et ainsi mieux maîtriser la consommation d'espace.** Alors même que des incitations envers les propriétaires existent, comme la THLV (Taxe d'habitation sur les Logements Vacants Le parc structurellement vacant et confortable peut-être estimé à plus de 2 000 logements sur la plaine du Roussillon.

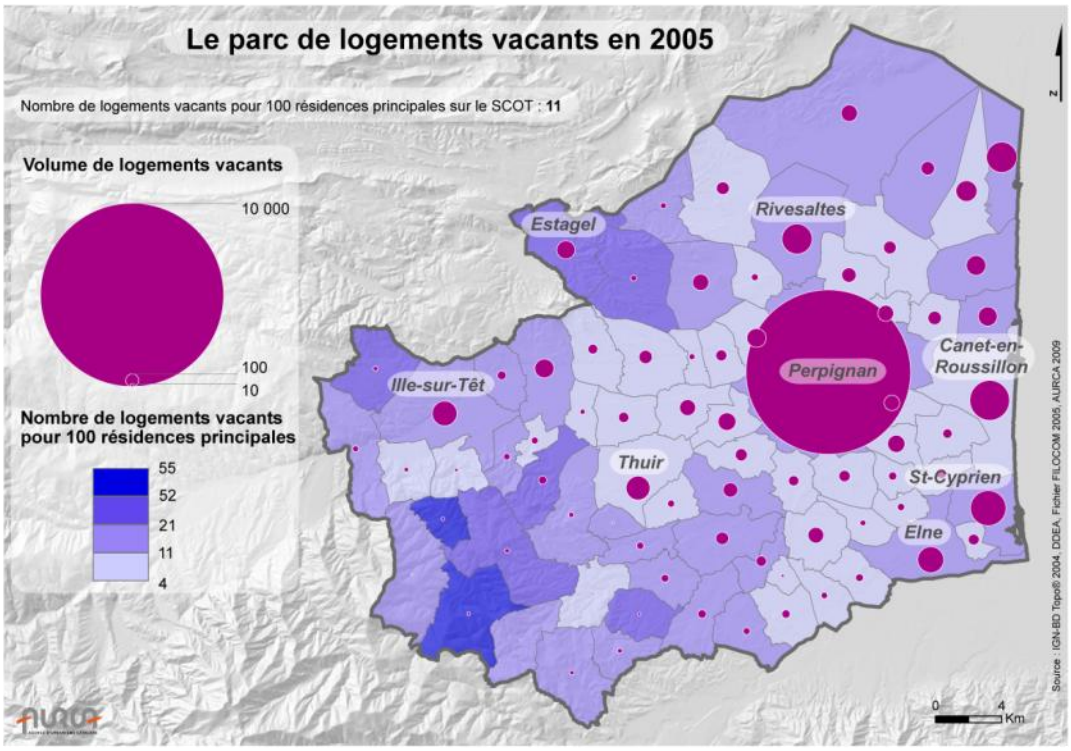



**Figure 31 : Parc de logements vacants en 2005**

## 3. LE PHÉNOMÈNE DE VACANCE SUR LA VILLE CENTRE

Perpignan, par l'importance de son parc de logements représente sur la plaine du Roussillon, le premier parc vacant (8 259 logements) soit la moitié du total. Malgré la forte diminution enregistrée durant les six dernières années (– 10,3 % entre 1999 et 2005), la ville centre conserve toujours un taux de vacance élevé (12,3 %) avec des nuances selon les quartiers (près de 28 % en centre ancien) et un fort différentiel comparé au reste du territoire (soit 1 logement vacant pour 7 résidences principales contre 1 pour 11 pour le reste du SCOT).

La vétusté du parc, dans des zones où les travaux sont coûteux et complexes à réaliser comme le centre historique conduit à la dégradation générale de certains quartiers associée à une perte de population. Les quartiers où l'on observe les plus forts taux de logements vacants (Saint-Jacques, La Réal, Saint-Mathieu, Clémenceau, Saint-Martin) répondent généralement à ces caractéristiques : vétusté, population en baisse (RGP 1990-1999). Il s'agit essentiellement de quartiers situés au cœur de la ville, dont les plus problématiques se caractérisent par une trame médiévale très dense, impliquant des investissements lourds pour y développer des logements confortables et accroître la qualité résidentielle globale. Dans les quartiers plus récents, néanmoins marqués par un recul démographique (le Haut-Vernet), la proportion de logements vacants est, aussi, réduite par la démolition des logements insalubres (PNRU).

**Ce qu'il faut retenir…**

**Pour l'ensemble des communes du périmètre SCOT, la reconquête du parc vacant reste une nécessité absolue pour répondre aux dispositions réglementaires de la loi SRU et s'inscrire dans le principe d'équilibre entre le renouvellement urbain et le développement urbain maîtrisé** (L.121-1 du code de l'Urbanisme). **Cet équilibre s'acquiert prioritairement par la reconstruction de la ville sur la ville, permettant à la fois d'économiser un foncier devenant rare et de satisfaire aux exigences du développement durable.** ⓘ *(cf annexe)*

# C. LE PARC DE LOGEMENTS POTENTIELLEMENT INDIGNES

## 1. UN VOLUME DE LOGEMENTS POTENTIELLEMENT INDIGNES IMPORTANT MAIS EN RÉSORPTION

L'habitat indigne recouvre "l'ensemble des situations d'habitat qui sont un déni au droit au logement et portent atteinte à la dignité humaine. Les répercussions sur les familles sont d'ordre physique, mental mais aussi social du fait de l'exclusion par le logement. L'accès aux droits fondamentaux des personnes mal logées est réduit : droit à l'éducation des enfants pour des situations de sur-occupation et droit à la vie familiale et à son intimité". (INSEE).

En 2003, **le parc de logements potentiellement indignes (croisement de l'état du logement avec les situations et les revenus des ménages), représente 12,3 % de l'ensemble des résidences principales**, soit plus de 15 273 unités (constituées à 69 % de logements construits avant 1949). Ces logements pourraient être considérés comme incompatibles avec les exigences du marché locatif et l'occupation humaine. Plus du tiers de ce parc potentiellement indigne peut être réellement qualifié de médiocre ou très médiocre. ⓘ *(cf annexe)*

En proportion, ce phénomène n'est pas plus développé sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon, que sur les autres bassins départementaux, toutefois le nombre de logements concernés y est important. En volume, l'insalubrité et/ou les situations de péril concernent en premier lieu, la ville de Perpignan, où se concentre 41 % du parc potentiellement indigne avec 6 270 unités. Perpignan représente par ailleurs seulement le tiers du parc médiocre ou très médiocre du territoire.

Ce sont les quartiers du centre ville et particulièrement ceux de "l'hypercentre": Saint-Matthieu, la Réal, Saint-Jacques qui sont concernés par une problématique d'insalubrité et d'habitat indigne particulièrement prégnante. Cette situation oriente depuis plusieurs années déjà les politiques conduites par la ville de Perpignan, l'agglomération et l'Etat, engagés dans des actions d'éradication de l'habitat insalubre. La mise en œuvre du Plan d'Eradication de l'Habitat Indigne (PEHI) et de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat "Renouvellement Urbain" (OPAH-RU) "habiter le centre ville", ont permis la sortie d'insalubrité et/ou de péril de 450 logements en cinq ans (dont 50 remis aux normes sans aucune aide financière dans le cadre de procédures de contrainte). **Cet enjeu implique une action coordonnée et permanente,** ainsi une opération de Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI) et une seconde OPAH-RU a été lancée en 2008 sur le périmètre du centre ancien (quartiers Saint-Jacques, La Réal, Saint-Matthieu et Saint-Jean).

Cette analyse permet également de mettre en évidence **un parc privé potentiellement indigne qui se concentre, en volume, sur les principaux pôles urbains**, tel que Rivesaltes, Elne et Ille-sur-Têt, l'importance du parc de logements constitué avant 1949, explique en partie ce constat.

Bien que les outils existent pour lutter contre l'habitat indigne (actions incitatives, mesures de police…), l'éradication de l'habitat indigne ne concerne dans les faits que des territoires ciblés, qui font l'objet d'opérations de type OPAH. Constituant un parc d'action prioritaire pour les pouvoirs publics, le volume de logements potentiellement indigne a diminué progressivement durant ces dix dernières années, près de 1 200 logements ont ainsi quitté le parc indigne, après une réhabilitation ou une démolition.

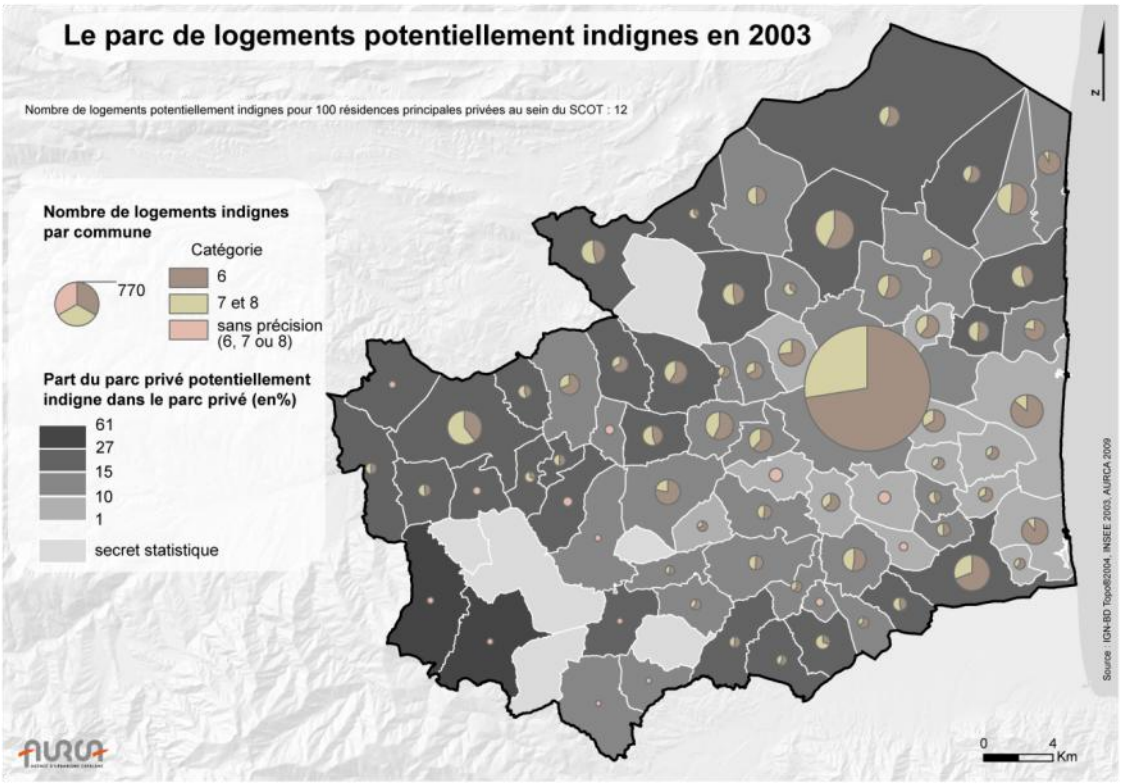



**Figure 32 : Parc de logements potentiellement indignes en 2003**

## 2. PROFIL D'UNE POPULATION PRÉCAIRE

Au plan départemental, 1 propriétaire sur 12 réside dans un logement potentiellement indigne contre un peu plus d'un locataire sur 5. Cette grande précarité est également mise en évidence par la faiblesse des revenus puisque 7 ménages sur 8 sont en dessous du plafond HLM

Par ailleurs, alors que les personnes âgées de plus de 60 ans, composent 20 % des ménages considérés ; les enfants de moins de six ans sont également concernés dans 1 cas sur 10 (soit plus de 2 800 jeunes enfants). Enfin, les situations de sur-occupation (3,7 %), bien que marginales, apparaissent quatre fois plus nombreuses que pour l'ensemble du parc des résidences principales.

Ces données mettent en évidence la grande précarité des occupants souvent confrontés à l'irresponsabilité des marchands de sommeil.

## 3. LE PHÉNOMÈNE DE CABANISATION

Un logement problématique doit se considérer par une occupation subie du bien et/ou contraire à la loi. Selon la définition donnée par la Préfecture des Pyrénées-Orientales *« La cabanisation consiste en une occupation et/ou une construction illicite servant d'habitat permanent ou occasionnel. Elle se matérialise par une réappropriation et/ou une extension de cabanons traditionnels et par le stationnement, sans autorisation, de caravanes ou de mobil homes auxquels sont ajoutés terrasses, auvents ou clôtures ».*

La cabane (le "casot") ou l'occupation de HLL (Habitation Légère de Loisir) toute l'année durant, sont à ce titre, des formes de logements problématiques pour les pouvoirs publics. Ce phénomène observé en de nombreux points du territoire mais encore mal apprécié dans sa globalité pose des problèmes évidents d'hygiène et de salubrité. Lorsque cette cabanisation résulte

d'un choix par défaut, elle concourt **à marginaliser les populations concernées**. Dans de nombreux cas, la cabanisation se traduit par **une augmentation de la population exposée aux risques naturels** (inondation dans la plaine et feux de forêts sur les massifs ou les zones en friche) avec, localement de réels enjeux humains en cas d'évènement climatique. Ces logements de fortune échappent également à l'administration fiscale (paiement de la Taxe d'habitation).

Bien que le phénomène reste extrêmement complexe à comptabiliser, différentes études tendent à estimer ce nombre de logements dont l'occupation est permanente entre 200 ou 350 "habitations en constructions provisoires ou de fortunes", sur le périmètre du SCOT, équivalent à 600 personnes concernées. La répartition géographique de ce phénomène est difficile à établir, néanmoins le cœur d'agglomération concentrerait la moitié de ce public, avec des foyers significatifs sur Pia (200 personnes) et Pézilla-la-Rivière (70 personnes), mais également sur la frange laguno-littorale (150 personnes concentrées essentiellement sur les communes riveraines à l'étang de Salses).

Le public gitan sédentarisé mais souhaitant conserver un mode de vie intermédiaire en habitation HLL, s'établit le plus souvent à proximité de jardins familiaux ou des terres agricoles voire en zone urbaine sur la proche périphérie perpignanaise (Pia, Perpignan nord, Pézilla-la-Rivière).

Plus de 800 cabanes ont été recensées sur le pourtour de l'étang de Salses-Leucate (étude SAGE). Le profil du public qui y réside présente un mimétisme socio-économique avec celui du reste de la population roussillonnaise, la moitié des occupants sont retraités et 3 cabaniers sur 5 sont propriétaires de leur bien. Cependant, l'occupation à l'année ne concerne qu'1 ménage sur 5. L'étude ne relève pas s'il s'agit d'une occupation "subie" plutôt que choisie.

**Le phénomène de cabanisation a une réelle propension à se développer sur le périmètre du SCOT,** notamment dans la plaine maraîchère, plus propice à ce genre d'installation. Ainsi ce phénomène tendrait à se déployer aux abords de la Têt, depuis Canet-en-Roussillon jusqu'à Prades. Bien qu'illégale, elle semble essentiellement se cantonner à une occupation de loisir des jardins familiaux.

L'occupation à l'année dans les campings, dont l'expulsion et le relogement de 80 familles à Saint-Nazaire en 2004, avait médiatisé le phénomène, concernerait environ 30 à 50 ménages sur les communes du littoral. Ce phénomène concerne semble t'il plusieurs types de publics, étudiants, retraités et précaires tant et si bien qu'il est ardu de définir la part de précarité qui a guidé ces choix.

Sur le reste du périmètre, la cabanisation ou l'occupation de HLL, reste à la fois sporadique (1 à 3 personnes par commune) et révélatrice de situations de précarité plus marquées (RMIstes, personnes en rupture).

## Ce qu'il faut retenir...

**Les enjeux liés au parc de logements existant se déclinent donc sous deux formes :**

**• Il s'agit d'une part d'intervenir sur le parc dégradé et occupé.**
**Le parc privé potentiellement indigne est majoritairement représenté dans les villes pôles où le parc est plus ancien. Il favorise l'attraction de populations précaires au sein de quartiers déjà stigmatisés. La lutte contre l'habitat dégradé et les marchands de sommeil répond aux exigences politico-sociales du droit à la dignité humaine (droit au logement, droit à être logé dans des conditions décentes…) et constitue un axe prioritaire des politiques engagées et à amplifier.**

**Ce mouvement de reconquête des centres anciens et de régénération des tissus urbains dégradés contribue à la revalorisation d'un mode d'habiter au cœur de la cité, qui modère les besoins d'étalement urbain. Toutefois, l'intervention sur le parc existant met également en exergue la spécificité des réponses à apporter aux formes d'habitat marginales.**

**• Il s'agit d'autre part de mobiliser une partie du parc de logement vacant et éventuellement celui de résidences secondaires afin de recomposer l'offre de logements. Le réservoir constitué par ces logements est susceptible de répondre à une partie des besoins garantissant ici aussi une meilleure maîtrise de la consommation des sols. Ces enjeux sont importants et trouvent une résonnance particulière sur certains territoires (Perpignan pour le parc vacant, le littoral pour les résidences secondaires, mais aussi l'ensemble des communes dont le développement est fortement contraint par les risques naturels). Actuellement, ces effets mécaniques de transferts sont engagés, notamment du fait des pressions foncières, néanmoins, il paraît fondamental d'accompagner et de mieux planifier cette évolution. En l'absence de réflexion globale sur la mobilisation de ce parc, cette dynamique peut contribuer au développement d'un parc de résidence principale vétuste ou inadapté (logements vacants du parc potentiellement indigne, résidences secondaires au faible niveau de confort…).** ⓘ *(cf annexe)*

# D. LE PARC DE LOGEMENTS SOCIAUX

Avec près de 16 000 logements sociaux, l'offre du périmètre du SCOT de la plaine du Roussillon, reste insuffisante puisque seul 1 ménage sur 14 est logé dans le parc social, contre 1 sur 5 au niveau national. Pour autant, le nombre de ménages en droit de demander un logement social est supérieur de 10 points à la moyenne nationale et s'établit à 80 % des ménages. Plus de 20 % des ménages sont par ailleurs en-dessous du seuil de pauvreté, établi par l'INSEE.

ⓘ *(cf annexe)*

## 1. UNE CROISSANCE SIGNIFICATIVE MAIS ENCORE INSUFFISANTE

En 2006, le taux d'équipement moyen en logements sociaux, du SCOT plaine du Roussillon, ne dépasse pas 50 logements sociaux pour 1 000 habitants. Ce taux atteint 86 logements pour 1 000 habitants à Perpignan, suivi par les communes de Thuir (74), Cabestany, Rivesaltes et Toulouges (50).

Entre 2002 et 2007, le parc social a nettement progressé avec 3 821 logements supplémentaires, soit une croissance de 31,4 %, près de quatre fois supérieure au rythme de croissance du parc de résidences principales. Malgré ces efforts en faveur de l'habitat social, le taux de logements locatifs sociaux n'atteint en 2007, que **10,4 % du nombre de résidences principales sur le périmètre du SCOT.**

Pour la seule année 2007, le financement de 235 logements ordinaires en Prêt Locatif à Usage Social (PLUS), 88 en Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI), 63 Prêts Locatifs Sociaux (PLS), ainsi que le financement de 13 logements en hébergement d'urgence ont contribué à élargir l'offre en logement.

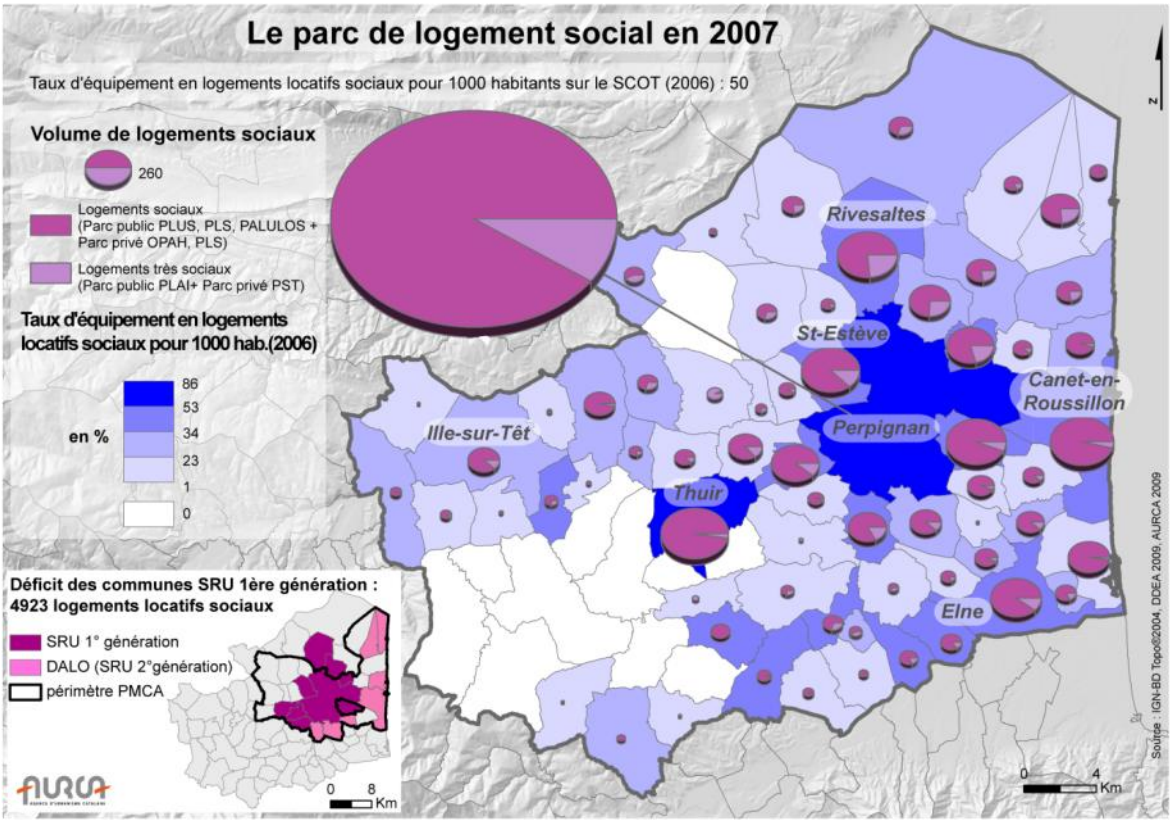



**Figure 33 : Parc de logement social en 2007**

## 2. PROFIL DE L'OFFRE EN LOGEMENTS

En 2007, l'offre sociale, tous financements confondus, s'élève à 15 976 unités. L'offre du parc détenu par les bailleurs HLM représente 90% du parc locatif social, soit 13 409 logements sociaux (PLA, PLUS, PLS et PALULOS) et 1 351 logements très sociaux (PLAI). L'offre du parc privé conventionné ne représente donc qu'un logement sur 10, soit 941 logements sociaux conventionnés et 275 logements très sociaux (PST). La part des logements très sociaux n'atteint que 10 %, alors même que près d'un tiers des demandeurs sont en deçà du seuil de 60% des plafonds HLM (bénéficiaires potentiels de PLAI).

Au plan départemental, les deux offices publics de l'habitat (OPH) des Pyrénées-Orientales et de Perpignan Roussillon gèrent 80 % du parc. Une dizaine de SA HLM, dont la plus importante Roussillon Habitat (7 %) se répartissent le restant du parc. De nouveaux opérateurs sociaux s'implantent sur le territoire (notamment la société nationale I3F); ce qui devrait permettre d'augmenter les capacités de production de logements.

Le parc social se compose à 77 % de logements collectifs, cependant, il existe de forts contrastes entre des villes comme Perpignan, Canet-en-Roussillon ou Saint-Estève où l'habitat social en collectif est supérieur à 75 % du parc, et des villes comme Cabestany ou Bompas qui privilégient un modèle plus individuel (50 % du parc). La majorité du parc social se compose de logement de type T3-T4 (dans 71 % des cas).

**Le taux de mobilité résidentielle est quatre fois moins élevé dans l'habitat social public que dans le parc locatif privé conventionnel**. Cela peut s'expliquer par des loyers inférieurs de moitié qui contribuent à bloquer les parcours résidentiels. En outre, le taux de logements vacants ne dépasse pas 1,4 %, ce qui est très inférieur au seuil de vacance communément admis comme étant purement conjoncturel. **Ces éléments matérialisent un marché locatif social peu fluide et toujours extrêmement tendu.**

## 3. LES COMMUNES SOUMISES À DES OBLIGATIONS QUANTIFIÉES

**La loi Solidarité et Renouvellement Urbain** (SRU) et son article 55, imposent aux communes de plus de 3 500 habitants en unité urbaine, de disposer d'un parc de logements locatifs sociaux au moins égal à 20 % du total des résidences principales. Les communes concernées depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2001 sont : Perpignan, Bompas, Cabestany, Canohès, Pia, Rivesaltes, Saint-Estève, Le Soler et Toulouges.

En 2007, le parc locatif social de ces communes, représente 11 333 logements, soit **un taux de 14 % des résidences principales**. Bien que la période 2001-2007 ait permis la réalisation de 1 271 logements supplémentaires, la progression reste très faible (+ 0,6 point **). La forte hausse du parc de résidences principales participe au maintien du déficit** des communes soumise à l'article 55 de la loi. Malgré, cette production dynamique, le déficit atteint encore 4 923 logements, soit presque autant qu'en 2001 (4 937 unités). Par ailleurs, l'application des pénalités pour le déficit ainsi constaté se caractérise par des prélèvements atteignant près de 2,5 millions d'euros en six ans pour les collectivités concernées. Cette problématique est encore accentuée par la cherté du foncier et sa faible maîtrise par les collectivités.

**La loi "Droit Au Logement Opposable"** (DALO) de 2007, étend les obligations en matière de quotas de logements sociaux aux communes de plus de 3 500 habitants, situées dans un EPCI de plus de 50 000 habitants. Ces nouvelles dispositions concernent désormais les communes de Le-Barcarès, Canet-en-Roussillon, Pollestres, Saleilles, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Villeneuve-de-la-Raho et récemment Sainte-Marie. Sur ces communes, le parc social est de 1 189 unités soit **5,5 % des résidences principales**, les efforts à engager sont donc particulièrement importants, d'autant que la dynamique de développement des résidences principales y est forte. Les pénalités éventuelles seront applicables à partir de 2014, néanmoins, le rattrapage de ce déficit assez considérable ne semble se concevoir qu'au travers **d'une action coordonnée sur l'ensemble des opérations**

(renouvellement, nouveaux quartiers…) voire dans le cadre d'une plus large **mutualisation des efforts**, notamment pour les communes disposant de faibles réserves foncières (les extensions potentielles de Saint-Laurent-de-la-Salanque ou Sainte-Marie sont limitées par le risque d'inondation).

## 4. UNE DEMANDE SOCIALE IMPORTANTE MAIS EN LÉGER REPLI

Depuis 2005, la demande locative sociale semble en léger repli avec 700 demandes de moins enregistrées entre 2005 et 2007. Cependant il est difficile d'établir le rôle joué par le développement de l'offre locative sociale et celui joué par le découragement des ménages en attente, qui auront préféré opter pour un logement dans le parc locatif privé ou trouver des solutions transitoires. En 2007, la sollicitation sociale reste cependant très forte avec 6 400 demandes (dont 8 % effectuées depuis un autre département). ⓘ *(cf annexe)*

Si le délai d'attente sur le périmètre du SCOT est en moyenne de 15 mois, 20 % des demandes restent en carence deux ans après leurs formulations.

Au moment de la formulation de la demande, 70 % des ménages occupent un logement dans le parc locatif privé et sont probablement attirés par un prix de loyer inférieur de moitié dans le parc public. Deux ménages sur cinq logent déjà dans le parc HLM. Par ailleurs, 10 % des demandeurs sont en urgence ou en grande précarité, puisque sans logement ou mal logés.

Le public demandeur ne se distingue pas dans sa composition socio-économique, du reste de la population roussillonnaise ; on retiendra cependant, une précarité accrue et la surreprésentation de jeunes actifs.

La demande est généralement motivée par l'inadaptation du logement actuel (85 %) parfois trop cher (6 %), trop petit (14 %), ou vétuste (6 %). Les situations d'urgences (séparation, hébergement chez un proche, résidence à l'hôtel, en caravane ou dans un habitat de fortune) représentent 10 % des cas. Enfin, moins de 70 demandeurs motivent leur souhait suite à une expulsion.

## 5. PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX : DES SOLIDARITÉS À AFFIRMER

Conformément à la loi Solidarité et Renouvellement Urbain et notamment à l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme, tout document d'urbanisme doit répondre à **l'équilibre social de l'habitat** sans discrimination pour la satisfaction des besoins présents et futurs. Cette disposition est déclinée en obligation quantitative assortie de pénalités pour un certain nombre de communes (Art. 55 de la loi).

Ainsi, le taux d'équipement atteint 86 logements sociaux pour 1 000 habitants à Perpignan et 37 logements sur les autres communes soumises à ces obligations. Ce taux n'est que de 25 logements sur l'ensemble des autres communes du périmètre. Manifestement, **les dispositions de la loi se traduisent par des implications individuelles très contrastées d'un territoire à l'autre,** elles peuvent à certains égards être discutables lorsque des villes comme Sainte-Marie (3 000 habitants) sont redevables de quotas alors que d'autres comme Saint-Cyprien (10 000 habitants) doivent seulement s'inscrire en compatibilité des dispositions générales.

En 2006, l'ensemble des communes du SCOT non soumises à l'article 55 présentent un déficit potentiel de près de 6 500 logements (pour atteindre l'objectif de 20 %).

**Ce qu'il faut retenir…**

**Le schéma de cohérence devra s'inscrire dans un objectif de rééquilibrage de l'habitat social, pour ce faire, des engagements et des objectifs quantitatifs et qualitatifs pourront être affirmés. Ce principe de solidarité sociale et spatiale à affirmer sur l'ensemble du périmètre, sera le garant**

# 6. L'ACCESSION SOCIALE, DES EFFORTS MAJEURS À CONSENTIR

Parce que le logement social dans sa conception large se résume souvent à l'offre en logements locatifs, il est important de rappeler l'effort réalisé en direction de l'accession sociale, via les PSLA (Prêt social location/accession). Ce type de dispositif a été utilisé pour 110 logements dans la période 2006-2008, participant à l'accomplissement des parcours résidentiels des classes intermédiaires "économiquement fragiles". Dans le même sens, on notera l'insuccès du dispositif d'accession sociale, "Maisons à 100 000 €" ou "15 €/jour".

De même, l'importance des lotissements communaux, où le prix du $m^2$ peut être inférieur de 25 à 50 %, par rapport à l'offre en lotissement privé, répond elle aussi, à une demande sociale, permettant à un public intermédiaire d'atteindre la propriété occupante. Les lotissements communaux, représentent sur le territoire du SCOT, 12 % de la SHON des lotissements réalisés entre 1999 et 2007 (20 % en première couronne/35 % sur le secteur Sud-Illibéris). La maîtrise du foncier par les collectivités est essentielle pour assurer la réussite de ce type d'opération et la maîtrise des coûts. Notons également que les opérations de lotissements communaux consomment entre 15 et 20 % de foncier en moins par rapport aux opérations de lotissements privés, illustrant tant la volonté politique des élus d'économiser l'espace que la recherche de l'équilibre financier d'opérations destinées aux ménages modestes.

## Ce qu'il faut retenir...

**Bien que chaque collectivité ait le devoir « d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources » force est de constater que la production de Logements Locatifs Sociaux reste très territorialisée dans l'urbain.**

**Néanmoins, l'image renvoyée dans l'habitat social a considérablement évolué, sur le plan social d'abord, loin des populations stigmatisées, cette offre correspond de plus en plus à un parcours résidentiel classique et ne pas en disposer pénalise l'équilibre démographique d'une collectivité. Sur le plan urbain ensuite, loin « des barres Le Corbusiennes », la production de logements sociaux a évolué vers des formes urbaines complètement insérées aux tissus urbains existants tandis que le confort y est souvent supérieur à l'offre locative générale.**

**Les enjeux résident désormais dans le soutien global de la production de logements sociaux, pour rattraper les déficits constatés mais également dans la recherche d'une meilleure solidarité territoriale garante de cohésion sociale.**

**Cet objectif peut se concevoir au travers d'une mutualisation des efforts à décliner dans le SCOT et à relayer par les politiques sectorielles. Son efficacité dépendra également de la mobilisation de l'ensemble des outils disponibles depuis la maîtrise foncière (ZAD, EPF, DPU…) à la planification (SCOT, PLH, PLU) et aux politiques opérationnelles (ZAC…).**

**Plus généralement, la problématique de l'accès au logement doit impérativement s'adapter aux profondes mutations de la société, génératrices de besoins spécifiques (familles monoparentales, séniors, jeunes actifs…). Limiter la réflexion autour de logement social peut accroître le manque de fluidité déjà constaté (blocage des parcours résidentiels), il est donc également indispensable de développer une offre accessible intermédiaire (PSLA, lotissements communaux…).** ⓘ (cf annexe)



**Figure 34 : Première génération d'habitat social : les HBM "Saint-Jacques" à Perpignan**



**Figure 35 : Cité Clodion au Bas-Vernet après réhabilitation**



**Figure 36 : Habitat individuel à vocation sociale (Rivesaltes)**

# E. L'ACCUEIL ET LE LOGEMENT DES POPULATIONS SPÉCIFIQUES

## 1. SE LOGER APRÈS 70 ANS

Sur le territoire du SCOT, 25 % des habitants ont plus de 60 ans et 10 % plus de 75 ans. La question du logement des personnes âgées deviendra, peu à peu, un enjeu primordial pour la planification urbaine puisque il est estimé qu'à l'horizon 2030, 1 habitant sur 3 aura plus de 60 ans. Bien que l'entrée dans la dépendance intervienne de plus en plus tard (rarement avant 70-75 ans), le logement des personnes âgées est une problématique majeure du territoire.

En 2008, on recense 30 établissements d'accueil sur le territoire du SCOT, cinq foyers logement ont une capacité d'accueil de 210 places et 25 maisons de retraite offrent un total de 1 930 lits en hébergement permanent. Par ailleurs, 40 % de ces structures proposent également des lits en hébergement temporaire (107). En incluant les 278 places de l'USLD (Unité de Soins Longue Durée) de l'hôpital Saint-Jean à Perpignan, la capacité d'accueil des personnes âgées en institution est de 2 525 places (équivalent à une prise en charge de 14 % de la population des 80 ans et plus).

L'offre d'hébergement en structure (lits en maisons de retraite, places en foyer logements et lits d'hébergement temporaire) est aujourd'hui largement insuffisante sur le territoire des Pyrénées Orientales. Avec 83,8 places pour 1 000 personnes âgées de plus de 75 ans (soit un tiers de moins par rapport à la moyenne nationale). Cette situation abouti à une insatisfaction de la demande : d'après les établissements d'hébergement, on compte plus de 1 200 inscriptions sur liste d'attente, ce qui, compte tenu des inscriptions multiples correspond à plus de 750 personnes non satisfaites.

La programmation du dernier Schéma départemental en faveur des personnes âgées prévoit la création de 530 nouvelles places en Etablissement d'Hébergement pour les Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) à l'horizon 2012 dans la plaine du Roussillon. 10 à 20 % de ces places seront consacrées à l'accueil temporaire et à l'accueil de jour. La création de six nouvelles structures a été actée pour 470 places (ainsi que l'extension de deux autres structures, soit 56 places supplémentaires) permettant une réponse proportionnée, dans le sens d'un rééquilibrage de l'offre territoriale.

Néanmoins, certaines zones demeurent sous équipées notamment la zone du massif des Aspres qui ne compte aucun établissement, avec pour seule alternative, une délocalisation sur Thuir ou Ille-sur-Têt. On peut également s'étonner que certains pôles principaux du territoire ne soient pas dotés de tels établissements. Estagel ou Rivesaltes disposent par exemple de nombreux services, équipements, commerces de proximité aptes à répondre à une demande légitime de vie sociale, qui sont autant de critères de pertinence par rapport à des communes au profil plus péri-urbain.

**Ce qu'il faut retenir…**

**Dans l'avenir, l'importance du maintien à domicile, par l'adaptation des logements ou les réponses alternatives d'un relogement dans un contexte d'autonomie adapté (foyer-logements, immeuble intergénérationnel, familles d'accueil) doit nécessairement s'amplifier. Cela implique aussi d'engager des réflexions pour assurer le logement de la diversité du public sénior, sans en laisser la totalité des prérogatives au secteur privé. Compte-tenu des perspectives démographiques, le placement en structure de type EHPAD risque fort de ne concerner que les personnes âgées les plus dépendantes.**

ⓘ *(cf annexe)*

## 2. SE LOGER AVEC UN HANDICAP

En 2007, sur le périmètre du SCOT, 5 400 adultes handicapés bénéficient de l'Allocation Adulte Handicapé (AAH), soit 33 personnes pour 1 000 (âgées de 20 à 60 ans). L'enquête HID de l'INSEE au niveau national révèle qu'un tiers des allocataires isolés sont logés par un membre de leur famille ou par des amis alors même que 75 % du parc de logements est adapté ou adaptable aux handicaps. La mobilité résidentielle reste faible, 2/3 des occupants habitant dans le même logement depuis plus de cinq ans. Cette étude interroge sur la difficulté d'accomplissement des parcours résidentiel des personnes handicapées.

En 2007 et malgré l'effort des quatre dernières années, la capacité d'hébergement en internat n'est que de deux places pour 1 000 habitants (de 20 à 60 ans) et l'offre demeure inférieure de 25 % à la moyenne nationale.

Le territoire du SCOT dispose de 11 établissements acceptant tout handicap et tout degré d'handicap confondus (foyers de vie, foyers d'hébergement, foyers d'accueil médicalisé, maison d'accueil spécialisé) soit 320 places en internat et 89 en accueil de jour.

Un niveau d'équipement insuffisant et mal réparti, qui se doit être intégré à la réflexion de cohérence voulu par le document de planification qu'est le SCOT. Face à une logique de logements en établissements ou au sein du cercle familial, parfois nécessaire, selon la lourdeur du handicap, d'autres possibilités doivent pouvoir s'offrir à la personne handicapée en quête d'autonomie.

**Ce qu'il faut retenir...**

**En effet, l'adaptation du logement n'est pas la seule des actions à mener, la réflexion sur l'environnement urbain étant tout aussi primordiale (accès à l'emploi, aux services, aux transports collectifs).**

## 3. LE LOGEMENT DES ÉTUDIANTS

En 2005, l'Université de Perpignan accueille près de 8 900 étudiants sur son campus (boursiers pour 34 %, étrangers dans le cadre d'échanges ERASMUS pour 36 %). Le mode de logements des étudiants est souvent tourné vers la famille (41 % vivent au domicile parental, 1 % sont logés chez un membre de leur famille et 2 % dans un logement dont les parents sont propriétaires mais qu'ils n'habitent pas).

Ainsi 56 % des étudiants (environ 5 500 jeunes), sont autonomes et locataires, ils se répartissent essentiellement dans le parc de logements perpignanais (88 %) mais également sur la frange littorale. La demande d'installation des étudiants exerce une pression significative sur le parc de petits logements, entre 50 et 75 % de ce segment serait mobilisé au bénéfice des étudiants, cependant l'abondance de l'offre à tendance à maintenir les loyers dans une fourchette basse. Concernant l'offre dédiée, près de 600 logements privés, répartis en 15 résidences sont disponibles, la pression restant faible, les loyers sont relativement bas.

Le parc public dédié est géré par le CROUS, celui-ci se situe à 85 % sur le campus. Ce parc est composé de 1 138 logements (dont 546 places en cité U, 34 en HLM, 548 en résidences universitaires), **il présente une bonne fluidité et remplit son rôle social** auprès des boursiers et des étudiants étrangers. Compte tenu de l'offre existante, l'extension de ce parc n'est pas envisagée, par ailleurs, la construction d'un **Foyer des Jeunes Travailleurs** (FJT) de 80 places viendra compléter les réponses de logements pour les jeunes en apprentissage (projet situé à Perpignan, quartier Saint-Assiscle).

ⓘ *(cf annexe)*

# 4. L'HÉBERGEMENT DES SANS ABRIS ET DES POPULATIONS EN HYPER-PRÉCARITÉ

La difficulté de l'évaluation des publics en grande précarité est importante, cependant **le taux d'équipement du territoire** estimé à 5,3 lits pour 1 000 adultes (15 à 60 ans) **est inférieur de moitié à la moyenne nationale**. Cette faiblesse de l'offre couplée à la précarité latente de la population, laisse croire que les besoins sont loin d'être satisfaits. Par ailleurs, selon la DDASS, le 115 (numéro d'urgence) aura enregistré 15 000 appels en 2007, pour 2 350 personnes dont l'hébergement aura été satisfait dans 80 % des cas (cet hébergement est parfois impossible dans des cas d'addiction et/ou de violence).

**L'hébergement d'urgence**, premier maillon de la stabilisation sociale, concerne un public défini par la loi DALO (SDF, expulsés, locataires d'un logement insalubre, jeune en rupture, demandeurs d'asile) et est assuré par trois associations (Croix Rouge/SAMU social, Solidarité 66 et le Tremplin) qui disposent d'une capacité d'environ 40 places permanentes (portée à 50 places par grand froid), l'accueil n'est assuré que la nuit.

Couplée à la fonction d'accueil, la démarche d'insertion des publics précaires peut s'engager au sein d'autres structures d'hébergement. La principale est le Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale (CHRS) qui accueille des personnes, logées à plein temps pour des séjours de 6 à 12 mois et s'acquittent d'une participation financière aux frais. Les CHRS disposent d'équipes capables d'accompagner les usagers dans la mise en œuvre de leur projet d'insertion.

Le périmètre du SCOT dispose de 65 places en hébergement d'urgence (dont 20 en stabilisation), prochainement renforcé par la création de 21 places supplémentaires (dont 15 pour les femmes errantes). Le périmètre comptabilise par ailleurs, 35 places en CADA (Centre d'Accueil pour Demandeurs d'Asile) et 110 places en CHRS (quatre établissements, tous localisés à Perpignan). Selon la DDASS, 30 % du public hébergé en CHRS serait en capacité d'accéder à un logement autonome, mais les difficultés d'accueil dans le parc locatif public restent chroniques.

Le financement de 40 places en Maison Relais-résidence d'accueil est également lancé, grâce à la mise en œuvre du Plan d'Action Renforcé pour les Sans Abri (PARSA). Ce document caractérise la réorientation résolue en matière de logements d'insertion. La Maison Relais permet la stabilisation, dans un habitat adapté des personnes en grande exclusion dont la situation sociale rend difficile l'accès à un logement ordinaire.

# 5. L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGV), approuvé en 2006, a évalué les besoins et fixé les objectifs de réalisations d'aires d'accueil et d'aires de grands passages. L'offre existante en matière d'accueil reste largement insuffisante et se traduit par une occupation spontanée de terrains inappropriés : parkings, zones d'activités, terrains en cours de viabilisation, routes désaffectées. Ces occupations illicites sont souvent sources de conflits.

Les communes du SCOT doivent réaliser 14 aires d'accueil des gens du voyage soit 220 emplacements ainsi que cinq aires d'accueil "grand passage" pour les gens du voyage destinées au grand rassemblement (pour un total de 350 emplacements). Ces obligations concernent les communes de plus de 5 000 habitants, au nombre de 13 au moment de la réalisation du schéma (deux aires sont prévues sur Perpignan). L'implantation doit se localiser à proximité des centres vitaux et satisfaire un certain nombre d'impératifs techniques (eau potable, sanitaires…).

Le premier bilan dressé, fait état de la réalisation ou du financement de six à neuf aires d'accueil (trois sont opérationnelles), Deux aires de "grand passage" devraient être réalisées à court terme.

**Si le bilan quantitatif reste contrasté, le bilan qualitatif effectué sur les aires d'accueil réalisées est également à nuancer.** Si les aires réalisées satisfont les impératifs techniques

(confort, salubrité, accessibilité...),leur localisation souvent située en périphérie renforce de toute évidence le sentiment d'exclusion et de marginalisation des populations et ne s'inscrit pas dans le principe de proximité *"des centres vitaux de la commune afin de permettre à ses utilisateurs une bonne accessibilité aux équipements collectifs…"* tel que préconisé par le schéma départemental.

Outre le SDAGV, les solutions alternatives (logements adaptés, jardins familiaux), concernant les volontés de sédentarisation des gens du voyage, doivent être prises en compte, afin d'accompagner le profond bouleversement culturel que serait la fin du nomadisme.

ⓘ *(cf annexe)*

**Ce qu'il faut retenir…**

**L'application au sein du périmètre du SCOT de mesures nationales en faveur de certaines populations spécifiques (personnes handicapées, sans abris..) se révèle être problématique sur un territoire qui cumule les retards et les particularités (problématiques de l'hébergement des personnes âgées et des gens du voyage accentuées par la surreprésentation de ces catégories d'individus dans la population…). Si l'enjeu principal inhérent au traitement de l'habitat spécifique est une montée en puissance des capacités d'hébergement qui permettrait à la fois d'offrir une réponse aux nombreux publics concernés et d'atteindre les objectifs réglementaires, celle-ci doit impérativement se réaliser dans une logique de réseau.**

**L'implantation des structures doit en effet répondre à des critères de proximité, c'est-à-dire d'une part permettre un accès facilité aux équipements et à la vie de la commune (gens du voyage, sans abris, personnes âgées..), et d'autre part, favoriser le maintien des liens sociaux avec la commune d'origine (personnes handicapées, personnes âgées). Il semble donc fondamental de développer des réflexions communes entre les collectivités afin de rééquilibrer l'offre territoriale, de mutualiser les efforts de gestion des structures et de développer les formules alternatives d'hébergement.**

# F. LES PARCOURS RÉSIDENTIELS ET LES MOUVEMENTS MIGRATOIRES

## 1. CARACTÉRISTIQUES DU PARCOURS RÉSIDENTIEL

Si le parcours résidentiel a longtemps été considéré comme le chemin ascendant de la vie, il intègre désormais les notions de ruptures et de variations de vie pour lesquelles chacun doit pouvoir trouver satisfaction (MC Jaillet).

Départ des enfants du logement familial, choix d'emménagement en couple, naissances d'enfants, mutations professionnelles, séparations, recompositions de familles, nécessité pour les personnes âgées de se rapprocher des services notamment médicaux, décès, sont autant d'évènements qui influent sur les parcours résidentiels. Les ménages oscillent d'un statut à l'autre suivant leur situation professionnelle ou familiale. Cela suppose au sein d'un territoire équivalent à un bassin de vie la mise à disposition d'une offre de logements suffisante et adaptée pour que chaque ménage puisse accéder à une offre de logements en adéquation avec ses ressources et répondant le mieux possible à ses aspirations.

**La fluidité des parcours résidentiels est conditionnée par la structure du parc de logements et** la nature de l'offre urbaine entendue au sens large (services et équipements divers, emplois, commerces). Lorsque la typologie du parc n'est pas en adéquation avec ses besoins, il en résulte un blocage des parcours résidentiels (les ménages sont obligés de rester dans un logement inadapté), mais également une possible évasion résidentielle (vers d'autres territoires souvent proches qui répondent aux besoins), ces phénomènes étant susceptibles d'affecter la structure de la population (vieillissement, ségrégations sociales, générationnelles…).

ⓘ *(cf annexe)*

**UN EXEMPLE DE BESOINS EN LOGEMENTS INDUITS PAR UN PARCOURS RESIDENTIEL**

**1. Décohabitation du jeune célibataire** (18-25 ans) du domicile parental, pour un logement autonome, un **studio/T1** dans le parc locatif privé (Cité U pour une partie des étudiants) ;

**2. Création du couple** (25-30 ans) et volonté de gagner en confort, **un logement T2-T3** dans le parc locatif privé ou public est recherché ;

**3.** Arrivée du **premier enfant** (28-32 ans) entraînant la recherche d'une location plus grande, un **T3** dans le parc public ou privé ;

**4. Second enfant** (30-35 ans) et volonté d'accession à la propriété généralement **un T4-T5** ;

**5. Un divorce ou une séparation** (40 % des unions) nécessitera un retour dans le parc locatif avec un **T4 public** (T3 privé pour le conjoint sans la garde) ;

**6. Après le départ des enfants**, le couple (55-60 ans) restera en situation de sous occupation de son **logement T4-T5** ;

**7.** La volonté d'un **rapprochement des aménités urbaines** peut intervenir (60-65 ans), le choix d'un **T3** voire d'un **T3 'adapté'** peut alors être retenu ;

**8. La perte d'autonomie** (75-85 ans) déclenche les solutions d'hébergement en **foyer-logement ou en EHPAD** (dans le cas des grandes dépendances, généralement après 80 ans).

## 2. DES PARCOURS RÉSIDENTIELS CLASSIQUES MAIS CONTRAINTS

Le périmètre du schéma de cohérence est un territoire complexe où domine la volonté individuelle d'accession à la propriété mais où la précarité latente (revenu fiscal de référence inférieur de 20 % à la moyenne nationale) et la structuration des ménages (65 % des ménages constitués d'une ou deux personnes et 47 % de ménages retraités ou sans activité professionnelle) engendrent un particularisme dans la réponse offerte par le parc de logements.

Si le temps moyen entre deux déménagements est d'environ 13 années, le contraste est important entre la durée moyenne d'une location (trois ans) et une occupation par des propriétaires (20-25 ans). Le statut d'occupation étant étroitement lié à la typologie des logements, ainsi le triptyque : collectif - locatif - petit logement est souvent associé à une plus grande mobilité résidentielle tandis que l'individuel - propriétaire - grand logement marque une plus grande stabilité.

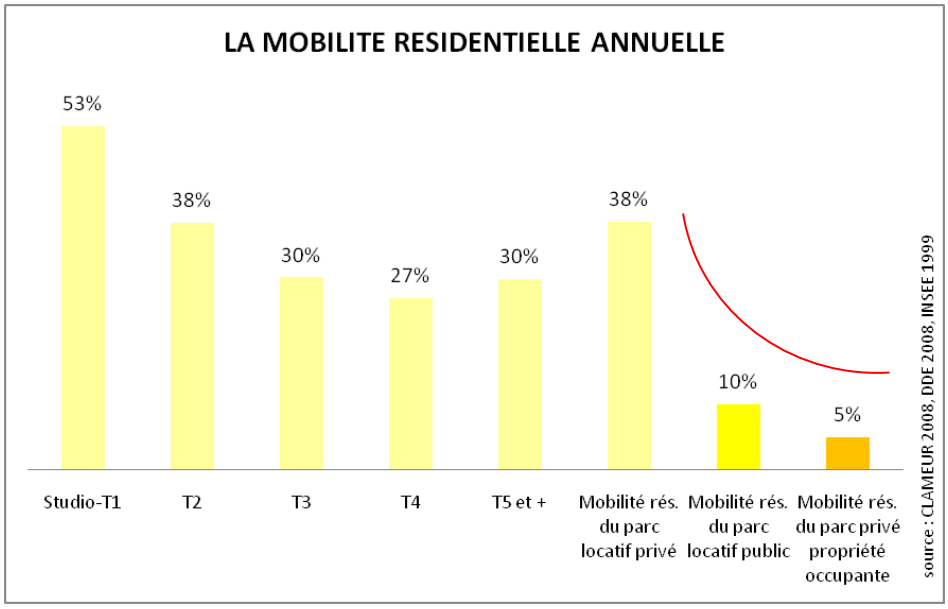



**Figure 37 : La mobilité résidentielle**

*Source: CLAMEUR 2008, DDE 2008, INSEE 1999*

Le parc locatif privé revêt une grande importance dans la mobilité des ménages, accueillant à la fois les jeunes (intégrant pour la première fois un appartement) comme les ménages nouvellement installés dans le département. Pour le reste des ménages, un déménagement se traduit rarement par un changement de statut (les propriétaires restent propriétaires…).Généralement, les logements de catégories intermédiaires (T3-T4) sont plébiscités par 70% d'entre eux.

La statistique du PTZ (Prêt à taux zéro), concernant généralement les primo-accédants, reflète les arbitrages réalisés par les ménages sur l'offre de logements. Entre 2003 et 2007, 4 200 PTZ ont été accordés sur le territoire du schéma. Moins de la moitié ont concerné un logement neuf ; ce qui suggère que les prix du foncier constituent un obstacle pour les accédants. Cette analyse permet d'apprécier l'éloignement des ménages à faibles revenus du cœur d'agglomération. Les bénéficiaires sont particulièrement nombreux en seconde couronne nord (Rivesaltais-Salanque) où les PTZ ont permis le financement d'1 construction sur 4, ainsi que sur l'axe de la RN116 et en seconde couronne sud (près d'1 construction sur 5).

Les ménages accédants qui souhaitaient devenir propriétaires à Perpignan et sur la frange littorale privilégient plutôt un investissement dans l'ancien (sur le littoral, 2 prêts sur 3 financent un achat dans l'ancien, 3 sur 4 à Perpignan). La cherté du logement mais également les opérations de reconquête menées au cœur de la ville centre pour attirer les primo accédant expliquent en partie cette situation

## 3. LE PARC LOCATIF PRIVÉ, PRINCIPAL LEVIER DE MOBILITÉ DES MÉNAGES

La taille du logement et le statut d'occupation, développent des profils de parcours bien différents. La mobilité résidentielle au sein du parc locatif privé est de 38,4 %, autrement dit, 2 ménages sur 5 changent de logements au cours d'une même année. Cette mobilité résidentielle est la plus élevée pour les studios, s'opposant ainsi à celle constatée sur les grands logements.

La difficulté d'obtention d'un logement dans le parc locatif public, où les loyers sont nettement inférieurs (5 €/m$^2$ contre 10 €/m$^2$) entraîne un grippage des parcours résidentiels. Seul 1 ménage sur 10 change de logements chaque année sur ce segment, et ce, majoritairement, pour une relocation au sein du même parc public.

Enfin, l'accession à la propriété, et l'investissement sur le long terme que peut représenter un projet immobilier, rend la mobilité résidentielle plus atone, seul 1 ménage sur 20 changeant de logement chaque année.

## 4. MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE : UNE RELOCALISATION DE PROXIMITÉ PRIORISÉE

Entre 1990 et 1999, 66 % des ménages ont déménagé. Les ménages présents sur le périmètre du SCOT peuvent être qualifiés de relativement mobiles. Les premières tendances des recensements partiels réalisés par l'INSEE depuis 2004, tendent à confirmer ces dynamiques.

La stabilité résidentielle concerne 42 % des ménages (pas de déménagement pendant les 10 dernières années). Le profil général de ces ménages est celui de couples avec enfants ou de retraités, propriétaires de leurs logements, ménages qui aspirent à une certaine sédentarité.
**Le déménagement "endogène",** au sein de la même commune, est le premier des choix retenu par les ménages en mouvements (37 % des cas). Les migrations intra communales témoignent de l'attachement des résidents à leur commune d'origine, cependant seules les communes dont le parc est suffisamment diversifié peuvent bénéficier de cette dynamique (ces migrations intra communales concernent 50 % des mouvements migratoires de Perpignan, Ille-sur-Têt ou Rivesaltes…).
Ainsi, sur une période de 10 ans, qu'ils soient sédentaires ou mobiles, 3 ménages sur 5 résident toujours au sein de la même commune.

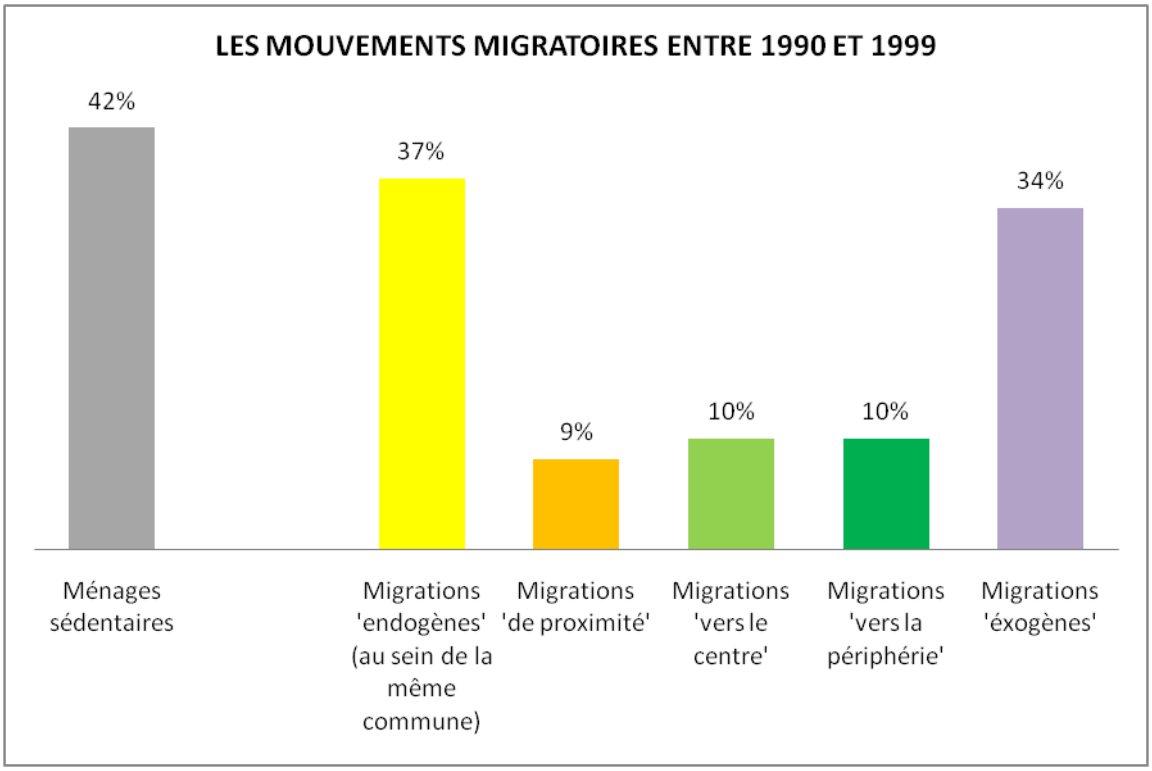



**Figure 38: Les mouvements migratoires entre 1990 et 1999**
*Source: INSEE 1990-1999*

**Le déménagement "de proximité",** proche de la commune d'origine, peut représenter un moindre choix par rapport au déménagement "endogène", la commune d'origine n'ayant par exemple, pas su répondre à la demande des primo-accédants. Le déménagement "de proximité" (9% des cas), se focalisera prioritairement sur un ensemble de communes gravitant autour de pôles principaux comme ceux d'Elne ou d'Ille-sur-Têt. Cette dynamique participe donc au phénomène de péri-urbanisation habituellement constaté autour des grandes villes.

**Le déménagement vers le centre** (du reste du département vers le périmètre du SCOT et du périmètre du schéma vers l'agglomération de Perpignan) est un type de migration qui semble concerner uniformément les communes du territoire (11 % des cas). Cette mobilité est assez difficile à interpréter car elle peut concerner des ménages relativement âgés, qui font un choix de rapprochement des services, comme une volonté des jeunes ménages de se rapprocher de la ville centre (emplois, aménités urbaines…).

**Le déménagement vers la périphérie**, s'équilibre avec les migrations centripètes (11 % des cas), en revanche, elle apparaît beaucoup plus discriminante. Dans le phénomène d'éloignement, de l'agglomération de Perpignan vers le reste du SCOT, certains territoires se spécialisent notamment en proposant une offre d'accession à la propriété sur un foncier moins cher qu'en première couronne. Ainsi, la seconde couronne nord (Rivesaltais, Salanque), la plaine des Aspres et le bas Ribéral semblent bénéficier de cette dynamique, accueillant les familles primo accédantes aux revenus plus modestes.

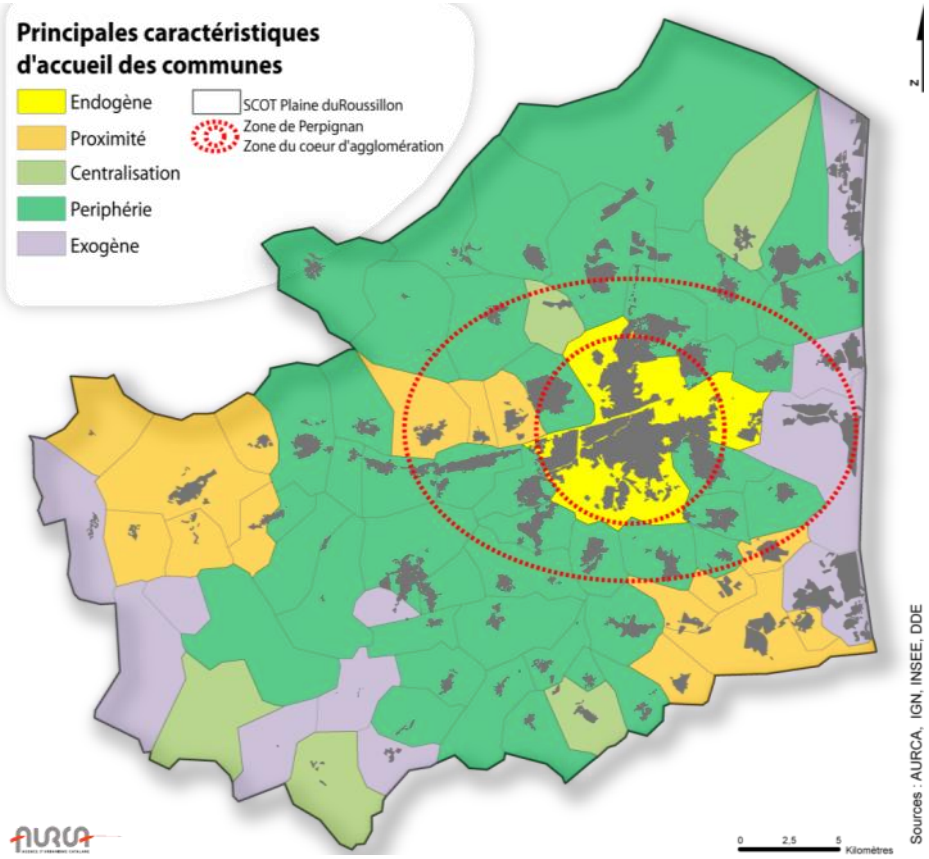



**Figure 39 : Les principales caractéristiques d'accueil des communes**

## 5. LES MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES EXOGÈNES

Au deuxième rang des migrations, **les migrations exogènes,** c'est-à-dire, celles provenant d'autres départements ou de l'étranger représentent le tiers de la mobilité résidentielle (34 %). C'est à cette mobilité, que le périmètre du SCOT plaine du Roussillon, et plus largement le département des Pyrénées-Orientales ou encore l'arc méditerranéen, doivent leur croissance démographique. Estimé de 3 000 à 3 500 personnes chaque année, cet accueil exogène parfois qualifié d'héliotropique se répartit différemment selon les territoires avec des spécialisations assez claires des périmètres.

Le littoral accueille plutôt des jeunes ménages actifs aux revenus limités, et en quête de logements rapidement mobilisables, d'où l'intérêt du parc touristique (petits logements locatifs, avec souvent peu de confort). Cette dynamique concernerait 40 à 60 % de la mobilité résidentielle, sur l'ensemble des communes littorales comme Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien ou Le Barcarès. A cela s'oppose le massif des Aspres, qui, comme pour le piémont des Albères, aura une tendance à l'accueil de populations plus âgées et bénéficiant d'une meilleure assise financière à la recherche d'un cadre d'exception (soit 40 % à 80 % de la mobilité résidentielle de ce secteur).

Entre 2000 et 2005, la région Languedoc-Roussillon a prioritairement attiré des populations en provenance d'Ile-de-France (34 000 personnes), du Nord-Pas-de-Calais, puis des régions Rhône-Alpes et PACA (en moyenne 10 000 personnes). Bien qu'ayant accueilli une population souvent retraitée durant les années 90, le territoire semble au regard des premières tendances dégagées par les recensements effectués entre 2004 et 2007, voir rajeunir la moyenne d'âge de ses nouveaux arrivants.

# G. LE MARCHÉ IMMOBILIER ET FONCIER

## 1. UN MARCHÉ IMMOBILIER ET FONCIER SOUS TENSION

Les dernières années ont été marquées par l'explosion des prix sur le marché de l'immobilier et du foncier. Cette hausse a entraîné, sur le plan départemental, un rattrapage logique des prix, mais a fortement impacté le budget des ménages. Ainsi entre 2000 et 2007, l'inflation enregistrée a atteint 119 % pour les appartements, 135 % pour les maisons et 171 % pour les terrains à bâtir, **soit une multiplication par deux ou trois des biens immobiliers et fonciers** sur le département des Pyrénées-Orientales.

Bien que cet accroissement continu, soit en phase de stabilisation depuis 2007 (– 0,3 % pour les appartements et + 3,6 % pour les maisons), il faut désormais compter un prix du m² supérieur à 1 800 € pour un appartement ancien et 2 500 € pour une maison neuve. Depuis quelques mois, les professionnels du secteur constatent par ailleurs, un allongement des durées de vente (de 22 à 25 mois, fin 2008 contre cinq à six mois, fin 2007) et une augmentation des stocks de logements.

A titre d'exemple, sur le SCOT plaine du Roussillon, une villa F4 se négocie autour de 200 000 €, un appartement T4 dans l'ancien autour de 135 000 € tandis qu'un terrain à bâtir de 600 m² atteint en moyenne 100 000 €. Ces moyennes doivent être nuancées car selon le type de bien et les secteurs convoités, les variations peuvent atteindre 15 à 25 % de plus, les prix les plus importants étant enregistrés sur la frange littorale et le secteur rétro-littoral du SCOT ainsi qu'en première couronne.

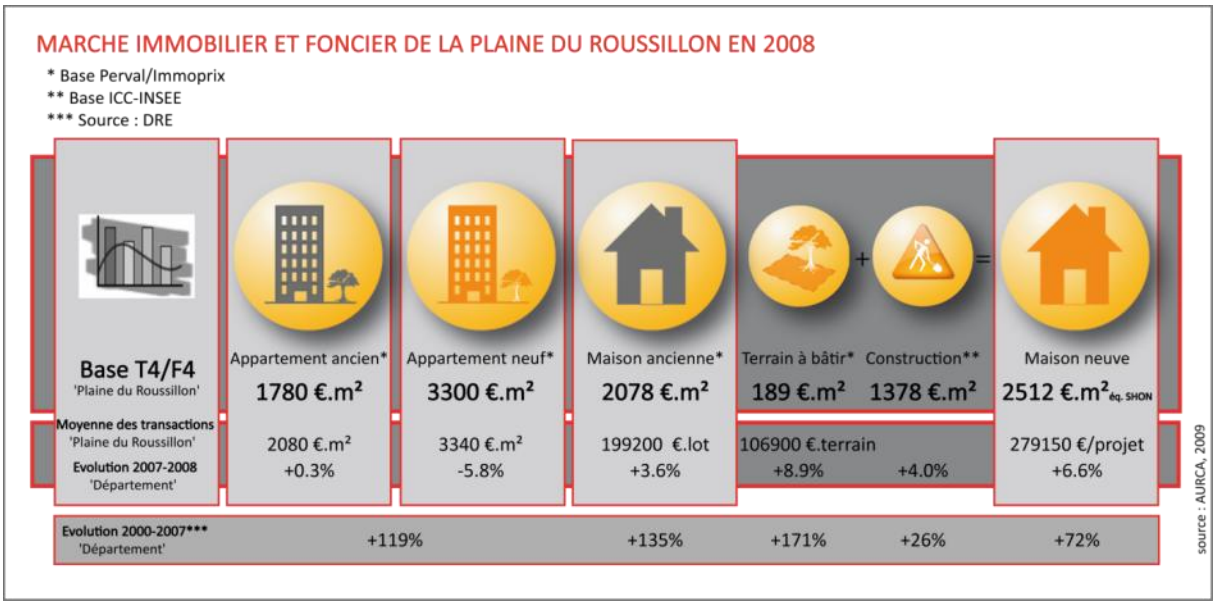



**Figure 40: Marché immobilier et foncier dans la plaine du Roussillon en 2008**

Par ailleurs, la difficulté d'accéder à la propriété, via la construction neuve, semble s'aggraver, puisque, l'inflation concernant le prix des terrains à bâtir, observée sur la dernière année, ne paraît pas marquer de ralentissement (+ 8,9 %). **La maison neuve reste le bien le plus inaccessible financièrement pour les ménages, expliquant les dynamiques d'éloignement d'un certain nombre d'entre eux sur des secteurs ou le foncier est plus accessible,** en direction du nord (Rivesaltais, Corbières maritimes…) ou de l'ouest (Ribéral, Conflent…). Le parcours résidentiel et le choix de vie étant alors plus subi que choisi.

Le contexte au sud de la Catalogne est bien différent, les prix sont ascendants en direction de la métropole barcelonaise et du littoral où ils atteignent des sommets. En mars 2008, un terrain se négociait au prix de 1 200 €/m² à Barcelone et à 215 € Gérone tandis que les prix dans le neuf atteignaient 5 900 €/m² à Barcelone et 3 340 € à Gérone. Néanmoins, les corrections actuelles sont sévères avec des variations de l'ordre de – 40 % pour les terrains à Gérone bien que les prix des loyers restent globalement stables. (Source : Idescat, API de Girona)

## 2. L'ENDETTEMENT LATENT DES MÉNAGES EN ACCESSION

L'accession à la propriété à un impact financier plus marqué pour les habitants des Pyrénées-Orientales. En effet, avec des prix de transactions immobilières supérieures d'¼ à la moyenne nationale et des revenus inférieurs de 20 %, devenir propriétaire d'une maison neuve constitue un investissement majeur, représentant 40 % des revenus d'une famille moyenne (contre 27 % au niveau national).

Cet effort peut paraître démesuré eu égard au 33 % d'endettement communément admis. Sur le périmètre du schéma, la précarité d'une partie des ménages et la cherté du marché immobilier et foncier, rend plus difficile encore, les possibilités d'accession à la propriété.

## 3. LE MARCHÉ DU LOGEMENT LOCATIF PRIVÉ

Entre 2000 et 2008, le prix du loyer a progressé de 54,8 %, pour atteindre 10 €/m². Le loyer moyen est inférieur de 20 % à la moyenne nationale mais reste plutôt cohérent avec les revenus des ménages locaux. La différence de prix entre un studio et un logement de type T4 atteint 20 %. **Le parc locatif privé, joue au même titre que le parc locatif public, un rôle social bien réel,** le prix du marché sur ce segment reflétant les capacités financières de mobilisation des ménages.

La forte production de logements locatifs (produits de Robien et Borloo) au cours des dernières années, a également contribué à la diminution des loyers dont la moyenne a varié de – 1,2 % en 2008 (département).

Cette tendance est aussi observée sur la ville de Perpignan (–0,6 %) alors que la croissance se poursuivrait au niveau des communes de la première couronne et du littoral (+ 2,6 %). Ces tendances reflètent la difficulté de se loger en locatif sur les communes périphériques, pour lesquelles le parc de logements est trop souvent orienté sur le tout pavillonnaire.

Les produits dont les loyers sont en hausse sont les logements de type T2-T3 en agglomération comme sur la ville centre, ce segment plutôt plébiscité par les petits ménages reste assez tendu. La mobilité résidentielle sur ce segment étant par ailleurs la plus faible (26,6 %) du parc locatif privé (en moyenne 36,4 %).

# 4. UNE MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE FREINÉE PAR LES CONTRASTES ENTRE LES FAMILLES DE LOYERS

Avec 80 % des ménages en droit, au regard de leur revenu et de leur situation, de demander un logement locatif social, le parc locatif public est loin de pouvoir satisfaire la demande. Sur le périmètre du schéma, 6 400 demandes ont été enregistrées en 2007.

Avec un loyer de 4,3 €/m$^2$ (soit près de 5 € de moins par rapport à l'offre locative privée), **la réticence des ménages à quitter le parc social public** est compréhensible et explique pour partie, la faible mobilité résidentielle observée (10 %).

Par ailleurs, ces contrastes se manifestent également au sein des différentes familles de logements sociaux, ainsi, un logement locatif très social (de type PLAI) à 4,4 €/m$^2$ affiche un loyer inférieur de 15 % au logement locatif social de type PLUS (5 €/m$^2$).

**Ce qu'il faut retenir...**

**L'analyse de la mobilité résidentielle tend à mettre en évidence l'inadéquation de la demande de logements avec l'offre existante. Cette problématique se matérialise par le blocage de certains parcours résidentiels (les ménages les plus pénalisés étant souvent ceux disposant d'un faible niveau de ressources) mais également par une certaine spécialisation des territoires. La mixité du parc de logement et le rôle du parc locatif privé demeurent essentiels pour éviter le cloisonnement et la territorialisation de l'offre en logement.**

**L'apport du schéma de cohérence territoriale est dans ce domaine, d'organiser un développement harmonieux et équilibré de l'offre en logement, mais également de contenir les phénomènes de spéculation immobilière et foncière. Ce dernier objectif ne s'envisage qu'en mobilisant l'ensemble des outils de maîtrise des sols, en collaboration étroite avec les collectivités concernées.**

ⓘ *(cf annexe)*



**Figure 41 : Petits collectifs au sein d'une opération ZAC : un compromis entre identité, économie d'espace et aspirations sociales**



**Figure 42 : Logements collectifs en R+2, avec parking souterrain: un gain d'espace considérable**



**Figure 43 : Le petit collectif en R+2 ou R+3 se décline en de nombreuses typologies de formes urbaines**

# H. LA CONSTRUCTION NEUVE (CADRAGE 2003-2007)

## 1. UNE CONSTRUCTION NEUVE PARTICULIÈREMENT DYNAMIQUE

La production annuelle de logement neuf sur le périmètre du SCOT est estimée à 3 127 logements (moyenne annuelle 2003-2007). Au niveau départemental, le SCOT plaine du Roussillon représente six logements autorisés sur 10. En excluant les résidences secondaires dont la production est particulièrement dynamique sut les hauts cantons, le SCOT représente 76,5 % de la construction neuve pour 72,8 % de la population, marquant un peu plus la concentration du peuplement sur la plaine du Roussillon.

## 2. UN INDICE DE CONSTRUCTIBILITÉ RÉVÉLATEUR DE DYNAMIQUE NAISSANTE

Les 10 communes les plus peuplées du territoire représentent 62 % de la production annuelle (1 609 unités) pour 51,5 % de la population en place, ce qui dénote une certaine hiérarchisation dans les volumes produits entre communes. Avec 840 logements autorisés chaque année, Perpignan domine la production de logement devant Saint-Cyprien (167 unités) et Cabestany (129 unités).

Concernant la répartition sur le territoire du SCOT, il est aisé d'opposer les parties occidentales et orientales du périmètre. La partie est, plus peuplée, plus urbaine composée de l'agglomération de Perpignan et de la frange littorale, représente 81,2 % de la population pour 78,9 % de la production; la partie ouest composée de la seconde couronne et de la moyenne vallée de la Têt (axe RN116), représente quant à elle 18,8 % de la population pour 21,1 % de la production.
La tendance est donc au rééquilibrage du peuplement mais également à l'étalement urbain qui progresse dans des territoires encore relativement préservés. ⓘ *(cf annexe)*

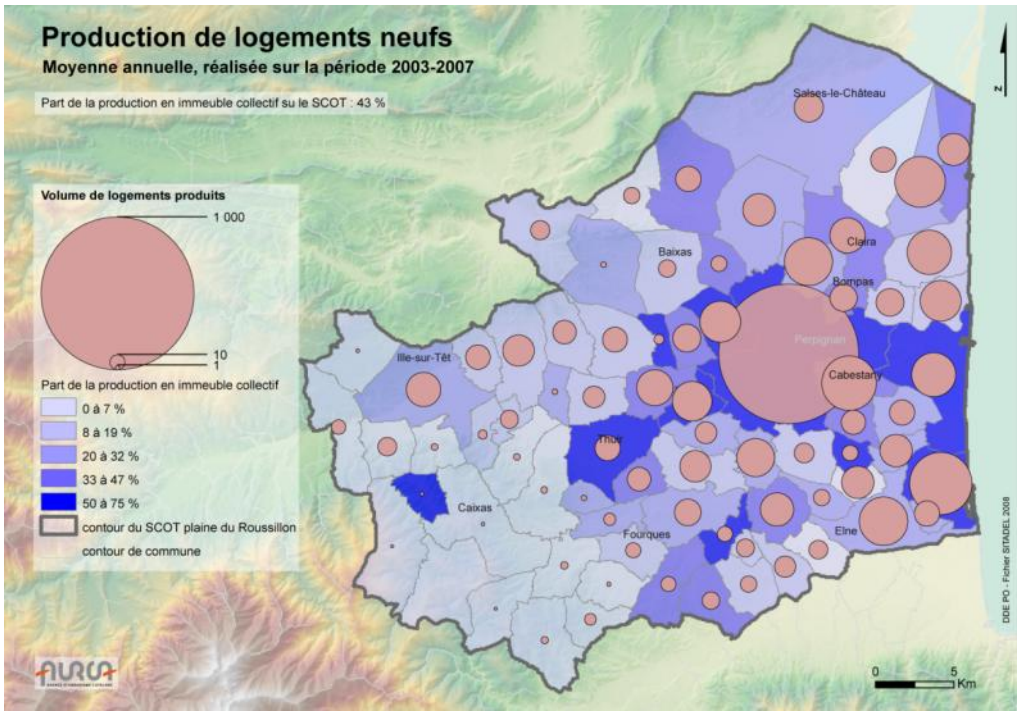



**Figure 44: Production de logements neufs (moyenne 2003-2007)**

# 3. L'INDICE DE CONSTRUCTIBILITÉ

L'indice de constructibilité permet d'appréhender le dynamisme de la production par rapport à la population de départ (base 1999). Ainsi l'indice de constructibilité du territoire du SCOT est de 54 logements autorisés annuellement pour 1 000 habitants.

Schématiquement, trois secteurs se distinguent au sein du périmètre. La frange littorale et rétro littorale, très productive et particulièrement dynamique avec 81 logements autorisés/an/1 000 habitants. Egalement, fortement productif, mais beaucoup moins dynamique, le cœur d'agglomération ne dépasse pas 44 logements autorisés/an/1 000 habitants ; et voit sa production s'essouffler, certainement en raison de l'effet conjugué des coûts élevés du foncier pour les particuliers et des difficultés rencontrées par les collectivités pour asseoir de nouvelles opérations. Enfin la seconde couronne, avec 61 logements autorisés/an/1 000 habitants semble marquer son dynamisme et développer sa production, notamment en Ribéral et sur la plaine des Aspres. Ce phénomène révèle ici aussi, la nouvelle attraction du secteur pour les ménages en quête de logements.

