

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE  
DE LA PLAINE DU ROUSSILLON



# PADD

## Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon



SCOT  
PLAINE DU ROUSSILLON

Approuvé  
le 13 novembre 2013

## ➔ Sommaire

Préambule .....	3
Les objectifs du PADD .....	4
<b>➔ Ambition A : Concilier accueil de nouvelles populations et qualité de vie.....</b>	<b>5</b>
<b>A1. Procurer une offre en logement suffisante et adaptée.....</b>	<b>7</b>
<b>A2. Promouvoir des emplois, services et équipements de proximité.....</b>	<b>14</b>
<b>A3. Apaiser et rationaliser les déplacements .....</b>	<b>16</b>
<b>➔ Ambition B : Impulser un nouveau rayonnement du Roussillon .....</b>	<b>23</b>
<b>B1. Assurer le développement économique du territoire.....</b>	<b>24</b>
<b>B2. Développer les atouts du territoire.....</b>	<b>30</b>
<b>B3. Promouvoir un territoire en réseau, solidaire et attractif.....</b>	<b>33</b>
<b>➔ Ambition C : Replacer l'environnement au cœur de nos pratiques .....</b>	<b>35</b>
<b>C1. Maintenir l'attractivité paysagère et environnementale du territoire .....</b>	<b>36</b>
<b>C2. Ménager le territoire et construire la ville durable.....</b>	<b>40</b>
<b>C3. Reconnaître la particularité littorale .....</b>	<b>45</b>
Annexes.....	47

**Directeur de la publication**  
Silvain Czechowski (Directeur de l'AURCA).

**Rédacteur en chef**  
Pascal Fourcade (Directeur des études, urbaniste qualifié/AURCA).

**Maquettage et cartographie**  
Stéphanie Prats (Chargée de mission cartographe-infographiste/AURCA).

**Crédits photos**  
©AURCA, ©Conseil Général des Pyrénées-Orientales.

**Date de publication**  
Novembre 2013.  
Copyright©AURCA, 2013. Tous droits réservés.



## ➔ Préambule

### Contexte méthodologique

Les contenus du projet d'aménagement et de développement durables ont été débattus et arrêtés par les élus du comité de pilotage, avant d'être rédigés par l'agence d'urbanisme catalane à l'issue de 3 journées de travail (séminaires), et des réunions de bureaux et réunions techniques intermédiaires.

Le débat sur les orientations générales du PADD s'est déroulé le 29 septembre 2010, il a permis d'apporter des compléments au projet de PADD. Ce débat a précédé une importante phase d'association et de concertation avec le public.

Le PADD a évolué afin de tenir compte des modifications du périmètre de SCOT et de prendre en compte certains éléments issus de la concertation avec le public et de l'association avec les personnes publiques.

### Contexte règlementaire

L'article L.122-1-3 du code de l'urbanisme précise le contenu du projet d'aménagement et de développement durables qui « 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 ».

Le PADD est le document pivot du SCOT, il définit les orientations stratégiques en s'appuyant sur le diagnostic de territoire et l'état initial de l'environnement.

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) précise quant à lui, les conditions de mise en œuvre du PADD : « **Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables**, le document d'orientation et d'objectifs 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 ».

# ➔ Les objectifs du PADD

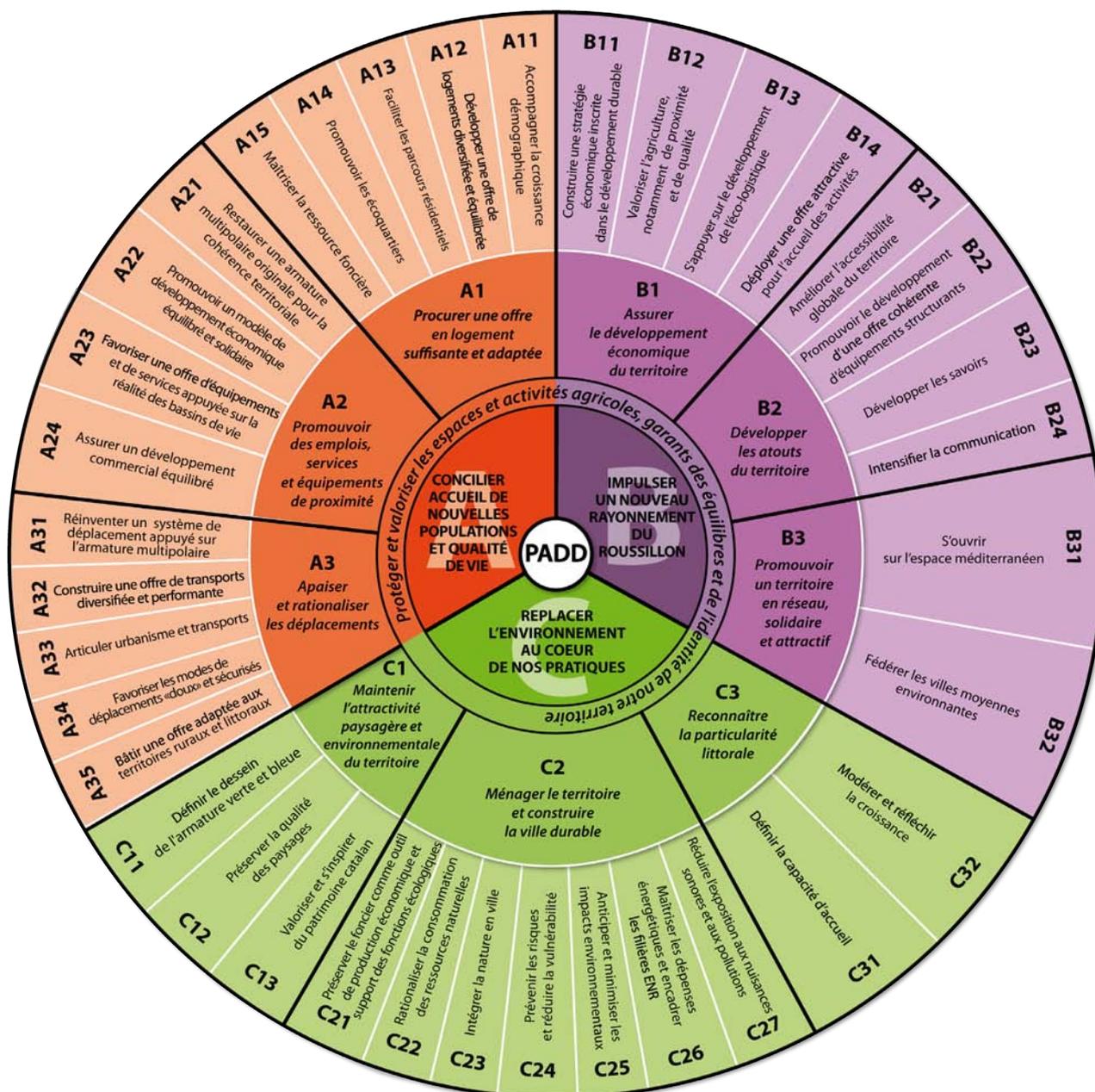
## Trois ambitions pour un développement durable de la plaine du Roussillon

Trois ambitions majeures sont affirmées pour relever le défi d'un développement durable s'imposant au territoire de la plaine du Roussillon :

- 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. En effet, la plaine du Roussillon, au passé très peu industriel, se caractérise par un façonnage avant tout lié aux activités agricoles. Celles-ci ont conduit au développement et au rayonnement économique du Roussillon tout en constituant le cadre de vie principal des habitants et en offrant de nombreuses plus-values paysagères et environnementales, aujourd'hui synonymes d'attractivité du territoire. L'activité agricole et les espaces agricoles, indissociables, jouent ainsi un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire, qu'il convient de préserver.

Cet objectif transversal et ces 3 ambitions majeures sont déclinés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables en 36 orientations générales articulées et hiérarchisées. En fonction du cadre réglementaire applicable aux SCOT, les orientations générales du PADD font l'objet d'une traduction réglementaire dans le Document d'Orientations et d'Objectifs.



**P**ROJET D'**A**MÉNAGEMENT ET DE **D**ÉVELOPPEMENT **D**URABLES



- Ambition A -

CONCILIER ACCUEIL DE  
NOUVELLES POPULATIONS  
ET QUALITÉ DE VIE



## ➔ **Préambule : plaidoyer pour la reconnaissance des richesses et de la diversité d'un territoire mosaïque**

*Le territoire du SCOT Plaine du Roussillon se caractérise par une grande diversité, du littoral à la montagne en passant par les multiples facettes de la plaine. Quatre entités géographiques composent le bassin de vie avec des enjeux spécifiques qui interagissent et façonnent le mode de vie catalan. Néanmoins, ce territoire mosaïque tend à s'uniformiser et devenir un espace périurbain dilué sans véritable caractère.*

La plaine du Roussillon est également un territoire méditerranéen particulièrement attractif et face aux tendances démographiques lourdes et prévisibles sur le pourtour de la Méditerranée, cette dynamique ne peut que se poursuivre voire s'amplifier. Le choix a donc été fait d'accompagner cette tendance et non de la subir. De ce fait, préparer l'accueil de 80 000 habitants à l'horizon 2030 constitue un défi incontournable. Pour autant, le territoire ne doit pas perdre son authenticité et la qualité de son cadre de vie qui sont ses richesses essentielles. Il est donc nécessaire de **concilier cet accueil avec le maintien de la qualité de vie** mais également de permettre aux habitants du Roussillon de s'épanouir pleinement sur un territoire répondant à la diversité de leurs besoins et de leurs attentes. Pour ce faire, le projet d'aménagement et de développement durables vise en tout premier lieu à replacer l'homme dans un système de valeurs et de représentations héritées de la mémoire, des pratiques de « la nostra terra », de l'esprit des lieux.

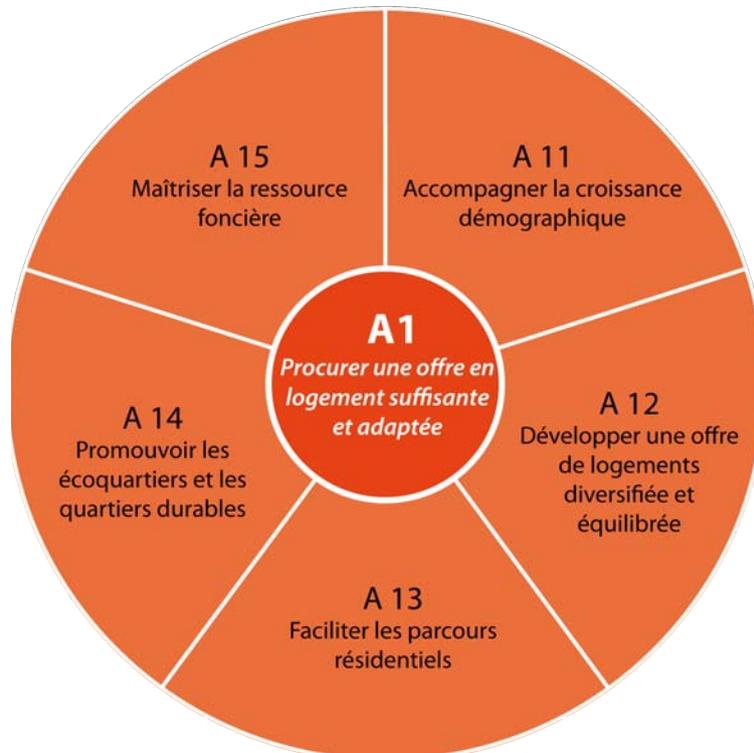
Cette ambition se décline en 3 objectifs stratégiques regroupant 14 orientations soit d'application générale, soit visant à spécifier un mode de développement original correspondant à l'une des 4 grandes entités géographiques du territoire bassin de vie, en lien avec les territoires environnants :

- Le cœur d'agglomération, organe vital pour le département,
- Le littoral, territoire stratégique mais vulnérable, ouvert sur le bassin méditerranéen,
- La plaine multipolaire et son archipel de villes et de villages, espace à organiser et solidariser,
- Les massifs, territoires à inscrire dans une nouvelle ruralité.



## ➔ Ambition A : concilier l'accueil de nouvelles populations avec le maintien de la qualité de vie et des patrimoines catalans

### A1. Procurer une offre en logement suffisante et adaptée



Le projet du SCOT Plaine du Roussillon repose sur le maintien de la qualité de vie, la préservation et la valorisation des patrimoines catalans.

Cela impose de rapprocher spatialement les fonctions qui font le quotidien des habitants : se loger, s'instruire, se divertir, consommer, travailler ... Cela suppose également de dynamiser l'offre de logements tant quantitativement que qualitativement.

Le SCOT doit accompagner le développement durable de la plaine du Roussillon en maintenant son attractivité, en proposant une offre résidentielle suffisante et diversifiée pour répondre aux besoins des habitants présents et futurs.

