



# RAPPORT DE PRESENTATION

## 1.4 CHOIX RETENUS

pour élaborer le PADD et le DOO

*Résumé non technique*

du SCOT de la Plaine du Roussillon



SCOT

PLAINE DU ROUSSILLON

Approuvé  
le 13 novembre 2013





A.	RESUME NON TECHNIQUE DU DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE ET DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT .....	1
1.	Intégrer les enjeux environnementaux dans l'aménagement du territoire .....	1
2.	Satisfaire la diversité des besoins en logement et maîtriser la consommation d'espace .....	2
3.	Relever les défis du développement économique.....	2
4.	Rationaliser les systèmes de déplacements, pour une mobilité durable.....	2
B.	EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD) ET LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS (DOO) .....	3
1.	Fondement de la démarche .....	3
2.	Choix du scénario de confortement de l'armature multipolaire.....	5
3.	Les ambitions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) .....	7
4.	Le contenu du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).....	8



## **A. RESUME NON TECHNIQUE DU DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE ET DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT**

Conformément à l'article R-122-2 du code de l'Urbanisme, le rapport de présentation « Comprend un résumé non technique des éléments précédents (notamment diagnostic, état initial de l'environnement et éléments constituant l'évaluation environnementale) et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ».

Ce résumé non technique comprend donc une description sommaire du contenu de l'état initial de l'environnement et du diagnostic de territoire

(pièces n°1 et 2 du rapport de présentation). Le résumé non technique des éléments constituant « l'évaluation environnementale » (pièce n°3 du rapport de présentation) et la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée sont intégrés dans la pièce n°3 du rapport de présentation.

Les principaux éléments mis en évidence par le diagnostic et l'état initial de l'environnement peuvent être résumés ainsi :

### **1. Intégrer les enjeux environnementaux dans l'aménagement du territoire**

La plaine du Roussillon est un vaste territoire qui par sa situation, son climat et la diversité de ses milieux présente de nombreux atouts.

Elle recèle une grande variété d'écosystèmes du fait du gradient d'altitude, de la diversité des sols, du réseau hydrographique maillé et de la façade maritime qui la caractérisent. Ses franges boisées, ses complexes lagunaires, ses ripisylves, ses zones humides et sa bande côtière constituent des milieux particulièrement intéressants sur le plan écologique, siège d'une riche biodiversité.

Les terres agricoles, support d'une production économique essentielle pour le territoire, constituent également une matrice essentielle, un véritable trait d'union entre les différents espaces et potentiellement un support des corridors écologiques. L'agriculture façonne les paysages roussillonnais et génère de nombreuses plus-values.

Ces nombreux atouts confèrent au territoire une image de qualité et le rendent attractif. Pourtant, l'accueil des populations et le développement des activités, insuffisamment encadrés et trop peu anticipés, se soldent par des altérations notables et

pour certaines difficilement réversibles des espaces, des ressources et de la richesse biologique du territoire.

La mise en œuvre d'un développement durable implique un meilleur respect des milieux et des ressources et l'intégration des enjeux environnementaux dans l'aménagement du territoire.

Dans ce contexte, le Schéma de Cohérence Territoriale apparaît comme un outil privilégié pour infléchir les tendances observées à ce jour : consommation d'espace et d'énergie, étalement urbain, mitage de l'espace agricole, enclavement des espaces naturels sensibles, altération des paysages, pression de prélèvement et de pollution des ressources naturelles...

## **2. Satisfaire la diversité des besoins en logement et maîtriser la consommation d'espace**

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. Afin d'accueillir 80000 nouveaux habitants d'ici 2030 et de satisfaire les besoins de la population existante, ce sont près de 48 000 logements supplémentaires qui sont nécessaires. L'offre en logement mérite également d'être largement diversifiée notamment en matière d'habitat locatif et d'habitat social.

Au regard de la consommation foncière actuelle, il est aussi nécessaire d'envisager des modes d'habitat plus économes d'espace.

## **3. Relever les défis du développement économique**

L'économie de la plaine est globalement dynamique et s'organise notamment autour de la ville centre. Le système économique du territoire est largement imprégné par l'économie résidentielle qui grâce à la présence et à l'afflux de personnes et de capitaux alimente les secteurs des services, de la construction, du commerce ou de la santé. Néanmoins, certains effets de cette croissance auxquels s'ajoute le repli de l'activité agricole peuvent à terme porter préjudice à la qualité de vie qui reste pourtant un atout majeur du territoire. Si l'emploi se développe,

le niveau de revenu reste faible tandis qu'une meilleure organisation spatiale des activités paraît nécessaire pour satisfaire les principes d'équilibre et de cohérence.