L'effet relais, observable entre le cœur d'agglomération et la seconde couronne, se traduit également au niveau communal. Ainsi, parmi les 15 plus hauts indices de constructibilité, 13 concernent des communes de seconde couronne (Néfiach, Saint-Jean-Lasseille, Brouilla…) et deux communes littorales (Torreilles, Sainte-Marie). Ville centre et pôles urbains principaux sont en revanche au dessous des moyennes observées, rappelant **la fragilité de l'armature urbaine et le risque d'uniformisation péri-urbaine des villages.**

ⓘ *(cf annexe)*

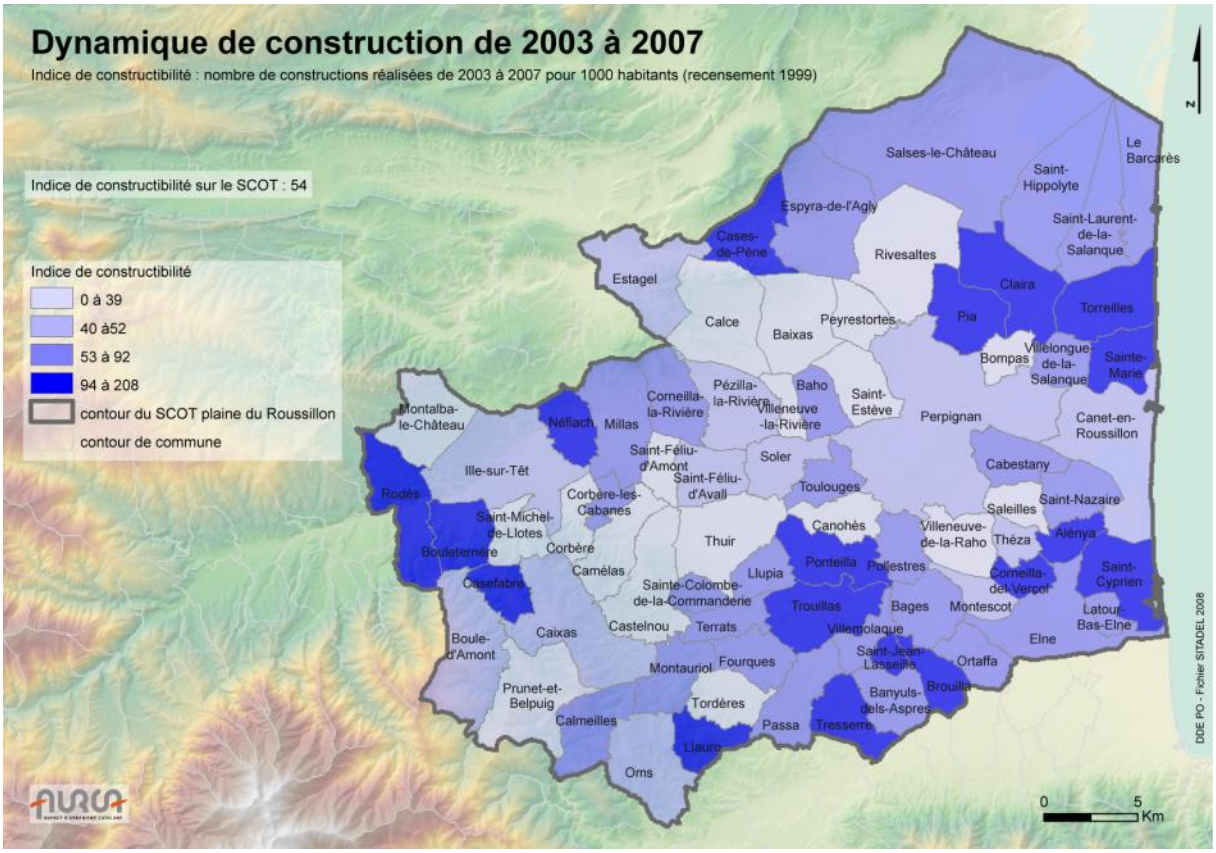



**Figure 45 : Dynamique de construction de 2003 à 2007**

# 4. TYPOLOGIE DE LA CONSTRUCTION

Le relatif équilibre de la typologie individuel/collectif (respectivement 57 et 43 %) reflète mal les spécialisations de certains territoires. Alors que 75 % des logements autorisés à Perpignan sont construits en collectif, sur le reste du SCOT 69 % de la construction neuve s'oriente vers l'habitat individuel. On retiendra par ailleurs que sur le secteur de la première couronne, **le collectif se démocratise,** puisque 2 logements sur 5 se réalisent désormais en collectif.

Seules 10 communes orientent pour plus de la moitié leur typologie en direction du collectif, il s'agit pour la plupart, de communes représentatives dans le volume de production total (Perpignan, Canet-en-Roussillon, Saint-Estève, Toulouges, Saint-Cyprien…). Toutefois, un certain nombre de communes toujours fortement productives maintiennent leur orientation axée sur le pavillonnaire (Pia, Sainte-Marie, Elne, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Ille-sur-Têt…).

La production de résidences secondaires ne représente plus que 2 % du volume des logements produits, soit 72 unités annuelles (contre 679 durant les années 90). Ce véritable effondrement des permis de construire de résidences secondaires, semble marquer le tarissement de l'effet d'aubaine sur le littoral, devenu très contraint et convoité par la population permanente. C'est en effet, les communes littorales qui sont responsables de cette dynamique et même si 80 % des résidences secondaires produites restent situées sur la bande littorale et rétro littorale, **la mutation des stations balnéaires vers le statut de villes littorales semble bel et bien engagée.**

Le littoral construit pour moitié sa production de résidences secondaires en collectif; tandis que sur le reste du périmètre la production de résidences secondaires se traduit exclusivement par des logements individuels.

Les programmes immobiliers (destinés à la vente) se concentrent essentiellement sur Perpignan (72 % de la production communale) et les communes littorales (56 %). Sur le reste du territoire, les constructions à usage personnel concernent généralement 6 à 7 logements sur 10.

La SHON 'habitation' (Surface Hors Œuvre Nette) est en moyenne de 76 $m^2$ pour un appartement contre 125 $m^2$ pour une habitation individuelle sur le territoire du SCOT.

Les surfaces habitables autorisées en collectif varient de plus de 20 $m^2$, selon si le bien est situé en Ribéral (63 $m^2$), ou en première couronne (85 $m^2$). Les surfaces habitables autorisées en individuel sont plus homogènes ; cependant les logements individuels sont généralement plus petits sur la frange littorale (10 $m^2$ de moins que la moyenne) et rabaissent la moyenne générale du périmètre.



**Figure 46 : L'habitat individuel en groupes d'habitation : un modèle intermédiaire à plébisciter ?**



**Figure 47 : Le lotissement fermé : l'entre - soi poussé à l'excès ?**



**Figure 48 : L'habitat individuel diffus : l'habitant acteur captif de son chez soi ?**

# 5. LE CRITÈRE DE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

Afin d'impulser le développement de bâtiments neufs à très basse consommation d'énergie, la région Languedoc-Roussillon et l'ADEME ont, depuis 2005, participé à la définition de la norme 'BBC' (bâtiment basse consommation), fixant la consommation énergétique à 40 kWh/m$^2$ par an pour un logement neuf (Effinergie), alors que la réglementation thermique en vigueur (RT 2005) fixe l'effort pour les logements neufs de 80 à 130 kWh/m$^2$ par an.

Par ailleurs, les niveaux fixés par la réglementation thermique à venir (RT 2010) et la future Loi Engagement National pour l'Environnement devraient s'établir autour de 70 à 110 kWh/m$^2$ par an en 2010 avant d'atteindre les bâtiments à énergie positive en 2020.

L'enjeu sera celui de répondre au cadre légal mais surtout de l'anticiper, puisque les éco-constructions peuvent par ailleurs, parfaitement limiter leur surcoût à 5 ou 10 % du coût de la construction initiale (2 % pour les logements en collectif).

Le périmètre du SCOT, dont les besoins en logements pourraient être compris entre 3 000 et 3 500 unités chaque année, possède tous les atouts pour faire de la maîtrise de l'énergie dans le bâtiment, un levier de son économie. Le parc de résidences principales de 2030 sera constitué à 37 % par des logements construits après 2005. Le potentiel économique est important, il peut combiner la volonté de développer la qualité environnementale des bâtiments et les énergies renouvelables, avec le modèle basé sur l'économie résidentielle déjà très prégnant.

Par ailleurs, les ménages ont la possibilité de réinjecter dans l'économie globale une partie du budget (15 à 20 %) habituellement affecté à l'énergie (budget énergétique des ménages : 590 €/personne/an).

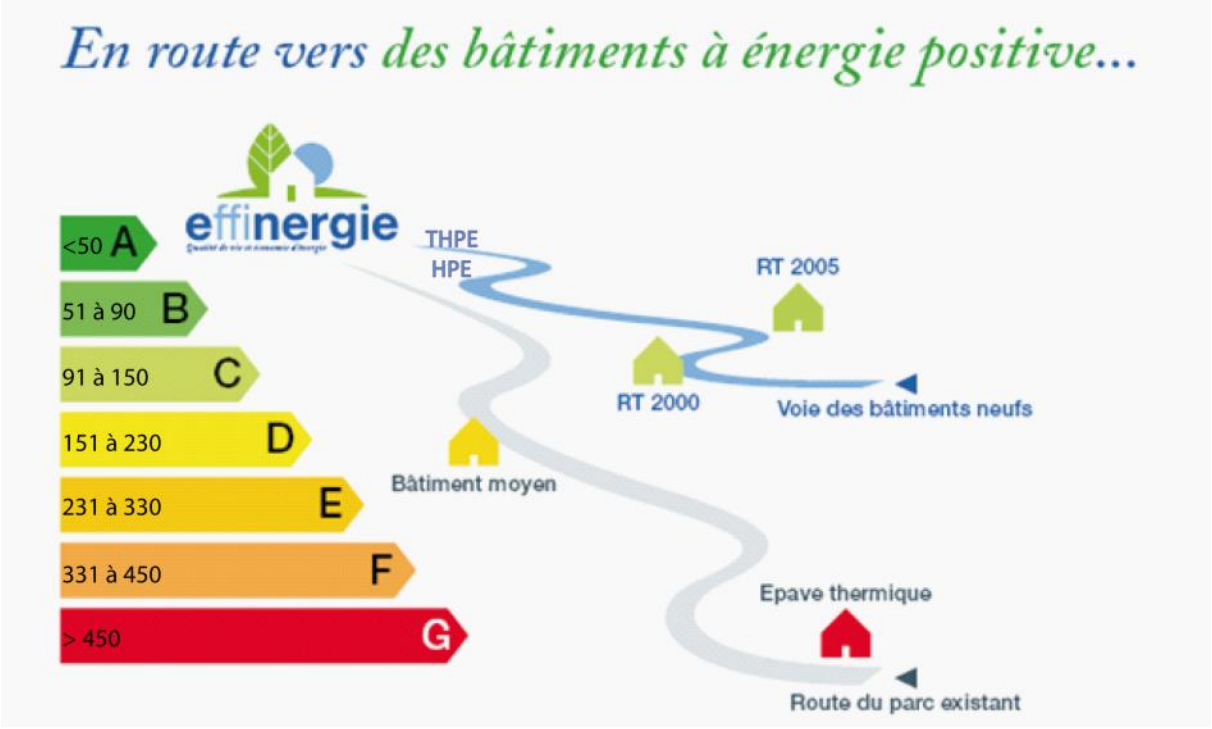



**Figure 49 : Consommation énergétique des bâtiments**
*Source : Effinergie 2008, ADEME, AURCA 2008/2009*

# 6. UNE CONSOMMATION FONCIÈRE CONTENUE

D'après les observations effectuées entre 2000 et 2006, la surface moyenne consommée par un logement individuel occupe 892 m² de terrain contre 258 m² pour un appartement. La surface de terrain moyenne consommée par logement se fixe à l'échelle du SCOT à 646 m².

Il faut ajouter aux surfaces privatives environ 15 % de surfaces supplémentaires afin de prendre en compte la construction des voiries et espaces publics qui accompagnent le développement des logements. La densité de logements nouveaux à l'hectare n'excède pas **14 à 15 unités/ha** sur le périmètre du SCOT.

Sur la ville centre, bien que le terrain dévolu à une construction individuelle (817 m²) soit dans la moyenne du SCOT, la production orientée au ¾ vers le collectif, permet une meilleure maîtrise de la consommation foncière, puisque la densité atteint 25 unités/ha.

Par ailleurs, pour des opérations de type lotissement, les réalisations publiques (lotissement communal) sont, généralement plus économes que les lotissements réalisés par un opérateur privé, dans des proportions de 15 à 20 %. Cette analyse met également en évidence, **une certaine modération du modèle d'urbanisation** développé dans le département des Pyrénées-Orientales puisque pour l'année 2006, la surface moyenne consommée par logement est de 578 m², alors qu'elle s'établit à 617 m² dans le département de l'Hérault ou 1 021 m² dans l'Aude et à 938 m² au niveau régional.

Bien que la consommation foncière soit relativement contenue sur le périmètre du SCOT, elle reflète des situations très contrastées selon la typologie de l'urbanisation (individuel/collectif) et les différents secteurs, d'une manière générale, plus on s'éloigne de la ville centre, plus l'intensité de l'urbanisation diminue.

### Ce qu'il faut retenir...

**Afin de s'inscrire dans les objectifs de la loi et de répondre à l'importance des besoins en logement, il est indispensable de poursuivre et de généraliser les efforts engagés en matière de maîtrise de consommation des sols. Les marges de progressions sont importantes pour élever l'intensité de l'urbanisation, il ne s'agit pas de généraliser le logement collectif au détriment de l'individuel, mais plutôt de faire évoluer les représentations sociales vers de nouvelles valeurs.**

**A cet égard, une offre innovante tournée vers des groupes d'habitations individuelles, des maisons de ville, ou des logements en petits collectifs est susceptible de modifier la perception et de contribuer à l'économie d'espace.**




**Figure 50 : Réserve foncière vouée au « lotissement résidentiel » (Claira)**




**Figure 51 : Extension du quartier Saint-Mamet à Saint-Estève**



**Figure 52 : ZAC de las Closes à Elne**

# I. LES BESOINS EN LOGEMENTS A L'HORIZON 2020

(Identification des besoins 2007-2020) ⓘ *(cf annexe)*

## 1. UNE CROISSANCE TENDANCIELLE RETENUE

La croissance démographique essentiellement générée par l'apport migratoire est une conséquence de l'attractivité du territoire. Entre 1990 et 2006, sur une période de 15 ans, le périmètre du SCOT plaine du Roussillon a vu croître sa population de près de 55 000 personnes pour atteindre 319 861 habitants.

Les projections démographiques établies par l'Agence d'Urbanisme Catalane, sur la base des tendances observées entre 1990 et 2006 par l'INSEE, tablent sur une croissance annuelle de **+ 1,18%** ou encore un **apport annuel moyen de 3 428 personnes supplémentaires.**

L'hypothèse retenue en matière de croissance démographique, est le scénario tendanciel basé sur un apport constant. Ce scénario a été croisé avec les comportements résidentiels récents et les mutations observées sur le parc de logement pour estimer les besoins en logements.

## 2. ESTIMATION QUANTITATIVE DES BESOINS SELON UN SCÉNARIO TENDANCIEL

Il existe différents phénomènes qui contribuent à développer les besoins en logements, ainsi le plus connu de ces mécanismes est généré par la **croissance démographique**, qu'elle résulte de l'apport migratoire ou du solde naturel. La population nouvelle entraîne une demande en logement.

Un second phénomène, parfois oublié dans les estimations réalisées résulte de la diminution régulière de la taille des ménages. Cette tendance lourde, amorcée avant guerre, se poursuit aujourd'hui avec des changements sociétaux profonds (décohabitation des jeunes, éclatement de la cellule familiale avec les séparations, allongement de la durée de la vie…). Ainsi, il faut toujours plus de logements pour loger une même population. Ces besoins, loin d'être négligeables, sont ceux relevant du **desserrement des ménages**.

Enfin, il existe d'autres mécanismes permettant de tempérer le besoin en logements nouveaux, il s'agit de la mobilisation du parc de logements vacants ou de celui de résidences secondaires (résidentialisation). Une fois ces correctifs appliqués les besoins en logement se traduisent en besoins de construction.

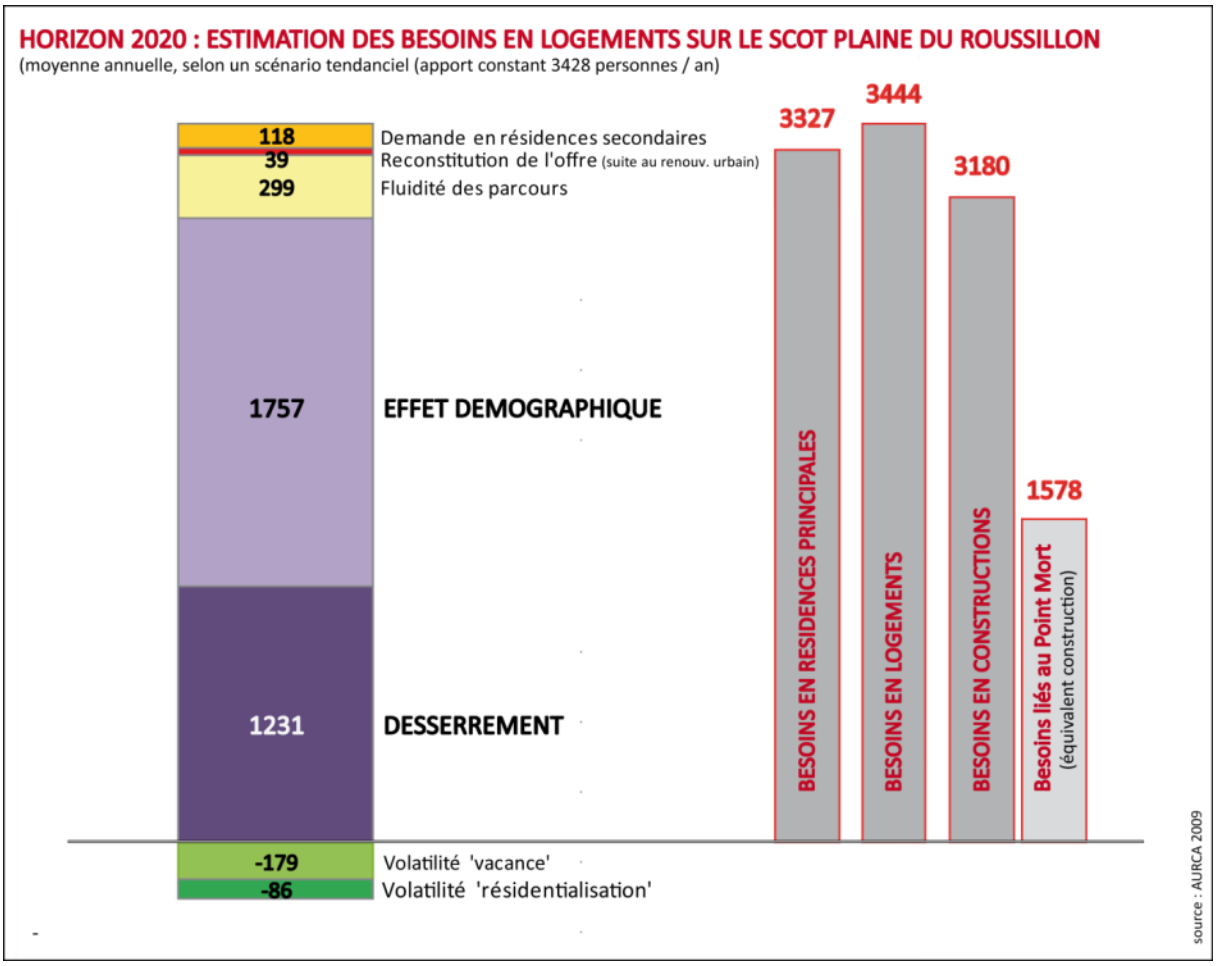



**Figure 53 : Horizon 2020 : Estimation des besoins en logements sur le SCOT de la plaine du Roussillon**

## a. Satisfaire les besoins liés au "point mort", un impératif pour éviter la décroissance démographique.

La diminution de la taille des ménages devrait se stabiliser autour de 1,9 personne par ménage à l'horizon 2020-2025, mais elle devrait se traduire par des besoins encore conséquents avant cette période (1 231 logements).

Le parc de logements en place est également très volatile, ce qui se traduit par un transfert permanent de logements entre les parcs vacants et ceux dédiés à l'habitat principal ou secondaire. L'offre peut être également reconstituée par l'amélioration du confort du parc de vieux logements.

Enfin, il est nécessaire d'appliquer des correctifs pour assurer la fluidité du marché (une offre légèrement surévaluée contribue à détendre les marchés et les loyers et faciliter les parcours de vie).

Pour satisfaire les besoins de la population en place, le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon doit produire un minimum de **1 578 constructions** par an. Le point mort s'appuie sur un passif (population résidente, parc de logements en place), il concerne de fait, en premier lieu, les territoires les plus urbains. Ainsi la partie orientale de la plaine (ville centre, première couronne, littoral et rétro littoral) devrait constituer 85 % des besoins de construction liés au "point mort".



**Figure 54 : Le Moulin à Vent à Perpignan : une ville nouvelle édifiée à partir des années 60 pour faire face à un afflux massif de population**



**Figure 55 : Logements collectifs - ville de Saint-Estève: le collectif se démocratise en 1ère couronne**



**Figure 56 : Immeubles collectifs à proximité du parc Maillol - Ville de Perpignan**

## b. Satisfaire les besoins liés à l'accueil des "entrants"

Selon le scénario tendanciel, la population supplémentaire attendue est de 3 430 personnes annuellement. Afin de répondre à la demande des "entrants", près de **1 750 logements** supplémentaires seront nécessaires chaque année. Les tendances observées sur la période 1990-2006, laissent penser que la partie orientale du territoire devrait, ici aussi, capter près de 83 % de la construction et donc de l'apport démographique. (ville centre, première couronne, littoral et rétro littoral).

Considérant, les différents correctifs et la mobilisation potentielle du parc vacant et secondaire, les besoins liés à la croissance démographique devront être de 1 600 constructions chaque année.

L'importance du schéma réside ici dans sa capacité de rééquilibrage du peuplement, d'autant que les territoires les plus dynamiques se révèlent comme étant les plus contraints, en particulier par le risque d'inondation.

Ces contraintes sont telles que certaines communes de la partie orientale, peuvent légitimement s'interroger sur leurs capacités d'accueil, ne serait-ce que pour maintenir un équilibre démographique.

Cet équilibre sera d'autant plus fragile que le modèle pavillonnaire encore dominant, concourt à consommer plus d'espace et accroît le risque de vieillissement de la population, en l'absence de produits alternatifs, notamment pour les jeunes ménages.

En additionnant ainsi le point mort et les besoins liés à l'accroissement démographique, près de 3 200 constructions seront nécessaires chaque année.

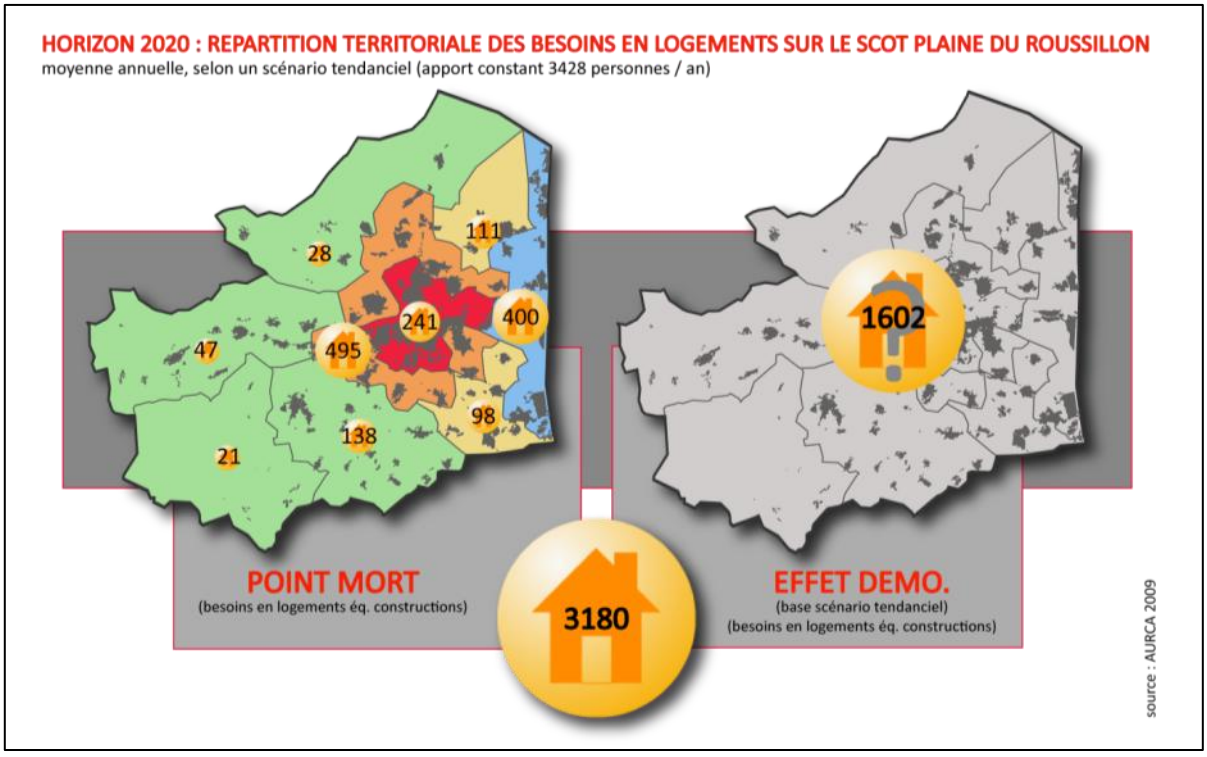



**Figure 57 : Horizon 2020: répartition territoriale des besoins en logements sur le SCOT plaine du Roussillon**

## c. Une estimation qualitative des besoins décisive

Parce que les besoins en logements ne peuvent s'appréhender que par l'aspect quantitatif, les orientations qualitatives devront tenir compte d'éléments socio-économiques forts.

A l'horizon 2020, 7 % de la population aura probablement plus de 85 ans et sera dépendante pour un tiers. Le **maintien à domicile** dans un cadre adapté devra être intégré, tout comme le besoin croissant en résidences pour personnes âgées (EHPAD, foyer-logements). La faiblesse des

revenus des ménages (inférieur de 20 % à la moyenne nationale), l'explosion des familles monoparentales, le handicap, les populations spécifiques (ménages très sociaux, gens du voyage en sédentarisation, population estudiantine)… sont un ensemble de paramètres à prendre en considération dans l'élaboration qualitative des besoins.

La nécessité d'une offre en logement diversifiée permettra par ailleurs d'éviter une trop grande spécialisation des territoires et permettra d'apporter des réponses à la variété des parcours résidentiels, au sein d'une même commune ou d'un même bassin.

Enfin, l'économie de l'espace sera le fruit de formes urbaines innovantes (associant les aspirations sociales individuelles et le dessein collectif), tandis que la question d'une mobilité durable et d'un habitat performant sur le plan énergétique guideront de plus en plus les choix résidentiels et ajouteront à la réussite du projet de territoire.

# J. LA CONSOMMATION FONCIÈRE À VENIR

(Identification 2007-2030)

## 1. DES RÉSERVES FONCIÈRES QUI S'AMENUISENT

L'assemblage des différents documents d'urbanisme opposables (généralisation des POS/PLU établie en janvier 2009 par la DDEA) permet d'estimer a 3 582 hectares les zones urbanisables (NA ou AU) à vocation d'habitat (cf figure n°59 ci-dessous).

Par ailleurs, un état des lieux de l'occupation des sols effectué sur la base des documents opposables (au 01/07/08) et croisé avec les Plans de Prévention des Risques (PPR) opposables et l'orthophotoplan établi en 2006 permet d'apprécier le niveau d'urbanisation de ces réserves. Des réserves foncières potentiellement urbanisables qui représentent 1 732 hectares à vocation d'habitat ; tandis que le foncier à destination de l'économie et des équipements représenterait quant à lui, près de **1 500** hectares, un segment peut-être partiellement mobilisable, d'autant que la mixité des fonctions peut-être encouragée dans certains cas.

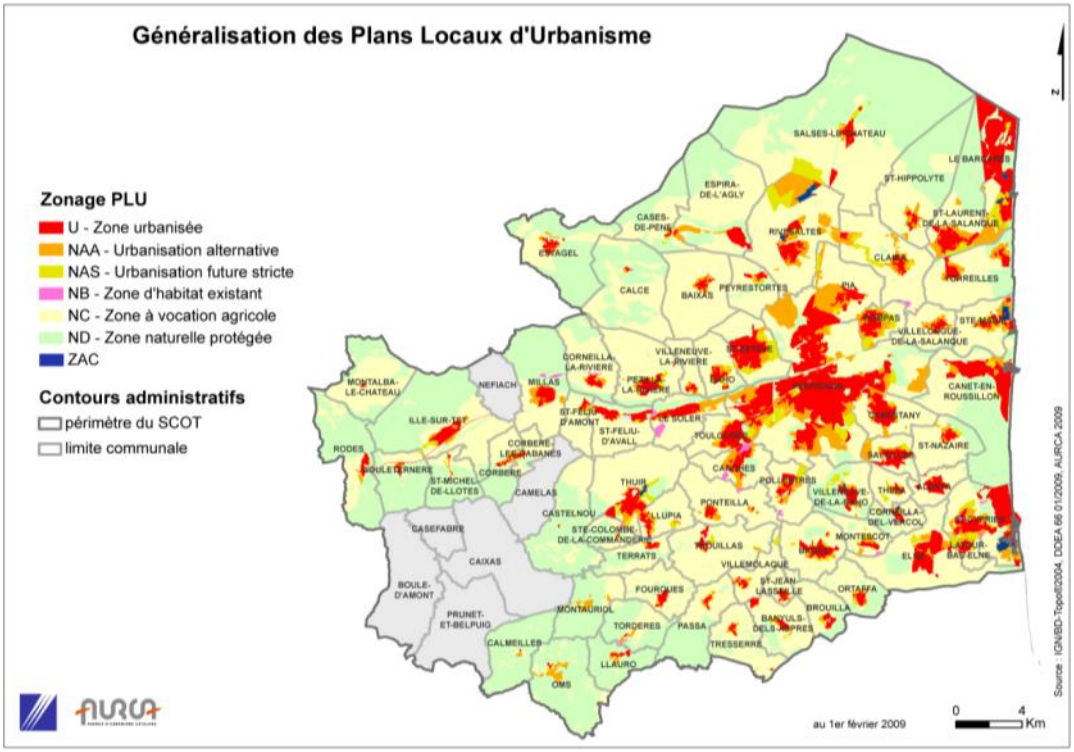



**Figure 58 : Généralisation des POS/PLU**

## 2. UN IMPACT FONCIER À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

Le traitement satellitaire par SPOT THEMA (réalisé à l'échelle 1.50000), permet d'apprécier l'importance de la tache urbaine. Ainsi, entre 1990 et 2000, plus de 2000 hectares ont été artificialisés, dont les ¾ à destination de l'habitat (1400 ha). En 2006, sur le périmètre du SCOT plaine du Roussillon, on estime que 1 km$^2$ sur 8, est artificialisé, soit 133 km$^2$.

En moyenne, sur les 5 dernières années, la consommation foncière atteint 15 logements par hectare urbanisé à vocation d'habitat. Sur la base de cette tendance, dans les années à venir, plus de 200 hectares seraient annuellement nécessaires pour satisfaire les seuls besoins liés au logement. A l'horizon 2030, sur ce rythme ce sont près de 5 000 hectares qui devraient être urbanisés (majoritairement au-delà de la tache urbaine existante).

Dans un tel contexte, les réserves foncières identifiées actuellement dans les documents d'urbanisme représenteraient un potentiel disponible pour huit ans.

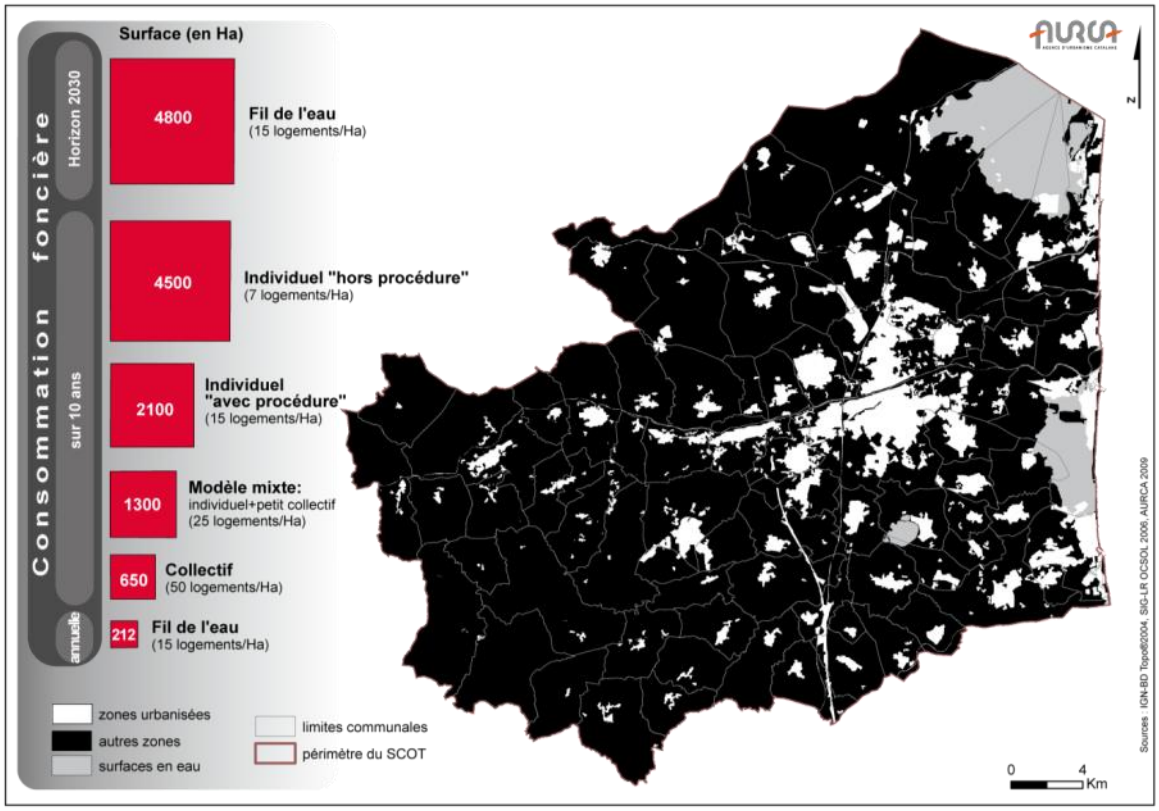



**Figure 59 : Estimation des consommations foncières selon quatre formes urbaines**

**Cette estimation tient compte des réserves établies en 2006 dans les documents d'urbanisme locaux, elle ne préjuge pas de leur compatibilité future avec les orientations du schéma.**

## 3. UN DÉVELOPPEMENT URBAIN À MAITRISER

Le périmètre du SCOT est un territoire fortement contraint, la construction d'environ 3 200 constructions chaque année entre inévitablement en concurrence avec l'espace agricole (qu'il soit ou non cultivé) et s'oriente en partie vers des zones inondables (entre 1999 et 2005, 53 % des nouveaux arrivants seraient installés en zone inondable selon la DIREN).

Le développement des plans de prévention des risques (seules 13 des 76 communes n'ont pas de PPR opposable ou programmé), les dispositions particulières à la montagne ou au littoral, les zones protégées impactent particulièrement les communes de la plaine orientale et des massifs.

Ainsi, l'application des dispositions réglementaires se combinent sur le territoire du

schéma avec une rareté relative du foncier utile, constat qui rend d'autant plus nécessaire une planification stratégique et cohérente à l'échelle du SCOT. Outre la planification, les enjeux militent pour le déploiement des outils visant à assurer la maîtrise foncière (EPF, ZAD, DPU), condition souvent essentielle pour asseoir des opérations organisant les mixités (sociale, fonctionnelle, générationnelle ou des formes urbaines) et la promotion des transports collectifs.

**Le rôle du parc de logement existant est tout aussi essentiel,** en particulier sur les communes les plus contraintes. Ainsi la reconquête du parc vacant et la mobilisation du parc secondaire constituent des alternatives intéressantes mais souvent difficiles à mettre en œuvre. Cette action est aussi relayée par les différentes politiques d'amélioration de l'habitat (OPAH, PNRU, lutte contre l'habitat indigne…) qui régénèrent les tissus urbains dégradés.

Enfin, la densification de l'espace urbain, déjà engagée sur le cœur d'agglomération (dents creuses, division de lots, desserrement des activités en périphérie), tiendra également un rôle majeur dans la satisfaction des besoins. **Ce potentiel souvent stratégique car situé au cœur des villes et villages mérite d'être plus largement reconnu, et mobilisé par les collectivités.**

## 4. VERS DE NOUVELLES FORMES URBAINES

L'évolution du modèle d'urbanisation actuel, basé essentiellement sur le pavillonnaire (représenté sous la typologie n°2 ci-dessous) doit nécessairement s'orienter vers de nouvelles formes urbaines répondant, à la fois, aux exigences légitimes des ménages dans la réalisation de leur parcours de vie (pour toutes les classes sociales et toutes les aspirations individuelles).

Mais également tenir compte des aberrations socio-économiques et urbanistiques produites par le 'tout pavillonnaire'.

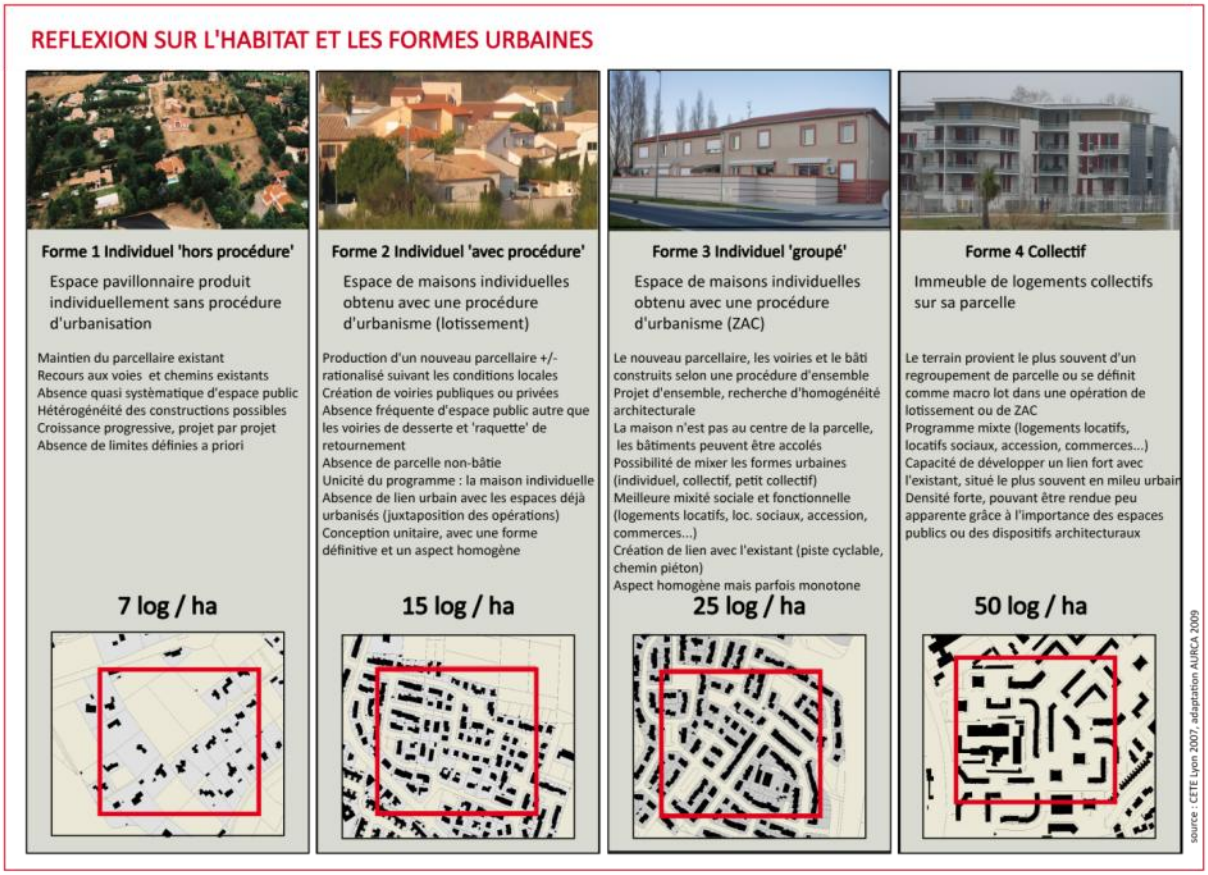



**Figure 60 : Réflexion sur l'habitat et les formes urbaines**

Compte tenu des exigences socio-économiques et environnementales, l'intensité globale de l'urbanisation doit nécessairement s'élever vers une moyenne proche de la typologie « 3 ».

Bien évidemment, cette « intensité » nécessite d'être modulée selon les circonstances : produire exclusivement du collectif qui plus est sur certaines communes rurales ne saurait être une réponse appropriée aux enjeux.

A cet égard, le principe de modularité de l'habitat, constitue une formule séduisante pour permettre aux ménages de faire évoluer leur logement (en rajoutant ou en supprimant des modules) en fonction du parcours de vie. Les solutions ne peuvent toutefois être déployées que dans l'hypothèse où les opérations anticipent cette possibilité dès la conception.

### Ce qu'il faut retenir...

**Néanmoins, en fonction des aspirations sociales, de la diversité des parcours de vie, du statut et du rôle de chaque entité communale dans l'armature urbaine, l'intensité de l'urbanisation comme certainement l'intensité de la croissance démographique doivent être adaptées.**

**Ainsi, la mise en œuvre d'opérations d'ensemble mixant habitat individuel (groupes d'habitations, maisons de ville…) maisons superposées et petits collectifs permet d'apporter un premier niveau de réponse. Il faut associer à cette mixité des formes, celles sociale et générationnelle devant permettre d'accomplir un parcours résidentiel au sein d'un même quartier ou d'une même commune et pourquoi pas d'un même logement.** ⓘ *(cf annexe)*

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- Organisation et répartition de l'emploi
- Les caractéristiques de l'économie
- Les principales filières de l'économie départementale
- Les espaces économiques du périmètre du SCoT de la plaine du Roussillon
- Le développement commercial et le schéma départemental commercial
- Les projets et besoins répertoriés




# - IV -

# LES DYNAMIQUES ET LES PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

du territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

# A. ORGANISATION ET RÉPARTITION DE L'EMPLOI

## 1. LA RÉPARTITION TERRITORIALE DE L'EMPLOI

D'après l'INSEE, le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon compte **92 270 emplois** en 1999. Ces emplois représentent prés des ¾ des emplois recensés dans le département, ce qui est globalement identique à la répartition de la population.

Perpignan, la ville centre joue son rôle de catalyseur et exerce une forte polarisation de l'emploi avec 58 % de l'effectif du territoire du SCOT et pratiquement 44 % de celui du département (54 000 emplois). Sur la ville, ces emplois sont répartis sur différents pôles, le Grand Saint-Charles occuperait 8 800 personnes (CCI-2007), tandis que le centre ville rassemble une grande partie des effectifs publics et de l'activité tertiaire. D'autres pôles se détachent comme l'Espace Polygone, l'avenue d'Espagne ou le pôle émergent de Torremila.

Il n'existe pas de pôles alternatifs et les bourgs historiques de la plaine, Rivesaltes, Thuir et Elne se positionnent respectivement au 2°, 4° et 9° rang des principaux pôles d'emplois communaux du département avec des effectifs inférieurs à 3 000 emplois. Certaines communes littorales se démarquent également, Argelès-sur-Mer (3° rang) et Canet-en-Roussillon (7° rang – 2 360 emplois).

Enfin, deux communes de la première couronne, Saint-Estève (8°) et Cabestany (10°) ont constitué de véritables pôles d'emplois en quelques années (la Mirande pour Saint-Estève, le pôle santé Médipôle et la zone commerciale Guérido pour Cabestany). La zone commerciale de Claira-Pia-Rivesaltes emploie quant à elle 1 100 salariés environ d'après la CCI (2007). ⓘ *(cf annexe)*

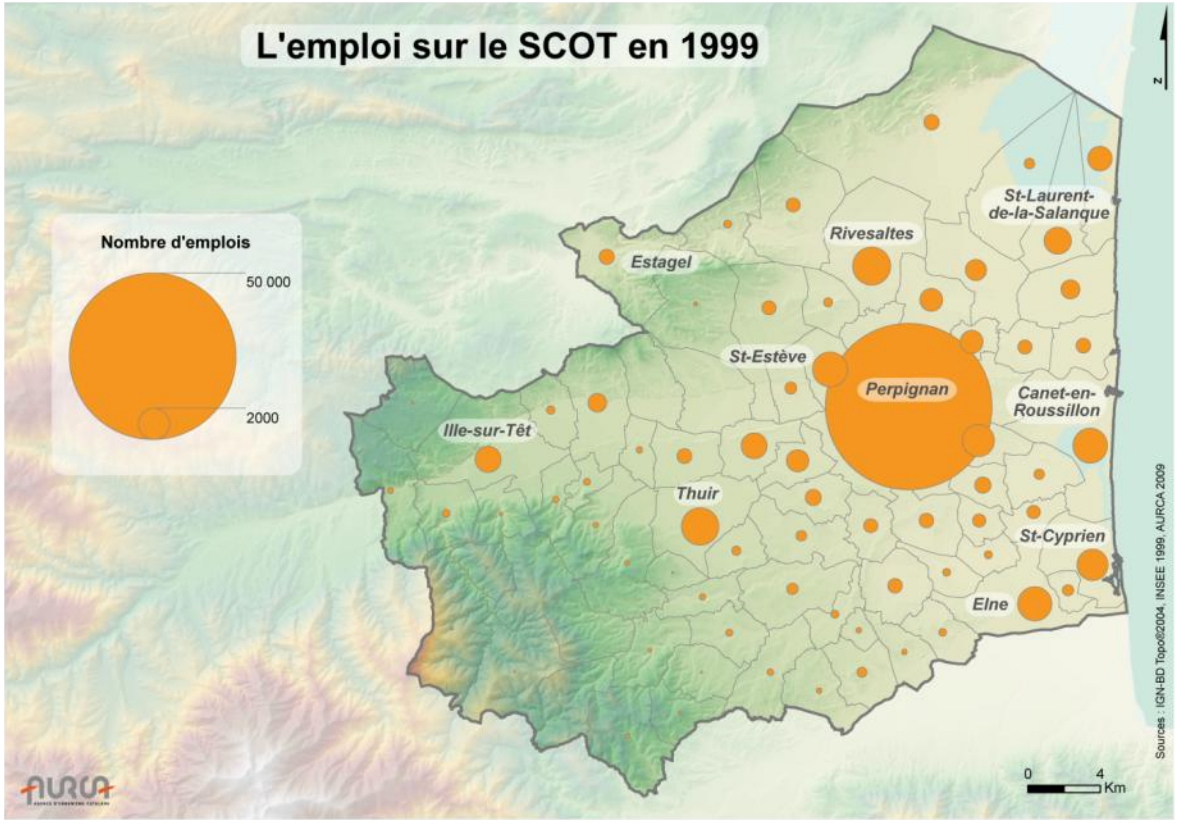



**Figure 61 : Le nombre d'emploi par commune sur le territoire du SCOT**

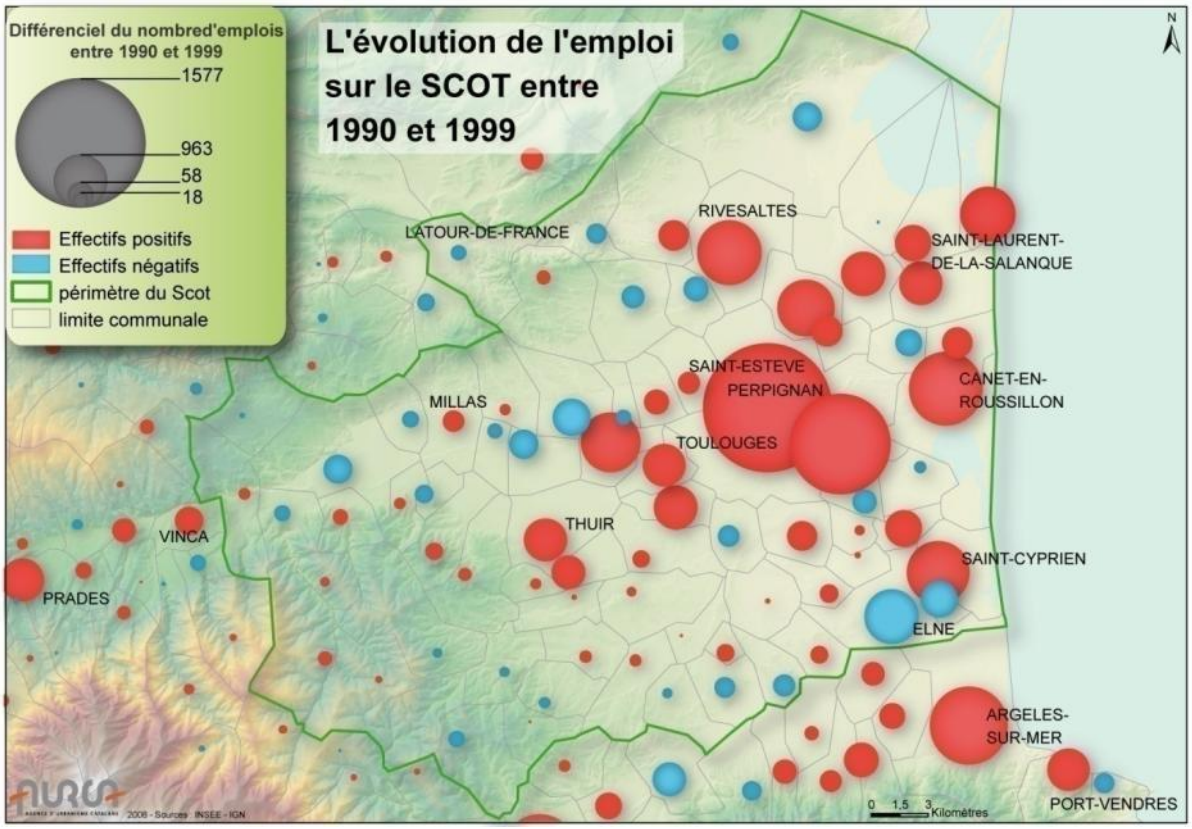



**Figure 62: L'évolution de l'emploi par commune sur le territoire du SCOT**

## 2. LES ÉVOLUTIONS RÉCENTES DE LA RÉPARTITION TERRITORIALE DE L'EMPLOI

Entre 1990 et 1999 l'évolution de l'emploi a été globalement positive sur le territoire du SCOT avec de fortes progression sur la ville centre ainsi que sur un certain nombre de communes périphériques telles que Cabestany, Pia ou Le Soler. Les communes littorales se révèlent particulièrement dynamiques notamment Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien et Le Barcarès. Sur les bourgs centres, qualifiés de pôles d'équilibre la situation est plus contrastée, Rivesaltes est dynamique, Thuir progresse également tandis qu'Elne et Ille-sur-Têt régressent.

**L'évolution du nombre d'emploi est loin d'être homogène sur le territoire du SCOT**. En effet si la plupart des communes se révèlent dynamiques sur le plan démographique, beaucoup d'entre elles connaissent une réduction du nombre d'emploi, en particulier dans le secteur du Ribéral, d'Elne ou du Bas Vallespir. Cette réduction affecte particulièrement l'emploi agricole et donc les communes où celui-ci domine.

Depuis le dernier recensement complet effectué par l'INSEE en 1999, l'évolution de l'emploi doit être interprétée avec précaution, néanmoins les chiffres publiés annuellement par l'UNEDIC et l'ASSEDIC, bien que le champ d'observation soit plus limité, permettent d'apprécier certaines tendances.

En 2005 ce chiffre s'établit à 62 610 emplois soit une progression de 21,4 % depuis 1999. Cet indicateur est donc particulièrement dynamique, toutefois il est utile de rappeler que l'emploi non salarié ainsi que l'emploi agricole ne sont pas comptabilisés alors que ceux-ci régressent (ce qu'avait déjà observé le recensement INSEE de 1999).

L'analyse des chiffres communaux indique que les rapports continuent d'évoluer favorablement pour Perpignan et la première couronne, qui semblent dopés par la tertiarisation de l'emploi. L'emploi progresse en effet très fortement à Cabestany et Claira (+ 60 %) mais également à

Saint-Estève ou Pia. Perpignan avec 5 450 emplois supplémentaires progresse de 17 %.

La ville centre rassemble 50 % des emplois créés tandis que les bourgs historiques (Thuir, Rivesaltes, Ille et Elne) représentent 9 % des emplois créés. Les communes de la première couronne (sans Rivesaltes) représentent quant à elles 24 % des créations, les communes du littoral 6 %, tandis que 11 % des emplois ont été créés sur les 53 autres communes du périmètre SCOT. ⓘ *(cf annexe)*

**L'importance de l'emploi sur Perpignan et la première couronne est encore renforcée par le déclin de l'emploi agricole particulièrement sensible sur les communes rurales.**

## 3. LA STRUCTURE DES ENTREPRISES PRIVÉES

Au niveau départemental, la structure des entreprises privées est dominée par les établissements de moins de 10 salariés qui représentent 86 % des établissements mais seulement 35 % des effectifs salariés. Ce taux est largement supérieur à la moyenne nationale qui s'établit à 25 % des effectifs salariés dans les établissements de moins de 10 salariés.

Le département est également déficitaire en matière d'établissements de plus de 100 salariés (au nombre de 80 dont 1 seul dépasse 500 salariés) ils représentent 19 % des effectifs salariés alors que ce taux atteint 34,5 % sur le territoire national.

Sur le territoire du SCOT, l'INSEE révèle que les établissements ne disposant d'aucun salarié représentent 55 % du total, alors que ceux disposant de 10 salariés ou plus ne représentent que moins de 8 % des établissements. La structure des établissements est donc fortement dominée par les **Très Petites Entreprises** (TPE).

Par secteurs d'activités, les établissements sont dominés par les services qui représentent 55 % des établissements, les commerces et réparations (26 %), puis la construction et l'industrie (respectivement 12 % et 6 %).

Au cours de la période 1993-2006, **le Languedoc-Roussillon se positionne à la première place des régions métropolitaines pour la création d'entreprises**. Ce dynamisme résulte de l'importance des micro-entreprises, notamment de celles ne disposant d'aucun salarié mais également de la bonne santé du secteur tertiaire (services, commerce, BTP…). ⓘ *(cf annexe)*

## 4. LES PRINCIPAUX ÉTABLISSEMENTS EMPLOYANT DE LA MAIN D'OEUVRE

Les établissements de plus de 200 salariés sont peu nombreux et gravitent généralement autour de Perpignan. Parmi les dix premiers établissements, quatre s'inscrivent dans le domaine commercial (Auchan puis Leclerc Nord et Carrefour Claira), deux dans le domaine de la santé (cliniques Saint-Roch et Saint-Pierre). Les industries agro-alimentaires sont également bien représentées (conditionnement de fruits et légumes, confiseries et spécialités catalanes, chocolaterie) tandis que le secteur industriel est aussi représenté par une unité de transformation de papier à cigarette (Republic Technologies).

On peut également noter l'importance d'une entreprise de maintenance aérienne à Perpignan (EAS), ainsi qu'une entreprise spécialisée dans les vins et spiritueux à Thuir (Cusenier) ou encore un fabricant de catamarans et monocoques implanté à Canet-en-Roussillon (Catana).

L'emploi public occupe quant à lui près de 20 % des actifs ayant un emploi au niveau départemental, en 2007 ces emplois se répartissent entre la fonction publique territoriale (11 230 fonctionnaires) qui se positionne désormais devant la fonction publique d'Etat (11 204 fonctionnaires) et la fonction publique hospitalière (3 745 fonctionnaires)

.

D'après la Préfecture des Pyrénées-Orientales et le centre de gestion, les effectifs de la fonction publique sont globalement stables, voire en repli si on les compare à 1999. Les principaux employeurs de la fonction publique sont la ville de Perpignan (environ 2 400 agents) et le Conseil Général (environ 1 600 agents).

## 5. LE TRANSFERT DES ACTIVITÉS EN PÉRIPHÉRIE

**Le phénomène de transfert des activités des centres ville vers la périphérie prend de l'importance** et semble se généraliser à de nouvelles activités. Les activités traditionnellement implantées dans les zones conçues à cet effet (industrie, artisanat puis grandes et moyennes surfaces commerciales) sont en effet ralliées par de nouvelles activités de type tertiaire, liées aux loisirs ou à la santé. Ces activités parfois poussées par la spéculation foncière en centre ville sont surtout à la recherche d'espace et d'une meilleure accessibilité pour accroître leurs performances et se moderniser.

De nouvelles catégories d'équipements sont touchées par ces transferts, ce qu'illustrent par exemples l'implantation des multiplexes de cinéma ou le transfert et le regroupement des cliniques. Les pôles économiques périphériques sont donc particulièrement dynamiques et continuent de se développer atteignant pour certains une taille considérable tandis que de nouveaux pôles apparaissent (Torremila à Perpignan, l'espace Roussillon à Claira, le parc Sud Roussillon à Saleilles…).

A peu d'exception, ces pôles d'activités sont néanmoins déconnectés des pôles d'habitat et situés à proximité des grandes infrastructures routières avec l'objectif de disposer de grandes réserves foncières et de bénéficier d'une accessibilité facile et d'une bonne visibilité en particulier pour les enseignes commerciales.

**Ce qu'il faut retenir…**

**Avec une desserte par les transports collectifs difficile à concevoir et souvent inadaptée aux besoins des actifs qui fréquentent ces pôles périphériques, ceux-ci contribuent au développement des déplacements motorisés individuels et au phénomène d'étalement urbain constaté.**

# B. LES CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉCONOMIE

## 1. L'ÉCONOMIE DE LA CONNAISSANCE, UN NOUVEAU DÉFI À RELEVER

Le sommet économique et social européen qui s'est tenu à Lisbonne en 2000 a défini comme objectif de « devenir l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique, capable d'une croissance économique durable, accompagnée d'une amélioration quantitative et qualitative de l'emploi et d'une plus grande cohésion sociale ».

L'économie de la connaissance est fondée sur le développement de la part du capital intangible (éducation, formation, capital humain, recherche et développement…) et sur la diffusion de nouvelles technologies de l'information et de la communication : NTIC (internet, infrastructures à haut débit…).

La combinaison du capital intangible avec les NTIC conduit à **l'innovation**, qui est désormais au centre des stratégies concurrentielles. Plus que la recherche de rendements croissants, c'est aujourd'hui le développement des connaissances et leur valorisation rapide sur de nouveaux marchés qui est au cœur de la compétition.

La gestion et le développement des connaissances deviennent des objectifs, un capital immatériel qui doit être sans cesse valorisé pour demeurer compétitif, et ce, quelque soit les secteurs d'activités. Cette part, de l'immatériel, de la recherche et du développement (R&D) et du travail intellectuel ne cesse de croître. Sur le plan social, le décloisonnement de la recherche et de la production, la diffusion de l'économie de la connaissance participent au développement humain et produisent des richesses.

**Ce qu'il faut retenir…**

**Un territoire uniquement productif n'est donc plus compétitif, il doit être en mesure de développer des critères attractifs (formation, recherche, environnement, culture…), d'attirer des centres de recherche et de développement puis de développer des produits innovants, capables de générer de l'emploi et des richesses.**

## 2. LA RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR TYPE D'ACTIVITÉ

D'après l'INSEE, le département des Pyrénées-Orientales compte 125 005 emplois en 1999 tandis que le SCOT en recense 92 270 (74 %). **Sur le territoire du SCOT, le secteur d'activité tertiaire est largement dominant avec près de 80 % des emplois** (72 600 emplois), celui de l'industrie occupe 8,5 % des emplois tandis que la construction (6,8 %) et l'agriculture (6,2 %) sont assez faiblement représentées. Près de 85 % des emplois sont salariés, l'emploi non salarié (15 %) continuant de décroître.

En 2003, l'INSEE a publié une nouvelle estimation départementale indiquant une progression de 10 000 emplois depuis 1999, soit un total de 135 000 emplois dont 118 385 emplois salariés.

La **prédominance du secteur tertiaire** reste évidente, celui-ci rassemble notamment les activités commerciales, touristiques, de services et de transports et représente près de 80 % des emplois salariés non agricoles. ⓘ *(cf annexe)*

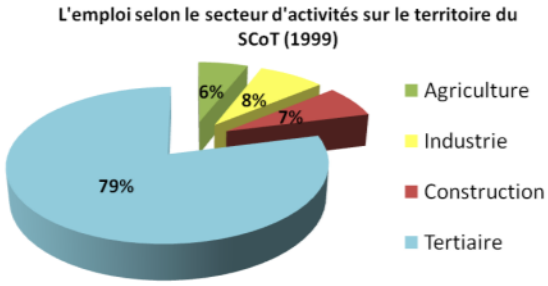



**Figure 63 : L'emploi selon le secteur d'activités sur le territoire du SCOT**
*Source : INSEE 1999*

## 3. LA RÉPARTITION DE L'EMPLOI SALARIÉ

Les chiffres de l'emploi salarié, permettent d'apprécier les dynamiques d'évolution de l'emploi salarié par territoires et nomenclatures entre 1999 et 2005.

Cette extraction met en évidence l'importance du secteur commercial qui occupe 28 % des salariés soit prés de 18 000 emplois. Néanmoins, avec un gain de 2000 emplois entre 1999 et 2005, le secteur commercial n'est pas le plus dynamique (+ 13 %), il est en effet devancé par le secteur de la construction qui avec 11 % des effectifs et près de 2 300 emplois supplémentaires progresse de 46 % durant cette période. Le secteur des services se démarque également avec 23 % des effectifs et 14 500 emplois (soit plus de 3 300 emplois supplémentaires).

Le secteur industriel progresse beaucoup plus modérément avec moins de 300 emplois créés, cela résulte du repli de l'emploi salarié dans le domaine des industries agro-alimentaires (perte de 170 emplois) et dans une moindre mesure des industries de biens de consommation. A l'inverse l'emploi progresse dans le domaine des industries des biens d'équipement et celui des industries des biens intermédiaires (incluant notamment les activités liées aux carrières).

La mise en évidence des catégories dominantes par communes permet d'apprécier une certaine **spécialisation des territoires** : le cœur du SCOT est dominé par l'emploi commercial, la seconde couronne par l'emploi lié à la construction tandis que les emplois liés aux services s'imposent sur le littoral et certains villages de l'Aspre. Les industries dominantes sont essentiellement liées à la présence de carrières, seule la commune de Torreilles se démarque avec une industrie agro-alimentaire dominante. ⓘ *(cf annexe)*

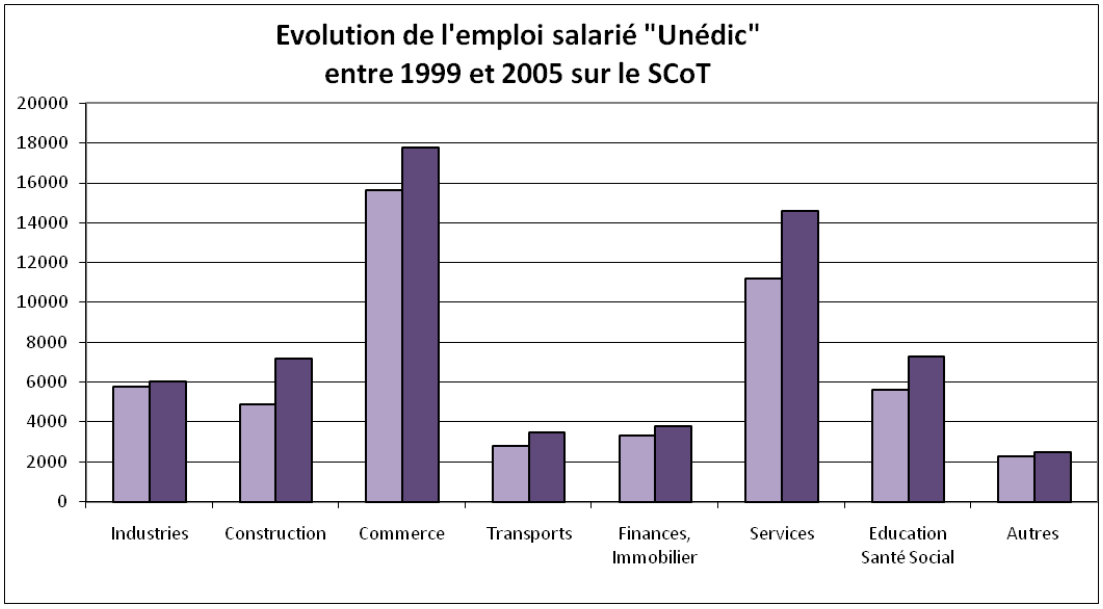



**Figure 64 : Evolution de l'emploi salarié "Unédic" entre 1999 et 2005 sur le SCOT**
*Source: INSEE 1999 2005*

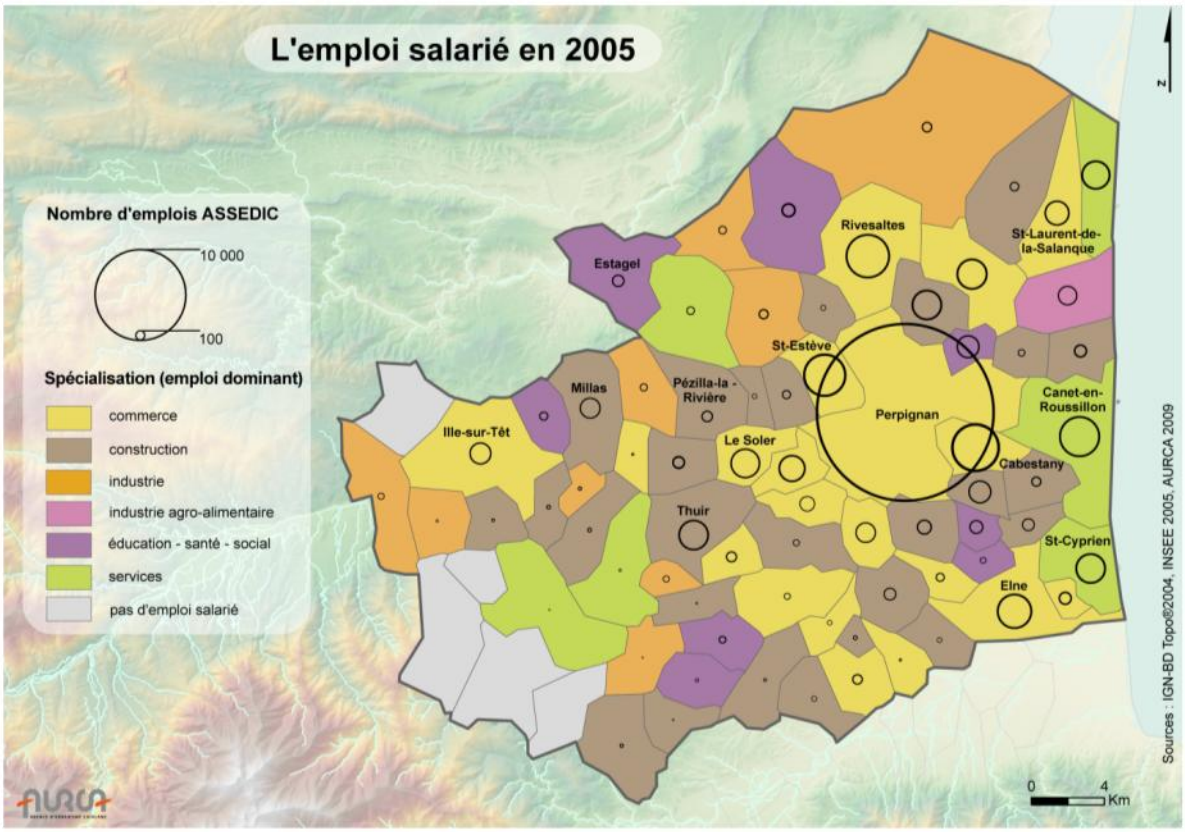



**Figure 65 : L'emploi salarié sur le territoire du SCOT**

# 4. L'ÉCONOMIE RÉSIDENTIELLE

Pour l'INSEE, l'emploi peut-être divisé en plusieurs sphères :

- **La sphère « productive »** composée de l'industrie, des services aux entreprises, de la logistique et plus généralement des établissements dont l'activité économique est orientée vers les marchés extérieurs au territoire local ;
- **La sphère « résidentielle »** correspond aux services à la population présente sur le territoire dès lors qu'ils ne sont pas rendus par des établissements de la sphère « publique ». Elle inclut également le secteur de la construction et les entreprises publiques constituées en établissements publics à caractère industriel et commercial comme la SNCF;
- **La sphère « publique »** comprend les administrations et collectivités publiques.

Selon l'INSEE 46,5 % des salariés de la région Languedoc-Roussillon exercent leur activité dans la sphère résidentielle de l'économie, contre 40,5 % en moyenne nationale. Cette proportion situe **le Languedoc-Roussillon au deuxième rang des 22 régions** françaises derrière la Corse, alors qu'elle est plus accentuée encore dans le département des Pyrénées-Orientales avec plus de 48 %.

La région et le département sont donc caractérisés par une forme d'économie spécifique liée à **l'attractivité résidentielle du Languedoc-Roussillon** qui entraîne dans son sillage un développement significatif des emplois liés à la santé, aux loisirs, au bâtiment et travaux publics, aux services et commerces.

Ce moteur résidentiel serait en grande partie responsable selon l'INSEE d'une croissance très nette du revenu disponible de l'ordre de 50 % en 10 ans (contre 30 % au niveau national) mais également d'une diminution remarquable du taux de chômage. ⓘ *(cf annexe)*

Sur le territoire du SCOT, **la sphère résidentielle domine largement** les autres sphères d'emploi, s'imposant avec plus de 50 % des effectifs salariés sur les communes littorales (à l'exception de

Torreilles), ainsi que sur la quasi-totalité des communes rétro-littorales ou en première couronne sud de Perpignan. La sphère résidentielle culmine sur la commune de Claira, particulièrement spécialisée dans le domaine commercial avec plus de 75 % des effectifs salariés.

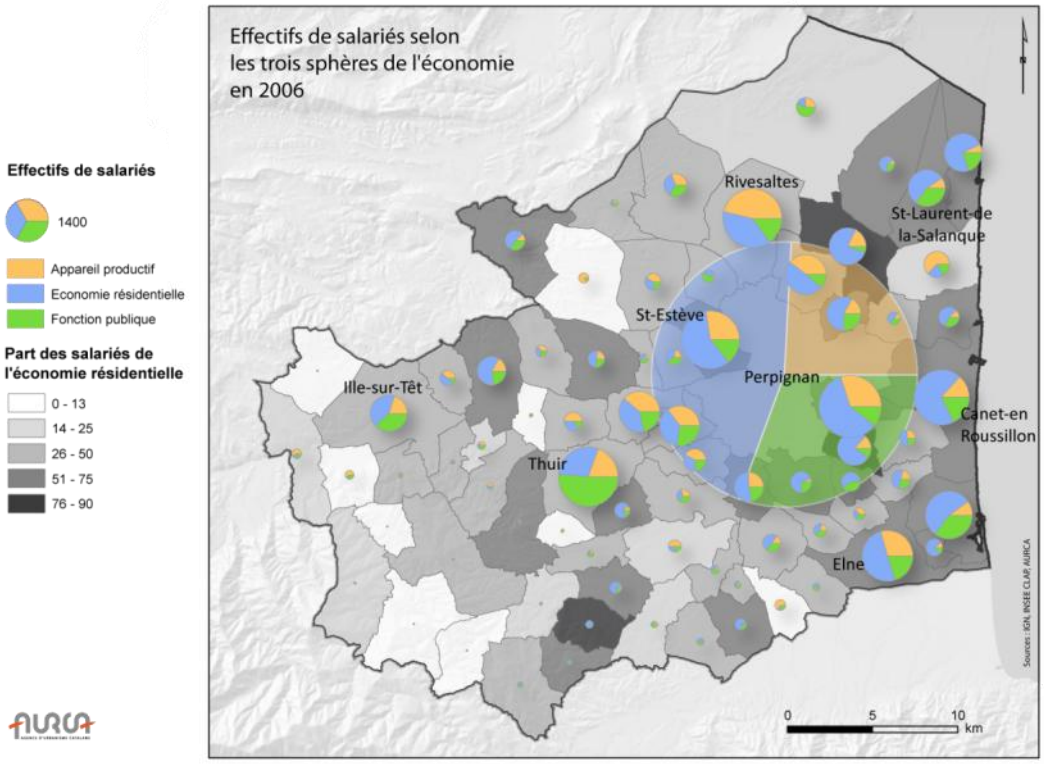



**Figure 66 : Effectifs des salariés selon les trois sphères de l'économie en 2006**

L'économie résidentielle appréciée dans son ensemble est donc un réel moteur pour l'économie régionale et locale néanmoins **des incertitudes pèsent sur sa pérennité**, le modèle résidentiel est en effet alimenté par des flux démographiques qui peuvent être perturbés par nombre de facteurs, d'autre part **ce modèle est il soutenable dans ses formes actuelles ?**

La région dans son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) identifie un modèle qui fonctionne « *selon une* ***logique exacerbée : pour créer des activités, il faut un apport permanent d'actifs et de revenus exogènes*** ». Il s'agit d'autre part d'un modèle souvent consommateur d'espace impactant pour l'environnement, la qualité de cet environnement étant elle-même un facteur de l'attractivité résidentielle.

Par ailleurs, comme tout autre secteur, l'économie résidentielle n'est pas à l'abri des perturbations financières et économiques nationales et internationales qui peuvent interférer sur son développement (ralentissement de la construction neuve, gel des investissements des collectivités, tarissement des flux migratoires). L'économie résidentielle est par ailleurs, très dépendante des revenus, or ces revenus sont d'une part plus bas que la moyenne et ils résultent en grande partie de flux exogènes. Le département et le territoire du schéma ont en effet en commun, une forte proportion de revenus issus du produit des retraites et pensions (respectivement 40 % et 37 %) et donc une faiblesse relative du produit des traitements et salaires. Les revenus sont donc fortement dépendants de la solidarité nationale et s'établissent à 10 points au-dessus de la moyenne nationale (27 %).

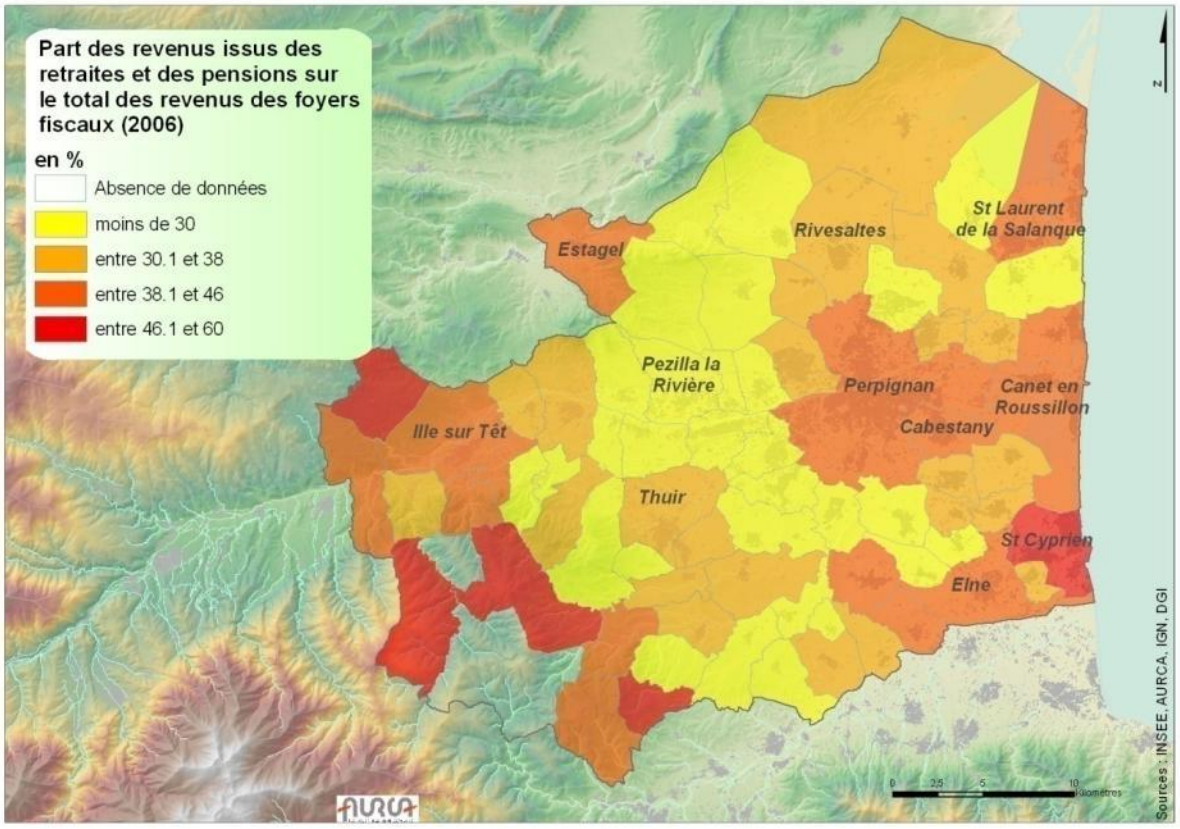



**Figure 67 : Part des revenus issus des retraites et des pensions sur le total des revenus des foyers fiscaux**

La part des revenus issus du produit des retraites et pensions, dessine nettement la géographie des territoires accueillant des actifs ayant un emploi. Alors qu'un croissant sud-ouest dispose d'un taux élevé de revenus issus du produit des salaires et traitements, les secteurs littoral et rétro-littoral comme le massif des Aspres s'opposent avec des revenus fortement impactés par l'apport des pensions et retraites.

# 5. LE CHOMAGE

Le taux de chômage connaît une baisse spectaculaire depuis 1999, au dernier recensement de 1999 celui-ci atteignait en effet **19,8 %** de la population active sur le territoire du SCOT.

**Au niveau départemental alors que le taux de chômage atteignait 18,9 % en 1999, celui-ci s'établit désormais à 10,1 % au second trimestre 2008** selon l'INSEE.
Avec un taux régional de 11,1 % le Languedoc-Roussillon se positionne en avant dernière position des régions métropolitaines (devant le Nord-Pas-de-Calais) à trois point au-dessus de la moyenne nationale qui s'établit à 8 %, toutefois cet écart se réduit grâce à **une décroissance plus rapide**. Néanmoins, les effets de la crise se manifestent par une légère hausse amorcée fin 2008 pour atteindre un taux de chômage de 10,4 %.

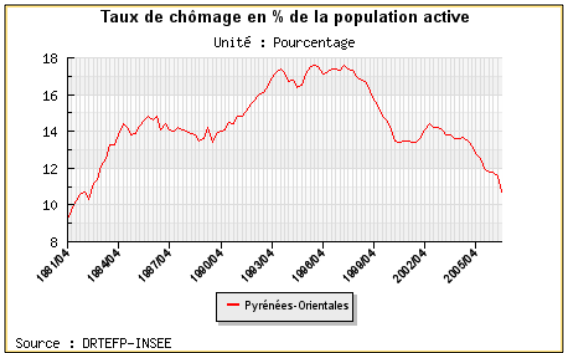



**Figure 68: Taux de chômage en % de la population active**

Cette forte réduction de l'emploi ne doit pas masquer une certaine **précarité de l'emploi**, notamment dans les secteurs du tourisme et de l'agriculture mobilisateurs d'une main d'œuvre saisonnière. **L'économie résidentielle alimente également un marché de l'emploi dynamique mais relativement précaire avec des emplois souvent peu qualifiés**. Cette précarité peut-être illustrée de différentes manières, par exemple la part des offres durables (plus de six mois) bien que croissante ne représente que 38 % des offres d'emplois totales. ⓘ *(cf annexe)*

# 6. L'ÉCONOMIE SOUTERRAINE, UN PHÉNOMÈNE LOIN DE L'ANECDOTE

Le diagnostic élaboré par les services de l'Etat dans le cadre du PASED (Plan d'Action Stratégique de l'Etat dans le Département) évalue à 20 % le volume de la richesse créée en dehors des circuits officiels de production (selon l'INSEE). Ce document annonce par ailleurs, que les Pyrénées-Orientales « *participent à ce phénomène de manière significative en raison de la typologie de son système productif. En effet, les caractéristiques de l'économie départementale sont les ingrédients qui, conjugués, favorisent le développement de comportements illégaux sous des formes diverses : dissimulation d'activités, dissimulation de salariés, dissimulation partielle d'heures travaillées, recours illégal à des prestations effectuées par des étrangers* ».