L'objectif est d'engager le rééquilibrage de l'armature territoriale en maîtrisant les phénomènes de périurbanisation et en confortant le maillage territorial articulé autour du cœur d'agglomération et des pôles d'équilibres structurants. Ces différents pôles d'appui devront fonctionner comme un moteur de résolution des problèmes, pour assurer notamment la maîtrise des rythmes de production de logements, limiter l'étalement urbain et apporter des réponses aux problématiques sociales. **Demain, le territoire de la plaine du Roussillon doit accueillir dans des conditions satisfaisantes près de 80 000 habitants dans les quinze prochaines années.**



## A11. Accompagner la croissance démographique par une stratégie d'accueil coordonnée sur l'ensemble du territoire

Le taux de croissance démographique est le reflet de l'évolution constatée depuis 10 ans sur la plaine du Roussillon, il s'établit en moyenne à + 1,4 % par an et nécessite de mettre en adéquation l'offre de logements et d'équipements avec une exigence de maîtrise de l'étalement urbain sur les espaces agricoles et naturels. **Le SCOT ambitionne d'anticiper collectivement ces besoins pour ne plus subir individuellement les dynamiques complexes générées par la croissance démographique.**

**Cette croissance démographique constitue également une opportunité pour réussir le rééquilibrage de l'armature territoriale exprimé par les élus. L'objectif de renforcement de l'armature urbaine et de rééquilibrage du peuplement devrait assurer prioritairement la consolidation du cœur d'agglomération et des pôles d'équilibre qui ne représentent que la moitié de la croissance démographique du territoire actuellement.**



## A12. Développer une offre de logements diversifiée et équilibrée

L'offre en logements doit concilier un certain nombre de paramètres en termes de :

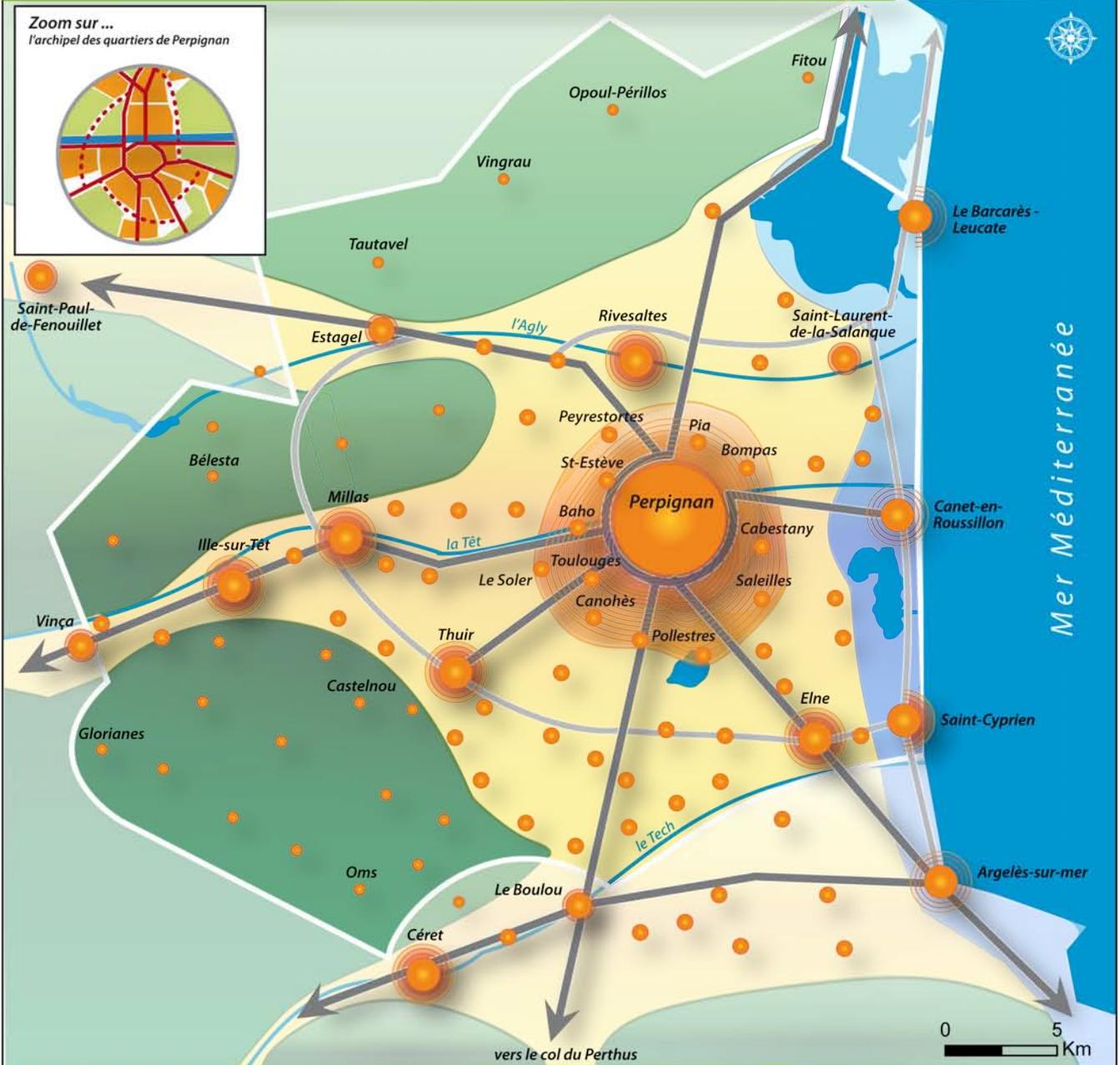
- quantité : compte tenu des évolutions démographiques attendues et de la diversité des besoins prévisibles,
- répartition géographique et d'équilibre territorial, compte-tenu des contraintes spatiales,
- qualité de formes urbaines et architecturales afin de trouver des alternatives au modèle pavillonnaire dominant,
- méthodes et de techniques pour la promotion d'un habitat à la fois plus durable et plus accessible aux populations tant dans l'ancien que dans les nouveaux logements,
- mémoire et d'identité, pour tenir compte des enseignements du passé dans l'habitat contemporain (intégration au site, adaptation au climat, formes, matériaux...).

▪ **Il conviendra en premier lieu de développer une offre de logements, en lien avec la croissance démographique attendue.** Celle-ci nécessite de prévoir une offre d'environ 48 000 logements supplémentaires à l'horizon 2030. Cette offre de logements nouveaux doit être satisfaite de différentes manières :

- Par la **création de nouveaux quartiers prioritairement développés sur les sites stratégiques** pour le projet de SCOT (le potentiel de 2.000 ha de réserves existantes dans les documents d'urbanisme opposables des communes pourra être partiellement mobilisé). Cela permettrait d'accueillir 30 000 à 40 000 logements, sur une base moyenne de 20 à 25 logements à l'hectare,
- Par le **renouvellement urbain et le réinvestissement des zones urbanisées**, avec la reconquête partielle du parc de 4.000 logements vacants (inoccupés de longue durée), la « résidentialisation » partielle des logements du littoral, la densification et la restructuration de zones faiblement urbanisées ou encore le changement de destination de certaines zones.

Sur cette base, il apparaît que l'offre foncière existante répond au besoin quantitatif à l'échelle du SCOT Plaine du Roussillon. Il est néanmoins nécessaire de moduler sa répartition et d'apprécier la compatibilité avec l'ensemble des orientations du SCOT. L'objectif est donc de favoriser en priorité des formes urbaines moins consommatrices d'espace pour la préservation du cadre de vie. Plus qu'une question quantitative, la question du logement doit surtout trouver des réponses qualitatives sur l'ensemble du territoire.

# Renforcer une armature multipolaire originale pour la cohérence territoriale



Sources : IGN-BD Topo©2011/BD Carthage©2008, AURCA 2012. Réalisation : AURCA/janvier 2013. Tous droits réservés.



▪ **En second lieu, il est nécessaire de parvenir à une plus grande mixité sociale et urbaine :**

Pour diversifier l'offre de logement et inciter la mixité le projet de SCOT assure :

- Le développement des logements accessibles aux ménages aux revenus modestes et intermédiaires avec le rééquilibrage de cette offre sur l'ensemble du territoire : offre locative, petits logements, petites parcelles et logements sociaux sont par exemple à développer dans les nouveaux projets urbains,
- Le déploiement des formes urbaines génératrices d'urbanité et de mixité : aménagement d'espaces publics structurants, diversification des formes de logement et développement des logements groupés et des petits collectifs...
- La promotion de la mixité urbaine dans les quartiers, par l'implantation de services et d'équipements de proximité dans les zones d'habitat,
- La bonne articulation entre renouvellement urbain et extension urbaine ou villageoise menée dans une optique d'amélioration mutuelle.

**Cette nouvelle offre sera renforcée sur l'ensemble du territoire. Chaque nouvelle opération d'importance veillera désormais à intégrer une part de logements locatifs et de logements sociaux.**

### **A13. Faciliter les parcours résidentiels des ménages, encourager la mixité sociale sur l'ensemble du territoire**

L'atteinte des objectifs quantitatifs en matière de production de logements est en réalité indissociable du respect des objectifs qualitatifs de diversification de l'offre de logements (par le développement de bâtiments basse consommation (BBC) ou de haute qualité environnementale (HQE)...).

Le marché du logement connaît une situation tendue et de nombreux ménages éprouvent de plus en plus de difficultés financières très largement imputables au poste de dépense du logement. L'objectif est ici de faciliter l'accès au logement des ménages selon leurs besoins, aux différentes étapes de leur parcours résidentiel, à commencer par les plus modestes et les revenus intermédiaires qui sont largement majoritaires dans la population. Il s'agit notamment de répondre aux besoins des ménages avec enfants qui souhaitent acquérir un terrain ou une maison comme à ceux des jeunes décohabitants, des personnes âgées et/ou handicapées qui recherchent des biens plus adaptés et à proximité des aménités urbaines.

▪ **Il conviendra en premier lieu de poursuivre l'effort de production de logements locatifs privés.**

Bien que développé, le parc locatif privé est un segment essentiel de l'offre en logements qui ne doit pas être sous-estimé dans le parcours des ménages (jeunes, personnes âgées, revenus modestes ou intermédiaires...).

Il est préconisé d'assurer son développement sur le cœur d'agglomération et les pôles d'équilibres mais également sur les secteurs périurbains déficitaires.

Tendre vers une part de 15 % de logements locatifs dans la construction neuve sur l'ensemble des communes du territoire apparaît incontournable.

▪ **En second lieu, il est nécessaire de renforcer la production de logements locatifs sociaux sur l'ensemble du territoire.**

Il convient d'insister sur la nécessité de développer des logements locatifs sociaux sur l'ensemble du territoire, ainsi, cette offre devra être développée sur chaque commune du territoire, avec un effort particulier sur le cœur d'agglomération et les pôles d'équilibres, correctement desservis par les transports collectifs.

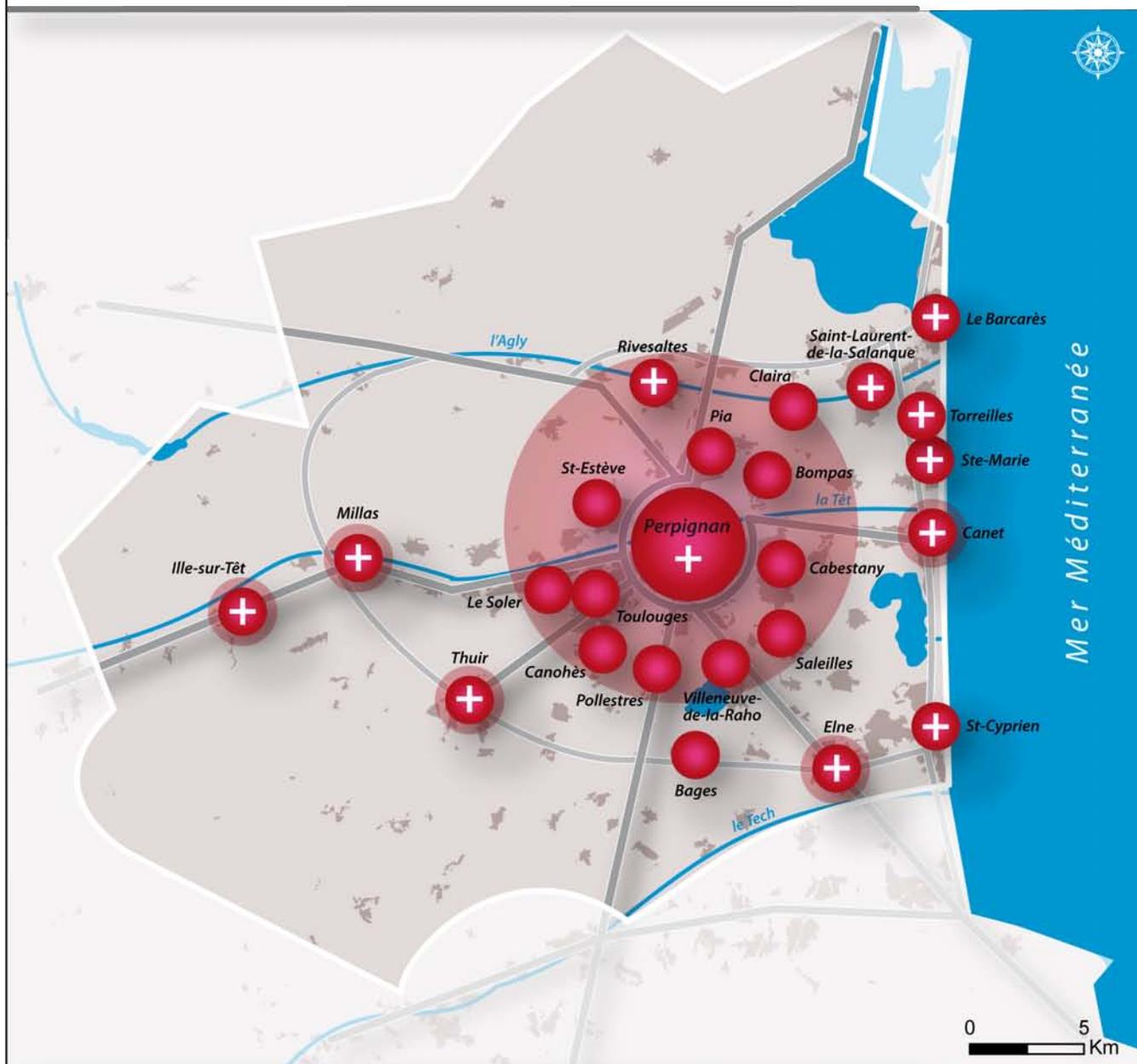
Il est proposé de rechercher une part minimum de 20% de logements locatifs sociaux dans la construction neuve pour les villes de plus de 3500 habitants ou pour toute opération importante quelle que soit la commune (plus de 3000 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher). Les communes déficitaires au titre des lois SRU/DALO doivent s'engager dans un rattrapage de ce déficit en prévoyant une part de logements locatifs sociaux supérieure à 20 % dans la construction neuve. Dans les mêmes conditions, il est également nécessaire de tendre vers une part de 20% d'accession sociale à la propriété (lotissement communal ou PSLA-Location/Accession).