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 d'une économie davantage orientée vers la connaissance et l'innovation est aussi aujourd'hui nécessaire.

## **4. Rationaliser les systèmes de déplacements, pour une mobilité durable**

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 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 également une mobilité toujours plus développée encore dominée par les déplacements

motorisés individuels. La conception d'un système intermodal complet constitue donc un enjeu majeur pour la rationalisation des déplacements sur le territoire (transports collectifs, modes doux de déplacements...). Ce système est à mettre en relation avec une meilleure organisation urbaine (en terme de densités, de mixité des fonctions...), seule à même de garantir le développement d'une mobilité durable à l'échelle du territoire.

## **B. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD) ET LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS (DOO)**

Conformément à l'article R-122-2 du code de l'Urbanisme, le rapport de présentation « 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 autres solutions envisagées ».

### **1. Fondement de la démarche**



L'état initial de l'environnement et le diagnostic socio-économique ont mis en évidence les atouts et les faiblesses du territoire, la projection des tendances observées dans un scénario « fil de l'eau » a révélé les menaces à éviter, maîtriser ou compenser mais également les opportunités pouvant enrichir le projet de territoire. Ces travaux, animés par de nombreuses séances de travail avec les élus (comité de pilotage, comité syndical...) mais également les personnes publiques associées (comités techniques, réunion PPA...) ou le public (réunions publiques...) ont permis de faire émerger les problématiques et enjeux essentiels auxquels le SCOT pouvait apporter des réponses.

Ces enjeux présentés durant le premier semestre 2009 ont été discutés et hiérarchisés, des pistes de réponses ont été étudiées. Au fil des séances de travail, il est apparu très rapidement la nécessité de maîtriser le phénomène d'étalement urbain, source

de nombreuses menaces et d'organiser un développement durable du territoire en s'appuyant sur un nouveau schéma d'organisation spatiale plus équilibré.

Plusieurs scénarios ont alors été étudiés en tenant compte notamment de la croissance démographique prévisionnelle annoncée par l'INSEE :

- Pour faire face aux différents défis à relever, l'idée d'un **accueil très polarisé sur le cœur d'agglomération** et sur une centralité Sud (Elne-Saint-Cyprien) a été évoqué, ce scénario bien qu'ayant suscité certains intérêts a été écarté en raison de sa faible capacité d'entraînement sur les espaces péri-urbains et ruraux, de la consommation de terres agricoles à fort potentiel qu'il pouvait générer et de l'impact sur l'organisation actuelle en archipel, garante d'une certaine qualité paysagère.
- L'hypothèse de réaliser une ou plusieurs **villes nouvelles** a été envisagée, un potentiel a par exemple été mis en évidence dans le secteur du Camp Joffre et sur le Nord du territoire. Ce scénario a cependant reçu une adhésion limitée des élus et les incertitudes liées à la nécessaire maîtrise foncière, aux outils à mobiliser, aux équipements à réaliser et à la gouvernance à mettre en place ont eu raison de cette hypothèse. En outre, les conditions d'un développement durable n'étaient pas nécessairement remplies, notamment en ce qui concerne les seuils de population à accueillir

suffisantes à la mise en place de transports en commun performants et cadencés. Par ailleurs, l'urbanisation y aurait été synonyme de nouvelle fragmentation d'espaces encore relativement préservés.