Ces facteurs sont les suivants :

- « La **faiblesse du tissu industriel** ». Un secteur industriel fort laisse en effet peu de place à des modes déviants de production.
- Le poids des activités relevant de **petites entreprises** voire de micro entreprises notamment dans les secteurs de l'agriculture et de la restauration.
- **La saisonnalité** très marquée des activités dans l'agriculture (vendanges) et le tourisme génératrice de précarité pour les salariés.
- **Le fort développement de la construction de pavillons individuels**. Cette activité est de loin celle qui pourvoit le plus à la création de situations illégales car, contrairement aux chantiers de grande envergure, elle ne nécessite pas une organisation industrielle de la prestation.
- **Le caractère frontalier** du département qui facilite l'apport d'une main d'œuvre étrangère non ressortissante de l'Union Européenne.
- **La structure de la population** (grand nombre de personnes âgées auprès desquelles il n'est pas rare d'observer la présence de tiers assurant un service dans un cadre illégal)
- Ainsi que le **fort taux de chômage** sont également des facteurs qui concourent à favoriser le travail clandestin.

# 7. LES REVENUS ET LE NIVEAU DE VIE DES MÉNAGES

**Le revenu salarial** annuel moyen (nets de prélèvements) s'établit dans le département à 13 155 Euros alors qu'il atteint 14 208 Euros en région et 16 552 Euros pour la France entière (INSEE Mai 2006). **L'ensemble des catégories socioprofessionnelles sont concernées par ce décalage**.

Un autre indicateur délivré par l'INSEE concernant **le niveau de vie des ménages** confirme la situation alarmante du département. Ce chiffre qui correspond au revenu disponible par ménage s'établit à 14 112 Euros pour les Pyrénées-Orientales. Par ailleurs, 46 % des foyers fiscaux sont imposés sur le SCOT et le département alors que cette proportion s'établit à 54 % en France métropolitaine.

La faiblesse des revenus peut-être également appréciée au regard d'un autre indicateur qui se révèle lui aussi défavorable pour le territoire à savoir : la faible représentation des **fonctions métropolitaines supérieures** regroupant des emplois de haut niveau « *qui, par leur fort contenu intellectuel ou technique, ou leur pouvoir décisionnel, concourent au développement économique de l'ensemble de la ville* » (selon l'INSEE).

Comparativement aux villes de taille identique, Perpignan, bien qu'étant dynamique sur le plan de l'emploi, ne parvient pas à créer suffisamment d'emplois métropolitains supérieurs, susceptibles de créer des richesses et de muscler le système productif local contrairement aux grandes villes de l'ouest particulièrement performantes dans ce domaine.

Au niveau régional, l'indicateur du **produit intérieur brut** (PIB) par habitant qui donne une valeur indicative du pouvoir d'achat reste également faible, positionnant le Languedoc-Roussillon à la 155° place des régions européennes et à la dernière place des régions métropolitaines françaises. La Catalogne (espagnole) se positionne en 64° place et Midi-Pyrénées en 110° place européenne.

**Ce qu'il faut retenir…**

**La faiblesse des revenus constitue donc un enjeu de premier ordre pour le territoire : elle interagit sur le développement économique avec le revenu disponible mais contribue aussi à exacerber certaines tendances, avec par exemple un blocage des parcours résidentiels d'une partie des ménages actifs ou un report « subi » vers la seconde couronne et parfois au-delà pour l'accession à la propriété. Ces constats mettent en évidence le besoin de muscler le système économique local encore extrêmement dépendant d'un moteur résidentiel souvent peu créateur de valeur ajoutée.**

# C. LES PRINCIPALES FILIÈRES DE L'ÉCONOMIE DÉPARTEMENTALE

## 1. L'AGRICULTURE

L'agriculture du département des Pyrénées-Orientales occupait en 2005 l'équivalent de 9 900 emplois à temps plein dont 2 600 salariés occasionnels (RGA - enquête structure 2005) répartis sur 5 600 exploitations. **La filière agricole départementale est marquée par une très grande diversité liée à l'hétérogénéité des terroirs et du climat**, elle est également fortement dépendante de la concurrence internationale.

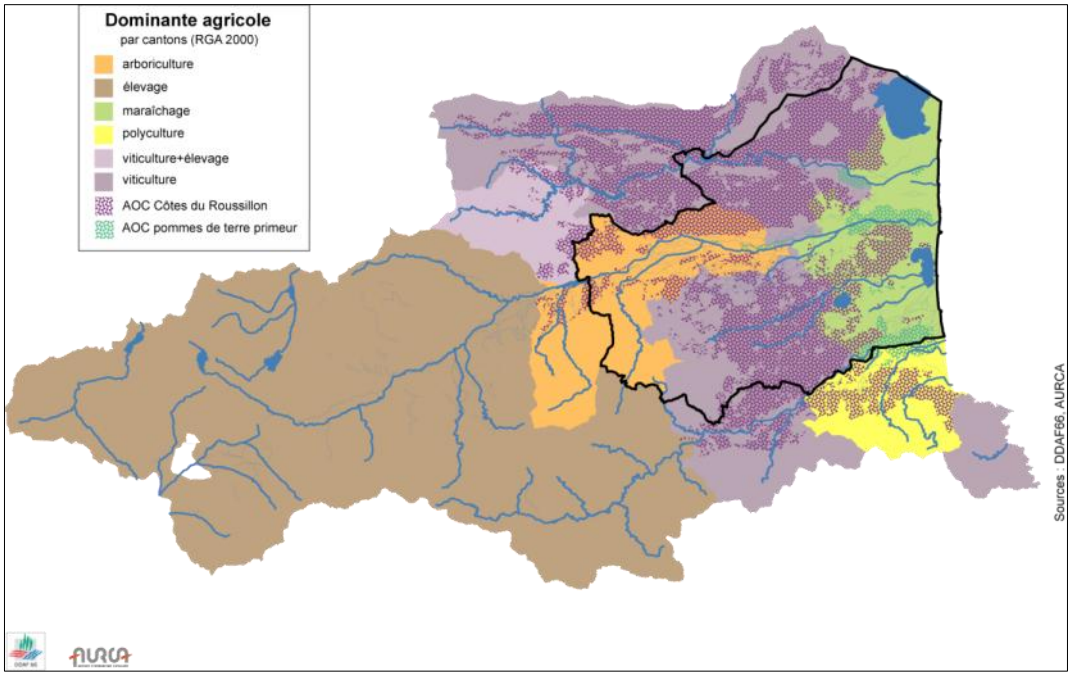



**Figure 69 : L'activité agricole dominante et les principales zones AOC**

Ainsi, en quelques décennies les mutations de la filière sur le territoire du SCOT ont été très importantes, entraînant d'une part une **réduction drastique du nombre d'exploitations** (au nombre de 7 087 exploitations en 1988, dont 4 053 exploitations professionnelles, contre 3 888 en 2000, dont 2 278 exploitations professionnelles) ainsi qu'une **forte diminution de l'emploi agricole**. D'autre part, les filières se sont professionnalisées tandis qu'elles augmentaient généralement leur Surface Agricole Exploitée (en moyenne la SAU des exploitations est ainsi passée de 7,1 ha en 1988 à 11,1 ha en 2000).

Les filières agricoles restent globalement fragilisées par les crises conjoncturelles et structurelles (notamment pour la viticulture et plus particulièrement les Vins Doux Naturels), la concurrence des autres pays producteurs (péninsule ibérique, Maghreb…) mais également la récurrence des calamités agricoles (par exemple la mise à terre de 80 % du parc des serres lors de l'évènement pluvio-neigeux de 1992). Ces difficultés se traduisent entre autres par une perte globale de la Surface Agricole Utilisée, particulièrement perceptible puisque entraînant une modification rapide des paysages.

ⓘ *(cf annexe)*

### a. La viticulture

Elle se répartit sur la quasi totalité de la plaine, jusqu'aux contreforts des Aspres et du Fenouillèdes. Elle règne largement sur les terrasses caillouteuses et les premiers coteaux qui sont généralement des terroirs secs. La diversité des terrains et des cépages est à l'origine de

productions différentes, dont plus de la moitié sont revendiquées en AOC.

La viticulture est le plus gros employeur de main d'œuvre agricole avec 35 % des salariés permanents et 73 % des saisonniers (source : CCI). Les surfaces occupées par la vigne dominent largement les autres cultures avec 25 128 hectares occupés dans la plaine du Roussillon, soit 67 % des surfaces départementales.

Au niveau de la production les volumes produits sont passés de 1 758 000 hectolitres en 1988 à 1 250 000 hectolitres en 2005 tandis que le nombre d'exploitation déclinait de 8 500 à 3 400 unités.

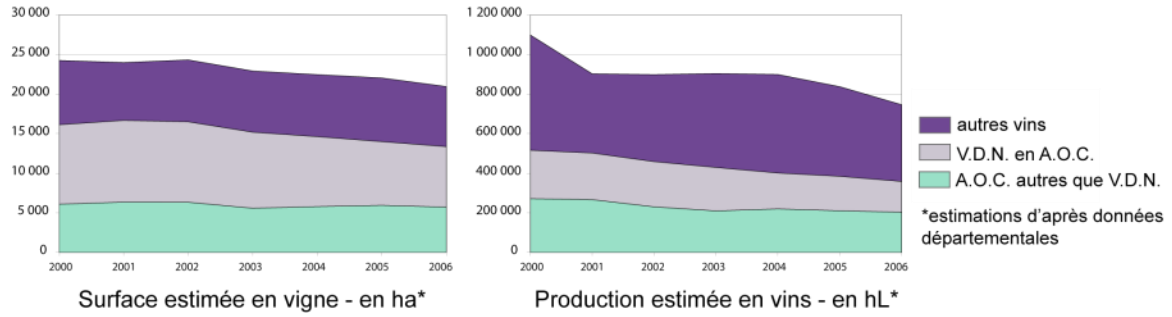



**Figure 70 : Surfaces en vigne et productions en vin estimées entre 2000 et 2006**

Sur le plan économique, la filière est marquée par une crise liée à une surproduction mondiale, qui pousse la Commission Européenne à favoriser l'arrachage définitif de la vigne, avec abandon des droits de production. Si ce système peut convenir aux agriculteurs partant à la retraite sans repreneur de leur exploitation, d'autres préfèrent un arrachage provisoire, en conservant leurs droits à produire pendant quelques années. Ce système de Reconversion Qualitative Différée explique que plusieurs centaines d'hectares soient replantés chaque année.

Toutefois, le bilan, globalement négatif sur le territoire du SCOT, entraîne le développement des friches agricoles. Une réflexion pilote est donc menée avec les organisations professionnelles (Chambre, SAFER) et les collectivités concernées sur le Rivesaltais, la vallée de l'Agly et le Fenouillèdes pour inciter les agriculteurs à céder ou louer leur foncier à un éventuel repreneur plutôt que de le retenir. **La définition de zones agricoles pérennes permettra de concentrer les efforts pour l'entretien et la reconversion des friches.**

Autre piste de développement de la filière, la recherche constante d'une plus grande qualité des produits devrait se concrétiser sur les coteaux de Baixas, Pézilla-la-Rivière, Saint-Estève… par la reconnaissance d'une **AOC « Côtes du Roussillon villages »**, signe d'une plus grande personnalisation des produits et du dynamisme des producteurs locaux. Par ailleurs, de vins destinés aux segments d'entrée de gamme il y a une vingtaine d'années, on s'oriente vers une production plus centrée vers les nouveaux goûts des consommateurs, notamment avec les vins de cépage.

Les surfaces vouées aux vins doux naturels ont régressé de plus de moitié en surface et en volume en moins de 20 ans. En août 2008, a été mise en place la nouvelle Organisation Commune de Marché (OCM) adoptée par l'Union Européenne en décembre 2007. Les règles de gestion du marché sont modifiées, dans le sens de la libéralisation. Mais celle-ci n'interviendra qu'après une période transitoire durant laquelle des mesures d'assainissement seront mises en œuvre, par exemple en poursuivant la politique d'arrachage. Ce sont 175 000 hectares supplémentaires qui doivent être arrachés dans l'Union Européenne d'ici 2011.

Cette baisse du potentiel de production devrait avoir un impact sur les marchés, mais **l'arrachage aura également des conséquences sur l'économie régionale** et l'équilibre des territoires fortement marqués par l'histoire viticole régionale. D'autres modifications doivent intervenir : libéralisation à terme des droits de plantation, réforme des indications géographiques, de l'étiquetage en autorisant la mention du cépage sur les vins de table, modification du régime des distillations de crise, rôle accru des interprofessions…

## b. L'arboriculture

Les vergers se concentrent sur la première terrasse au sud de la Têt, dans des parcelles irriguées à partir de nombreux canaux. Ils occupaient 5 748 hectares sur le territoire du SCOT en 2000 soit les ¾ des surfaces départementales, l'irrigation est comme pour le maraîchage souvent fondamentale pour ces productions. Le département se positionne ainsi au premier rang national pour **la pêche** et au 5° rang pour **l'abricot**.

Les pêches, nectarines et abricots produits sont collectés par des organisations de producteurs, chargés de les commercialiser. La concurrence avec la vallée du Rhône (Drôme, Vaucluse) et l'étranger (Espagne) aboutit parfois à des crises de surproduction, d'où la réorientation d'une partie de la production locale vers les marchés de proximité.

Le terroir des vergers est relativement bien protégé de l'urbanisation par des limites fortes (voie ferrée Perpignan Prades, contournement nord de Thuir…). Mais la vocation de ces terrains mérite toutefois d'être affirmée. Une démarche AOC pour l'**Abricot rouge du Roussillon** a été lancée mais rencontre quelques obstacles en raison de la dénomination retenue.

Le mouvement de concentration des exploitations a été très fort sur cette filière avec globalement une augmentation de la production et une baisse significative des surfaces utilisées, signe de la professionnalisation de la filière et de l'augmentation des rendements. La présence de coopératives fruitières permet de structurer la filière.

Ces organisations de producteurs pourront utilement être associées aux réflexions sur la vocation à long terme des terres.

## c. Le maraîchage

Le territoire du SCOT rassemblait 94 % des surfaces vouées au maraîchage dans le département soit 3 323 hectares (RGA 2000).

Les cultures légumières regroupent des cultures en plein champ (salades, artichauts, pommes de terre…) ou sous serres (tomates). L'essentiel de la production est localisé sur les terrains alluvionnaires de Salanque et du lit majeur de la Têt, souvent inondables, à l'image des terrains récemment repérés par l'AOC **« Pomme de terre primeur du Roussillon ».** Ces espaces sont soumis à des pressions foncières variables selon leur proximité des zones urbaines. Toutefois certains sont emblématiques et méritent une attention particulière, tels que les **Jardins Saint-Jacques ou le bocage maraîcher de la rive nord du Tech** (Elne - Saint-Cyprien).

La production est destinée à l'expédition, notamment via la plate-forme de Saint-Charles, mais une part est commercialisée en circuits courts, dans les magasins du département. Le climat local permet plusieurs rotations dans l'année. En été, la concurrence d'autres départements, notamment sur la façade atlantique, entraîne des crises de surproduction régulières. Mais en hiver, les Pyrénées-Orientales sont un des rares départements où la production en plein champ, sous simples tunnels, est possible. Là encore, la filière est pilotée par des organisations de producteurs, qui aident à la commercialisation des produits en régulant l'offre et en aidant aux investissements dans les exploitations.

Le département occupe une place de leader national pour la salade d'hiver, en 1e position, et pour l'artichaut et la tomate, en 2e position (selon le Conseil Général). Les plantations de salade ont toutefois largement régressé au fil du temps. De 185 millions de pieds de salades plantés en 1990, dont 5 millions transformés, seulement 85 millions de pieds ont été plantés en 2008, mais 40 millions ont été transformés. La filière maraîchère s'oriente vers une technicité poussée, un développement des démarches qualité, une plus-value grâce à la transformation sur place et **une complémentarité avec le secteur agro-alimentaire.**

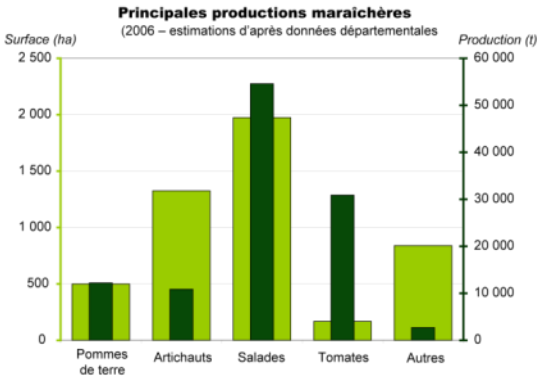



**Figure 71 : Principales productions maraîchères et surfaces occupées sur le territoire du SCOT**



**Figure 72 : Plateau viticole du Crest (Espira-de-l'Agly)**



**Figure 73 : Vergers de pêchers irrigués au goutte-à-goutte à Villemolaque**



**Figure 74 : Récolte des salades ( Théza)**

## d. L'élevage

L'élevage concerne surtout les hauts cantons mais il est prépondérant sur une partie du SCOT dans les Aspres. La filière élevage a un rôle économique via la fourniture de l'abattoir de Perpignan et de nombreux ateliers de transformation locaux. Traditionnellement l'élevage était axé sur l'élevage bovin allaitant extensif, sans production fourragère et transhumant. Aujourd'hui, l'activité s'est redéployée et diversifiée avec l'arrivée de néo-ruraux et le développement des filières équines, caprines, apicoles, de volailles ou encore de lamas, basées sur des pratiques extensives, des circuits courts, des pratiques fermières ou agritouristiques. Outre son rôle économique, l'élevage est un acteur fondamental de l'aménagement du territoire, en maintenant ouverts les espaces et en débroussaillant à faible coût les zones à risque.

Au-delà du poids du pastoralisme sur les secteurs d'altitude, c'est la répartition des zones déclarées comme exploitées qui est intéressante. Sur les Aspres, cette répartition couvre l'ensemble du territoire, avec une continuité des zones exploitées et des créations récentes et installations en cours de nouvelles coupures venant la renforcer.

Aujourd'hui, l'élevage de ces zones se confronte à des difficultés techniques mais aussi à des difficultés d'organisation. Techniquement, le territoire accuse un manque de fourrage et des complémentarités entre les différents étages du département doivent être recherchées. Le développement des friches en plaine que certaines collectivités aimeraient entretenir grâce au pâturage pourrait se traduire par une augmentation de la production fourragère. Néanmoins, le parcellaire concerné est souvent de trop petite surface pour amortir le déplacement des troupeaux. Sur le plan de l'organisation, les difficultés résident sur le maintien des associations foncières pastorales. Ces associations regroupent des propriétaires de terrains à destination agricole ou pastorale ainsi que des terrains boisés ou à boiser concourant à l'économie agricole, pastorale et forestière dans leur périmètre. Elles aménagent et louent les terrains à des éleveurs ou des groupements pastoraux qui les entretiennent.

## e. L'agriculture biologique

L'agriculture biologique occupe une place croissante au sein de la filière agricole. D'après l'agence Bio, les surfaces cultivées en biologique sur le département atteignent 7,4 % de la SAU en 2007, soit 6 200 ha (dont 1 658 ha en conversion à cette date), ce qui lui confère la 4e position sur le classement national.

Concernant la répartition des surfaces (déclarations de 2005), ce sont essentiellement des surfaces toujours en herbe (70 % du total) mais également 817 ha de vignes, 330 ha de fruitiers et une centaine d'hectares de maraîchage qui étaient concernées. En 2007, les surfaces consacrées à l'agriculture biologique atteignaient en France, 2 % de la SAU, positionnant le pays à la 18e place de l'union européenne dans un classement dominé par l'Autriche (13,5 %). La production départementale est appuyée par le développement des surfaces commerciales dédiées à l'alimentation biologique, ces dernières ont doublé leurs surfaces entre 2008 et 2009. Le Grenelle de l'Environnement fixe comme objectif de tripler les surfaces actuelles cultivées en "bio" et de les porter à 6 % de la surface agricole française d'ici 2012.

L'agriculture roussillonnaise est favorisée par de nombreux atouts : des sols fertiles, des réserves en eau, un maillage important de canaux d'irrigation, un climat avantageux, mais aussi une plate-forme de distribution des produits agricoles vers l'ensemble de l'Europe, des axes de communication modernes, variés et performants. Grâce à sa situation méridionale, elle a pu et su se positionner dans la production primeur. Mais l'entrée de l'Espagne dans le marché commun l'a détrôné sur ce terrain, avec une adaptation certainement insuffisante, que ce soit au niveau des structures d'exploitations, économiques ou de marché.

## Ce qu'il faut retenir...

**La filière agricole est donc profondément affectée par les mutations structurelles et les crises conjoncturelles. La viticulture locale traverse une crise conjoncturelle liée à un contexte de surproduction mondiale, à une concurrence agressive des pays émergents, à une baisse de la consommation locale et une image encore insuffisamment noble des vins du sud.**

**Ces mutations subies également par les filières maraîchères et arboricoles très exposées à la mondialisation, contribuent globalement au déclin de l'activité agricole avec des conséquences importantes pour les hommes, le territoire et l'identité. D'autre part, le foncier quelque soit sa valeur agronomique est fortement convoité par le développement urbain (zones d'activités, nouveaux quartiers, champs photovoltaïques, équipements divers…) et toujours plus fragmenté par les infrastructures ce qui se traduit également par un net recul des espaces cultivés.**

**Pourtant, l'agriculture, bien qu'en crise, contribue à l'économie du territoire du SCOT, ne serait-ce que par l'emploi qu'elle génère et l'image du territoire qu'elle véhicule. De plus, elle a façonné le territoire et a investi dans le matériel végétal, les équipements, les organisations de producteurs, le savoir-faire, et dispose d'un capital et d'un potentiel important à ce jour. Dans ce contexte globalement défavorable, certaines filières telles que l'agriculture biologique mais aussi certaines appellations viticoles parviennent toutefois à se maintenir et à se développer, notamment lorsqu'elles misent sur la qualité et la proximité. Sans préjuger de l'avenir, la perte irréversible de ce capital milite pour une meilleure considération de ces espaces au regard de leur potentiel de développement ultérieur. Dès lors, ces constats appellent à organiser la cohabitation des différentes utilisations de l'espace et notamment l'agriculture et l'urbanisation.**



**Figure 75 : Ensemble de serres (Théza)**



**Figure 76 : Artichauts en plein champ (Claira)**



**Figure 77 : Salade en plein champ en concurrence avec l'habitat diffus**

# 2. LE TOURISME

Les Pyrénées-Orientales se positionnent au second rang régional en terme de fréquentation touristique (après l'Hérault), tandis que la région Languedoc-Roussillon se situe au 4° rang national. ⓘ *(cf annexe)*

## a. Capacités d'hébergement

Au niveau départemental, l'estimation de la capacité d'accueil est établie à 600 000 lits touristiques qui se répartissent notamment entre 959 meublés, 630 gîtes ruraux, 224 hôtels classés et 195 campings.

Sur le territoire du SCOT, la capacité d'hébergement touristique marchand est estimée à 71 500 lits dont 59 000 lits sur les cinq stations balnéaires du territoire. Cette capacité est donc concentrée avec 82 % de l'hébergement marchand sur le littoral. La typologie de l'hébergement est dominée par les campings qui rassemblent 45 575 lits, soit 64 % de l'offre totale. 90 % de la capacité d'accueil des campings se concentre sur 38 établissements répartis sur les cinq communes littorales. La capacité d'accueil dans l'hôtellerie est estimée à 6 500 lits.

Les résidences secondaires sont également très nombreuses, 84 000 logements recensés en 1999 soit 30 % du parc de logement départemental, le territoire du SCOT polarise 46 % du total départemental des résidences secondaires (39 000 logements équivalents à 22 % du parc de logements du SCOT).

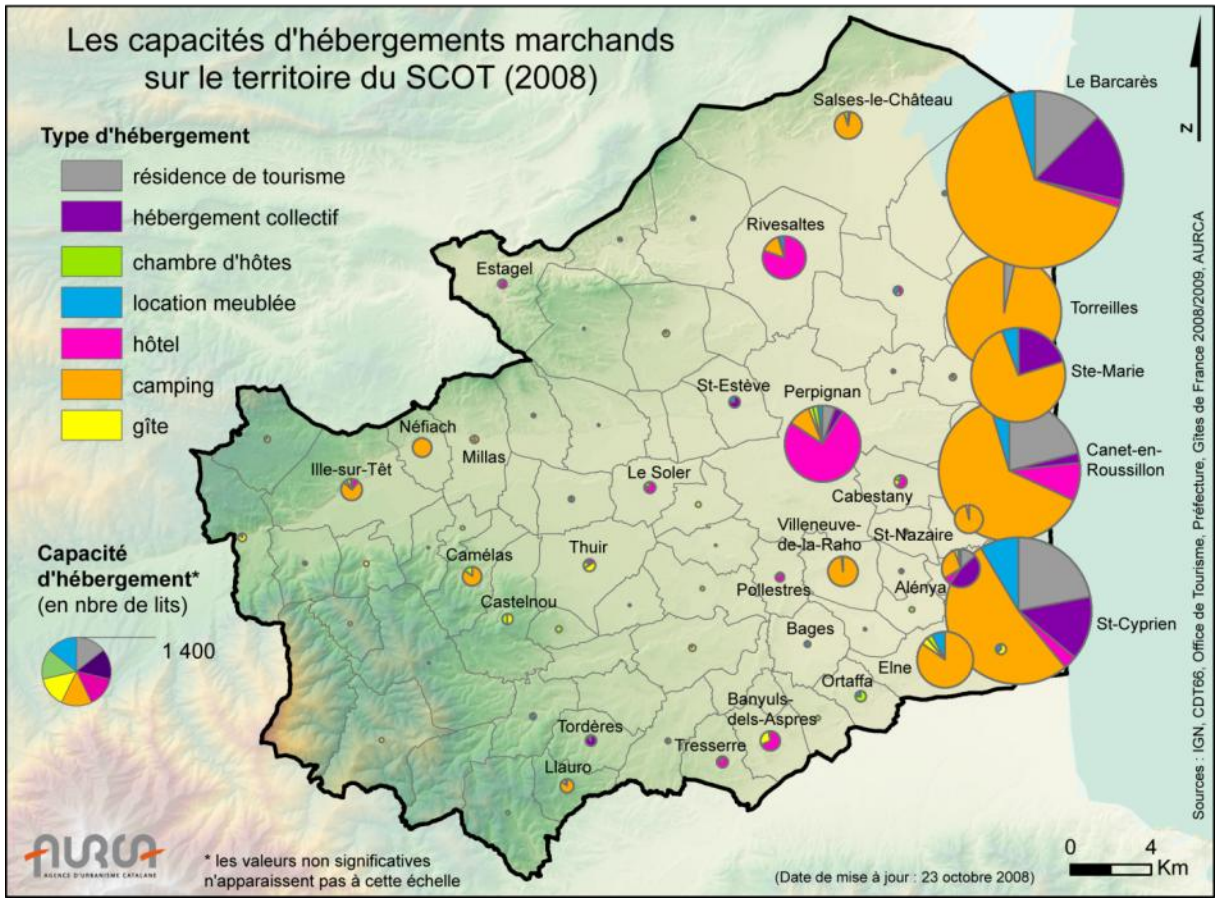



**Figure 78 : Les capacités d'accueil des hébergements touristiques marchands**

## b. Fréquentation

En 2006, **4 Millions de touristes** ont fréquenté le département ce qui représente un total de 33,5 Millions de nuitées. L'activité touristique est globalement en progression, néanmoins l'évolution est moins soutenue et connaît des périodes de repli (2003, 2004). Il s'agit d'un **tourisme de masse**, souvent de faible standing avec un **afflux estival marqué** (août en particulier). Selon le Plan d'Action Stratégique de l'Etat dans le Département, durant la saison estivale les nuitées se répartissent pour 71 % sur **le littoral**, 11 % dans les vallées, 10,5 % en montagne et 7,5 % sur Perpignan et la plaine. Pendant la période estivale la population départementale est multipliée par deux.

## c. Emploi

Le tourisme génère selon l'INSEE **10 500 emplois au niveau départemental**, il s'agit d'une moyenne puisque durant la haute saison ce nombre atteindrait 17 500 emplois alors que l'estimation en équivalent temps plein (ETP) est de l'ordre de 8 000 emplois (INSEE/DADS 2003). 60 % de ces effectifs seraient localisés sur le territoire du SCOT. Cet emploi est marqué par une **très forte saisonnalité**.

**La dépense touristique par jour et par personne est globalement faible**, de l'ordre de 44,6 Euros (37,10 Euros pour les touristes français et 64,10 Euros pour les touristes étrangers).

Le territoire du SCOT possède d'importants pôles touristiques, notamment cinq stations balnéaires du littoral sableux, un patrimoine historique important (Palais des Rois de Majorque, forteresse de Salses-le-Château, cloître d'Elne, village de Castelnou, prieuré de Serrabone…), des musées (Perpignan, Saint-Cyprien…) ainsi que quelques sites naturels d'intérêt (orgues d'Ille-sur-Têt, étangs de Canet ou de Salses…).

### Ce qu'il faut retenir…

**Les problématiques inhérentes au tourisme sont nombreuses et connues, outre la faiblesse des dépenses touristiques, l'offre départementale est de plus en plus concurrencée par de nouvelles destinations à bas prix et soumise à des comportements de plus en plus versatiles (la météo, le pouvoir d'achat…).**

**D'autre part, la polarisation de l'hébergement touristique sur les communes littorales appelle au rééquilibrage de l'offre en direction de l'arrière pays mais également à la mise en place de politiques complémentaires qui s'appuient sur le potentiel attractif du tourisme vert et de loisirs lié à la qualité des paysages, des sites et du terroir des espaces ruraux.**

**Par ailleurs, la question de la saisonnalité avec un afflux estival générateur de besoins en équipements et infrastructures reste problématique et suscite de nombreuses réflexions pour permettre l'allongement de la saison. Ces phénomènes de saturation peuvent également se traduire par une moindre attractivité du territoire mais également par des investissements coûteux dans un contexte d'incertitudes quant à la disponibilité de la ressource en eau.**



**Figure 79 : Les plages de sable fin et les immeubles du front de mer (Canet-en-Roussillon)**



**Figure 80 : Le port de plaisance de Saint-Cyprien**



**Figure 81 : Zone réservée aux campings au nord de Canet-en-Roussillon**

## 3. LA CONSTRUCTION

Selon l'OREF (Observatoire Régional de l'Emploi et de la Formation) *« l'essor de l'activité de construction en Languedoc-Roussillon est particulièrement remarquable au cours des dernières années tout en étant étroitement lié aux besoins induits par la croissance démographique ainsi qu'à une commande publique soutenue portant sur les travaux publics (infrastructures de transports et réseaux) ».*

La filière BTP est constituée d'un tissu très dense de PME et de TPE bien réparti sur l'ensemble du territoire, il s'agit notamment d'un secteur à forte dimension artisanale qui imprègne de nombreuses communes du SCOT mais également les territoires ruraux. **La filière est donc génératrice d'emplois de proximité.** D'autre part, il s'agit d'un secteur dynamique sur le plan des recrutements offrant *« de réelles opportunités professionnelles aussi bien aux jeunes qu'aux populations les moins qualifiées »* selon l'OREF.

Le secteur de la construction a vu l'emploi salarié s'accroître de 11 % entre 1990 et 2003 en région alors qu'au niveau national celui-ci affichait une baisse de 5 %. Sur le territoire du SCOT, 7 200 emplois salariés sont comptabilisés par l'UNEDIC en 2005 contre 4 900 en 1999, soit une progression de 46 % et une part à l'emploi salarié total de 11,5 %. On peut rajouter à ces chiffres, ceux générés par les secteurs de l'extraction et de la fabrication de matériaux, bien représentés sur le territoire. Ce secteur est comptabilisé dans celui des industries des biens intermédiaires qui représente près de 2 000 emplois sur le territoire du SCOT. ⓘ *(cf annexe)*

**Ce qu'il faut retenir…**

**Néanmoins, la filière du BTP doit connaître un développement significatif des emplois qualifiés ne serait-ce que pour se conformer aux nouvelles règlementations (réglementation thermique) où répondre aux exigences en matière de développement durable dans l'habitat (énergies renouvelables, éco-matériaux…). L'amélioration des qualifications est donc un enjeu majeur pour tendre vers une excellence de la filière.**

## 4. LES INDUSTRIES AGROALIMENTAIRES ET LE POLE DE COMPÉTITIVITÉ QU@LIMED

L'agroalimentaire est le premier secteur exportateur du Languedoc-Roussillon qui contribue à la notoriété régionale mais qui néanmoins souffre d'une absence d'identité globale ce qui a motivé la création du label régional **« Sud de France ».** Cette filière reste néanmoins fortement dépendante de la grande distribution.

Le département est constitué majoritairement de **très petites entreprises** (3 à 9 salariés) qui représentent 74 % des entreprises et 24 % du chiffre d'affaires, à l'inverse les entreprises de plus de 50 salariés ne représentent que 5 % du tissu départemental mais 42 % du chiffre d'affaires. Les entreprises agro-alimentaires (EAA) se répartissent en cinq filières principales, dominées dans le département par la **filière des fruits et légumes**, au niveau régional c'est la filière viticole qui domine l'ensemble tant du point de vue des établissements que du chiffre d'affaires.

En 2005, le territoire du SCOT comptait près de 1900 emplois salariés dans la filière des industries agro alimentaires, un effectif en léger repli depuis 1999 avec une chute de 8 % des effectifs.

Il faut également noter la forte **mutation des industries viticoles**. Le mouvement de regroupement des nombreuses coopératives communales ainsi que la constitution d'un pôle viticole d'importance sur le territoire de Rivesaltes, bénéficiant des installations modernes d'une ancienne cave matérialisent ces évolutions. La création de **Vinipolis**, à partir de la fusion des caves de Rivesaltes et Salses-le-Château porte la

capacité de cette nouvelle unité à environ 100 000 hL. Toutefois, le site est dimensionné pour vinifier 120 000 hL et stocker 250 000 hL, d'où la possibilité pour d'autres coopératives de s'associer avec cette unité et ainsi, de pouvoir mieux peser sur le marché.

Localement les entreprises bénéficient de la complémentarité des filières et notamment de la présence des différentes plateformes logistiques (Saint-Charles et Port-Vendres en particulier), pour certaines, elles sont également liées aux productions agricoles locales (maraîchage, arboriculture, viticulture) mais demeurent relativement peu structurées.

L'importance de la filière mais aussi sa relative fragilité a contribué à la définition d'un pôle de compétitivité dénommé **Qu@limed** (Systèmes agroalimentaires durables et qualité de vie en Méditerranée). Ce pôle de compétitivité tend à promouvoir *un modèle de développement original, durable, respectueux de l'environnement et de la qualité de vie en Méditerranée. Qualité qui se décline depuis les terroirs de production jusqu'à l'assiette du consommateur (source : Agropolis).* Le pôle Qu@limed concerne l'aire urbaine de Perpignan mais également les communes des bassins de Lodève, Montpellier et Nîmes.

**Ce qu'il faut retenir...**

**La filière agroalimentaire est assez dépendante de la grande distribution (qui génère au niveau régional 42 % du CA des EAA ) et de la vive concurrence qui s'exerce dans ce secteur. Ainsi, les logiques internes aux entreprises sont souvent difficiles à anticiper, les déconvenues sur le territoire sont nombreuses (Saint-Mamet, LOR, les Crudettes…) ce qui rend d'autant plus éclatant les exemples de réussite à l'image des investissements réalisés par des entreprises innovantes comme Alocena ou la chocolaterie Cémoi avec une centaine d'emplois créés. Bien que ces entreprises soient souvent liées aux matières premières agricoles locales, leur fonctionnement est pourtant de plus en plus indépendant du terroir et de la proximité du bassin de production.**

ⓘ *(cf annexe)*

## 5. LES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET LE POLE DE COMPÉTITIVITÉ DERBI

Aujourd'hui la filière des énergies renouvelables (EnR) est encore peu représentative dans le panorama économique général, d'après le schéma départemental des ZAE en cours d'élaboration, celle-ci génère tout de même 1 500 emplois (installateurs inclus) répartis dans 110 entreprises.

Néanmoins le potentiel est important, il s'appuie sur une **ressource exceptionnelle** tant du point de vue de l'ensoleillement, du vent, de la présence d'une grande couverture forestière (filière bois énergie) ou d'eaux chaudes souterraines. Ce potentiel s'appuie également sur des **infrastructures pionnières** : la centrale solaire de Thémis à Targasonne, les fours solaires de Mont-Louis et d'Odeillo.

Tandis que la volonté publique et l'augmentation du prix des énergies fossiles contribuent au développement de la filière, localement les résolutions sont fortes pour amplifier ce mouvement et positionner le territoire en chef de file des énergies renouvelables. Cette ambition se manifeste par un certain nombre de réalisations récentes telles que le parc éolien de Rivesaltes mais surtout le développement de nombreux projets comme l'implantation de panneaux solaires sur les bâtiments publics ou privés (les entrepôts du marché international Saint-Charles dotés de 95 000 tuiles solaires devraient produire 9 Mw…) la création de fermes photovoltaïques ou encore l'implantation d'un écoparc devant générer 135 Mw sur une quarantaine d'hectares à l'ouest de l'agglomération.

**Le pôle de compétitivité Derbi** labellisé en 2006 est particulièrement dynamique, il réunit en région Languedoc-Roussillon, les entreprises, laboratoires, universités, centres de formation, fédérations professionnelles, organismes financiers et collectivités territoriales impliqués dans le développement de la filière des énergies renouvelables. *Il a pour mission de développer, au niveau régional, national et international, l'innovation, la recherche, la formation, le transfert de technologie, le développement et la création d'entreprises dans le domaine des énergies renouvelables appliquées au bâtiment et à l'industrie (source : Derbi).*

**Ce qu'il faut retenir…**

**En matière d'énergies renouvelables, la réactivité des acteurs de la filière est grande et se concrétise autour du pôle Derbi : les formations se structurent, la recherche se développe. Il est désormais important que les concepteurs et entrepreneurs puissent implanter leurs unités de production sur le territoire pour que l'ambition partagée se traduise en matière d'emploi. Enfin, la multiplication des projets en particulier ceux qui se révèlent les plus impactants pour le territoire (éolien, centrales photovoltaïques en plein champ), méritent d'être mis en cohérence en s'inscrivant dans des réflexions d'ensemble.**

## 6. LE NAUTISME

Le nautisme est une filière qui connaît une croissance soutenue depuis plusieurs années, sur laquelle le département et particulièrement la communauté d'agglomération et la CCI se sont clairement positionnés. Bien que ne disposant pas d'antériorité sur cette filière, si ce n'est la présence de quelques chantiers navals, le potentiel de développement acquis est particulièrement intéressant grâce à l'action coordonnée des différents acteurs.

La filière s'organise autour du **technopôle « Nautéa »,** avec pour objectif d'assurer le développement de l'activité, avec l'accueil de nouvelles entreprises mais aussi en matière de formation professionnelle à travers l'Institut nautique de Méditerranée (INM), basé à Saint-Cyprien. Le territoire du SCOT regroupe deux principaux sites spécialisés sur les communes de Canet-en-Roussillon et de Saint-Cyprien.

**Le pôle nautique de Canet-en-Roussillon** a été initié par la commune en 1997 et labellisé comme Système de Production Localisée (SPL), par la DIACT en 1999. Le pôle nautique se développe sur 70 hectares ainsi que sur la zone portuaire existante qui accueille un certain nombre d'entreprises dont le constructeur de catamarans CATANA. Parallèlement à l'aménagement de la zone, la construction d'équipements spécifiques est également prévue (aire de carénage…) tandis que le **lycée des métiers de la mer** a ouvert ses portes à la rentrée 2007. Le second site d'importance concerne la zone portuaire de Saint-Cyprien qui accueille plusieurs entreprises spécialisées.

**Ce qu'il faut retenir…**

**La filière nautique bénéficie d'une offre foncière adaptée et d'une montée en puissance des formations qualifiées, les enjeux résident à présent dans la commercialisation et dans une certaine mesure de la disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée en quantité suffisante. La question du logement des salariés à proximité du lieu de travail mérite également d'être posée, sur fond de tensions immobilières exacerbées sur la frange littorale.**

# 7. LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE

Les Pyrénées sont un lieu de passage obligatoire pour les marchandises échangées par voie terrestre entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. L'Espagne se révèle très dynamique dans les échanges internationaux avec une croissance très marquée du trafic de transit l'impliquant avec le reste de l'Europe. L'axe Espagne-Allemagne s'affirme comme étant l'axe majeur de transit sur le territoire français, tandis que les relations entre Espagne et Italie (et au-delà les pays de l'Est) sont également en progression. ⓘ *(cf annexe)*

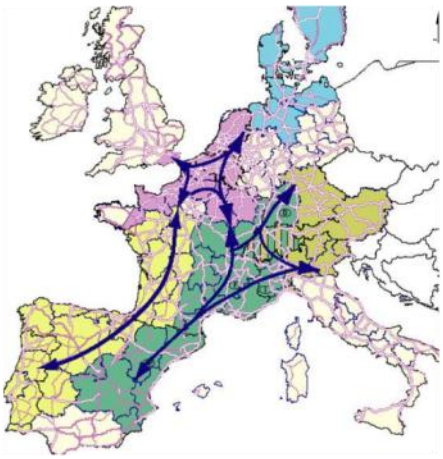


**Figure 82 : Les principaux corridors d'échanges de marchandises en Europe de l'Ouest**
*Source : Samarcande-Cerdà-Pyrene sous MO de la DRE Midi-Pyrénées-2006*

## a. Le transport routier de marchandises (TRM)

Concernant les flux routiers, le passage par le pays Basque (Biriatou) et le pays catalan (Le Perthus) demeurent largement plébiscités avec respectivement 2,8 millions et 3,2 millions de PL enregistrés en 2005 (Source: observatoire franco-espagnol des trafics), soit deux fois plus que les franchissements alpins.

La croissance moyenne du trafic à la barrière du Perthus était de l'ordre de 4,5 % par an pour les PL (et 7 % pour les véhicules légers), toutefois, les chiffres de 2007 et de 2008 confirment une baisse du trafic de – 5 % pour 2008. Ce sont donc environ 9 500 poids lourds (contre seulement 2 000 en 1985) qui franchissent chaque jour le col du Perthus transportant annuellement 45,7 millions de tonnes de marchandises.

**Le trafic de transit** (trafic entre deux pays tiers transitant par la France) **se développe fortement**, il est trois fois plus dynamique que le trafic d'échange au poste frontière du Perthus. Cet essor est notamment le fait de la croissance des échanges avec l'Italie et au-delà les pays de l'Est avec la péninsule ibérique (axe Le Perthus – Vintimille). Néanmoins **les flux d'échanges entre la péninsule ibérique et la France se développent** également, ainsi 4 millions de tonnes de marchandises sont transportées entre la Catalogne du Sud et le Languedoc-Roussillon soit une hausse de 19 % en cinq ans, cette hausse est de 22 % entre le pays basque espagnol et la région Aquitaine.




**Figure 83 : Flux de transit et d'échange de poids lourds aux frontières**

**La route reste majoritairement utilisée pour les échanges entre la France et la péninsule ibérique** (pour environ 83 % des marchandises soit 54,2 Mt), pour les échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'union européenne (environ 122 Mt), la voie maritime demeure privilégiée (pour environ 56 % des marchandises). (*source : observatoire des trafics au travers des Pyrénées – bilan 2004)*

## b. Le mode ferroviaire et le ferroutage

**Le mode ferroviaire reste relativement modeste dans les échanges transpyrénéens**, l'effet du transbordement rendu obligatoire par la différence d'écartement des réseaux espagnols et français étant dissuasif en particulier pour les distances les plus courtes. Les gares d'Hendaye-Irun coté basque et de Port-Bou – Cerbère côté catalan assurent respectivement le transit de 1,8 Mt et de 2,4 Mt (2004).

Enfin le ferroutage (marchandises qui passent la frontière en PL et sont ensuite chargées sur des trains) représente pratiquement 2 millions de tonnes annuels coté catalan et 1,1 Mt coté Basque en 2004. Pour les échanges entre la France et la péninsule ibérique la voie ferroviaire représente près de 2,2 % des volumes et tout autant pour les échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

## c. Les plateformes multimodales fer/route

De par sa situation transfrontalière, le département a vu se développer un certain nombre de plateformes multimodales liées au **phénomène de rupture de charge** qui affectait la quasi totalité des marchandises en transit entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. La différence d'écartement des rails entre les réseaux espagnol et français a nécessité le développement des opérations de transbordement sur le site de la gare de Cerbère tandis que s'installait sur les plateformes du Boulou, de Rivesaltes puis de Saint-Charles des terminaux de réception (rail/route).

L'effacement progressif de la frontière ne s'est pas déroulé sans dommages pour les plateformes départementales, pénalisées en 1992, Saint-Charles et Le Boulou se sont relevées en diversifiant leurs activités, des inquiétudes légitimes se posent aujourd'hui pour la plateforme de Cerbère.

Néanmoins, le territoire renforce sa compétitivité avec le développement et la modernisation des plateformes multimodales Pyrénées-Méditerranée regroupées au sein du **syndicat mixte « MP2 »**. L'enjeu est ici de moderniser les outils à l'image du doublement de capacité du **terminal ferroviaire de Perpignan-Saint-Charles** permettant à court terme de traiter des trains complets, mais également dans l'objectif de mettre en place une synergie d'ensemble et de développer des complémentarités capables de peser face à l'évolution des enjeux européens.

Signe de cet intérêt, l'installation en 2007, sur le site du distriport de Le Boulou du terminal de **l'autoroute ferroviaire** Lorry-Rail vers le Luxembourg (Bettembourg). L'autoroute ferroviaire se traduit par deux trains qui circulent chaque nuit permettant une alternative au tout routier. La montée en puissance de l'outil dépend toutefois de la disponibilité de sillons ferroviaires de qualité et de l'augmentation des capacités ferroviaires sur certains axes (axe mosellan, traversée de Lyon et de Nîmes-Montpellier).

## d. Un mode ferroviaire appelé à se développer

La plaine du Roussillon se situe sur un corridor européen pour le trafic des marchandises, le mode ferroviaire y est appelé à se développer avec la mise aux normes UIC du réseau ibérique et la création de la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier.

Cette normalisation s'inscrit dans une dynamique européenne visant à développer un des principaux couloirs ferroviaires entre la Méditerranée et le nord de l'Europe**.** Cette ambition est appuyée par l'association "FERMED" qui milite pour l'amélioration des infrastructures et des systèmes d'exploitation ferroviaires dans le Grand Axe Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale, l'obtention d'une meilleure connexion ferroviaire des ports et des aéroports avec leurs arrière-pays respectifs et le soutien au développement durable en réduisant la pollution et l'émission des gaz à effet de serre.

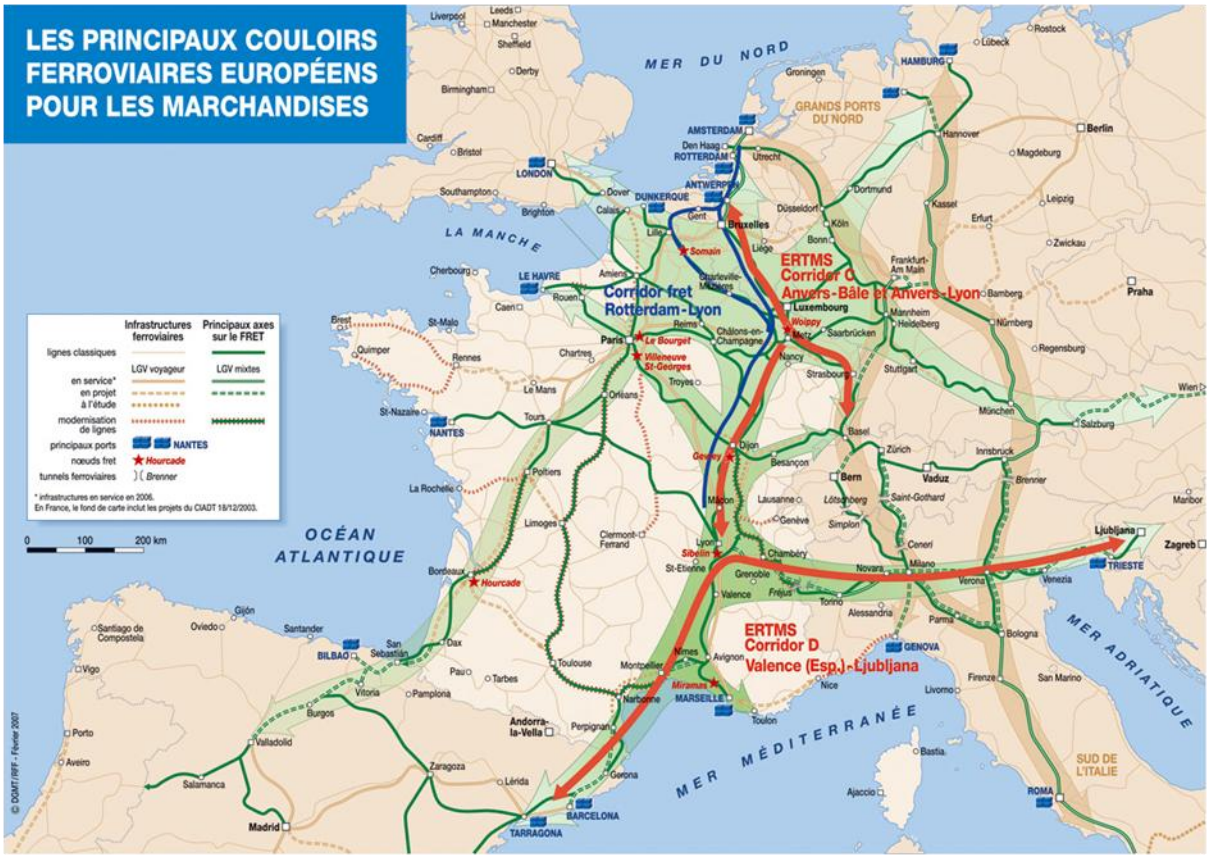



**Figure 84 : Les principaux couloirs ferroviaires européens pour les marchandises**

*Source : DGMT – RFF 2007*

## e. Les autres modes de transport

Outre les plateformes rail et rail-route, le département dispose de deux autres sites multimodaux, l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes et le port de Port-Vendres. Sur l'aéroport l'activité fret reste insignifiante au regard des volumes traités, tandis que sur Port-Vendres, classé en point d'entrée communautaire la croissance du trafic est à nouveau remarquable mais se déploie sur un site globalement très contraint.

Le terminal portuaire de Port-Vendres emploie 250 personnes environ et dispose d'un terminal fruitier rénové avec une capacité opérationnelle doublée en 2006. Avec près de 300 000 tonnes traitées en 2007 la cité portuaire connaît un regain d'intérêt, avec par exemple l'arrivée de 3 nouvelles lignes de porte containers qui matérialisent l'intensification des relations commerciales avec le Maghreb. Ce volume est essentiellement constitué de produits importés (92 %), alors que l'activité bénéficie de la synergie avec la plateforme de Saint-Charles.

Replacé dans un contexte plus général, le trafic portuaire de Port-Vendres s'inscrit dans une complémentarité "forcée" des ports de Sète (3,6 Mt), de Port-la-Nouvelle (2,2 Mt) et de Barcelone (40,2 Mt) pour lesquels la nature et les volumes des trafics sont incomparables.

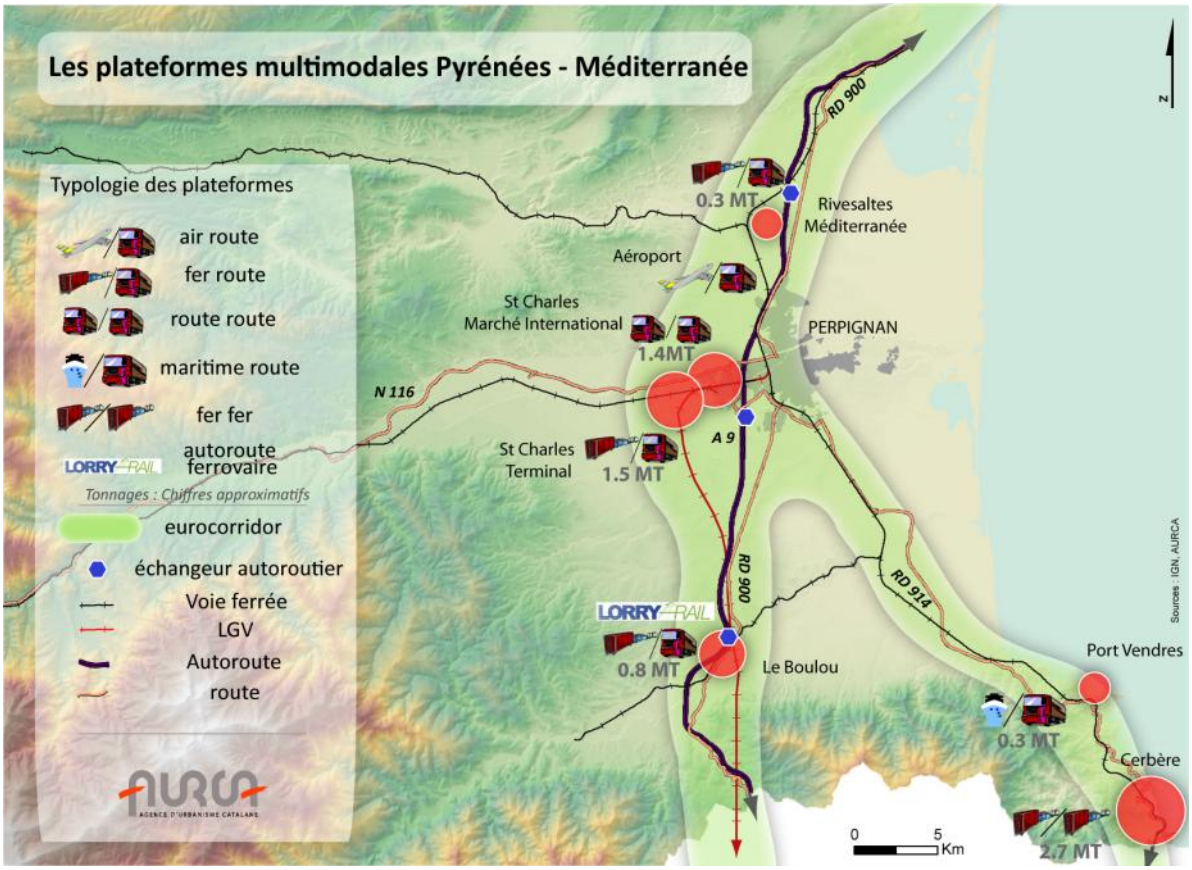



**Figure 85 : Les plateformes multimodales Pyrénées – Méditerranée**

## Ce qu'il faut retenir…

**La plaine du Roussillon est incontestablement impactée par le développement et la croissance économique de l'Europe. Traversée par l'Eurocorridor, elle recueille au premier abord, les externalités négatives de cette croissance par l'augmentation du trafic routier et demain du trafic ferroviaire. En revanche, le développement de la logistique liée à la présence des flux de marchandises constitue très certainement une aubaine pour le développement économique, si tant est que le territoire y soit préparé. Il paraît impératif de permettre à la logistique liée à la rupture de charge frontalière, de muter vers une logistique compétitive et performante, adossée à la métropole barcelonaise et tournée vers la Méditerranée et le Maghreb. Le Grand Saint-Charles, première plateforme européenne d'éclatement de fruits et légumes entraînant dans son sillage le port fruitier de Port-Vendres est certainement le meilleur exemple d'une mutation réussie.**

**Le développement des activités logistiques doit toutefois répondre à l'enjeu environnemental et social, aux exigences de rentabilité qui poussent le secteur à l'innovation sur toute la chaîne logistique, peuvent être associées des exigences de durabilité. Aujourd'hui, le territoire pourrait miser sur une supply-chain verte qui vise à minimiser l'empreinte écologique d'un produit tout au long de son cycle de vie et s'inscrit parfaitement dans les opérations d'extension du chantier combiné de Saint-Charles ou de l'autoroute ferroviaire.**

**En la matière, la compétitivité du territoire ne peut s'envisager que dans le cadre d'une organisation d'ensemble ou chaque plateforme s'inscrit en complémentarité de sa voisine, à l'exemple du GEIE Aquitaine-Euskadi qui fédère les ports de Bordeaux, Bayonne et Bilbao ainsi que les plateformes multimodales transfrontalières. Enfin, le territoire ne peut se contenter d'une logistique passive qui se résumerait à mobiliser de l'espace et peu de main d'œuvre liée à la manutention, cette économie est susceptible de générer un effet d'entraînement sur toutes les activités connexes (services aux entreprises, packaging, industries d'assemblage…) pour créer de la valeur ajoutée.**




**Figure 86 : Saint-Charles, premier centre européen d'éclatement des fruits et légumes : un savoir faire devenu incontournable**




**Figure 87 : La plateforme multimodale de Saint-Charles : vers une supply chain verte ?**



**Figure 88 : Pôle logistique de 50 000 m² évolutif en attente de commercialisation sur le site de l'espace entreprises Méditerranée: une forte anticipation des besoins ?**

# D. LES ESPACES ÉCONOMIQUES DU PÉRIMÈTRE DU SCOT DE LA PLAINE DU ROUSSILLON

## 1. RÉPARTITION PAR TYPE D'OCCUPATION DES SOLS

L'état initial des surfaces occupées par les activités peut-être estimé à 2 000 hectares sur le territoire du SCOT plaine du Roussillon (état des lieux effectué par l'agence d'urbanisme en juin 2008).

Ces surfaces rassemblent l'ensemble des zones économiques qu'elles soient à vocation généralistes, spécialisées ou commerciales. Cet état des lieux répertorie également l'ensemble des zones organisées (parc d'activités, ZAE…) et les principales activités isolées insérées dans les zones urbanisées.

Ces surfaces peuvent être subdivisées entre les surfaces urbanisées présentant localement quelques capacités résiduelles soit environ 1 600 hectares qui elles mêmes se répartissent entre des zones d'activités (1 560 ha) et des activités isolées (44 ha). Il faut ajouter à ce chiffre près de 255 hectares représentant des zones d'activités où les capacités d'accueil sont encore importantes, (zones sont en cours de commercialisation et encore faiblement occupées).

Enfin, 145 hectares supplémentaires sont en cours de viabilisation au moment de l'état des lieux. On peut également noter la présence de 200 hectares occupés par les zones d'extraction des carrières et sablières sur le territoire du SCOT.

## 2. LA TYPOLOGIE DES ZONES D'ACTIVITÉS

L'état des lieux propose une hiérarchisation des zones d'activités économiques du territoire du SCOT. Saint-Charles plateforme internationale reconnue et Rivesaltes (EEM), pôle stratégique en devenir dominent la typologie des ZAE avec un intérêt supra départemental.

### a. Le Grand Saint-Charles

Le marché international Saint-Charles, est né en 1971. **L'objectif était alors de mettre en place un outil performant spécialisé dans le commerce international de fruits et légumes.**

Aujourd'hui Saint-Charles International reste l'unique marché international privé d'Europe. Saint-Charles s'est imposé comme **le premier centre européen d'éclatement des fruits et légumes** avec 1 350 000 tonnes traitées en 2004 (tous produits confondus), se positionnant ainsi avant Rungis (914 000 t) et Marseille (395 000 t). Ces tonnages se répartissent entre 32 % d'agrumes, 23 % de fruits frais et 45 % de légumes, ils sont acheminés par route (400 000 camions par an) et par fer (en particulier pour les flux nationaux).

La vocation de Saint-Charles est de regrouper les produits originaires du sud de l'Europe, notamment de la péninsule ibérique (régions productrices d'Alméria et de Valencia) mais également du Maghreb et en particulier du Maroc pour les dispatcher sur le territoire national et le nord de l'Europe. La production agricole locale bénéficie également de cet outil mais reste peu importante au regard des volumes traités par le marché. **Saint-Charles international regroupe en un même lieu les activités de négoce, de logistique et de distribution**, la plateforme dispose à présent de plus de **150 000 m² d'entrepôts climatisés** et bénéficie de la présence d'un échangeur autoroutier ainsi que d'un embranchement fer.

Aujourd'hui Saint-Charles se positionne comme le **premier pôle économique départemental**, son poids est estimé à 560 établissements et 8 770 emplois répartis sur 870 hectares.

Le chiffre d'affaires global y est estimé à 3,6 milliards d'Euros en 2006, le commerce de gros de fruits et légumes génère à lui seul 1,4 milliard d'Euros tandis que tout confondu, le commerce de gros alimentaire et non alimentaire représente 80 % du CA des 560 établissements recensés (CCI 2007). ⓘ *(cf annexe)*

Outre la modernisation du terminal ferroviaire (7° rang national), les projets concernant le Grand-Saint-Charles visent à poursuivre l'extension de la zone à proximité du Mas Orline. Toutefois, ces extensions se révèlent complexes en raison d'un foncier morcelé mais également de la présence d'infrastructures et d'habitat isolé ou encore de la proximité des zones urbaines. La réflexion sur le devenir de Saint-Charles passe également par une action de recomposition des « quartiers pionniers » et le desserrement progressif des activités non liées à la logistique ou au négoce vers d'autres sites.

## b. Le parc d'activités Entreprise Méditerranée de Rivesaltes

L'espace entreprises Méditerranée a été aménagé sur une partie de l'ancien camp Joffre au nord de la ville de Rivesaltes. Bénéficiant d'un embranchement fer et de la proximité de l'échangeur autoroutier Perpignan nord, la première tranche de cette zone a été créée en 1974 sur une superficie de 48 hectares.

Aujourd'hui le parc d'activités regroupe une cinquantaine d'entreprises générant 500 emplois environ. Le terminal logistique exploité par Wallon y occupe une place importante (réception, préparation et expédition de véhicules neufs). Enfin, la pépinière « Plein Sud Entreprises » abrite une dizaine d'entreprises.

Une seconde zone d'aménagement concerté est en cours de commercialisation, elle s'étend sur 57 hectares répartis entre 22 hectares dédiés à la logistique, 15 hectares au pôle éco-énergie et une quinzaine d'hectares au pôle agro-alimentaire.

L'importance du parc d'activités de Rivesaltes réside plus dans son potentiel de développement que dans son poids relativement faible en terme d'emploi. La plateforme de Rivesaltes bénéficie en effet d'importantes disponibilités foncières avec le retrait de l'Etat qui dispose d'importantes surfaces liées au terrain militaire. La région Languedoc-Roussillon et le Conseil Général nourrissent d'importants projets de développement avec le classement du site en PRAE (Parc Régional d'Activités Economiques). ⓘ *(cf annexe)*

## c. Les pôles structurants et les pôles de proximité

Autour de la ville centre gravitent plusieurs pôles économiques dont la vocation structurante s'affirme, le Polygone Nord, Torremila et Tecnosud sur Perpignan, la Mirande à Saint-Estève. Sur le littoral, le pôle nautique de Canet-en-Roussillon ainsi que les zones d'activités des pôles d'équilibre d'Elne, Thuir, Rivesaltes et Ille-sur-Têt sont également importants dans l'organisation de l'armature du territoire.

D'autre part, les zones d'activités dîtes de proximité maillent le chapelet de villages de la plaine. Quant aux zones commerciales, les plus importantes se positionnent au sud-est de Perpignan (de l'avenue d'Espagne à Château Roussillon en passant par le Mas Balande et le Mas Guérido) ainsi qu'au nord de la ville centre (du Polygone Nord à l'espace Roussillon). D'autres pôles commerciaux de proximité se renforcent tels ceux de Saint-Laurent-de-la-Salanque, les Alizés à Canet-en-Roussillon ou Elne.

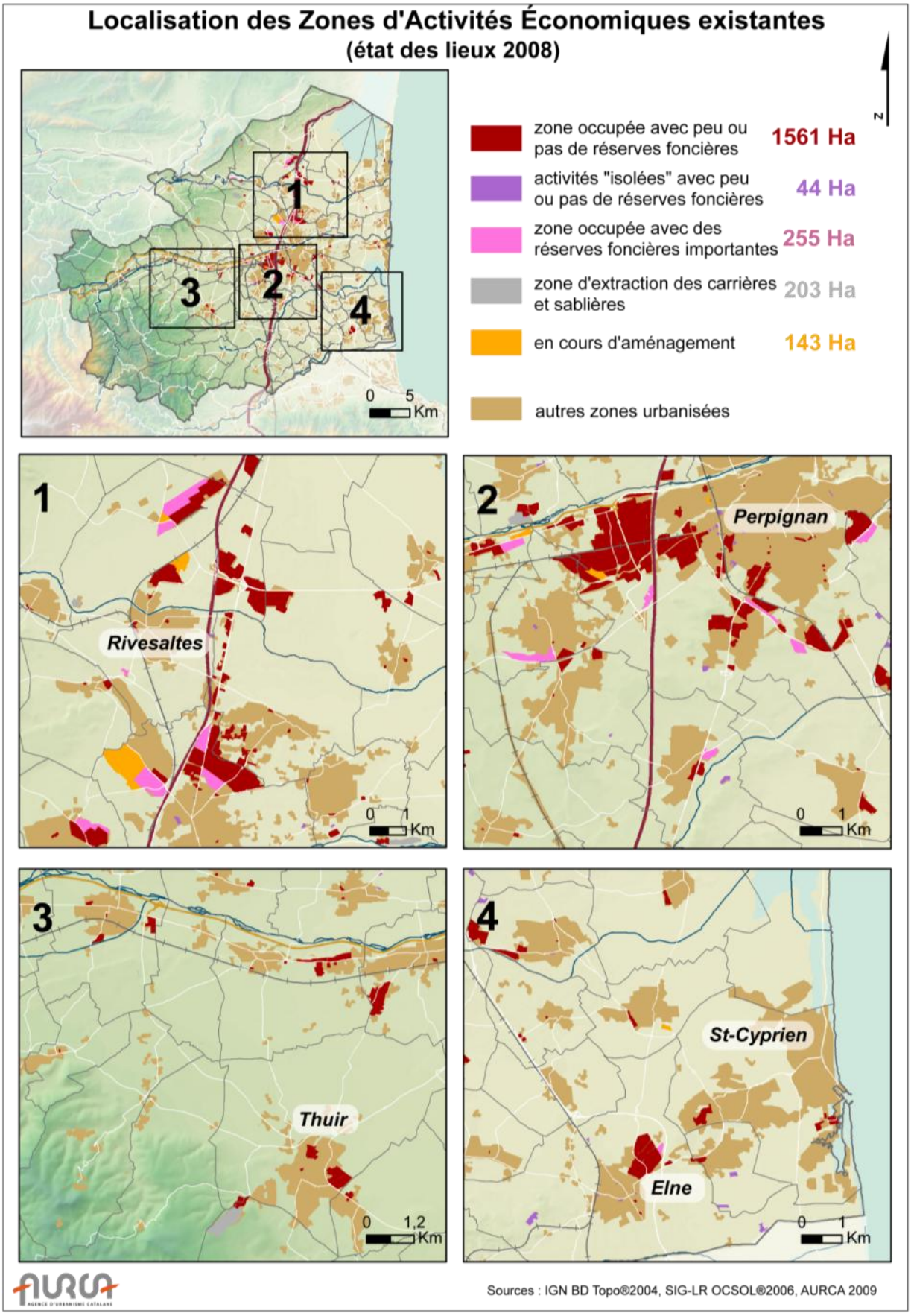



**Figure 89 : Localisation des Zones d'Activités Economiques existantes**

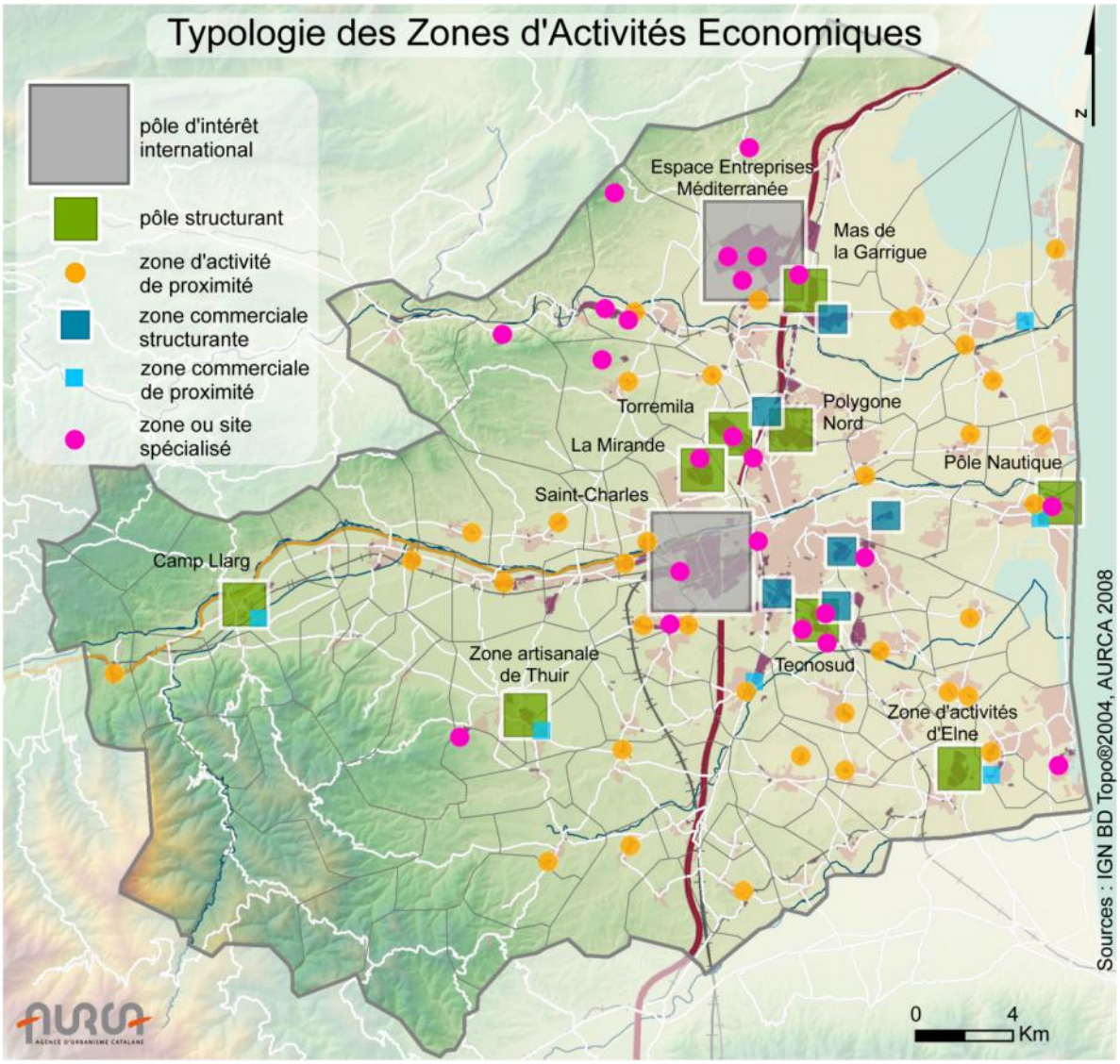



**Figure 90 : Typologie des principales zones d'activités économiques sur le territoire du SCOT**

# 3. LA VOCATION DOMINANTE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Réparties par vocation dominante selon un état des lieux effectué fin 2007, les surfaces vouées aux activités sont dominées par les ZAE mixtes qui représentent 38 % des surfaces alors que les surfaces commerciales répertoriées correspondent à 18 % des surfaces recensées.

## a. Les zones d'activités économiques généralistes

Les zones économiques généralistes regroupent des activités artisanales, industrielles, commerciales sans véritable vocation dominante. Elles sont généralement organisées sous la forme de zones artisanales plus ou moins importantes selon la taille des communes et s'étalent parfois le long de certaines entrées de ville. Les activités dominantes sont souvent liées aux artisans du BTP, aux entrepôts, garages automobiles mais également à des activités commerciales, industrielles (production) à l'agriculture et à l'agroalimentaire (hangars agricoles…). Les zones d'activités généralistes représentent environ 750 hectares.

Leur répartition géographique est plus importante sur l'agglomération, elle peut être mise en relation avec la présence des infrastructures routières les plus importantes mais également avec le peuplement humain. Outre la ville centre, des villes telles que Rivesaltes, Elne, Thuir, Saint-Estève, Ille-sur-Têt ou encore Canet-en-Roussillon disposent d'importantes ZAE tandis que de nombreuses communes du territoire disposent d'une petite zone artisanale.

Les problématiques inhérentes à ce type de zones d'activités sont de plusieurs ordres : la première génération de zones artisanales souffre souvent d'une image dégradée et d'un manque de lisibilité, en de nombreux lieux, ces zones n'ont pas atteint une taille critique suffisante pour être en capacité d'entraîner le développement d'une offre de services à destination des entreprises.

**Ce qu'il faut retenir...**

**Grâce à l'intercommunalité, une hiérarchisation se met en place bien que la multiplicité des EPCI compétents sur le territoire du SCOT reste un obstacle à une organisation cohérente et structurée. Enfin, la mauvaise maîtrise des autorisations de construire et l'aubaine foncière pour un habitat « bon marché », se traduisent par une résidentialisation de certaines zones, phénomène générateur de conflits qui constitue également une problématique à prendre en compte.**

**Enfin, la question de la recomposition de ces zones et de la mutation vers d'autres fonctions peut se poser dans certains cas. Il en est ainsi de la zone Actisud devenue peu attractive pour les activités mais pourtant située à proximité du cœur de Perpignan et du pôle de la gare.**

## b. Les zones d'activités à dominante commerciale

Il s'agit des principales surfaces commerciales regroupées sur un pôle spécifique ou isolées. Ce sont donc généralement des grandes et moyennes surfaces (dîtes « GMS ») qui sont ainsi répertoriées, l'ensemble du tissu commercial traditionnel (commerces de proximité et commerces des cœurs de ville) n'est pas comptabilisé. Les zones à dominante d'activités commerciales représentent 342 hectares dont 308 hectares occupés par les activités. Le territoire perpignanais polarise 186 hectares de ces surfaces soit environ 55 % du total avec le pôle constitué sur l'avenue d'Espagne qui demeure le pôle dominant. Les zones commerciales du Mas Guérido à Cabestany, celle de l'espace Roussillon entre Rivesaltes et Claira constituent également des pôles d'importance. Les activités commerciales sont également réparties sur les communes les plus peuplées avec des structures de type supermarché souvent isolées des commerces traditionnels.

**Ce qu'il faut retenir...**

**D'une manière générale, on peut relever l'hyper concentration des activités commerciales sur quelques grands sites gravitant autour de l'agglomération. Leur positionnement résulte d'une logique de visibilité et d'accessibilité routière qui considère peu les autres modes de déplacements. Historiquement, ces activités se sont étalées le long des entrées de ville générant des problèmes de congestion routière et de lisibilité, plus récemment, le développement en pôles constitués aux échangeurs routiers n'a pas contribué à rationaliser les déplacements et à limiter l'étalement urbain.**

**L'importance des surfaces dédiées au stationnement invite à la réflexion en matière de maîtrise des consommations des sols.**




**Figure 91 : Parc d'activités "Agrosud" à Perpignan**



**Figure 92 : Site de Naturopole à Toulouges, dédié aux activités tertiaires**




**Figure 93 : Unité de transformation et siège de l'entreprise Republic Technologies à Perpignan**

## c. Les zones spécialisées

Les zones dédiées aux activités liées à la Santé :

Une nouvelle structuration de l'espace est en train de naître autour de trois grands pôles qui se dessinent sur l'agglomération et s'organisent autour des cliniques desserrées en périphérie de la ville centre (Médipôle, Torremila-la Mirande, Saint-Pierre) et la constitution de pôles communaux de proximité (Biopôle à Saint-Cyprien…). L'hôpital de Perpignan constitue une entité à part entière, fidèle à son implantation initiale, il bénéficie d'importants travaux de modernisation. **Cette nouvelle redistribution liée au regroupement des structures menace dans certains cas, les équilibres territoriaux établis au bénéfice du climatisme littoral et montagnard** (importance du domaine de la santé sur le plateau cerdan et la côte Vermeille).

Les zones dédiées aux industries agroalimentaires :

Les activités liées à l'industrie agroalimentaire sont souvent insérées dans des zones d'activités généralistes (Saint-Charles, Elne…) et parfois isolées (Torreilles). Néanmoins, des pôles d'activités dédiés tentent de se structurer autour de cette activité, les expériences d'Agrosud (Perpignan) et de l'espace Entreprises Méditerranée ne sont pas encore probantes, seule la zone de Vinipolis (Rivesaltes) semble se structurer autour des caves Arnaud de Villeneuve.

Globalement, les industries agroalimentaires obéissent à des logiques internationales et sont de moins en moins dépendantes des matières premières agricoles locales, à l'exception peut-être de celles liées à la viticulture, **il n'y a donc plus « d'accroche territoriale », malgré le potentiel représenté par le savoir faire des hommes, la valeur des terroirs et l'outil logistique de la plateforme Saint-Charles.**

Les zones dédiées aux activités tertiaires et de recherche :

Encore peu nombreuses, elles se répartissent essentiellement sur les sites de Naturopole à Toulouges et de Tecnosud à Perpignan. Elles demeurent embryonnaires sur l'Espace Méditerranée (Rivesaltes) et devraient se développer à proximité du pôle gare de Perpignan. Les zones tertiaires disposent à la fois d'un grand potentiel de développement grâce à la tertiarisation de l'emploi et aux besoins de desserrement des entreprises en place mais aussi grâce à l'image positive qu'elles véhiculent.

Néanmoins, développées sans cohérence d'ensemble et sans atteindre de taille critique minimale, leur efficacité risque d'être limitée. D'autre part, **le développement de ces zones peut se faire au détriment de la mixité des fonctions dans les zones urbaines**, alors qu'il s'agit sans aucun doute d'activités très peu génératrices de conflits, parfaitement compatibles avec le caractère résidentiel d'un quartier ou d'un centre ville.

Les zones d'activités à dominante d'activités liées au nautisme :

Les zones vouées au nautisme se répartissent entre Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien. L'investissement massif et coordonné sur cette filière à fort potentiel paraît réussir, le pôle nautique de Canet est au cœur du dispositif, avec l'appoint de Saint-Cyprien et le potentiel du Barcarès. Le nautisme contribue à la mutation des stations balnéaires vers un modèle de villes littorales et assoit l'image d'un littoral entreprenant.

Les principales zones d'activités dédiées à la logistique :

Voir chapitre précédent "Le Grand Saint-Charles" et le parc "Entreprises Méditerranée".

Les activités à dominante d'industries liées aux carrières et aux sablières :

Il ne s'agit pas de zones d'activités à proprement parler mais de surfaces occupées par les activités liées au traitement et au conditionnement des matériaux extraits des carrières ou des sablières ainsi que leurs sites d'extraction, soit un peu plus de 200 ha essentiellement situés au nord-ouest du territoire. Les communes de Baixas, Espira-de-l'Agly, Baho, Salses-le-Château, Cases-de-Pène et Thuir sont notamment concernées.