▪ **Enfin, il est également indispensable de faciliter l'accession à prix maîtrisé dans le cœur d'agglomération, la façade littorale ainsi que sur les pôles d'équilibres.**

L'une des raisons permettant d'expliquer l'étalement urbain est aujourd'hui clairement identifiée : l'augmentation des prix (marché immobilier et foncier) sur le cœur d'agglomération et la façade littorale conduit les ménages candidats à l'accession à s'éloigner de leur cible première, souvent située à proximité du lieu d'emploi.

Il est nécessaire de réaliser des logements en accession à prix maîtrisés afin de permettre aux ménages locataires aux revenus intermédiaires et modestes de rester sur leur commune de résidence actuelle, à proximité de leur emploi. Le but poursuivi est de lutter contre l'exclusion sociale, l'étalement urbain et la multiplication des trajets automobiles.

## Procurer une offre en logement suffisante et adaptée



### Mixité sociale et fonctionnelle



objectifs quantifiés en matière de mixité

(les communes non-soumises aux objectifs quantifiés doivent veiller à satisfaire l'ensemble des principes)



### Renouvellement et réinvestissement urbain

espace privilégié de reconquête urbaine



### Densification des espaces urbains

espace privilégié pour une intensité foncière entre 25 et 50 logements/ha



routes principales



«grande périphérique»



principaux cours d'eau



zones urbanisées



périmètre du SCOT

## A14. Promouvoir les écoquartiers et les quartiers durables adaptés au climat méditerranéen, hiver comme été

La démarche « écoquartier » impulsée par le Grenelle de l'Environnement a rapidement trouvé sa place comme orientation essentielle du PADD. Source d'importantes économies externes, elle permet d'assurer l'articulation entre la préservation de l'environnement, la qualité de vie du territoire et des gains en confort et économies sur les budgets des ménages comme des collectivités. Des outils tels que l'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU) proposent une méthode globale et transversale. L'objectif est d'optimiser la prise en compte des problématiques environnementales lors de l'urbanisation (exposition des bâtiments, formes urbaines participant à l'amélioration de l'isolation et du confort d'été comme d'hiver).

L'aménagement d'éco-quartiers vise à tenir compte d'enjeux environnementaux globaux, à concilier les enjeux sociaux, environnementaux et économiques locaux et promouvoir l'implication citoyenne. La diminution de la consommation d'énergies dans les bâtiments vise à réduire l'impact de l'homme sur son environnement, et réduire la charge financière induite par la consommation énergétique qui impacte lourdement le budget des ménages locaux, notamment les plus fragiles. De plus, cette maîtrise des consommations d'énergies se manifeste également sur le plan des mobilités avec la mise en place de véritables alternatives aux déplacements en voiture : rapprochement des fonctions urbaines (mixité des quartiers), aménagements de voies cyclables et piétonnes, amélioration des dessertes par les transports collectifs et limitation de la prégnance des zones de stationnement.

L'aménagement de cette nouvelle génération de quartiers doit également intégrer la notion de nature en ville ; création de parcs urbains, aménagements paysagers multifonctionnels, préservation de fonctions écologiques en considérant les enjeux liés à une gestion responsable de la ressource en eau.

**L'empreinte écologique induite par nos modes de vie doit être réduite, tout en assurant des objectifs de qualité de vie, de mixité sociale et d'efficacité économique.** En ce sens, il souhaite susciter l'expérimentation pour sortir du modèle d'une urbanisation « tout-pavillonnaire » afin de développer de nouvelles formes urbaines durables. Cette ambition doit s'exprimer prioritairement dans les nouveaux quartiers du cœur d'agglomération et des pôles d'équilibre. Sobriété, efficacité énergétique, développement des énergies renouvelables intégrées dans le bâti devront donc contribuer à réduire cette empreinte sur les logements et dans les aménagements urbains qui les desservent.



## A15. Maîtriser la ressource foncière pour rendre possible un urbanisme de projets

Le développement urbain récent montre l'intensification du phénomène de périurbanisation qui touche particulièrement l'aire perpignanaise et qui s'étend désormais à l'ensemble de la plaine du Roussillon. Favoriser un développement urbain assurant une « gestion économe du territoire » revient à aborder la croissance démographique mais surtout, la consommation d'espace pour l'urbanisation. L'objectif de gestion économe de l'espace doit conduire à l'adoption de nouvelles formes urbaines préservant et améliorant la qualité de vie des habitants.

**L'objectif de lutter contre cet étalement urbain générateur de nuisances multiples et de difficultés socio-économiques et environnementales prévisibles est primordial. Il entend développer un projet respectueux des grands équilibres du territoire économe en espaces, ressources et énergies.**

La croissance démographique est un motif supplémentaire pour bâtir des projets urbains cohérents et réalistes. Dans quelles conditions accueillir 80 000 habitants nouveaux d'ici 2030 ? Optimiser les territoires urbains via des opérations de renouvellement, de réhabilitation, de densification... permet de se développer sans sacrifier systématiquement le potentiel agricole. Depuis le pavillon jusqu'au logement collectif, doit s'imaginer un nouvel urbanisme ainsi qu'une nouvelle architecture, associant qualité, convivialité, identité et respect de l'environnement.

Les orientations et objectifs précédents nécessitent la mise en place d'une véritable politique foncière, afin de **développer des stratégies de maîtrise des coûts**. Cette politique devra s'attacher particulièrement aux opérations de logements sociaux. Afin de répondre à la forte demande en accession sur terrain individuel, une maîtrise de la collectivité doit être renforcée ou engagée afin de rendre compatible le coût de sortie du foncier urbanisable avec les revenus des ménages. Concomitamment, les outils de maîtrise foncière devront être utilisés aux échelles les plus pertinentes en partenariat avec les établissements concernés tels que les établissements publics fonciers.

## La maîtrise de la consommation foncière passe par :

- Le réinvestissement des espaces urbains, en particulier dans les espaces à fort potentiel à Perpignan et dans les villes littorales mais également au cœur des pôles d'équilibre,
- La priorisation du développement de l'urbanisation à proximité des secteurs déjà structurés en termes de fonctions résidentielles, économiques, d'équipements et de services, permettant le rapprochement des différentes fonctions urbaines et favorisant la mise en place de transports collectifs,
- Le développement de formes urbaines moins consommatrices d'espaces,
- La gestion par la maîtrise foncière publique afin de faciliter les projets urbains d'envergures.

## Il est donc nécessaire de :

- **Privilégier le renouvellement et le réinvestissement urbain.**

Pour limiter la consommation des espaces agricoles et naturels par le développement urbain, la priorité consiste à rechercher de nouvelles disponibilités dans le tissu déjà urbanisé par :

- La densification des espaces urbains faiblement urbanisés,
- Le renouvellement urbain d'îlots, de quartiers vétustes ou de friches industrielles,
- La reconquête des logements vacants de longue durée,
- La mobilisation d'une partie du parc d'hébergements touristiques des stations littorales pour le logement permanent.

- **Se fixer des objectifs « d'intensité urbaine » modulés selon les territoires.**

La plaine du Roussillon est structurée par un réseau de pôles d'appui et de villages autour du cœur d'agglomération lui-même influencé par la façade littorale.

Cette structuration spatiale affirmée permet d'inscrire les principes du développement durable au cœur de la stratégie d'aménagement du SCOT :

- Elle rend possible la mise en place de transports en commun en créant des quartiers plus denses reliés par des axes structurants,
- Elle limite les déplacements grâce au rapprochement des fonctions urbaines, notamment les lieux d'habitat, de travail, de consommation et de divertissement,
- Elle évite une trop grande dilution urbaine, facteur d'une perte d'identité et permet de préserver la trame verte et bleue.

La réalisation de formes urbaines moins consommatrices d'espaces et permettant de répondre aux attentes des habitants pour une meilleure urbanité doit pouvoir autant s'appuyer sur des pratiques urbanistiques respectueuses du passé que sur la créativité d'un nouvel urbanisme.

Il conviendra d'**élever « l'intensité urbaine » et de tendre vers une moyenne de 25 logements par hectare** (contre 15 actuellement). Cet objectif doit être modulé avec une intensité de l'ordre de 30 à 50 logements par hectare sur le cœur d'agglomération et les pôles d'équilibres tandis que l'objectif de 20 à 25 logements par hectare sur l'ensemble des autres communes devra être recherché.

Néanmoins, cet objectif pourra être modulé localement afin de prendre en compte des dispositions réglementaires particulières, par exemple dans les espaces proches du rivage ou les zones inondables constructibles où le principe d'urbanisation « limitée » restera applicable.

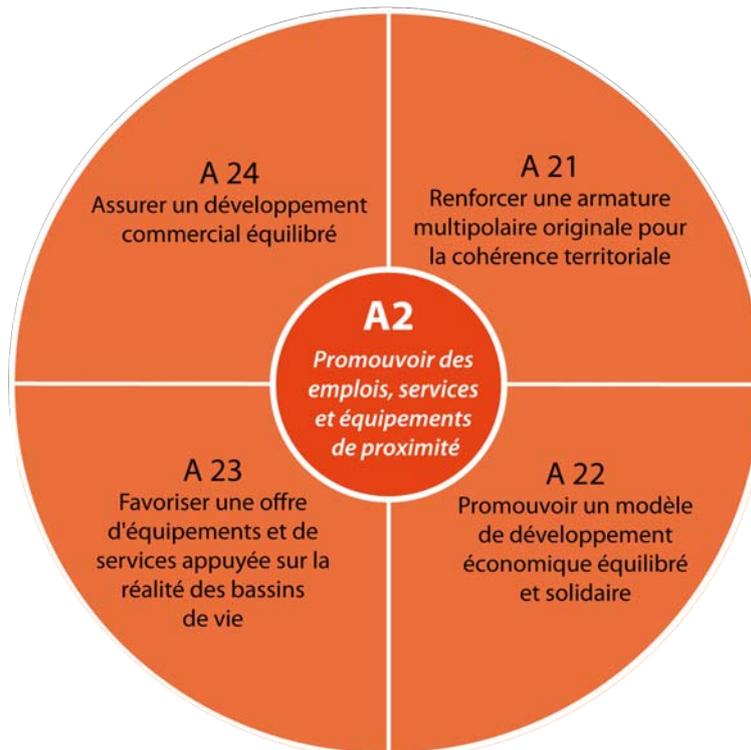
- **Développer la maîtrise foncière des collectivités afin de faciliter les projets urbains d'envergures.**

Objet de convoitise et de spéculations, la ressource foncière doit, autant que possible, être maîtrisée par les collectivités afin d'atteindre les objectifs tant qualitatifs que quantitatifs et favoriser les opérations urbaines d'envergures.

Pour ce faire, **des secteurs de projets stratégiques pour le développement urbain et économique sont identifiés** dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) lorsque l'intérêt commun est reconnu aux travers de critères supra-communaux évidents. Sur ces sites la maîtrise foncière (ZAD, emplacements réservés, Droit de Préemption, intervention des établissements publics fonciers...) sera systématiquement privilégiée. Idéalement, ces objectifs seront aussi recherchés sur les autres sites de développement urbain sans revêtir de caractère prioritaire. Il est proposé d'établir un échéancier de mise en œuvre des ZAD assurant la couverture de 50 à 100 hectares par an, pour satisfaire les objectifs du SCOT.