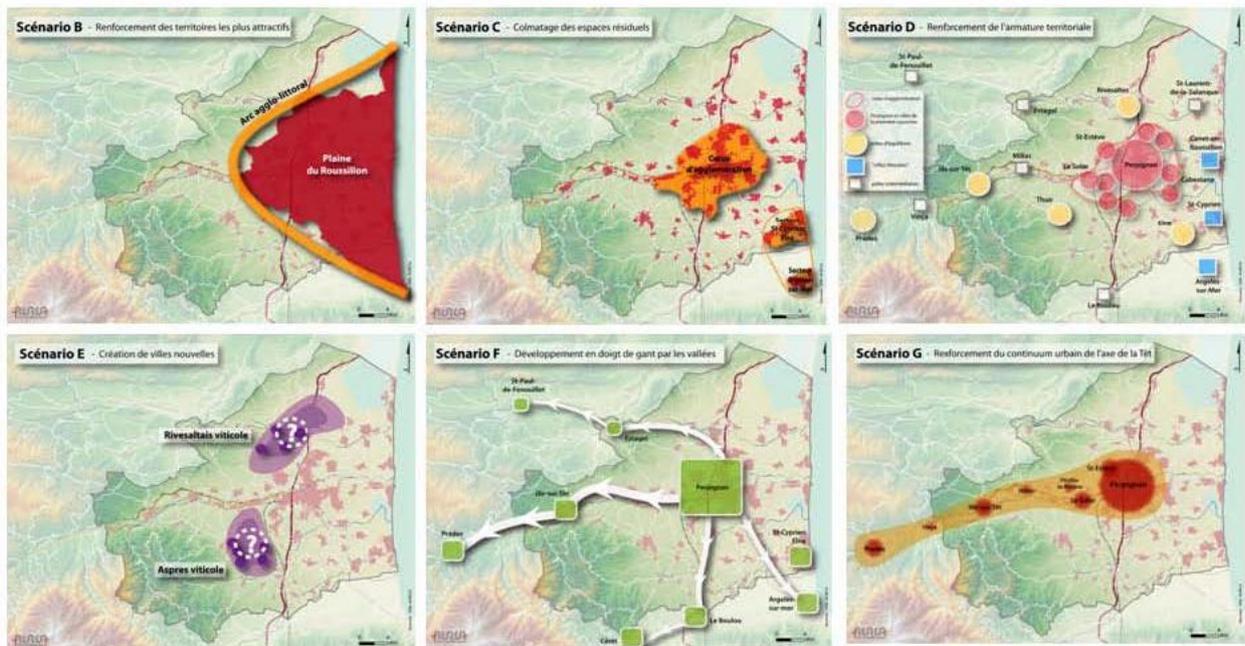
- Un **développement appuyé sur les vallées** et les principaux axes de transports a été imaginé. Ce scénario de développement « en doigts de gant » a été abandonné du fait de la relative absence de polarités capables d'assumer un rôle de pôle d'appui territorial, en dehors de la vallée de la Têt.

- Suite à l'hypothèse précédente, le **confortement prononcé de l'axe de la Têt** a également été examiné. Ce scénario avait notamment l'avantage de s'appuyer sur un important corridor d'infrastructures terrestres se prolongeant au-delà du territoire

jusqu'à Prades (TER, RN 116, RD en rive droite et gauche de la Têt). Cependant, la prégnance des risques d'inondation dans la moyenne vallée de la Têt et l'intérêt représenté par les espaces agricoles du Ribéral ont été un frein à sa concrétisation.

- Enfin, un scénario de **confortement de la plaine orientale** (plus attractive) et de préservation accrue de la partie occidentale du territoire a été envisagé. Ce scénario a été abandonné en raison de la vulnérabilité aux risques d'inondation et de submersion marine de la plaine orientale, des pressions de prélèvement en eau potable supplémentaires que ce scénario aurait impliqué sur des nappes phréatiques enclines à l'intrusion du biseau salé mais également pour les déséquilibres économiques et sociaux qu'il aurait pu générer au détriment de la partie occidentale du territoire.

## Quelques scénarios de développement durable débattus



Au final les élus du territoire ont décidé de s'appuyer sur un **scénario de confortement de l'armature multipolaire du territoire** et la reconnaissance de 4 entités géographiques présentes sur le périmètre.

## 2. Choix du scénario de confortement de l'armature multipolaire

Le scénario du **confortement de l'armature multipolaire** s'appuie sur le réseau de polarités historiques composé de la ville-centre et des principaux bourgs qui maillent le territoire et prend en compte les évolutions récentes qui ont consacré la transformation de certaines stations balnéaires en véritables villes littorales, tout comme le renforcement des villes de première couronne, polarisant désormais habitat et emploi.