Il s'agit de zones atypiques souvent isolées dans les espaces naturels. Si la réglementation environnementale s'est développée avec des impacts mieux maîtrisés qu'auparavant, les cicatrices dans le grand paysage et les nuisances générées par l'exploitation et le charroi ne sont pas anodines pour le territoire. Les activités liées aux carrières sont particulièrement importantes pour la vallée de l'Agly, elles entraînent des activités de transports, de conditionnement et de transformation ainsi que la filière BTP.

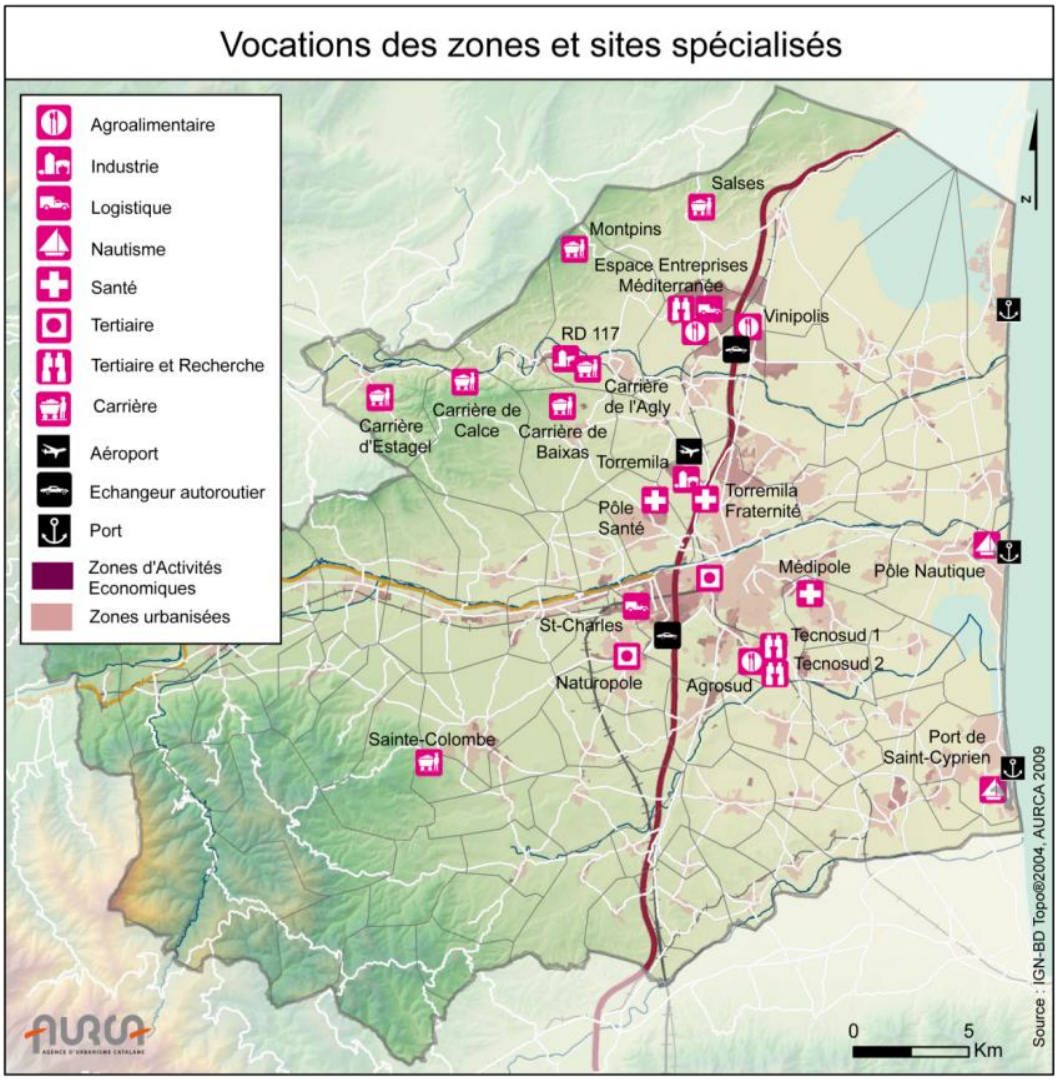



**Figure 94 : Vocation et des zones et des sites spécialisés sur le territoire du SCOT**

# E. LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

## 1. LA LOI DE MODERNISATION DE L'ÉCONOMIE EN BREF

La loi de Modernisation de l'Economie vise à rétablir la conformité du droit français avec la réglementation européenne, elle bouleverse le dispositif des CDEC. Le seuil des procédures d'autorisation est relevé de 300 à 1 000 m$^2$ afin de permettre le développement de la concurrence, la composition des commissions départementales est modifiée et la représentation des élus est renforcée, enfin les notions de diversité commerciale et de préservation des commerces de détail et de proximité sont introduites dans le code de l'Urbanisme avec la possibilité de fixer des zones d'aménagement commercial dans un **Document d'Aménagement Commercial.**

ⓘ *(cf annexe)*

Les critères d'évaluation pour juger de la recevabilité des projets commerciaux sont :

- **En matière d'aménagement du territoire :** L'effet sur l'animation de la vie urbaine, rurale et de montagne ainsi que l'effet du projet sur les flux de transport. ;
- **En matière de développement durable :** la qualité environnementale du projet ainsi que son insertion dans les réseaux de transports collectifs.

## 2. LE SCHÉMA DÉPARTEMENTAL COMMERCIAL

Celui-ci a été établi pour une durée de six ans par l'ODEC (l'observatoire départemental d'équipement commercial) en 2006. Elaboré sous l'ancien régime des autorisations commerciales, il définit le potentiel de développement commercial par des orientations et des priorités de développement et d'équilibres à maintenir sur la base d'éléments de projection de la démographie et de la consommation, des parts de marchés et du fonctionnement actuel de l'offre.

L'offre globale au niveau du département se répartit entre 3 359 commerces traditionnels (- de 300 m² de surface) et 370 grandes et moyennes surfaces (GMS). Si les commerces traditionnels représentent 90 % du total, ceux-ci n'occupent que 26,5 % des surfaces, **les 10 % de GMS occupent donc 73,5 % des surfaces de vente.**
La structure commerciale connaît de profondes mutations, ainsi en une dizaine d'années seulement, **le nombre des grandes et moyennes surfaces a doublé** tout comme les surfaces commerciales passant de 232 000 m² à 472 000 m² pendant la même période.
Au sein des familles de produits, les rapports ont évolué au détriment des surfaces alimentaires qui bien qu'augmentant en nombre et en surface ne représentent plus que 28,4 % des surfaces contre 46 % dix ans auparavant. Cette mutation s'est faite au profit des autres familles en particulier **équipement de la maison, équipement de la personne et loisirs et culture** qui ont augmenté leurs surfaces et leurs nombres dans des proportions spectaculaires.

## 3. UNE DENSITÉ GLOBALEMENT SUPÉRIEURE AUX MOYENNES NATIONALES OU RÉGIONALES

La densité commerciale moyenne est assez forte, elle s'établit au niveau départemental à 1 095 m² pour 1 000 habitants dépassant la densité du département de l'Hérault (1 019) mais au-dessous de celle observée dans l'Aude (1 185). Sur le territoire du SCOT, les densités sont nettement plus élevées, la répartition des surfaces alimentaires paraît équilibrée tandis que les autres familles de produits sont largement au-dessus de la moyenne départementale. Cette forte attraction se manifeste également en terme de dépenses des ménages puisque certaines zones de chalandises du SCOT plaine du Roussillon rayonnent au-delà du périmètre.

| | Surface de vente pour 1 000 Habitants | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Familles de produits** | France | Languedoc-Roussillon | Pyrénées-Orientales | **SCOT** |
| **Alimentaire** | 303 | 314 | 345 | **355** |
| **Equipement de la personne** | 146 | 138 | 136 | **164** |
| **Equipement de la maison** | 423 | 474 | 434 | **594** |
| **Automobile** | 81 | 86 | 122 | **167** |
| **Culture et Loisirs** | 50 | 50 | 58 | **89** |
| **Total** | **1002** | **1063** | **1095** | **1369** |

**Figure 95 : Surface de vente pour 1 000 habitants par secteurs et par famille de produits**
*Source : Schéma Départemental Commercial - 2006*

**Le territoire du SCOT concentre en effet plus de 80 % des surfaces commerciales du département** (83,3 % des surfaces des GMS et 72,7 % des surfaces de commerces traditionnels), ce déséquilibre entre commerce traditionnel et GMS est moins accusé sur le reste du territoire.

Perpignan exerce une forte polarisation, puisque **la ville centre concentre à elle seule prés de la moitié des surfaces commerciales départementales** (47,5 %) et prés de 60 % de celles du SCOT soit 310 289 m² (517 180 m² sur le territoire du SCOT). Le seul pôle de l'avenue d'Espagne représente à lui seul prés de 25 % de l'offre commerciale totale. ⓘ *(cf annexe)*

## 4. LES DÉPENSES COMMERCIALISABLES

Sur le territoire du SCOT, les dépenses commercialisables c'est-à-dire la dépense annuelle des ménages représentent 72,6 % du total départemental. Ces dépenses commercialisables sont absorbées à 65,10 % par les grandes et moyennes surfaces du SCOT et à 28,40 % par les commerces traditionnels du SCOT. L'évasion des dépenses commercialisables est donc très faible de l'ordre de 1,1 % vers le SCOT Littoral Sud et 1,17 % sur les autres secteurs du département.

L'évasion commerciale (achats hors département, vente par correspondance) représente 7,6 % du potentiel de consommation des ménages du département.

Réparties par secteurs géographiques, les dépenses commercialisables permettent de mesurer l'attractivité des différents pôles commerciaux, ainsi **le secteur de l'avenue d'Espagne se démarque nettement en absorbant 18 % des dépenses des ménages du département**, suivent ensuite le secteur du centre-ville (7 %) puis celui de « l'agglo nord » essentiellement constitué du pôle commercial de Rivesaltes-Claira (5 %). ⓘ *(cf annexe)*

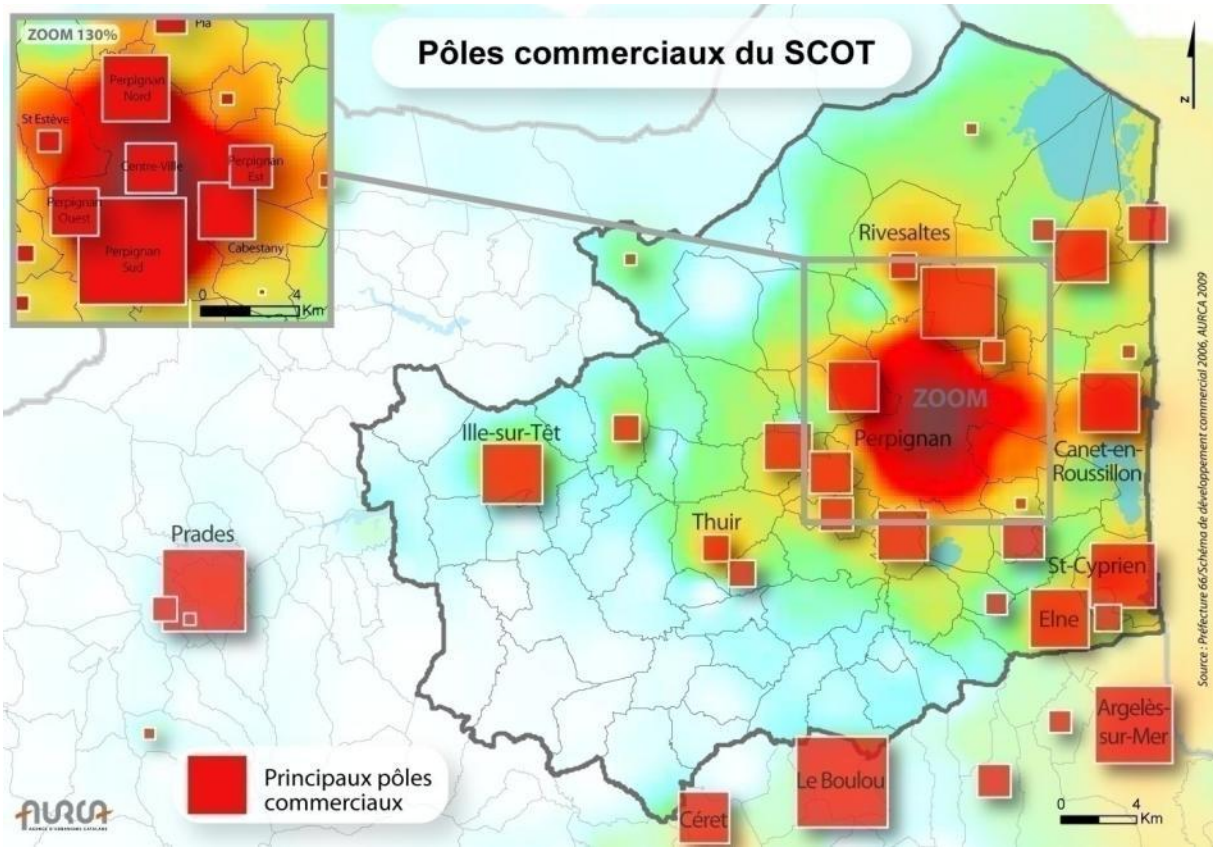



**Figure 96 : Surfaces de vente par pôle commercial**
*Source : Schéma Départemental Commercial - 2006*



**Figure 97 : L'avenue d'Espagne à Perpignan constitue le premier pôle commercial départemental (près de 3 000 emplois, 25 % des surfaces commerciales, 18 % des dépenses commercialisables des ménages du département)**




**Figure 98 : Espace Roussillon à Claira, un vaste parc commercial au nord de l'agglomération qui connaît un développement soutenu**




**Figure 99 : Zone d'activité du Mas Guérido à Cabestany, adossée à Perpignan, la zone est dominée par les activités commerciales avec néanmoins la présence d'activités tertiaires**

Les constats dressés par le SDC mettent en évidence un développement très soutenu et peu maîtrisé des GMS, mais qui correspond à la mutation de la société avec une forte croissance des surfaces commerciales liées à l'équipement de la maison, l'équipement de la personne et les loisirs et culture.

En conséquence, cette progression se fait au détriment des commerces traditionnels plus ou moins menacés selon leur isolement.

Ainsi, l'attraction commerciale peut globalement se maintenir en centre ville grâce aux atouts du cœur de la cité (accessibilité, masse commerciale, qualité des espaces publics, évènementiels…), dans certains quartiers le redéploiement est même bien visible dans le sillage de nouvelles enseignes ou autour de la multiplication des supérettes.

A l'inverse le tissu commercial est très fragilisé dans les villages et les bourgs historiques qui accueillent une population qui travaille et consomme à la ville.

**Ce qu'il faut retenir…**

**Le SDC démontre la puissance des pôles constitués en périphérie, générant déplacements, congestion routière et déséquilibres territoriaux.**

**Le bilan effectué sur la base des surfaces préconisées par le schéma fait apparaître une consommation particulièrement forte des surfaces envisagées à l'horizon 2010. Le dépassement des surfaces préconisées est d'ores et déjà atteint sur la quasi-totalité des familles de produits, ce qui met en évidence la faiblesse du cadre de référence et pose des interrogations légitimes concernant le maintien des équilibres territoriaux, la préservation de la diversité commerciale et des commerces de détail et de proximité. Ces constats renforcent aussi l'utilité d'établir un Document d'Aménagement Commercial (DAC) à l'échelle du SCOT afin de définir les zones d'activités commerciales les plus pertinentes au regard des différentes problématiques (équilibre, accès, aménagement du territoire…).** ⓘ (cf annexe)

# F. LES PROJETS ET BESOINS RÉPERTORIÉS

## 1. L'ORGANISATION DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### a. La multiplicité des acteurs

Le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon bien que relativement homogène est découpé par de nombreuses entités territoriales qui complexifient encore le partage administratif de la compétence économique. Ainsi, les 76 communes, les six communautés de communes, la communauté d'agglomération mais aussi la CCI, le Conseil Général et le Conseil Régional ainsi que les pays constituent autant d'acteurs publics à coté des syndicats mixtes et professionnels.

Cette grande diversité des acteurs a pour corollaire un système souvent concurrentiel entre les EPCI compétents et l'absence relative de stratégie affirmée et globale en dehors de celle conduite par quelques unes des collectivités. Cette absence de stratégie d'ensemble peut conduire au développement d'une offre disproportionnée au regard de la demande ainsi qu'à l'apparition de doublons dans la spécialisation des zones (EnR, IAA…).

### b. La fiscalité

La taxe professionnelle est au cœur du dispositif fiscal des zones économiques, tout comme les impôts ménages, son taux est fixé par la commune, le Conseil Général et le Conseil Régional. Afin notamment d'éviter les systèmes concurrentiels entre les communes, la TPU consiste à un partage de la fiscalité entre les communes et le groupement auxquelles elles

appartiennent. Les communes perçoivent les impôts ménages (taxe d'habitation et les deux taxes foncières), le groupement percevant la taxe professionnelle unique.

Sur le territoire du SCOT, six communautés de communes et la communauté d'agglomération ont institué la TPU sur leurs territoires respectifs, ces taux s'étalent de 16 % à 22 % sur les communautés. Cabestany et Elne, toutes deux hors EPCI compétent ont conservé des TP communales qui s'établissent respectivement à 21,14 % et 20,81 % (source DGI).

Sur les territoires limitrophes, les communautés de communes disposent également de TPU avec pour certaines des taux particulièrement attractifs, notamment sur la communauté Albères-Côte Vermeille et la communauté Corbières en Méditerranée. Ce dispositif propre à chaque commune ou EPCI compétent institue de fait un système concurrentiel au sein du territoire du SCOT et sur ses franges.

Néanmoins, l'annonce de la **suppression partielle de la taxe professionnelle à partir de 2010** faite le 5 février 2009 remet en cause le système obsolète de la fiscalité locale. La taxe professionnelle est la principale source de revenus pour les collectivités et principalement pour les EPCI, dont elle représente 94 % des recettes (Sénat), cette suppression sera donc compensée par d'autres dispositifs dont le contenu devrait être défini dans le cadre de la réforme des collectivités territoriales (taxe carbone, TIPP…). ⓘ *(cf annexe)*

Perpignan dispose également d'une **zone franche urbaine** (ZFU), ce dispositif instauré dans le cadre du Pacte de relance pour la ville permet d'accorder des exonérations fiscales et sociales à certaines entreprises présentes ou qui s'implantent sur le périmètre de ZFU. En contrepartie, ces entreprises doivent réserver un tiers de leurs embauches ou de leurs emplois à des habitants des quartiers classés en zones sensibles. Ce dispositif reconduit en 2006 concerne plusieurs secteurs du quartier du Vernet à Perpignan, et notamment une partie de la zone d'activité économique du polygone Nord.

**Ce qu'il faut retenir…**

**La mise en cohérence des politiques de développement et la recherche d'une synergie d'ensemble sont modérées par la multiplicité des acteurs. Bien que le contexte ait évolué avec la mise en place des intercommunalités, les territoires paraissent encore trop fragmentés pour relever les grands enjeux économiques (notamment en matière de flux exogènes). Cette multiplicité des acteurs se traduit par une fiscalité hétérogène et des stratégies encore généralement cloisonnées.**

## 2. LES PROJETS ET LES BESOINS RÉPERTORIÉS

L'état initial des surfaces occupées par les activités est estimé à 2 000 hectares sur le territoire du SCOT plaine du Roussillon (AURCA juin 2008).

Les projets conduits par les différentes collectivités peuvent être estimés à 1 200 hectares.

Cette estimation des zones à vocation économiques futures a été établie au regard des zones actuellement inscrites dans les différents documents d'urbanisme approuvés, (environ 850 hectares disponibles) auxquelles ont été ajoutées les zones en projet mais encore non ouvertes à l'urbanisation soit environ 350 hectares supplémentaires (zones faisant l'objet de Zone d'Aménagement Différé ou d'études particulières).

Elle constitue une référence pour connaître les ambitions du territoire mais ne saurait être rapprochée de l'estimation des zones immédiatement opérationnelles pour l'accueil des activités. De même, cette estimation ne préjuge pas du rapport de compatibilité ultérieur avec les orientations du schéma de cohérence.

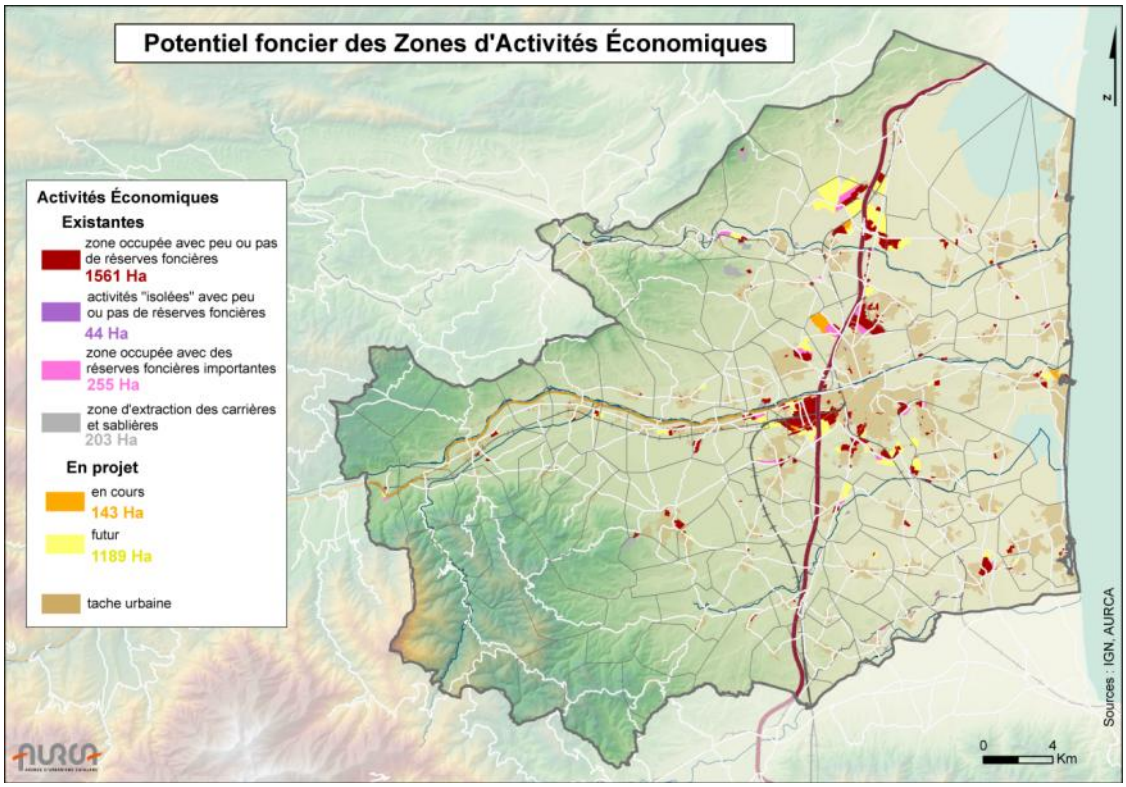



**Figure 100 : Potentiel foncier des Zones d'Activités Economiques**

## a. Les projets des collectivités

Les projets répertoriés sont nombreux, par ordre d'importance en terme de surface, ils concernent le secteur nord du SCOT avec 575 hectares potentiels principalement répartis sur les territoires de Rivesaltes (Parc Régional d'Activités Economiques, ZAC "fer" en cours d'étude, extension de la zone du Mas de la Garrigue) et de Claira (espace commercial Roussillon). Environ 120 hectares sont également en projet sur les territoires de Perpignan et de Saint-Estève aux abords de la RD1 (zones de la Mirande, du pôle Santé et de Torremila).

Sur le secteur ouest 140 hectares environ sont en projet sur les territoires de Perpignan, Toulouges et Le Soler dans le secteur du Grand-Saint-Charles. Cette estimation comprend des projets diversement avancés: l'extension de Saint-Charles dans le secteur du Mas Orline, l'extension de Naturopole à Toulouges, de la ZAE de Saint-Eugénie (ZAD) ou encore l'implantation envisagée du port à sec de Barcelone (en cours d'étude).

Dans la vallée de la Têt, ce sont 40 hectares environ qui sont envisagés pour recevoir les activités sur les territoires de Pézilla-la-Rivière, Saint-Féliu-d'Avall et Saint-Féliu-d'Amont répartis sur trois ZAE.
Enfin, sur le secteur sud-est, 80 hectares environ sont en projet sur les territoires de Perpignan, Cabestany et Saleilles dans le secteur du Mas Rouma, ainsi que 90 hectares supplémentaires en gestation aux abords des RD900 et RD914, (avenue d'Espagne, chemin de la Fauceille, Tecnosud-Agrosud et Mas Rous) ou encore à Pollestres (La Devèze).

En seconde couronne, les réserves inscrites en vocation économiques sont plus dispersées, on peut citer une quarantaine d'hectares à Espira-de-l'Agly, 15 hectares environ à Elne, 7 hectares à Llupia et autant à Latour-Bas-Elne, 4 à 5 hectares à Montescot, Bages ou Millas.

Ces projets correspondent à différentes logiques qui parfois se combinent, on peut ainsi retenir quatre familles principales :

- la création ou l'extension de **ZAE de proximité** répondant généralement à des demandes endogènes de petites entreprises souhaitant se relocaliser dans des zones spécialisées (ce sont les zones les plus concernées par le phénomène de résidentialisation) ;

- la création ou l'extension de **zones à vocation commerciales,** soit pour une opération ponctuelle, soit pour assurer le développement des grands pôles commerciaux. Ces zones ont en commun d'importantes surfaces de stationnement, elles résultent souvent de création nouvelles mais contribuent à certains égards à fragiliser le tissu commercial traditionnel.
- les **zones spécialisées**, articulées autour d'un système productif local ; nautisme, agroalimentaire, énergies renouvelables, elles sont destinées à l'accueil d'entreprises de la filière depuis la recherche, la formation à la production et la commercialisation. Elles nécessitent généralement plus d'investissements des collectivités.
- Enfin, les zones dédiées à la **logistique**, qui ont en commun des besoins importants en matière de surfaces et d'accessibilité et répondent à des demandes exogènes ou les anticipent.

## b. Les besoins répertoriés

Il n'existe pas à l'échelle du territoire du SCOT d'étude globale portant sur les prévisions de demande en matière d'implantation économique et de perspectives de développement des zones économiques. Chaque communauté dispose généralement d'un listing de demande d'implantation en zone d'activité, demandes le plus souvent formulées par des entreprises endogènes désireuses de développer leurs activités.

Néanmoins les services du Conseil Général ont lancé l'élaboration d'un schéma départemental des ZAE (en cours d'élaboration). Ce schéma (en cours d'évaluation) évalue la demande prévisionnelle en matière de foncier d'activités à l'horizon de 15 ans à 510 hectares environ sur l'ensemble du département. **Il s'agit de surfaces commercialisables**, d'autre part, les besoins commerciaux ne sont pas pris en compte. Ces 510 hectares seraient générés à **82 % par une demande endogène** et à 18 % par la demande exogène.

Répartie par vocation, la demande prévisionnelle atteindrait 260 hectares pour la logistique, 116 hectares pour l'artisanat, 72 pour le tertiaire et 63 hectares pour l'industrie. Le schéma départemental des ZAE constate que l'offre prévisionnelle est supérieure à la demande prévisionnelle en indiquant que cette demande se portera majoritairement sur le territoire de l'agglomération.

**Il faut rappeler en conclusion la difficulté d'établir des prévisions en matière de développement économique, l'apport du schéma de cohérence territoriale résidant plus dans la manière d'organiser les conditions spatiales d'une croissance économique plus intense et équilibrée dans le cadre d'un projet global associant les trois piliers du développement durable au service du territoire.**

### Ce qu'il faut retenir…

**L'offre prévisionnelle globale est donc satisfaisante du point de vue quantitatif néanmoins la question des équilibres entre territoires est souvent mise en exergue tout comme le faible niveau qualitatif des zones d'activités (architecture, intégration au site, services et accompagnement des entreprises…).**

**On peut rajouter à ces constats, la menace d'investissements de plus en plus lourds pour l'équipement de zones qui seraient insuffisamment commercialisées et dispersées sur le territoire et des cahiers des charges parfois peu rigoureux qui facilitent des implantations parfois sans liens avec la spécialisation initialement affirmée (y compris les problématiques liées à la résidentialisation de certaines zones et les conflits générés). Au même titre que les zones à vocation d'habitat, des questions légitimes se posent en terme de recomposition urbaine (zones d'activités de première génération), de maîtrise de la consommation d'espace (en particulier sur les surfaces dévolues au stationnement) ou encore en matière de desserte par des transports en commun performants.**

**Un des défis à relever sera de construire une stratégie de développement économique fédératrice sur le territoire du SCOT et au-delà, autant que possible en articulation avec le Narbonnais au nord, l'Emporda et le Girones au sud, afin d'acquérir une offre compétitive et visible au cœur de l'Eurocorridor.**

**A l'heure des grands territoires cette impulsion paraît nécessaire pour exister dans le concert des métropoles, elle pourrait se traduire par une offre coordonnée et valorisée sous la forme de parc d'activités (abandonnant le concept de zone), pour laquelle un guichet unique assurerait la promotion d'un label commun.**

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- Les liaisons inter-urbaines
- Les liaisons intra-urbaines





# - V -

# LES DÉPLACEMENTS ET LA MOBILITÉ

sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

L'espace physique est le support de circulations de biens et de personnes, ces déplacements qui expriment l'action d'aller d'un lieu à un autre se traduisent en terme de mobilité. Le transport est un moyen qui permet d'organiser les flux de populations et de marchandises.

La question des déplacements est une problématique majeure du SCOT. Celui-ci dispose d'une latitude importante pour assurer leur rationalisation notamment en favorisant le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Avec la loi Engagement National pour l'Environnement, résultant du Grenelle, ces prérogatives peuvent être encore renforcées avec la possibilité de fixer des densités minimales à proximité des corridors de transports collectifs ou celle de fixer des obligations maximales en matière de stationnement pour les véhicules motorisés.

Désormais, les individus se retrouvent au centre d'une nouvelle conception des déplacements. Multimodalité, connectivité sont les principaux enjeux de structuration du territoire dans un contexte d'étalement urbain et de croissance démographique ; autant de contraintes qui devront trouver un équilibre durable au travers de politiques globales, qu'elles concernent l'habitat ou le développement économique ainsi que la préservation de l'environnement.

L'analyse des déplacements réalisée à l'échelle du territoire du SCOT fait appel à différentes lectures que sont les liaisons interurbaines (à l'échelle des grandes infrastructures qui relient le territoire aux autres villes nationales et internationales) et les liaisons intra-urbaines à l'échelle du territoire.

# A. LES LIAISONS INTERURBAINES

L'analyse des liaisons interurbaines consiste à appréhender l'accessibilité globale du territoire et son intégration au réseau des autres villes et territoires environnants. Le positionnement d'un territoire au cœur d'un réseau constitue aujourd'hui un facteur de richesses et d'attractivité. Les liaisons interurbaines s'appuient sur les grandes infrastructures nationales ou internationales.

## 1. LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE

Situé à huit kilomètres du cœur de la ville centre, l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes est accessible depuis la RD900.

La capacité théorique de l'aéroport est estimée à 700 000 voyageurs annuels. Néanmoins, en 2007, sa fréquentation n'atteint que **423 000 voyageurs** alors qu'elle était encore de 646 000 voyageurs en 2002. C'est principalement le retrait entre 2002 et 2003 de plusieurs compagnies, mais également la montée en puissance de l'aéroport de Gérone qui ont contribué à l'érosion spectaculaire du nombre de passagers. Actuellement, l'offre est essentiellement tournée vers Paris Orly (– 62 % des passagers - Air France) et Londres Standsted (– 22 % des passagers - Ryanair). La compagnie Ryanair propose, depuis 2008, trois liaisons hebdomadaires vers Charleroi (aéroport low-cost de Bruxelles) ainsi que vers Birmingham.

Des liaisons saisonnières complètent cette offre en période estivale (compagnies low-cost Flybe et Bmibaby vers Manchester et Southampton).

**L'aéroport de Perpignan est le troisième aéroport régional** en terme de fréquentation, derrière celui de Montpellier (1 286 000 passagers) mais proche des résultats de Carcassonne (468 000 passagers) dont la fréquentation dépend presque exclusivement des huit lignes régulières desservies par Ryanair (Belgique, Angleterre, Irlande, Ecosse).

**L'aéroport de Gérone**, fort de ses 4,8 millions de passagers en 2007 et d'une croissance annuelle de plus de 34 % offre un choix de destinations important (environ 60 destinations, essentiellement en compagnie à bas coûts, vers l'Europe et le Maroc). Avec 275 000 passagers en 1993 et des prévisions de croissance atteignant 10 à 12 millions de passagers en 2010, l'aéroport de

Gérone constitue le second aéroport de la métropole barcelonaise avant celui de Tarragona-Reus. Cette croissance fulgurante résulte en partie de la forte présence de Ryanair qui en a fait un hub pour son trafic européen.

En dehors de la liaison historique avec Paris, l'offre de l'aéroport de Perpignan a fortement évolué depuis 2003. "Perpignan-Rivesaltes" doit donc faire face à un environnement concurrentiel fort en raison de la proximité d'aéroports internationaux dépassant le million de passagers à Gérone, Montpellier, Toulouse et Barcelone, d'autant que cette proximité va progressivement s'améliorer vers le sud avec l'entrée en service de la LGV (2012) et la mise en place récente de navettes bus. Cet environnement conduit en partie aux difficultés de positionnement de l'aéroport perpignanais.

L'attractivité de l'aéroport se fait autant par les offres de prix et de destinations que par la stabilité de celles-ci, or le positionnement actuel rend particulièrement complexe le développement de stratégies complémentaires et conforte l'équipement dans une situation de précarité. ⓘ *(cf annexe)*

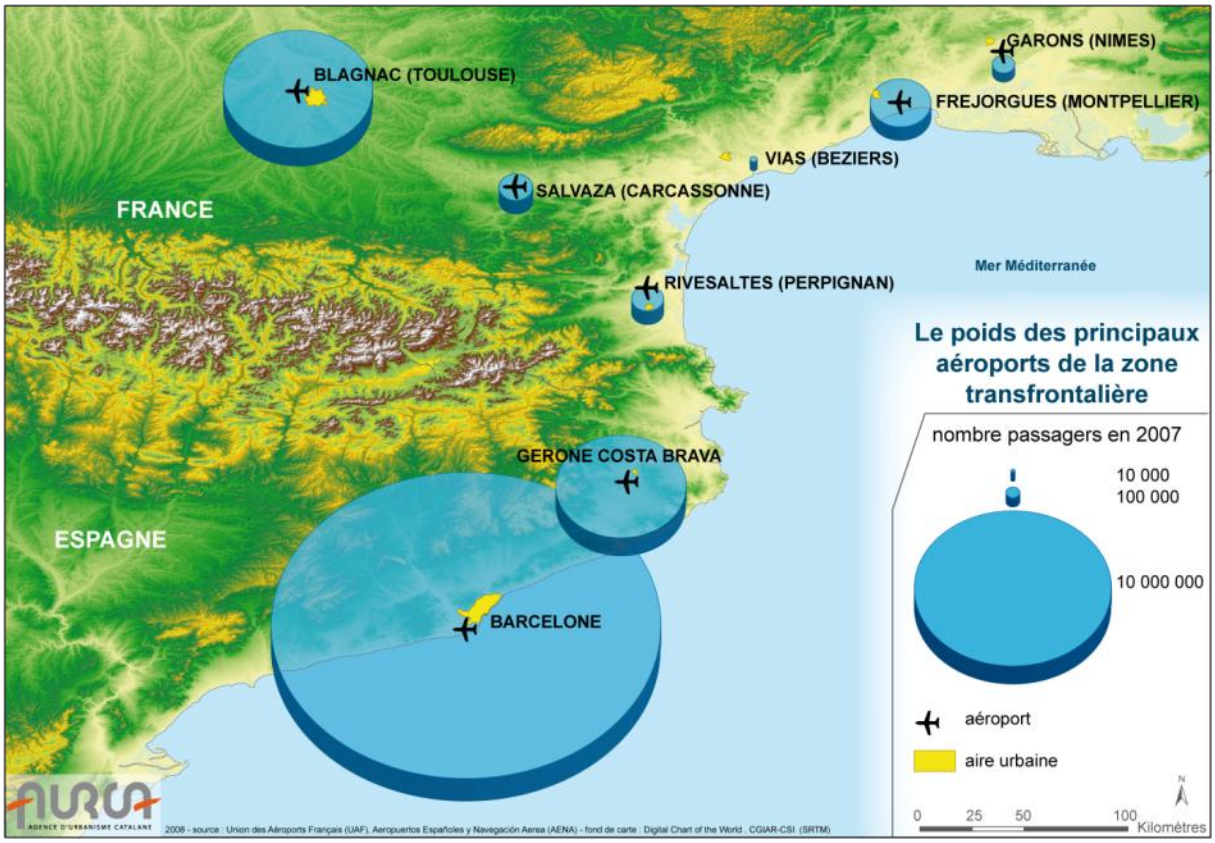



**Figure 101 : Le poids des principaux aéroports de la zone transfrontalière en 2007**

## Ce qu'il faut retenir...

**Dans un contexte d'environnement concurrentiel fort, la situation de l'aéroport reste précaire, néanmoins le rapprochement de l'aéroport de Gérone constitue aussi une opportunité inespérée pour le territoire, bénéficiant ainsi d'une offre élargie liée à la présence de la métropole barcelonaise. Dans ce cadre, la stratégie de développement et d'investissements à consentir sur l'aéroport, ne peut s'inscrire qu'en complémentarité des offres existantes.**

# 2. LE FER ET LA LGV

L'infrastructure ferroviaire actuelle s'organise en étoile autour de Perpignan et résulte de l'organisation historique du territoire. Outre la desserte des trois vallées départementales, cette étoile ferroviaire comprend une ligne internationale traversant la plaine du nord au sud. En 1846, lorsque cette ligne est construite le potentiel de développement du trafic maritime de marchandises encourage l'Etat à privilégier une ligne ferroviaire côtière. En 1858, la gare de Perpignan entre en service, en 1878 le premier convoi traverse les Pyrénées à Cerbère.

A l'heure des Lignes à Grande Vitesse (LGV), cette ligne est encore aujourd'hui la principale infrastructure ferroviaire desservant la plaine du Roussillon. Elle permet de relier la capitale régionale en 1 h 30 environ et Toulouse en 2 h 30, soit tout aussi rapidement qu'avec un véhicule.

Vers le sud, les déplacements sont également très pénalisés par le détour littoral et la différence d'écartement des réseaux ibériques et UIC (européen) nécessitant des correspondances souvent aléatoires entre deux réseaux indépendants, articulés autour de leurs propres étoiles ferroviaires. Seul le Talgo (avec son système de changement d'écartement automatique des essieux) permet de relier Barcelone en trois heures, mais la moyenne s'établit plutôt autour de cinq heures, soit trois heures de plus qu'avec un véhicule (200 km).

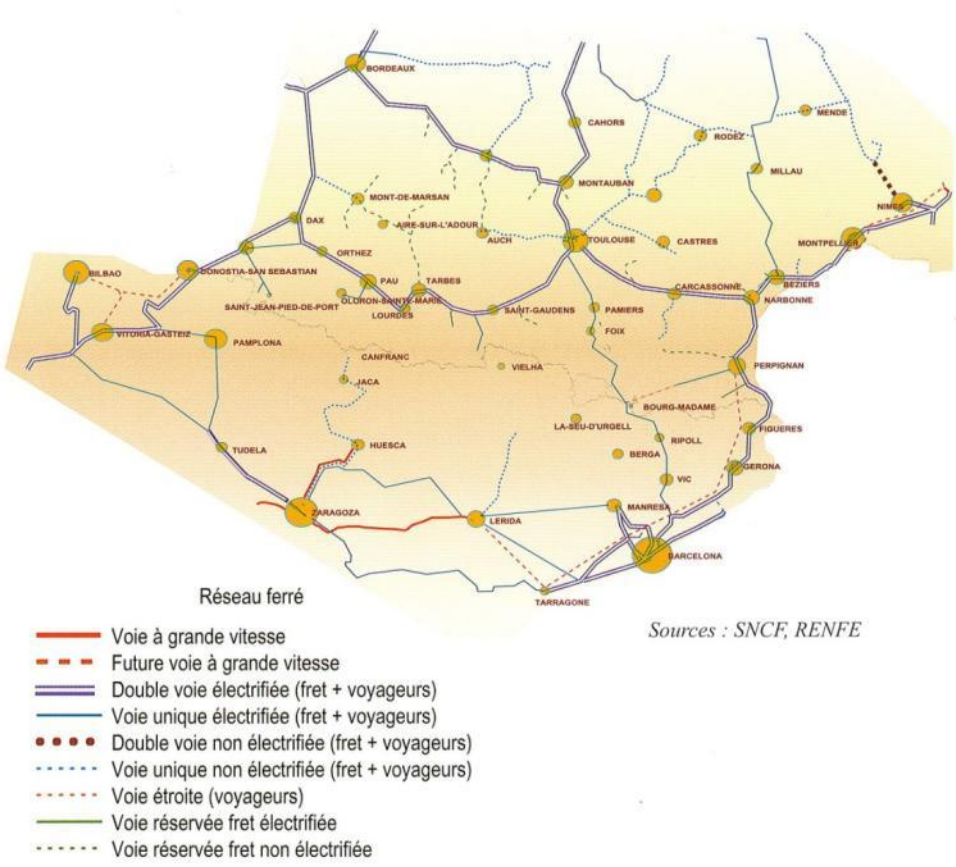



**Figure 102 : Le réseau ferré transfrontalier**
*Source: SNCF, RENFE*

Cette **entrave à la mobilité**, se traduit logiquement par une faible attractivité du fer face à la route. Le report fer/véhicule particulier est un indicateur qui permet de mesurer le report qui s'opère de la route sur le fer, celui-ci est généralement plus favorable au fer, lorsque les distances s'accroissent. Ainsi, ce report serait de 4 % pour Narbonne, 5 % pour Carcassonne, 13 % pour Montpellier et 19 % pour Nîmes. (*Sources : DDTER, DRE, INSEE et estimations Systra).*

Aujourd'hui ce sont un million de personnes qui traversent chaque année la frontière pyrénéenne par la voie ferrée par les trois lignes de Port-Bou, Latour-de-Carol (Barcelone-Toulouse) et San Sebastian (*Source: observatoire franco-espagnol des trafics*).

La mise en réseau du territoire dépend à présent de la mise en service de la ligne nouvelle entre Barcelone (reliée à Madrid depuis 2008) et Nîmes (voie TGV Méditerranée). **Cet aménagement qui constitue un maillon clairement manquant dans l'organisation ferroviaire européenne va contribuer à développer la mobilité et renforcer l'accessibilité du territoire.**

Ces travaux, déjà envisagés pour l'accueil des jeux olympiques dans la capitale catalane en 1992, ont subis de nombreux retards. Début 2009, le concessionnaire TP Ferro a livré 44 km de voie nouvelle sur la section transfrontalière comprise entre les installations terminales de Perpignan et la localité de Llers au nord de Figuères, avec en son centre un tunnel de huit kilomètres sous le massif des Albères. Plus au sud, la livraison de la voie est reportée en 2012 en raison des problèmes rencontrés dans les traversées de Gérone et de Barcelone.

A cette échéance, le temps de parcours vers Barcelone sera de 50 minutes et moins de 25 minutes pour Gérone. **Ces valeurs vont de toute évidence bouleverser les rapports transfrontaliers** et contribuer à effacer l'effet frontière. Le territoire du SCOT se prépare à ce nouveau défi, plusieurs études menées par les collectivités et institutions contribuent à alimenter les stratégies, tandis que la ville de Perpignan construit son projet urbain autour du nouveau pôle gare, dont les installations ont été entièrement rénovées au cœur de la ville. Ce projet urbain s'accompagne d'un nouveau pôle d'échange multimodal autour duquel gravitent les activités tertiaires et commerciales, ainsi qu'un nouveau quartier d'habitat constitué sur l'ancienne gare de triage. En attendant la grande vitesse, un système de bypass (3° rail) est envisagé en gare de Figuères pour rallier Barcelone dès 2010.

Le second acte de cette mise en réseau, ne devrait se jouer qu'en 2020 avec la mise en service de **la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier**. Avant cette date le contournement de Nîmes-Montpellier aura été réalisé en 2014, avec un profil de voie mixte (c'est-à-dire acceptant les trains de fret et de voyageurs).

Les études préalables à ce projet sont en cours de réalisation et sont présentées au débat public au premier semestre 2009. ⓘ *(cf annexe)*

A ce jour, trois grandes familles d'orientations sont retenues, chacune avec ses spécificités :

- **Une ligne à grande vitesse uniquement dédiée aux voyageurs** et permettant aux trains de circuler à 320 km/h : c'est la priorité à la moyenne et longue distance. Cette option limite des possibilités d'expansion du fret et accessoirement des TER qui partageront les sillons disponibles avec les trains de marchandises sur la ligne "historique" ;

- **Une ligne mixte fret/voyageurs avec priorité au report modal :** le principe de mixité est maintenu mais en limitant la vitesse du trafic voyageurs à 220 km/h, de façon à homogénéiser le trafic (fret et voyageurs). Les contraintes de réalisation étant moins fortes, le coût financier est moins élevé. Les temps de parcours entre Perpignan et Montpellier sont dans cette hypothèse allongés de 10 à 15 minutes.

- **Une ligne à grande vitesse mixte avec priorité aux voyageurs** : les contraintes liées à la structure de la ligne qui doit être la plus rectiligne possible pour la grande vitesse et au tracé le plus plan nécessaire pour le fret entraînent des coûts de réalisation plus élevés. Les écarts importants de vitesse entre trains de fret (120 km/h) et TGV (300 km/h) limitent la circulation des trains de fret aux périodes nocturnes lorsque les TGV ne circulent pas ;

- Enfin, **le doublement partiel de la ligne existante**, option moins coûteuse mais particulièrement défavorable pour le milieu humain et naturel (traversée des villes, des étangs…).

Les différentes questions devant être examinées relèvent essentiellement de la fonctionnalité de la ligne. La saturation de la ligne historique, sa vulnérabilité (traversée des étangs littoraux…), son impact en terme de nuisances (traversée des zones urbaines), les perspectives de limitation des rejets de $CO_2$ et de meilleure efficacité énergétique sont quelques unes des problématiques majeures militant à la fois pour la création d'une ligne nouvelle mais également pour la **nécessité d'adopter un profil mixte** en cohérence avec les travaux engagés par ailleurs.

Il semble particulièrement opportun pour le territoire du SCOT de gagner des capacités sur la ligne historique et d'obtenir le maximum de sillons ferroviaires pour assurer le **déploiement d'une offre de transports de proximité** (TER). Il est aussi essentiel de permettre le basculement d'une partie du fret sur la ligne nouvelle (sécurisée en cas de pollutions accidentelles…) évitant les traversées d'agglomération.

Néanmoins, les modalités de basculement restent incertaines notamment sur la partie sud. Ainsi, le fret lourd dissuadé par les contraintes techniques de la voie (tunnel transfrontalier…) et les questions de tarifications devrait continuer d'emprunter la voie historique.

Concernant le tracé, celui-ci devrait de toute évidence rester proche du Projet d'Intérêt Général de 1995. Enfin, concernant l'option des gares nouvelles, le débat semble pouvoir être éludé à court et moyen terme étant donné les investissements consentis sur la gare urbaine de Perpignan, en capacité de répondre aux enjeux dans les années à venir.

A terme, la réalisation du projet global placera donc Perpignan :

- à 50 minutes de Barcelone ;
- de 45 à 65 minutes de Montpellier ;
- à moins de 4 h de Paris ;
- à moins de 4 h de Madrid.




**Figure 103 : La mise en réseau des villes méditerranéennes par la LGV**
*Source: AURCA 2009*

## Ce qu'il faut retenir…

**Compte tenu des projets et de leurs échéances, la mise en réseau du territoire est acquise, son accessibilité par la LGV sera renforcée, ce qui constitue une véritable opportunité. L'enjeu réside donc dans la construction du projet de territoire de manière à tirer tous les bénéfices de cette nouvelle architecture dès sa mise en œuvre.**

**La complexité de la tâche demeure également dans le choix des échelles de pertinence et le niveau de coordination du chapelet de villes moyennes dans le concert des métropoles. Métropoles dont les influences grandissantes vont se ressentir en plusieurs temps, 2012 pour Barcelone, 2020 pour Montpellier, encore plus tard pour Toulouse.**

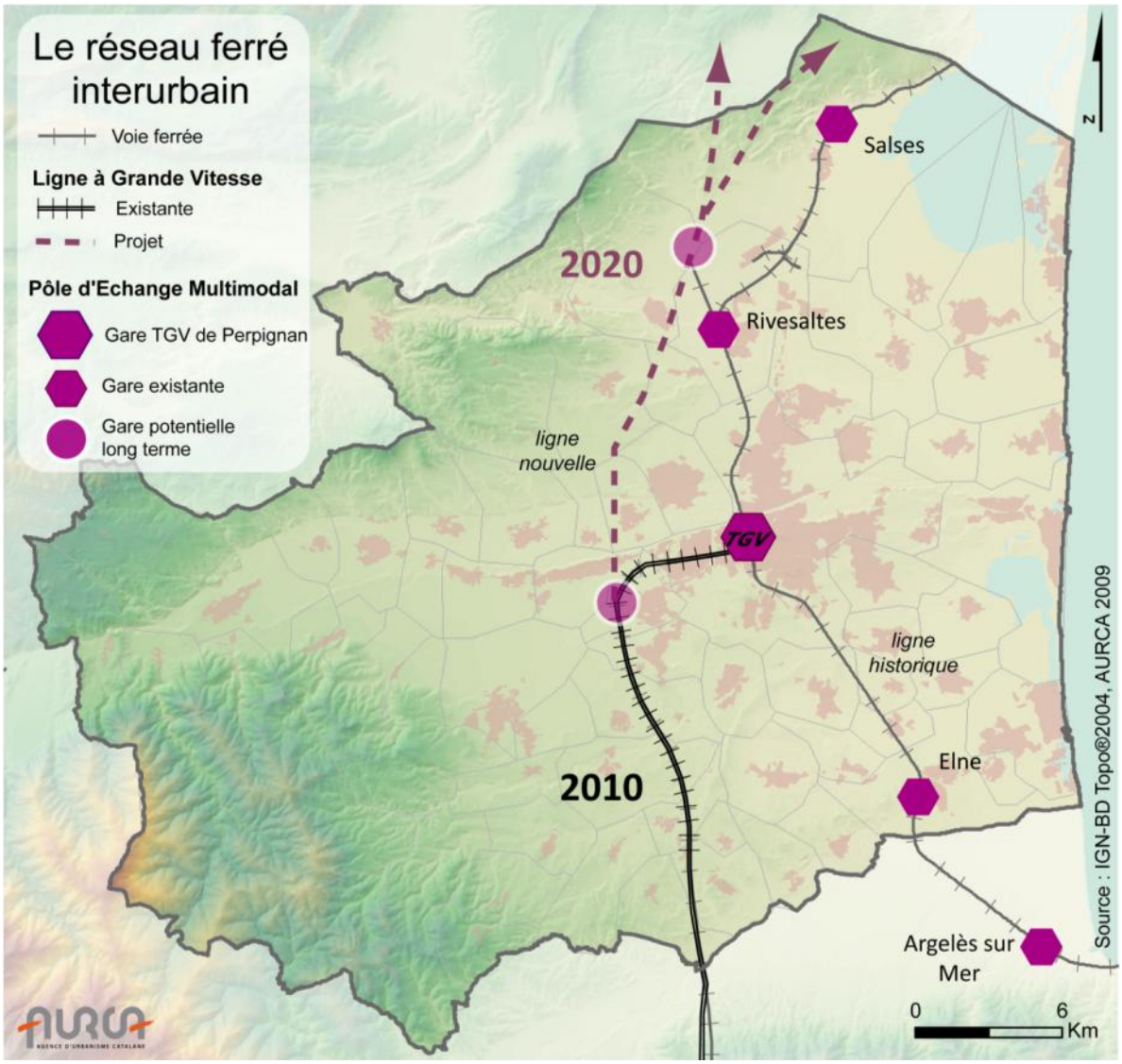



**Figure 104 : Le réseau ferré sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon**

## 3. LE MAILLAGE ROUTIER ET AUTOROUTIER

Le maillage routier structurant repose principalement sur :

- **L'axe international nord sud**, traversant de part en part la plaine du Roussillon, il se compose de l'autoroute A9, construite en 1974, elle a permis de soulager le trafic sur la RD900 (ex RN9) qui la tangente dans sa traversée du département. Ces deux voies empruntent les Corbières maritimes au nord (en direction de Narbonne, Montpellier ou Toulouse) et le col du Perthus au sud (Barcelone) qui matérialise la frontière franco-espagnole, elles suivent approximativement le tracé de l'antique Via Domitia. Au sud de Perpignan, la RD914 (ex RN114) permet également de relier l'Espagne par la Côte Vermeille.

- **L'axe est-ouest,** empruntant les vallées et composé par la RN116 qui constitue l'épine dorsale pour la desserte du département. Celle-ci irrigue le Conflent et les hauts cantons, assurant les liaisons vers l'Ariège, l'Andorre et l'Espagne. En direction du littoral, cet axe est prolongé par la RD617. Enfin, la RD117, prolongée par la RD83, constitue également une voie de desserte est-ouest empruntant la vallée de l'Agly et permettant de relier le littoral à la haute vallée de l'Aude par les Fenouillèdes.

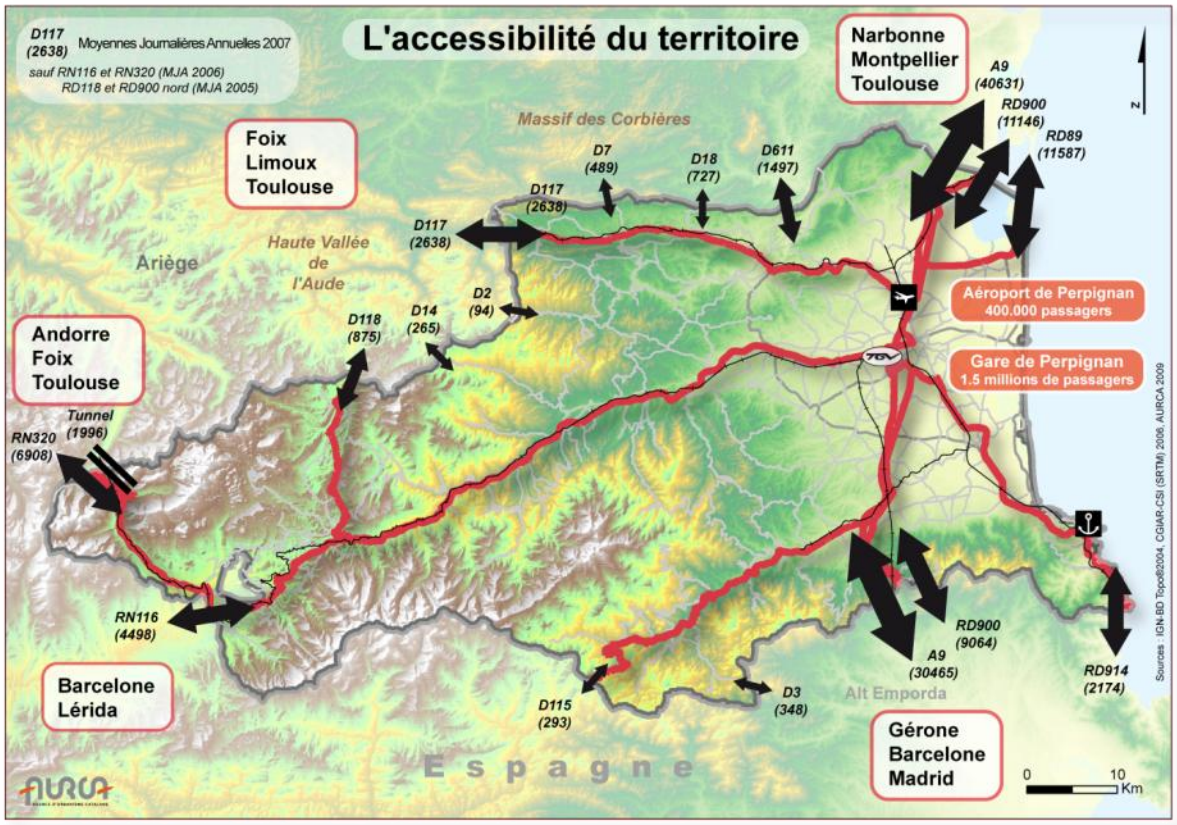



**Figure 105 : Les axes structurants sur le département et le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon**

## a. Le réseau autoroutier

**L'autoroute A9** constitue l'axe principal de desserte du département et s'inscrit dans le maillage autoroutier européen (E11) permettant des déplacements rapides en direction de Montpellier (1 h 30), Toulouse ou Barcelone (2 h).

Au-delà des métropoles environnantes, l'A9 assure une des deux liaisons autoroutières transpyrénéennes entre le réseau ibérique et le réseau français. Le carrefour de Narbonne permet quant à lui de distribuer les circulations vers le Grand Ouest, via l'autoroute des deux mers et la vallée du Rhône, la Côte d'Azur ou encore le Massif Central, par "la Languedocienne" et ses bifurcations à Béziers (A75) et Nîmes (A54).

L'arrivée de l'autoroute a constitué une étape importante pour le désenclavement des Pyrénées-Orientales, permettant de mettre en réseau les villes de l'arc Méditerranéen.

Depuis sa mise en service en 1975 avec un profil à 2x2 voies, le trafic n'a cessé de progresser passant d'une moyenne journalière au col du Perthus de 10 000 véhicules en 1985 à 30 000 aujourd'hui. Cette progression sensiblement linéaire depuis 1995 avec 1 350 véhicules supplémentaires journaliers annuels, atteint des sommets pendant la saison estivale avec des pics de l'ordre de 70 000 véhicules jour. Au nord du territoire, ce trafic est d'environ 39 000 véhicules en limite avec le département de l'Aude.

Le trafic est constitué par environ 30 % de poids-lourds comptabilisés au col du Perthus. Néanmoins, 2007 marque une rupture dans la progression linéaire du trafic puisque les chiffres sont en léger repli et la baisse est confirmée pour 2008.

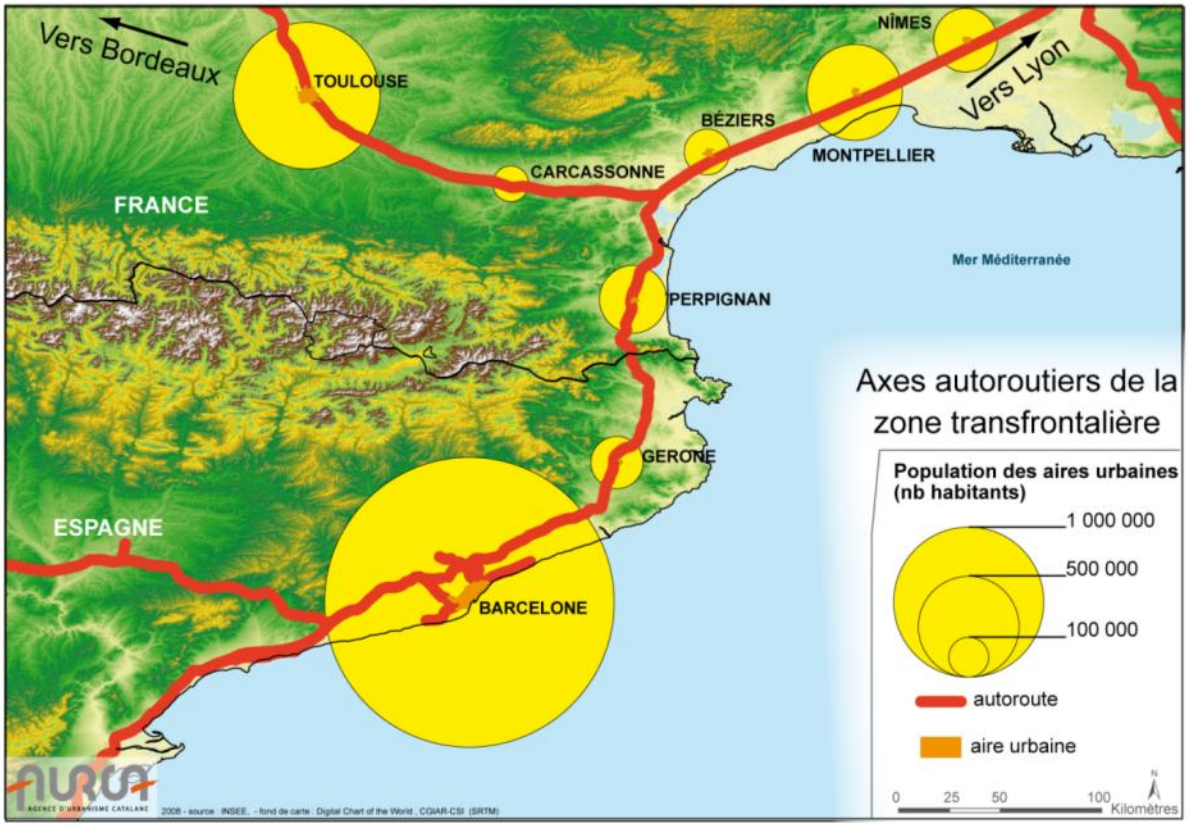



**Figure 106 : Les axes autoroutiers de la zone transfrontalière**

Les problématiques inhérentes à l'autoroute relèvent de la gestion d'évènements ponctuels, ainsi, des phénomènes de congestion à Perpignan nord (passage de 2x3 à 2x2 voies) et Le Perthus-Le Boulou (péages, contrôles douaniers) sont constatés lors des grandes migrations estivales. Des blocages de l'infrastructure se produisent épisodiquement à cause d'accidents, d'évènements climatiques (passage délicat du col du Perthus) voire de manifestations.

Ces problématiques devraient trouver des réponses à moyen terme avec le projet de mise à 2x3 voies de l'infrastructure entre Perpignan nord et Perpignan sud (2009-2014) puis jusqu'à la barrière de Le Boulou (2016). Alors qu'au sud, le gestionnaire Acesa prévoit le même type de travaux jusqu'à la Jonquera, le traitement de la section transfrontière, très coûteux en raison du relief (viaducs…) n'est pas programmé.

ⓘ *(cf annexe)*

## Ce qu'il faut retenir…

**Bien que la pause marquée dans la progression du trafic invite à plus de prudence, les phénomènes de congestion ponctuels risquent d'être concentrés aux abords de la section transfrontalière. Outre la modernisation du réseau et la coordination des gestionnaires autoroutiers franco-espagnols devant assurer une meilleure fluidité du trafic, un des enjeux principaux sera de permettre le développement de solutions alternatives au tout routier.**

**En ce sens, la ligne ferroviaire nouvelle constitue un évènement majeur pour asseoir une mobilité durable et limiter les rejets de gaz à effet de serre (GES). Le développement des plateformes multimodales, qu'elles relèvent du transport conteneurisé ou de l'autoroute ferroviaire constituent également des choix de développement durable, dont les impacts dépassent largement le cadre du territoire (vallée du Rhône…).**



**Figure 107 : Le tarmac de Perpignan-Rivesaltes, accueille en moyenne 420 000 voyageurs par an**




**Figure 108 : L'Autoroute A9 constitue une infrastructure majeure pour les relations interurbaines, avec une fréquentation de 40 000 véhicules par jour sur la partie nord du département**



**Figure 109 : Les nouvelles installations ferroviaires terminales de Perpignan Saint-Charles**

## b. Le réseau routier structurant

**La RN116** et son prolongement par la RD617, constitue le trait d'union entre le littoral et la montagne. Empruntant la vallée de la Têt, cet axe s'inscrit dans une stratégie affirmée d'aménagement du territoire. Depuis les hauts cantons, elle permet d'accéder à la Cerdagne espagnole, mais également à l'Andorre et l'Ariège via la RN320.

La RN116 comporte plusieurs segments qui sont à lier à la typologie du territoire traversé, dans la plaine et jusqu'à Bouleternère, le profil est à 2x2 voies et emprunte le lit de la Têt. Cette nouvelle voie a été mise en service dans les années 90, au grand soulagement des villages autrefois traversés de Perpignan à Ille-sur-Têt. Cette section accueille un trafic moyen de 25 000 véhicules/jour à l'entrée de Perpignan, contre 15 000 au droit de Bouleternère, tandis que son prolongement en direction du littoral (RD617) accueille 21 000 véhicules/jour dont 30 000 en été.

Au-delà de Bouleternère la section comprise jusqu'à Prades inscrite au Contrat de Plan Etat Région (CPER 2000-2006) doit faire l'objet de travaux dont le montant a été réévalué à 150 millions d'euros. A partir de Prades et jusqu'au plateau cerdan, le relief se fait plus prégnant et les problématiques liées à la traversée des villages, à la viabilité hivernale ou encore aux risques naturels sont complexes à résoudre. Le trafic au niveau d'Olette est de 6 000 véhicules/jour.

Les problématiques liées à la RN116 concernent essentiellement la section comprise entre Prades et Mont-Louis, avec un trafic parfois difficile et des coupures ponctuelles qui se révèlent surtout pénalisantes pour l'activité des hauts cantons (stations de ski). La traversée des villages du Conflent reste un problème majeur. Cette problématique relève parfois de l'aberration lorsqu'on sait qu'une partie du trafic poids lourd alimente les stations essence andorranes depuis le port pétrolier de La Nouvelle, elles mêmes convoitées par les automobilistes français adeptes du tourisme commercial. Cette problématique contribue aussi à l'augmentation des risques liés au Transport des Matières Dangereuses. Plusieurs chantiers sont engagés sur cet axe stratégique dont une partie s'inscrit désormais dans le plan de relance pour l'économie. ⓘ *(cf annexe)*

**Les RD900 et RD914** transférées par l'Etat au Conseil Général, permettent depuis Perpignan et le territoire du SCOT, d'irriguer la côte Vermeille, le piémont des Albères et le Vallespir, unifiés par le SCOT Littoral-Sud. Cette bande méridionale comprise entre le Tech et la frontière est également attractive sur le plan de la démographie, avec aujourd'hui près de 60 000 habitants (INSEE 2005). Organisé autour des pôles d'Argelès-sur-Mer, Port-Vendres, Le Boulou et Céret, ce territoire conserve des relations fortes avec le SCOT.

Ces interdépendances couplées avec l'attractivité touristique du littoral ont contribué à l'aménagement de la RD914 en 2x2 voies de Perpignan au sud d'Argelès-sur-Mer, aménagement prolongé par la déviation des villes de Collioure et de Port-Vendres. Le développement du trafic sur cet axe est particulièrement dynamique puisque plus de 38 000 véhicules/jour sont comptabilisés au sud de Perpignan (soit bien plus que sur l'autoroute) et encore 28 000 véhicules/jour au nord d'Argelès-sur-Mer. Les variations saisonnières sont également importantes avec 46 000 véhicules en moyenne journalière estivale au sud de Perpignan. ⓘ

**La RD900** conserve quant à elle son profil initial avec néanmoins quelques aménagements pour les dépassements. Son profil devient toutefois de plus en plus urbain avec la multiplication des carrefours giratoires, cette évolution étant rendue possible par le détournement d'une grande partie du trafic de transit par l'autoroute parallèle. Au sud du territoire, l'engorgement de Le Boulou est fréquent et une déviation envisagée. Au droit du Mas Sabole, le trafic sur cet axe est de 16 000 véhicules/jour.

Au nord, la RD900 permet d'accéder au département de l'Aude, par les Corbières maritimes, secteur sur lequel s'étend le SCOT de la Narbonnaise. Les relations tendent à se développer entre les deux territoires, avec des actifs se rendant quotidiennement à Narbonne et inversement mais aussi des actifs de la plaine (Rivesaltes, Perpignan nord) qui se logent dans les villages du sud audois (Fitou, Leucate…). En limite avec l'Aude, ce sont 11 000 véhicules/jour qui sont comptabilisés tandis que cette valeur atteint 70 000 véhicules à l'entrée nord de Perpignan (pont Arago). Problématique qui est développée dans le chapitre relatif aux relations intra-urbaines. ⓘ *(cf annexe)*

Enfin, **la RD117**, ancienne route nationale de Biarritz à Perpignan, assure la desserte de la vallée de l'Agly et de la région des Fenouillèdes, elle-même ouverte sur la haute vallée de l'Aude. Cette voie irrigue un territoire rural peu dynamique sur le plan de la démographie (environ 10 000 habitants) ouvrant également des relations avec les hautes Corbières audoises, partiellement tournées vers les Pyrénées-Orientales. Le trafic routier atteint 7 500 véhicules jour au droit d'Estagel et 2 400 en limite de l'Aude. Les problématiques inhérentes à cette voie, sont essentiellement liées à la traversée parfois délicate des villages, et la présence d'un trafic lourd notable lié aux carrières et industries de transformation. ⓘ *(cf annexe)*

**Ce qu'il faut retenir...**

**L'amélioration et la complémentarité des vecteurs de mobilité sont essentiels pour l'équilibre territorial de la plaine du Roussillon et au-delà l'effet d'entraînement sur les territoires environnants, notamment pour ceux, plus ruraux. La modernisation des axes routiers induit des effets positifs incontestables, avec par exemple un regain de l'attractivité bien visible du Conflent. Néanmoins, ces effets se matérialisent essentiellement par l'accueil de nouvelles populations dont une partie travaille dans la plaine, les incidences sur l'emploi restent souvent à démontrer.**

**Ces constats, qui sont ceux d'un découplage de plus en plus évident des différentes fonctions qui caractérisent "la ville" militent également pour la limitation de l'étalement urbain et le développement de corridors de transports collectifs, de manière à constituer une alternative aux déplacements routiers individuels.**

# B. LES LIAISONS INTRA URBAINES

L'analyse des liaisons intra urbaines consiste à appréhender le niveau de services et la capacité logistique du territoire à organiser les différents flux de population et de marchandises entre la ville centre, la périphérie et les différents pôles qui constituent le territoire du SCOT.

Ces indicateurs participent à la définition de la qualité de vie globale des habitants du territoire, ils permettent d'analyser la performance de celui-ci en matière de gestion des flux et de mesurer son niveau de dépendance vis-à-vis de la voiture.

## 1. L'ANALYSE DES FACTEURS DE MOBILITÉ

Qu'est ce qui oblige les individus à se déplacer si ce n'est une organisation du territoire en décalage avec les lieux de vie de ses habitants ? Quels sont les principaux facteurs de mobilité ? ⓘ *(cf annexe)*

### a. Les pôles d'habitat

En 1954, le territoire est marqué par une organisation de l'habitat, bien hiérarchisée, avec d'un côté, une ville centre de 70 000 habitants et de l'autre, plusieurs pôles d'équilibres offrant emplois et principaux services pour la population qui y réside, ainsi que pour les villages alentours. Cette organisation était alors source de déplacements courts, principalement au sein même de la ville centre ou des pôles d'équilibre.

L'état des lieux actuel des pôles d'habitat met en évidence les bouleversements intervenus en un demi-siècle. La croissance démographique est globalement continue et soutenue mais les rapports évoluent. La ville centre, tout d'abord, a continué sa croissance pour dépasser la barre des 100 000 habitants puis s'est stabilisée un moment

au profit de sa périphérie. La population perpignanaise évolue moins vite que le reste du territoire. C'est également le cas des pôles d'équilibre, qui n'ont plus la visibilité d'autrefois, dans le concert des villes périurbaines.

Le phénomène de périurbanisation s'est caractérisé par une croissance démographique forte des communes situées en première couronne de Perpignan. A partir des années 70, le littoral a connu également une forte croissance de sa population.

Cette diffusion de l'habitat résulte en partie du développement du mode automobile et des facilités de joindre les lieux d'habitats aux différents pôles d'emplois, de consommation ou encore de loisirs, et ce, grâce à un réseau viaire qui s'est considérablement amélioré en 50 ans. Cette organisation résulte également de l'attrait du modèle pavillonnaire et de la recherche d'une meilleur cadre de vie.

Les tensions de plus en plus vives observées sur le marché foncier ont conduit récemment au développement des pôles d'habitat de la seconde couronne et parfois même au-delà. Les infrastructures de transports semblent jouer un rôle contrasté dans les choix résidentiels. La modernisation du réseau routier est de toute évidence contribué à l'attractivité résidentielle des territoires, rapprochés de la ville centre et de ses pôles d'emplois. A l'inverse, l'absence d'aménagement, la congestion de certains axes et l'importance des temps de parcours peuvent jouer un rôle limitatif.

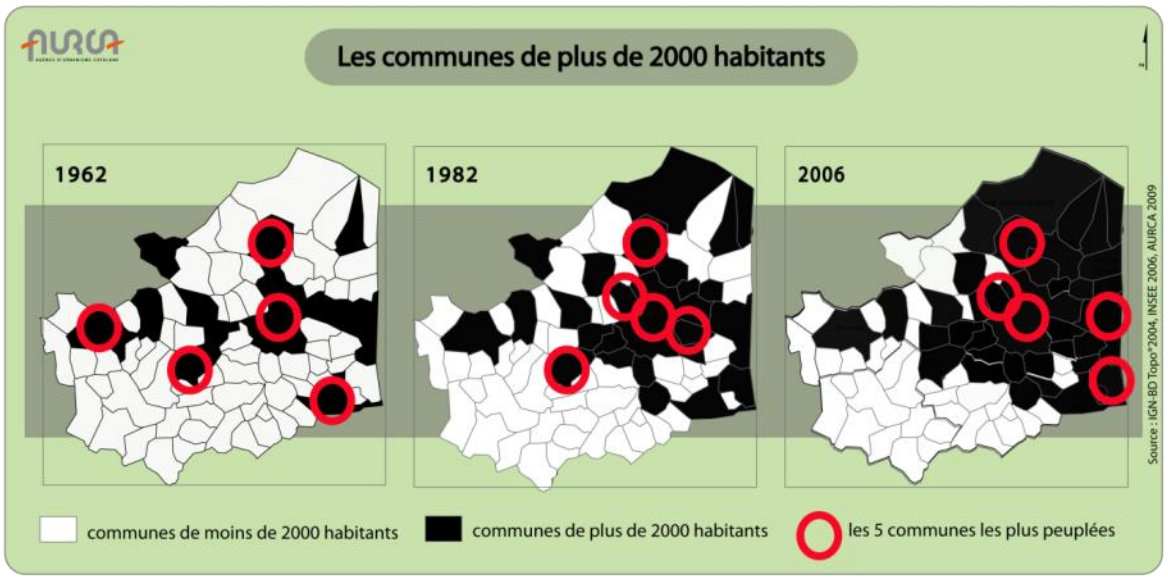



**Figure 110 : Evolution des communes de plus de 2 000 habitants**
*Source: INSEE, AURCA*

Le temps de parcours semble plus important que le coût de transport, souvent mal apprécié et rarement intégré dans le coût global d'installation (où le coût du foncier est souvent le seul critère pris en compte).

## Ce qu'il faut retenir...

**Si la présence d'axes routiers semble constituer un élément de choix, en revanche, la présence de transports collectifs (réseau bus ou ferroviaire) ne paraît pas encore décisive.**

## b. Les pôles d'emploi

**Les pôles d'emploi connaissent des évolutions différentes des dynamiques de peuplement,** ainsi, si Perpignan accueille 58 % des emplois du territoire du SCOT (54 000 emplois), elle n'accueille plus que 34 % de la population contre 50 % en 1962.

Les bourgs historiques de la plaine, Rivesaltes, Thuir, Ille-sur-Têt et Elne restent représentatifs (1 500 à 3 000 emplois) tandis que certaines communes littorales se démarquent comme Canet-en-Roussillon ou Saint-Cyprien, enfin les communes de première couronne comme Saint-Estève, Cabestany ou Le Soler développent également leurs propres pôles d'emplois souvent situés aux portes de la ville centre.

Ce **découplage entre les pôles d'emploi et d'habitat**, forcément générateur de déplacements peut s'illustrer avec la carte suivante qui met en évidence les emplois présents sur les communes et le nombre d'actifs ayant un travail (quelque soit sa destination) résidant sur cette même commune. Il apparaît clairement les communes "excédentaires" ayant plus d'emplois que d'actifs, donc pôles récepteurs d'actifs, les communes neutres et les communes "déficitaires", forcément génératrices d'actifs pour les pôles d'emplois.

Cette déconnexion entre les différents pôles se manifeste également au sein d'une même commune, ainsi, le zonage fonctionnel des documents d'urbanisme l'emporte souvent sur la mixité tandis que le transfert **des activités du centre ville et des cœurs de village vers la périphérie prend de l'importance** et se généralise à de nouvelles activités à la recherche d'espace, d'accessibilité et de visibilité.

### Ce qu'il faut retenir...

**Les pôles d'activités sont donc à peu d'exception déconnectés des pôles d'habitat tandis que les transports collectifs sont souvent inadaptés à cette nouvelle logique territoriale. Les pôles d'activités périphériques contribuent ainsi au développement des déplacements motorisés individuels et à l'étalement urbain.**

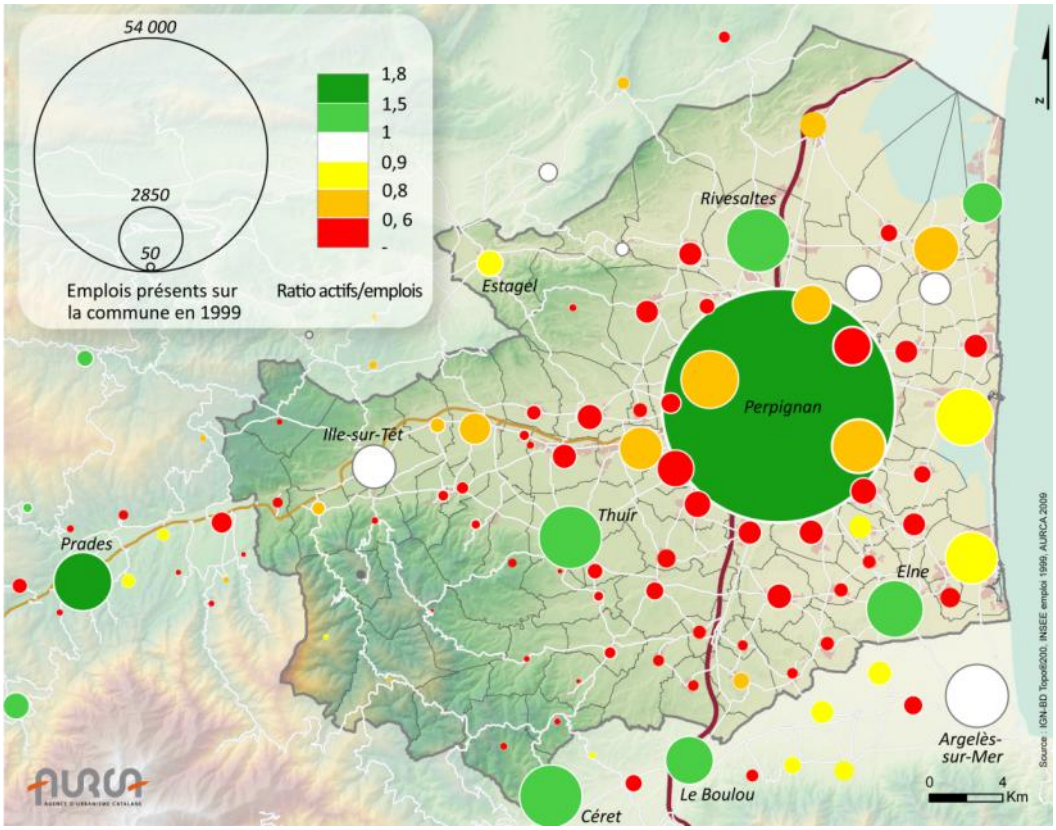



**Figure 111 : Répartition des emplois et des actifs par commune**

## c. Les déplacements domicile-travail

En matière de migrations pendulaires, le dernier état des lieux global date de 1999, il est donc à manier avec précautions. Cette analyse des flux pendulaires entre le SCOT et les territoires voisins permet la mise en évidence de plusieurs constats :

- **Les flux entrants sont plus importants que les flux sortants**, et ce, pour l'ensemble des territoires environnants. Les secteurs les plus générateurs d'actifs sont le territoire des Albères-Côte-Vermeille essentiellement drainé par la RD914 (35 % des actifs extérieurs au SCOT), puis dans l'ordre le Vallespir (RD900), le Conflent (RN116), l'Aude (RD900) et les Fenouillèdes (RD117).