Par ailleurs, des outils d'accompagnement de type observatoire des zones d'habitat précaire devront également être développés afin de se prémunir contre les risques de cabanisations sauvages observés sur certains secteurs, identifier les poches de constructions ou d'urbanisation illicites, comprendre ces situations pour y remédier et ne pas laisser se développer une fracture entre un mode de développement planifié et des phénomènes incontrôlés.

## A2. Promouvoir des emplois, services et équipements de proximité



### A21. Renforcer une armature multipolaire originale pour la cohérence territoriale

Le projet d'aménagement et de développement durables s'appuie sur un réseau de polarités composé de la ville-centre et des principaux bourgs historiques. Il prend nécessairement 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. **Ces pôles doivent fonctionner comme un « moteur » de résolution des problèmes au service du territoire** pour rendre le projet de SCOT plus efficient.

Il s'agit également de s'appuyer sur des réalités qui guident l'aménagement du territoire (infrastructures, équipements...) et assurent sa structuration à l'échelle de micro bassins de vie, eux-mêmes fédérés autour de la ville centre qui rayonne sur l'ensemble du territoire. Le confortement de cette armature multipolaire permet d'**organiser le maillage cohérent des équipements, services, commerces, articulés autour d'un schéma de déplacement rationnel et éprouvé.**

La mise en œuvre de ce schéma permet enfin d'**instaurer des solidarités territoriales** (villes-territoires) et de **déployer un véritable projet social** (régénération des cœurs de ville, recomposition urbaine, mobilisation du parc vacant, valorisation de la qualité de vie, accessibilité...). Ces principes permettent en effet de pérenniser et de rendre accessible aux populations des logements, des emplois, des services et équipements diversifiés et donc de replacer l'homme au cœur du projet.



## A22. Promouvoir un modèle de développement économique équilibré et solidaire

L'harmonisation des politiques et des stratégies locales est primordiale pour **promouvoir une répartition cohérente et équilibrée des emplois sur le territoire.**

Construire un modèle de développement économique plus équitable n'impose pas de créer une offre dispersée qui s'avèrerait au final pénalisante pour le territoire, mais de fixer des polarités en matière d'emplois, en phase avec les besoins. Cette organisation permet de **préserver et développer des emplois de proximité** au sein du tissu de commerces traditionnels, de parcs d'activités structurants, des équipements et services administratifs.

La mise en œuvre du projet vise à équiper et améliorer l'accessibilité de pôles structurants, en capacité de satisfaire demain les demandes d'implantation exogènes, tout comme le desserrement d'activités endogènes.

En s'appuyant sur ce réseau de polarités, le SCOT entend également **affirmer des logiques solidaires par bassins et par vallées**, au-delà du périmètre du schéma. Cette économie solidaire des territoires ruraux pourra se manifester par la structuration d'un certain nombre de filières comme celles du bois énergie, de la santé et du tourisme.

## A23. Favoriser une offre d'équipements et de services appuyée sur la réalité des bassins de vie

Le territoire du SCOT est globalement bien maillé par les équipements et les services avec une exception sur les massifs dont le développement est contrarié par les contraintes physiques et l'accessibilité. En revanche, l'offre d'équipements et de services dans la plaine s'est largement étoffée grâce notamment à la croissance démographique.

L'idée que **chaque commune doit pouvoir conserver ou développer un niveau minimum d'équipements ou de services** (école, poste, commerce de proximité...) est une des bases du projet. Sur les territoires les plus ruraux cela doit aussi se concevoir à une échelle supra communale. Par ailleurs, le projet d'aménagement et de développement durables soutient **le maintien et le déploiement d'une offre d'équipements et de services intermédiaires, alternative à la ville centre sur les pôles d'équilibre** (par exemple collège, maison de retraite, perception, notaire, services de santé...). L'appui sur le réseau de polarités est essentiel pour garantir la proximité à l'échelle des bassins de vie et constituer une alternative aux déplacements systématiques vers Perpignan.

Enfin, sur le cœur d'agglomération et la ville centre, l'offre en équipement et services doit être préservée et enrichie notamment dans les zones les plus denses qui doivent **concentrer l'ensemble des fonctions urbaines caractéristiques d'une ville moyenne ambitieuse.**

## A24. Assurer un développement commercial équilibré

Le SCOT a fait le constat d'un bon niveau d'équipement commercial global sur le territoire, néanmoins les dynamiques observées posent un certain nombre de problématiques. Les demandes d'implantations de grandes et moyennes surfaces sont nombreuses et fonctionnent selon une logique quelque peu exacerbée, tandis que le « e-commerce » se développe, l'évasion commerciale vers la Catalogne Sud est un fait et de nouveaux comportements des consommateurs s'intensifient (circuits courts, retour vers des commerces de proximité...).

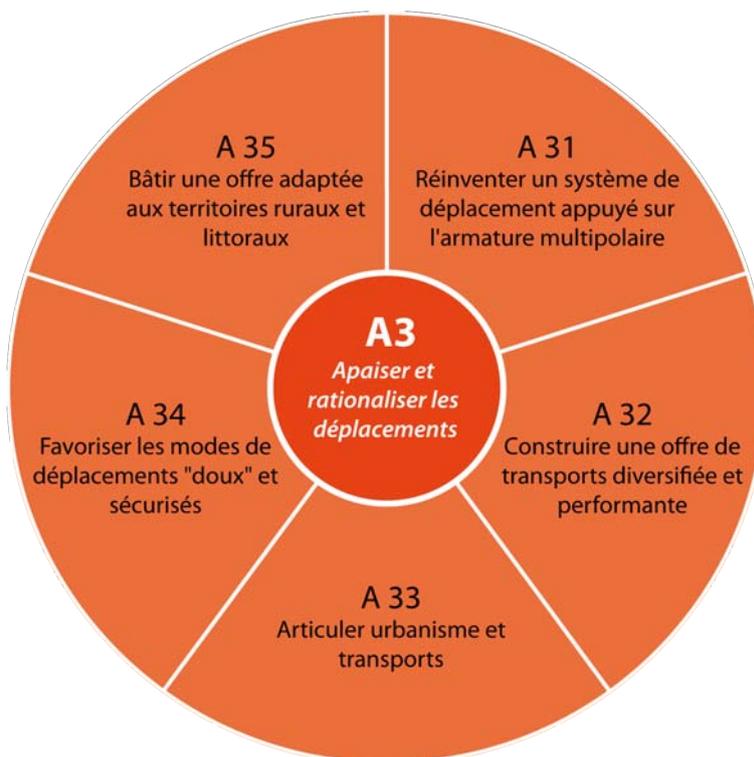
**Le commerce est par ailleurs un élément important de la structuration des territoires** : il est créateur de lien social, générateur de déplacement mais aussi agent de développement économique des territoires. Toutefois, le critère économique ne peut à lui seul imposer la structuration de l'espace.

Afin de préserver la diversité commerciale du territoire et le tissu commercial de proximité au service de l'ensemble de la population, il est nécessaire de **maîtriser le développement des grandes et moyennes surfaces** en limitant les nouvelles implantations aux principaux sites existants. Il s'agit notamment de permettre la **requalification et l'amélioration des pôles commerciaux existants** appelés à se structurer mais aussi de **maintenir la richesse et la densité du tissu commercial au cœur des villes et villages.**

Ces nouvelles implantations sont soumises à un certain nombre de conditions comme : l'intégration au réseau de transport collectif, l'accessibilité globale, la qualité environnementale, architecturale et paysagère des projets ou encore la limitation des impacts sur l'animation de la vie urbaine.

Cette ambition s'attache également à privilégier la **localisation préférentielle des commerces de proximité dans les zones urbaines** (en évitant que ceux-ci se développent dans les pôles commerciaux périphériques au détriment de la revitalisation des centres-villes), à **stimuler les circuits courts et l'accessibilité aux productions locales**, garantes de la qualité de vie sur le territoire (emplois, paysages, empreinte écologique...).

## A3. Apaiser et rationaliser les déplacements



### A31. Réinventer un système de déplacement appuyé sur l'armature multipolaire roussillonnaise

Prioriser l'ensemble des investissements en matière de mobilité et de déplacements pour conforter l'armature multipolaire et assurer le rééquilibrage du territoire.

Ce schéma s'appuie sur une organisation multipolaire avec des pôles d'équilibre interconnectés à la ville-centre et entre eux. Il se structure également autour de la richesse de l'offre et des infrastructures existantes (étoile ferroviaire, transports en commun en sites propres, 2x2 voies, routes modernisées...) et les grands projets d'infrastructures (LGV, fret...) et d'organisation des Autorités Organisatrices de Transport existantes (cadencement et fréquences TER, évolutions réseaux...). Cette richesse apparaît comme **un atout indéniable pour offrir une alternative viable et crédible à la voiture individuelle.**

#### ▪ Structurer le territoire par la revalorisation du potentiel de l'étoile ferroviaire catalane à optimiser

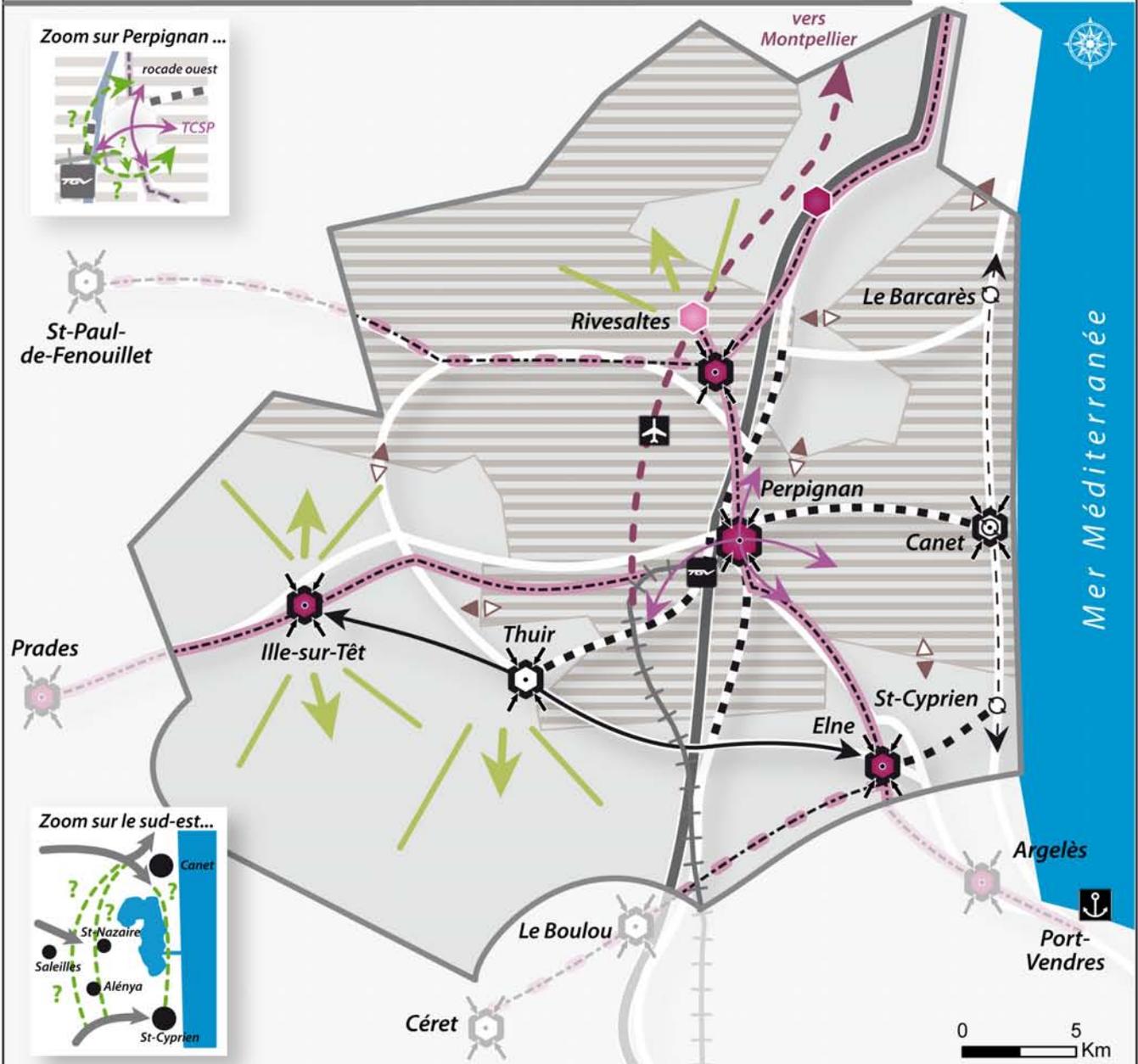
Devant la nécessité de repenser le fonctionnement de la plaine tous modes confondus et de réduire les déplacements motorisés individuels (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996), l'ambition développée est de **s'appuyer sur une organisation intelligente des déplacements sur la plaine multipolaire sur laquelle viendra s'organiser le développement. Cette organisation passe par la définition et la hiérarchisation d'axes prioritaires ainsi que de pôles d'échanges et de parcs-relais urbain.**

Le diagnostic a fait le constat de l'existence d'un maillage ferroviaire encore important sur le territoire malgré la perte de certaines branches de l'étoile ferroviaire catalane entre 1950 et 2000. Dans l'optique de développer et structurer le territoire de la plaine multipolaire roussillonnaise, le projet mise sur la **revalorisation et le développement du potentiel ferroviaire roussillonnais dans la mesure où la disponibilité des sillons ferroviaires le permet.**

Le PADD souhaite **que soient préservées et requalifiées les lignes ferroviaires existantes et que soit envisagée la ré-exploitation « voyageurs »** de voies utilisées uniquement pour du fret ou des liaisons touristiques actuellement. Cette armature ferroviaire doit devenir un levier d'aménagement du territoire départemental non seulement dans le corridor méditerranéen mais également dans ses vallées transversales.