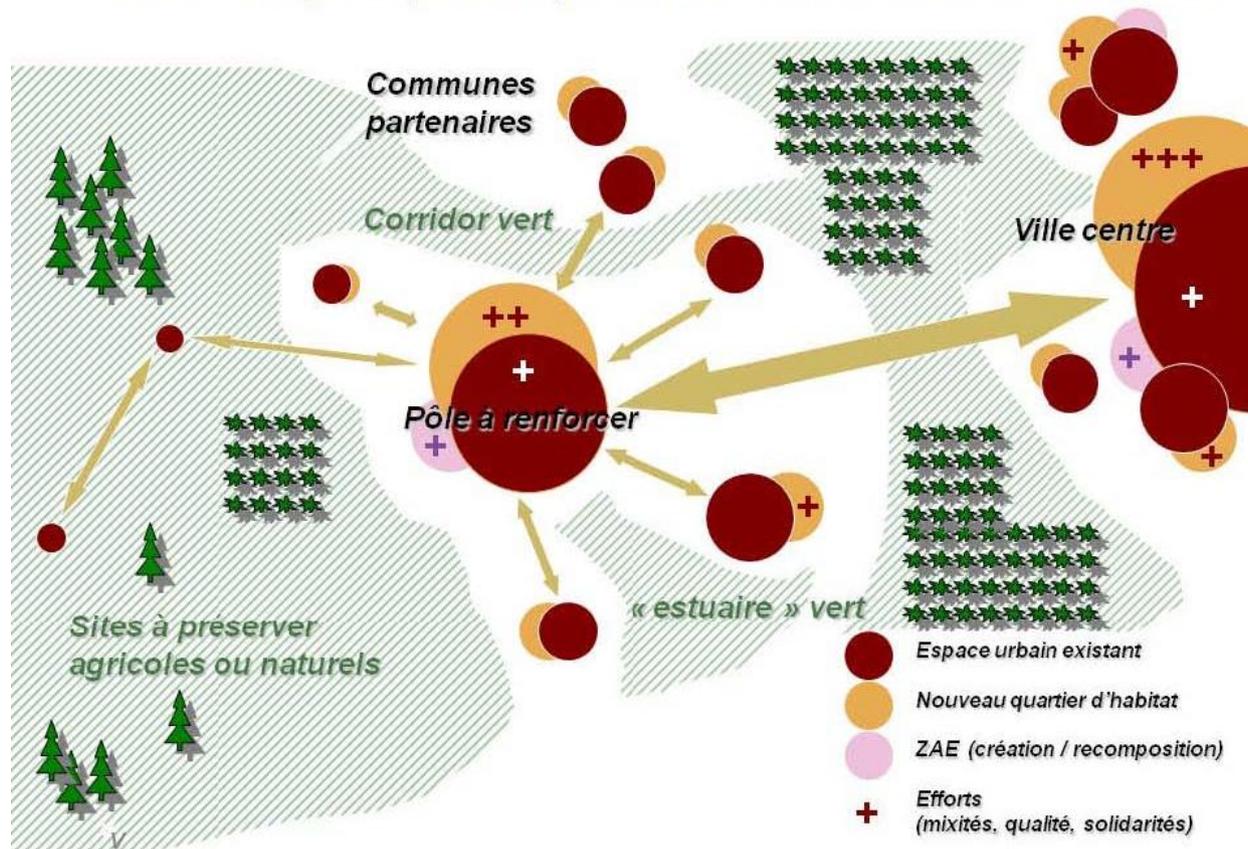
Il s'agit de s'appuyer sur certaines logiques qui ont guidé l'aménagement du territoire (présence d'infrastructures, d'équipements et commerces...) et d'accompagner, d'amplifier ou de corriger certaines tendances afin de maîtriser l'étalement urbain et le corollaire de menaces qu'il génère (sur l'environnement notamment). Ce choix devrait permettre de promouvoir plusieurs micro bassins de vie, eux-mêmes fédérés autour de la ville centre qui rayonne sur l'ensemble de la plaine.

Il permet de confier aux polarités reconnues des

fonctions importantes pour résoudre les problèmes à l'échelle du territoire. Les polarités sont privilégiées pour la localisation préférentielle de l'habitat, des activités économiques, des équipements, services et commerces. Elles bénéficient et contribuent à l'organisation d'un schéma multimodal de déplacement, elles assurent la réalisation d'objectifs ambitieux en matière de consommation d'espace, de mixité des fonctions, de renouvellement urbain, de satisfaction de la diversité des besoins en habitat ou encore de qualité environnementale et paysagère.