- Ces flux entrants concernent environ 5 500 actifs, tandis que 3 900 sortent quotidiennement du territoire du SCOT pour travailler sur les territoires environnants au premier rang desquels figure le secteur Albères-Côte-Vermeille (34 % des sortants).

- **Les migrations pendulaires vers l'Espagne sont ténues** puisque seulement 58 actifs du SCOT franchissent la frontière à cette même date. Ces relations nettement plus développées sur la partie basque, du coté de Menton, Longwy, Strasbourg ou Mulhouse peuvent approcher 50 % d'actifs dans certaines régions transfrontalières. Ce constat s'explique en partie par l'absence d'aire urbaine majeure frontalière avec le territoire du SCOT.

- **C'est la ville de Perpignan qui constitue la principale destination des actifs résidants hors SCOT** (2/3 des flux). En 1999, ce sont plus de 3 600 actifs qui traversent la plaine du Roussillon pour se rendre dans la ville centre.

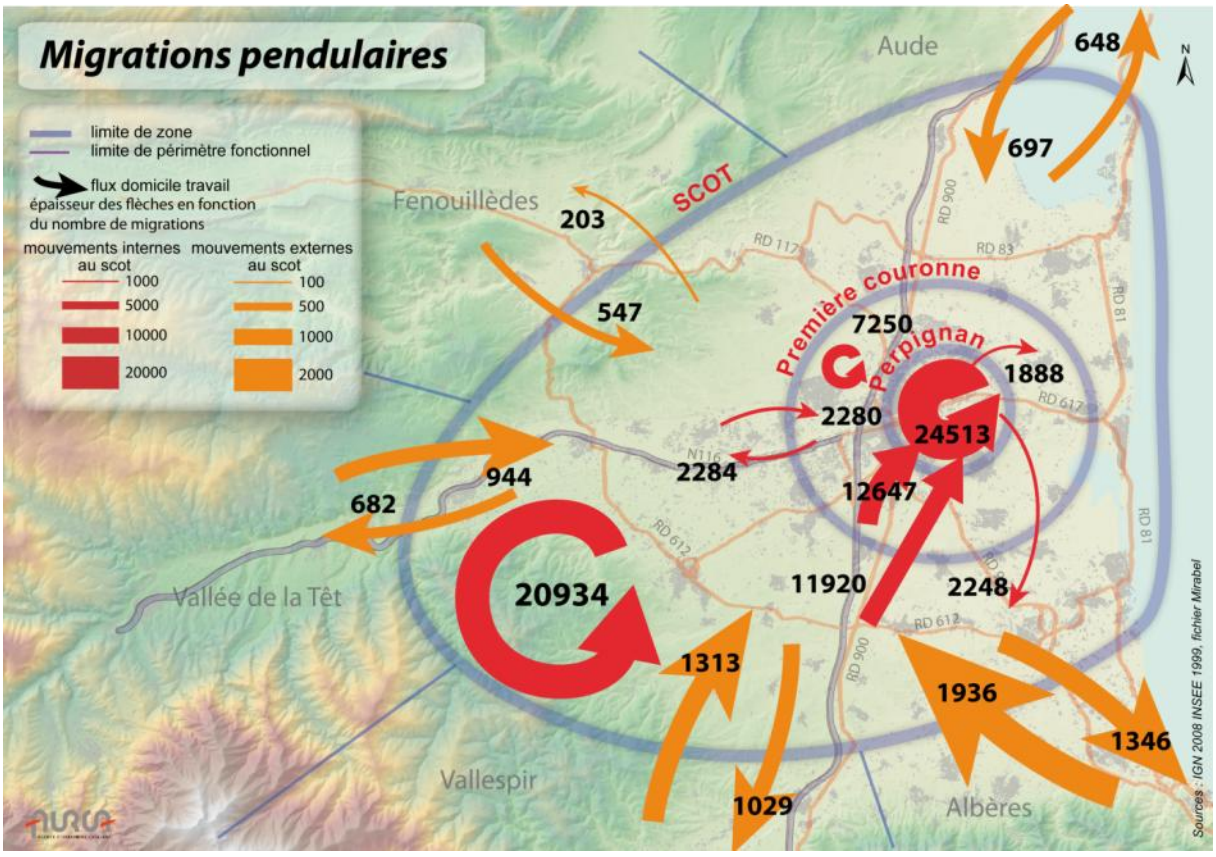



**Figure 112 : Les migrations pendulaires : liens entre les territoires**

**Concernant les flux domicile travail internes au SCOT : 48 % des actifs habitent et résident dans la même commune. Ce pourcentage est très contrasté d'une commune à l'autre**. Ainsi, il atteint **81 %** dans la ville centre et moins de **23 %** dans la première couronne.

Chaque jour Perpignan accueille 12 650 actifs de la première couronne et quasiment autant des autres communes du territoire SCOT, à l'inverse, la ville centre émet moins de 2 000 actifs vers les communes de première couronne et un peu plus au-delà de ce périmètre. Les flux entre les communes de première couronne et le reste du SCOT sont équilibrés avec 2 300 actifs respectifs.

En dehors de la ville centre, les principales communes recevant des actifs des communes environnantes et en particulier de Perpignan, sont les bourgs historiques de Thuir, Rivesaltes et Elne qualifiés de pôles d'équilibre par le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération. Un grand nombre de communes de première couronne accueillent également des actifs d'autres communes ainsi que quatre des cinq communes du littoral.

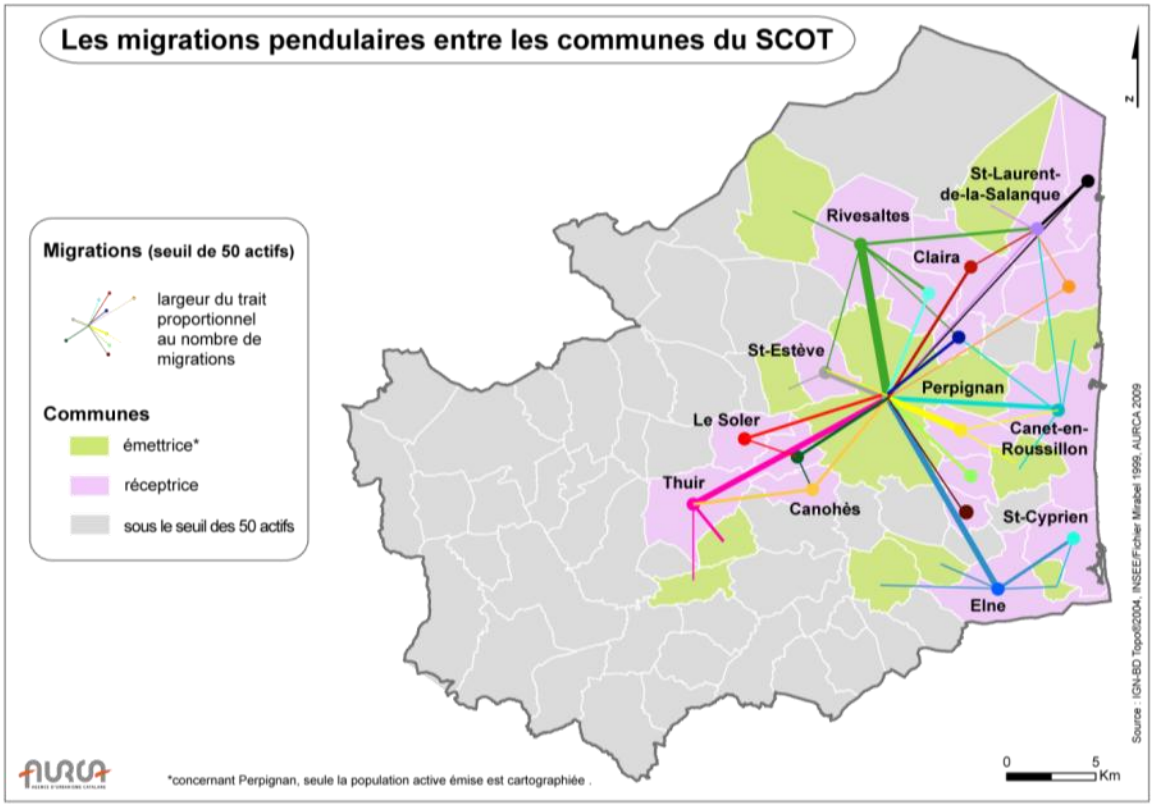



**Figure 113 : Les migrations pendulaires entre les communes du SCOT de la plaine du Roussillon (hors attraction de Perpignan)**

## d. L'attraction du pôle urbain

**L'aire urbaine** dont la définition est notamment construite sur la base des déplacements domicile-travail, constitue un indicateur intéressant pour apprécier l'évolution de l'attractivité du pôle urbain.

Selon l'INSEE, cette aire urbaine était de 33 communes en 1990, elle a progressé de 28 communes supplémentaires en 1999. Ce développement serait tout aussi fort en 2005 (source : SRADDT) avec l'annexion de 24 communes supplémentaires, dont les pôles d'Elne, Ille-sur-Têt ou Saint-Laurent-de-la-Salanque. Ce périmètre s'étend désormais dans les contours du SCOT de la plaine du Roussillon avec une excroissance significative en direction des villages des Fenouillèdes (Latour-de-France, Caramany, Lesquerde…).

Toutefois, cette dynamique ne doit pas masquer l'importance des relations déjà mise en évidence, par exemple avec le SCOT Littoral Sud, qui dans l'absolu sont beaucoup plus importantes que celles représentées par l'extension de l'aire urbaine sur des territoires très ruraux comme les Fenouillèdes (voir définition INSEE).

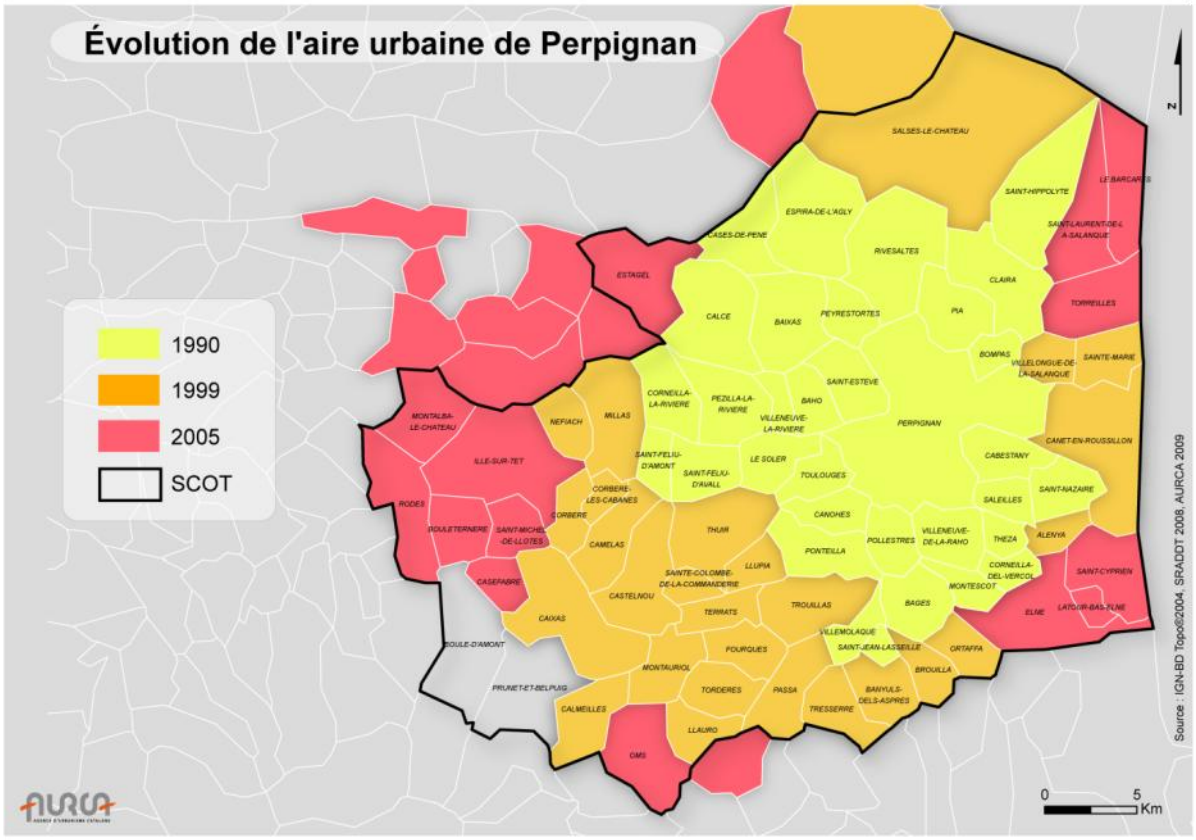



**Figure 114 : Evolution de l'aire urbaine de Perpignan**

*Définition de l'aire urbaine (INSEE) : une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.*

## e. Des impacts sociaux et environnementaux sous estimés

Alors que la moitié de la population active réside et travaille au sein de la même commune avec toutefois de fortes disparités (81 % à Perpignan, 45 % à Millas, 17 % à Canohès…), un actif sur trois parcourt chaque jour une distance domicile-travail supérieure à 7 km (cf figure**** en page suivante). L'importance des déplacements pendulaires peut impacter fortement le budget et la qualité de vie des ménages (carburants, entretien, durée de déplacement…).

Sur le périmètre du SCOT en 1999, un actif présente en moyenne une distance à l'emploi de 11 km, passant ainsi chaque jour 39 minutes dans son véhicule. Le budget carburant consacré chaque année à ses déplacements professionnels si l'on considère qu'il utilise un véhicule particulier atteint 3 % de ses revenus (sur la base d'un CDI temps complet, salaire moyen). Par ailleurs, l'impact annuel sur l'environnement peut être estimé à 1,4 tonne.équivalent $CO_2$ émise.

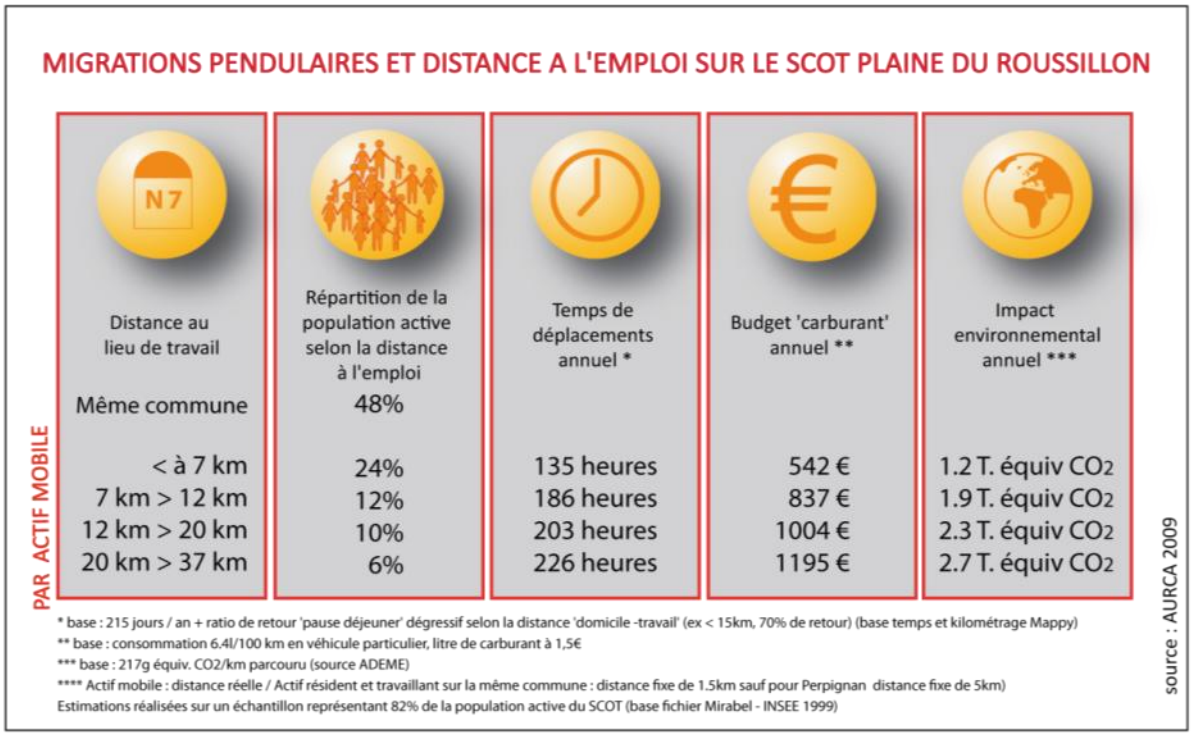



**Figure 115 : Schéma synthétique des impacts financiers et environnementaux des déplacements pendulaires**

L'éloignement au lieu de travail impacte de plus en plus fortement le budget des ménages actifs de la plaine roussillonnaise, mais au-delà de l'aspect financier, cette tendance contribue aussi à une dégradation de leur qualité de vie (avec un temps de déplacement croissant).

Le renouvellement du parc automobile se traduit par l'utilisation de véhicules à la fois moins polluants et plus économiques permettant de minorer l'impact environnemental, cependant la croissance démographique et l'éloignement progressif au pôle urbain entraînent au contraire une majoration des rejets de gaz à effet de serre.

## Ce qu'il faut retenir...

**Pour autant, la question du coût des déplacements reste peu intégrée dans les choix résidentiels des ménages, bien que l'envolée des prix du pétrole en 2008 ait contribué à une prise de conscience de l'importance des budgets consacrés aux déplacements.**

**La plaine du Roussillon est ainsi au cœur d'un système de déplacements toujours plus complexe où la mobilité se diffuse dans un territoire de plus en plus vaste et repose sur des temps de parcours jugés supportables pour se rendre sur les lieux de travail, de consommation ou de formation. Néanmoins, cette diffusion de l'habitat dans l'espace induit des coûts de déplacements dont l'évolution reste aléatoire, ce qui pourrait à terme marginaliser les populations les plus éloignées des fonctions centrales.**

**D'autre part, le respect des principes d'équilibres, de diversité et de mixité mais aussi de préservation de l'environnement peuvent être contrariés par un modèle trop dispersé qui rendrait hypothétique les investissements à consentir en matière d'équipements ou de transports collectifs. La notion de pôles d'équilibre évoquée dans le PDU de l'agglomération peut-être à cet égard une alternative intéressante pour restaurer une armature urbaine équilibrée et cohérente. Elle sous-entend que les pôles identifiés acquièrent un statut qu'il convient de préserver et de renforcer.**

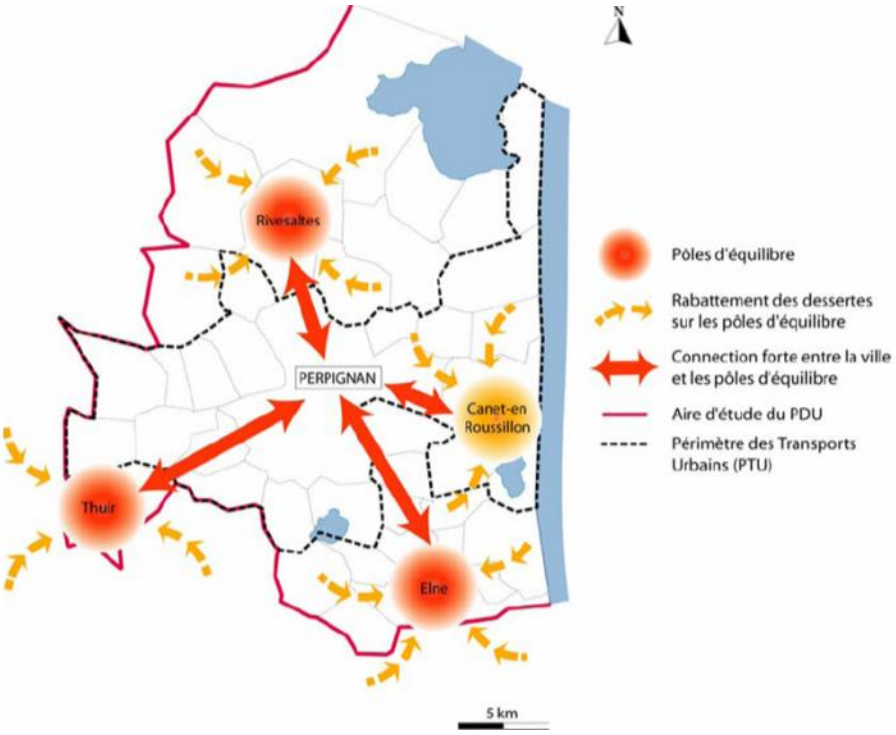



**Figure 116 : Principes de desserte des pôles d'équilibre envisagés dans le cadre du PDU (Source PMCA)**

## f. Les autres pôles générateurs de déplacements

Les facteurs de mobilité outre l'habitat et le travail sont nombreux, ils relèvent généralement des achats, de l'enseignement, des loisirs ou des démarches administratives. L'étude fine de ces déplacements constitue un besoin pour le territoire du SCOT. En son absence, les pôles générateurs peuvent être présentés de manière simplifiée.

**Les motifs de déplacement lié aux achats** peuvent être rapprochés de la répartition des surfaces commerciales. En la matière, le territoire du SCOT concentre plus de 80 % des surfaces commerciales du département tandis que Perpignan polarise plus de 47 % des surfaces (CCI 2006).

Les dépenses commercialisables permettent de mesurer l'attractivité des différents pôles commerciaux, ainsi le secteur de l'avenue d'Espagne se démarque en absorbant 18 % des dépenses des ménages du département, suivent ensuite le secteur du centre-ville (7 %) puis celui de « l'agglo nord » essentiellement constitué du pôle commercial de Rivesaltes-Claira (5 %). Selon la nature et l'importance des commerces, le bassin de chalandise prend différentes formes. L'INSEE représente ces aires d'attraction sur des cartes élaborées à partir des inventaires communaux.

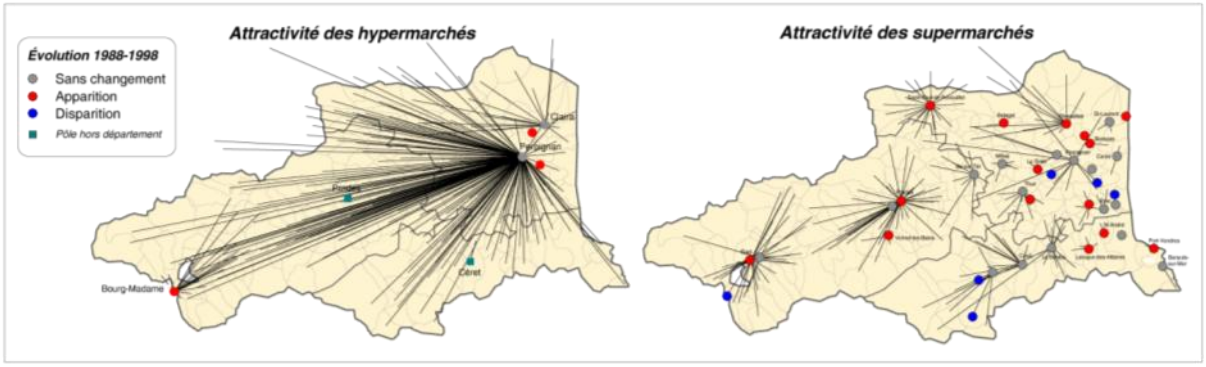



**Figure 117 : Aire d'attractivité des hypermarchés (gauche) et des supermarchés (droite)**
*Source: Inventaire communal 1998, © INSEE-SCEES / IGN 1998*

La carte ci-dessus matérialise l'attractivité des hypermarchés mettant en évidence le rayonnement des aires de Perpignan et de Claira bien au-delà du périmètre du SCOT, cette polarisation doit-être nuancée puisque la récente ouverture d'un hypermarché à Argelès-sur-Mer a contribué au rééquilibrage de l'offre commerciale vers le sud du territoire. Concernant l'attractivité des supermarchés, les équilibres sont différents et évoluent avec la multiplication des surfaces commerciales dans la plaine (INSEE 1998).

Outre les grandes et moyennes surfaces, les motifs achats génèrent également des déplacements vers les commerces traditionnels souvent situés au cœur des villes et villages, dont le tissu commercial évolue souvent proportionnellement à la population et au caractère de centralité. Ainsi, les commerces traditionnels sont particulièrement développés au centre de Perpignan et dans certains quartiers périphériques, sur les pôles d'appui secondaires de Rivesaltes, Thuir, Millas, Ille-sur-Têt, Elne, Saint-Laurent-de-la-Salanque ou encore Estagel, qui en sus, disposent de marchés hebdomadaires. Les commerces traditionnels se développent également sur les communes littorales, en lien avec le phénomène de résidentialisation observé.

On notera enfin que l'évasion commerciale (achats hors département, vente par correspondance) ne représente que 7,6 % du potentiel de consommation des ménages du département (CCI 2006), chiffre susceptible d'évoluer positivement avec le développement des achats en ligne.

## g. Les motifs de déplacement lié à l'enseignement

Les écoles, collèges, lycées et établissements supérieurs génèrent des modes de déplacements différents selon les âges des individus qui les fréquentent et la distance qui les sépare des pôles d'origine. Ainsi, les déplacements liés au premier degré d'enseignement génèrent des déplacements plutôt courts, vu le maillage territorial par les structures scolaires. Néanmoins, l'accompagnement des enfants par les parents est de mise, ce qui se traduit souvent par des déplacements motorisés individuels, occasionnant quelques encombrements ponctuels aux portes des établissements.

Avec l'évolution du cycle d'enseignement les établissements sont plus concentrés, ainsi les collèges se répartissent sur les pôles principaux tandis que les lycées sont polarisés par Perpignan et Canet-en-Roussillon pour l'enseignement général, Perpignan, Théza et Rivesaltes pour l'enseignement spécialisé. Toutefois, le développement de nouvelles structures contribue à l'équilibrage territorial avec par exemple les nouveaux collèges de Toulouges, Saint-Cyprien et Pia et ceux programmés de Millas et Claira.

Les déplacements les plus longs sont ainsi effectués par les cars de ramassage scolaires tandis que la proximité des établissements induits des déplacements à pieds ou à vélo, grâce notamment à la politique de développement des voies cyclables impulsée par le Conseil Général à proximité des collèges.

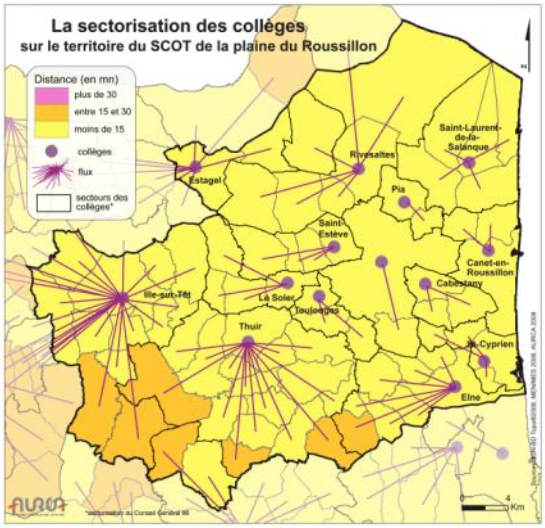



**Figure 118 : Aire d'attraction des collèges**

Enfin, l'enseignement supérieur génère quant à lui des déplacements ciblés en direction de la ville centre qui polarise l'essentiel des équipements, et en particulier l'Université Perpignan-Via Domitia, l'IUT ou l'IUFM rassemblés sur le campus du Moulin-à-Vent. En 1998, 56 % des déplacements quotidiens des étudiants étaient effectués en voiture, alors que 48 % des étudiants ont pour origine la ville centre.

## h. Les autres motifs de déplacements

Ces motifs sont nombreux, liés aux démarches administratives, à la santé, aux sports et loisirs ou à la culture. Le découpage du territoire en bassins de vie effectué par l'INSEE permet d'apprécier les polarisations et jeux de dépendance des communes pour une gamme de 78 équipements. Cette représentation met en évidence la polarisation des territoires ruraux du nord-ouest du département vers les communes du SCOT, Ille-sur-Têt, Estagel et Perpignan rayonnent en effet au-delà du périmètre du schéma sur le bassin des Fenouillèdes. En revanche, quelques communes du sud-ouest du SCOT sont attirées par les pôles du Bas-Vallespir : Céret et Le Boulou. On notera à l'intérieur du périmètre, l'influence des pôles de Thuir, Ille-sur-Têt, Millas, Saint-Laurent-de-la-Salanque, mais également l'effacement des pôles de Rivesaltes devant Perpignan, mais aussi de celui d'Elne contrarié par l'attraction développée par Saint-Cyprien.

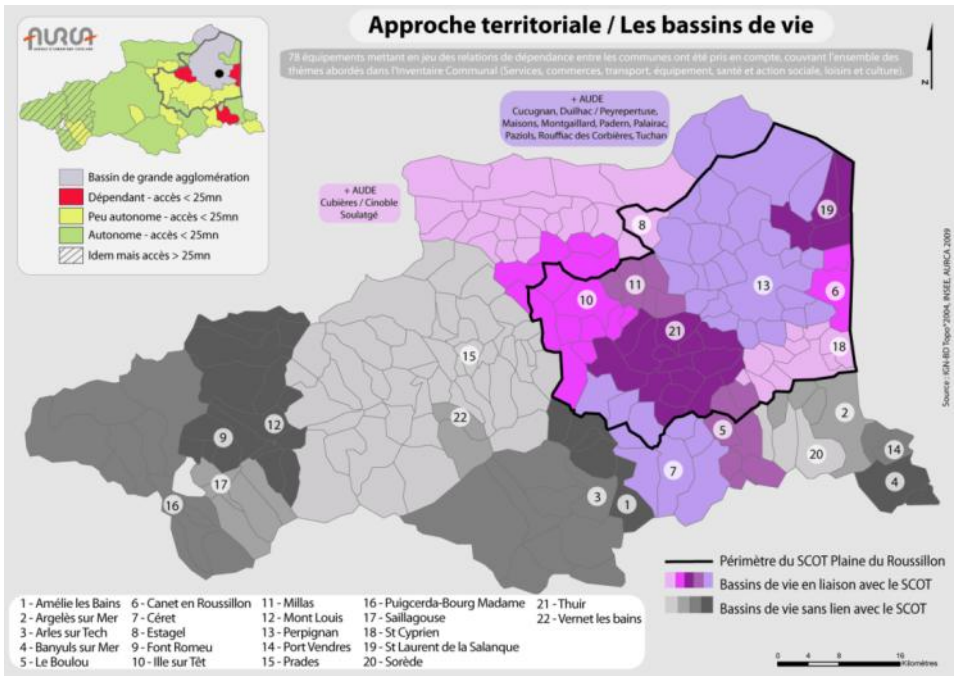



**Figure 119 : Les bassins de vie**

### Ce qu'il faut retenir...

**Les facteurs de déplacements sont nombreux et complexes à identifier : ils contribuent au développement des mobilités. Ce découplage plus ou moins radical des espaces consacrés au travail de ceux dédiés à l'habitat, aux achats, à l'enseignement ou aux loisirs contribue en quelque sorte à spécialiser les territoires. Bien qu'à certains égards cette diffusion dans l'espace participe au renouveau des territoires en déshérence et concoure à l'équilibre par le redéveloppement de quelques commerces ou équipements de proximité, ce modèle affirme aussi un dualisme entre les territoires acteurs de l'économie et ceux plutôt rentiers.**

**Lieux de vie éloignés des pôles d'emplois, des services, de consommation, de loisirs, augmentation des temps et des coûts de déplacements, besoin d'infrastructures supplémentaires, fragmentation des espaces naturels et agricoles, uniformisation des nouveaux quartiers et perte d'identité des villages sont les conséquences prévisibles de ce scénario tendanciel. Cette désorganisation territoriale rend par ailleurs difficile l'optimisation des politiques de transports alternatifs à la voiture.**

**On peut également se demander, si dans la perspective d'une augmentation des coûts de l'énergie ce modèle est tenable et surtout durable. Cette hypothèse tendrait vraisemblablement à réaffirmer l'attraction de la ville centre (phénomène déjà perceptible) mais peut aussi contribuer à l'émergence d'une organisation multipolaire appuyée sur le développement de pôles d'équilibres connectés au sein d'un système de solidarités territoriales.**

# 2. LE RÉSEAU ROUTIER

## a. Une organisation radiale depuis la ville centre

Le réseau routier "intra-urbain" principal rayonne à partir des boulevards périphériques qui ceinturent le centre ville de Perpignan. Ce réseau a fait l'objet d'importants investissements durant les 30 dernières années, évoluant ainsi en fonction des dysfonctionnements constatés ou prévisibles.

Les grands actes de cet aménagement routier du territoire ont été la création de la pénétrante nord et la construction du Pont Arago (RD900) permettant de délester le trafic de transit qui empruntait autrefois l'étroit pont Joffre et asphyxiait régulièrement le quartier Vernet. L'aménagement de la nouvelle RD612 permettait de désengorger le quartier Saint-Martin ainsi que Toulouges du trafic de la région des Aspres.

Citons également l'aménagement des berges de la Têt, avec la mise à 2x2 voies de la RN116, abandonnant la traversée des nombreux villages du Ribéral, la mise à 2x2 voies de la RD914 de Perpignan à Argelès-sur-Mer, l'aménagement de la nouvelle RD617 à 2x2 voies depuis la ville centre vers le littoral de Canet-en-Roussillon.

D'une manière générale, cette organisation radiale, modernisée par l'aménagement des chaussées et complétée par la création de nouveaux axes, permet **une accessibilité satisfaisante à la ville centre.**

## b. Les entrées de la ville-centre

Néanmoins, la convergence des axes principaux vers la ville centre contribue à développer des phénomènes ponctuels de congestion aux heures de pointe. Ces problèmes sont plus ou moins accentués selon les axes, les plus préoccupants concernent le pont Arago avec ses 70 000 véhicules/jour débouchant au cœur de la cité catalane. Les entrées sud : RD900 et de plus en plus la RD914 sont également saturées selon les heures.

Malgré l'aménagement d'un premier système de rocades de contournement notamment au sud-ouest de la ville, **une partie du trafic de transit pénètre dans le centre ville**, empruntant essentiellement du nord au sud la ceinture de boulevards avec son lot de nuisances et de pollutions.

L'accessibilité au système de rocades est ponctuellement compliqué par l'importance du trafic, ralenti aux premiers carrefours (giratoires des Arcades, du Mas Rouma, du pont Sauvy…). D'autre part, **certaines extensions de la ville ont dépassé ce premier système de contournement** (quartiers Porte d'Espagne, Cité Pascot, Parc Ducup, Torremila…) **tandis que certaines communes périphériques s'en rapprochaient** (Médipôle) et les grandes surfaces commerciales s'y agglomeraient. Ce système de rocade par ailleurs incomplet (absence du contournement nord-est) est donc de plus en plus contraint par l'espace urbain, mêlant trafic de transit et d'échanges interquartiers, posant également des problèmes de traversées pour les autres modes de déplacement, il répond donc très imparfaitement aux enjeux.

Avec la croissance du trafic, des effets induits peuvent être observés, les itinéraires de substitution (les fameuses "traverses"), voies de dessertes rurales sont sollicitées par les pendulaires pressés (Pou de las Coulobres, Mas Bresson, Mas Béarn, sablières de Saint-Estève…).

## c. Les franchissements de la Têt

La Têt traverse le territoire dans le sens ouest-est et créé une coupure naturelle entre le nord et le sud du SCOT en particulier sur le territoire de la ville. A la fois trait d'union et formidable potentiel pour le développement d'une voie verte, **les franchissements routiers concentrent les phénomènes de congestion**, rendant difficiles les échanges entre le sud et le nord de la ville.

Ces problèmes atteignent leurs paroxysmes lors des crues de la rivière rendant indisponible une partie du réseau (voie sur berges, gués de

Perpignan, Bompas et Pézilla-la-Rivière). Cette problématique des gués, ponctuellement inutilisables concerne également quelques autres communes, au premier rang desquelles figure Villeneuve-de-la-Raho, partiellement isolée par les crues du Réart.

## d. Les traversées de village

La quasi-totalité des communes sont desservies par le réseau routier départemental qui irrigue le cœur des villages mais qui, avec la croissance généralisée du trafic occasionne des gênes grandissantes au fonctionnement des villes et des villages, mêlant trafic de transit et trafic d'échanges.

De nombreuses communes ont été débarrassées du trafic de transit par l'aménagement de voies de contournement plus ou moins lâches selon les velléités de développement de la tache urbaine ou les contraintes naturelles du terrain. Ainsi, les villes de la rive droite de la Têt : Millas, Ille-sur-Têt, Néfiach, Le Soler mais aussi Elne, Salses-le-Château, Baho, Saint-Nazaire et beaucoup d'autres sont désormais libérées d'une grande partie du trafic qui contrariait la vie quotidienne des habitants.

**Néanmoins, plusieurs communes restent dans l'attente de déviations**, plus ou moins coûteuses selon les sites, ce qui est par exemple le cas d'Estagel, un des cas les plus préoccupants sur le territoire.

## e. Le trafic lourd

Le trafic lourd résulte de plusieurs types de trafic, le transit concerne essentiellement la desserte de communes du département depuis les échangeurs autoroutiers du SCOT, ce trafic emprunte par exemple la RN116 en direction du plateau cerdan et de l'Andorre et occasionne peu de nuisances pour les communes du territoire. Le trafic d'échange paraît beaucoup plus important en volume, il culmine aux abords de **la plateforme Saint-Charles** dont la principale activité réside dans l'éclatement des fruits et légumes dans toute l'Europe. Saint-Charles accueille en moyenne près de 1 500 poids-lourds quotidiennement et génère des trafics croissants depuis les échangeurs routiers de Perpignan sud et Perpignan nord. L'importance du trafic a conduit les collectivités à aménager de nombreux carrefours et plusieurs accès au pôle économique, toutefois son fonctionnement reste relativement complexe et compartimenté. On notera également l'activité des plateformes multimodales et le développement des trafics conteneurisés entre Port-Vendres et Saint-Charles (impacts sur la rocade sud et la RD914).

Le trafic lourd est également développé sur le secteur nord-ouest du SCOT, **avec le charroi généré par les carrières** (Baixas, Espira-de-l'Agly, Calce…) et les industries de transformations liées mais aussi l'activité du CSDU d'Espira-de-l'Agly ou de l'UTVE de Calce. Ce type de trafic est également généré par les nombreuses carrières ou sablières de la plaine et pénalise les communes fréquemment traversées. Outre les nuisances déjà citées, l'envol de poussières peut également constituer une gêne.

Le trafic lourd se répartit enfin sur un grand nombre de communes, généré par les besoins d'approvisionnement ou de distribution des activités économiques et commerciales. **Les collectivités sont engagées dans la réduction des nuisances générées** avec par exemple la création de la déviation nord de Baho (accès UTVE) ou de Montpins (accès carrières).

## f. La saisonnalité du trafic

En sa qualité de destination touristique, le département voit sa population doubler pendant les deux mois d'été. Avec une importante concentration de population sur la bande littorale, certains axes sont particulièrement sollicités, il en va ainsi de la route interplages (RD81 + 70 % de trafic en MJE) et de la RD83 (+ 90 %). Pratiquement toutes les voies structurantes et secondaires subissent une augmentation de trafic. **Ces encombrements saisonniers** se concentrent aux abords des stations du littoral (routes d'accès aux plages et voie littorale) et des centres commerciaux. Lorsque "exceptionnellement" la météo ne se

prête pas à la baignade, on constate également un reflux de la population touristique vers l'arrière pays, l'Espagne et Le Perthus occasionnant des phénomènes de paralysie ponctuelle du réseau routier. La vocation touristique du littoral a contribué à l'aménagement routier du département avec la création des RD81 et 83 qui irriguent respectivement la Salanque et la bande littorale mais également à la modernisation des axes (mise à 2x2 voies des RD914, RD617 et RD83).

Ces phénomènes d'encombrements peuvent générer des **externalités négatives pour l'économie locale**, particulièrement pour les activités indépendantes du tourisme.

ⓘ *(cf annexe)*

## g. L'accessibilité

Un certain nombre de communes du territoire peuvent être qualifiées d'isolées, à l'écart des grands axes de circulation et desservies par de longues routes sinueuses, c'est le cas d'une partie des communes du massif de l'Aspre, telles que Casefabre, Boule-d'Amont ou Prunet et Belpuig.

## h. Les conflits d'usage

Les conflits d'usage sont alimentés par le mélange de différents types de trafic, l'absence de contournement complet de la ville ou de certaines déviations de villages. Ces conflits se manifestent surtout entre les différents modes de déplacements, le plus souvent au détriment des transports collectifs, des piétons ou usagers de deux-roues en l'absence d'une hiérarchisation suffisamment claire des réseaux.

Ces conflits peuvent être également générés par l'activité économique, par exemple aux abords de la plateforme Saint-Charles, où le trafic lourd est mêlé aux véhicules légers et au trafic touristique (échangeur autoroutier et contournement de Perpignan) ou encore lorsque les véhicules agricoles investissent le réseau routier départemental en période de vendanges.

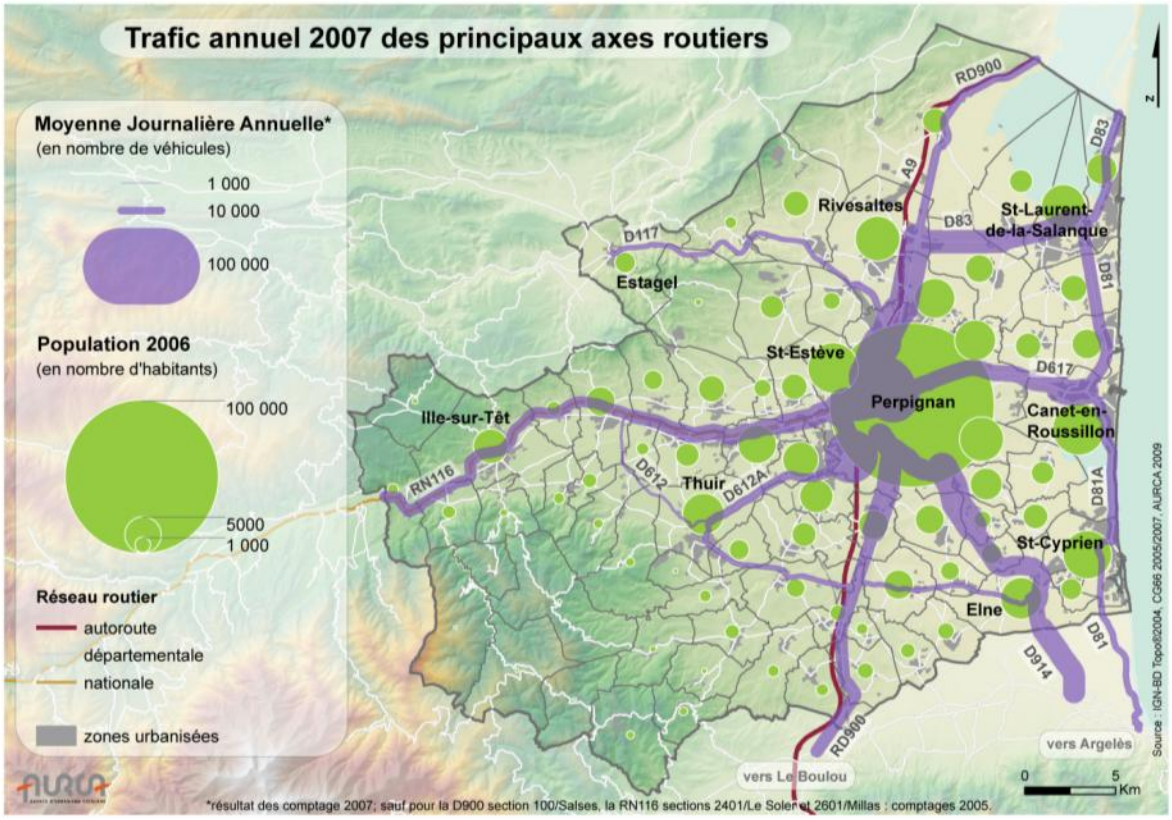



**Figure 120 : Trafic routier des principaux axes structurants**



**Figure 121 : Le pont Arago, avec ses 70 000 véhicules/jour mêle trafic d'échange et de transit et constitue un point de congestion bientôt résorbé**




**Figure 122 : L'autoroute A9 saturée lors des migrations estivales vers l'Espagne**




**Figure 123 : Coupure de l'autoroute au col du Perthus, induisant le stockage des poids-lourds en transit sur la chaussée et la plateforme Saint-Charles**

# 3. LES GRANDS PROJETS ROUTIERS

## a. Le contournement de la ville centre

Plusieurs projets, à plus ou moins long terme, s'inscrivent dans un schéma de contournement global de la ville centre et des communes agglomérées.

**Sur la partie ouest-sud/ouest**, ce contournement s'articule autour du projet de **rocade ouest** qui doit notamment dévier une partie du trafic empruntant le pont Arago et pénétrant dans l'agglomération. Déjà considéré comme une nécessité dans le dossier de voirie d'agglomération (DVA 1994) de Perpignan, ce projet se décompose en quatre sections.

La première comprise entre Saint-Estève et la RN116, comprenant un nouveau pont sur la Têt est engagée avec une livraison programmée pour 2011. La deuxième section, adossée à l'autoroute permettra de relier les berges de la Têt à l'échangeur autoroutier Perpignan sud et à la RD612, permettant ainsi d'alléger le trafic pénétrant dans le quartier de Saint-Assiscle ou la plateforme de Saint-Charles. Sa réalisation est prévue pour 2013.

A plus long terme (2015–2020), le troisième barreau (V3) devrait effectuer la liaison entre l'échangeur Perpignan sud et la RD900, son tracé n'est pas arrêté. Le quatrième barreau, non programmé à ce jour, devrait permettre la liaison entre la RD900 et la RD914 soulageant ainsi l'actuelle rocade sud dont le caractère urbain s'affirme avec les extensions de la ville.

En attendant ces échéances, plusieurs aménagements sont projetés ou déjà mis en œuvre. Le premier d'entre eux concerne l'utilisation de l'autoroute A9 pour les déplacements locaux entre les deux échangeurs perpignanais. Depuis le 1er février 2008, **un système de gratuité** entre ces deux échangeurs a été mis en place au bénéfice des habitants de la Communauté d'Agglomération.

Deux autres aménagements sont prévus, ils concernent la dénivellation de carrefours giratoires particulièrement problématiques, celui des Arcades développant les échanges entre la rocade et la RD900 et celui du Mas Rouma entre cette même rocade et la RD914.

**Sur la partie sud-est,** un projet de contournement sud de Cabestany (RD22b) prolongé par le projet de déviation de la voie littorale (RD81b) devrait compléter l'armature des voies structurantes. Ces deux projets sont relativement avancés puisque le début des travaux est programmé en 2010. Ils devraient apporter une réponse à l'engorgement de la rocade sud-est et à ses faibles capacités d'évolution en milieu urbain (Guérido, Mas Vermeil…).

**Enfin, au nord-est**, l'absence de contournement trouvera bientôt une réponse avec l'aménagement du boulevard nord-est qui viendra par la même occasion désenclaver les quartiers de Vernet-Salanque. Cet aménagement en cours de réalisation devrait considérablement améliorer les échanges avec les communes de Bompas et Pia mais aussi récupérer une partie du trafic empruntant le pont Arago et la voie sur berge. ⓘ *(cf annexe)*

## b. La déviation de la voie littorale

C'est un projet s'inscrivant dans une double logique, celle du grand contournement de Perpignan, englobant l'agglomération de Cabestany mais aussi celle d'asseoir **une nouvelle continuité de la voie littorale** (RD81). Il s'agit plus particulièrement de dévier le trafic empruntant la voie littorale entre Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien et empruntant le lido de l'étang de Canet-Saint-Nazaire, à la fois encombrée en été (stationnement, transit…), menacée par l'évolution du trait de côte et générant des impacts sur des espaces particulièrement remarquables et sensibles du littoral (cordon dunaire, complexe lagunaire). Cet aménagement devrait également permettre de soulager la RD11 traversant les agglomérations de Saint-Nazaire et Alénya, très sollicitées en été.

L'aménagement de cette voie "rétro littorale" s'inscrit dans une logique d'amélioration du réseau routier mais également de développement durable avec le changement de statut envisagé de l'actuelle liaison entre les deux stations balnéaires. Ce statut, si tant est qu'il soit partagé, pourrait évoluer **vers une voie dédiée aux modes doux de déplacements, voire aux transports collectifs.**

### c. La grande périmétrale

Il s'agit d'un principe correspondant à la **mise en réseau des communes de seconde couronne** perpignanaise, principalement des pôles d'équilibres et secondaires (Saint-Laurent-de-la-Salanque – Rivesaltes – Estagel – Millas – Thuir – Elne – Saint-Cyprien).

Plusieurs routes départementales constituent déjà cette grande périmètrale (RD83, RD117, RD612, RD40 pour les principales) qui serait ponctuellement complétée par quelques déviations et surtout modernisée pour faire face à la hausse du trafic et aux besoins de sécurisation de l'axe (le profil à deux voies serait maintenu).

Ces aménagements sont particulièrement importants sur l'axe Thuir–Millas avec la sécurisation de la voie et la création d'une voie de desserte agricole/deux-roues. Elle comprend aussi les déviations de Bages, Montescot et Saint-Cyprien village.

### d. Les aménagements locaux (amélioration du réseau sur un plan local)

De nombreux aménagements répondent à des enjeux ponctuels de fluidification du trafic (dénivellation du giratoire du Mas Gaffard, suppression des passages à gués du Réart à Villeneuve-de-la-Raho, déviations du Soler, d'Estagel..).

## 4. L'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE

Sur le périmètre du SCOT, ce sont presque 70 000 déplacements quotidiens domicile/travail qui sont effectués en voiture particulière. **3 actifs sur 4 ayant un emploi utilisent la voiture pour aller au travail.**

La part des déplacements en voiture dans les migrations pendulaires est donc largement majoritaire sur le territoire. Cette situation représente une tendance lourde concernant les pratiques des habitants.

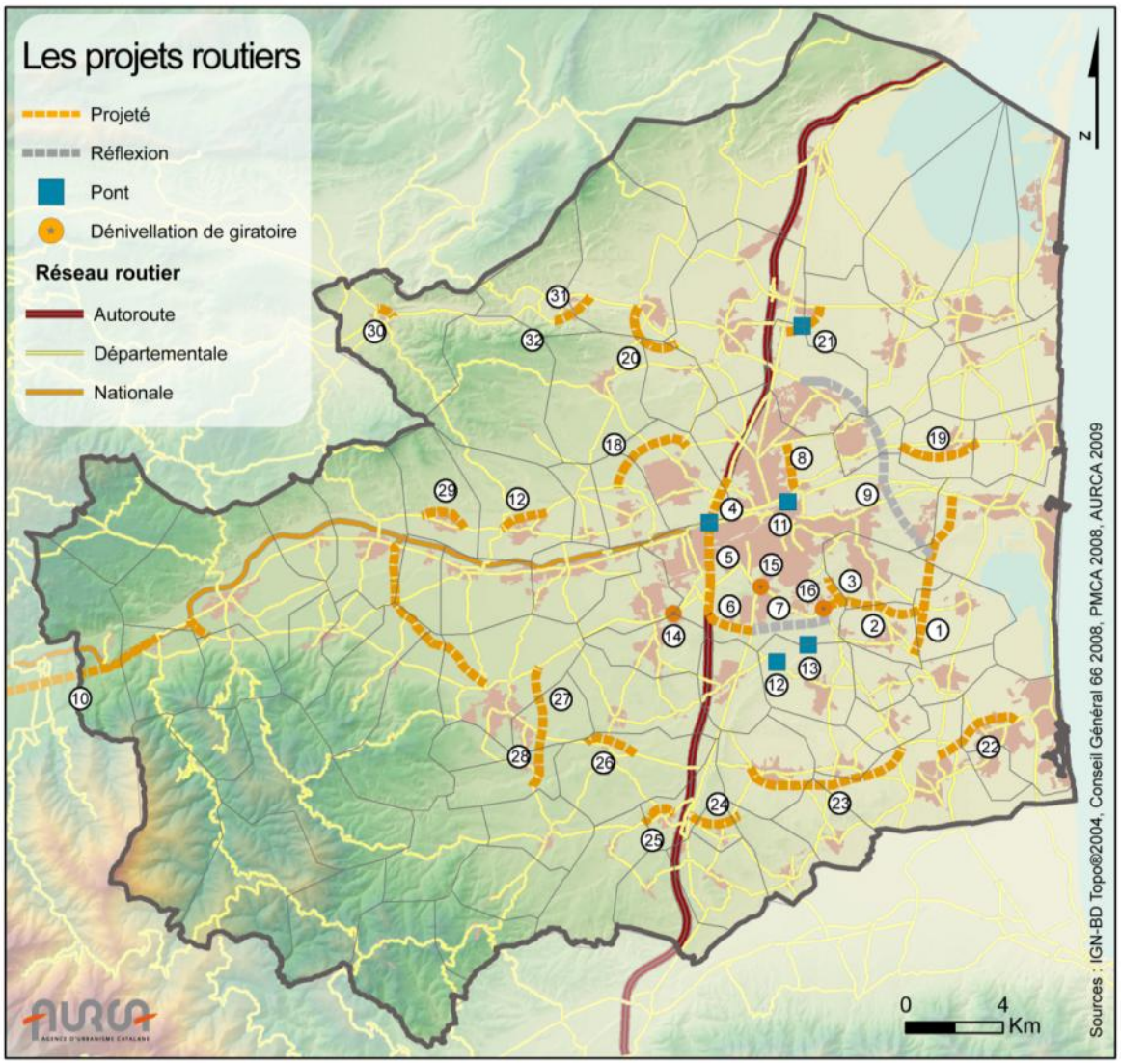
Plus de 80 % des actifs de la première couronne utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail, notamment sur la première couronne sud. Cette analyse datant de 1999 est à nuancer, car l'extension du périmètre des transports urbain sur certaines communes (2005), constitue à certains égards une alternative au tout voiture.

Le découplage de plus en plus affirmé des fonctions, l'absence de réseau de transports collectifs ou son incapacité à répondre aux besoins actuels sont quelques unes des causes qui expliquent le développement des déplacements motorisés individuels entre le domicile et le travail. **Une telle prépondérance à l'utilisation de la voiture comme moyen privilégié pour les déplacements va de pair avec la hausse du taux de motorisation.**

### a. Le taux de motorisation

Le taux de motorisation se fonde sur le nombre moyen de véhicule possédé par les ménages. En 1999, sur l'ensemble du territoire du SCOT, 4 ménages sur 5 possédaient au moins une voiture.

Entre 1990 et 1999, le taux de ménages possédant au moins deux véhicules s'est accru et diffusé dans l'espace (+ 33 % sur le périmètre du SCOT). Les populations de la ville centre et des pôles principaux, restent moins équipées en proportion. Ce constat met en évidence le **rapport entre la mixité des fonctions, les besoins de déplacements et le taux d'équipement des ménages en automobile.** Le taux d'équipement important en première couronne perpignanaise résulte d'un triple constat : c'est le secteur où la mobilité liée au travail est la plus importante (la plupart des habitants ne travaillant pas sur leur commune de résidence), l'absence ou l'insuffisance du réseau de transports collectifs n'offre pas véritablement de solutions alternatives à la voiture; mais il s'agit aussi des communes enregistrant les revenus des ménages les plus élevés. **Le phénomène de dépendance à la voiture sur le territoire est croissant.**




1 - RD 81b : continuité de la voie littorale

2 - RD 22b : contournement sud de Cabestany

3 - raccordement de la RD 22 b et c

4 - rocade Ouest V1

5 - rocade Ouest V2

6 - rocade ouest V3

7 - rocade Ouest V4

8 - boulevard Nord est de Perpignan

9 - contournement Est de Perpignan (réflexion CG/schéma de grandes voiries)

10 - aménagement de la RN116 entre Bouleternère et Prades

11 - 4ème pont sur la Têt

12 - pont sur le Réart au mas de la Fouste.

13 - pont sur le Réart au Mas Palégry

14 - dénivellation du giratoire Mas Gaffard

15 - dénivellation du giratoire des Arcades

16 - dénivellation du giratoire du Mas Rouma

17 - déviation de Pézilla la Rivière

18 - déviation de Saint Esteve/Baho

19 - déviation de Villelongue de la Salanque

20 - déviation d'Espira-de-l'Agly (la « grande périmétrale »)

21 - déviation zone commerciale de Claira

22 - déviation de Saint-Cyprien (la « grande périmétrale »)

23 - déviation de Bages (la « grande périmétrale »)

24 - déviation Saint-Jean-Lasseille

25 - déviation de Villemolaque

26 - déviation de Trouillas (la « grande périmétrale »)

27 - déviation de Llupia (la « grande périmétrale »)

28 - déviation de Terrats

29 - déviation de Thuir à Millas (la « grande périmétrale »)

30 - déviation de Corneilla-la-Rivière

31 - déviation d'Estagel (la « grande périmétrale »)

32 - déviation de Cases-de-Pène (la « grande périmétrale »)

**Figure 124 : Les principaux projets routiers**

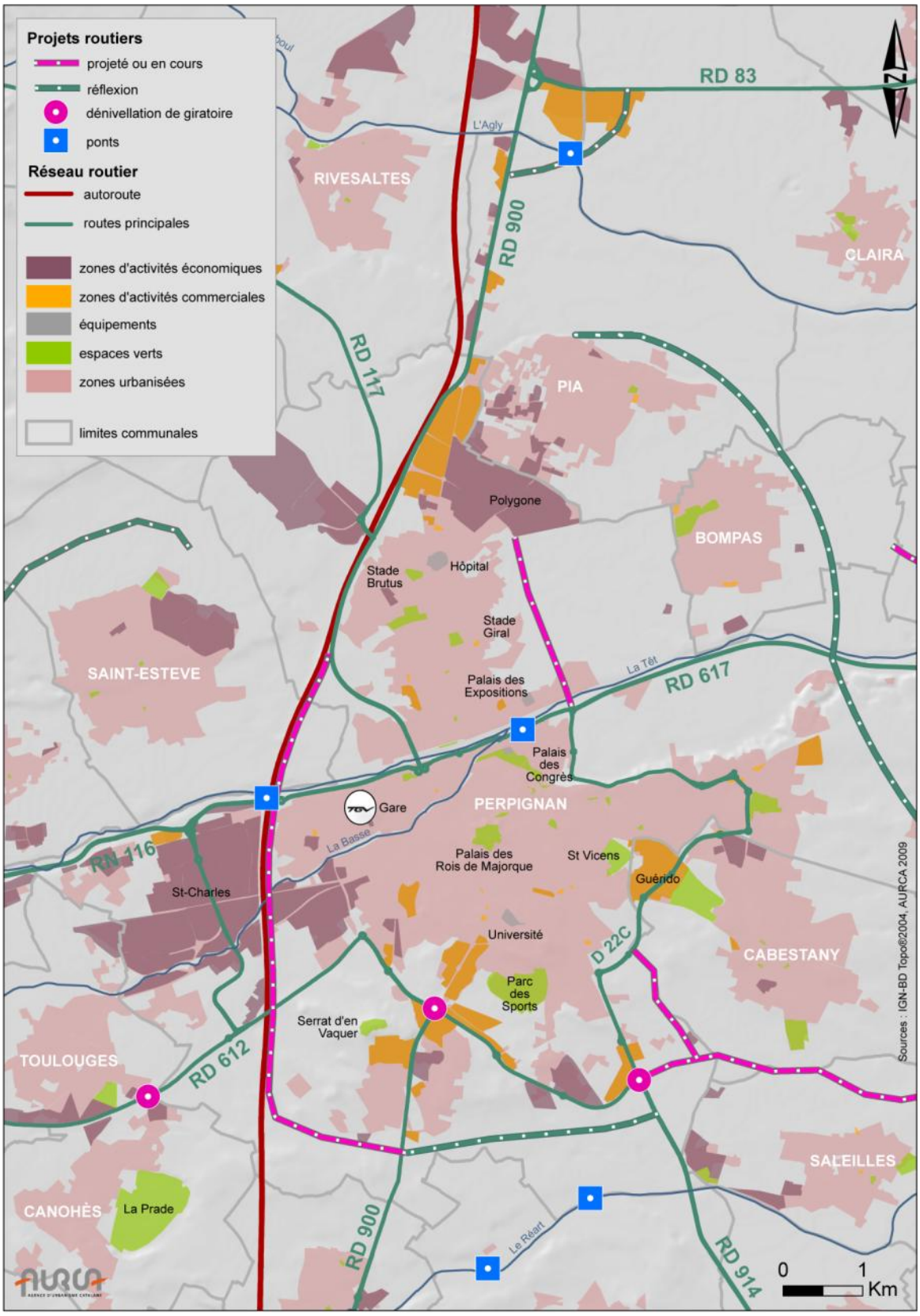



**Figure 125 : Les principaux projets routiers du cœur d'agglomération**

## b. Le stationnement

Les problématiques relatives au stationnement méritent également d'être mises en évidence, elles contribuent en effet à accroître les besoins d'espaces, que ce soit dans les quartiers d'habitat, les zones économiques ou encore les zones commerciales. Le réinvestissement des cœurs de villages par l'habitat entraîne **une pression importante en matière de stationnement résidentiel**, ce à quoi les collectivités répondent généralement par des parcs en surfaces (îlots démolis) ou des parcs souterrains (Perpignan).

Dans les zones d'activités économiques et en particulier commerciales, les problématiques sont différentes, les besoins liés au stationnement des véhicules des actifs et de la clientèle se traduisent systématiquement par des parcs en surfaces, au mieux ombragés mais souvent tout aussi importants que la surface bâtie, voire plus. Il existe à ce niveau **une importante marge de manœuvre susceptible de réduire la consommation de surfaces des zones d'activités** au même titre que les efforts consentis en matière d'habitat. Le critère de présence des transports collectifs (désormais examiné dans les commissions d'aménagement commercial) peut être déterminant pour réduire les obligations en matière de stationnement, de même des solutions architecturales peuvent être mises en œuvre afin de développer **le stationnement souterrain**, en dehors des zones inondables.

Enfin, il semble nécessaire de répondre aux besoins liés au stationnement des véhicules lourds, en particulier aux abords des plateformes de péages. De nombreux ensembles routiers dont les entreprises sont situées en dehors du département sont en effet contraints de stationner aux entrées de villes.

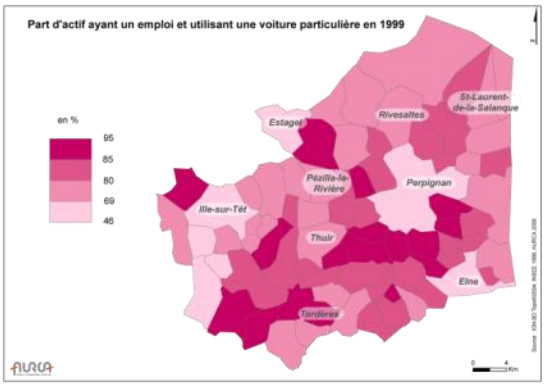



**Figure 126 : Part des actifs ayant un emploi et utilisant une voiture particulière**
*Source: INSEE 99*

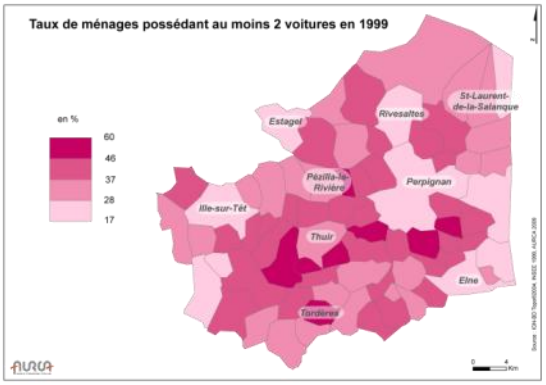



**Figure 127 : Taux des ménages possédant au moins deux voitures en 1999**
*Source: INSEE 99*

**Ce qu'il faut retenir...**

**En France, le transport routier, voyageurs et marchandises, représente 80 % de la consommation d'énergie de l'ensemble des transports et demeure le premier consommateur de produits pétroliers, loin devant le secteur résidentiel-tertiaire.**

**Selon l'ADEME, le transport routier représente à lui seul plus de 131 millions de tonnes de $CO_2$ émis chaque année (2005), soit le tiers des émissions totales, avec une croissance de 18 % depuis 1990. Cette proportion est de toute évidence plus élevée sur le territoire du SCOT avec une consommation résidentielle plus faible et l'absence de rejets liés aux industries. Le report vers des solutions alternatives de déplacement est donc susceptible de se traduire en résultats évidents.**

**La modernisation du réseau et le développement de nouvelles liaisons s'appuient sur des besoins souvent mis en évidence : rejeter le trafic routier et ses nuisances en dehors des agglomérations, traiter les problèmes ponctuels de congestion, sécuriser les axes… Néanmoins, les impacts du développement des infrastructures routières sont conséquents à bien des égards, comme pour l'urbanisation, ils consomment souvent de manière irréversible un espace rare et précieux, si les impacts sur l'environnement de telles infrastructures sont largement étudiés (transparence hydraulique, mesures compensatoires…) ils se traduisent quoi qu'il arrive par un cloisonnement de l'espace et une dégradation des paysages et des ambiances urbaines ou rurales. Ces impacts sont par ailleurs importants et encore souvent négligés pour l'activité agricole, pénalisée par la fragmentation des unités parcellaires et la fragilisation des exploitations. Enfin, en améliorant les temps de parcours, la modernisation du réseau routier contribue aussi à la diffusion d'un modèle d'habitat dispersé.**

## 5. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Outre la ligne internationale déjà présentée, l'infrastructure ferroviaire s'organise en étoile autour de Perpignan**. Cette architecture répondait aux enjeux sociaux-économiques du territoire**, desservant les principaux pôles d'habitat et d'activités (Rivesaltes, Ille-sur-Têt, Thuir, Estagel, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Elne mais aussi Céret, Prades ou Saint-Paul-de-Fenouillet au-delà de périmètre de SCOT). De nombreuses communes bénéficiaient ainsi d'une desserte voyageurs et les entreprises locales y trouvaient un grand intérêt pour leurs expéditions. En 1962, sur les 10 communes les plus peuplées du département, neuf étaient connectées au réseau de voyageurs, aujourd'hui, seulement trois d'entre elles le demeurent.

Cette étoile ferroviaire a en effet perdu deux de ses branches avec la disparition des lignes de Saint-Laurent-de-la-Salanque et de Thuir, tandis que la crue de 1940 eu raison de la voie ferrée entre Céret et Amélie-les-Bains. Des trois vallées autrefois desservies, le contexte est aujourd'hui bien différent. Au nord, la vallée des Fenouillèdes a perdu son trafic marchandises (qui desservait quelques unités industrielles liées aux carrières) après celui de voyageurs. Néanmoins, la ligne reste exploitée avec une navette touristique saisonnière de Rivesaltes à Axat (au-delà en direction de Quillan, la ligne a été sacrifiée au profit de la route).

Au sud, la ligne d'Elne est interrompue à Saint-Jean-Pla-de-Corts et conserve un trafic de marchandises essentiellement lié à la plateforme multimodale de Le Boulou. ⓘ *(cf annexe)*

### a. La ligne Perpignan-Villefranche

La ligne Perpignan-Villefranche a quant à elle conservé son trafic voyageur. Elle se prolonge en haut-Conflent et Cerdagne par le **bucolique petit train jaune** qui relie la gare internationale de Latour-de-Carol (voie Toulouse-Barcelona).

Cette ligne, maintes fois menacée de fermeture, paraît sauvée grâce aux nouveaux investissements consentis par l'Etat, la Région et RFF **pour la modernisation du réseau** (voies d'évitement, signalisation, connexion aux

installations terminales de Perpignan) et le remplacement du matériel roulant. Ces investissements s'accompagnent du développement des dessertes avec quatre nouveaux allers-retours définis dans le schéma cible de l'AOT régionale. Desservant la vallée de la Têt et les gares de Le Soler, Saint-Féliu-d'Avall, Millas et Ille-sur-Têt sur le territoire du SCOT, **cette infrastructure est particulièrement stratégique pour le développement d'une mobilité durable** et le confortement des liens avec le Conflent. Elle accueille environ 2 000 voyageurs hebdomadaires.

## b. La desserte locale sur la ligne internationale

Comme vu précédemment cette ligne s'inscrit dans un contexte d'échanges internationaux, ce qui contrarie précisément la desserte locale. Les gares de Perpignan, Elne, Rivesaltes et Salses-le-Château sont concernées par cette infrastructure sur-utilisée qui voit passer de nombreux convois de voyageurs "grandes lignes" et de marchandises.

Le dégagement de nouveaux sillons susceptibles de satisfaire les usagers locaux est problématique, et seule la réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier à l'horizon 2020 permettra d'améliorer les déplacements intra-urbains par cette infrastructure.

Le PDU prévoit également la création d'une halte ferroviaire sur le territoire de Perpignan pour assurer la desserte du secteur Tecnosud/Université (CPER 2007-2013).

Avec une offre moyenne de 13 liaisons quotidiennes vers le sud ou le nord du territoire, la ligne internationale parviendrait à capter près de 1,5 % du report fer/véhicule particulier en direction du sud (Argelès-sur-Mer) et 1 % vers le nord (Rivesaltes). (*Sources : DDTER, DRE, INSEE et estimations Systra)*

### Ce qu'il faut retenir...

**En l'état actuel, le réseau ferroviaire ne constitue pas une offre crédible au regard des autres modes de déplacements pour les relations intra-urbaines. Avec la distance, cette compétitivité s'accroit néanmoins. Au sein du SCOT, les distances sont souvent trop courtes, les horaires parfois inadaptés aux besoins (notamment des actifs alternants) pour être en capacité de concurrencer la voiture.**

**Néanmoins, cette infrastructure constitue un formidable potentiel pour le développement d'une mobilité durable, bien que fonctionnant en doublon d'axes routiers modernisés et performants (RN116, RD900 et RD914). La différence se jouera probablement au niveau de l'approche sur la ville centre (arrivée en cœur de la ville, mise en place de haltes ferroviaires sur les zones d'activités traversées…), de la tarification (perspectives d'une énergie chère) et de l'interconnexion avec les autres modes (pôle d'échange multimodal).**

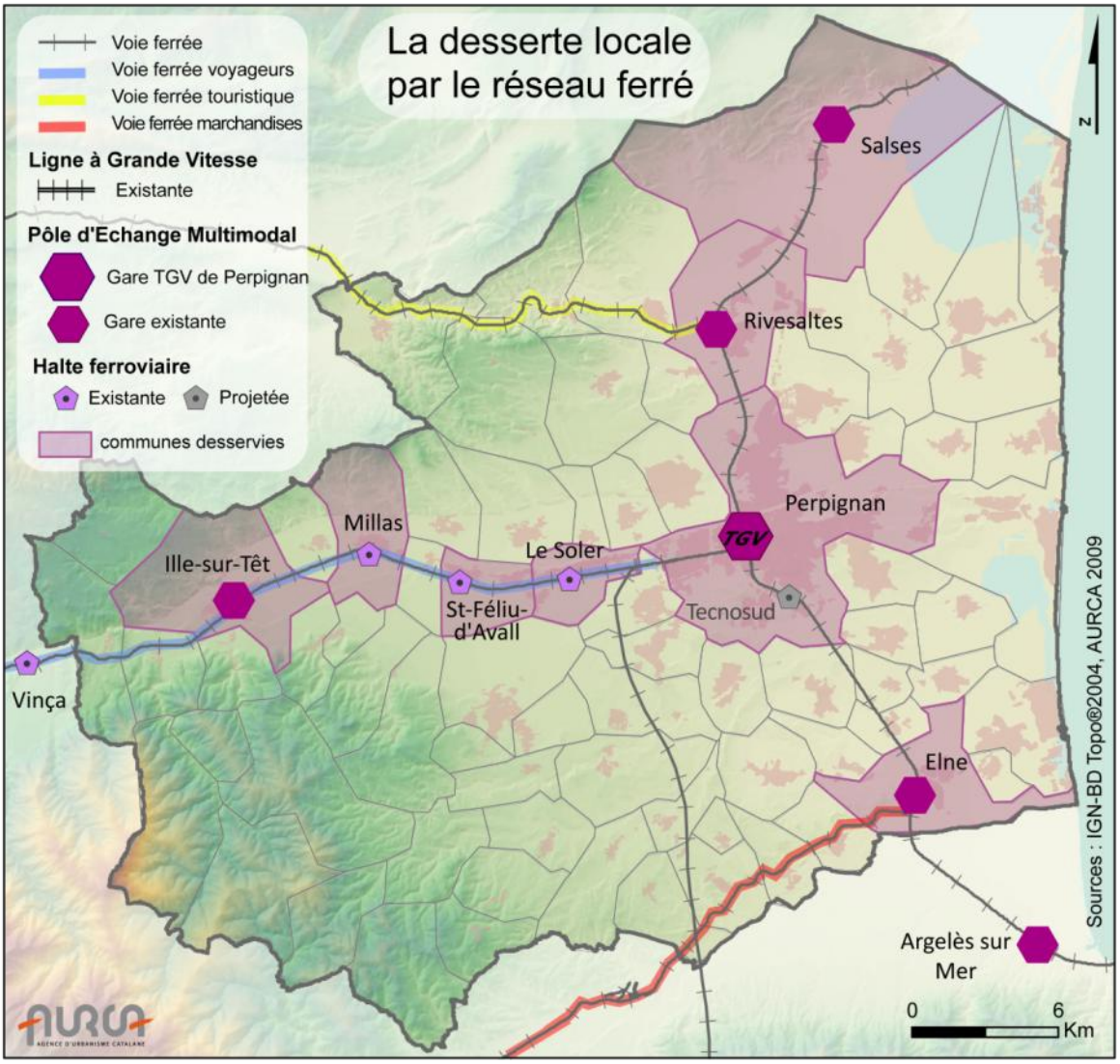



**Figure 128 : La desserte locale par le réseau ferré**

## c. Le Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Perpignan

L'arrivée de la ligne à grande vitesse, par le sud en 2012 et le nord en 2020 modifie considérablement les perspectives pour le territoire. Ainsi le projet urbain mis en œuvre autour de **la gare de Perpignan** vise à moderniser et décupler la capacité d'accueil pour les rames TGV, mais également à doter le quartier d'un centre d'affaires tertiaires, de locaux commerciaux, d'hébergements hôteliers organisés autour du pôle d'échange multimodal (PEM). Ce pôle a pour ambition de devenir une véritable plateforme d'échanges de passagers pour la plaine du Roussillon. Une partie de la gare routière y est transférée tandis que les accès routiers individuels seront privilégiés par Saint-Assiscle. Les accès en modes doux et transports collectifs seront aménagés en direction du centre-ville par l'avenue Général De Gaulle.

Cette opération permet également de tisser des liens entre deux quartiers qui s'ignoraient presque, la Gare et le faubourg Saint-Assiscle, grand bénéficiaire de cette ouverture sur **"le centre du Monde"** cher à Dali. Néanmoins, cette réalisation se concrétisera par phases en raison des difficultés de coordination rencontrées sur les différents chantiers, la connexion grande vitesse avec Barcelone ayant par exemple été reportée de trois ans.

# 6. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

Les communes du SCOT sont desservies par deux réseaux distincts de transport en commun. Un réseau interurbain dont le gestionnaire est le Conseil Général des Pyrénées-Orientales, ce réseau dessert les 52 communes hors communauté d'agglomération ainsi que Perpignan. Un réseau urbain correspondant au périmètre de la Communauté d'Agglomération de Perpignan Méditerranée, établi sur 24 communes autour de Perpignan. ⓘ *(cf annexe)*

## a. Le réseau départemental

Seules quelques communes du massif des Aspres ne sont pas desservies par le réseau. Néanmoins, une refonte du réseau départemental est envisagée pour 2010 afin de relier l'ensemble des communes du département par des lignes régulières ou par le système de transport à la demande (TAD), expérimenté avec succès sur certains cantons ruraux. La politique tarifaire menée par le Conseil Général en matière de transport est particulièrement offensive, puisque depuis novembre 2008, les tarifs ont été ramenés à 1 Euro, quelque soit la destination. Néanmoins, les transports départementaux ne desservent pas les communes de l'agglomération de manière satisfaisante. Cette desserte est quelque peu améliorée grâce au passage d'une convention « pose/dépose » passée entre les deux AOT, toutefois **l'absence d'articulation entre les deux réseaux est encore bien réelle.**

La fréquentation sur les lignes régulières est d'environ 500 à 600 000 voyageurs par an. La population concernée par cette offre est de 217 000 habitants (y compris Perpignan). Les premières évaluations de la nouvelle politique tarifaire paraissent très encourageantes puisque le doublement du nombre de passagers serait effectif en quelques mois. Ce sont les grandes lignes qui sont les plus sollicitées en direction de la Cerdagne ou de Quillan, obligeant les services départementaux à envisager un réajustement face à la demande. Toutefois, il reste nécessaire de veiller à **la complémentarité des offres avec les autres AOT** afin de limiter la concurrence entre les modes de transports collectifs, par exemple sur la ligne Perpignan-Villefranche (TER/bus).

## b. Le réseau urbain

Les 24 communes de la Communauté d'Agglomération s'inscrivent désormais dans le périmètre des transports urbains (PTU) et sont desservies par le réseau concédé à la CTPM.

La population concernée par cette offre est de 218 000 personnes. Longtemps embryonnaire avec une ligne unique reliant Canet-plage, le développement du réseau urbain est encore récent (2005). Il compte désormais 23 lignes et 110 bus qui rayonnent depuis Perpignan en direction des communes de l'agglomération.

Ce service est particulièrement apprécié des nouvelles communes adhérentes. Néanmoins les chiffres de fréquentation (8,5 millions de passagers en 2008) restent encore insatisfaisants au regard des villes de taille équivalente (Nîmes avec une population identique capte deux fois plus de passagers).