**Développement des dessertes, des fréquences et cadencements, des correspondances, création potentielle de nouvelles haltes et amélioration de l'accessibilité des quais viennent compléter les souhaits du SCoT en matière de revalorisation ferroviaire. Les requalifications pourraient favoriser la création de véritables quartiers de gares cumulant des fonctions résidentielles, commerciales et de services sur des lieux de vie et de passage.**

# Réinventer un système de déplacement plurimodal appuyé sur l'armature multipolaire



## Revaloriser le potentiel de l'étoile ferroviaire catalane

- réseau ferré
- + LGV existante
- - - LGV projetée
- gare voyageurs en service
- gare ou halte TGV projetée
- Liaison ferroviaire avec nouvelles haltes potentielles ...
- ... à optimiser
- ... à réutiliser

## Définir des axes interurbains de transports en commun routiers structurants

- routes principales
- autoroute
- liaison express à promouvoir avec parcs relais à implanter
- rabattement principal tous modes vers ville-centre et pôles d'équilibre
- ↔ liaison TC transversale à étudier

## Renforcer la performance des transports en commun dans le cœur d'agglomération

- ✦ créer une croix de TCS
- ↔ Bâtir une offre de transports en commun littorale
- ↔ navette littorale saisonnière
- offre saisonnière littorale dans les stations
- Renforcer la complémentarité entre réseaux de transports en commun
- ▨ réseau urbain
- ◀▶ interface entre Autorités Organisatrices de Transports

## Développer et améliorer l'accessibilité

- ✈ aéroport
- gare TGV
- ⚓ port
- ↔ dessertes des massifs et territoires ruraux
- ▭ périmètre du SCOT

### ▪ Définir des axes interurbains de transports collectifs routiers

Le potentiel ferroviaire identifié structure le territoire d'étude. Cependant, le système ferroviaire ne peut répondre à lui seul à tous les besoins de déplacements entre le pôle urbain perpignanaise et son aire urbaine. Le système ferroviaire ne peut répondre à lui seul à tous les besoins de déplacements entre le pôle urbain perpignanaise et son aire urbaine.

Pour les secteurs non desservis par le fer ou pour ceux perturbés par l'importance du trafic fret ou grandes lignes (axe Nord/Sud), voire sur des axes aux enjeux multiples, il s'agit d'**identifier des axes interurbains de transports collectifs routiers structurants. Ces axes doivent permettre de déployer une offre attractive pour l'utilisateur et d'assurer un maillage cohérent de la plaine du Roussillon.** Ils ont vocation à fonctionner en liaison avec des **pôles d'équilibres ou secondaires**, équipés de pôles d'échanges multimodaux (PEM), lieux de rabattement des flux issus des territoires plus ruraux.

Ils pourraient être empruntés par des lignes express départementales à niveau de service élevé, en complémentarité avec les services et infrastructures du réseau urbain perpignanaise (correspondances, intermodalité, utilisation d'infrastructures communes...). A terme, les réseaux pourraient être complétés par des stratégies de desserte de périphérie à périphérie en particulier dans le cœur d'agglomération.

### ▪ Renforcer la complémentarité entre TER, cars départementaux, Bus d'agglomération, et modes doux de déplacements

La performance et l'efficacité du réseau de transport collectif doivent être garanties pour intégrer les préoccupations environnementales contemporaines (réduction des nuisances, pollutions, consommations d'énergies fossiles...) et créer une offre attractive et accessible pour la population.

Dans cet esprit, l'intérêt de développer les Transports en Commun fait l'objet d'un large consensus. Pour cela, **il est nécessaire d'améliorer les complémentarités entre les AOT** (Autorités Organisatrices des Transports, c'est à dire les bus de l'agglomération, les cars du Département et les TER de la Région), en matière de **correspondances, de suppressions de doublons, de tarification et billet uniques...** Cette étape semble être déterminante en vue de rendre l'armature des transports lisible et performante.

### ▪ Déterminer des projets routiers prioritaires en prenant en compte l'impact des infrastructures de transport sur le territoire

**La création ou l'amélioration de routes est nécessaire pour développer une politique de transports collectifs efficace, créer une alternative à des voies aujourd'hui inadaptées aux espaces traversés, ou encore améliorer les dessertes et notamment la séparation des flux de transit et de proximité.**

Toutefois, et dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement, ces actions ne devront pas constituer un appel à l'usage de la voiture. L'augmentation des capacités routières devrait être limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en prenant en considération la sensibilité et les besoins du milieu. Il est nécessaire de **prioriser les projets routiers et ne pas favoriser leur systématisation, minimiser leurs impacts sur l'environnement et les terroirs agricoles traversés** (favoriser le remembrement des terres agricoles impactées, faciliter les circulations douces et agricoles perpendiculaires).

Il est par exemple indispensable de compléter le réseau routier sur le secteur Sud-Est du territoire (Perpignan-Canet-Saint-Cyprien) dans le cadre de la mise en place d'un schéma global de déplacements. Ce schéma devra répondre à de multiples questionnements, tels que le devenir de la voie littorale empruntant le lido entre Canet et Saint-Cyprien, l'accessibilité à Saint-Cyprien plage depuis le cœur d'agglomération, ou encore la desserte de ce secteur. Ces problématiques devront être appréciées au regard des besoins humains, de l'incidence sur les activités agricoles, sur la sensibilité environnementale ou paysagère des milieux.

La problématique du grand contournement ouest et sud de Perpignan, ou encore celle la mise à 2x2 voies de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades devront également faire l'objet d'une réflexion ou être considérées dans le cadre de la mise en place de ce schéma global de déplacements.

Il est également nécessaire de **hiérarchiser le réseau de voiries** en fonction du rôle qu'elles devront jouer (notamment transit, desserte locale, pôles logistiques, circulations agricoles, secteurs à rendre perméables...) et non en fonction de leurs performances actuelles. Enfin, le cœur d'agglomération devra être favorisé pour le **développement du**

### A32. Construire une offre de transports diversifiée et performante, alternative au tout-voiture dans le cœur d'agglomération

- Structurer le territoire par la définition d'axes de TC routiers structurants en sites propres en approche de la ville-centre/ Renforcer la performance des transports collectifs dans le cœur d'agglomération (TCSP)

Le développement de la politique de transports collectifs a permis la mise en place d'un réseau de bus interurbains dans le cœur d'agglomération. Dans la continuité des efforts engagés en matière d'amélioration du réseau de transport en commun communautaire, ce réseau s'améliorera avec la mise en service totale du Bus à Haut Niveau de Service sur la ligne de Transport en Commun en Site Propre Nord- Sud et, pour ce faire, la refonte complémentaire du réseau enclenchée en janvier 2012.

Mais malgré de nettes progressions en termes de fréquentation, le transport collectif n'est pas considéré comme une véritable alternative à l'automobile. L'offre de transports collectifs dans le cœur d'agglomération doit à terme s'appuyer sur une **croix de transport en site propre sur laquelle le rabattement des lignes classiques sera la norme**. Cette orientation trouve son fondement dans la nécessité de créer un réseau performant, notamment dans le cœur d'agglomération où les densités sont les plus importantes et les enjeux les plus forts. Le cas échéant, la ligne de transport en commun en site propre (TCSP) Nord- Sud pourra faire l'objet d'une étude visant à son extension au-delà de la ville-centre, tandis que le principe de création d'un second axe TCSP Est- Ouest, débordant lui aussi de la ville-centre est souhaitable.

Un soin particulier devra être porté à l'accessibilité douce aux pôles d'échanges (terminus) et aux arrêts de ces lignes. Il est aussi nécessaire de travailler sur la piétonisation et l'adaptation aux modes doux au cœur de Perpignan (limiter la circulation des voitures et le stationnement non résidentiel).

- Développer et favoriser l'intermodalité (bus urbains et interurbains, fer, parcs-relais, vélostations...) et mettre en place des liaisons cadencées entre les pôles d'équilibre et la ville centre

La conception d'un système intermodal complet constitue un enjeu majeur pour la rationalisation des déplacements sur le territoire. Ce système, à mettre en relation avec une meilleure organisation urbaine (en termes de compacités, de mixité 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.

Le projet entend **renforcer la performance des transports en commun par la constitution d'un réseau de transports collectifs maillé** et complémentaire entre le cœur d'agglomération et le reste de la plaine et du département. Outre l'articulation entre AOT, il s'agit de **développer l'intermodalité par la constitution ou le renforcement de pôles d'échanges multimodaux**.

Faciliter l'accès au transport en commun, identifier les pôles d'échange ou parcs-relais à conforter, développer ou créer pour inciter le report modal de la voiture vers les TC et favoriser l'intermodalité sont des objectifs primordiaux du projet. Sur ces Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) constitués autour de gares SNCF, de gares routières ou de stations TCSP structurantes, l'intermodalité doit être la norme : parcs-relais pour offrir une possibilité de rabattement automobile au réseau TC, accueil efficace des deux-roues aux abords des gares (parkings sécurisés voire solutions techniques pour embarquer les vélos dans les modes de transport), accessibilité tous modes facilitée, dont prioritairement celle des modes alternatifs à la voiture (cheminements sécurisés, entretenus et agréables).

Ces projets se combinent avec l'arrivée du TGV® en gare de Perpignan depuis Figueres (décembre 2010) puis Barcelone (avril 2013), qui a permis de générer la création d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) majeur à l'échelle départementale et régionale (Trains, Cars départementaux et bus de l'agglomération). En ce sens, la gare TGV® et son PEM doivent être confortés comme un élément structurant du cœur d'agglomération à desservir par voie routière mais surtout, par les transports en commun routiers et ferroviaires (TGV®, trains grandes lignes, TER) et plus encore par les modes doux (vélos, piétons).



### A33. Articuler urbanisme et transport

Les politiques de développement systématique des infrastructures routières et la diffusion du modèle d'habitat dispersé ont engendré un fonctionnement largement basé sur l'utilisation de l'automobile. Les lieux de vie sont de plus en plus éloignés des lieux de travail, de consommation ou de loisirs. Augmentation des temps et des coûts de déplacements, saturation du réseau et besoins continus d'infrastructures routières supplémentaires, fragmentation des espaces naturels et agricoles et sur-occupation de l'espace public par la voiture ont favorisé une désorganisation territoriale qui rend par ailleurs difficile l'optimisation et l'efficacité des transports alternatifs à la voiture.

Le PADD du SCOT propose de limiter la « tentation automobile » par une urbanisation plus rationnelle en bâtissant une ville de proximité permettant de minimiser les besoins en déplacements et de renforcer la performance des lignes TC. Conditionner et **encourager les nouvelles ouvertures à l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs** est un signal fort du SCOT de la plaine du Roussillon.

Dans le périmètre SCOT, il s'agit de **limiter les déplacements systématiques vers Perpignan et renforcer le rayonnement des pôles d'équilibre** identifiés sur leurs bassins de vie respectifs où le rabattement, l'urbanisation et le développement des activités et services seront favorisés. Il s'agit également de **conforter l'adéquation urbanisme-transport dans le cœur d'agglomération**.

L'organisation de l'espace urbain futur se cale sur les réseaux d'infrastructures de transport collectif existantes ou à créer :

- **Articuler urbanisme** (résidentiel, économique et commercial) **et déplacements** : engager des actions spécifiques et autres aménagements ambitieux (intensification et compacité de la ville, mixité des fonctions, traitement des espaces publics, équipements...) **à proximité des lignes de transports majeures** (bus, fer) **et des points d'arrêts** (PEM, stations, gares, secteurs desservis...) visant à limiter les besoins en déplacements.
- **Eviter la spécialisation de zones et les transferts en périphérie d'équipements et d'activités** compatibles avec la vie urbaine **maintenir des services publics et activités dans les pôles d'équilibre et villages de la plaine...**

### A34. Développer la ville des courtes distances en favorisant les modes de déplacements doux et sécurisés

- **Encourager une utilisation de l'automobile autrement, notamment en zone urbaine dense**

Depuis 1945, tous les travaux de voirie urbaine concouraient à créer davantage d'espace pour les voitures (suppression des lignes de tramway, chaussée, stationnement...). **Il importe d'inverser la tendance et donner la priorité à des voiries partagées ou des espaces dédiés où piétons et cyclistes auraient toute leur place.**

Afin de **reconquérir l'espace public** et rééquilibrer la destination de ce dernier vers les autres modes de déplacements (bus, vélos, piétons), la question du stationnement est essentielle. Il s'agit de libérer le cœur des villes et villages de la prégnance de la voiture pour favoriser le partage de la voirie et promouvoir des espaces publics plus accessibles et sécurisés aux piétons et aux vélos. Cette orientation doit notamment se traduire par le développement de zones de stationnements plus denses (éventuellement sur plusieurs niveaux) et regroupées (cœur des villages et des quartiers...). Dans les zones commerciales, ces mêmes objectifs doivent être recherchés, en favorisant le stationnement souterrain ou aérien (parkings silos...).