Le chapelet de villages de la plaine et des massifs trouve aussi des avantages à cette recherche d'équilibres. Ceux-ci profitent d'une solidarité et d'une proximité renforcées au sein de bassins de vie cohérents, leur croissance est plus modérée et les objectifs du DOO sont adaptés au contexte (notamment avec des objectifs qualitatifs développés et des objectifs quantitatifs moins élevés que dans les principales polarités).

### Schéma de principe des systèmes de cohérence et de solidarité



D'autre part, la richesse des contrastes qui façonnent la qualité de vie et l'identité de la plaine du Roussillon ont amené à reconnaître **4 entités géographiques** aux problématiques souvent différentes : les massifs avec des problématiques plutôt rurales, la plaine avec des problématiques essentiellement périurbaines et agricoles, le littoral avec des problématiques dominées par l'environnement et les risques naturels ainsi que le cœur d'agglomération, aux problématiques plus urbaines.

Cette reconnaissance de la diversité s'accompagne d'une modulation des orientations et des objectifs, permettant d'éviter l'écueil d'orientations trop générales s'imposant à tous sans grande efficacité ou d'orientations trop normatives difficilement soutenables, notamment pour les communes les plus rurales.

A ces choix et principes qui alimentent le PADD et le DOO mais également le document d'aménagement commercial s'ajoutent des **ambitions transversales** qui entendent inscrire le développement du territoire dans l'ère du Grenelle de l'environnement avec notamment la reconnaissance de l'armature verte et bleue du territoire et la volonté de préserver son formidable capital environnemental ou encore la nécessité de préserver les ressources naturelles (notamment l'eau) et d'assurer la valorisation des paysages qui fondent l'attractivité du territoire.

Parmi les choix retenus, la nécessité d'impulser un nouveau rayonnement économique du Roussillon est devenue une composante majeure du projet : une plus grande ouverture sur les territoires environnants, notamment la Catalogne Sud et la Méditerranée, le confortement des filières traditionnelles (agriculture et tourisme), le développement de filières innovantes et la restauration des solidarités territoriales figurent parmi les ambitions affirmées

Le choix de ce scénario constitue une avancée considérable dans la prise en compte des différents enjeux environnementaux, notamment au regard de la poursuite du scénario tendanciel. En matière de **consommation foncière**, l'économie d'espace attendue se chiffre à 750 ha environ, elle concerne

essentiellement des espaces agricoles. En matière de **protection des espaces agricoles et naturels**, la reconnaissance des espaces agricoles à fort potentiel et des cœurs de nature constitue un dispositif innovant pour le territoire, ces espaces sont des composantes essentielles de l'armature verte et bleue du SCOT. Une attention particulière est également portée sur le littoral avec l'harmonisation des dispositions particulières au littoral (espaces remarquables, espaces proches du rivage...). Concernant **le patrimoine et le cadre de vie**, les apports du schéma sont bien tangibles : une série de dispositions nouvelles comme les franges urbaines et rurales, les coupures vertes, les îlots de nature en ville ou encore le patrimoine bâti rural garantissent la prise en compte des enjeux paysagers et patrimoniaux. Dans le domaine de la **préservation des ressources naturelles**, le SCOT a contribué à la prise de conscience, notamment au sujet de la ressource en eau ; de nombreuses dispositions ont été introduites dans le DOO et la mise en place du schéma devrait limiter la pression sur cette ressource notamment sur le littoral. En matière de **pollutions, de nuisances, de consommation d'énergies**, les apports majeurs du scénario retenu s'appuient sur la mise en place d'un réseau de transports multimodal favorisant les transports collectifs, limitant les investissements routiers et rationalisant les déplacements.

**Vis-à-vis des risques**, notamment naturels, le schéma grâce au rééquilibrage territorial participe à la limitation de la population exposée, en particulier dans la plaine orientale ; il développe une série de dispositions pour prendre en compte les risques dans l'aménagement et prévenir leurs possibles évolutions. Enfin, l'organisation territoriale et ses déclinaisons au travers des secteurs de projets stratégiques donnent de la lisibilité et un cadre planifié aux différentes politiques sectorielles, en matière de gestion des déchets, de desserte par les transports collectifs, de maîtrise foncière...