Ces constats doivent toutefois être nuancés par de **très nettes progressions de fréquentation,** et ils peuvent également s'expliquer par différentes caractéristiques du territoire (faibles densités, dispersion des communes péri-urbaines, absence de pôle intermédiaire alternatif, partage peu cohérent des dessertes avec l'AOT départementale…). **L'objectif fixé par la Communauté d'Agglomération est d'atteindre 14 millions de passagers à l'horizon 2015.**

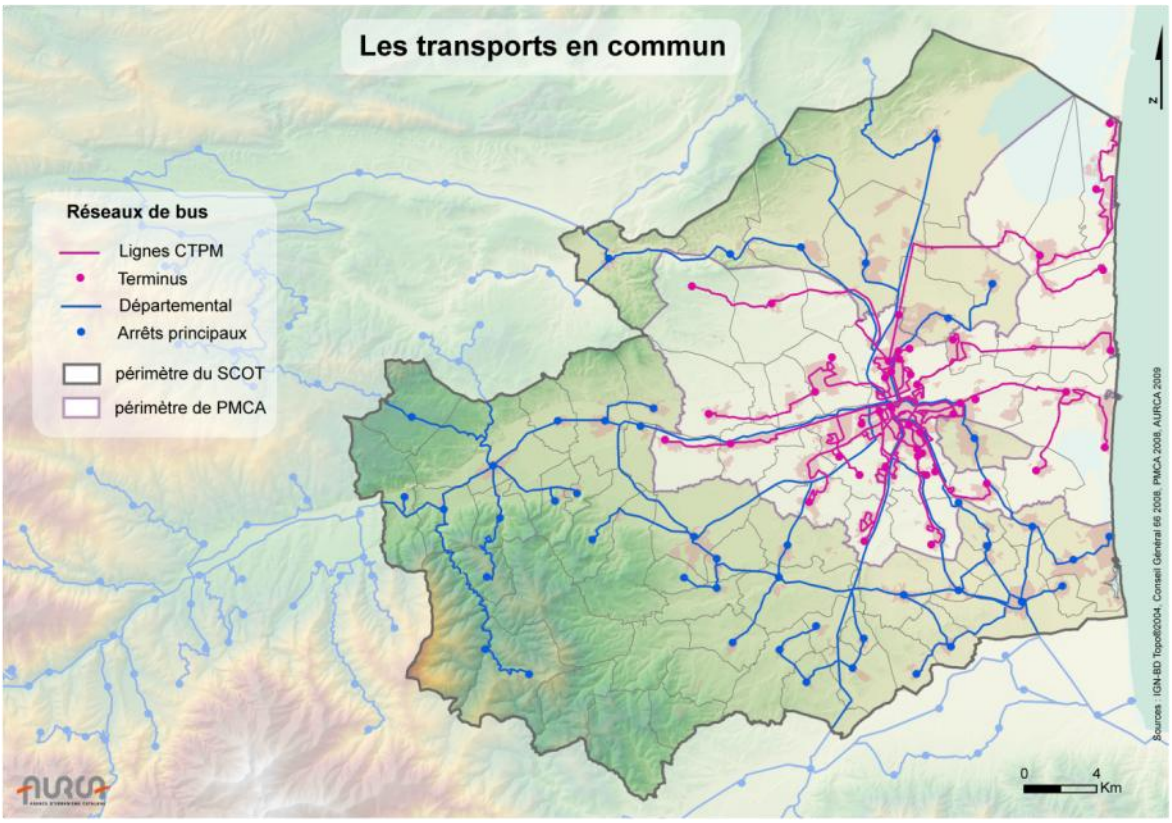



**Figure 129 : Les transports en commun**

## c. Les carences du réseau

D'une manière générale la performance du réseau de transports en commun souffre du jeu territorial et de la fragmentation du territoire entre les deux AOT. Les exemples habituellement mis en évidence concernent **l'absence de desserte par les transports urbains de communes imbriquées dans Perpignan** comme Cabestany et Pia, ou encore de pôles importants et proches de la ville tel Rivesaltes. La faible desserte de communes pourtant traversées par l'une ou l'autre des AOT est également pénalisante pour les usagers.

Outre ce manque de coordination, pour lequel les deux AOT s'emploient toutefois à trouver des solutions ponctuelles, les autres carences du réseau touchent à **la performance de l'offre**. Cette offre est encore largement contrariée par la faiblesse de la vitesse commerciale des bus, elle-même conditionnée par un réseau en site propre très embryonnaire ou par le cabotage effectué par les lignes dans certains quartiers (Saint-Estève…).

Avec des emplois rejetés sur les pôles d'activités périphériques, alors que les lignes sont essentiellement organisées en direction du cœur de ville, l'offre est encore imparfaite et peu dirigée vers les actifs (Saint-Charles, Torremila, Espace Polygone…). Cette faiblesse était déjà mise en évidence par le recensement de 1999 pour lequel l'usage des transports en commun ne représentait que 2,8 % du transport des actifs tous modes confondus, à l'échelle du SCOT.

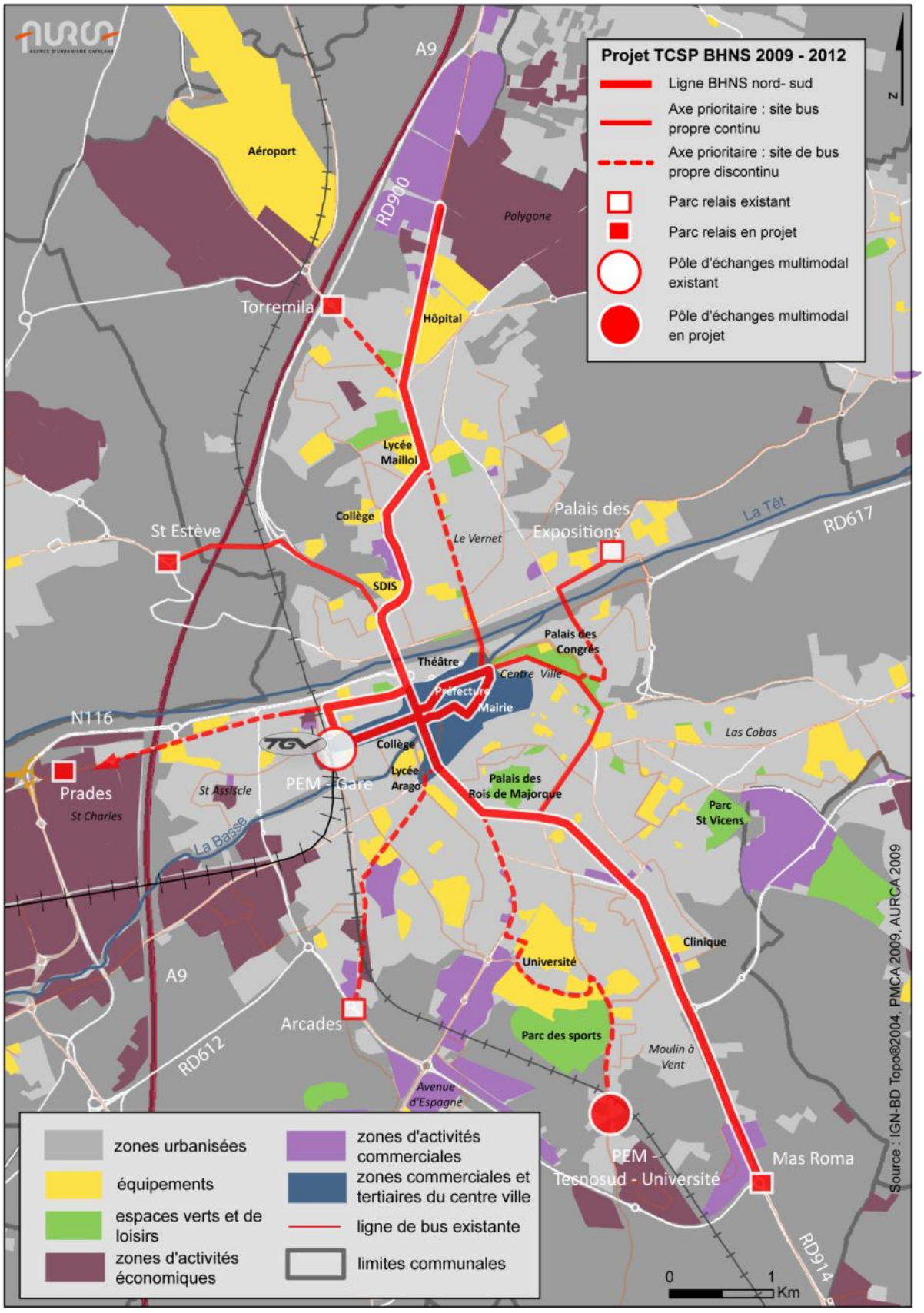



**Figure 130 : Projet de Transport Collectif en Site Propre et de Bus à Haut Niveau de Service**

### d. De nouvelles perspectives

Ces problématiques sont repérées, notamment par le Plan de Déplacements Urbains. Elles amènent les autorités à engager de nouvelles politiques parmi lesquelles la mise en place **d'un bus à haut niveau de service** (BHNS) circulant du nord au sud de la ville en site propre.

Cette opération, prévue au PDU, permettra concrètement de relier des zones d'habitat particulièrement denses (centre-ville, gare, Kennedy, Moulin-à-Vent) ainsi que les principaux pôles générateurs de déplacement (hôpital, lycées, centre-ville, gare, université). Cette nouvelle ligne cadencée (fréquence de 5 à 10 minutes) s'inscrit également dans une dimension sociale avec la desserte de zones urbaines sensibles de la ville (ZUS) et ambitionne de desservir de futurs écoquartiers inscrits dans le PLU de Perpignan (Pou de las Coulobres). La mise en place du TCSP permettra également d'améliorer la performance globale du réseau puisque de nombreuses lignes pourront emprunter cette voie prioritaire. L'articulation avec les parcs relais sera également recherchée.

Par la réservation de voies dédiées aux bus et la mise en place d'un cadencement, sur des axes souvent encombrés par les véhicules (pont Arago, grands boulevards), cet aménagement ouvre **de nouvelles perspectives pour une mobilité durable et performante** à l'instar des grandes villes. Même si l'actuel PDU ne programme pas une évolution vers une solution de type tram, les schémas d'armature et les principes d'articulation proposés pourraient permettre à long terme cette éventualité.

**Ce qu'il faut retenir...**

**Les enjeux prioritaires en matière de transports en commun résident désormais dans la meilleure coordination des différentes AOT pour assurer une desserte cohérente du territoire mais aussi sur le développement d'une offre performante. Il semble particulièrement opportun de proposer une desserte optimale de l'ensemble des communes de première couronne par les transports urbains ainsi que des pôles d'emplois périphériques mais aussi d'engager des réflexions sur à la mise en place d'un second TCSP est-ouest. Par ailleurs, le SCOT trouvera de la pertinence en conditionnant les nouvelles ouvertures à l'urbanisation à la présence de transports collectifs.**

## 7. LE RÉSEAU EN MODE DOUX

En moyenne, en France, un déplacement sur deux fait moins de trois kilomètres ; un déplacement sur quatre moins d'un kilomètre selon l'ADEME. L'utilisation des modes doux (regroupant l'ensemble des modes non motorisés), sur des trajets courts et au cœur des zones urbanisées, apparaît comme une solution à privilégier pour garantir une meilleure qualité de vie.

Si le vélo ne représente encore que 3 % des déplacements en France, il culmine à 27 % aux Pays-Bas ou 18 % au Danemark. Le développement des modes doux dépend de nombreux facteurs, parmi lesquels la constitution d'un réseau efficace et sécurisé, assurant le maillage des pôles générateurs de déplacements. ⓘ *(cf annexe)*

### a. Les vecteurs d'une mobilité douce

Plusieurs pistes ou bandes cyclables ont été réalisées sur le territoire du SCOT. Ces aménagements s'inscrivent dans différentes initiatives portées par le Conseil Général (schéma cyclable départemental) et la Communauté d'Agglomération sur les principaux axes structurants. Les communes s'investissent également à différents niveaux dans le cadre de l'aménagement de nouveaux quartiers ou de l'accessibilité vers le cœur des villages et les principaux équipements.

Parmi **les grandes liaisons** aujourd'hui organisées, on trouve une voie en direction du littoral (rive gauche de la Têt de Perpignan à Sainte-Marie), une autre en direction de l'Aspre (aménagement de l'ancienne voie ferrée de Perpignan à Thuir) mais également des liaisons vers certaines communes de première couronne, depuis la ville-centre vers Cabestany, Saint-Estève,

Toulouges, Bompas ou Villeneuve-de-la-Raho. Quelques liaisons entre les villages se développent également (Saint-Nazaire / Canet-en-Roussillon).

**Les voies vertes :** le principe des voies vertes est de prendre appui sur le maillage très dense des cours d'eau ou canaux d'irrigation qui parcourent la plaine pour développer des voies dédiées aux modes doux. La voie verte de l'Agly est aujourd'hui une réalisation concrète qui permet de relier les plages du Barcarès au pôle de Rivesaltes en traversant la Salanque. Ce potentiel, déjà reconnu par le CAUE est important, il permet aux deux roues et piétons de cheminer en pente douce d'un point à un autre dans un cadre souvent apprécié grâce à la présence de l'eau et de l'ombre formée par les boisements d'accompagnement (canaux).

D'une manière globale, le réseau cyclable reste discontinu et ne permet pas un maillage encore suffisant du territoire. De nombreux projets sont toutefois en cours de réalisation, le plus important d'entre eux concerne la **Vélittorale** qui, du Barcarès à Argelès-sur-Mer, devrait permettre de relier l'ensemble des stations balnéaires au bénéfice des populations locales et touristiques.

L'investissement des collectivités dans la promotion des modes doux se manifeste également par différentes actions. La ville de Perpignan a par exemple mis en place un système de vélos en libre service depuis 2008. Le **BIP** bénéficie de 14 stations disséminées dans la ville et de 150 vélos mis à disposition des usagers pour promouvoir les déplacements sur les courtes distances. Le Conseil Général met en œuvre une action de promotion du vélo auprès des collégiens en ciblant les déplacements les plus courts. 15 liaisons prioritaires ont ainsi été identifiées et sont concernées par des projets d'aménagement sécurisés relayés à l'intérieur des établissements. De son coté, l'Agglomération perpignanaise dans le cadre de l'élaboration du PDU a réalisé un schéma directeur qui constitue un cadre de référence pour les actions engagées

L'utilisation des modes doux correspond aujourd'hui à une **demande sociétale**, actifs désireux de se rendre rapidement sur leurs lieux de travail, familles ou jeunes retraités adeptes de balades sécurisées vers le littoral ou les pôles de loisirs, jeunes collégiens vertueux ou touristes enchantés par la clémence de la météo, les demandes sont grandissantes. La pratique des déplacements doux bénéficie **de conditions territoriales assez favorables à leur développement** : climatologie et topographie (malgré le vent). Il est donc nécessaire de poursuivre le développement des itinéraires, en assurant leur maillage et leur sécurisation, impératifs pour développer l'utilisation des infrastructures.

## Ce qu'il faut retenir...

**L'attraction du réseau dépend effectivement de la lisibilité des parcours (absence de discontinuités, signalétique), mais aussi de la sureté des itinéraires (éclairage, traversées des axes routiers ou partage de la voirie, isolement…). Enfin, il est nécessaire de relayer cette politique par la promotion de la place du vélo dans l'habitat, les zones commerciales et de loisirs et au sein de la ville en général. Aujourd'hui les aires de stationnement dédiées sont quasiment absentes de tout aménagement.**

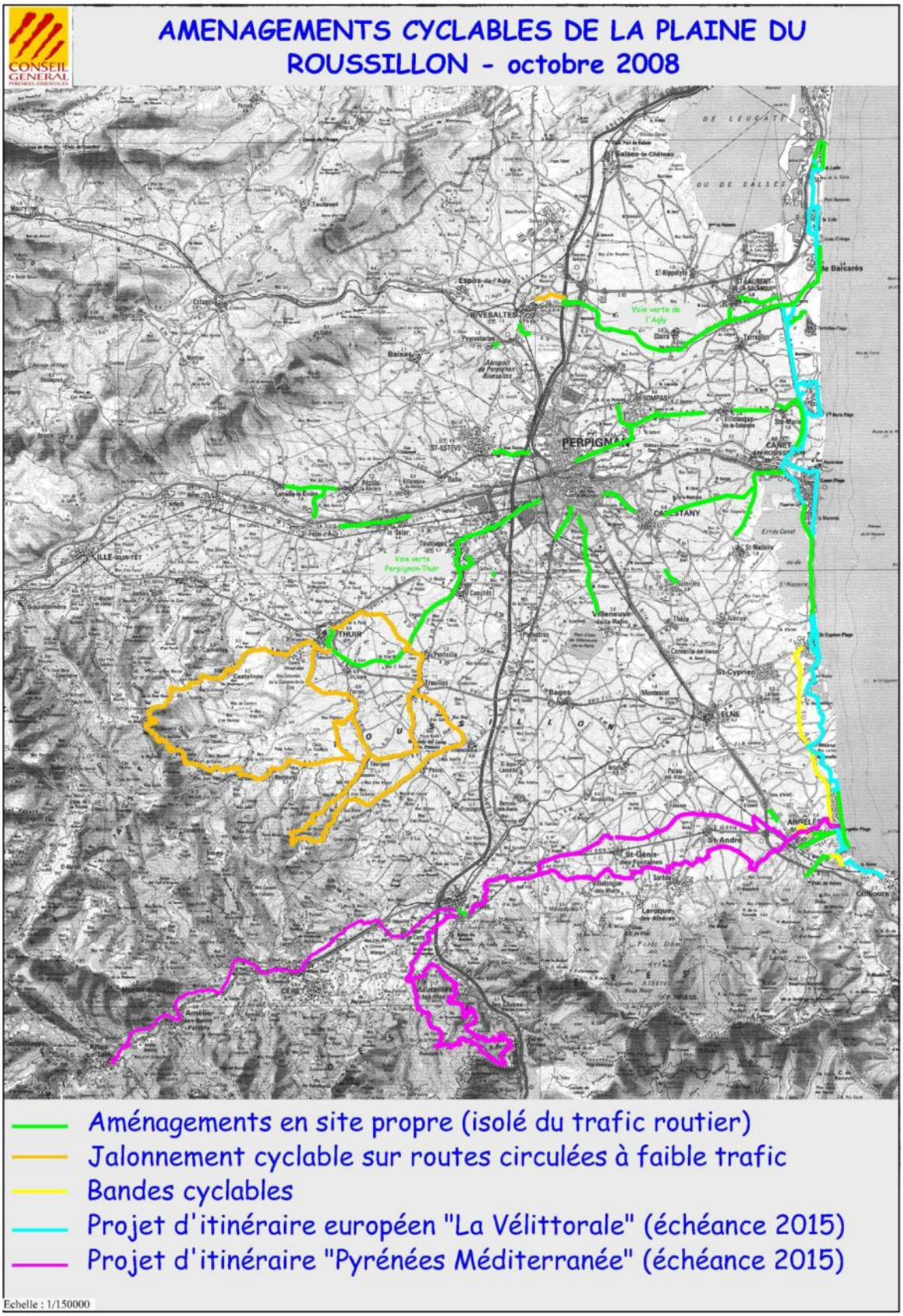



**Figure 131 : Itinéraires cyclables d'intérêt départemental (véloroutes et voies vertes)**

*Source : Conseil Général 66 - 2009*

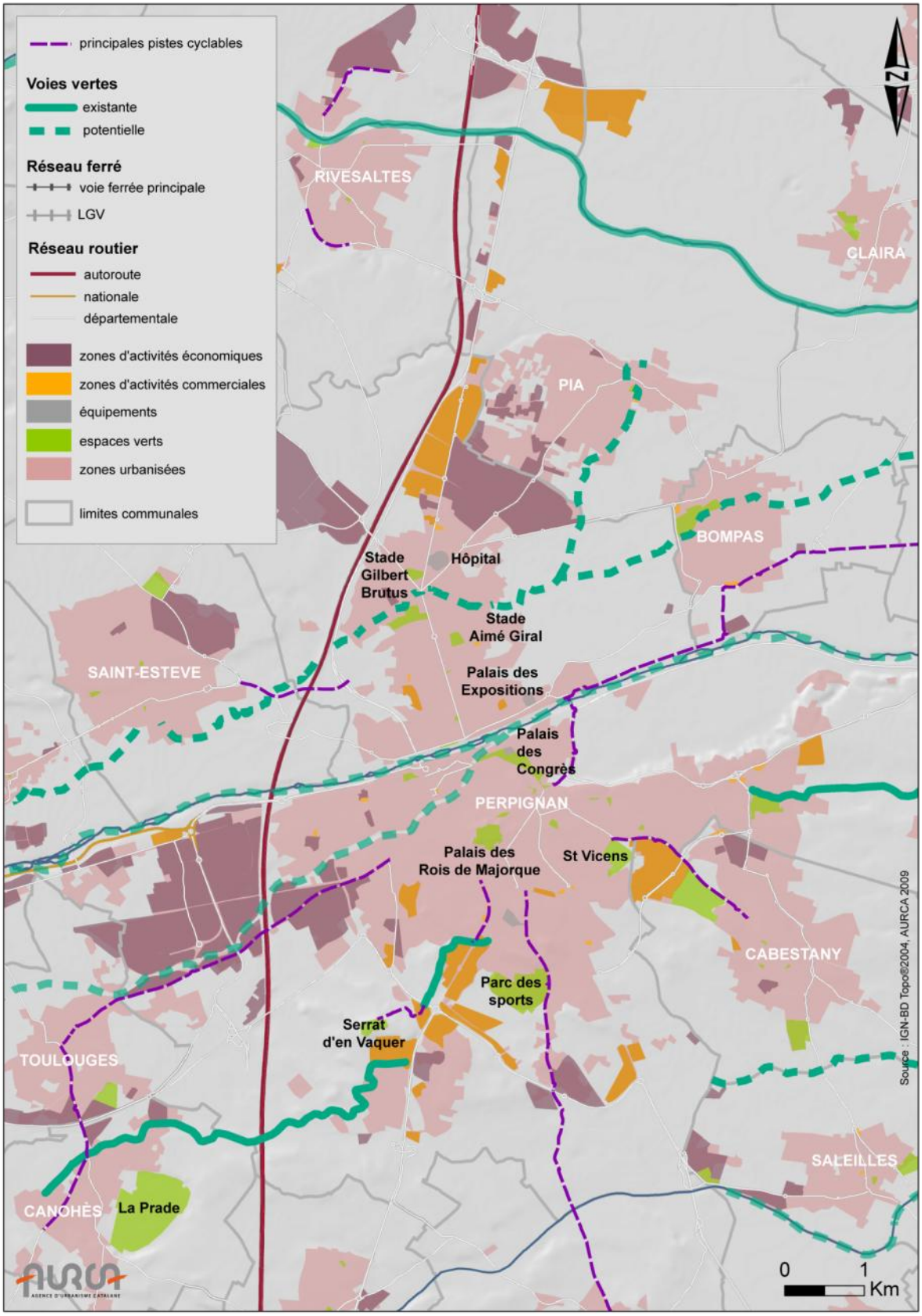



**Figure 132 : Les voies vertes et principaux itinéraires cyclables sur le cœur d'agglomération**

En ce qui concerne **les déplacements des piétons**, les enjeux sont importants pour assurer leur maintien et leur redéveloppement pour les trajets les plus courts (qui sont aussi les plus nombreux). Ce mode de déplacement est devenu au fil du temps pénalisé par le développement des autres modes, routier en particulier qui exerce une **pression continuelle sur les déplacements à pieds.** Ces pressions se traduisent essentiellement par des gênes (trottoirs encombrés, itinéraires inadaptés...), une insécurité importante par rapport à la prégnance du mode routier (conflits, traversées des grands axes de circulation…) et parfois l'absence d'itinéraires piétons (quartiers ou opérations déconnectés des zones urbaines, absence de trottoirs…).

De nombreux aménagements impulsés par les collectivités visent à promouvoir la place du piéton au cœur de la ville et des villages. Les exemples sont nombreux, depuis le réinvestissement des places publiques et la piétonisation de certaines rues du centre-ville aux nombreuses voies réaménagées au bénéfice des piétons dans la traversée des villes et villages de la plaine.

Comme pour les deux roues, la réussite de ces opérations tient dans la mise en place **d'un maillage cohérent et sécurisé des axes piétons**, notamment aux abords des établissements recevant du public. A cet égard, les aménagements aux abords des équipements scolaires mais aussi des établissements d'hébergement des personnes âgées relèvent des **actions prioritaires à mettre en œuvre en direction des personnes les plus vulnérables.**

A l'image des pédibus qui visent à promouvoir les déplacements sécurisés des enfants et l'apprentissage des mobilités douces, certaines expériences menées à l'échelle nationale pourraient être transposées sur le territoire.

Enfin, le SCOT, comme les PLU constituent des outils pour assurer le développement des modes doux et maîtriser la prépondérance des déplacements motorisés individuels, en agissant par exemple sur les obligations en matière de stationnement.

**Ce qu'il faut retenir...**

**La notion de "ville rapprochée" où les différentes fonctions s'organisent et se mixent au sein de quartiers durables participe également à la conception d'un urbanisme de qualité où les déplacements seraient rationalisés. Les nouvelles opérations qu'elles soient à vocation d'habitat ou d'activités doivent considérer ces enjeux au-delà de leurs stricts périmètres opérationnels.**

## b. L'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite

L'évolution du cadre règlementaire avec la loi sur l'égalité des droits et des chances (février 2005) impose désormais à toute collectivité d'élaborer un **plan de mise en accessibilité** de sa voirie et de ses espaces publics. Ces obligations sont renforcées pour les communes et intercommunalités dont la taille dépasse les 5 000 habitants devant mettre en place une commission pour l'accessibilité. Cette commission est chargée de dresser les constats de l'état d'accessibilité. Enfin les villes de plus de 100 000 habitants doivent intégrer une annexe "accessibilité" dans les plans de déplacements urbains (PDU).

**Ce qu'il faut retenir...**

**Ces dispositions visent à assurer l'accessibilité de la chaîne du déplacement, qu'elle concerne la voirie, les transports, les espaces publics et les établissements recevant du public ainsi que l'habitat, et ce, en prenant en compte la diversité des types d'handicaps.**

# 8. L'INTERMODALITÉ

L'intermodalité permet l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Le pôle d'échanges correspond au lieu où les usagers changent de modes. Le déplacement intermodal se définit à travers plusieurs éléments : la chaîne de transport, son offre et son environnement, l'interface ou encore sa politique marketing.

En terme de politique de transports, l'intermodalité correspond à la fin d'un modèle unique, celui du tout voiture, au bénéfice du développement des modes de transport doux et des transports collectifs.

La chaîne de transports est soumise à plusieurs variables que sont par exemple la vitesse, la capacité ou le confort. Pour qu'une chaîne de transport soit attractive, chaque maillon doit offrir des conditions optimales.

L'état des lieux déjà présenté fait apparaître des carences pour les modes doux de déplacements et l'offre en transports collectifs (dessertes, cadencement, continuités, interconnexions, performance…). De ce fait, **la chaîne intermodale est incomplète et manque encore de lisibilité pour devenir attractive.** L'illustration la plus évidente est la sous utilisation des parcs relais, pourtant bien aménagés et desservis par le réseau de transports urbains, mais dont l'usage semble limité par la faible fréquence de desserte, le coût du transport collectif et sa faible vitesse commerciale, non compétitive face à la voiture. Ces difficultés peuvent résulter dans certains cas du positionnement des équipements (trop proches du cœur de ville). Ces enseignements ont été tirés pour le positionnement des nouveaux équipements qui devraient entrer en service de manière coordonnée avec la nouvelle offre de transport cadencée.

La montée en puissance de l'intermodalité résulte également d'une **bonne interface entre les modes de transports couplée avec une politique marketing débridée et une tarification simplifiée et attractive.** Le système "Kartatoo" est une illustration des actions possibles en coordination avec les différentes AOT.

La réalisation du futur pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare devrait être le support d'une politique intermodale de qualité. Cette véritable plateforme d'échange entre les modes ferroviaires, bus interurbains et urbains, routier, piéton et deux roues devrait en effet positionner le PEM au cœur de l'organisation des différents réseaux, en connexion avec le centre ville et la place de Catalogne, cœur actuel du réseau urbain.

**L'ambition intermodale** est également affirmée dans les projets de nouveaux parcs relais (quatre) situés aux portes de l'agglomération ainsi que dans la mise en place d'une halte ferroviaire desservant Tecnosud et l'Université.

### Ce qu'il faut retenir…

**La conception d'un système intermodal complet constitue donc un enjeu majeur pour la rationalisation des déplacements sur le territoire. Ce système, à mettre en relation avec une meilleure organisation urbaine (en terme de densités, de mixités des fonctions…), est seul à même de garantir la massification des reports, facteur d'optimisation des investissements et de développement d'une mobilité durable à l'échelle du territoire.**




**Figure 133 : Le quai Vauban, aménagé au bénéfice des piétons et desservi par une navette gratuite de l'hypercentre**



**Figure 134 : Le parc relais des Arcades, des aménagements satisfaisants mais encore peu utilisés**



**Figure 135 : La voie verte de l'Agly, aménagée du littoral au pôle de Rivesaltes, sa fréquentation est aujourd'hui décuplée**

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- Les équipements scolaires et formations supérieures et professionnelles
- Les établissements sanitaires et sociaux
- Les équipements culturels
- Les équipements sportifs et de loisirs
- Les équipements touristiques
- Les équipements de secours
- Les commerces et services




# - VI -

# LES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS

sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

# A. LES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES ET LES FORMATIONS SUPÉRIEURES ET PROFESSIONNELLES

## 1. LES ÉTABLISSEMENTS DU PREMIER DEGRÉ : UNE TRÈS BONNE COUVERTURE MALGRÉ UN DÉFICIT DANS LES ASPRES

Les établissements du premier degré se composent des écoles maternelles et primaires au nombre de 122 pour les écoles maternelles et 183 pour les écoles primaires dans le département.

Le nombre total d'établissement est relativement stable alors qu'il est en baisse dans l'Aude, le Gard et la Lozère. Les plus petites communes s'associent pour conserver leurs équipements scolaires. Sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon, seulement 12 communes ne sont pas dotées d'écoles (soit 16 % contre 39 % au niveau départemental). Cette carence concerne essentiellement le secteur du Massif des Aspres.

**LES EFFECTIFS DU PREMIER DEGRE :**

Depuis 1999, l'effectif de l'Académie a augmenté de 7,3 % alors qu'il a baissé régulièrement en France métropolitaine, avant de réamorcer en 2003 une reprise à la hausse du fait de l'effet millénaire des naissances. Les Pyrénées-Orientales suivent cette tendance et affichent un taux de croissance de 8,6 % entre 1999 et 2008. Néanmoins, le département se démarque en étant le seul de l'Académie présentant des taux de variation négatifs consécutifs depuis ces trois dernières années.

**Le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon concentre 76 % des effectifs du département mais 68 % des établissements.** Ce léger déséquilibre s'explique par le caractère plus urbain du SCOT.

Si l'on observe plus finement l'évolution des effectifs, l'on constate que ce sont les effectifs des écoles primaires qui augmentent alors que les maternelles sont en baisse. Les effectifs du primaire augmentent dans tous les départements de l'Académie, mais les Pyrénées-Orientales affichent la plus faible croissance (0,58 %) et le Gard la plus forte (4,67 %).

A l'échelle communale, **si la fermeture d'établissement reste exceptionnelle**, le réajustement des effectifs conduit chaque année à **des ouvertures ou des fermetures de classes au sein de groupes scolaires**, tandis que sur la ville centre ces évolutions conduisent parfois à la fermeture de certaines structures au profit de nouvelles écoles dans les quartiers récents.

ⓘ *(cf annexe)*

**Ce qu'il faut retenir…**

**Ainsi, la fermeture de classe alerte sur le vieillissement d'un quartier ou d'une commune alors que d'autres besoins se manifestent par ailleurs. Avec de grands groupes scolaires d'après guerre parfois vides et la nécessité de développer une offre sur les nouveaux quartiers se pose la question d'une modularité de ces équipements. Afin d'être performante, cette option mérite toutefois d'être envisagée dès la conception des bâtiments. Elle préfigure une plus grande mixité fonctionnelle des équipements publics, en lien avec l'évolution de la population.**

# 2. LES ÉTABLISSEMENTS DU SECOND DEGRÉ ET POST-BAC

L'enseignement du second degré se divise en deux cycles. **Le premier cycle se déroule au collège** ou dans les Etablissements Régionaux d'Enseignement Adapté. Les EREA sont des établissements publics locaux d'enseignement dont la mission est de prendre en charge des adolescents en grande difficulté scolaire et sociale, ou présentant un handicap. La ville de Perpignan dispose de cet équipement, unique dans le département.

**L'enseignement du second cycle est dispensé dans les lycées** et se répartit entre la filière générale et technologique et la filière professionnelle. Certains lycées proposent également des formations post-bac.

80 % des établissements du second degré (deuxième cycle, public et privé confondus) du département sont situés dans le périmètre du SCOT de la plaine du Roussillon. La ville centre polarise l'essentiel de ces formations tandis que le secteur privé est de plus en plus présent selon la spécialisation des formations. ⓘ *(cf annexe)*

## a. Les établissements du premier cycle

Les établissements départementaux se répartissent à 73 % sur le périmètre du SCOT de la plaine du Roussillon et accueillent **78 % des effectifs,** ce qui permet au territoire d'avoir **une très bonne couverture en équipement du premier cycle secondaire.** La localisation des collèges est surtout marquée dans le cœur d'agglomération mais les pôles d'équilibre, bassins importants de population, sont dotés de ces structures scolaires.

En fonction de leur commune de résidence, les élèves sont orientés vers un collège de secteur. Ainsi, certains secteurs ont une zone de recrutement très large, notamment dans les territoires les moins peuplés comme dans le Massif des Aspres où dans la région d'Ille-sur-Têt. Les temps de parcours en direction des collèges sont donc différents selon la sectorisation. A noter que les communes de Calmeilles et d'Oms dépendent du collège de Céret, en dehors des limites du SCOT de la plaine du Roussillon.

Le département reste l'un des plus dynamiques de l'Académie, elle-même 2° région de France pour sa croissance scolaire.

**Les effectifs des collèges du SCOT de la plaine du Roussillon** connaissent une évolution similaire à la tendance départementale et régionale. Après une période de stagnation entre 2002 et 2004 et une légère baisse amorcée en 2005, les inscriptions dans les collèges affichent une importante diminution à la rentrée 2007 (-739 élèves). **La vie des établissements scolaires de premier cycle est étroitement liée à la structure démographique de la population.** Le maillage territorial assez dense de ces équipements, conduisant lui-même à une sectorisation de l'espace urbain parfois compacte, génère des besoins cycliques à mettre en relation avec le peuplement des quartiers.

La création de deux noveaux établissements est envisagée sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon (Millas/Claira).

## b. Les établissements du deuxième cycle et des formations post-bac: les lycées

La majeure partie de ces établissements sont situés dans le territoire du SCOT plaine du Roussillon.

Hormis les villes de Canet-en-Roussillon (lycée public GT) et de Le Soler (établissement professionnel privé) qui ont été récemment dotées d'établissements, l'offre du second degré est intégralement polarisée dans la ville centre.

### LES LYCEES GENERAUX ET TECHNOLOGIQUES (GT) ET POLYVALENTS

Contrairement au premier cycle, les effectifs des lycées GT et polyvalents progressent légèrement dans le département. Cependant, cette croissance est fragile et la rentrée scolaire 2008 présente une baisse des inscriptions qui devrait se confirmer l'année prochaine.

A l'échelle du SCOT plaine du Roussillon, l'évolution des effectifs est davantage marquée et la population lycéenne est en progression chaque année. Le nombre de lycéens a augmenté de 5,44 % entre 2002 et 2008. Mais l'évolution croissante de ces effectifs cache des variations différentes selon les établissements. Certains lycées voient leur effectif diminuer d'années en années. L'assouplissement récent de la carte scolaire orientera encore un peu plus les choix parentaux vers des établissements plus renommés présentant de meilleurs résultats au baccalauréat.

### LES LYCEES PROFESSIONNELS

Après une importante hausse à la rentrée scolaire de 2003 (3,8 %) suivie d'une baisse l'année consécutive, les effectifs de la filière professionnelle étaient en progression depuis ces dernières années. Mais la rentrée 2008 est marquée par une diminution des effectifs (-3,7 %). Selon les prévisions réalisées par l'académie de Montpellier, les inscriptions 2009 devraient à nouveau progresser.

A noter que la part des établissements privés est plus répandue dans le second cycle tant pour les formations GT que professionnelles.

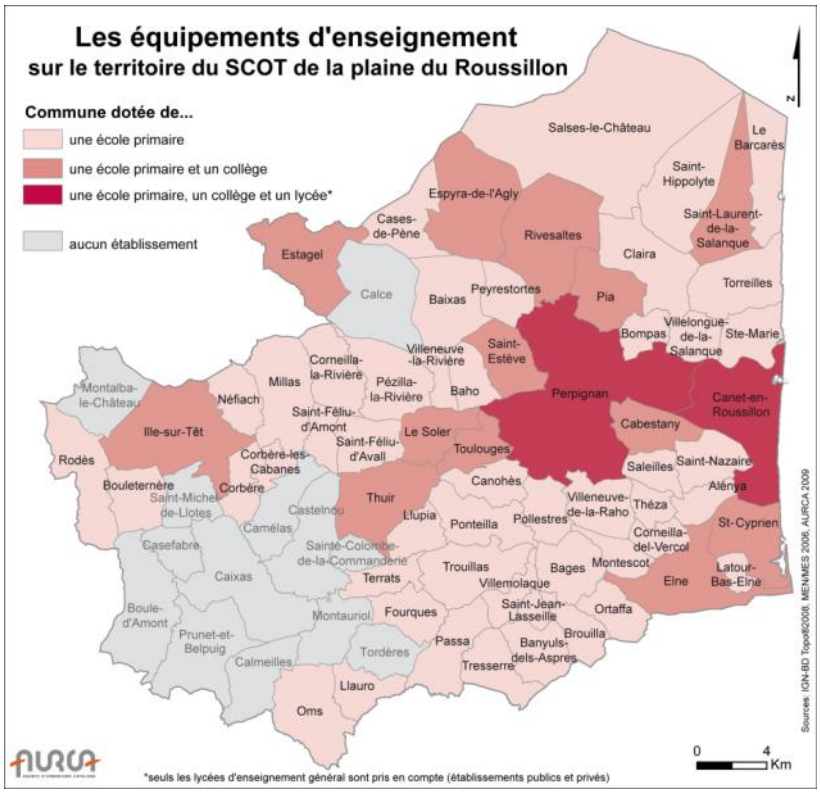



**Figure 136 : Les équipements scolaires dans le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon**

## Ce qu'il faut retenir...

**En matière d'enseignement général, la multiplication des équipements scolaires contribue à une amélioration significative de l'offre, à la qualité des enseignements dispensés et souvent à la rationalisation des déplacements.**

**Néanmoins, vu les ségrégations socio-spatiales de l'habitat, cette répartition contribue également au déficit de mixités. Il en est ainsi de certains collèges, notamment sur la ville centre qui ont perdu leurs apports « péri-urbains » avec la mise en service de nouveaux établissements aux portes de Perpignan.**

**L'assouplissement de la carte scolaire suscite également quelques interrogations légitimes. Ainsi le lycée Jean Lurçat voit ses effectifs fondre au bénéfice du lycée Arago, ce qui implique une remise en question de l'offre d'enseignement et des contingentements.**

## 3. L'ENSEIGNEMENT AGRICOLE

Sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon, mais également à l'échelon départemental, l'enseignement agricole est géré par l'Etablissement Public Local d'Enseignement Agricole situé à Théza. Cette structure est composée d'établissements associés et d'antennes réparties sur les sites de Rivesaltes et de Théza pour le SCOT accueillant environ 800 élèves :

- Le Lycée d'Enseignement Général et Technologique Agricole (LEGTA) Garcia Lorca à Théza accueille les élèves et étudiants de la seconde jusqu'à la licence professionnelle, en passant par le BTS et le baccalauréat.
- Le Lycée Professionnel Agricole (LPA) Claude Simon à Rivesaltes, propose des formations professionnelles agricoles à partir de la 4° en vue d'obtenir un diplôme professionnel : BEPA, CAPA, bac pro.
- Le Centre de Formation Agricole des Apprentis (CFAA) à Rivesaltes propose des formations en apprentissage dans les domaines de l'horticulture, la viticulture et les aménagements paysagers ainsi que dans le secteur des services.
- Le Centre de Formation Professionnel et de Promotion Agricole des PO (CFPPA) à Rivesaltes, avec une antenne à Prades. C'est un centre de formation spécialisé dans la formation des adultes. Sa vocation est de mettre en place des formations continues visant des qualifications essentiellement agricoles, auprès d'un public en recherche d'emploi ou en activité professionnelle.

## 4. LES CENTRES DE FORMATION ET D'APPRENTIS

Sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon et dans le département, il existe quatre CFA qui comptabilisent un effectif de 2 500 apprentis :

- Le CFA du Bâtiment Mercader situé à Perpignan. Il est géré par l'Association pour la Formation Professionnelle dans le Bâtiment et les Travaux Publics des Pyrénées-Orientales et propose des formations de type CAP ou BEP.
- Le CFA « Hôtellerie et commerce » basé à Perpignan dont l'organisme gestionnaire est la CCI et qui offre des formations allant du CAP au BTS en passant par le bac pro.
- Le CFA interprofessionnel géré par la Chambre des Métiers des PO dispense des formations diverses de type CAP, BEP, BP…
- LE CFA agricole à Rivesaltes, géré par le EPLEA Perpignan Roussillon basé à Théza (cf 6.A.3).

L'IUT de Perpignan et le lycée François Arago proposent également des sections d'apprentissage en vue de l'obtention de Licences Pro pour le premier et de BTS pour le second.

Il apparaît un système en apprentissage pragmatique qui semble vouloir faire coïncider son offre au marché local (construction, agriculture, tourisme, commerce, artisanat). On note le rattrapage puissant de l'apprentissage associé aux formations agricoles face aux lycées professionnels classiques concernant les formations qualifiantes

# 5. LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

Dans l'académie de Montpellier, 42 % des bacheliers poursuivent leurs études à l'Université et 7% optent pour une formation à l'Institut Universitaire de Technologie (IUT).

Le département des Pyrénées-Orientales dispose d'une Université, d'un Institut Universitaire Technologique et d'une antenne de l'IUFM. L'offre « non universitaire » se limite à quelques écoles (Beaux-Arts, à une école d'infirmières, et une école d'ingénieur en informatique et robotique (IMERIR). Ainsi, la sphère universitaire représente 96 % des effectifs estudiantins, dont 83 % sur l'Université. Avec plus de 10 600 étudiants, **Perpignan est le deuxième pôle universitaire de l'académie de Montpellier** (50 000 étudiants pour Montpellier et 3 200 pour Nîmes)

**L'Université de Perpignan Via Domitia** possède plusieurs sites dispersés en région Languedoc-Roussillon ainsi qu'à l'international. Narbonne, Carcassonne, Mende accueillent 1078 étudiants ; les 'sites' du Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie) accueillent 300 étudiants.

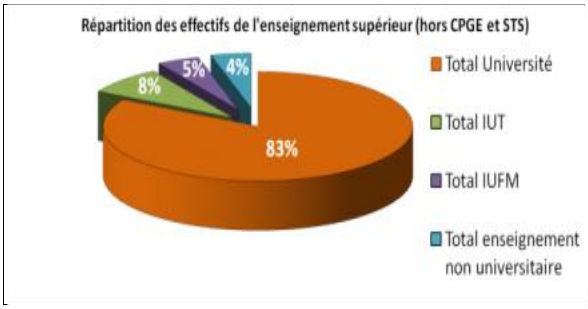



**Figure 137: Répartition des effectifs de l'enseignement supérieur (hors CPGE et STS)**
*Source : académie de Montpellier Base Centrale de Pilotage - Statistiques Rentrée 2006-2007*

Cela signifie que le département des Pyrénées-Orientales (Perpignan et Font-Romeu) n'accueille en réalité que 9 200 étudiants environ (le campus de Perpignan 8 928 étudiants). L'Université dispose d'effectifs locaux et cosmopolites à la fois puisque un étudiant sur deux est originaire des Pyrénées-Orientales et que près d'un tiers est étranger. ⓘ *(cf annexe)*

L'université est elle-même divisée en facultés aux effectifs bien hétérogènes :

- La faculté de Sciences juridiques et Economiques représente 53 % des effectifs ;
- La faculté de Lettres et Sciences humaines représente 30 % des effectifs ;
- La faculté de Sciences Exactes et Expérimentales représente 15 % des effectifs ;
- Le STAPS représente 2 % des effectifs.

L'Université affirme sa spécialisation en Droit et en Economie, jouissant déjà d'une excellente réputation. Alors que l'Université de Perpignan offre toutes les formations excepté dans le domaine de la santé, elle représente 16 % des effectifs universitaires de l'académie de Montpellier, et près de 30 % des formations Droit/Eco. En 10 ans (1997-2006), l'Université de Perpignan aura vu croître ses effectifs de 24,4 %, pourtant depuis 2005, la croissance s'est ralentie, jusqu'à s'inverser depuis la rentrée 2006 (– 3,7 %).

Les effectifs IUT sont restés stables avec – 0,4 % en 10 ans et ceux de l'IUFM ont baissé de 12,3 %, cependant il s'agit là d'un établissement qui fixe ses places en fonction des concours offerts par le Ministère de l'Education Nationale, eux même à la baisse depuis dix ans.

Si le département représente 16 % de la population de la région Languedoc-Roussillon, 17 % des effectifs universitaires et 15 % des effectifs « IUT » (auquel il convient d'adjoindre les 9 % des effectifs audois qui en dépendent). Les « grandes écoles » ne représentent que 4 % des effectifs régionaux.

**La formation traditionnelle et de masse est bien représentée, mais reste très déficitaire pour les grandes écoles qu'elles soient publiques ou privées.**

**Ce qu'il faut retenir…**

**Le territoire du SCOT dispose d'une université offrant l'essentiel des formations traditionnelles. Avec l'enseignement agricole et les centres de formation des apprentis, ces formations sont également tournées vers les principales filières économiques départementales, néanmoins les synergies entre formation et économie méritent d'être affirmées. Outre la sphère universitaire, l'offre « post-bac » est quasi inexistante tandis que le positionnement peut-être trop généraliste de l'université peut apparaître comme relativement précaire.**

**L'étude de synergies entre des formations à haute valeur ajoutée, la recherche et le développement et des entreprises innovantes est seule à même d'asseoir le positionnement du territoire dans l'ère de l'économie de la connaissance et de permettre le développement d'un vivier d'entreprises innovantes (Energies renouvelables, Santé, qualité environnementale du bâti, agroalimentaire, nautisme…).**

# B. LES ÉTABLISSEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX

La question de l'hébergement des personnes âgées, notamment de celles dépendantes est abordée dans le chapitre relatif à l'habitat.

## 1. LES PROFESSIONNELS DE SANTÉ

Le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon s'insère dans une région, elle-même bien équipée dans le domaine sanitaire. Les professionnels de santé de la région Languedoc-Roussillon sont nombreux et leur densité est nettement supérieure à la moyenne nationale. Au 1er janvier 2007, on dénombrait 135 médecins généralistes libéraux[1] pour 100 000 habitants dans la région contre 104 au niveau national, cette densité est de 144 pour le département.

Concernant les spécialistes, les taux de couverture sont respectivement de 105 pour la région contre 88 pour 100 000 habitants au niveau national. Pour les autres activités médicales et paramédicales, le constat est le même : **la densité de professionnels est supérieure en Languedoc-Roussillon**.

Cependant, **les capacités d'accueil des personnes âgées dans la région sont inférieures à la moyenne nationale**, alors que la part des plus de 75 ans y est plus élevée.

Au regard du département, le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon est bien pourvu en professionnels et en structures de santé. La densité y est souvent plus élevée que dans le reste du département. Cependant, **la répartition des équipements de santé présente de grandes disparités selon les territoires.** A côté d'une surmédicalisation relative de la frange littorale et du cœur d'agglomération, des déficits sont enregistrés sur certains territoires, notamment dans le Massif des Aspres, où la population est moins nombreuse et généralement plus âgée. Certaines communes ne disposent d'aucun professionnel de santé, ce qui induit des déplacements pour se rendre dans un établissement de soin ou chez un praticien.

Sur la base d'un recensement départemental le rapport est de 78 médecins généralistes pour 100 000 habitants, pour le département contre 105 sur le SCOT, tandis que ce rapport est de 100

[1] Ce sont les praticiens exerçant à titre libéral exclusivement et praticiens qui associent activité libérale et salariale, à l'exception des médecins hospitaliers assurant des consultations privées à l'hôpital.

infirmiers pour 100 000 habitants contre 136 sur le territoire du schéma.

L'essor démographique du département et le vieillissement de la population posent les questions de l'évolution quantitative et la répartition des professionnels sur le territoire ainsi que l'accès aux soins dans ses dimensions géographique et financière. **Les incitations pour les praticiens à s'installer dans des zones reculées et peu peuplées sont insuffisamment efficientes**. L'idée de créer l'Agence Régionale de Santé, chargée de conduire la politique régionale de santé, disposant d'une enveloppe dédiée à l'hospitalisation, à la médecine de ville et l'activité sanitaire du secteur médico-social est régulièrement évoquée. ⓘ *(cf annexe)*




**Figure 138 : Répartition des professionnels de santé dans le département**

## 2. L'OFFRE DE SOIN EN ÉTABLISSEMENT

Les Pyrénées-Orientales sont mal positionnés en terme d'offre en court séjour hospitalier (secteur public et privé) puisque **le taux d'équipement pour 1 000 habitants est inférieur aux moyennes régionale et nationale**, quelque soit la discipline (médecine, chirurgie, gynécologie-obstétrique). Le département est donc sous équipé en ce qui concerne les spécialités de médecine, de chirurgie et d'obstétrique.

**L'offre est marquée par la supériorité du secteur privé.** Les établissements de soins privés concentrent 54,6 % de la capacité totale alors qu'à l'échelle régionale, la part du secteur privé est de 41,3 %. Le département est le seul de la région à posséder une offre publique inférieure à celle du secteur privé.

Concernant **l'activité du court séjour hospitalier**, on constate que les hospitalisations ont lieu principalement dans le secteur privé notamment pour la spécialité gynécologie-obstétrique où 40 % des entrées sont réalisées au centre hospitalier. Les 60 % restant se répartissent dans le secteur privé entre la Clinique Saint-Pierre et la Clinique Notre-Dame-de-l'Espérance.

La spécialité la plus répandue sur le territoire départemental est celle de la médecine qui s'exerce à Perpignan, et Cabestany et hors schéma

à Céret, Prades, Angoustrine, Osséja et Err. La chirurgie est plus ciblée et se pratique à Perpignan et Cabestany ainsi qu'à Prades et Céret. Quant à l'obstétrique, seul trois établissements de la ville de Perpignan proposent cette spécialité. La localisation des maternités est donc restreinte à la ville-centre et seule celle du centre hospitalier est de niveau 3. Cela signifie qu'elle dispose d'une unité de néonatalogie et d'une unité de réanimation néonatale mais sa capacité est de 32 lits seulement. Les deux autres maternités de Perpignan, de niveau 1, possèdent seulement une unité obstétricale, adaptées pour les grossesses sans risque.

Néanmoins, **le département est bien équipé en ce qui concerne les établissements de soins de suite et de réadaptation**. Les taux de couverture pour 1 000 habitants sont nettement supérieurs à ceux des autres départements de la région Languedoc-Roussillon et à la moyenne nationale.

Dans le département, la densité en établissement de psychiatrie générale (adulte) est supérieure aux moyennes régionale et nationale. La densité en psychiatrie infanto-juvénile est cependant inférieure. **Le département semble même sous équipé à ce niveau-là.**

Avec un total de 2 796 lits répartis en six disciplines, l'offre de soins sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon est variée et centralisée sur la ville. Le SCOT rassemble 35 % des établissements de soins du département et 61 % de la capacité d'accueil départementale.

## 3. LES STRUCTURES D'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

Il existe plusieurs solutions de garde pour les enfants en bas âge. Les modes d'accueil collectif rassemblent les crèches collectives, familiales et parentales, les haltes garderies, les multi-accueils et les jardins d'enfants.
Sur le territoire du SCOT, il existe huit Relais d'Assistance Maternelle. Certains sont gérés par des structures intercommunales (Aspres, Roussillon Conflent…) et d'autres par les communes (Saint-Laurent-de-la-Salanque, Saint-Cyprien, Perpignan, Corneilla-del-Vercol et Cabestany).

Dans le département, les structures d'accueil collectif de la petite enfance ont une densité supérieure à la moyenne régionale mais inférieure à la moyenne nationale. Le taux de couverture dans le département est de 114 places pour 1 000 enfants nés au cours des trois dernières années contre 118 pour la région et 110 à l'échelle régionale. Malgré une densité qui semble satisfaisante, **la problématique de la garde d'enfants est toujours d'actualité** et les demandes en accueil collectif doivent se faire de plus en plus tôt, dès les premiers mois de grossesse.

**Plus des ¾ des capacités en structure d'accueil collectif du département sont localisées sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon.** Les capacités d'accueil (1 465 places) y sont réparties équitablement au regard de la population. On trouve essentiellement des établissements multi-accueil qui ont l'avantage de proposer un fonctionnement souple pour répondre aux besoins diversifiés des parents. Ce sont principalement les municipalités qui gèrent ces structures. Ce peut être également des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale ayant pris cette compétence, des associations ou des institutions publiques (CAF et Centre Hospitalier). Pour faire face à la demande non satisfaite, quelques initiatives privées sont à relever, la plus importante d'entre elles concerne la création d'une crèche interentreprises sur le pôle d'activité du Grand-Saint-Charles (9 000 emplois). Cette structure de 300 m² devrait accueillir une trentaine d'enfants dès 2009, grâce au partenariat associatif, CAF, Clinique Saint-Pierre, Ville de Perpignan.

**Ce qu'il faut retenir…**

**Cette initiative malgré son exemplarité met en évidence l'insuffisance et surtout l'inadaptation de l'accueil en direction de la petite enfance. Les problèmes de garde auxquels sont par exemple confrontés les parents actifs relèvent encore trop souvent du parcours du combattant pour trouver des solutions satisfaisantes à tous points de vue pour concilier emploi et garde des enfants.**



**Figure 139 : Collège Jean Olibo (Saint-Cyprien)**



**Figure 140 : Centre hospitalier Saint-Jean (Perpignan)**



**Figure 141 : Lycée Rosa Luxembourg (Canet-en-Roussillon)**

# C. LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

## 1. PERPIGNAN, VILLE CENTRE, VILLE DE CULTURE

En matière d'offre culturelle, la ville de Perpignan affirme son rayonnement qui bénéficie à l'ensemble du territoire du schéma et au-delà. C'est logiquement la ville centre qui réunit les principaux équipements culturels avec un certain nombre d'équipements d'envergure (Palais des Congrès, Parc des Expositions, Théâtre, El Médiator, Casa Musicale, Conservatoire, Médiathèque…), supports de grands évènements (**Festival Visa pour l'image**, congrès nationaux et internationaux, colloques, salons, concerts…) qui offrent à la cité une gamme variée de manifestations culturelles reconnues.

Le Ministère de la Culture et de la Communication, a attribué le label **Villes et Pays d'art et d'histoire** à la ville de Perpignan en 2001 dans le but de mettre en valeur son patrimoine.

Succédant à Lleida, Perpignan a été désignée en 2008 **capitale de la culture catalane**.

Dès 2011, le **Théâtre de l'Archipel**, appelé également « Le Grenat » (1 200 places), complètera les infrastructures de la ville et développera l'offre culturelle en proposant une programmation pluridisciplinaire à dominante théâtrale mais faisant une large place à la danse et à la musique, centrée sur les écritures contemporaines méditerranéennes.

A cela s'ajoute la diversité du patrimoine historique et bâti de la ville, ainsi le **Palais des Rois de Majorque** (90 000 visiteurs), **le Castillet, la Cathédrale Saint-Jean** avec le Campo Santo ou encore le patrimoine de l'arc gothique constituent les principales facettes de cette diversité. ⓘ *(cf annexe)*

## 2. UN PATRIMOINE MAJEUR, DISSÉMINÉ SUR LE TERRITOIRE

Sur le territoire du SCOT, le patrimoine bâti et historique est à la fois hétérogène et dispersé. Parmi les sites visités les plus importants, la **Forteresse de Salses-le-Château** (83 000 visiteurs), **le cloître d'Elne** (49 000 visiteurs), le **Château de Castelnou** (42 000 visiteurs), le **prieuré de Serrabone** (36 000 visiteurs), l'Hospice d'Ille-sur-Têt (4 800 visiteurs) ou encore le Monastir del Camp à Passa (3 000 visiteurs) illustrent cette diversité.

On recense également quelques sites naturels particulièrement fréquentés tel que les **orgues d'Ille-sur-Têt** (53 000 visiteurs) ou bien le complexe lagunaire de Canet-Saint-Nazaire.

Les **caves Byrrh** à Thuir se positionnent également parmi les sites les plus visités (60 000 visiteurs) tout comme celles de Dom-Brial à Baixas (26 000 visiteurs).

L'offre muséale est également développée. Les musées sont souvent représentatifs de la diversité identitaire du territoire et de la culture catalane. Ils sont particulièrement nombreux en périphérie du territoire, sur la côte Vermeille, en Conflent ou Vallespir.

On peut néanmoins citer par ordre d'importance le musée des arts à Saint-Cyprien (21 000 visiteurs), le musée du Maître de Cabestany (4 500 entrées) ou celui de l'agriculture à Saint-Michel-de-Llotes (2 500 entrées). Perpignan dispose également de quatre musées.

Cette culture catalane doit être considérée comme un atout touristique qui pourrait davantage être mis en valeur, sans pour autant tomber dans le folklore. Cette ambition est identifiée dans le schéma départemental du tourisme (« capitaliser sur l'identité catalane »). Deux projets majeurs sont susceptibles de venir compléter cette offre. Il s'agit de la création d'un **mémorial** sur les communes de Rivesaltes et de Salses-le-Château. Ce mémorial, en lieu et place de l'ancien îlot F du camp Joffre (42 ha), deviendra le premier espace généraliste d'évocation et de référence du drame humain de l'internement en France depuis la Seconde Guerre Mondiale.

ⓘ *(cf annexe)*

Son édification est projetée pour 2009. La fréquentation estimée est d'environ 130 000 personnes par an (dont 50 % de scolaires) (Schéma Départemental du Tourisme). Le second projet concerne l'ouverture du **musée archéologique de Ruscino** à Perpignan. Le site déjà labellisé « musée de France » est situé aux abords d'un important gisement archéologique datant de l'Antiquité.

## 3. UNE OFFRE CULTURELLE DIVERSIFIÉE ET EQUILIBRÉE

Outre la ville de Perpignan, quelques communes disposent d'une offre culturelle relativement large : Canet-en-Roussillon, Elne, Rivesaltes, Cabestany, Ille-sur-Têt ou Toulouges. Elles disposent de salles de cinéma, de théâtre/salles de spectacle, d'Ecoles de Musique ou de danse…

La majorité des communes disposent désormais d'un centre socio-culturel ou d'un foyer rural faisant office de salle polyvalente. Les politiques communautaires ont largement contribué au développement de ces équipements, on peut citer quelques réalisations importantes comme « **La Catalane** » à Ille-sur-Têt, le **centre Omega** de Sainte-Marie ou encore le **complexe des Dômes** à Rivesaltes.

Les équipements culturels sont également représentés par les bibliothèques, qui sont présentes dans la plupart des communes même si celles-ci ne sont pas ouvertes quotidiennement au public. Elles forment un équipement important pour la population permettant de conserver un lien social. La plupart des bibliothèques sont alimentées par la Médiathèque Départementale située à Thuir qui prête ses collections par le biais du bibliobus. Perpignan dispose de bibliothèques spécifiques : bibliothèque sonore, bibliothèque généalogiste, bibliothèque catalane, bibliothèque « sociale » gérée par le Secours Catholique.

# D. LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS

## 1. ÉQUIPEMENTS DE BASE : UN BON MAILLAGE TERRITORIAL

De manière générale, le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon est bien pourvu en équipements de sports et de loisirs. Les infrastructures de base (terrains de football/rugby, salle multisports, salle polyvalente, boulodrome, court de tennis) se répartissent sur la majorité des communes malgré un déficit sur le secteur du massif des Aspres où certaines petites communes rurales, souvent contraintes par le relief, ne disposent d'aucun équipement sportif. Pour les petites communes, les équipements de proximité constituent une offre importante permettant de générer du lien social.

Le cœur d'agglomération et la frange littorale bénéficient de l'ensemble des principaux équipements de sports et de loisirs. Les stades qui correspondent à des pratiques sportives populaires (rugby et football) sont très présents, la population est fédérée autour d'équipes renommées telles que l'USAP ou les Dragons Catalans qui contribuent au développement et à la modernisation des équipements, tel que les stades **Aimé Giral** et **Gilbert Brutus**. Les équipements sportifs s'articulent souvent autour de complexes regroupant plusieurs équipements (salle de sport, terrain mixte, court de tennis, boulodrome, bassin de natation, skate-park…) permettant une grande variété des pratiques.

Les équipements spécialisés sont généralement implantés sur les pôles principaux permettant ainsi de desservir l'ensemble des communes du territoire. **Ce mode de fonctionnement souvent intercommunal semble être le plus adapté pour éviter des coûts de fonctionnement trop lourds qu'une petite commune ne pourrait assumer seule.** ⓘ *(cf annexe)*

## 2. LES ACTIVITÉS DE LOISIRS EN PLEIN AIR

Ces espaces sont en développement et correspondent à une demande de plus en plus évidente pouvant être mise en relation avec la croissance de la population urbaine. Quelques zones vertes et ludiques ont été aménagées pour l'accueil du public comme le **lac de la Raho**, aux portes de Perpignan. Les parcs urbains, outre celui de **Bir-Hakeim** au cœur de la ville, connaissent un réel engouement et une fréquentation croissante. Ils sont généralement tournés autour de plans d'eau comme à Bompas, Le Soler, Millas ou Saint-Estève.

De nouvelles générations de parcs multifonctions commencent également à émerger, considérant l'importance des espaces à mobiliser pour assurer la rétention des eaux pluviales, plusieurs collectivités ont entrepris de valoriser ces vastes surfaces avec des zones modelées et paysagées accueillant des équipements ludiques et de détente. C'est le cas de Saint-Cyprien avec le parc de **la Prade**, de Perpignan avec le **parc Maillol** ou celui de **Sant-Vicens** mais aussi de Cabestany qui projette d'aménager la cuvette naturelle de **Sainte-Camille**.

D'une manière générale, les vastes espaces enherbés et régulièrement arrosés cèdent progressivement leurs places à des espaces paysagers méditerranéens, qui mettent en évidence la prise de conscience à l'égard de la fragilité de la ressource en eau.

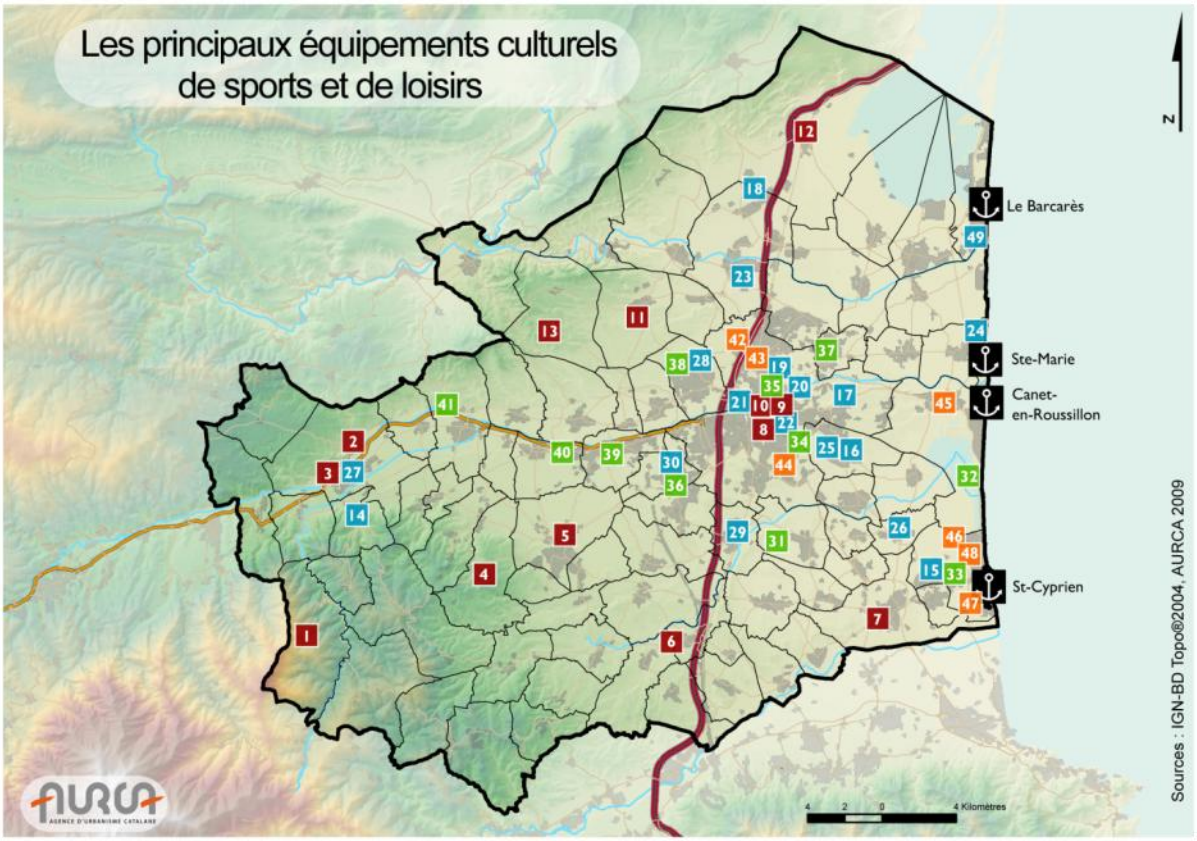
Les équipements équestres sont assez nombreux à Rivesaltes, Villeneuve-de-la-Raho ou Saint-Cyprien. Enfin, l'activité golfique se pratique à Saint-Cyprien et plus récemment à Montescot. Par ailleurs, de nombreux projets sont annoncés (avec leurs lots de complexes résidentiels) mais peu devraient voir le jour.

## 3. ACTIVITÉS NAUTIQUES ET AQUATIQUES : UNE LITTORALISATION DES LOISIRS

Les activités nautiques et aquatiques sont logiquement concentrées sur la frange littorale mais également dans les communes disposant de plans d'eau importants comme à Villeneuve-de-la-Raho, Millas ou encore Le Soler.

Cependant, avec l'importance de l'activité touristique, on assiste à un phénomène de **littoralisation des loisirs** où les plages sont devenues des supports de pratiques de loisirs privilégiés tant par les touristes que les résidents et cela en toutes saisons en raison de la diversité des activités possibles. Néanmoins, cette diversité peut aussi engendrer des conflits d'usage.

Les **ports de plaisance** participent activement à la dynamique de littoralisation des loisirs, ces équipements sont présents au Barcarès, à Canet-en-Roussillon ou encore à Saint-Cyprien qui demeure le 3° port de plaisance européen avec 2 200 anneaux aménagés dans la lagune des Capellans. La demande reste soutenue, alors que certaines collectivités envisagent des extensions portuaires. D'autres, comme à Canet-en-Roussillon, misent désormais sur des structures verticales de type **port à sec.**




**Sites historiques et touristiques**

1. Prieuré de Serrabone - Boule d'Amont
2. Orgues d'Ille-sur-Têt
3. Hospices d'Ille-sur-Têt
4. Château de Castelnou
5. Caves Byrrh - Thuir
6. Monastir del Camp - Passa
7. Cloître et cathédrale d'Elne
8. Palais des Rois de Majorque
9. Cathédrale St-Jean et Campo Santo
10. Le Castillet
11. Caves Dom Brial - Baixas
12. Forteresse de Salses-le-Château
13. Las Fonts - Calce

**Équipements Culturels**

14. Musée de l'agriculture - St-Michel-de-Llotes
15. Musée des Collections de St-Cyprien
16. Musée du Maître de Cabestany
17. Musée archéologique de Ruscino
18. Mémorial du camp de Rivesaltes
19. Palais des Expositions
20. Palais des Congrès
21. Théâtre de l'Archipel
22. Casa Musicale – Arsenal
23. Les Dômes - Rivesaltes
24. Omega – Sainte-Marie
25. Centre culturel de Cabestany
26. Caves Escoiffier - Alénya
27. La Catalane – Ille-sur-Têt
28. Salle Multiculturelle - St-Estève
29. Salle Jordi Barre - Pollestres
30. El Millenari - Toulouges
49. Mas de l'Ille - Le Barcarès

**Parcs aménagés de loisirs et de détente**

31. Lac de la Raho
32. Étang de Canet-St-Nazaire
33. Parc de la Prade à St-Cyprien
34. Sant-Vicens
35. Square Bir-Hakeim
36. Parc de Clairfont à Toulouges
37. Parc de Bompas
38. Plan d'eau de St-Estève
39. Lac de Le Soler
40. Plan d'eau de St-Féliu-d'Avall
41. Lac de Millas

**Équipements sportifs et de loisirs**

42. Stade Aimé Giral
43. Stade Gilbert Brutus
44. Parc des Sports
45. Piscine Europa
46. Golf de St-Cyprien
47. Grand Stade - les Capellans
48. Parc Aquatique de St-Cyprien

**ports de plaisance**

**Figure 142 : Les principaux équipements culturels, sportifs et de loisirs dans le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon**



**Figure 143 : Le parc paysager de la Prade à Saint-Cyprien, une double vocation liée aux loisirs et à la lutte contre les inondations, largement appréciée des populations**



**Figure 144 : Espace Ecoiffier à Alenya, un ensemble de salles sociaux-culturelles aménagées dans d'anciennes caves**




**Figure 145 : Centre culturel (Cabestany)**

# E. LES ÉQUIPEMENTS DE SECOURS

## 1. SÉCURITÉ PUBLIQUE

Depuis peu, l'organisation du service de la gendarmerie départementale des Pyrénées-Orientales s'appuie sur la complémentarité des brigades territoriales autonomes et des communautés de brigade, le tout formant les unités territoriales du regroupement.

Fort de plus de 600 militaires et personnels civils, **le groupement de gendarmerie départementale** s'articule en quatre compagnies de gendarmerie départementale (Perpignan et Rivesaltes sur le SCOT). ⓘ *(cf annexe)*

Outre le groupe de commandement et les unités spécialisées, il compte des **brigades territoriales autonomes** (BTA) et **des communautés de brigades** (CB). Celles-ci sont au nombre de 12 à Saint-Cyprien, Elne, Rivesaltes, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Canet-en-Roussillon, Cabestany, Thuir, Bompas, Millas, Ille-sur-Têt, Saint-Estève, Le Soler. Un projet est en cours à Pollestres tandis qu'une offre littorale vient compléter les effectifs pendant la période estivale (Le Barcarès, Sainte-Marie).

Il existe également une brigade nautique à Saint-Cyprien et deux EDSR (sécurité routière) à Perpignan et Rivesaltes.

La ville de Perpignan est sous la compétence de la **Police Nationale** qui fonctionne en synergie et en partenariat avec les agents de la police municipale. La ville centre compte un commissariat central qui s'organise autour de circonscriptions. On dénombre ainsi cinq bureaux de police rattachés à six secteurs et un poste à l'aéroport.

## 2. SÉCURITÉ CIVILE

En 2007, on dénombrait près de 2 000 sapeurs pompiers volontaires et 250 sapeurs pompiers professionnels dans le département.

La loi confie aux maires le soin de prévenir et de faire cesser les incendies. Les maires assument la direction des opérations de secours, expression de leur pouvoir de police. La loi de prévention de la délinquance du 05/03/2007 fait du maire le coordonnateur des actions de prévention.

Dans le département des Pyrénées-Orientales, **la défense contre l'incendie est organisée en quatre groupements territoriaux.**

Chaque groupement territorial comprend des centres de secours, on en dénombre 54 dans le département dont près de la moitié est située sur le périmètre du SCOT plaine du Roussillon (23). Cette organisation fait suite à la mise en œuvre du Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques (SDACR) qui a contribué au redéploiement des moyens avec le regroupement de certaines casernes, la modernisation et la délocalisation de casernes pour faciliter leur accessibilité et la création de nouveaux équipements pour améliorer les délais d'intervention (Perpignan-sud). ⓘ *(cf annexe)*

**Ce qu'il faut retenir…**

**La couverture du territoire est donc jugée satisfaisante et opérationnelle. Le massif des Aspres relativement isolé au regard du maillage territorial est néanmoins couvert par les interventions de plusieurs casernes situées au pied du massif.**

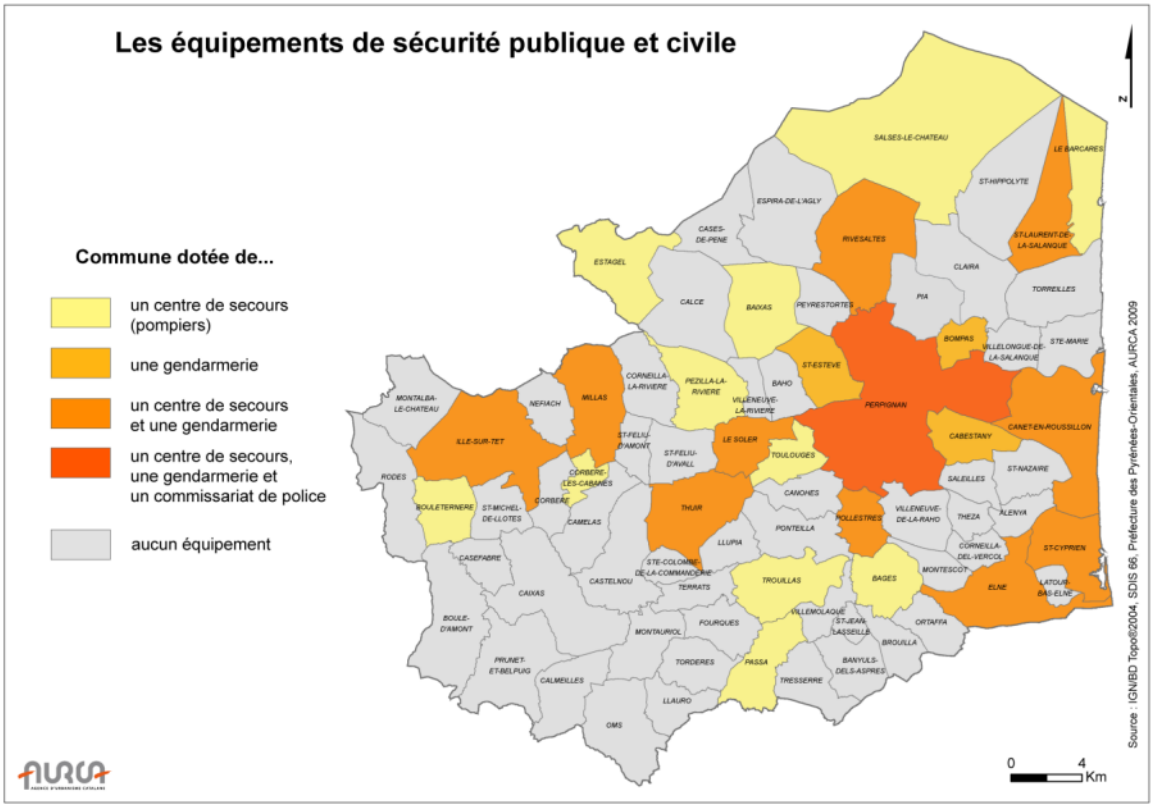



**Figure 146 : Répartition des équipements de sécurité publique et civile dans le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon**

# F. LES COMMERCES ET SERVICES

## 1. LES COMMERCES DE PROXIMITÉ

**Commerces et services jouent un rôle économique et social en terme de développement et de cohésion territoriale.** Facteurs de qualité de vie, ils participent à la satisfaction des besoins courants de la population, ainsi qu'à l'animation des villes et des villages.

Sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon, en matière de **commerces traditionnels**, la majorité des communes sont équipées. Seules les communes du massif des Aspres[2], de Montalba-le-Château et de Calce ne possèdent aucun commerce de base (boucherie, boulangerie et alimentation générale). Si l'on croise les données de l'Inventaire communal effectué par l'INSEE en 1998 et une enquête réalisée par la CCI de Perpignan en 2004, on constate que le nombre de communes dépourvues de commerces traditionnels a peu évolué entre des deux périodes. ⓘ *(cf annexe)*

Cependant, les distances à parcourir pour accéder aux communes équipées de commerces restent globalement satisfaisantes. De plus, **les marchés locaux** apparaissent comme des services complémentaires, notamment dans les communes peu dotées en commerces. **Les commerces ambulants** sont également très utiles dans les petites communes où l'offre est restreinte ou inexistante.

Malgré la polarisation importante autour de Perpignan, un réseau de pôles secondaires structure le territoire. Les communes de Rivesaltes, d'Ille-sur-Têt, de Thuir ou encore d'Elne exercent une attraction plus modeste mais bien réelle sur les communes environnantes et maintiennent ainsi **une structure de fonctionnement ancienne.** Ces pôles de

[2] *Boule d'Amont, Prunet-et-Belpuig, Calmeilles, Montauriol, Tordères, Sainte-Colombe-de-la-Commanderie, Castelnou, Caixas, Camelas, Casefabre et Saint-Michel-de-Llotes*

proximité sont qui plus est souvent localisés sur les axes majeurs de communication.

L'offre commerciale en grande et moyenne surface est en revanche beaucoup plus polarisée autour de Perpignan et des communes de première couronne (cf chapitre 5.E relatif au développement commercial). Néanmoins, ce constat doit être nuancé, car si l'offre en matière de Grande et Moyenne Surface (GMS) en matière d'équipement de la maison, de la personne, de culture et loisirs ou encore d'automobile est effectivement très polarisée sur la ville centre et désormais sur le pôle alternatif Claira-Rivesaltes, l'offre en GMS alimentaire est beaucoup mieux répartie grâce à de nombreuses moyennes surfaces qui maillent le territoire (Saint-Laurent-de-la-Salanque, Canet-en-Roussillon, Latour-Bas-Elne, Elne, Montescot, Thuir-Llupia, Millas, Le Soler, Ille-sur-Têt, Cabestany…).

**Ce qu'il faut retenir…**

**Globalement, le territoire du SCOT dispose d'une bonne couverture commerciale, largement supérieure à la moyenne départementale ou régionale en raison du caractère urbain dominant. Le chapelet de villages de la plaine, composé de communes souvent attractives, connaît à la fois un redéploiement des commerces de proximité dans les communes à forte croissance démographique mais aussi un affaiblissement de la diversité commerciale dans les communes déjà dotées d'un riche tissu commercial (pôles d'équilibre en particulier), et ce, notamment en raison du rapport de plus en plus favorable aux grandes et moyennes surfaces.**

## 2. LES SERVICES PUBLICS ET GÉNÉRAUX A LA POPULATION

Les services publics connaissent une répartition sensiblement identique à l'offre commerciale, à mettre en relation avec le poids de la population et le caractère central des communes. Ainsi, en de nombreuses communes rurales, les services publics sont exclusivement représentés par la Mairie ainsi que la banque postale (La Poste), présente dans la plupart des communes qui assure à la population un service financier minimum.