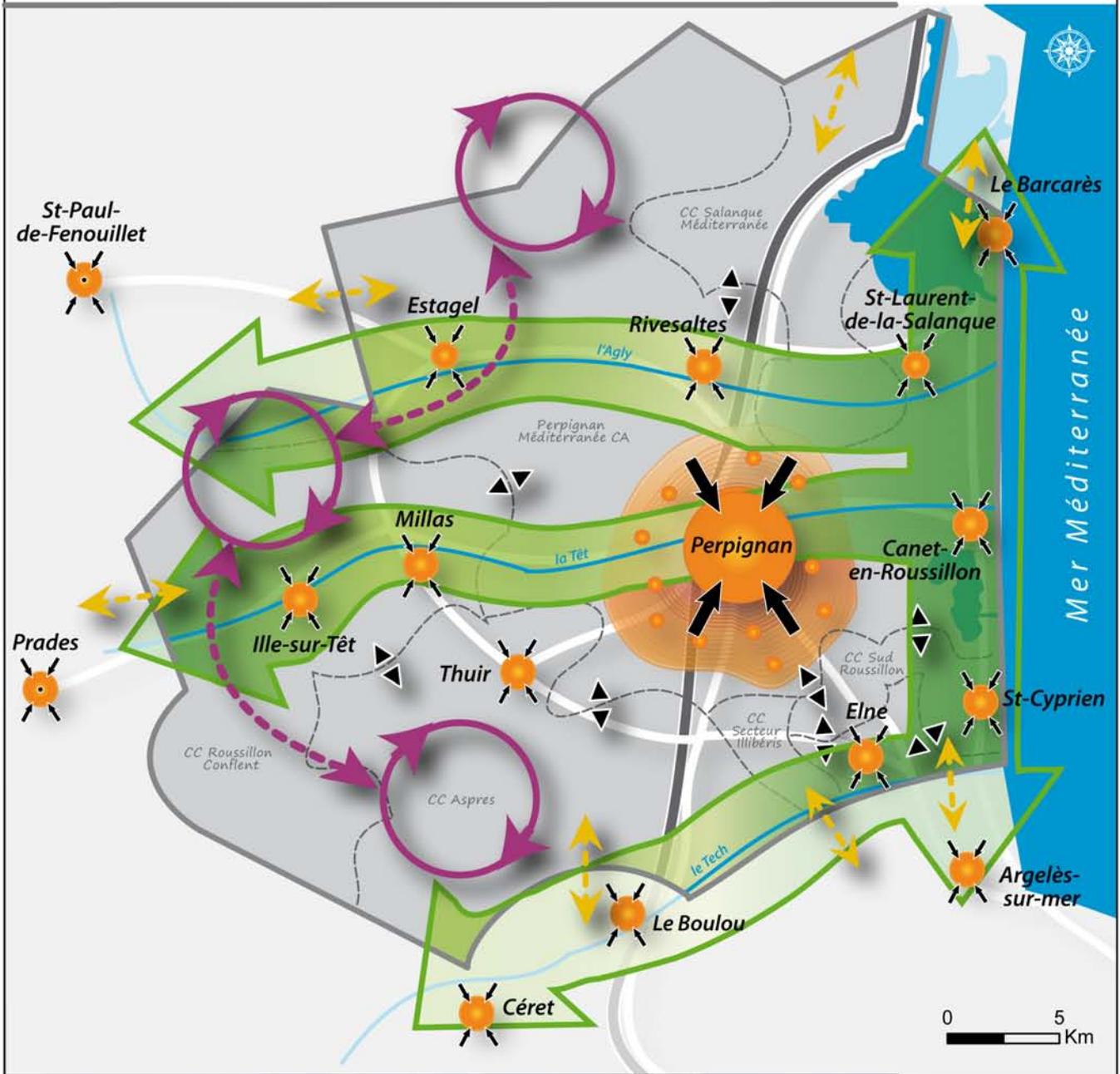
- **Développer les réseaux vélos et piétons, améliorer les services publics de déplacements dans les zones urbanisées**

Il est nécessaire de **développer les modes doux dans les nouveaux secteurs d'urbanisation** mais également de **créer des maillages de proximité** distincts entre piétons (trottoirs larges, rues et plateaux piétonniers...) et vélos (pistes, bandes, double-sens, couloir site propre bus-vélo...) au sein de la ville en général. L'attractivité du réseau dépend effectivement de la lisibilité des parcours (absence de discontinuités, signalétique...) mais aussi de la sûreté des itinéraires (éclairage, traversées des axes routiers, partage de la voirie ou isolement...).

Par ailleurs, le SCOT entend favoriser le **développement d'équipements spécifiques sur les pôles générateurs de déplacements** (parcs à vélos notamment) et permettre de **reconquérir et sécuriser les espaces publics** pour les piétons et cyclistes dans le cœur des villes et villages (par exemple systématiser les zones 30).

Il s'agit également de systématiser les aménagements spécifiques pour une traversée sécurisée des voiries structurantes ou **des grands carrefours giratoires par les piétons et cyclistes**. **Cet objectif de perméabilité des ouvrages routiers devra être systématiquement recherché**. A l'échelle du territoire, **le maillage de voies cyclables doit se construire et s'articuler** (vélottoirale, voies vertes, radiales du cœur d'agglomération) afin de disposer d'un réseau cohérent et sécurisé, apte à créer une offre alternative aux déplacements motorisés.

# Les grands principes d'amélioration de l'offre cyclable



- |  |   |  |  |  |                               |
|--|---|--|--|--|-------------------------------|
|  | logique cyclable de vallée et continuité cyclable littorale |  | centralités cyclables à développer   |  | limites communautaires (EPCI) |
|  | principe de boucles cyclotouristiques à rechercher          |  | logique de maillage des villes du cœur d'agglomération   |  | périmètre du SCOT             |
|  | continuités cyclables entre massifs à rechercher            |  | articulation cyclable SCOT avec les territoires limitrophes  |  | autoroute                     |
|  |   |  | articulation cyclable entre EPCI (à rechercher dans le cadre des schémas cyclables communautaires) |  | routes principales            |
|  |   |  |  |  | principaux cours d'eau        |

## A35. Bâtir une offre de transport adaptée aux territoires ruraux et littoraux

### ▪ Construire une offre innovante et saisonnière sur le littoral

L'accessibilité en période estivale demeure un enjeu majeur pour le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon. Ce critère est un élément essentiel d'une offre touristique concurrentielle. Même pendant les vacances, le mode routier reste dominant. Mais au sein d'un espace de temps dédié à la détente et aux loisirs, le potentiel de développement des modes doux de déplacements ou d'une offre de transports collectifs efficace et saisonnière est bien tangible.

Or, **l'offre en transports en commun pour la desserte des stations du littoral ne permet pas de concurrencer réellement l'usage de la voiture**. Il s'agit, à partir d'axes interurbains bien identifiés de promouvoir des liaisons interplages en transports collectifs et d'améliorer les dessertes de l'intérieur vers le littoral. Cette offre doit aussi valoriser les dessertes intra-urbaines des stations.

Un second volet de cette orientation doit assurer **la gestion du stationnement** notamment aux abords des espaces sensibles, comme le cordon dunaire ou les complexes lagunaires. Il s'agit de **canaliser la fréquentation touristique** et **d'assurer l'intégration paysagère des espaces de stationnement** mais également de **promouvoir une accessibilité « bonifiée » pour les vélos** avec un maillage structurant de voies dédiées et des espaces de stationnement aménagés au plus près des pôles générateurs de déplacements et du cordon dunaire. Dans ce cadre, une attention toute particulière devra être portée sur le devenir de la voie littorale entre Canet-Sud et Saint-Cyprien-plage menacée par l'évolution du trait de côte.



### ▪ Améliorer l'accessibilité des massifs et des territoires ruraux

La modernisation et la complémentarité des vecteurs de mobilité confortent l'attractivité des territoires ruraux.

Il s'agit donc d'**apporter des réponses adaptées selon les caractéristiques du territoire à desservir** (ex : parfaire le réseau de Transport à la demande -TAD, lignes de bus classiques) et de **cibler un rabattement vers les transports en commun les plus performants** (Train, TCSP...).

Par ailleurs, il semble indispensable d'améliorer de manière raisonnée le réseau routier, facteur d'attractivité incontestable pour les territoires périphériques aux grands axes. Ces modernisations du réseau viaire, visant de manière prioritaire à traiter des problèmes de sécurité, devront limiter les impacts sur l'environnement, la consommation et le cloisonnement de terroirs agricoles et la dégradation des paysages.



**P**ROJET D'**A**MÉNAGEMENT ET DE **D**ÉVELOPPEMENT **D**URABLES



- Ambition B -

**IMPULSER UN NOUVEAU  
RAYONNEMENT  
DU ROUSSILLON**



## ➔ Préambule : plaidoyer pour une attractivité renouvelée

*Le territoire de la plaine du Roussillon très attractif*, notamment sur le plan démographique et touristique génère une économie résidentielle particulièrement dynamique. Le tissu économique local en bénéficie directement, notamment les secteurs des services, de la santé, du commerce ou de la construction.

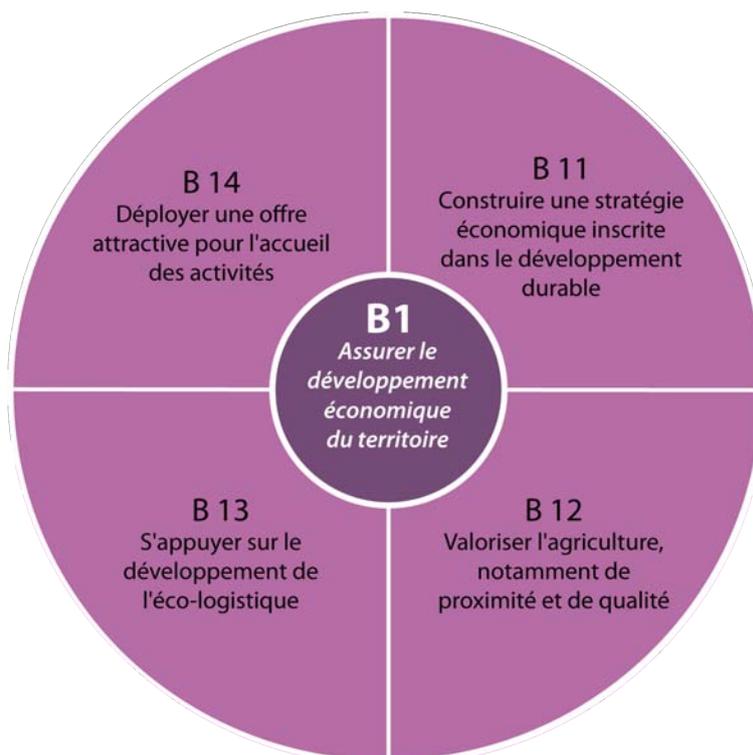
Néanmoins, ce système fonctionne selon une logique exacerbée et de nombreux indicateurs sont préoccupants, faiblesse du niveau de revenus, ségrégations socio-spatiales, départ des jeunes actifs vers d'autres territoires, pression sur les ressources... Une économie résidentielle plus vertueuse où la qualité de vie et la solidarité sont animées par une économie à forte valeur ajoutée préservant le capital environnemental du territoire, constitue une ambition affirmée par le projet d'aménagement et de développement durables.

*Le territoire de la plaine du Roussillon s'appuie sur une économie agricole et touristique essentielle*, l'empreinte territoriale et l'interaction de ces activités sont majeures, elles génèrent de l'activité, façonnent le territoire et s'enrichissent mutuellement. Par delà les difficultés conjoncturelles et structurelles, il s'agit d'adopter une stratégie volontariste pour accompagner la mutation de ces filières et notamment préserver en priorité le capital foncier agricole.

*Le territoire de la plaine du Roussillon est au cœur d'un espace en profonde mutation*, Longtemps isolé aux confins du territoire français, le Roussillon s'ouvre désormais sur la Catalogne du Sud et l'ensemble du bassin méditerranéen. La coupure devient couture. L'intensification des échanges entre la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe mais également avec le Maghreb, la métropolisation des villes méditerranéennes et la proximité de la capitale catalane Barcelone, ouvrent de nouvelles perspectives pour le développement économique du Roussillon. Refusant de recueillir les externalités négatives de cette croissance sans en tirer des bénéfices, le territoire doit donc se positionner clairement pour **insuffler un nouveau rayonnement du territoire, appuyé sur une économie à la fois performante et durable**. Il s'agit de construire une stratégie commune au sein d'un espace coopératif transfrontalier, de hisser le niveau d'emploi en stimulant l'innovation et l'économie du savoir pour créer de la valeur ajoutée et se donner les capacités d'instaurer des systèmes solidaires avec les territoires environnants.