**Par rapport à la situation initiale et à l'absence de schéma de cohérence territoriale, le scénario retenu et ses déclinaisons dans le PADD, le DOO et le DAC témoignent donc d'une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux..**

### 3. Les ambitions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

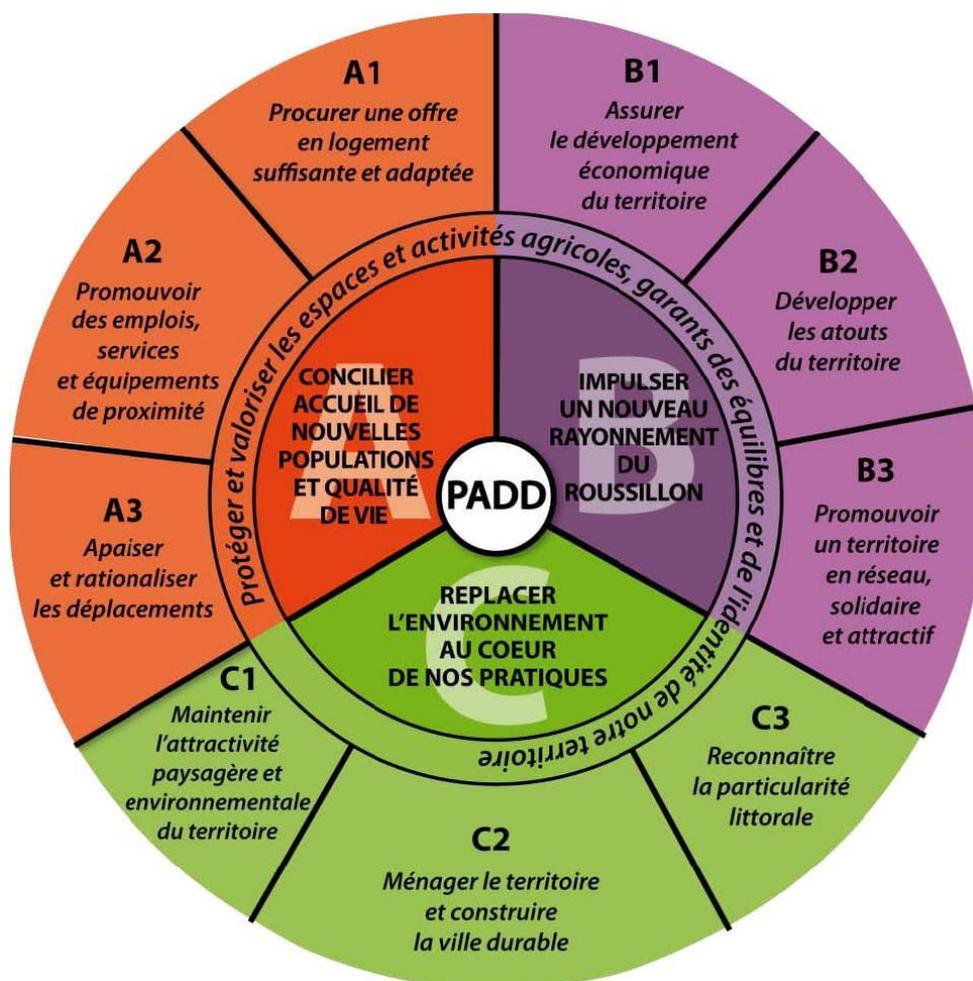
Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables a été préparé pendant l'année 2010 et ses orientations générales ont été débattues par les élus lors du comité syndical du 29 septembre 2010.

Pour relever les défis s'imposant au territoire, trois **ambitions** majeures ont été affirmées dans le PADD, ces ambitions sont déclinées en objectifs stratégiques et articulées autour de 36 orientations générales qui doivent contribuer à modifier les pratiques et infléchir les tendances observées **pour inscrire le projet de territoire dans le développement durable**.

Ces 3 ambitions sont les suivantes :

- Concilier l'accueil de nouvelles populations et la qualité de vie ;
- Impulser un nouveau rayonnement du Roussillon ;
- Replacer l'environnement au cœur de nos pratiques.

Ces trois ambitions doivent être appréhendées comme trois regards concourants complémentaires auxquels est adossé un objectif transversal qui consiste à protéger et valoriser les espaces et activités agricoles garants des équilibres et de l'identité de notre territoire.