Le réseau bancaire est assez développé mais les services plus spécifiques (Trésor Public, étude Notariale, pôle emploi, CCAS…) se localisent essentiellement dans les pôles d'équilibre de Thuir, Ille-sur-Têt, Rivesaltes et Elne. D'autres communes se démarquent par leur niveau d'équipement très satisfaisant, notamment le long de l'axe de la RN116 et dans les bourgs historiques tels que Saint-Laurent-de-la-Salanque.

A noter que la localisation des services sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon a peu évolué depuis 1998 et que le secteur des Aspres reste marqué par un déficit de services au public.

L'offre en services publics et généraux reste territorialisée selon trois niveaux principaux :

- **La ville centre**, préfecture départementale qui accueille l'ensemble des services centraux (CPAM, CAF, pôle emploi, Trésorerie, Services de l'Etat, Services départementaux…) ;
- **Les communes périurbaines ou rurales** qui disposent presque toutes de services postaux et financiers, à côté des services municipaux. Cette offre est modulée en fonction de la population desservie ;
- Enfin, sur **les pôles intermédiaires** qui rayonnent sur de petits bassins de vie, cette offre est complétée par des services complémentaires (Trésorerie, Etude Notariale…) et parfois des antennes des services centraux (CAF, CPAM, MSP…) justifiant leur rôle de pôle d'appui secondaire.

## 3. ENERGIE ⓘ (cf annexe)



**Figure 147 : Marché hebdomadaire au cœur du bourg de Saint-Laurent-de-la-Salanque**




**Figure 148 : Nouveaux commerces de proximité sur la commune d'Alenya**



**Figure 149 : Tissu commercial du pôle urbain d'Elne**

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE



# CONCLUSION

## du diagnostic de territoire

**Le territoire du schéma de cohérence territoriale de la plaine du Roussillon, riche de contrastes et de diversité polarise l'essentiel de la population et de l'activité du département. Organisée autour de Perpignan, la ville centre qui rayonne sur le chapelet de villes et de villages, la plaine du Roussillon a connu de profonds bouleversements en un demi-siècle.**

**Aujourd'hui comme hier, ces mutations sont générées par différentes dynamiques, au premier rang desquelles figure la croissance démographique qui exerce une pression soutenue sur le territoire. La structure de la population est elle-même en constante évolution et induit des besoins sans cesse renouvelés.**

**Un des faits marquants mis en évidence est sans aucun doute le phénomène de desserrement : desserrement des ménages qui se traduit par des besoins en logements plus nombreux et plus diversifiés, desserrement des activités, à la recherche d'espaces plus importants, accessibles et visibles. Avec un découplage de plus en plus marqué des différentes fonctions (habiter, travailler, consommer ou se détendre ne se pratiquent plus en un même lieu) et des politiques encore très territorialisées et cloisonnées, le territoire se spécialise affirmant des systèmes de ségrégations socio-spatiales qui contrarient les mixités, la cohésion sociale et l'identité.**

**Ce modèle génère une mobilité toujours plus développée encore dominée par les déplacements motorisés individuels. Alimentée par les apports exogènes de population et de capitaux, l'économie résidentielle est encore au cœur du développement économique de la plaine, néanmoins, les effets de cette croissance auxquels s'ajoute le repli de l'activité agricole risquent à terme de porter préjudice à la qualité de vie qui reste pourtant un atout majeur du territoire.**

**La volonté de porter un autre regard, plus loin dans l'espace et dans le temps est d'autant plus nécessaire que l'heure est aux grands territoires. Dans cette redistribution, la méfiance et la tendance au repli sur soi ne peuvent que conduire à recueillir les externalités négatives de la croissance, alors que les stratégies communes et l'ambition partagée autour d'un projet de développement durable fédérateur peuvent offrir un futur à la fois soutenable et souhaitable.**

**La recherche d'une croissance plus vertueuse qui replace l'homme au cœur du dispositif et préserve le capital environnemental du territoire, qui relève les défis des solidarités, de la cohésion sociale mais aussi d'une économie davantage orientée vers la connaissance et l'innovation ou encore d'une mobilité à la fois développée et durable peuvent constituer une perspective commune pour le territoire et donner tout son sens au schéma de cohérence de la plaine du Roussillon.**

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE



# SYNTHÈSE DES ENJEUX

mis en évidence par le diagnostic de territoire

## LA PLACE ET LE ROLE DU SCOT DE LA PLAINE DU ROUSSILLON

La nécessité de porter un autre regard plus loin dans l'espace et dans le temps

Le positionnement du territoire dans le concert des métropoles et sur « l'Eurocorridor »

La lisibilité de l'armature urbaine et la cohérence territoriale d'ensemble

La qualité de vie

L'articulation du  projet avec les politiques sectorielles et les territoires environnants

## LES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET LES ÉVOLUTIONS SOCIALES

Le défi de la croissance démographique

Le maintien et la diversification de l'attractivité du territoire

L'organisation du peuplement et le respect des identités du territoire

La prise en compte de l'évolution des ménages (familles monoparentales, vieillissement…)

La maîtrise des ségrégations socio-spatiales

## LES ÉVOLUTIONS URBAINES ET L'HABITAT

La préservation du patrimoine bâti et la qualité résidentielle

La mobilisation du parc de logement vacant et des résidences secondaires

La prise en compte des besoins des populations spécifiques

L'éradication de l'habitat indigne

L'organisation de la mixité générationnelle

L'équilibre social de l'habitat et les solidarités territoriales

La satisfaction de la diversité des parcours résidentiels

La maîtrise des marchés immobiliers et fonciers

La recherche d'un modèle urbain moins consommateur d'espace et l'élévation de l'intensité d'urbanisation

L'innovation en matière d'habitat durable et de haute qualité résidentielle

## LES DYNAMIQUES ET LES PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

Le maintien des équilibres et des hiérarchies territoriales

La maîtrise du découplage des fonctions et l'organisation de la mixité fonctionnelle

Le développement de l'économie de la connaissance

La pérennisation d'une économie résidentielle plus vertueuse

Le maintien du capital agricole et le soutien à une économie agricole de proximité et de qualité

Le rééquilibrage de l'offre touristique et la reconnaissance des potentiels de l'arrière pays

L'amélioration des qualifications en lien avec le positionnement du territoire en matière de développement durable

La restauration d'une accroche territoriale pour les industries agro-alimentaires

L'exigence de durabilité et les effets d'entraînement de la filière logistique.

Le maintien de la diversité commerciale et l'organisation de l'aménagement commercial du territoire

La rationalisation de l'offre en matière de ZAE et la recomposition des ZAE de première génération

La mise en cohérence des politiques de développement économique et la recherche de synergies entre les sites structurants

## LES DÉPLACEMENTS ET LA MOBILITÉ

Le maintien de l'aéroport

La mise en réseau des villes méditerranéennes par la LGV

La fonctionnalité de la ligne nouvelle

La rationalisation des déplacements motorisés individuels et la maîtrise des rejets de gaz à effets de serre

La spécialisation fonctionnelle des territoires génératrice de déplacements

La crédibilité de l'offre en transport collectif et la conception d'un système intermodal

La coordination des autorités organisatrices des transports

La mise en place d'un maillage cohérent et sécurisé pour assurer la promotion des modes doux de déplacements

L'accessibilité pour tous à la chaîne du déplacement

## LES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS

La modularité des équipements

La mixité sociale au sein des établissements scolaires

La synergie de l'offre en formation avec la recherche, le développement et l'innovation

La satisfaction des besoins en matière de structures d'accueil pour la petite enfance et d'offre médico-sociale

Le développement d'une offre attractive en équipement culturels, sportifs et de loisirs

Le maintien et l'adaptation d'une offre structurante en matière d'équipements de secours, de commerces et de services

.

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE



# LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés ..... 10
Figure 2 : Les SCOT des Pyrénées-Orientales au 1er janvier 2013 ..... 11
Figure 3 : Le massif des Aspres et le village de Casefabre (36 habitants) avec en toile de fond, le massif décharné des Corbières ..... 12
Figure 4 : La plaine agricole du Ribéral avec au dernier plan, le massif frontalier des Albères ..... 12
Figure 5 : La frange littorale et la station balnéaire de Canet-en-Roussillon (11 900 Hab), avec le complexe lagunaire ..... 12
Figure 6 : L'état d'avancement des documents d'urbanisme ..... 15
Figure 7 : Le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon ..... 18
Figure 8 : Analyse comparative des villes européennes ..... 20
Figure 9 : Les échanges migratoires entre le Languedoc Roussillon et les autres régions de France métropolitaine entre 2000 et 2005 selon l'âge ..... 26
Figure 10 : Le poids de population par grands secteurs en 2006 (en nombre d'habitants) ..... 27
Figure 11 : Poids de la population par communes en 2006 ..... 28
Figure 12 : Evolution démographique annuelle moyenne entre 1999 et 2006 ..... 29
Figure 13 : Evolution démographique par secteur 1990-1999-2006 ..... 30
Figure 14 : Projections démographiques ..... 31
Figure 15 : Evolution du nombre d'habitants par tranche d'âges (1990-2005) ..... 33
Figure 16 : Population par âge du SCOT plaine du Roussillon ..... 34
Figure 17 : Répartition des effectifs gagnés au sein de chaque tranche d'âge entre 2005 et 2030 ..... 34
Figure 18 : Evolution de la taille des ménages entre 1999 et 2006 ..... 35
Figure 19 : La population communale couverte par les minima sociaux en 2007 ..... 37
Figure 20 : Part des foyers fiscaux imposés en 2006 ..... 38
Figure 21 : Occupation du parc de logements en 2005 ..... 43
Figure 22 Typologie de l'offre en logements en 2005 ..... 44
Figure 23 : Ancienneté du parc de logements (2008) ..... 45
Figure 24 : Statut d'occupation des ménages en 1999 ..... 46
Figure 25 : Typologie de la taille des résidences principales en 1999 ..... 47
Figure 26 : Détail d'un bâti traditionnel de la plaine ..... 48
Figure 27 : La cellera, une forme d'organisation villageoise caractéristique, ici à Pézilla-la-Rivière ..... 50
Figure 28 : Habitat traditionnel de basse montagne dans l'Aspre, commune d'Oms ..... 50
Figure 29 : Bâti agricole traditionnel de la plaine, commune de Villeneuve-la-Rivière ..... 50
Figure 30 : Parc de résidences secondaires en 2005 ..... 52
Figure 31 : Parc de logements vacants en 2005 ..... 53
Figure 32 : Parc de logements potentiellement indignes en 2003 ..... 55
Figure 33 : Parc de logement social en 2007 ..... 58
Figure 34 : Première génération d'habitat social : les HBM "Saint-Jacques" à Perpignan ..... 62
Figure 35 : Cité Clodion au Bas-Vernet après réhabilitation ..... 62
Figure 36 : Habitat individuel à vocation sociale (Rivesaltes) ..... 62
Figure 37 : La mobilité résidentielle ..... 67
Figure 38: Les mouvements migratoires entre 1990 et 1999 ..... 69
Figure 39 : Les principales caractéristiques d'accueil des communes ..... 70
Figure 40: Marché immobilier et foncier dans la plaine du Roussillon en 2008 ..... 71

Figure 41 : Petits collectifs au sein d'une opération ZAC : un compromis entre identité, économie d'espace et aspirations sociales ..... 74
Figure 42 : Logements collectifs en R+2, avec parking souterrain: un gain d'espace considérable ..... 74
Figure 43 : Le petit collectif en R+2 ou R+3 se décline en de nombreuses typologies de formes urbaines ..... 74
Figure 44: Production de logements neufs (moyenne 2003-2007) ..... 75
Figure 45 : Dynamique de construction de 2003 à 2007 ..... 76
Figure 46 : L'habitat individuel en groupes d'habitation : un modèle intermédiaire à plébisciter ? ..... 78
Figure 47 : Le lotissement fermé : l'entre - soi poussé à l'excès ? ..... 78
Figure 48 : L'habitat individuel diffus : l'habitant acteur captif de son chez soi ? ..... 78
Figure 49 : Consommation énergétique des bâtiments ..... 79
Figure 50 : Réserve foncière vouée au « lotissement résidentiel » (Claira) ..... 81
Figure 51 : Extension du quartier Saint-Mamet à Saint-Estève ..... 81
Figure 52 : ZAC de las Closes à Elne ..... 81
Figure 53 : Horizon 2020 : Estimation des besoins en logements sur le SCOT de la plaine du Roussillon ..... 83
Figure 54 : Le Moulin à Vent à Perpignan : une ville nouvelle édifiée à partir des années 60 pour faire face à un afflux massif de population ..... 84
Figure 55 : Logements collectifs - ville de Saint-Estève: le collectif se démocratise en 1ère couronne ..... 84
Figure 56 : Immeubles collectifs à proximité du parc Maillol - Ville de Perpignan ..... 84
Figure 57 : Horizon 2020: répartition territoriale des besoins en logements sur le SCOT plaine du Roussillon ..... 85
Figure 58 : Généralisation des POS/PLU ..... 86
Figure 59 : Estimation des consommations foncières selon quatre formes urbaines ..... 87
Figure 60 : Réflexion sur l'habitat et les formes urbaines ..... 88
Figure 61 : Le nombre d'emploi par commune sur le territoire du SCOT ..... 93
Figure 62: L'évolution de l'emploi par commune sur le territoire du SCOT ..... 94
Figure 63 : L'emploi selon le secteur d'activités sur le territoire du SCOT ..... 97
Figure 64 : Evolution de l'emploi salarié "Unédic" entre 1999 et 2005 sur le SCOT ..... 98
Figure 65 : L'emploi salarié sur le territoire du SCOT ..... 99
Figure 66 : Effectifs des salariés selon les trois sphères de l'économie en 2006 ..... 100
Figure 67 : Part des revenus issus des retraites et des pensions sur le total des revenus des foyers fiscaux ..... 101
Figure 68: Taux de chômage en % de la population active ..... 102
Figure 69 : L'activité agricole dominante et les principales zones AOC ..... 104
Figure 70 : Surfaces en vigne et productions en vin estimées entre 2000 et 2006 ..... 105
Figure 71 : Principales productions maraîchères et surfaces occupées sur le territoire du SCOT ..... 106
Figure 72 : Plateau viticole du Crest (Espira-de-l'Agly) ..... 107
Figure 73 : Vergers de pêchers irrigués au goutte-à-goutte à Villemolaque ..... 107
Figure 74 : Récolte des salades ( Théza) ..... 107
Figure 75 : Ensemble de serres (Théza) ..... 110
Figure 76 : Artichauts en plein champ (Claira) ..... 110
Figure 77 : Salade en plein champ en concurrence avec l'habitat diffus ..... 110
Figure 78 : Les capacités d'accueil des hébergements touristiques marchands ..... 111
Figure 79 : Les plages de sable fin et les immeubles du front de mer (Canet-en-Roussillon) ..... 113
Figure 80 : Le port de plaisance de Saint-Cyprien ..... 113
Figure 81 : Zone réservée aux campings au nord de Canet-en-Roussillon ..... 113

Figure 82 : Les principaux corridors d'échanges de marchandises en Europe de l'Ouest....117
Figure 83 : Flux de transit et d'échange de poids lourds aux frontières....117
Figure 84 : Les principaux couloirs ferroviaires européens pour les marchandises....119
Figure 85 : Les plateformes multimodales Pyrénées – Méditerranée....120
Figure 86 : Saint-Charles, premier centre européen d'éclatement des fruits et légumes : un savoir faire devenu incontournable....121
Figure 87 : La plateforme multimodale de Saint-Charles : vers une supply chain verte ?....121
Figure 88 : Pôle logistique de 50 000 m² évolutif en attente de commercialisation sur le site de l'espace entreprises Méditerranée: une forte anticipation des besoins ?....121
Figure 89 : Localisation des Zones d'Activités Economiques existantes....124
Figure 90 : Typologie des principales zones d'activités économiques sur le territoire du SCOT....125
Figure 91 : Parc d'activités "Agrosud" à Perpignan....127
Figure 92 : Site de Naturopole à Toulouges, dédié aux activités tertiaires....127
Figure 93 : Unité de transformation et siège de l'entreprise Republic Technologies à Perpignan....127
Figure 94 : Vocation et des zones et des sites spécialisés sur le territoire du SCOT....129
Figure 95 : Surface de vente pour 1 000 habitants par secteurs et par famille de produits....130
Figure 96 : Surfaces de vente par pôle commercial....131
Figure 97 : L'avenue d'Espagne à Perpignan constitue le premier pôle commercial départemental (près de 3 000 emplois, 25 % des surfaces commerciales, 18 % des dépenses commercialisables des ménages du département) .132
Figure 98 : Espace Roussillon à Claira, un vaste parc commercial au nord de l'agglomération qui connaît un développement soutenu....132
Figure 99 : Zone d'activité du Mas Guérido à Cabestany, adossée à Perpignan, la zone est dominée par les activités commerciales avec néanmoins la présence d'activités tertiaires....132
Figure 100 : Potentiel foncier des Zones d'Activités Economiques....135
Figure 101 : Le poids des principaux aéroports de la zone transfrontalière en 2007....140
Figure 102 : Le réseau ferré transfrontalier....141
Figure 103 : La mise en réseau des villes méditerranéennes par la LGV....143
Figure 104 : Le réseau ferré sur le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon....144
Figure 105 : Les axes structurants sur le département et le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon....145
Figure 106 : Les axes autoroutiers de la zone transfrontalière....146
Figure 107 : Le tarmac de Perpignan-Rivesaltes, accueille en moyenne 420 000 voyageurs par an....147
Figure 108 : L'Autoroute A9 constitue une infrastructure majeure pour les relations interurbaines, avec une fréquentation de 40 000 véhicules par jour sur la partie nord du département....147
Figure 109 : Les nouvelles installations ferroviaires terminales de Perpignan Saint-Charles....147
Figure 110 : Evolution des communes de plus de 2 000 habitants....150
Figure 111 : Répartition des emplois et des actifs par commune....151
Figure 112 : Les migrations pendulaires : liens entre les territoires....152
Figure 113 : Les migrations pendulaires entre les communes du SCOT de la plaine du Roussillon (hors attraction de Perpignan)....153
Figure 114 : Evolution de l'aire urbaine de Perpignan....154
Figure 115 : Schéma synthétique des impacts financiers et environnementaux des déplacements pendulaires....155
Figure 116 : Principes de desserte des pôles d'équilibre envisagés dans le cadre du PDU (Source PMCA)....156
Figure 117 : Aire d'attractivité des hypermarchés (gauche) et des supermarchés (droite)....156
Figure 118 : Aire d'attraction des collèges....157
Figure 119 : Les bassins de vie....158

Figure 120 : Trafic routier des principaux axes structurants....161
Figure 121 : Le pont Arago, avec ses 70 000 véhicules/jour mêle trafic d'échange et de transit et constitue un point de congestion bientôt résorbé....162
Figure 122 : L'autoroute A9 saturée lors des migrations estivales vers l'Espagne....162
Figure 123 : Coupure de l'autoroute au col du Perthus, induisant le stockage des poids-lourds en transit sur la chaussée et la plateforme Saint-Charles....162
Figure 124 : Les principaux projets routiers....165
Figure 125 : Les principaux projets routiers du cœur d'agglomération....166
Figure 126 : Part des actifs ayant un emploi et utilisant une voiture particulière....167
Figure 127 : Taux des ménages possédant au moins deux voitures en 1999....167
Figure 128 : La desserte locale par le réseau ferré....170
Figure 129 : Les transports en commun....172
Figure 130 : Projet de Transport Collectif en Site Propre et de Bus à Haut Niveau de Service....173
Figure 131 : Itinéraires cyclables d'intérêt départemental (véloroutes et voies vertes)....176
Figure 132 : Les voies vertes et principaux itinéraires cyclables sur le cœur d'agglomération....177
Figure 133 : Le quai Vauban, aménagé au bénéfice des piétons et desservi par une navette gratuite de l'hypercentre....180
Figure 134 : Le parc relais des Arcades, des aménagements satisfaisants mais encore peu utilisés....180
Figure 135 : La voie verte de l'Agly, aménagée du littoral au pôle de Rivesaltes, sa fréquentation est aujourd'hui décuplée....180
Figure 136 : Les équipements scolaires dans le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon....185
Figure 137: Répartition des effectifs de l'enseignement supérieur (hors CPGE et STS)....187
Figure 138 : Répartition des professionnels de santé dans le département....189
Figure 139 : Collège Jean Olibo (Saint-Cyprien)....191
Figure 140 : Centre hospitalier Saint-Jean (Perpignan)....191
Figure 141 : Lycée Rosa Luxembourg (Canet-en-Roussillon)....191
Figure 142 : Les principaux équipements culturels, sportifs et de loisirs dans le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon....195
Figure 143 : Le parc paysager de la Prade à Saint-Cyprien, une double vocation liée aux loisirs et à la lutte contre les inondations, largement appréciée des populations....196
Figure 144 : Espace Ecoiffier à Alenya, un ensemble de salles sociaux-culturelles aménagées dans d'anciennes caves....196
Figure 145 : Centre culturel (Cabestany)....196
Figure 146 : Répartition des équipements de sécurité publique et civile dans le territoire du SCOT de la plaine du Roussillon....198
Figure 147 : Marché hebdomadaire au cœur du bourg de Saint-Laurent-de-la-Salanque....200
Figure 148 : Nouveaux commerces de proximité sur la commune d'Alenya....200
Figure 149 : Tissu commercial du pôle urbain d'Elne....200

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE



# LISTE DES ABRÉVIATIONS

| | |
|---|---|
| AAH | Allocation Adulte Handicapé |
| ADEME | Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie |
| ADIL | Agence Départementale d'Information sur le Logement |
| AIVS | Agence Immobilière à Vocation Sociale |
| ANAH | Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat |
| ANIA | Association Nationale des Industries Alimentaires |
| ANRU | Agence Nationale de Rénovation Urbaine |
| AOC | Appellation d'Origine Contrôlée |
| AOT | Autorité Organisatrice du Transport |
| API | Allocation Parent Isolé |
| ASF | Autoroute du Sud de la France |
| ASSEDIC | ASSociation pour l'Emploi Dans l'Industrie et le Commerce |
| AU | A Urbaniser (dans les PLU) |
| AURCA | Agence d'Urbanisme Catalane |
| BBS | Bâtiment Basse Consommation |
| BEP | Brevet d'Aptitude Professionnelle |
| BEPA | Brevet d'Aptitude Professionnelle Agricole |
| BHNS | Bus à Haut Niveau de Service |
| BP | Brevet Professionnel |
| BTA | Brigades Territoriales Autonomes |
| BTP | Bâtiment et Travaux Publics |
| BTS | Brevet de Technicien Supérieur |
| CA | Chiffre d'Affaires |
| CADA | Centre d'Accueil pour Demandeurs d'Asile |
| CAF | Caisse d'Allocation Familiale |
| CAP | Certificat d'Aptitude Professionnelle |
| CAPA | Certificat d'Aptitude Professionnelle Agricole |
| CAUE | Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement |
| CB | Communauté de Brigades |
| CCAS | Centre Communal d'Action Sociale |
| CCI | Chambre de Commerce et d'Industrie |
| CDC | Caisse des Dépôts et Consignations |
| CDEC | Commission Départementale d'Equipement Commercial |
| CDT | Comité Départemental du Tourisme |
| CFA | Centre de Formation d'Apprentis |
| CFPPA | Centre de Formation Agricole des Apprentis |
| CHRS | Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale |
| CHRS | Centre d'hébergement et de Réinsertion Sociale |
| Cité U | Cité Universitaire |
| CIVAM bio | Centre d'Initiatives et de Valorisation de l'Agriculture Biologique et du Milieu rural |
| COS | Coefficient d'Occupation des Sols |
| CPER | Contrat de Plan Etat Région |
| CPGE | Classes Préparatoires aux Grandes Ecoles |
| CROUS | Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires |
| CROUS | Centre Régional des Œuvres Universitaires et Sociales |
| CSDU | Centre de Stockage des Déchets Ultimes |
| CSP | Catégorie Socio-Professionnelle |
| CTPM | Compagnie de Transport Perpignan Méditerranée |
| DAC | Document d'Aménagement Commercial |
| DADS | Déclaration annuelle des Données Sociales |
| DALO | Droit Au Logement |
| DATAR | Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale |
| DDAF | Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt |
| DDASS | Direction Départementale pour l'Action Sanitaire et Sociale |
| DDE | Direction Départementale de l'Equipement |
| DDTEFP | Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle |
| DDTER | Direction Déléguée des Trains Express Régionaux |
| DERBI | Développement des Energies Renouvelables Bâtiments et Industries |
| DGER | Direction Générale de l'Enseignement et de la Recherche |
| DGI | Direction Générale des Impôts |
| DGMT | Direction Générale de la Mer et des Transports |
| DIA | Déclaration d'Intention d'Aliéner |
| DIACT | Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires |
| DIREN | DIrection Régionale de l'ENvironnement |
| DOG | Document d'Orientations Générales (dans le SCOT) |
| DPAC | Domaine Public Autoroutier Concédé |
| DPM | Domaine Public Maritime |
| DPU | Droit de Préemption Urbain |
| DPU | Droit de Préemption Urbain |
| DRE | Direction Régionale de l'Equipement |
| DRIRE | Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement |
| DUP | Déclaration d'Utilité Publique |
| DVA | Dossier Voirie d'Agglomération |
| EAA | Entreprise Agro-Alimentaire |
| EDSR | Escadron Départemental de Sécurité Routière |
| EEAP | Etablissements pour Enfants et Adolescents Polyhandicapés |
| EEM | Espace Entreprises Méditerranée |
| EHPAD | Etablissement d'Hébergement des Personnes Agées Dépendantes |
| EIE | Etude d'Impact Environnementale |
| EnR | Energies Renouvelables |
| EPCI | Etablissement Public de Coopération Intercommunale. |
| EPF | Etablissement Public Foncier |
| EPIC | Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial |
| EPLE | Etablissement Public Local d'Enseignement |
| EPLEA | Etablissement Public Local d'Enseignement Agricole |
| EPLEFPA | Etablissement Public Local d'Enseignement et de Formation Professionnelle Agricole |
| EPLS | Enquête Parc Locatif Social |
| ERASMUS | European Community Action Scheme for the Mobility of University Students (programme d'échanges d'étudiants) |
| EREA | Etablissement Régional d'Enseignement Adapté |
| ESAT | Etablissement et Service d'Aide par le Travail |
| ETP | Equivalent Temps Plein |
| FAM | Foyer d'Accueil Médicalisé |
| FILOCOM | Fichier des logements par Communes |
| FJT | Foyer de Jeunes Travailleurs |
| GES | Gaz à Effet de Serre |
| GMS | Grandes et Moyennes Surfaces (commerciales) |
| GT | Général et Technologique |
| HID | Handicap Insertion et Dépendance |
| HLL | Habitation Légère de Loisirs. |
| HLM | Habitation à Loyer Modéré |
| HQE | Haute Qualité Environnementale. |
| IAA | Industrie Agro Alimentaire |
| ICC | Indice du Coût de la Construction |
| ICPE | Installation Classée pour l'Environnement. |
| IME | Institut Médico Educatif |
| IMERIR | Institut Méditerranéen d'Etude et de Recherche en Informatique et en Robotique |
| INAO | Institut National d'Appellation d'Origine des Vins et Liqueurs. |
| INM | Institut Nautique de Méditerranée |
| INSEE | Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. |
| ITEP | Institut Thérapeutique Educatif et Pédagogique |
| IUFM | Institut Universitaire de Formation des Maîtres |
| IUT | Institut Universitaire de Technologie |
| LEGTA | Lycée d'Enseignement Général et Technologique |
| LGV | Ligne à Grande Vitesse |
| LIP | Logement d'Insertion Privé |
| LLS | Logements Locatifs Sociaux |
| LME | Loi de Modernisation de l'Economie |
| LNMP | Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan |
| LOADDT | Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire |
| LOADT | Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire |
| LOTI | Loi d'Orientation des Transports Intérieurs |
| LPA | Lycée Professionnel Agricole |
| MAS | Maison d'Accueil Spécialisée |

| | |
|---|---|
| MEEDDAT | Ministère de l'Ecologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire |
| MIN | Marché d'Intérêt National |
| MJE | Moyenne Journalière Estivale |
| MSA | Mutualité Sociale Agricole |
| Mt | Million de tonnes |
| NTIC | Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication |
| ODEC | Observatoire Départemental d'Equipement Commercial |
| OPAC | Office Public D'Aménagement et de Construction |
| OPAH | Opération Programmée pour l'Amélioration de l'Habitat |
| OPAH-RU | Rénovation Urbaine |
| OPD | Office Public Départemental |
| OPH | Office Public de l'Habitat |
| PAC | Porté à Connaissance (des services de l'Etat) |
| PACA | Provence Alpes Côte d'Azur |
| PADD | Projet d'Aménagement et de Développement Durable |
| PAE | Plan d'Aménagement d'Ensemble |
| PALULOS | Prime à l'amélioration du Logement à Usage Locatif et Occupation Sociale |
| PARSA | Plan d'Action Renforcé pour les Sans Abris |
| PASED | Plan d'Action Stratégique de l'Etat dans le Département |
| PASED | Plan d'Action Stratégique de l'Etat dans le Département |
| PAT | Prime à l'Aménagement du Territoire |
| PDALPD | Plan Départemental d'Action en faveur du Logement des Personnes Défavorisées |
| PDH | Plan Départemental de l'Habitat |
| PDU | Plan de Déplacement Urbain |
| PEB | Plan d'Exposition aux Bruits |
| PEHI | Plan d'Éradication de l'Habitat Indigne |
| PEM | Pôle d'Echanges Multimodal |
| PERVAL | Fichier des Notaires de France |
| PIB | Produit Intérieur Brut |
| PIG | Projet d'Intérêt Général |
| PL | Poids Lourd |
| PLA | Prêt Locatif Aidé |
| PLAI | Prêt Locatif d'Aide à l'Insertion |
| PLH | Programme Local de l'Habitat |
| PLS | Prêt Locatif Social |
| PLU | Plan Local d'Urbanisme |
| PLUS | Prêt Locatif à Usage Social |
| PMCA | Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération |
| PME | Petites et Moyennes Entreprises |
| PNRU | Programme National de Rénovation Urbaine |
| POS | Plan d'Occupation des Sols |
| PPM | Périmètre de Protection Modifié |
| PPRI | Plan de Prévention des Risques 'Inondation' |
| PPRIF | Plan de Prévention des Risques 'Incendie de Forêt' |
| PRAE | Parc Régional d'Activités Economiques |
| PRHI | Périmètre de Résorption de l'Habitat Insalubre |
| PSLA | Prêt Social Location / Accession |
| PST | Programme Social Thématique (départemental) |
| PTU | Périmètre des Transports Urbains |
| PTZ | Prêt à Taux Zéro |
| PUCA | Plan Urbanisme Construction Architecture |
| RD | Route Départementale |
| RDC | Rez-de-chaussée |
| RFF | Réseau Ferré de France |
| RGA | Recensement Général Agricole |
| RGP | Recensement Général de la Population |
| RHI | Résorption de l'Habitat Insalubre |
| RMI | Revenu Minimum d'Insertion |
| RN | Route Nationale |
| RNU | Règlement National d'Urbanisme |
| RPA | Résidence pour Personnes Agées |
| RPP | Recensement Partiel de la Population |
| RTE | Réseau de Transport Electrique |
| SA (HLM) | Société Anonyme |
| SAGE | Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux |
| SAGV | Schéma d'Accueil des Gens du Voyage |
| SAMU | Syndicat National de l'Aide Médicale |
| SAU | Surface Agricole Utilisée |
| SCOT | Schéma de Cohérence Territoriale |
| SDACR | Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques |
| SDAGE | Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux |
| SDAP | Service Départemental d'Architecture et du Patrimoine |
| SDC | Schéma Départemental Commercial |
| SDF | Sans Domicile Fixe |
| SDIS | Service Départemental d'Incendie et de Secours |
| SHON | Surface Hors Œuvre Nette |
| SITADEL | Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Elémentaires sur les Logements et les locaux |
| SIVOM | Syndicat Intercommunal à VOcation Multiple |
| SMVM | Schéma de Mise en Valeur de la Mer |
| SNCF | Société Nationale des Chemins de Fer français |
| SPA | Standard de Pouvoir d'Achat |
| SPL | Système Productif Local |
| SRADDT | Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire |
| SRU | Solidarité et Renouvellement Urbain (loi n° 1208 du 13/12/00) |
| SSIAD | Service de Soins Infirmiers A Domicile |
| STAPS | Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives |
| STEP | STation d'EPuration |
| STS | Section de Technicien Supérieur |
| SYDETOM | Syndicat Départemental de Traitement des Ordures Ménagères |
| T4 / F4 | Appartement de 4 pièces / Maison de 4 pièces |
| TAD | Transport à la Demande |
| TC | Transports Collectifs |
| TCSP | Transports Collectifs en Site Propre |
| TER | Train Express Régionaux |
| TGV | Train à Grande Vitesse |
| THLV | Taxe d'Habitation sur les Logements Vacants |
| THPE-HPE | Très Haute Performance Energétique |
| TLE | Taxe Locale d'Equipement |
| TMD | Transport des Matières Dangereuses |
| TP | Taxe Professionnelle |
| TPE | Très Petites Entreprises |
| TPU | Taxe Professionnelle Unique |
| TRM | Transport Routier de Marchandises |
| UC | Unité de Consommation |
| UE | Union Européenne |
| UH | Urbanisme et Habitat (loi du 2 juillet 2003) |
| UIC | Union Internationale des Chemins de fer |
| UNEDIC | Union Nationale interprofessionnelle pour l'Emploi Dans l'Industrie et le Commerce |
| UPM | Union Pour la Méditerranée |
| USAP | Union Sportive des Arlequins Perpignanais |
| USLD | Unité de Soins Longue Durée |
| UTVE | Unité de Traitement et de Valorisation Energétique |
| VDN | Vins Doux Naturels |
| VEFA | Vente en Etat Future d'Achèvement |
| ZAC | Zone d'Aménagement Concerté |
| ZAD | Zone d'Aménagement Différée |
| ZAE | Zone d'Activité Economique |
| ZFU | Zone Franche Urbaine |
| ZPPAUP | Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager |
| ZUS | Zone Urbaine Sensible |

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

AGENCE D'URBANISME CATALANE



# ANNEXES

## ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC SOCIO-ÉCONOMIQUE

ⓘ

# *Actualisation du diagnostic socio-économique*

---

## Contenu actualisé à la demande de la Commission d'Enquête Publique

***Avril 2013***

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- L'évolution de la population sur le territoire du SCoT
- Répartition et dynamiques de peuplement sur le territoire
- Quelles projections démographiques ?
- Structure par âge de la population et renouvellement des générations
- Une tendance à la réduction de la taille des ménages qui influe sur les besoins en logements
- Un faible niveau de ressources




- II -

# LES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET LES ÉVOLUTIONS SOCIALES

sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

Actualisation du diagnostic socio-économique

# A. L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION SUR LE TERRITOIRE DU SCOT

**Au 1er janvier 2013, le territoire du SCOT Plaine du Roussillon compte approximativement 350 000 habitants** ; soit les ¾ de la population des Pyrénées-Orientales. **Durant, les dix dernières années, la progression de la démographie locale a été de 1.4%**, faisant de ce territoire, et particulièrement de son cœur d'agglomération et de sa façade littorale, la locomotive du dynamisme départemental. Ce taux de croissance reste supérieur à celui enregistré sur l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon (+1.3% /an) ou pour la France métropolitaine (+0.6% /an). Bien que l'on enregistre au niveau local comme régional un tassement des flux depuis le milieu de la décennie dont les causes imputables à des variables conjoncturelles ou structurelles restent encore difficile à appréhender.

Contrairement au reste du département, le solde naturel (différence entre les naissances et les décès) reste positif à +0.2% /an ; le solde migratoire représente pour sa part +1.2% /an. Le SCOT a ainsi capté 81% des gains démographiques départementaux.

Si les échanges migratoires génèrent l'essentiel de la croissance, ils modifient en profondeur la structure de la population en place, et font naître d'importants déséquilibres, notamment entre les entrants et les sortants du territoire qui accentue le **vieillissement général** de la population locale.

La forte dépendance qu'entretient la plaine envers les flux migratoires pose la question de la durabilité du phénomène dans le temps et de sa maîtrise. Le territoire doit être en mesure de préserver son capital attractif, de le renforcer et de le diversifier afin de maintenir les jeunes mais aussi de séduire certaines catégories de population, peu représentées.

# B. REPARTITION ET DYNAMIQUES DE PEUPLEMENT SUR LE TERRITOIRE

Sur une période couvrant 2001 à 2011, **Perpignan et le cœur d'agglomération restent très en deçà des niveaux observés par ailleurs sur le territoire du SCOT** ; présentant ainsi des taux de croissance respectifs de 0.6% et 1.3% contre 2% et plus pour la grande plaine périurbaine et la façade littorale.

Un faisceau d'indicateurs plaide pour une même explication quant au positionnement des nouveaux ménages sur le territoire : le cadre de vie reste primordial, l'amélioration des réseaux routiers réduits les distances, le foncier reste plus abordable avec l'éloignement du cœur d'agglomération et du littoral… ayant pour effet de **repousser les ménages dans le périurbain**. C'est dans cette concordance d'indicateurs que l'on trouve l'explication de la montée en puissance des communes de deuxième et troisième couronne, notamment le long des axes structurants comme la RN116, ou de l'arrière-littoral, là ou le foncier est non seulement disponible mais accessible.

## C. QUELLES PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES ?

**Le territoire du SCOT voit sa population croître de 4000 à 5000 personnes chaque année ou encore de 2500 à 3000 ménages, nécessitant un besoin équivalent en résidences principales.**

En 15 ans, la population a progressé de 65000 habitants, soit une progression de 23% de sa démographie. Les observations portant sur la période 1999-2011, prouvent que le cœur d'agglomération capte 40% des gains de population, le littoral 20%, et la grande plaine le reste (dont 7% pour les pôles d'équilibre).

Compte tenu des observations réalisées sur la dernière période, **l'hypothèse tendancielle à dynamique parait réaliste.** La prise de position volontariste quant à la gestion de l'accueil démographique, pour une croissance réaliste mais maîtrisée conduit à privilégier un apport constant représenté par l'hypothèse tendancielle soit un **gain de population de l'ordre de 4500 à 5000 habitants chaque année.**

Le SCOT escompte une poursuite l'accueil de près de 70000 à 80000 personnes supplémentaires sous 15 ans.

## D. STRUCTURE PAR AGE DE LA POPULATION ET RENOUVELLEMENT DES GENERATIONS

Les tendances sur le long terme, soulèvent surtout un questionnement sur la place et le rôle des personnes âgées dans la société : depuis les jeunes retraités dynamiques et mobiles qui ont le même mode de vie que les individus en fin d'activité, jusqu'au 4ème âge captif et dépendant, la réalité des seniors est donc plurielle. Elle implique également des réponses appropriées en termes de mobilité et d'offre de services.

On note par ailleurs, que le taux d'accroissement du nombre de ménages (ou de résidences principales) a été en moyenne de 1.7% /an depuis 2001, soit 0.3 pt au-dessus de l'accroissement démographique, du fait de la diminution constante de la taille des ménages, passée de 2.3 à 2.1 en 10 ans. Phénomène connu, lié à l'augmentation du nombre de personnes vivant seule.

Outre les personnes âgées, la société a considérablement évolué depuis 40 ans, la cellule familiale s'est beaucoup restreinte : personnes seules, divorcées, familles monoparentales… **Près de sept ménages sur dix comptent deux personnes ou moins, l'offre immobilière doit s'adapter en conséquence.**

Il est donc nécessaire d'adapter les logements à l'évolution de la structure de la population et donc d'avancer des produits diversifiés pour cibler l'ensemble des ménages. (notamment en direction des personnes âgées et/ou handicapées mais également des jeunes adultes, familles monoparentales, célibataires, personnes âgées seules…).

# E. UN FAIBLE NIVEAU DE RESSOURCES

En 2011, **43% des foyers fiscaux du territoire sont imposés, soit deux points de plus qu'en 2007** (à système d'imposition équivalent), ce qui reste une progression encourageante. Pourtant, et hors aides sociales comptabilisées, 23% des ménages déclarent moins de 10000€ /an, dans le même temps, 30% déclarent plus de 30000€. En 2007, ils étaient respectivement 26 et 25%, ce qui laisse envisager une réduction des inégalités d'une part et une **hausse globale du niveau de vie**.

Malgré tout, le département reste marqué par un faible niveau de ressources et les impacts récents de la crise sur la hausse du taux de chômage constituent une menace importante.

Le renforcement des solidarités territoriales et la mise en œuvre du principe d'équilibre social de l'habitat ne s'organise que dans le cadre de l'élaboration d'un projet global. A la diffusion d'une offre en logements plus accessible sur le territoire doivent être associés un bon maillage territorial des équipements et de l'emploi ainsi que l'accès pour tous à une mobilité durable. Enfin, la politique de requalification des quartiers attracteurs de précarité déjà engagée, mérite une implication permanente à amplifier par la mobilisation de l'ensemble des outils et des acteurs concernés.

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- Caractéristiques générales du parc de logements
- La mobilisation du parc de résidences secondaires et des logements vacants
- Le parc de logements potentiellement indignes
- Le parc de logements sociaux
- L'accueil et le logement des populations spécifiques
- Les parcours résidentiels et les mouvements migratoires
- Le marché immobilier et foncier
- La construction neuve (cadrage 2003-2007)
- Les besoins en logement à l'horizon 2020
- La consommation foncière à venir




- III-

# LES ÉVOLUTIONS URBAINES ET L'HABITAT

sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

Actualisation du diagnostic socio-économique

# A. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PARC DE LOGEMENT

Le territoire du SCOT compte au 1er janvier 2011, plus de 215000 logements. La part des résidences représente 73% du parc immobilier, celle des résidences secondaires représentent quant à elle 19% du parc.

Entre 2007 et 2011, le parc de résidences principales a pour sa part progressé d'un peu plus de 8000 logements, *malgré la construction de près de 8400 logements identifiés « résidence principale » par la taxe d'habitation*. Près de 400 logements ont donc « disparus » (remembrement, démolition …) inscrits dans un processus permettant d'améliorer le niveau de confort général du parc immobilier par le biais du renouvellement urbain.

Depuis 2007, la structure même du parc immobilier n'a pas connu de bouleversement particulier. Le parc se compose en 2011 de près de 60% de ménages propriétaires de leur logement, et de 40% de ménages locataires (dont 20% de logements locatifs sociaux). **Durant ces quatre dernières années, la production de logements s'est orientée vers 51% de statut propriétaires-occupants et 49% de statut locatif (dont 18% de logements locatifs sociaux)**. Le parc de logements existant en 2007 a essentiellement permis l'accès à la propriété des ménages jeunes accédants, réduisant mécaniquement la part de logement locatif dans l'ancien. Le parc locatif, par la production neuve et le réinvestissement urbain, s'oriente pour sa part vers une nette amélioration des critères de confort, trouvant sa source dans les effets de la politique de la ville d'une part, et d'autre part dans les productions défiscalisées comme les produits Scellier.

Alors que les données globales caractérisant le parc de logements laissent supposer que l'offre de logements est diversifiée, l'analyse détaillée des éléments de cadrage révèle à contrario de grands déséquilibres territoriaux. **L'espace périurbain, façonné sur le modèle quasi exclusif du tout pavillonnaire reste générateur de ségrégation sociale par l'habitat.** Cependant, **le développement et la diffusion de nouvelles formes d'habitat permettent de nouveaux choix** de mobilité géographique au sein de chaque commune ou de chaque sous-bassin de vie.

# B. LA MOBILISATION DU PARC DE RÉSIDENCES SECONDAIRES ET DES LOGEMENTS VACANTS

**Les résidences secondaires**

Entre 2007 et 2011, le parc de résidences secondaires a progressé d'à peine 400 logements, malgré la construction identifiée de près de 1000 logements *(dont le statut fiscal identifié fait référence à une occupation dite secondaire)*; on peut donc en conclure que **600 résidences secondaires ont glissé vers le statut de résidences principales** en quatre ans, signifiant la pression sur le parc touristique mais également des projets de vie qui transforme un investissement passé en résidence principale à l'heure de la retraite notamment.

**Les logements vacants**

Les logements vacants (8% du total) s'identifient différemment, une part reste conjoncturelle (logement vacant depuis moins d'une année), au-delà cela peut s'apparenter à de la rétention volontaire, liée notamment à l'état du marché immobilier et au parc lui-même.

Sur les 18 000 logements vacants, moins de 2000 logements sont et étaient vacants il y a 5 ans, identifiant une vacance lourde

potentiellement liée à l'état même du bâti (contre 2500 en 2007). **Près de 10 000 logements ont une vacance dite conjoncturelle**, inférieure à une année, on note une progression importante qui trouve sa source dans les difficultés économiques actuelles, qui tend à repousser les décisions d'acquisition, faisant gonfler mécaniquement le nombre de biens proposés à la vente.

Pour l'ensemble des communes du périmètre SCOT, la reconquête du parc vacant mais également touristique, reste une nécessité absolue pour répondre aux dispositions réglementaires de la loi SRU et s'inscrire dans le principe d'équilibre entre le renouvellement urbain et le développement urbain maîtrisé.

## C. LE PARC DE LOGEMENTS POTENTIELLEMENT INDIGNES

L'identification du parc potentiellement indigne vise à identifier les secteurs à risque en matière d'habitat indigne. Sont identifiées l'ensemble des résidences principales de catégorie 6 (construction ordinaire), occupées par un ménage au revenu fiscal de référence inférieur à 70 % du seuil de pauvreté ou de catégories 7 et 8 (construction médiocre à délabrée), occupées par un ménage au revenu fiscal de référence inférieur à 150 % du seuil de pauvreté.

Le territoire du SCOT compte 13000 logements dans cette situation, dont 5500 sur Perpignan. Bien que **Perpignan a réduit en 10 ans de moitié la part des logements concerné**s par la catégorie 7/8, soulignant notamment l'impact indéniablement positif de la politique de la ville. En 10 ans, la part de logements concernés s'est contracté de 7%, cependant la part des logements concernés par la catégorie 7/8 a lui, fortement diminué de plus de moitié.

Au 1er janvier 2011, **8.4% des ménages sont concernés par une situation d'indignité liée à leur logement** sur l'ensemble du territoire contre un peu moins de 10% sur Perpignan ou les gros bourgs agricoles historiques comme Rivesaltes, Elne, Thuir …

Ce **mouvement de reconquête des centres anciens et de régénération des tissus urbains dégradés** contribue à la revalorisation d'un mode d'habiter au cœur de la cité, qui modère les besoins d'étalement urbain. Toutefois, l'intervention sur le parc existant met également en exergue la spécificité des réponses à apporter aux formes d'habitat marginales.

## D. LE PARC DE LOGEMENTS SOCIAUX

Le parc locatif social permet de loger 17 000 ménages (12% des résidences principales). Un parc qui se concentre encore à plus de 60% sur Perpignan, bien que des efforts aient été engagés par bon nombre de communes. **Ce parc a ainsi progressé de près de 3 500 unités en 10 ans**, incluant HLM et conventionnements. De 2007 à 2011, plus de 700 unités à vocation d'HLM ont été construites dont ¼ sur Perpignan.

Malgré les très nets efforts enclenchés, notamment depuis l'entrée en application des lois SRU et DALO et l'efficience avérée de la prise de gestion de la délégation des aides à la pierre de l'Etat par PMCA, on constate parallèlement une stagnation du nombre de demandeurs, candidats pour une attribution de logement locatif social, avec en moyenne 7000/7500 demandes. Bien, que **près de 7 demandes sur 10 aboutissent en moins d'une année**, **1200 restent en souffrance**

**au-delà de deux années**, relevant alors de la commission DALO. Le délai médian est de 9 mois.

Un objectif de rééquilibrage de l'habitat social est nécessaire sur le territoire, des engagements et des objectifs quantitatifs et qualitatifs sont à affirmer. Bien que chaque collectivité ait le devoir « d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources » force est de constater, que l**a production de Logements Locatifs Sociaux reste encore très territorialisée dans l'urbain**. Néanmoins, l'image renvoyée dans l'habitat social a considérablement évolué.

Les enjeux résident désormais dans le soutien global de la production de logements sociaux, pour rattraper les déficits constatés mais également dans la recherche d'une meilleure solidarité territoriale garante de cohésion sociale.

## E. L'ACCUEIL ET LE LOGEMENT DES POPULATIONS SPÉCIFIQUES

**Se loger après 70 ans :**

La programmation du dernier Schéma départemental en faveur des personnes âgées prévoit la création de 530 nouvelles places en Etablissement d'Hébergement pour les Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) à l'horizon 2012 dans la plaine du Roussillon. 10 à 20 % de ces places seront consacrées à l'accueil temporaire et à l'accueil de jour. **La création de six nouvelles structures a été actée pour 470 places** (ainsi que l'extension de deux autres structures, soit 56 places supplémentaires) permettant une réponse proportionnée, dans le sens d'un rééquilibrage de l'offre territoriale.

Dans l'avenir, l'importance du maintien à domicile, par l'adaptation des logements ou les réponses alternatives d'un relogement dans un contexte d'autonomie adapté (foyer-logements, immeuble intergénérationnel, familles d'accueil) doit nécessairement s'amplifier. Cela implique aussi d'engager des réflexions pour assurer le logement de la diversité du public sénior, sans en laisser la totalité des prérogatives au secteur privé. Compte-tenu des perspectives démographiques, **le placement en structure de type EHPAD risque fort de ne concerner que les personnes âgées les plus dépendantes**.

**Se loger en apprentissage, en tant que jeunes travailleurs ou saisonniers :**

**Le territoire s'est récemment doté d'une RHVS** (résidence hôtelière à vocation sociale) **et d'une RHJ** (résidence habitat jeune anciennement connue sous le nom de FJT, foyer pour jeunes travailleurs) pour respectivement 80 et 100 places. Une RHVS se compose d'un ensemble de logements autonomes équipés et meublés, offerts en location pour une occupation à la journée, à la semaine ou au mois à un public ne nécessitant pas la mise en place d'un accompagnement social. A contrario, la RHJ met à la disposition des moyens qui favorisent l'insertion des jeunes dans la vie sociale. Dans cette phase de transition, il s'agit de rendre possible un parcours résidentiel en créant les conditions d'un processus d'apprentissage de la vie sociale conduisant à l'autonomie et à la citoyenneté.

**Les gens du voyage :**

**L'ensemble des communes redevables au titre du schéma départemental d'accueil**

**des gens du voyage a désormais réalisé ou enclenché la procédure visant l'implantation d'une aire d'accueil.** Des difficultés subsistent sur la commune de Saint-Laurent-de-la-Salanque.

L'application au sein du périmètre du SCOT de mesures nationales en faveur de certaines populations spécifiques (personnes handicapées, sans abris..) se révèle être problématique sur un territoire qui cumule les retards et les particularités (problématiques de l'hébergement des personnes âgées et des gens du voyage accentuées par la surreprésentation de ces catégories d'individus dans la population…). Si l'enjeu principal inhérent au traitement de l'habitat spécifique est une montée en puissance des capacités d'hébergement qui permettrait à la fois d'offrir une réponse aux nombreux publics concernés et d'atteindre les objectifs réglementaires, celle-ci doit impérativement se réaliser dans une logique de réseau.

L'implantation des structures doit en effet répondre à des critères de proximité, c'est-à-dire d'une part permettre un accès facilité aux équipements et à la vie de la commune (gens du voyage, sans abris, personnes âgées..), et d'autre part, favoriser le maintien des liens sociaux avec la commune d'origine (personnes handicapées, personnes âgées). Il semble donc fondamental de développer des réflexions communes entre les collectivités afin de rééquilibrer l'offre territoriale, de mutualiser les efforts de gestion des structures et de développer les formules alternatives d'hébergement.

## F. LES PARCOURS RÉSIDENTIELS ET LES MOUVEMENTS MIGRATOIRES

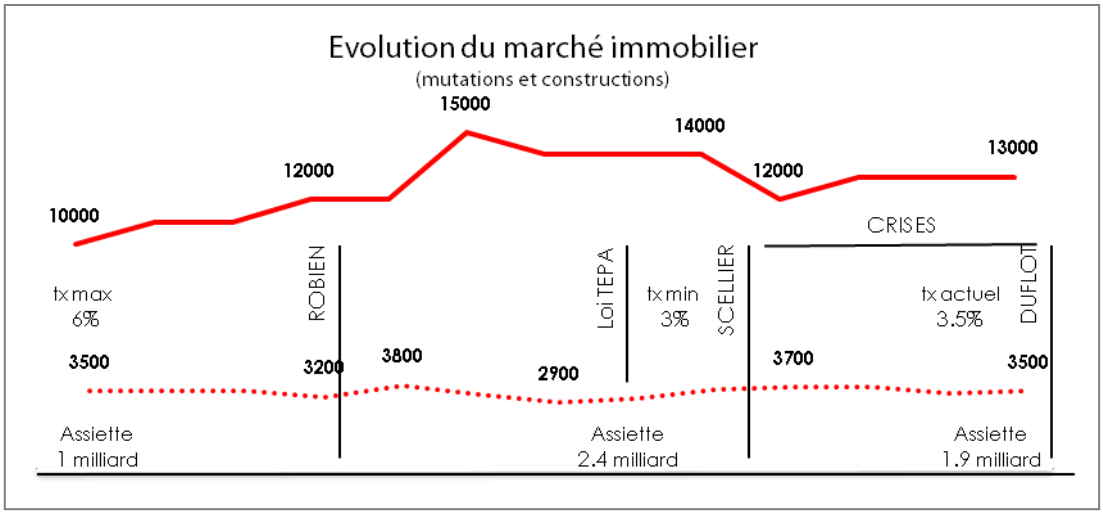
Ces constats n'ont pas évolué depuis 2007 : la fluidité des parcours résidentiels reste conditionnée par la structure du parc de logements et la nature de l'offre urbaine entendue au sens large (services et équipements divers, emplois, commerces). Lorsque la typologie du parc n'est pas en adéquation avec ses besoins, il en résulte un **blocage des parcours résidentiels** (les ménages sont obligés de rester dans un logement inadapté), mais également une possible évasion résidentielle (vers d'autres territoires souvent proches qui répondent aux besoins), ces phénomènes étant susceptibles d'affecter la structure de la population (vieillissement, ségrégations sociales, générationnelles…).

Le périmètre du schéma est un territoire complexe où domine encore la volonté individuelle d'accession à la propriété Le statut d'occupation étant étroitement lié à la typologie des logements, ainsi le triptyque : collectif - locatif - petit logement est souvent associé à une plus grande mobilité résidentielle tandis que l'individuel - propriétaire - grand logement marque une plus grande stabilité, gage de vieillissement accéléré pour les communes.

# G. LE MARCHÉ IMMOBILIER ET FONCIER

En 2012, selon les acteurs locaux, **le marché résidentiel a connu une baisse d'activité significative de l'ordre de 10 à 15%, accompagné d'un tassement des prix.** Les causes sont multiples : la crise des dettes souveraines qui fait suite à celle des subprimes, la conjoncture économique morose ainsi que la lourde crise espagnole. D'autres éléments frappent plus directement encore le marché de l'immobilier, comme les très nettes diminutions des incitations fiscales en direction de l'accession à la propriété et de l'investissement locatif (fin de la déduction des intérêts de l'emprunt, suppression du prêt à taux zéro dans l'ancien, réduction drastique du dispositif Scellier /Duflot dans le neuf, hausse de la fiscalité des plus-values sur les ventes de résidences secondaires …), auxquelles s'ajoutent le resserrement des conditions d'accès au crédit par les banques et l'attentisme inquiet des ménages.

L'essentiel de l'activité se concentre sur les valeurs ''d'entrées de gamme'' (petites surfaces, besoins de travaux), ce qui a pour effet mécanique de faire baisser les prix mais surtout d'exclure un pan de l'offre du marché actif (notamment les secundo-accédants, propriétaires d'un bien ne nécessitant pas de travaux). Compte-tenu des perspectives économiques pessimistes, du désengagement de l'Etat sur le marché privé, a fortiori dans l'ancien, les années à venir laissent craindre un marché immobilier atone, dont les valeurs orientées à la baisse auront au moins le mérite de débloquer les parcours résidentiels ascendants qui ont particulièrement soufferts de la dernière décennie haussière.




DGI via OMIF66 - AURCA 2013

Le schéma ci-dessus met en évidence qu'en 2000, sur la plaine du Roussillon, 10 000 transactions immobilières ont été enregistrées pour une assiette d'un milliard d'euro, soit 175 000 € /bien, le taux de crédit pour un emprunt était alors de 6%. La même année, 3500 logements étaient autorisés à la construction. En 2012, on dénombre 13 000 transactions, pour une assiette de 1.9 milliard d'euro, soit 145 000 € /bien, le taux de crédit actuel n'atteint désormais que 3.5%.

Par ailleurs, si l'on omet les successives crises économiques, sur 12 ans, le niveau de transactions a progressé de 30%, là où la construction a globalement stagné. Dans le même temps, le nombre de ménages a progressé de 22%. En tenant compte de divers facteurs, comme la transformation de

résidences secondaires en résidences principales ou de la remise sur le marché de logements vacants, le déficit cumulé sur 10 ans peut atteindre à minima 5000 logements.

**Pas de reprise nette de l'activité immobilière avant au moins un an :**

*« L'immobilier reste actuellement une valeur sûre en ces temps de crise même si les mesures fiscales plus ou moins instables n'incitent pas à l'achat ou à la vente de biens. 2013 ne devrait pas être une année de reprise. On aura sûrement une nouvelle baisse, même stable, des volumes de vente comme on l'observe depuis ces six derniers mois. On voit bien que le marché, notamment des résidences secondaires, est complètement bloqué avec la surimposition voulue par le gouvernement. Quant à la loi Duflot, les niches fiscales sont tellement plafonnées que ce n'est pas assez avantageux. Il est important que les acteurs politiques prennent conscience des réalités. On multiplie les normes (accessibilité, énergie) et cela a pour conséquence de freiner la baisse des prix. »*

*H. Padrixe, Président de la Chambre des notaires des PO*
*L'Indépendant – Le Grand Dossier : Immobilier dans les PO : une relative baisse des prix (03 avril 2013)*

**Le marché de la location :**

Entre 2000 et 2008, le prix du loyer a progressé de 54,8 %, pour atteindre 10 €/m$^2$, il marque une stabilité depuis cette date. En 2013, le loyer moyen atteint 9,9€ /m$^2$. Le loyer reste inférieur de 20 % à la moyenne nationale mais est plutôt cohérent avec les revenus des ménages locaux. Le parc locatif privé, joue au même titre que le parc locatif public, un rôle social bien réel, le prix du marché sur ce segment reflétant les capacités financières de mobilisation des ménages.

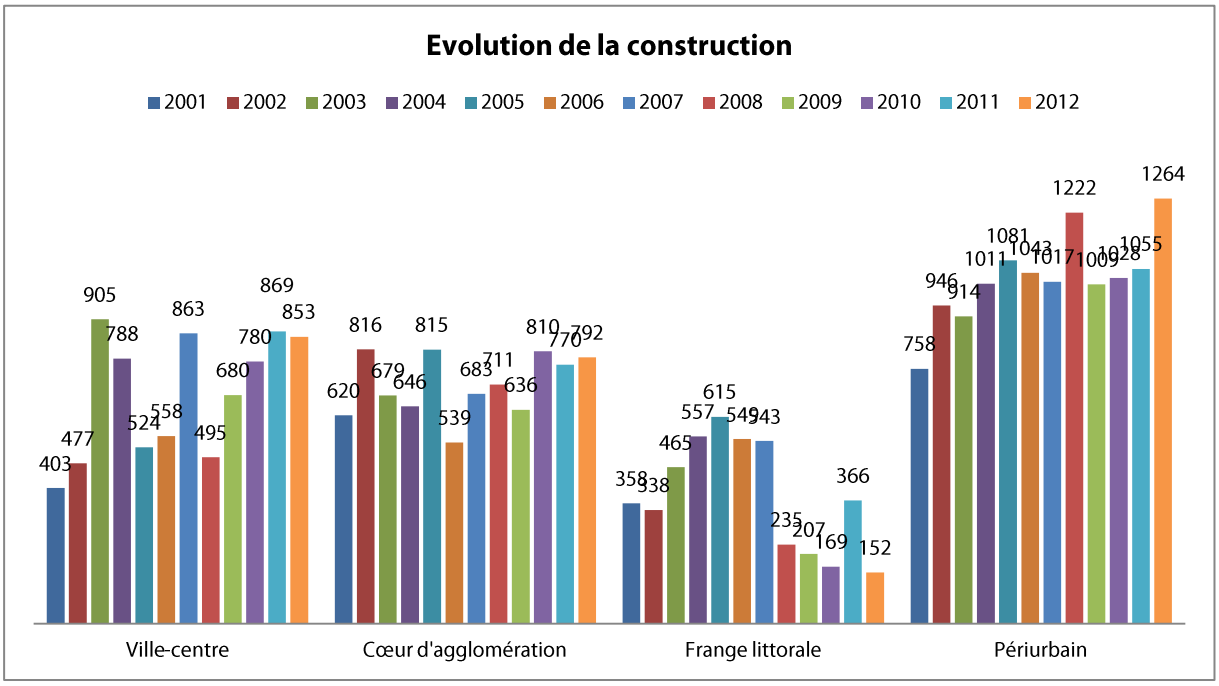
La forte production de logements locatifs défiscalisés au cours des dernières années, a également contribué, sinon à bloquer les loyers à les faire évoluer dans des proportions similaires aux capacités de mobilisation des ressources des ménages.

## H. LA CONSTRUCTION NEUVE (CADRAGE 2001-2012)

Le territoire du SCOT totalise en moyenne **2800 constructions /an**, ce qui compte-tenu du point mort (desserrement de la taille des ménages, demande en résidences secondaires, besoin de renouvellement du parc) laisse un déficit de 200 à 400 unités par an.

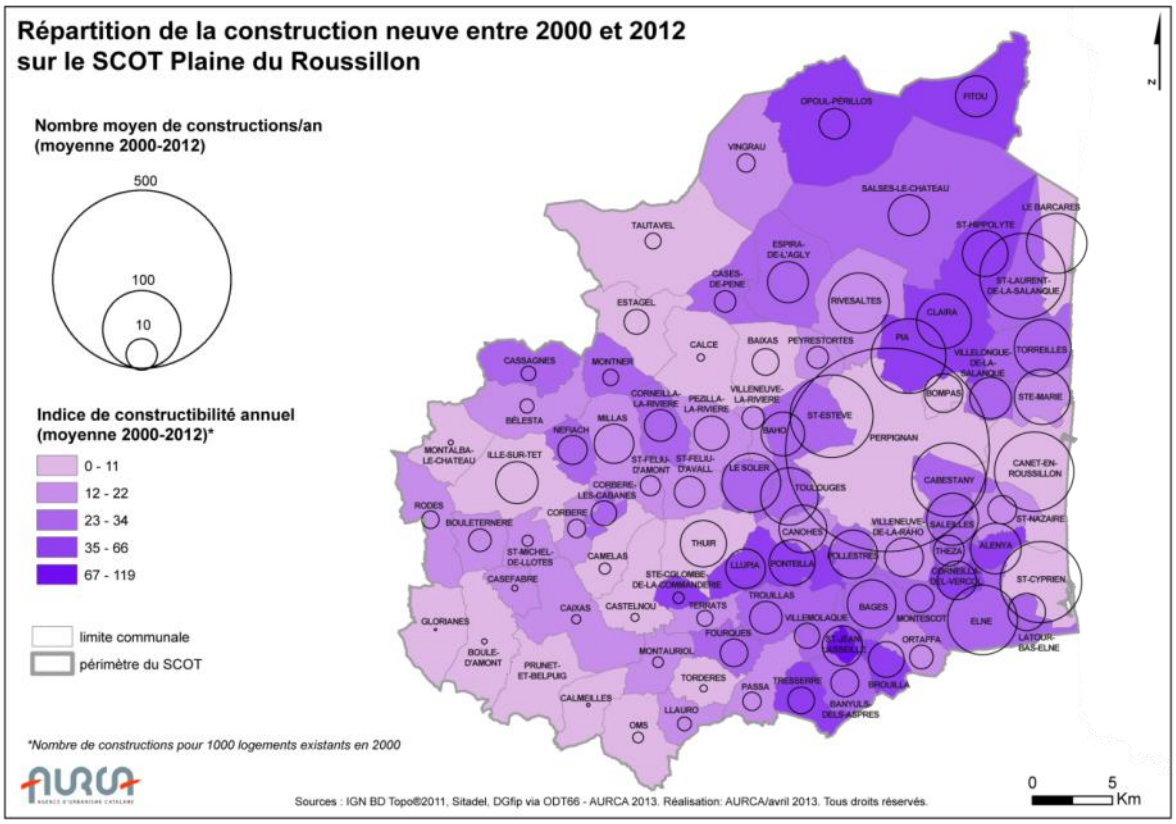
Perpignan enregistre une moyenne de 700 unités /an, aidée depuis 2006 notamment par les produits de défiscalisation. La couronne urbaine reste pour sa part sur un rythme quasi stable de 700 unités annuelle également. Les communes littorales enregistrent pour leur part une baisse du rythme de la construction liée notamment aux contraintes environnementales et aux risques naturels. Ce secteur enregistre en moyenne 400 constructions /an, mais reste en deçà de 250 depuis 2008 contre 500 avant 2008. La grande couronne enfin voit progresser régulièrement son niveau de production pour établir une moyenne à 1000 unités annuelle.

Globalement **50% de la production se concentre sur le cœur d'agglomération**, 50% sur le grand périurbain (plaine, massifs, frange littorale). Bien qu'entre la première moitié et la seconde moitié de la période observée, la part du périurbain a progressé de 34 à 38%, celle du littoral a régressé de 17 à 11% de l'ensemble de la production du territoire du SCOT.




L'indice de constructibilité étudié sur la période 2001-2012 permet d'identifier la réalisation de 16 constructions /1000 logements en place en 2001 à l'échelle du SCOT. Les communes du cœur d'agglomération (hors Perpignan) et du périurbain (communes de 2ème et 3ème couronne) affichent un indice de 24, contre 11 pour Perpignan et à peine 8 sur les communes de la frange littorale.

Afin de s'inscrire dans les objectifs de la loi et de répondre à l'importance des besoins en logement, il est indispensable de poursuivre et de généraliser les efforts engagés en matière de maîtrise de consommation des sols. A cet égard, une offre innovante tournée vers des groupes d'habitations individuelles, des maisons de ville, ou des logements en petits collectifs est susceptible de modifier la perception et de contribuer à l'économie d'espace.




# I. LES BESOINS EN LOGEMENTS A L'HORIZON 2020

La prévision démographique table sur une progression proche de **70 à 80000 habitants supplémentaires dans les 15 ans**, portant la population du SCOT à 430 000 habitants a terme. **Cette prévision nécessite notamment la construction d'approximativement 48 000 à 50 000 logements supplémentaires** qui devront être répartis de manière équilibrée et en tenant compte des autres enjeux par le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT.

# J. LA CONSOMMATION FONCIÈRE À VENIR

**La consommation foncière en matière d'habitat s'est considérablement améliorée depuis les années 80**. Selon les localisations, cœur d'agglomération, littoral ou grand périurbain, l'intensité de l'urbanisation varie de 10 à 25 logements par hectare urbanisé.

Il est nécessaire de fixer un objectif chiffré de limitation de cette consommation notamment en matière d'habitat et d'équipements sur les 15 prochaines années. Cette consommation foncière incluant le renouvellement urbain devra permettre de limiter l'étalement de la tache urbaine.

En fonction des aspirations sociales, de la diversité des parcours de vie, du statut et du rôle de chaque entité communale dans l'armature urbaine, l'intensité de l'urbanisation comme certainement l'intensité de la croissance démographique doivent être adaptées.

La mise en œuvre d'opérations d'ensemble mixant habitat individuel (groupes d'habitations, maisons de ville…) maisons superposées et petits collectifs devrait permettre d'apporter un premier niveau de réponse. Il faut associer à cette mixité des formes, celles sociale et générationnelle devant permettre d'accomplir un parcours résidentiel au sein d'un même quartier ou d'une même commune voire d'un même logement.

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- Organisation et répartition de l'emploi
- Les caractéristiques de l'économie
- Les principales filières de l'économie départementale
- Les espaces économiques du périmètre du SCoT de la plaine du Roussillon
- Le développement commercial et le schéma départemental commercial
- Les projets et besoins répertoriés




- IV -

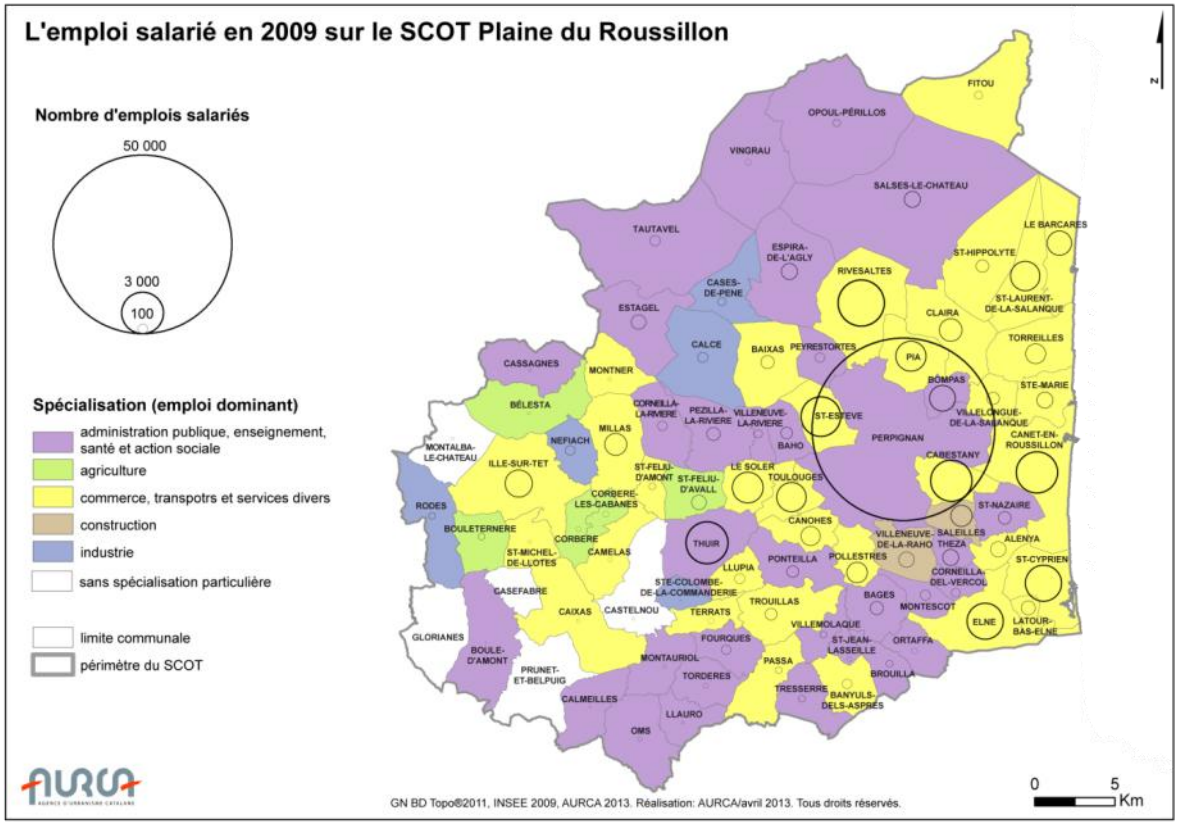
# LES DYNAMIQUES ET LES PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

du territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

Actualisation du diagnostic socio-économique

# A. ORGANISATION ET RÉPARTITION DE L'EMPLOI

Sur le territoire des 84 communes que compte le SCOT Plaine du Roussillon aujourd'hui, **le nombre d'emplois a connu une hausse de 27%** (soit près de 25 000 emplois supplémentaires) entre 1999 et 2009. La hausse du nombre d'emplois touche de la même manière l'ensemble du département car les emplois du SCOT représentent toujours les ¾ des emplois mais aussi les ¾ de la population du département. **Perpignan reste le principal pôle d'emploi du SCOT** (55%) et du département (43%). Les bourgs historiques de la plaine, Rivesaltes, Thuir et Elne disposent d'effectifs situés entre 3000 et 4500 emplois. **Certaines communes ont vu leur nombre d'emplois exploser** entre 1999 et 2009 : (+71%), Cabestany (+72%), Toulouges (+99%) et Pollestres (+134%).



**L'évolution de l'emploi sur l'ensemble du SCOT a été positive avec +29,6%**. Alors que Perpignan a connu une hausse de 22%, l'ensemble des communes de la première couronne connaissent en moyenne une hausse supérieure de dix points. Ainsi, Perpignan compte 11 901 emplois créés entre 1999 et 2009, soit la moitié de ceux créés à l'échelle du SCOT et 42% de ceux des Pyrénées-Orientales.

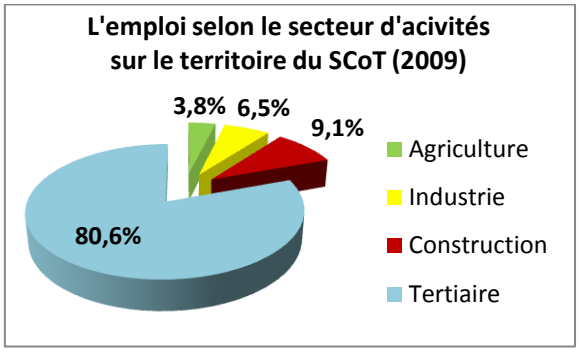
**Concernant la structure des entreprises privées, les tendances déjà observées s'accentuent.** Ainsi, les établissements de moins de 10 salariés ont vu leur proportion atteindre les 95%.

**Le département est de plus en plus déficitaire en matière d'établissements de 100 salariés** et plus (seulement 69), seuls quatre dépassent les 500 salariés (trois se situent sur le territoire du SCOT). Désormais, les établissements ne disposant d'aucun salarié atteignent les 67% du total d'établissements alors que ceux disposant de 10 salariés ou plus ne représentent que moins de 5%. Ainsi, la structure des établissements est fortement dominée par les très petites entreprises à caractère souvent artisanal. Ainsi, en 2009, la densité artisanale à l'échelle du SCOT est de 330 artisans pour 10 000 habitants alors que les moyennes départementale et nationale ne sont respectivement que de 226 et 169.

L'emploi public départemental a vu sa part augmenter avec 22,3 agents pour 100 emplois salariés (données INSEE au 31/12/2008). Ces 29 000 emplois se répartissent entre la fonction publique locale qui continue son essor (44,3% contre 42,9% en 2007), à la défaveur de la fonction publique d'Etat (39,6% / 42,8% en 2007) et enfin la fonction publique hospitalière (16% /14,3% en 2007).

# B. LES CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉCONOMIE

**Les tendances observées se poursuivent** quant à la répartition de l'emploi selon les secteurs d'activités. En effet, en 2009, **l'emploi tertiaire conforte sa prédominance, les emplois agricoles et industriels sont de plus en plus faiblement représentés**. La construction a vu sa part progresser et passe désormais devant l'industrie au sein du SCOT. Le Languedoc-Roussillon est relativement épargné par la baisse de l'emploi salarié depuis le début de la crise, mais cela cache de fortes disparités entre les départements qui le constituent. **Avec -1,9%, les Pyrénées-Orientales ont mieux résisté que la moyenne** des départements de France métropolitaine (-2,2%) alors que l'Aude a subi une perte de -4,7%.




Evolution trimestrielle de l'emploi salarié dans les secteurs concurrentiels*

| | Commerce | Construction | Industrie | Services marchands (hors intérim) | Intérim | Evolution totale | Evolution en % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Pyrénées-Orientales** | -300 | -900 | -900 | +1 000 | -500 | -1 500 | -1,9 |
| **Languedoc-Roussillon** | -600 | -5 600 | -4 000 | +3 600 | -2 100 | -8 800 | -1,8 |
| **France métropolitaine** | -42 100 | -64 300 | -299 400 | +137 200 | -88 700 | -357 300 | -2,2 |

*Evolution de l'emploi salarié marchand non agricole, hors intérim, entre début avril 2008 et fin septembre 2011 – Données CVS, en fin de trimestre.*

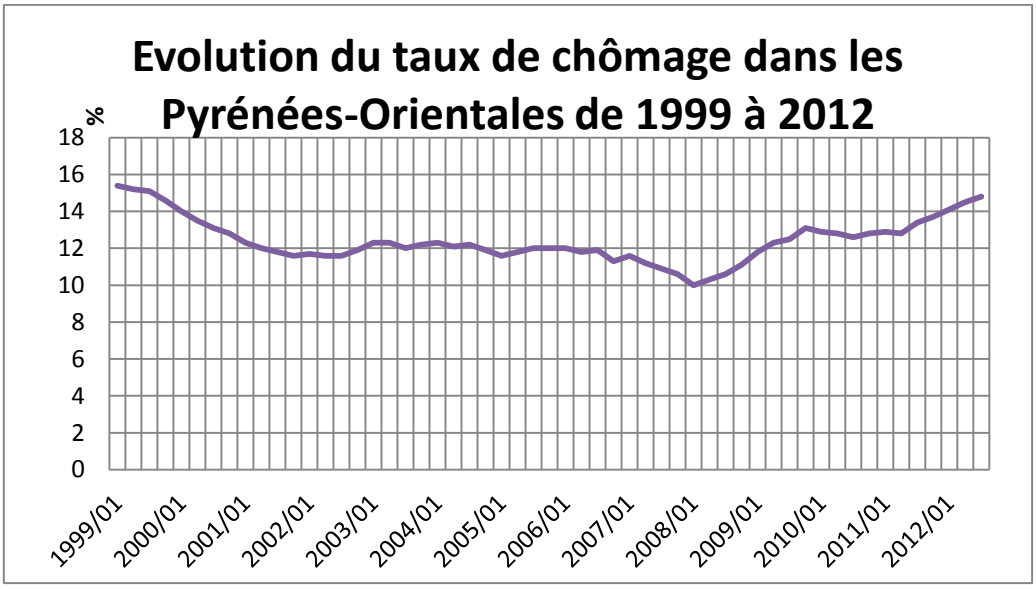
** Champ : ensemble de l'économie hors agriculture et emploi public dans les secteurs non marchands (administration, éducation, santé et action sociale) et hors particulier employeur.*

L'emploi salarié représente 85,6% de l'emploi du SCOT, part plus élevée qu'à l'échelle départementale (84,2%). **La prédominance du secteur tertiaire se renforce** et atteint 83% de l'emploi salarié en 2009. Au troisième trimestre 2012, le recul de l'emploi salarié marchand atteint -1% dans les Pyrénées-Orientales. Il s'agit essentiellement de pertes d'emplois dans les services marchands et la construction.

Jusqu'alors, l'INSEE répartissait l'emploi entre trois sphères : la sphère « productive », la sphère « résidentielle » et la sphère « publique ». Depuis 2010, l'INSEE propose un nouveau découpage de l'emploi en sphères présentielle et non présentielle.

Dans un territoire comme le nôtre, **la sphère présentielle est prédominante**. En effet, en 2009, la sphère présentielle représente 73,8% de l'emploi du SCOT. Pour l'ensemble du département, ce résultat est légèrement supérieur avec 75,7%.

**La courbe du chômage est repartie à la hausse depuis 2008 pour atteindre 14,8% dans les Pyrénées-Orientales** au 3ème trimestre 2012 (Données INSEE). Cette évolution est liée à la crise économique qui touche la plupart des secteurs de l'économique dont le BTP qui se portait bien jusqu'alors et dont les entreprises recourent facilement à l'emploi intérimaire utilisé comme volant de flexibilité.