## ➔ Ambition B : Impulser un nouveau rayonnement du Roussillon

### B1. Assurer le développement économique du territoire



## B11. Construire une stratégie économique inscrite dans le développement durable

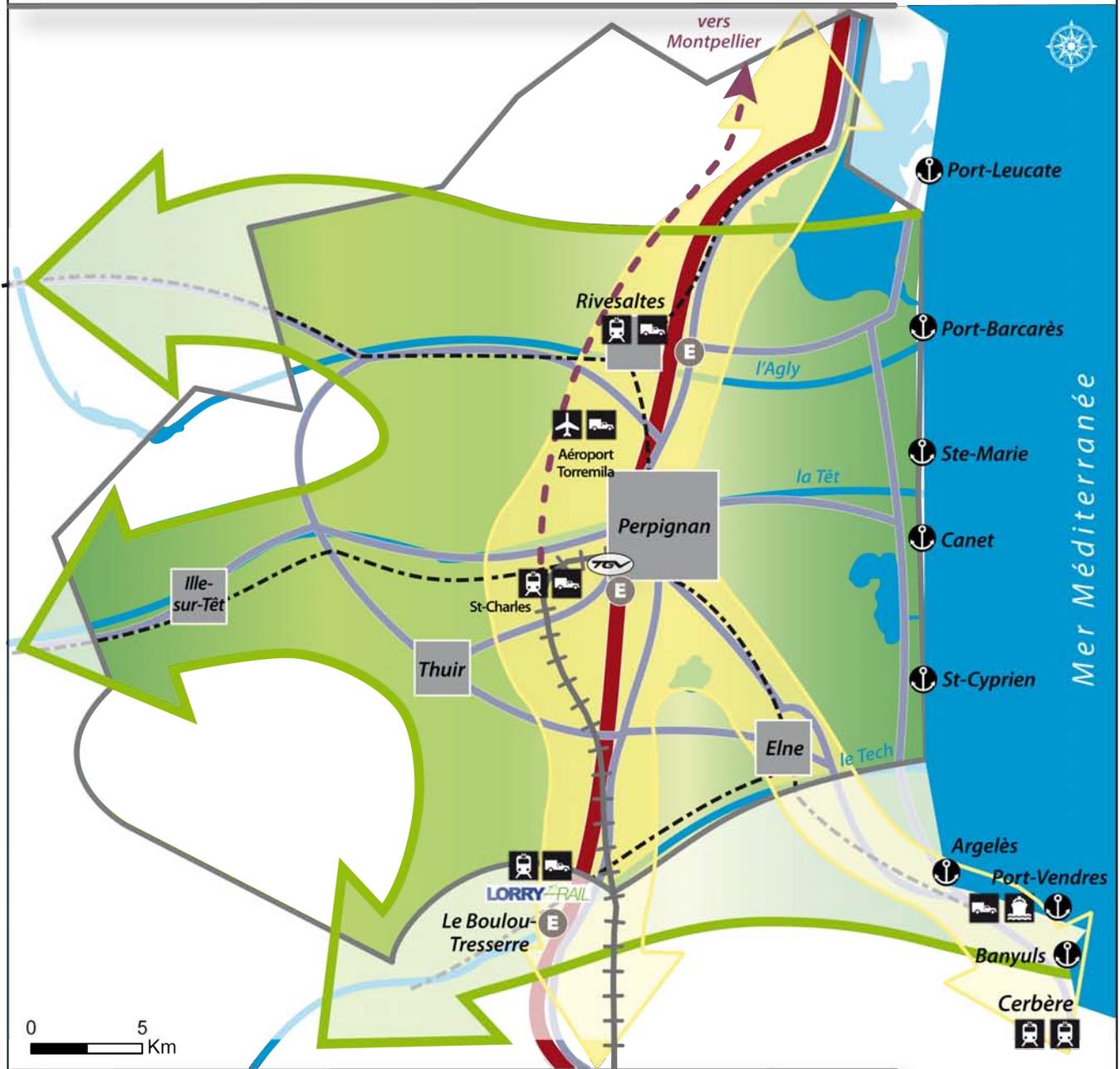
Parmi les 3 piliers du développement durable, la promotion d'une stratégie de développement économique décloisonnée et fédératrice doit être portée par les différents EPCL, collectivités et acteurs compétents. Cette stratégie cherche à rééquilibrer le modèle économique territorial en développant notamment, nombre d'emplois productifs nécessaires à la transition environnementale.

Cette stratégie cherche à concilier le développement des productions et des métiers issus de la « croissance verte », c'est-à-dire d'une croissance respectueuse de l'environnement. Ce mode de développement plus vertueux vise à la fois les secteurs traditionnels (agriculture, bâtiment...), bénéficiant de savoir-faire locaux que ceux plus récents, liés aux éco-activités sur lesquels le territoire mise résolument (énergies renouvelables, valorisation énergétique, écologique...).

Le Roussillon dispose en effet d'atouts considérables pour faire du développement durable, une bannière commune à l'ensemble des activités. Bien au-delà d'un marketing territorial qui ne serait axé que sur des effets d'image et des outils de communication, cette stratégie globale se décline sur l'ensemble des filières économiques structurantes. Refusant la compétition du toujours « plus » qui porterait en elle-même la destruction de nos atouts, mais s'appuyant sur la recherche permanente du toujours « mieux », pour créer des phénomènes de synergie positive : la plaine du Roussillon pourrait bien s'enorgueillir d'être parmi les premiers territoires durables du bassin méditerranéen à l'échéance du PADD.

- **Pour l'agriculture**, il s'agit avant tout de préserver des espaces agricoles de proximité et d'anticiper les besoins de productions futurs. Les terroirs du Roussillon et leurs mosaïques de productions agricoles se positionnent en effet dans un bassin de vie très peuplé entre les métropoles barcelonaise, toulousaine et montpelliéraine. L'activité agricole orientée vers les marchés et les circuits longs nécessite quant à elle une véritable lisibilité foncière compte-tenu des investissements engagés. L'activité agricole bénéficie en outre d'un puissant outil logistique pour « éclater » en un temps record tous types de produits agricoles depuis la plateforme de St-Charles.
- **En matière de tourisme**, un meilleur équilibre entre un tourisme littoral et estival et le potentiel offert par un tourisme vert, tourné vers l'authenticité et la qualité doit être soutenu. Outre la nécessité d'accompagner la mutation de l'hébergement des stations balnéaires vers une offre renouvelée, attractive et éco-labellisée, le projet d'aménagement et de développement durables entend promouvoir le tourisme « d'arrière pays » par le développement des hébergements venant notamment en soutien de l'activité agricole et pastorale, mais aussi par la promotion du tourisme culturel dont les relais sont nombreux sur le territoire. La promotion du tourisme culturel s'appuie sur un réseau de sites emblématiques à valoriser : Collioure, Céret, Perpignan, Castelnou, Tautavel, Saint-Martin-du-Canigou, Cadaquès... Les perspectives offertes par un tourisme évènementiel présentent également un intérêt pour le territoire : congrès et salons professionnels, évènements culturels (Visa pour l'image, procession de la Sanch...) peuvent optimiser les hébergements en arrière saison. Cette ambition passe par le renforcement de l'accessibilité du territoire, le développement d'hébergements de qualité (notamment garanti par le développement de labels de type « gîtes de France, Clévacances, Tourisme de terroir... ») et le déploiement d'équipements structurants en capacité d'accueillir ce type d'évènements. Les schémas régionaux et départementaux du tourisme qui relayent ces mêmes ambitions peuvent être déclinés par les démarches locales (réseau culturel terres catalanes...).
- **En matière de logistique**, le territoire mise sur le développement des outils éco-logistiques au service de l'économie locale mais aussi dans l'objectif de rendre plus soutenable la progression des échanges internationaux. Ainsi, le développement des plateformes multimodales participe largement au transfert des marchandises transportées par la route vers le fer, améliorant la situation des grands corridors routiers comme la vallée du Rhône. Le territoire est volontaire pour miser sur un développement durable des échanges internationaux, en accompagnement des politiques nationales de réduction des gaz à effets de serre.
- La plaine du Roussillon est, du fait de la présence de gisements solaires et éoliens remarquables légitimement positionnée sur les filières innovantes des **énergies renouvelables**. Cette filière est soutenue par la performance du pôle de compétitivité Derbi. A l'objectif de production d'énergies renouvelables, il est nécessaire d'associer la recherche et le développement et la production industrielle liés à cette filière d'avenir. Néanmoins, la production d'énergies renouvelables, notamment photovoltaïque doit être articulée avec les impératifs de préservation du potentiel foncier agricole et de qualité des paysages en privilégiant un développement orienté sur les espaces économiques et notamment logistiques (toitures des entrepôts, ombrières sur les parkings...).
- **La filière de la construction** génère de nombreux emplois de proximité, alimentée par l'économie résidentielle et notamment le besoin en logements. Elle doit connaître de profondes mutations pour permettre le développement d'un habitat durable méditerranéen et rendre plus soutenable les impacts de l'économie résidentielle. Le projet entend impulser la diffusion d'un mode d'habiter privilégiant le recours à des éco matériaux et la sobriété énergétique tout en satisfaisant les attentes de la population. Il s'agit donc pour répondre à ces enjeux de permettre à la filière de se structurer grâce au développement de l'innovation et de la connaissance.
- Enfin, en matière de **santé et de bien-être**, le territoire et le département disposent d'atouts indéniables (thermalisme dans les vallées, climatisme montagnard et littoral, pôles santé de l'agglomération...). La stratégie recherchée s'inscrit dans la structuration et la modernisation de l'offre mais également dans une volonté de maintien des grands équilibres territoriaux dans le cadre d'offres complémentaires.

# Promouvoir un modèle de développement économique équilibré et solidaire



## Plateformes multimodales

- route
- fer
- air
- mer

**LORRY-RAIL** autoroute ferroviaire

- échangeur autoroutier

«eurocorridor» de transports terrestres

«corridors de l'économie solidaire»

cœur d'agglomération et pôles d'équilibre

périmètre du SCOT

réseau ferré

LGV existante

LGV projetée

routes principales

autoroute

principaux cours d'eau

port de plaisance et accueil touristique

## B12. Valoriser l'agriculture et notamment l'agriculture de proximité et de qualité

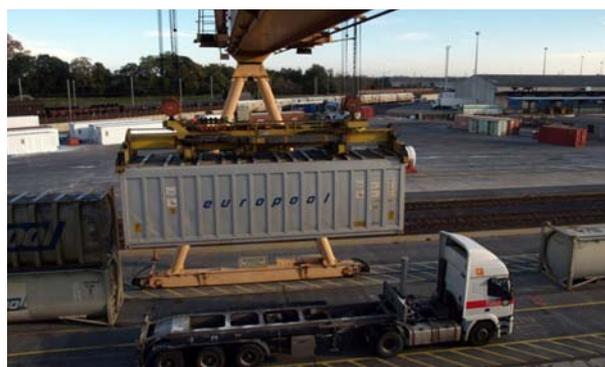
Les difficultés agricoles et notamment viticoles impactent la dynamique et la croissance économique globale du territoire. Dans un contexte de mondialisation, l'agriculture méditerranéenne française connaît une profonde crise structurelle. Si les actions engagées sont parfois impuissantes, certaines d'entre-elles s'avèrent néanmoins positives, comme celles qui consistent à mettre en relation le propriétaire souhaitant arracher ses vignes et le fermier souhaitant cultiver.

La question de la déprise agricole est un sujet d'autant plus tendu que la pression foncière s'exerce et qu'il est difficile de couper aux attentes de rentes par rapport à une activité qui n'est plus ou peu rentable pour un grand nombre.

Pourtant, dans le contexte actuel de modifications des comportements et de prise de conscience de l'impact des coûts de transports, de la nécessité de sécurité alimentaire et de la recherche d'une meilleure qualité sanitaire alimentaire, **une agriculture de proximité et de qualité doit préserver et conforter sa place et gagner en lisibilité**. Dans cette hypothèse, le Roussillon peut devenir le **jardin des métropoles environnantes** en s'appuyant sur le formidable outil logistique du grand Saint-Charles. Ainsi, des zones à vocation agricole pérennes pourront être définies en cohérence avec le système productif et commercial local pour sécuriser l'approvisionnement des unités de transformation et de vente sur les marchés locaux mais aussi nationaux et internationaux.

La lisibilité foncière et la restructuration apparaissent comme des outils adéquats qui participent à **conforter l'activité agricole dans des stratégies entrepreneuriales sur le long terme**. A celles-ci peuvent s'ajouter des accompagnements économiques des filières à développer, via l'intervention éventuelle des collectivités et associations concernées. Il est en effet notable aujourd'hui de constater que l'avenir d'une politique de soutien à l'agriculture ne peut plus passer seulement par des objectifs quantitatifs de production de matières premières mais que la dimension qualitative, voire « culturelle » de l'agriculture, est devenu l'enjeu essentiel. Des systèmes de production locale intégrés pourraient proposer une offre d'alimentation globale répondant aux besoins des consommateurs de notre époque.