Le choix de ces 3 ambitions, de l'objectif transversal et des orientations générales qui en découlent devrait notamment permettre de favoriser :

- Une offre en logement mieux répartie et plus accessible, pensée en fonction de la diversité sociale des ménages (structure familiale, revenus...)
- Le développement de véritables quartiers d'habitat durables avec des objectifs affirmés en matière de mixités, de qualité environnementale et paysagère, d'accessibilité...
- Des équipements, services et commerces positionnés en fonction de la réalité des bassins de vie et de leur accessibilité par les transports collectifs
- Des transports collectifs performants et prioritaires, des modes doux de déplacement favorisés et sécurisés
- Une offre commerciale plus équilibrée assurant la préservation des commerces de proximité et la revitalisation des centres-villes
- La reconnaissance de la valeur des espaces naturels et agricoles et la préservation de la biodiversité

- La valorisation du patrimoine bâti et paysager
- La rationalisation de la consommation des ressources naturelles, notamment de l'eau
- La maîtrise des dépenses énergétiques, notamment dans l'habitat et les déplacements ainsi que le développement encadré des énergies renouvelables
- Un mode de développement plus cohérent et plus vertueux en particulier sur le littoral
- Une meilleure prise en compte des risques naturels
- Une stratégie économique inscrite dans le développement durable et les filières d'excellence
- La préservation d'un potentiel foncier agricole mieux reconnu
- Une offre plus attractive pour l'accueil des activités
- Une accessibilité au territoire améliorée, grâce notamment au confortement de l'aéroport et l'arrivée de la ligne nouvelle à grande vitesse
- Une plus grande ouverture sur le bassin méditerranéen et l'espace Sud Catalan...

#### 4. Le contenu du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)

Le Document d'Orientations et d'Objectifs a été préparé en 2011 et 2012, il a fait l'objet de nombreuses séances de travail, rencontres territoriales avec les élus, réunions techniques, comités de pilotage, séminaires de travail, échanges avec le public et les socio - professionnels. Le contenu du DOO a été validé à l'unanimité par les élus lors du comité syndical du 3 juillet 2012, il a ensuite fait l'objet de quelques évolutions et d'une réactualisation avant l'arrêt du projet.

Les choix retenus pour établir ce document sont directement liés aux orientations générales du PADD, au choix du scénario de confortement de l'armature multipolaire du territoire et sont guidés par le cadre réglementaire en vigueur et son évolution récente.

Bien que complémentaires et transversaux, l'explication des choix retenus peut être résumée en **neuf choix majeurs** :

- **Reconnaître et préserver l'armature verte et bleue du territoire** : Ce choix s'exprime par la mise en place d'une armature constituée de plusieurs composantes, les cœurs de nature qui recèlent une biodiversité importante avec un principe d'inconstructibilité fort (17000 ha), les autres milieux d'intérêt écologiques très étendus (50000 ha) en particulier sur les massifs avec un principe de préservation et les espaces agricoles à fort potentiel identifiés dans le cadre d'une analyse spécifique (25 000 ha). Ces composantes sont connectées et mises en réseau par des continuités hydrographiques dont les principales sont repérées par le SCOT.
- **Limiter la consommation d'espace et protéger les terres agricoles** : il s'agit de maîtriser le phénomène d'étalement urbain et de freiner la consommation d'espaces très majoritairement agricoles. Une série de mesures découlent de ce choix : matérialisation de limites urbaines durables, objectifs de densité fixés dans les nouveaux quartiers d'habitat, identification de zones d'habitat diffus à

figer, repérage d'espaces à doter d'une vocation agri-paysagère, reconnaissance des espaces agricoles à fort potentiel...

○ **Préserver et valoriser la qualité de vie** : il s'agit notamment de préserver les ressources naturelles, de valoriser le patrimoine paysager, de se prémunir des risques (notamment naturels) et de limiter les nuisances. Ce choix qui fonde l'attractivité du territoire, se traduit par de nombreuses mesures : qualification de franges rurales aux interfaces ville/campagne, coupures vertes, protection des ressources en eau, promotion d'un mode de développement spécifique sur le littoral, reconnaissance du patrimoine bâti rural à valoriser, intégration de la nature en ville, qualification des entrées de territoire...

○ **Consolider l'armature multipolaire du territoire** : Il s'agit de favoriser l'accueil de population, emplois, commerces, équipements sur des communes qui sont en position plus favorable pour relever les défis du développement durable. Ce choix se traduit notamment par des dispositions particulières dans des secteurs délimités et prioritaires : les secteurs de projets stratégiques. 25 sites « Habitat » et 6 parcs d'activités économiques territoriaux ont ainsi été identifiés sur les polarités les plus importantes. Ce choix interagit également sur le Document d'Aménagement Commercial, en guidant l'identification des centralités urbaines et des zones d'aménagement commercial.