**Les Pyrénées-Orientales est le département de France métropolitaine le plus touché par le chômage** et il connaît la deuxième plus forte dégradation depuis un an.

Concernant la démographie des entreprises, l'INSEE observe un recul du nombre des créations de -3,3% dans les Pyrénées-Orientales par rapport au troisième trimestre 2011.

En 2011, les retraites et pensions représentent 38% des revenus des foyers fiscaux du SCOT, soit un taux légèrement inférieur à celui observé pour l'ensemble du département (40%) alors que la moyenne nationale atteint les 28,2%.

# C. LES PRINCIPALES FILIÈRES DE L'ÉCONOMIE DÉPARTEMENTALE

## 1. AGRICULTURE

Entre 2000 et 2010, **les pertes en termes de nombre d'exploitations, d'emploi agricole et de SAU se poursuivent**. La viticulture, les cultures fruitières, et à un degré moindre le maraîchage, sont les plus touchés par la baisse de la surface agricole utilisée et du nombre d'exploitations.

En effet, le territoire du SCOT a perdu 1854 exploitations agricoles (soit -44%) et 3459 unités de travail annuel ou emplois équivalent temps plein (soit -40%). La perte observée à l'échelle du SCOT s'observe dans les mêmes proportions à l'échelle départementale. Par contre, en termes de superficie agricole utilisée, le territoire particulièrement impacté avec une perte de 31% de sa SAU contre 21% à l'échelle départementale. En effet, **la SAU du SCOT est passée de 47 322 ha en 2000 à 32 744 ha en 2010.**

La vigne reste la culture prédominante sur le territoire du SCOT mais elle continue à perdre des terres. Avec 24 635 ha, les surfaces viticoles représentaient, en 2000, 63,3% du total de surfaces agricoles. En 2010, après une perte de près de 10 000 ha, la vigne représente désormais 62,6% des surfaces agricoles.

Les Pyrénées-Orientales ont produit près de 95 000 tonnes de productions légumières, essentiellement des salades et des tomates. Elles représentent 35% de la production régionale.

Quant à l'arboriculture, elle accuse également des pertes entre 2000 et 2010 (1145 ha) et occupe alors 4700 ha, soit près de 20% des surfaces agricoles. Cependant, les vergers du SCOT représentent toujours plus des ¾ des surfaces départementales.

Les productions fruitières se sont élevées à 106 000 tonnes en 2010, soit 38% de la de la production régionale.

Avec près de 4300 ha, les Pyrénées-Orientales restent le premier département français pour la production de pêches et de nectarines.

Dans le département, près de 400 exploitations agricoles sont certifiées bio en 2010, soit 9,5% des exploitations du département. Selon l'INSEE, en 2011, l**es Pyrénées-Orientales occupent le 2ème rang national en termes de part de cultures bio** dans la SAU.

## 2. TOURISME

Au 1er janvier 2012, le territoire du SCOT compte près de 44 000 résidences secondaires soit 46% du total départemental (ratio identique à celui observé en 2007). 67 des 196 hôtels du département se situent sur son territoire, ce qui lui permet d'accueillir 45% de la capacité en lits du département.

Le SCOT dispose également de 57 campings soit 13 568 emplacements (39% du total des Pyrénées-Orientales).

Hissé au **7ème rang des départements touristiques français**, les Pyrénées-Orientales comptent sur le tourisme comme un moteur de son économie. Ainsi, en 2011, le département a accueilli 4 millions de touristes, 4 millions d'excursionnistes et compté 33,6 millions de nuitées.

Les dépenses touristiques sont estimées à 42,30€ par jour et par touriste en 2011 - soit un total de 1,43 milliards d'euros de consommation touristique par an pour le territoire départemental - alors qu'elles s'élevaient à 44,60€ en 2006.

Selon le CDT66, l'afflux touristique génère près de 18 000 emplois touristiques dans le département qui n'en comptait que 10 500 en 2003.

## 3. CONSTRUCTION

Sur le territoire du SCOT, 7900 emplois salariés sont recensés dans la construction en 2009 contre 7200 en 2005, soit une **progression de près de 10%.** Pour autant, sur cette même période, la part de la construction dans le total de l'emploi salarié a diminué, passant de 11,5% en 2005 à 7,8% en 2009.

## 4. AGROALIMENTAIRE

Au 31 décembre 2010, le département comptait 659 industries agroalimentaires qui employaient un total de 2939 salariés. L'industrie agro-alimentaire représente 31% de l'emploi salarié industriel du département.

Constitué essentiellement de très petites entreprises, le territoire du SCOT compte quelques grandes industries telles que Cémoi ou Crudi sur son territoire.

Cémoi, 1er chocolatier français, a son siège à Perpignan. En 2008, il installe une nouvelle usine Cantalou sur le site de Torremila. Aujourd'hui, Cantalou Cémoi compte 259 salariés à Perpignan et un chiffre d'affaire de 101 276 K€.

L'usine agroalimentaire Crudi, située à Torreilles, compte aujourd'hui 380 salariés et pèse 65 797 K€.

Le regroupement des caves coopératives viticoles se poursuit tandis qu'un certain nombre de caves particulières se délocalisent à l'extérieur des centres urbains. Au Nord du territoire, le site de Vinipolis et son potentiel de développement devrait répondre à ces besoins.

## 5. TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Selon les données de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, le trafic moyen journalier annuel est de 8084 poids-lourds sur l'A9 au niveau du Boulou en 2009. Sur le col du Perthus, il s'élève à 10 400 PL/jour.

**Le tonnage total de marchandises ayant traversé les Pyrénées par route en 2009 a diminué de 13,3%** par rapport à l'année 2007.

Même tendance pour le fret ferroviaire à travers les Pyrénées qui a perdu près de la moitié de son tonnage entre 2004 et 2009 et ne compte alors que 2,6 millions de tonnes par an (lignes ferroviaires Portbou-Cerbère et Irún-Hendaye).

Le regain d'intérêt pour le terminal portuaire de Port-Vendres se confirme car ce dernier a fait transiter 350 000 tonnes de marchandises en 2008, soit une hausse de 17% en un an. En 2011, ce port comptabilise plus de 272 000 tonnes de marchandises à l'importation et près de 34 000 tonnes à l'exportation.

Le fer doit se développer dans les années qui viennent afin de désengorger les routes. On note de fortes demandes de bâtiments embranchés fer de la part des entreprises désireuses de s'installer sur le territoire.

Notons également l'importance du renforcement de la logistique sur le SCOT Plaine du Roussillon dont les différents sites fonctionnent de manière complémentaire.

# D. LES ESPACES ÉCONOMIQUES DU PÉRIMÈTRE DU SCOT DE LA PLAINE DU ROUSSILLON

Les deux pôles d'intérêt supra-départemental sont le Grand Saint-Charles à Perpignan et l'Espace Entreprise Méditerranée à Rivesaltes.

Le marché international est toujours le premier centre européen d'éclatement des fruits et légumes avec 1,5 millions de tonnes traitées par an et plus de 1000 poids-lourds par jour. Le site totalise 560 entreprises et 9000 emplois sur 900 ha.

Depuis février 2013, **la Société d'Economie Mixte Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal (PSCCT) a pris en main la gestion du chantier de transport combiné**, **cette infrastructure logistique assure le transfert de conteneurs entre la route et le rail.**

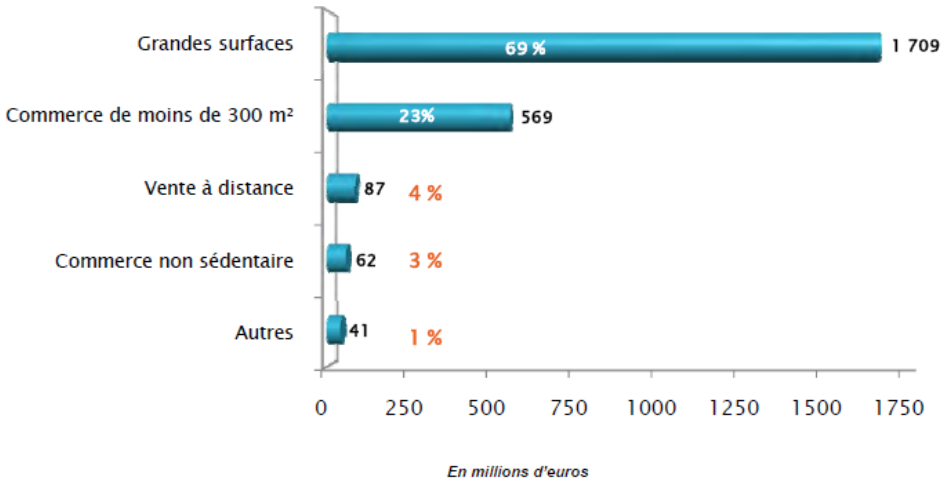
L'EEM a une emprise d'environ deux cent hectares scindé en deux ZAC. La ZAC 1 est entièrement occupée. Le trafic ferroviaire ayant été arrêté, une partie du site sera libérée avec des possibilités d'embranchement fer. La ZAC 2 est aménagée et en cours de commercialisation et est constituée d'un pôle agroalimentaire, un pôle industrie et logistique qui sont actuellement partiellement occupés. L'hôtel d'entreprises devrait voir le jour courant 2013.

# E. LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

## 1. COMPORTEMENTS D'ACHATS

La connaissance des comportements d'achats du territoire est globalement bonne grâce notamment à la **réalisation d'une enquête ménage réalisée en 2010** par la CCI. Compte-tenu des phénomènes de saisonnalité une enquête auprès d'un échantillon de professionnels a permis de quantifier les apports touristiques. Le département a été découpé en 40 secteurs d'habitation, d'environ 10 000 habitants et correspondant à des unités de consommation homogènes. Le SCOT plaine du Roussillon regroupe 28 secteurs. Cette enquête sur la consommation des ménages a pu être comparée à la précédente enquête de 2003.

L'enquête révèle que **la dépense commercialisable a progressé de 27 %**, soit une croissance moyenne de 3,37 % / an avec une croissance plus forte sur le domaine de l'équipement de la maison (32%) et plus faible sur le secteur « culture et loisirs » (21%). Concernant le chiffre d'affaire global par forme de vente : **73 % des parts de marchés sont détenus par les grandes surfaces** (incluant la vente à distance) tandis que 26 % concernent les commerces de moins de 300 $m^2$. Cette répartition reste stable par rapport à 2003.




D'après cette étude, l**e montant total des dépenses commercialisables** des ménages du département a été estimé à **2,5 milliards d'euros** (2 465 millions d'€) pour l'année 2010. **Le taux d'évasion reste faible (hors du territoire des Pyrénées-Orientales)** de l'ordre de 9 % avec un maximum concernant l'équipement de la personne (17%) soit 218 Millions d'€. Ce chiffre est en hausse par rapport à 2004 de + 2 points (92 millions d'€ supplémentaires).

**91% des dépenses des habitants des Pyrénées-Orientales restent donc dans le département**. Sur ces 218 millions d'€ d'évasion commerciale, près de 57 millions d'€ concernent des achats alimentaires (soit 26% du montant de l'évasion) et 162 millions d'€ des achats non alimentaires (soit 74% de l'évasion).

Les principales destinations d'évasion commerciale sur les produits alimentaires et non alimentaires en 2010 sont les suivantes :

| **Destination de l'évasion** | **% en 2010** | **% en 2003** | **Evolution 2003-2010** ***(en nombre de points)*** |
|---|---|---|---|
| **Vente à distance** | **39,7%** | **37%** | **+ 2,7** |
| ***dont internet*** | *23,6%* | *2,9%* | *+20,7* |
| **Espagne** | **27,3%** | **25,4%** | **+ 1,9** |
| **France** | **26,5%** | **29,4%** | **- 2,9** |
| ***dont Hérault*** | *5,6%* | *Non renseigné* | |
| ***dont Aude*** | *3,3%* | *2,6%* | *+ 0,7* |
| **Etranger** | **6,5%** | **8,2%** | **- 1,7** |
| ***dont Andorre*** | *4%* | *5,8%* | *- 1,8* |
| **TOTAL** | 100% | 100% | |

Source : CCI PPO / enquête ménages 2010

Pour les dépenses non alimentaires, la vente à distance constitue la première destination de l'évasion, ce qui reste stable par rapport à 2003. Il faut toutefois noter le transfert des dépenses de vente par correspondance (VPC) vers internet.

Cette étude permet également de mettre en évidence le chiffre d'affaire par pôles commerciaux, ainsi, **l'avenue d'Espagne reste le pôle principal** (409 M€) et l**e centre-ville de Perpignan se positionne en seconde place** (243M€) **talonné par le pôle de Claira-Pia-Rivesaltes** (221 M€) suivent ensuite les pôles perpignanais de Château Roussillon (158 M€) et Espace Polygone (151 M€).

Sur le plan départemental, les polarités commerciales de Prades (61 M€), Argelès (51 M€), Le Boulou (49 M€) et Céret (45 M€) arrivent avant celles des 3 pôles d'équilibre du territoire du SCOT : Ille-sur-Têt (40 M€), Elne (39 M€) et Thuir (23 M€). Si l'on adosse la polarité commerciale de Latour-Bas-Elne à celle d'Elne le total atteint 61 M€ soit l'équivalent de la capitale du Conflent.

## 2. ANALYSE DES PRINCIPALES ZONES COMMERCIALES EN DEHORS DES CENTRALITES URBAINES

Avec la loi Engagement National pour l'Environnement (2010), **le SCOT doit être obligatoirement doté d'un Document d'Aménagement Commercial (DAC)**. **Des zones d'aménagement commercial doivent être définies** sur des considérations d'aménagement du territoire à l'exclusion de tout critère économique. Une analyse préalable de zones commerciales existantes et présumées en dehors des centralités urbaines a été réalisée par l'AURCA pour alimenter les réflexions liées au SCOT. Cette analyse met en évidence les points suivants :

**La majorité des zones commerciales sont bien insérées dans le tissu urbain**, même s'il s'agit le plus souvent d'un tissu urbain périphérique (Perpignan St Martin, Polygone, Mas Guérido, Millas, Saint-Estève…). Les zones les moins insérées sont celles de l'espace Roussillon (Claira / Rivesaltes), du Mas Balande (Perpignan) et du Moulin à Soufre (Rivesaltes), elles fonctionnent souvent indépendamment du pôle urbain.

**80 % des zones commerciales disposent d'une bonne ou d'une très bonne desserte routière**, souvent en connection directe avec le réseau primaire de voirie. Les zones les plus contraintes en termes d'accessibilité et de flux routiers concernent majoritairement la ville centre (Saint-Martin, Mas Balande, Route d'Espagne), en revanche l'accessibilité est optimale à Ille-sur-Têt et au Soler. Localement des phénomènes de congestion se développent, notamment en période estivale à Canet (Alizés) et à l'Espace Roussillon (Claira-Rivesaltes) où l'importance des surfaces commerciales en cours de création laisse redouter une aggravation du phénomène.

**Seulement un quart des zones commerciales disposent d'une desserte par les transports collectifs satisfaisante** (6/23) avec une fréquence inférieure à 30 mn et des arrêts à proximité ou au cœur de la zone. L'ensemble des zones perpignanaises se démarquent avec notamment une accessibilité TC optimale aux extrémités du BHNS (Polygone Nord et Mas Balande). A l'opposé la quasi-totalité des zones de proximité souffrent d'une absence ou d'une desserte insuffisante par exemple à Montescot ou à Rivesaltes (Moulin à Soufre). Cette desserte est souvent déficitaire sur les pôles d'équilibre. *(Depuis le 1/1/2012 la réorganisation de la desserte par les TC dans le périmètre de PMCA a contribué a renforcer la desserte de la plupart des sites.)*

**Un déficit important est également constaté en matière d'accessibilité par les modes doux de déplacements**, près de 40 % des zones sont aujourd'hui desservies par le réseau cyclable (Thuir, Canet, Mas Guérido) bien que le maillage de la zone commerciale ne soit pas assuré et les dispositifs de stationnement réservés aux 2 roues souvent absents ou non signalés. D'autres zones bien intégrées au tissu urbain permettent une

accessibilité piétonne plutôt satisfaisante depuis les quartiers voisins (Perpignan Saint-Martin, Millas, Mas Guérido…) Aucune zone commerciale ne dispose donc d'une accessibilité optimale tandis que les zones du Moulin à Soufre (Rivesaltes), Espace-Roussillon (Claira-Rivesaltes) et Montescot sont les moins accessibles en 2 roues.

En matière **de qualité architecturale et paysagère, les marges de progression sont particulièrement élevées,** la perception d'ensemble peut-être qualifiée de positive (harmonie d'ensemble, qualité architecturale, souci d'intégration paysagère, qualité du mobilier urbain…) seulement dans deux zones : le Mas Balande (Perpignan) et la zone des Alizés (Canet). 11 zones disposent d'un seul point positif (sur 4 examinés) et 5 d'entre elles n'en ont aucun, ce qui dénote une absence de réflexion qualitative, il s'agit dans la plupart des cas (Thuir ZAE, Pia, Montescot, Estagel…) de zones disposant d'un ou plusieurs bâtiments commerciaux sur un espace entièrement voué au stationnement.

**Le constat est encore plus sévère en matière de qualité environnementale**, les seuls points remarquables relèvent d'une gestion mutualisée des bassins de rétention pluviales sur un petit nombre de zones (Mas Balande, Canet) tandis que les autres critères étudiés (présence d'éco-matériaux, production d'énergie renouvelable, surfaces commerciales ou parkings sur plusieurs niveaux…) sont totalement absents ou encore insignifiants à l'échelle de la zone. Aucune des zones étudiées ne relève le défi de la qualité environnementale.

Enfin, ce sont logiquement les zones commerciales les plus importantes développant une offre diversifiée sur les domaines de l'alimentaire et de l'équipement de la personne et disposant de galeries marchandes incluant des commerces habituellement situés en centre-ville qui sont les plus à mêmes de constituer une menace **sur l'animation de la vie urbaine et la revitalisation des centres-villes.** On retrouve ici les deux pôles commerciaux majeurs constitué par l'avenue d'Espagne (Perpignan) et l'espace Roussillon (Claira – Rivesaltes) ainsi que le Mas Guérido ou encore l'espace Polygone. En revanche les zones de proximité et certaines zones intermédiaires situées sur les pôles d'équilibre ont des impacts nuancés grâce à la limitation de l'évasion commerciale et donc des déplacements vers des zones plus éloignées. De par leur situation en dehors des centralités urbaines, la grande majorité des zones commerciales étudiées ne contribue cependant à revitaliser les centres-villes et à améliorer l'animation de la vie urbaine. Certaines de ces zones peuvent cependant jouer le rôle de centralité de quartier (centres commerciaux de Saint Martin et de l'avenue d'Espagne à Perpignan).

## 3. LES AUTORISATIONS COMMERCIALES

D'autre part, depuis la loi de Modernisation de l'économie (LME) les CDEC sont remplacées par des CDAC qui se réunissent pour statuer sur les implantations de grandes et moyennes surfaces commerciales, les critères pour juger la recevabilité des projets commerciaux sont notamment :

- **En matière d'aménagement du territoire** : l'effet sur l'animation de la vie urbaine, rurale et de montagne, l'effet du projet sur les flux de transport, ainsi que les effets découlant des procédures prévues aux articles L. 303-1 du Code de la construction et de l'habitation et L. 123-11 du Code de l'urbanisme ;
- **En matière de développement durable** : la qualité environnementale du projet, ainsi que son insertion dans les réseaux de transport collectif.

L'analyse des demandes commerciales déposées pour des projets situés au sein du SCOT Plaine du Roussillon depuis 2009

montre un **développement spectaculaire des demandes et des autorisations**, ainsi sur les 60 projets déposés, 47 ont été autorisés après éventuel recours. Ces autorisations portent sur une surface commerciale de 147 268 m² supplémentaires et concernent 16 zones commerciales. Les zones commerciales les mieux dotées par ce nouveau régime d'autorisation sont l'espace Roussillon, partagé entre Claira et Rivesaltes (42 367 m² autorisés), la zone de Pollestres (22 180 m²), puis celle de Thuir et l'avenue d'Espagne à Perpignan. A noter l'éclosion d'un nouveau pôle commercial à Alenya (surface autorisée mais non réalisée à ce jour).

Parallèlement, du fait de la conjonction de plusieurs facteurs, **l'activité commerciale serait en recul sur certains secteurs dont le centre-ville de Perpignan**. La CCIPO envisage de réaliser une étude dans le courant de l'année 2013 pour mieux cerner cette menace.

| Zone commerciale concernée | Surface commerciale des GMS au 1/1/2013 | Surface totale demandée en CDAC (nb de projets) depuis 2009 | Surface totale autorisée* en CDAC (nb de projets) |
|---|---|---|---|
| **Espace Roussillon (Claira-Rivesaltes)** | 71 716 m² | 43 325 m² (12 projets) | 42 367 m² (10 projets) |
| **Perpignan (Avenue d'Espagne)** | 125 227 m² | 26 067 m² (9 projets) | 18 253 m² (7 projets) |
| **Cabestany (Mas Guérido)** | 39 418 m² | 23 925 m² (9 projets) | 13 075 m² (7 projets) |
| **Pollestres** | 3 586 m² | 22 180 m² (1 projet) | 22 180 m² (1 projet) |
| **Thuir-Llupia (Aspres)** | 4 499 m² | 20 243 m² (4 projets) | 20 243 m² (4 projets) |
| **Perpignan (Espace Polygone)** | 40 540 m² | 13 654 m² (4 projets) | 1 990 m² (1 projet) |
| **Le Soler** | 7 999 m² | 6 831 m² (2 projets) | 6 831 m² (2 projets) |
| **Canet en Roussillon** | 5 022 m² | 6 445 m² (3 projets) | 4 618 m² (2 projets) |
| **Alenya** | 0 m² | 6053 m² (1 projet) | 6053 m² (1 projet) |
| **Elne/ Latour Bas Elne (Illibéris)** | 23 805 m² | 5 800 m² (4 projets) | 5 800 m² (4 projets) |
| **St Laurent / Le Barcarès** | 9 331 m² | 5 717 m² (5 projets) | 3 721 m² (3 projets) |
| **Perpignan (Saint Martin)** | 19 862 m² | 5 576 m² (3 projets) | 5 576 m² (3 projets) |
| **Ille sur Têt** | 7 111 m² | 1 209 m² (1 projet) | 1 209 m² (1 projet) |
| **Montescot** | 1 810 m² | 1 103 m² (1 projet) | 1 103 m² (1 projet) |
| **Perpignan (Château Roussillon)** | 12 668 m² | 850 m² (1 projet) | / |
| **Perpignan (Mas Balande)** | 10 802 m² | 302 m² (1 projet) | 302 m² (1 projet) |
| **Total SCOT** | 382 396 m² | 183 227 m² (60 projets) | 147 268 m² (47 projets) |

Bilan des surfaces commerciales autorisées en CDAC sur le périmètre du SCOT* après recours *(estimation AURCA, janvier, 2013)*

# F. LES PROJETS ET BESOINS RÉPERTORIÉS

Avec le **projet de loi de Décentralisation**, le rôle des différents acteurs en matière de développement économique devrait évoluer. En effet, les régions et les métropoles devraient voir leurs compétences renforcées.

La fiscalité a elle aussi évolué avec la suppression de la taxe professionnelle par les articles 2 et 3 de la loi de finances pour 2010 (loi n°2009-1673 du 30 décembre 2009). Elle a été remplacée par la contribution économique territoriale (CET), composée de la cotisation foncière des entreprises (CFE) assise sur les bases foncières des entreprises et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) dont le taux est fixé au niveau national. La CET a été complétée par l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) pour les grandes entreprises de secteurs non délocalisables.

En matière de projets et de besoins répertoriés les données du rapport de présentation restent d'actualité.

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- Les liaisons inter-urbaines
- Les liaisons intra-urbaines





# - V -

# LES DÉPLACEMENTS ET LA MOBILITÉ

sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

Actualisation du diagnostic socio-économique

# A. LES LIAISONS INTERURBAINES

**L'aéroport de Perpignan est le deuxième aéroport régional** en termes de fréquentation. Sa capacité théorique est estimée à 700 000 voyageurs annuels. Néanmoins, en 2011, sa fréquentation n'atteint que 370 565 voyageurs (dont 31% de passagers low cost) alors qu'elle était encore de 528 289 en 2000 (2002 constituant la pointe historique de l'aéroport à 647 561 voyageurs). C'est principalement le retrait entre 2002 et 2003 de plusieurs compagnies, mais également la montée en puissance de l'aéroport de Gérone qui ont contribué à l'érosion spectaculaire du nombre de passagers.

L'aéroport international souffre également de sa proximité avec quatre autres aéroports régionaux, dont celui de Montpellier, et de l'attractivité exercée par les aéroports millionnaires périphériques, dont Barcelona-el Prat).

**Le Syndicat mixte de l'aéroport et le nouveau gestionnaire de l'équipement affichent l'objectif d'atteindre, à long terme, 500.000 voyageurs**. Actuellement, l'offre est essentiellement tournée vers Paris Orly (Air France) et Londres Standsted (Ryanair). Outre Paris-Orly, une seconde liaison domestique à destination de Nantes est proposée (compagnie Volotea). D'autres liaisons régulières sont organisées, à l'année ou en période estivale. Des vols charters complètent le panorama. L'aéroport de Gérone, fort de ses 3 millions de passagers en 2011, ne peut être comparé à celui de Perpignan. Il est avant tout un aéroport low-cost à proximité de l'aire métropolitaine barcelonaise. Comme pour Perpignan, son trafic fret est anecdotique.

Concernant **le transport ferroviaire**, la mise en réseau du territoire dépend à présent de la mise en service de lignes nouvelles entre Barcelone (reliée à Madrid depuis 2008) et Nîmes (voie TGV® Méditerranée). Alors que la LGV de Lyon à Nîmes est spécifiquement dédiée au trafic voyageurs, le contournement Nîmes – Montpellier (CNM), tout comme les sections Perpignan – Figueres, Figueres – Barcelone et Barcelone – Tarragone, sont ou seront à caractère mixte (fret ferroviaire et voyageurs). La poursuite des études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'attache à préciser la pertinence d'une mixité voyageurs-fret sur les différentes sections de cette ligne. Tous les scénarios étudiés confèrent un caractère mixte à la section parcourant la plaine du Roussillon. Au-delà, entre Rivesaltes et Narbonne, ce caractère mixte n'est pas garanti. Cet aménagement qui constitue un maillon clairement manquant dans l'organisation ferroviaire européenne va contribuer à développer la mobilité et renforcer l'accessibilité du territoire.

**Le TGV® circule entre les gares de Perpignan- Centre del món et Figueres-Vilafant depuis le 19 décembre 2010.** Une correspondance avec les AVE-AVANT de la RENFE est encore un passage obligé avant l'obtention de l'autorisation de circulation des TGV® sur le réseau espagnol.

Le temps de parcours vers Barcelone sera alors de 50 minutes et moins de 25 minutes pour Gérone. Ces valeurs vont de toute évidence bouleverser les rapports transfrontaliers et contribuer à effacer l'effet frontière. En attendant la grande vitesse, les autorités espagnoles et catalanes étudient la mise aux normes européennes UIC du tronçon Figueres - Portbou par la pose d'un troisième rail permettant d'assurer une continuité d'écartement. Il convient cependant de rappeler que cette pose, génératrice de concurrence avec la LGV Perpignan – Figueres, est aujourd'hui freinée par les conditions de concession attribuée sur cette dernière. Ce double-écartement (ibérique et UIC) est déjà effectif entre Figueres et Gérone, puis entre Mollet del Vallès et le port de Barcelone. Il est étudié entre Mollet et Gérone.

Le second acte de cette mise en réseau, ne devrait se jouer qu'en 2020 avec la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP). A la suite du débat public du printemps 2009, Réseau Ferré de France a engagé en 2010 les études préalables à l'enquête publique du projet LNMP. **Le 14 novembre 2011, la première étape de ces études préalables a été validée par décision ministérielle** (DM) qui définit une zone de passage préférentielle et fixe des orientations pour la poursuite des études (étape 2). De Toulouges à Salses-le-Château, est retenue «la zone de passage préférentielle (…) dite « plaine du Roussillon » qui permet d'assurer la continuité avec la section internationale Perpignan – Figueres » (DM 2011). De Salses-le-Château à Peyriac-de-Mer, sont retenues pour la poursuite des études deux zones de passage préférentielles dites « Corbières » et « Littoral ».

Les objectifs de la première phase de l'étape 2 (automne 2011 – automne 2012) ont été, pour notre territoire, de préciser les sections de lignes aptes à la mixité, et de préciser les modalités de desserte de l'agglomération de Perpignan. Les résultats de ces études ont été présentés au comité de pilotage en octobre 2012. Ce dernier s'est positionné sur les éléments remis. Une décision ministérielle spécifique en anticipation de celle validant l'ensemble de la seconde étape d'études est attendue.

Concernant l'option des gares nouvelles, le débat semble pouvoir être éludé à court et moyen termes étant donné les investissements consentis sur la gare urbaine de Perpignan, en capacité de répondre aux enjeux dans les années à venir. Toutefois, la Décision ministérielle précise que les solutions de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire seront examinées. Pour l'agglomération de Perpignan : « **desserte par la gare centre telle que privilégiée à la suite du débat public et possibilité de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur le secteur de Rivesaltes** » (DM 2011).

**L'autoroute A9** « la Catalane » constitue l'axe principal de desserte du département et s'inscrit dans le maillage autoroutier européen (E15) permettant des déplacements rapides en direction de Montpellier (1 h 30), Toulouse ou Barcelone (2 h). La part des poids-lourds dans le trafic qui, depuis 1992, était supérieure à 30%, est depuis l'an 2009 comprise entre 25 et 30% selon les statistiques de l'observatoire de la DREAL LR. Les problématiques inhérentes à l'autoroute relèvent de la gestion d'évènements ponctuels. Ainsi, des phénomènes de congestion à Perpignan nord (passage de 2x3 à 2x2 voies) et Le Perthus-Le Boulou (péages, contrôles douaniers) sont constatés lors des grandes migrations estivales.

Des premiers éléments de réponse à ces problèmes ont été apportés. **En 2010, le poste frontière du Perthus-autoroute (péages, contrôles douaniers) est supprimé** et participe d'une meilleure fluidité de l'infrastructure, notamment l'été. La coordination des gestionnaires autoroutiers franco-espagnols est en partie de mise avec l'instauration d'un service d'interopérabilité entre systèmes informatiques effectif depuis juillet 2011 (télépéage de Perpignan à Barcelone). D'autres problématiques devraient trouver

des réponses à moyen terme avec **les travaux en cours de finalisation de mise à 2x3 voies de l'infrastructure entre Perpignan nord et Perpignan sud (2009-2014) puis jusqu'à la barrière de Le Boulou (2016)**. Alors qu'au sud, le gestionnaire Acesa finalise le même type de travaux jusqu'à la Jonquera depuis Maçanet de la Selva (dont une mise à 2x4 voies au droit de Gérone entre Fornells de la Selva et Vilademuls), le traitement de la section transfrontalière, très coûteux en raison de la traversée des Albères et l'obligatoire et imposante mise aux normes antisismiques des viaducs du tronçon, n'est pas programmé.

En matière environnementale, ces élargissements se constituent prioritairement sur l'espace délivré par le terre-plein central. Des bassins de rétention et de filtration des eaux de ruissellement sont envisagés et participent de l'amélioration environnementale d'un équipement vieux de 40 ans.

**La RN116** et son prolongement par la RD617, accueillent un trafic croissant, surtout en été. Au-delà de Bouleternère, **la section comprise jusqu'à Prades-Est, évaluée à 10 000 véhicules/jour, a été déclaré d'utilité publique en juillet 2008**. Trois échangeurs sont envisagés (Rodès, Vinça, Prades-Est), ainsi que la déviation de Marquixanes. Le coût de la mise à 2x2 voies sur l'ensemble de cet axe devrait avoisiner les 180 millions d'€uros. A partir de Prades et jusqu'au plateau cerdan, le relief se fait plus prégnant et les problématiques liées à la traversée des villages, à la viabilité hivernale ou encore aux risques naturels sont complexes à résoudre. Le trafic au niveau de Serdinya est de 8 500 véhicules/jour, et de 5 250 à Olette (7 700 l'été).

**Les RD900 et RD914** transférées au 1er janvier 2006 par l'Etat au Conseil Général suite à la loi relative aux libertés et responsabilités locales d'août 2004, permettent depuis Perpignan et le territoire du SCOT, d'irriguer la Côte Vermeille, le piémont des Albères et le Vallespir, unifiés par le SCOT Littoral-Sud. Organisé autour des pôles d'Argelès-sur-Mer, Le Boulou et Céret, ce territoire conserve des relations fortes avec le SCOT.

Ces interdépendances couplées avec l'attractivité touristique du littoral ont contribué à l'aménagement de la RD914 en 2x2 voies de Perpignan au sud d'Argelès-sur-Mer, aménagement prolongé par la déviation des villes de Collioure et de Port-Vendres. D'autres aménagements routiers sont projetés depuis Port-Vendres jusqu'à la frontière. Le développement du trafic sur cet axe est particulièrement dynamique puisque plus de 36 000 véhicules/jour sont comptabilisés au sud de Perpignan (soit bien plus que sur l'autoroute) et encore 30 000 véhicules/jour au nord d'Argelès-sur-Mer. Les variations saisonnières sont également importantes avec 42 500 véhicules en moyenne journalière estivale au sud de Perpignan (lieu-dit « Saleilles D914 »).

Au sud du territoire, **l'engorgement de Le Boulou est en partie solutionné par l'inauguration d'une déviation** de 5km en juillet 2010. Au droit du Mas Sabole, le trafic sur cet axe est de 20 000 véhicules/jour.

Au nord, en limite avec l'Aude, ce sont 12 000 véhicules/jour qui sont comptabilisés tandis que cette valeur atteint 68 000 véhicules à l'entrée nord de Perpignan (pont Arago) avant la mise en service de la tranche Nord de la rocade perpignanaise en avril 2013. Problématique qui est développée dans le chapitre relatif aux relations intra-urbaines.

Enfin, **la RD117**, connaît un trafic en baisse avec environ 5 000 véhicules jour au droit d'Estagel et 1 500 en limite de l'Aude. Les problématiques inhérentes à cette voie sont essentiellement liées à la traversée parfois délicate des villages et la présence d'un trafic lourd notable lié aux carrières et industries de transformation.

# B. LES LIAISONS INTRA URBAINES

## 1. LES FACTEURS DE MOBILITE

L'état des lieux actuel des **pôles d'habitat** met en évidence les bouleversements intervenus en un demi-siècle. La croissance démographique est globalement continue et soutenue mais les rapports évoluent. La population perpignanaise évolue moins vite que le reste du territoire. Perpignan atteint aujourd'hui les 117 905 habitants (INSEE 2009). C'est également le cas des pôles d'équilibre, qui n'ont plus la visibilité d'autrefois au sein d'un espace périurbain uniformisé.

**Les pôles d'emploi connaissent des évolutions différentes des dynamiques de peuplement.** Ainsi, si Perpignan accueille 55 % des emplois du territoire du SCOT en 2009 (65 000 emplois), elle n'accueille plus que 35 % de la population contre 50 % en 1962.

Les bourgs historiques de la plaine, (Rivesaltes, Thuir, Ille-sur-Têt et Elne) restent représentatifs (1 500 à 4100 emplois) tandis que certaines communes littorales se démarquent comme Canet-en-Roussillon ou Saint-Cyprien. Enfin les communes de première couronne comme Saint-Estève, Cabestany ou Le Soler développent également leurs propres pôles d'emplois souvent situés aux portes de la ville centre.

Ce **découplage entre les pôles d'emploi et d'habitat** est forcément générateur de déplacements. Certaines communes sont "excédentaires" ayant plus d'emplois que d'actifs (Perpignan, Thuir, Rivesaltes, Calce), donc pôles récepteurs d'actifs, les communes neutres (Elne, Théza, le Barcarès) et les communes "déficitaires" (telles que Bompas, Saint-Laurent de la Salanque ou Pollestres), forcément génératrices d'actifs pour les pôles d'emplois.

En matière de **migrations pendulaires**, le dernier état des lieux global date de 2008. Cette analyse des flux pendulaires entre le SCOT et les territoires voisins permet la mise en évidence de plusieurs constats : les flux entrants sont plus importants que les flux sortants, les migrations pendulaires vers l'Espagne sont ténues et la ville de Perpignan constitue la principale destination des actifs résidants hors SCOT. Concernant les flux domicile-travail internes au SCOT : 37 % des actifs habitent et résident dans la même commune. Ce pourcentage est très contrasté d'une commune à l'autre même si les écarts entre la ville-centre (62%) et la première couronne (moins de 27%) tendent à se réduire. En dehors de la ville centre, les principales communes recevant des actifs des communes environnantes et en particulier de Perpignan, sont les bourgs historiques de Thuir, Rivesaltes et Elne qualifiés de pôles d'équilibre par le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération. Un grand nombre de communes de première couronne accueillent également des actifs d'autres communes ainsi que quatre des cinq communes du littoral.

**L'aire urbaine** dont la définition est notamment construite sur la base des déplacements domicile-travail, constitue un indicateur intéressant pour apprécier l'évolution de l'attractivité du pôle urbain.

Selon l'INSEE, cette aire urbaine était de 33 communes en 1990. Elle a progressé de 28 communes supplémentaires en 1999 puis de 6 en 2010 (9 entrées et 3 sorties vers l'unité urbaine de Saint-Cyprien). **En 2010, le développement, en population et en superficie, de l'aire urbaine perpignanaise se confirme** (INSEE 2011). En effet, elle compte en 2009 plus de 300 200 habitants. Le pôle urbain perpignanais qui inclut désormais de nouvelles communes vers le Riberal, renforce son influence. **Ce périmètre**

**« aire urbaine » s'approche un peu plus des contours du SCOT de la plaine du Roussillon avec une excroissance significative en direction des villages des Corbières catalanes et des Fenouillèdes** autour d'Estagel (Estagel, Montner, Bélesta, Latour-de-France, Vingrau). Le périmètre intègre désormais le pôle de Saint-Laurent-de-la-Salanque et les communes du Barcarès et de Torreilles. A l'Ouest, Casefabre intègre également ce périmètre. **L'aire urbaine de Perpignan perd toutefois les communes d'Alénya, de Théza et de Corneilla-del-Vercol, qui font partie de la nouvelle aire urbaine de Saint-Cyprien.**

**Depuis 2010, le SCOT est en effet concerné par une nouvelle aire urbaine, celle de Saint-Cyprien**. A cheval sur les deux SCOT nord-catalans, elle s'articule avec les communes d'Elne et d'Argelès-sur-Mer pour atteindre, selon l'INSEE, les 49 750 habitants en 2009. Cette grande aire n'est constituée que d'un pôle, sans couronne.

Désormais un actif sur deux parcourt chaque jour une distance domicile-travail supérieure à 7 km. **L'importance des déplacements pendulaires peut impacter fortement le budget et la qualité de vie des ménages** (carburants, entretien, durée de déplacement…).

Sur le périmètre du SCOT en 2008, un actif présente en moyenne une distance à l'emploi de 17 km alors qu'elle était de 11 km en 1999. Le budget carburant consacré chaque année à ses déplacements professionnels si l'on considère qu'il utilise un véhicule particulier atteint 3 % de ses revenus (sur la base d'un CDI temps complet, salaire moyen). Par ailleurs, l'impact annuel sur l'environnement peut être estimé à 1,4 tonne équivalent $CO_2$ émise.

**Les motifs de déplacement lié aux achats** peuvent être rapprochés de la répartition des surfaces commerciales. On notera enfin que **l'évasion commerciale (achats hors département, vente par correspondance) représente 9% du potentiel de consommation des ménages du département en 2010 contre 7,6% en 2006**, chiffre susceptible de poursuivre sa progression avec le développement des achats en ligne (24% de l'évasion en 2010 contre 3% en 2003).

## 2. LE RESEAU ROUTIER

En sa qualité de destination touristique, le département voit sa population doubler pendant les deux mois d'été. Avec une importante concentration de population sur la bande littorale, certains axes sont particulièrement sollicités, il en va ainsi de la route interplages (RD81 + 72 % de trafic en MJE) et de la RD83 (+ 73 %). Pratiquement toutes les voies structurantes et secondaires subissent une augmentation de trafic. **Ces encombrements saisonniers** se concentrent aux abords des stations du littoral (routes d'accès aux plages et voie littorale) et des centres commerciaux. Lorsque "exceptionnellement" la météo ne se prête pas à la baignade, on constate également un reflux de la population touristique vers l'arrière pays, l'Espagne et Le Perthus occasionnant des phénomènes de paralysie ponctuelle du réseau routier. La vocation touristique du littoral a contribué à l'aménagement routier du département avec la création des RD81 et 83 qui irriguent respectivement la Salanque et la bande littorale, mais également à la modernisation des axes (mise à 2x2 voies des RD914, RD617 et RD83).

Ces phénomènes d'encombrements peuvent générer des **externalités négatives pour l'économie locale**, particulièrement pour les activités indépendantes du tourisme.

La question du devenir de la voie littorale (RD81a), entre Canet-sud et Saint-Cyprien plage, fortement fréquentée l'été (près de 21 000 véhicules/ jour en 2011) se pose également. Le projet de « nouvelle continuité littorale » ou RD81b, en retrait de la frange littorale ayant été mis en sommeil, il semble être indispensable d'entamer une réflexion favorable au bon état du complexe lagunaire de Canet – Saint-Nazaire, même si ce projet ne modifiera en rien les perturbations hydrauliques du site et l'eutrophisation qui s'en suit.

## 3. LES GRANDS PROJETS ROUTIERS

Plusieurs projets, à plus ou moins long terme, s'inscrivent dans un schéma de **contournement global de la ville centre et des communes agglomérées**.

Sur la partie ouest-sud/ouest, ce contournement s'articule autour du projet de rocade ouest qui doit notamment dévier une partie du trafic empruntant le pont Arago et pénétrant dans l'agglomération. Déjà considéré comme une nécessité dans le dossier de voirie d'agglomération (DVA 1994) de Perpignan, ce projet se décompose en quatre sections.

**La première section comprise entre Saint-Estève et la RN116 (section «nord de la Têt »), comprenant un nouveau pont sur la Têt a été mise en service au premier trimestre 2013**. Cette mise en service permet notamment de limiter les encombrements du pont Arago et de dévier une partie des flux pénétrant dans le centre ville.

La deuxième section, adossée à l'autoroute permettra de relier les berges de la Têt à l'échangeur autoroutier Perpignan sud et à la RD612, permettant ainsi d'alléger le trafic pénétrant dans le quartier de Saint-Assiscle ou la plateforme de Saint-Charles. Cette section centre a été déclarée d'utilité publique.

A plus long terme, le troisième barreau (section « sud-ouest ») devrait effectuer la liaison entre l'échangeur Perpignan sud et la RD900. Bien qu'il ait fait **l'objet d'un emplacement réservé** au bénéfice du Département dans le Plan Local d'Urbanisme de Perpignan, son tracé n'est pas arrêté. Le quatrième barreau (section « sud »), non programmé à ce jour, devrait permettre la liaison entre la RD900 et la RD914 soulageant ainsi l'actuelle rocade sud dont le caractère urbain s'affirme avec les extensions de la ville.

En attendant ces échéances, plusieurs aménagements sont projetés ou déjà mis en œuvre. Le premier d'entre eux concerne l'utilisation de l'autoroute A9 pour les déplacements locaux entre les deux échangeurs perpignanais. Depuis le 1er février 2008, un système de gratuité entre ces deux échangeurs a été mis en place au bénéfice des habitants de la Communauté d'Agglomération.

Deux autres aménagements esquissés dans le PDU 2006-2012 de l'agglomération perpignanaise sont aujourd'hui effectifs. Ils concernent **la dénivellation de carrefours giratoires particulièrement problématiques sur l'actuelle rocade sud**, celui des Arcades développant les échanges entre la rocade et la RD900 (livré en avril 2011) et celui du Mas Rouma entre cette même rocade et la RD914 (livré au premier trimestre 2012).

Sur la partie sud-est**,** un projet de contournement sud de Cabestany (RD22b), dissocié de celui de RD81b, abandonné, devrait compléter l'armature des voies structurantes. Il devrait apporter une réponse à l'engorgement de la rocade sud-est et à ses faibles capacités d'évolution en milieu urbain (Guérido, Mas Vermeil…).

Enfin, au nord-est, l'absence de contournement a également trouvé une réponse dès 2010 avec l'**aménagement du boulevard nord-est de Perpignan** qui vient par la même occasion désenclaver les

quartiers de Vernet-Salanque. Cet aménagement devrait considérablement améliorer les échanges avec les communes de Bompas et Pia mais aussi récupérer une partie du trafic empruntant le pont Arago et la voie sur berge. Le quatrième pont perpignanais, ouvert en décembre 2009, complète le dispositif. Ces deux projets étaient inscrits dans le PDU 2006-2012 de l'agglomération perpignanaise.

Quant à la périmétrale, il s'agit d'un principe correspondant à la mise en réseau des communes de seconde couronne perpignanaise, principalement des pôles d'équilibres et secondaires (Saint-Laurent-de-la-Salanque – Rivesaltes – Estagel – Millas – Thuir – Elne – Saint-Cyprien).

Plusieurs routes départementales constituent déjà cette grande périmètrale (RD83, RD117, RD612, RD40 pour les principales) qui serait ponctuellement complétée par quelques déviations et surtout modernisée pour faire face à la hausse du trafic et aux besoins de sécurisation de l'axe (le profil à deux voies serait maintenu).

Ces aménagements sont particulièrement importants sur l'axe Thuir–Millas avec la sécurisation de la voie et la création d'une voie de desserte agricole/deux-roues. Elle comprend aussi des projets de déviations de Trouillas, Bages, Montescot et surtout Saint-Cyprien.

De nombreux **aménagements locaux** répondent à des enjeux ponctuels de fluidification du trafic (dénivellation du giratoire du Mas Gaffard à Canohès mise en service en septembre 2009, suppression des passages à gués du Réart à Villeneuve-de-la-Raho dont le passage du Mas Cap de fusta sur la RD39 ouvert à la circulation en mai 2011, projets de déviations du Soler, d'Estagel..).

## 4. LE RESEAU FERROVIAIRE

La **ligne Perpignan-Villefranche** a quant à elle conservé son trafic voyageur. Elle se prolonge en haut-Conflent et Cerdagne par le bucolique petit train jaune qui relie la gare internationale de Latour-de-Carol (voie Toulouse-Barcelone).
Cette infrastructure est particulièrement stratégique pour le développement d'une mobilité durable et le confortement des liens avec le Conflent. Après avoir subit une érosion spectaculaire de sa fréquentation due à la concurrence du bus à 1€, elle teste depuis décembre 2011, avec succès, **l'opération « Train à 1€ »** à l'initiative de la Région, tarification qui devrait être confirmée. Huit allers-retours quotidiens sont aujourd'hui effectifs en semaine. En parallèle, le rabattement des bus à 1€ sur la ligne est désormais privilégié. La modernisation de la ligne est envisageable à terme, avec notamment la réalisation de points de croisements supplémentaires pour permettre une augmentation de la fréquence.

**La desserte locale sur la ligne internationale**. Le dégagement de nouveaux sillons susceptibles de satisfaire les usagers locaux est problématique, et seule la réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier à l'horizon 2020 couplée au Contournement Nîmes – Montpellier (2017) et à la ligne Perpignan – Barcelone dans son intégralité (2013) permettra d'améliorer les déplacements intra-urbains par cette infrastructure.

Le PDU prévoit également la création d'une halte ferroviaire sur le territoire de Perpignan pour assurer la desserte du secteur Tecnosud/Université (CPER 2007-2013). D'autres haltes sont imaginées (Torremilà, Saint-Charles) mais sont techniquement complexes.

Avec une offre moyenne de 13 liaisons quotidiennes vers le sud ou le nord du territoire, la ligne internationale parviendrait à capter près de 1,5 % du report fer/véhicule

particulier en direction du sud (Argelès-sur-Mer) et 1 % vers le nord (Rivesaltes). (*Sources : DDTER, DRE, INSEE et estimations Systra)*

**Depuis décembre 2011, un cadencement est effectif sur cette ligne** : un train toutes les 30 minutes en heure de pointe, un par heure en heure creuse. Cette offre est avant tout adaptée aux besoins des déplacements quotidiens domicile – travail.

L'arrivée de la ligne à grande vitesse, par le sud en décembre 2011 (depuis Figueres), fin 2013 depuis Barcelone, et le nord en 2020 modifie considérablement les perspectives pour le territoire. Ainsi le projet urbain mis en œuvre autour de **la gare de Perpignan – Centre del món** vise à moderniser et décupler la capacité d'accueil pour les rames TGV®, mais également à doter le quartier d'un centre d'affaires tertiaires, de locaux commerciaux, d'hébergements hôteliers organisés autour du pôle d'échange multimodal (PEM). Ce pôle a pour ambition de devenir une véritable plateforme d'échanges de passagers pour la plaine du Roussillon. Une partie de la gare routière y est transférée tandis que les accès routiers individuels seront privilégiés par Saint-Assiscle. Les accès en modes doux et transports collectifs sont désormais aménagés en direction du centre-ville par l'avenue Général De Gaulle.

Cette opération permet également de tisser des liens entre deux quartiers qui s'ignoraient presque, la Gare et le faubourg Saint-Assiscle, grand bénéficiaire de cette ouverture sur "le centre du Monde" cher à Dalí. Néanmoins, cette réalisation se concrétisera par phases en raison des difficultés de coordination rencontrées sur les différents chantiers, la connexion grande vitesse avec Barcelone ayant par exemple été reportée de quatre ans.

## 5. LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Les communes du SCOT sont desservies par deux réseaux distincts de transport en commun. Un réseau interurbain dont le gestionnaire est le Conseil Général des Pyrénées-Orientales, ce réseau dessert les 47 communes hors communauté d'agglomération ainsi que Perpignan. Un réseau urbain correspondant au périmètre de la Communauté d'Agglomération de Perpignan Méditerranée, établi sur 36 communes autour de Perpignan. A noter que la commune de Fitou s'inscrit dans le réseau interurbain audois (CG11).

**Le Conseil Général des Pyrénées-Orientales intervient en direction des transports scolaires et des transports interurbains de voyageurs. Une régie de transports scolaires et voyageurs sous forme d'un établissement public industriel et commercial (EPIC) a été créée en 2011.**

L'ensemble des communes du département sont concernées par des lignes régulières ou par le système de transport à la demande (TAD), expérimenté avec succès sur certains cantons ruraux. Le Conseil Général a mis en place sur certaines communes non desservies par le réseau de lignes régulières, un système de transport à la demande assurant une liaison hebdomadaire ou bi-hebdomadaire vers le bourg centre le plus proche. La politique tarifaire menée par le Conseil Général en matière de transport est particulièrement offensive, puisque depuis novembre 2008, les tarifs ont été ramenés à 1 Euro, quelle que soit la destination. Néanmoins, les transports départementaux ne desservent pas les communes de l'agglomération de manière satisfaisante. Cette desserte est quelque peu améliorée grâce au passage d'une convention « pose/dépose » passée entre les deux AOT, toutefois l'absence d'articulation entre les deux réseaux est encore bien réelle.

**Les premières évaluations de la nouvelle politique tarifaire sont très encourageantes** puisque la fréquentation des lignes a explosé. Ce sont les grandes lignes qui sont les plus sollicitées en direction de la Cerdagne, du Vallespir ou de Quillan,

obligeant les services départementaux à envisager un réajustement face à la demande. Toutefois, il reste nécessaire de veiller à la complémentarité des offres avec les autres AOT afin de limiter la concurrence entre les modes de transports collectifs. Par exemple sur la ligne Perpignan-Villefranche (TER/bus) : limiter la concurrence transport ferroviaire régional / cars interurbains, combiner de l'omnibus et des trajets directs entre pôles structurants, favoriser le rabattement vers les gares ferroviaires, développer la tarification combinée…
A noter que depuis janvier 2010, un système de substitution a été mis en place pour répondre aux besoins des personnes handicapées à plus de 80%.

**Les 36 communes de la Communauté d'Agglomération s'inscrivent désormais dans le périmètre des transports urbains (PTU)** et sont desservies par le réseau à nouveau concédé à la CFT-CTPM pour la période 2011 – 2019.

La population concernée par cette offre est de 252 000 personnes en 2009. Longtemps confiné au territoire perpignanais et à Canet-en-Roussillon, le développement du réseau est encore récent (2003). A cette date, le réseau devient interurbain et sa fréquentation est de 5,8 millions de voyageurs. En 2005, les réseaux voyageurs et scolaires fusionnent : c'est le réseau unique. Avec l'extension territoriale de PMCA, le réseau s'élargit et le nombre de lignes augmente.

Ce service est particulièrement apprécié des nouvelles communes adhérentes. Néanmoins les chiffres de fréquentation (8,5 millions de passagers en 2008) restent encore insatisfaisants au regard des villes de taille équivalente (Nîmes avec une population identique capte deux fois plus de passagers).

Ces constats doivent toutefois être nuancés par de très nettes progressions de fréquentation**,** et ils peuvent également s'expliquer par différentes caractéristiques du territoire (faibles densités, dispersion des communes périurbaines, absence de pôle intermédiaire alternatif, partage peu cohérent des dessertes avec l'AOT départementale…). **L'objectif fixé par la Communauté d'Agglomération est d'atteindre 14 millions de passagers à l'horizon 2015** grâce notamment aux ambitions portées par la nouvelle délégation de service public (DSP) débutant au 1er septembre 2011, et dont les premiers changements sont intervenus au 1er janvier 2012.

D'une manière générale la performance du réseau de transports en commun souffre du jeu territorial et de la fragmentation du territoire entre les deux AOT. Les exemples habituellement mis en évidence concernent **l'absence de desserte par les transports urbains de communes imbriquées dans Perpignan** comme Pia, ou encore de pôles importants et proches de la ville. Néanmoins, **cette performance de l'offre tend à s'améliorer** avec par exemple l'intégration au périmètre des transports urbains de Cabestany et de ses pôles d'activités (Médipôle, Mas Guérido…) ou encore de Rivesaltes depuis 2011.

Outre ce manque de coordination, pour lequel les deux AOT s'emploient toutefois à trouver des solutions ponctuelles, les autres carences du réseau, notamment **la performance de l'offre et son adaptation aux besoins des actifs, ont trouvé des premiers éléments de réponses dans le cadre de la nouvelle DSP**. L'offre est encore largement contrariée par la faiblesse de la vitesse commerciale des bus, elle-même conditionnée par un réseau en site propre très embryonnaire ou par le cabotage effectué par les lignes dans certaines communes ou quartiers (Saint-Estève…).

Avec des emplois rejetés sur les pôles d'activités périphériques, alors que les lignes sont essentiellement organisées en direction du cœur de ville, l'offre était encore imparfaite et peu dirigée vers les actifs (Saint-Charles, Torremilà, Espace Polygone…). Cette faiblesse était déjà mise en évidence par le recensement de 1999 pour lequel l'usage des transports en commun ne représentait que 2,8 % du transport des actifs tous modes confondus, à l'échelle du SCOT.

**La restructuration du réseau depuis le 1er janvier 2012 préfigure la mise en place progressive du bus-tram (BHNS) à Perpignan et le réseau-cible à atteindre en 2015**. Une réorganisation et hiérarchisation des lignes du réseau a été développé : lignes structurantes, lignes majeures, lignes moyennes, lignes de proximité. Des amplitudes de lignes ont été élargies afin de s'adapter aux horaires des établissements desservis. La mobilité a été appréhendée dans sa globalité (bus, P+R, covoiturage, vélos, PDE…). De nouveaux services ont été imaginés (distributeurs automatiques de tickets, service de location et gardiennage de vélo, information en temps réel aux usagers, titres transfrontaliers PMCA- *Transports Metropolitans de Barcelona*).

Plusieurs axes de la ville-centre ont d'ores et déjà été aménagés pour recevoir en 2015 **un bus à haut niveau de service** (BHNS) circulant du nord au sud de la ville en site propre.

## 6. LE RESEAU EN MODE DOUX

**Plusieurs pistes ou bandes cyclables ont été réalisées sur le territoire du SCOT.** Ces aménagements s'inscrivent dans différentes initiatives portées par le Conseil Général (schéma cyclable départemental) et la Communauté d'Agglomération (Schéma cyclable communautaire) sur les principaux axes structurants. Les communes s'investissent également à différents niveaux dans le cadre de l'aménagement de nouveaux quartiers ou de l'accessibilité vers le cœur des villages et les principaux équipements.

Parmi les grandes liaisons aujourd'hui organisées, on trouve une voie en direction du littoral (rive gauche de la Têt de Perpignan à Sainte-Marie), une autre en direction de l'Aspre (aménagement de l'ancienne voie ferrée de Perpignan à Thuir) mais également des liaisons vers certaines communes de première couronne, depuis la ville-centre vers Cabestany, Saint-Estève, Toulouges, Bompas ou Villeneuve-de-la-Raho. Quelques liaisons entre les villages se développent également (Saint-Nazaire / Canet-en-Roussillon, Baixas / Peyrestortes).

D'une manière globale, le réseau cyclable reste discontinu et ne permet pas un maillage encore suffisant du territoire. De nombreux projets sont toutefois en cours de réalisation. Le plus important d'entre eux concerne la Vélittorale qui, du Barcarès à Argelès-sur-Mer, devrait permettre de relier l'ensemble des stations balnéaires au bénéfice des populations locales et touristiques. Elle se poursuit sur le territoire voisin (SCOT Littoral Sud) et s'articule avec le projet transfrontalier cyclable « Enllaç ».

L'investissement des collectivités dans la promotion des modes doux se manifeste également par différentes actions. La ville de Perpignan a par exemple mis en place un système de vélos en libre service depuis 2008. Le **BIP !** bénéficie de 14 stations disséminées dans la ville et de 150 vélos mis à disposition des usagers pour promouvoir les déplacements sur les courtes distances. BIP ! et CTPM, en charge des transports urbains de Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération se sont associés pour faciliter le passage à l'un ou l'autre des modes pour leurs usagers respectifs. Le Conseil Général met en œuvre une action de promotion du vélo auprès des collégiens en ciblant les déplacements les plus courts. 15 liaisons prioritaires ont ainsi été identifiées et sont concernées par des projets d'aménagement sécurisés relayés à l'intérieur des établissements. De son coté, l'Agglomération perpignanaise dans le cadre de l'élaboration du PDU a réalisé un schéma directeur qui constitue un cadre de référence pour les actions engagées. La nouvelle Délégation de service public « transport » de Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération intègre également la thématique cyclable avec un service de location (création d'une vélostation de 40 vélos au PEM Centre del

món) et de gardiennage de vélos (implantation de 4 box : PEM Centre del món, P+R Mas Rouma, P+R Saint-Estève, P+R Gare routière Méditerranée).

**L'intermodalité** permet l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. La réalisation du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare est le support d'une politique intermodale de qualité. Cette véritable plateforme d'échange entre les modes ferroviaires, bus interurbains et urbains, routier, piéton et deux roues positionne le PEM au cœur de l'organisation des différents réseaux, en articulation avec le centre ville et son nœud de connexion (place de Catalogne – Boulevard Clémenceau), cœur actuel du réseau urbain.

L'ambition intermodale est également affirmée dans les projets de nouveaux parcs relais (quatre) situés aux portes de l'agglomération ainsi que dans la mise en place d'une halte ferroviaire desservant Tecnosud et l'Université.

Le Conseil Général développe également des aires multimodales sous le nom de Réso66. Quatre aires sont créées pour favoriser l'intermodalité piétons/ vélos/ voitures et bus à 1€ et le covoiturage. Deux des quatre aires se localisent dans le SCOT de la plaine du Roussillon, à proximité de la gare SNCF d'Ille-sur-Têt, et à proximité du giratoire des Espassoles à Thuir.

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

## Sommaire


- Les équipements scolaires et formations supérieures et professionnelles
- Les établissements sanitaires et sociaux
- Les équipements culturels
- Les équipements sportifs et de loisirs
- Les équipements touristiques
- Les équipements de secours
- Les commerces et services




- VI -

# LES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS

sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

Actualisation du diagnostic socio-économique

# A. LES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES ET LES FORMATIONS SUPÉRIEURES ET PROFESSIONNELLES

**Les établissements du premier degré :**

A la rentrée 2012, le département des Pyrénées-Orientales compte 117 écoles maternelles (15 642 élèves) et 197 écoles élémentaires (26 306 élèves). Le territoire du SCOT (Fitou inclu) compte 209 écoles.

Sept des 22 communes accueillant une classe dans le cadre d'un regroupement pédagogique intercommunal dispersé se trouvent sur le territoire du SCOT. Il s'agit des communes de Bélesta, Corbère, Corbère les Cabanes, Llauro, Tautavel, Tordères et Vingrau.

Au sein des Pyrénées-Orientales, 110 communes n'ont pas d'école ni de classe sur leur territoire (soit 49% des écoles du département). Parmi elles, 21 se trouvent sur le territoire du SCOT Plaine du Roussillon. Ainsi, **une commune sur quatre n'est pas dotée d'école** sur le territoire du SCOT.

Les effectifs du premier degré n'ont cessé de croître ces dernières années, et de manière plus significative que pour la moyenne nationale. De 2010 à 2012, **les effectifs des écoles primaires sont passés de 32720 à 33300 élèves, soit une hausse de 1,8%** (contre 1,2% pour l'ensemble du département).

Ainsi, en 2012, les élèves scolarisés sur le territoire du SCOT représentent 78% des effectifs du département et 66% des établissements (Fitou exclu).

Selon les cartes scolaires, il y a eu 26 ouvertures de classes dans les Pyrénées-Orientales aux rentrées 2011 et 2012. La grande majorité d'entre elles ont concerné des écoles situées sur le territoire du SCOT (24 classes). Quant aux fermetures de classes, 26 sur 39, soit les deux tiers, ont affecté des écoles sur les communes du SCOT. Avec la carte scolaire 2013, le nombre d'ouvertures de classes est plus important, avec 31 ouvertures de classes sur le territoire du SCOT (sur les 36 que compte le département). 16 classes devraient fermer au sein du SCOT (et huit en-dehors).

**Les établissements du second degré :**

Entre 2008 et 2012, **le territoire du SCOT (sur son périmètre actuel) a gagné près de 1100 collégiens**, soit l'équivalent d'1,5 établissement supplémentaire. Aucun collège n'a été construit sur ce territoire durant cette période, cependant le Conseil général a engagé la construction d'un 31ème collège public sur le département. Il sera implanté sur la commune de Millas et aura une capacité de 720 élèves. De plus, la commune de Perpignan accueille des collèges de grande capacité qui ont encore un potentiel d'accueil relativement important.

A la rentrée 2012, les Pyrénées-Orientales comptent 1827 lycéens en LGT et polyvalents (dans 13 lycées) et en a 695 en lycée professionnel (dans 2 établissements).

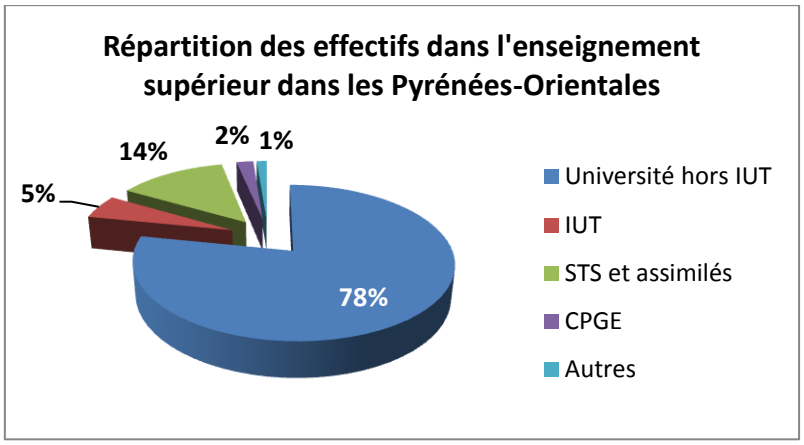
**Les effectifs de lycéens sont restés relativement stables** ces trois dernières rentrées.

Les effectifs du privé représentent moins de 20% du total d'élèves du second degré dans les Pyrénées-Orientales..

**Les établissements d'enseignement supérieur :**

Les effectifs 2010-2011 dans l'enseignement supérieur s'élèvent à 11 022 étudiants dans l'ensemble du département. Ils représentent 12% des effectifs régionaux.

Avec une concentration des établissements sur la plaine du Roussillon, seuls 3% des effectifs de l'enseignement supérieur sont scolarisés en-dehors du territoire du SCOT.




*Source : www.ac-montpellier.fr/*

Au sein de l'enseignement supérieur, **la part des effectifs universitaires a diminué au profit notamment des sections techniques supérieures accueillies au sein des lycées**.

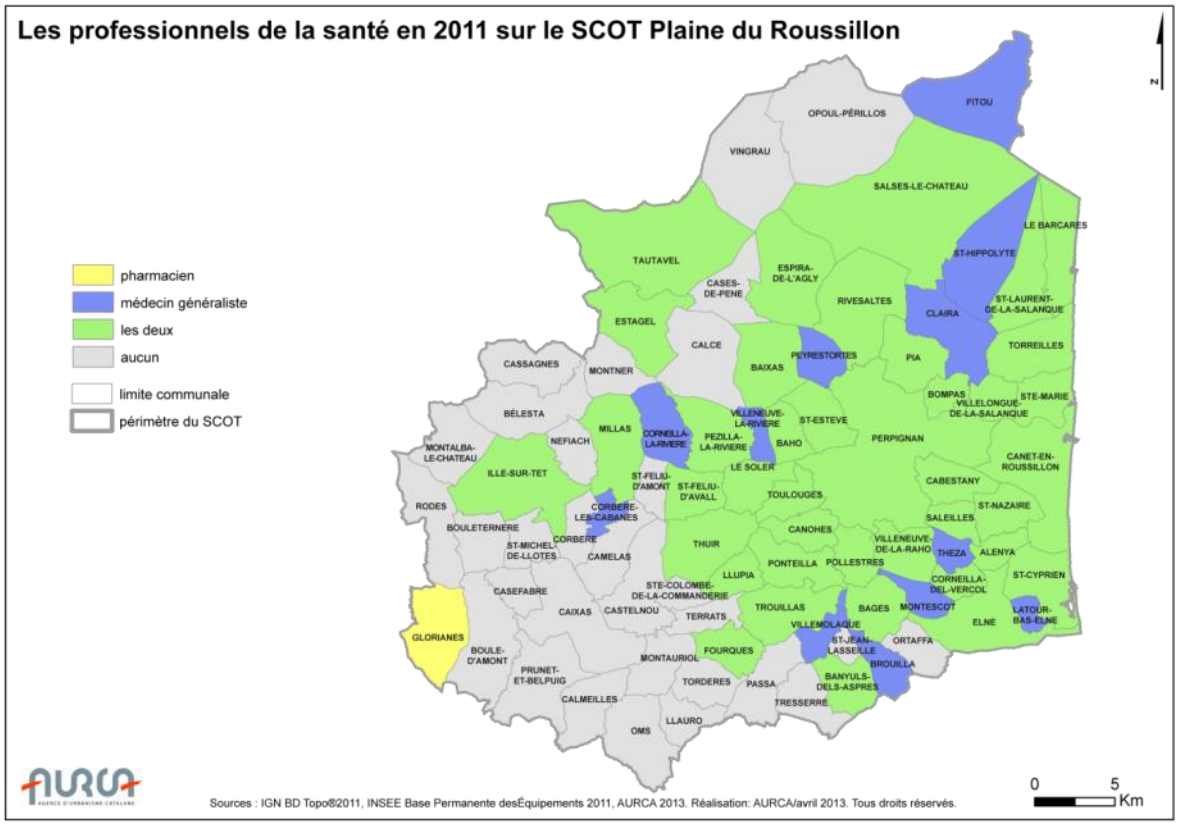
Alors que les effectifs universitaires connaissent une hausse continue des effectifs depuis 2007 à l'échelle nationale et régionale

## B. LES ÉTABLISSEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX

**La densité médicale moyenne au sein du département, et plus encore celle du SCOT, sont toujours aussi satisfaisantes** qu'il s'agisse des médecins généralistes ou des infirmières.

Avec 63 places d'accueil pour 1000 personnes de plus de 75 ans, **la capacité d'accueil pour personnes âgées reste bien inférieure à la moyenne départementale et bien inférieure aux moyennes régionales et nationales.**

Quant au taux de couverture des structures d'accueil collectives pour la petite enfance, il s'est amélioré avec 1758 places en 2012, soit 147 places pour 1000 enfants nés au cours des trois dernières années sur le territoire du SCOT.




## C. LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

Sur le territoire du SCOT, l'offre culturelle est riche et variée. Perpignan, en tant que ville-centre, réunit logiquement les principaux équipements culturels (Palais des Congrès, Parc des Expositions, Conservatoire,…). Elle accueille également de grands évènements dont le plus célèbre est le Festival Visa pour l'image qui a accueilli 217 000 visiteurs en 2011.

On observe une baisse de la fréquentation des sites touristiques d'arrière-pays sur le territoire du SCOT, comme sur l'ensemble des Pyrénées-Orientales.

L'offre en patrimoine bâti et historique est diversifiée. Celle-ci devrait bientôt être complétée par la création d'un mémorial sur les territoires de Salses-le-Château et Rivesaltes. En effet, **les travaux engageant la création du Mémorial du Camp Joffre ont débuté en 2012**. Ce dernier devrait être accompagné d'un pôle hôtelier sur le territoire de la commune de Salses.

## D. LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS

De manière générale, le territoire du SCOT Plaine du Roussillon est bien pourvu en équipements de sports et de loisirs. Les infrastructures de base (boulodromes, terrains de tennis, salles ou terrains de petits jeux, terrains de grands jeux, salles non spécialisées) se répartissent sur la majorité des communes. Seules les plus petites communes (moins de 200 habitants, à l'exception de Cases-de-Pène) en sont dépourvues (aucun équipement sportif de base).

Les équipements sportifs spécialisés sont généralement implantés dans les principaux pôles et sont de plus en plus souvent de compétence intercommunale.

## E. LES ÉQUIPEMENTS DE SECOURS

En 2013, on compte près de 2150 pompiers volontaires et 260 sapeurs professionnels (contre respectivement 2000 et 250 en 2007) dans l'ensemble du département accueillis au sein de 53 centres d'incendie et de secours.

Les deux centres de secours principaux sont basés à Perpignan. Huit autres centres de secours accueillent des professionnels, dont six se situent sur le territoire du SCOT. La **mise en œuvre du schéma départemental d'analyse et de couverture des risques** (SDACR) prévoit notamment la fusion de certains centres de secours ainsi que la modernisation et la relocalisation de certaines casernes afin de mieux répondre aux enjeux.

Les centres d'Estagel/Montner, Rivesaltes/Espira, Canet/Villelongue, Ponteilla/Trouillas, Fourques/Passa, Millas/Corneilla devraient par exemple faire l'objet de regroupements.

2012 a vu la mise en service de la plateforme commune pompiers-Samu pour une meilleure gestion des appels d'urgence.

En 2013, le centre de Perpignan Sud, situé au Mas Balande, devrait voir le jour. Deux autres centres devraient être construits sur le territoire du SCOT cette même année (Ille-sur-Têt et Canet-en-Roussillon). Hors du SCOT, un autre centre de secours devrait être inauguré, celui du Capcir.

## F. LES COMMERCES ET SERVICES

D'après l'INSEE, la plupart des communes du SCOT sont équipées en commerces alimentaires de base (boucherie-charcuterie, boulangerie, supérette/épicerie). **Certaines communes ont perdu ces dernières années leur dernier commerce de proximité**, c'est le cas de Bélesta, Montner, Passa et Rodès. Camélas et Caixas sont les seules communes du SCOT jusqu'alors sans commerce de proximité à avoir ouvert une boulangerie. La commune de Glorianes, qui a récemment rejoint le SCOT, fait partie des communes qui n'avaient et n'ont toujours pas de commerce alimentaire de base.

Quatorze communes du SCOT n'ont aucun service postal. Il s'agit de communes de moins de 500 habitants des Aspres et du Ribéral, à l'exception de Llupia qui en compte 1900.

## G ENERGIE

L'Etat Initial de l'Environnement (document 1.2 du rapport de présentation) présente une version actualisée de la production locale d'énergie (notamment énergies renouvelables), ce paragraphe traite des principaux réseaux de transports d'énergie.

La plaine du Roussillon est irriguée par un important **réseau de lignes électriques souterraines ou aériennes**. Ces infrastructures sont accompagnées de servitudes d'utilité publiques qui concernent à la fois des servitudes d'ancrage, de surplomb de passage ou d'appui, d'élagage et d'abattage d'arbres et instaurent également des périmètres de part et d'autre d'une ligne électrique, dans lesquels peuvent être notamment interdits des bâtiments à usage d'habitation, des aires d'accueil des gens du voyage ou certains établissements recevant du public.

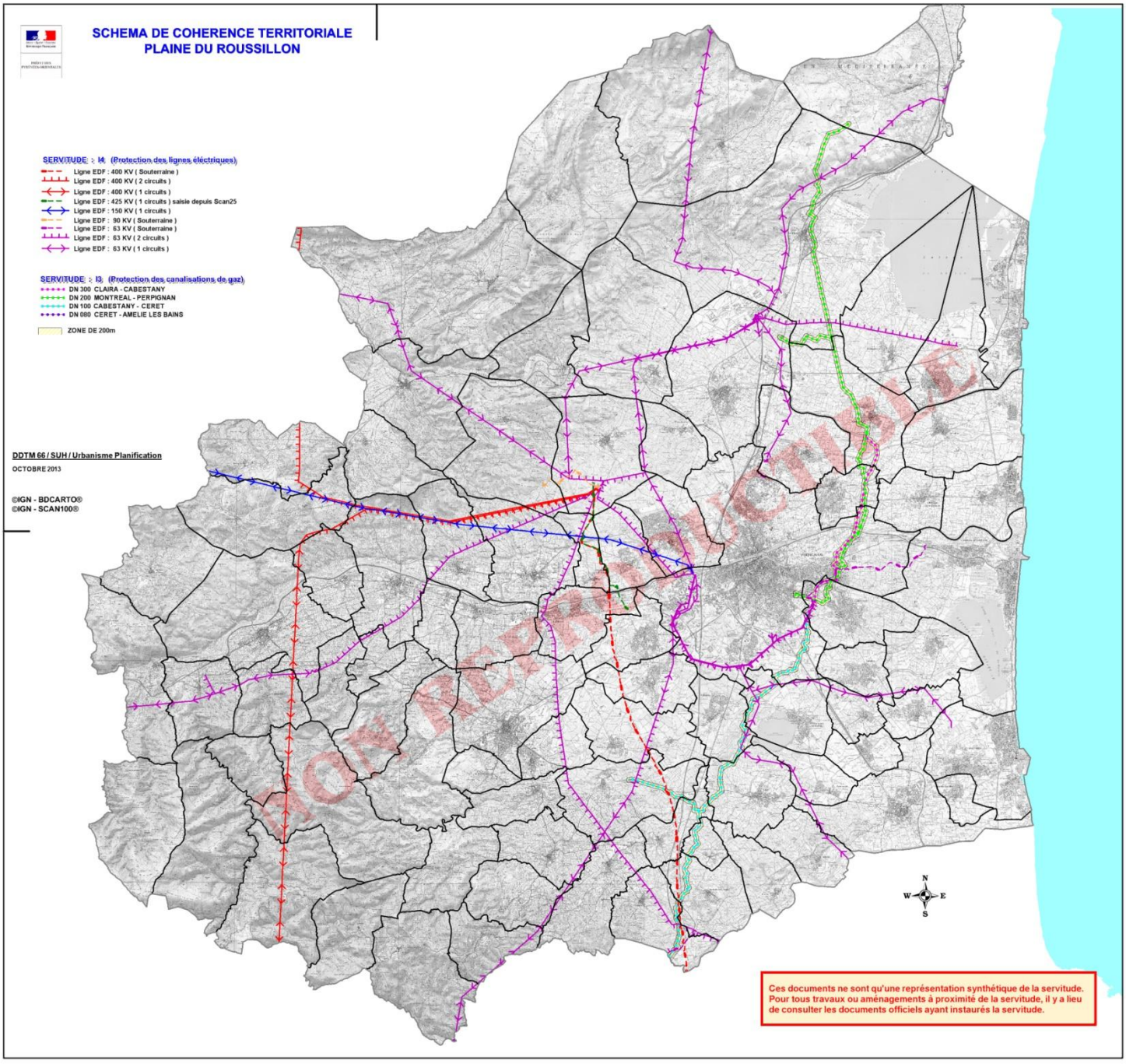
Ces servitudes d'utilité publiques concernent des lignes électriques (de 63 KV à 400 KV) rayonnant depuis les principaux postes transformateurs électriques présents sur le

territoire : Baixas, Mas Bruno (Perpignan), Mas Nou, Panisso (Rivesaltes), Nidolères (Tresserre)….

Face à la nécessité d'améliorer les connexions électriques entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, une **ligne à très haute tension** est en cours d'aménagement entre Baixas et Santa Llogaia (Espagne). Face aux importants impacts paysagers d'une ligne aérienne, c'est une option enterrée, parallèle à la LGV qui a été retenue. Cet aménagement constituera la ligne HT enterrée en courant continu la plus longue au monde (64,5 km), elle nécessite d'importants travaux sur le **poste électrique de Baixas**. Deux grands hangars accueillent sept transformateurs de 250 tonnes chacun et près de 5500 modules de conversion qui doivent être refroidis en permanence. Après le percement d'un tunnel transfrontalier sous les Albères (2013), la ligne à très haute tension pourrait être mise en service en 2014.

Il existe également un **réseau de transport et de distribution de gaz** soumis à des servitudes d'utilité publiques. L'arrêté ministériel du 4 août 2006 portant règlement de la sécurité des canalisations de transports de gaz combustible, d'hydrocarbures liquides ou liquifiés et de produits chimiques a défini des catégories d'emplacements (A, B, C) pour lesquelles des prescriptions existent en matière d'implantation de bâtiments et d'établissements recevant du public. Sur le territoire du SCOT, il s'agit en particulier de canalisations de gaz naturel à haute pression alimentant le territoire. L'infrastructure la plus importante parcours le territoire du Nord au Sud depuis Fitou et Salses jusqu'à Tresserre en passant notamment par Claira, Bompas, Perpignan-Est, Cabestany, Pollestres et Bages, elle est classée en catégorie A sur certaines sections.

La carte en page suivante représente de manière synthétique les servitudes de protection des lignes électriques et des canalisations de gaz (Source DDTM – PAC Avril 2013).




NON REPRODUCTIBLE

**SERVITUDE : I4 (Protection des lignes électriques)**

- Ligne EDF : 400 KV ( Souterraine )
- Ligne EDF : 400 KV ( 2 circuits )
- Ligne EDF : 400 KV ( 1 circuits )
- Ligne EDF : 425 KV ( 1 circuits ) saisie depuis Scan25
- Ligne EDF : 150 KV ( 1 circuits )
- Ligne EDF : 90 KV ( Souterraine )
- Ligne EDF : 63 KV ( Souterraine )
- Ligne EDF : 63 KV ( 2 circuits )
- Ligne EDF : 63 KV ( 1 circuits )

**SERVITUDE : I3 (Protection des canalisations de gaz)**

- DN 300 CLAIRA - CABESTANY
- DN 200 MONTREAL - PERPIGNAN
- DN 100 CABESTANY - CERET
- DN 080 CERET - AMELIE LES BAINS

ZONE DE 200m