○ **Accompagner l'accueil de population et satisfaire la diversité des besoins en logements** : Les besoins en logements ont été estimés avec l'impératif de concilier l'accueil de nouvelles populations et de satisfaire les besoins de celle en place. Ils nécessitent de prévoir 47 000 logements supplémentaires pour près de 80 000 nouveaux habitants. La réponse à apporter à la diversité des besoins en logement s'exprime notamment par la mise en place d'objectifs de logements locatifs sociaux à produire mais également par l'objectif de diversification des formes urbaines et la promotion d'une ville plus compacte.

○ **Favoriser le renouvellement urbain et le réinvestissement des cœurs de villes et de villages** : il s'agit de rendre les centres des villes et des villages plus attractifs pour l'habitat, les services, équipements et commerces de proximité. Ce choix se matérialise par des objectifs développés en matière de requalification et de rénovation des tissus anciens dégradés, par une localisation préférentielle de

certaines activités, par des réflexions à engager en matière d'accessibilité et de déplacements mais également en matière de valorisation du patrimoine bâti catalan. En fonction des circonstances locales, la réalisation d'études de densification des zones déjà urbanisées vise à mobiliser le potentiel de renouvellement urbain plutôt que de recourir systématiquement à l'extension des limites de la ville. Enfin, ce choix se décline également par la volonté de favoriser la revitalisation des centres-villes avec la localisation préférentielle de l'équipement commercial et la limitation du nombre de zones d'aménagement commercial en dehors des centralités urbaines.

○ **Promouvoir des zones commerciales attractives répondant aux exigences d'aménagement du territoire** : ce choix se traduit principalement dans le Document d'Aménagement Commercial qui prévoit d'encadrer le développement des zones commerciales avec une gestion plus économe des espaces, le développement de la qualité architecturale et paysagère ainsi que la promotion de nouvelles normes environnementales. Dans ces zones, l'accessibilité devrait être confortée avec une meilleure insertion dans les transports collectifs et le développement des accès piétons et deux-roues. Afin de maîtriser les impacts de l'aménagement commercial sur l'organisation du territoire, le choix a été fait de limiter l'éclosion de nouveaux pôles commerciaux et conforter les zones existantes en fonction de leur localisation au sein de l'armature multipolaire.

○ **Renouveler l'économie du territoire et conforter son accessibilité** : ce choix s'explique par la volonté d'asseoir un développement économique appuyé sur la valorisation des filières traditionnelles (notamment représentées par l'agriculture et le tourisme) et de s'ouvrir à de nouvelles filières innovantes afin de diversifier le modèle économique local et de développer l'emploi. Le développement de l'accessibilité du territoire avec le confortement de l'aéroport, l'arrivée de la ligne nouvelle à grande vitesse mais également l'amélioration de l'accessibilité portuaire et l'essor des communications numériques doit concourir à recueillir des externalités positives pour l'emploi. Ce choix se traduit également par la reconnaissance de secteurs de projets stratégiques à vocation économique dont certains sont spécialisés dans les filières d'excellences retenues.

○ **Construire un schéma de déplacement coordonné à l'échelle du grand bassin de vie** :

Ce choix clairement affirmé se traduit par de nombreuses orientations et objectifs qui imprègnent le DOO. Elles visent entre autres à diminuer la prégnance de la voiture, favoriser le développement des transports collectifs et des modes doux de déplacements, organiser des pôles d'échanges, impulser des projets urbains de qualité aux abords des quartiers de gare ou des sites propres de transports collectifs mais également à compléter le réseau routier structurant, améliorer la desserte des territoires ruraux et prendre en compte les besoins saisonniers du littoral.

Parmi les choix retenus dans le Document d'Orientations et d'Objectifs figure la réalisation de 3 schémas de secteurs ainsi que d'un chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM). Ce choix s'explique par l'importance des enjeux sur ces secteurs nécessitant de préciser les orientations et objectifs du SCOT. La réalisation de ces études est différée après l'approbation du SCOT afin de ne pas retarder sa mise en application sur l'ensemble du périmètre.