Enfin, le **renforcement des synergies entre les activités agricoles et touristiques** constitue une perspective de développement intéressante. La promotion d'une agriculture de qualité et de proximité peut aussi s'appuyer sur le potentiel de consommateurs saisonniers : un million de touristes qui peuvent devenir autant d'ambassadeurs des produits locaux. En matière d'œnotourisme par exemple, le développement de parcours tel celui organisé par le train du pays Cathare dans les Fenouillèdes peut contribuer à instaurer des circuits courts au bénéfice des producteurs et consommateurs.



## B13. S'appuyer sur le développement de l'éco-logistique

Impactée par la croissance des échanges internationaux, la plaine du Roussillon entend jouer le rôle de plateforme d'échanges en misant sur le développement des infrastructures éco-logistiques. Il s'agit à la fois d'assurer la mutation des plateformes existantes en considérant les exigences du développement durable mais aussi de tirer les bénéfices de ces outils logistiques performants pour créer des richesses et de l'emploi, à l'image du Grand Saint-Charles, première plateforme française pour l'éclatement des fruits et légumes. Vis-à-vis de la globalisation des échanges au niveau mondial, le développement d'une chaîne-logistique verte apparaît la seule durablement réaliste. Il s'agit d'un enjeu de société majeur sur lequel notre territoire dispose d'un avantage concurrentiel indéniable.

La stratégie relayée par le SCOT vise donc à **promouvoir le développement des activités logistiques et assurer le développement des activités connexes** : assemblage, conditionnement et transformation de produits, activités de négoce... Il s'agit de ne pas subir la croissance des flux de marchandises et des besoins de stockage mais de capter et valoriser ces flux au service de l'économie des territoires.

Ces stratégies doivent se construire en réseau avec les territoires voisins. Les synergies avec l'ensemble des plateformes départementales sont à renforcer prioritairement (Port-Vendres, porte méditerranéenne vers Tanger et le Maghreb, Le Boulou-Tresserre...), en s'appuyant sur la dynamique impulsée par le syndicat mixte « plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée ». Cette plateforme reconnue d'intérêt européen coordonne 6 sites logistiques combinant les modes de transports terrestres, ferroviaire, maritime et aérien. Les complémentarités avec la province de Gérone et le carrefour narbonnais doivent être recherchées. Dans ces conditions, le territoire pourra **consolider son offre éco-logistique et acquérir de la visibilité** notamment pour la métropole barcelonaise.

A côté des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans les transports de marchandises qui suppose un mix modal plus avantageux pour les voies maritimes et ferrées, il est important de miser sur une chaîne logistique verte qui consiste

# Déployer une offre attractive pour l'accueil des activités



## Parc d'activités

-  international
-  territorial
-  de proximité
-  spécialisé

## Réseau ferré

-  réseau ferré
-  LGV existante
-  LGV projetée

## Réseau routier

-  routes principales
-  autoroute

-  espaces urbanisés et zones d'hébergement de plein air
-  surfaces en eau
-  espaces agricoles à fort potentiel
-  périmètre du SCOT

à minimiser l’empreinte écologique d’un produit tout au long de son cycle de vie (réduction des emballages, des temps de stockage...). Ainsi, le territoire accueille par exemple le premier opérateur ferroviaire français de proximité (OFF) chargé de rabattre des wagons de minerais isolés depuis les Fenouillèdes jusqu’au site de Rivesaltes où la SNCF assure la prise en charge.

Il est également nécessaire d’intensifier et de rééquilibrer les flux d’éclatement vers le Sud (les flux sur Port-Vendres sont par exemple assurés à plus de 90 % par les importations...), et de rechercher de nouvelles niches de développement (par exemple en matière de logistique « retour » qui consiste à organiser les filières de recyclage...). D’autre part, le projet d’aménagement et de développement durables de la plaine du Roussillon soutient prioritairement le **développement et la modernisation des plateformes multimodales liées au fret ferroviaire et maritime**, à l’image du doublement de la capacité du chantier de transport combiné de Perpignan-Saint-Charles. Pour cela, il défend le projet de ligne à grande vitesse mixte entre Perpignan et Montpellier (ou la réalisation d’un doublet de ligne grande vitesse / fret) et souhaite que la ligne « historique » soit privilégiée pour assurer les dessertes locales pour les voyageurs.

## B14. Déployer une offre attractive pour l’accueil des activités

Hisser le territoire au sein d’une économie plus compétitive, créatrice de valeur ajoutée au service de la population passe nécessairement par le développement d’une offre attractive pour l’accueil et le desserrement des entreprises. Les périmètres institutionnels qui cloisonnent le bassin de vie roussillonnais ne peuvent répondre à cet enjeu sans stratégie globale et coordonnée. Constituer une offre performante impose donc de cibler et de prioriser les efforts à l’échelle du territoire, en hiérarchisant et en organisant l’accueil au sein de parcs d’activités répondant à la diversité des besoins des entreprises.

Cette offre doit être organisée par les communautés compétentes qui veillent à éviter des situations de concurrence, de suroffre ou de pénuries en tenant compte de l’environnement global et de la bonne adéquation avec les besoins identifiés. Les préconisations du schéma stratégique départemental des zones d’activités économiques peuvent être prises en compte dans la définition de cette offre.

Il s’agit d’organiser cet accueil au sein de véritables parcs d’activités sur les pôles urbains stratégiques, garantissant un niveau de service satisfaisant (très haut débit, services aux entreprises et salariés, transports collectifs performants, aires d’accueil et de stationnement, restauration voire hôtellerie...) et une qualité environnementale cohérente avec les autres ambitions exprimées par le SCOT (qualité architecturale et paysagère, sobriété énergétique, économie d’espace...). Ces espaces sont notamment définis en fonction de leur poids économique, de leur accessibilité, de leur proximité avec les autres fonctions (habitat, équipements...) ou encore de leur capacité foncière. Ils doivent être en mesure de répondre prioritairement aux besoins d’implantation d’entreprises exogènes.

- **Deux parcs d’envergure internationale sont à valoriser** : le grand St-Charles rassemblant près de 9000 emplois et l’ensemble constitué par le parc régional d’activités économiques (PRAE) François Arago ainsi que l’espace entreprise Méditerranée à Rivesaltes.
- Afin de répondre aux logiques d’un développement en réseau au sein de plaine du Roussillon, **6 parcs territoriaux d’activités doivent aussi viser l’excellence** en matière d’accueil : parcs du Haut et du Bas Ribéral, des Aspres, de l’Illibérés et du Rivesaltais sur les pôles d’équilibre, parc « croissant Nord » mettant en réseau les zones d’activités de la Mirande-Torremilà-Polygone dans le cœur d’agglomération.
- Cet accueil doit aussi se matérialiser par le **développement et la recomposition de parcs d’activités de proximité** assurant un maillage cohérent du territoire. Ces parcs doivent prioritairement satisfaire les besoins endogènes et répondre aux attentes des filières artisanales en respectant des objectifs qualitatifs.
- Cet accueil se conçoit également au sein de **parcs d’activités spécialisés** dédiés aux filières selon un schéma dessinant les complémentarités entre offres existantes et à venir. La spécialisation de ces parcs en cluster<sup>1</sup> est essentielle pour permettre d’amplifier le développement économique des filières innovantes : nautisme (Canet), agroalimentaire (Agrosud, Vinipolis, PRAE Arago-EEM), Recherche et Développement, activités tertiaires (Tecnosud, PRAE Arago-EEM, Naturopôle, Le Barcarès), industrie (Torremilà, Espira-Mas Lucia, PRAE Arago-EEM), Santé (Médipôle) ou encore logistique (St-Charles, PRAE Arago-EEM, Torremilà, Tresserre-Le-Boulou).

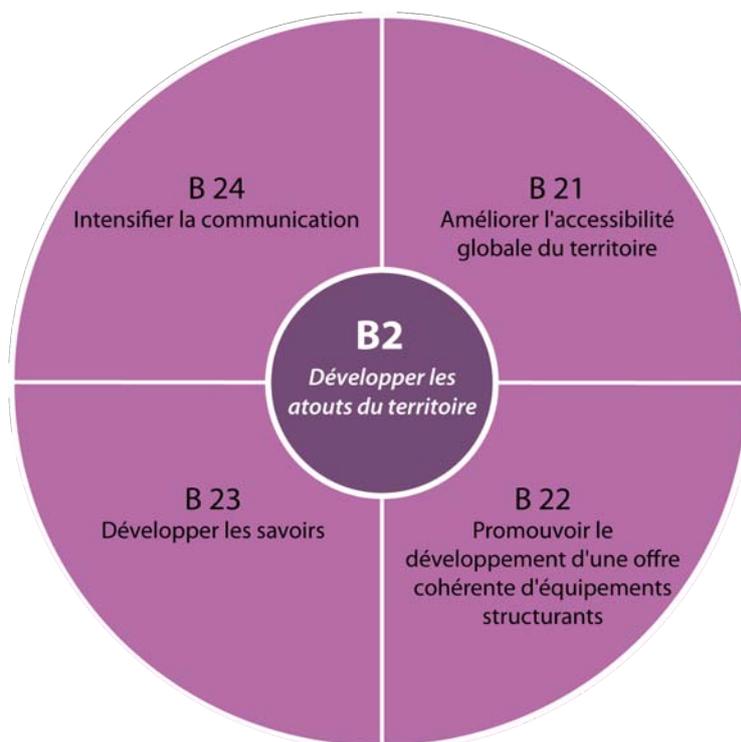
Il est également proposé de valoriser certains espaces agricoles à fort potentiel, sous la forme de véritables zones d’activités agricoles, où le foncier est reconnu à sa juste valeur. Dans ces espaces, la protection du foncier est assurée prioritairement et les démarches d’acquisition et de restructuration associant à la mise à disposition du foncier, la mise en place d’un véritable accompagnement des porteurs de projets agricoles sont soutenues.

Enfin, le principe de recomposition des zones d’activités de première génération est également indispensable, il permettra d’assurer la régénération des zones d’activités les plus anciennes en renouvelant leur attractivité mais aussi de satisfaire au principe d’économie d’espace. Cette démarche de requalification doit intégrer les problématiques économiques, foncières, environnementales et organisationnelles.

Cette offre attractive doit également s’articuler avec les autres ambitions exprimées par le schéma, notamment en termes d’économie d’espace, d’intégration aux réseaux de transports collectifs, de revitalisation des centres-villes ou encore de maintien de la qualité de vie.

<sup>1</sup> Un cluster est un regroupement, généralement sur un bassin d’emploi, d’entreprises du même secteur, ce qui est source d’externalités positives, dites de réseau.

## B2. Développer les atouts du territoire



### B21. Améliorer l'accessibilité globale du territoire

Le positionnement d'un territoire au cœur d'un réseau constitue un facteur de richesses, de compétitivité et d'attractivité. Les liaisons interurbaines s'appuient sur les grandes infrastructures de transport nationales ou internationales. Bien que la plaine du Roussillon jouisse d'une accessibilité globale de qualité, de nombreuses améliorations restent à apporter pour créer des synergies et hisser le territoire dans la catégorie supérieure. La loi Grenelle I assigne au secteur des transports un objectif de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. Sur longues distances, elle confirme également la priorité donnée aux modes alternatifs à la route et à l'aérien, ainsi qu'aux transports collectifs.

La plaine du Roussillon se situe au sein d'un maillage autoroutier et routier de qualité. L'autoroute A9 est le principal axe de desserte du département, aussi bien en matière de transport de personnes que de marchandises. Or, le transit marchand transpyrénéen s'est fortement développé et va poursuivre cette croissance qui impacte la qualité de desserte et de vie de la plaine du Roussillon.

**Outre la modernisation du réseau et la coordination des gestionnaires franco-espagnols, un des enjeux principaux identifiés est de permettre le développement de solutions alternatives au tout-routier en vue d'atténuer et rendre plus soutenable la progression du trafic de marchandises sur l'A9.**

L'accessibilité globale du territoire repose également sur le réseau routier structurant. Aujourd'hui, une partie du trafic de transit pénètre dans le centre-ville de Perpignan. Le contournement de la ville-centre est incomplet et saturé, certaines extensions de la ville ayant par ailleurs dépassé un premier système de contournement aujourd'hui inadapté. **Remédier au nœud routier perpignanais doit participer à l'amélioration de l'accessibilité globale du territoire et à son attractivité.** Ces projets d'amélioration doivent éviter autant que faire se peut les terroirs agricoles à fort potentiel et maintenir des perméabilités pour les déplacements, la viabilité des exploitations agricoles ou encore les corridors écologiques. Certains aménagements routiers restent donc absolument nécessaires et devront être concrétisés afin d'améliorer la qualité de vie et de rationaliser les déplacements.

Pour ce qui est du ferroviaire classique, la ligne historique demeure mais ne répond plus aux attentes des usagers qu'ils soient voyageurs ou acteurs économiques. Par ailleurs, compte tenu des projets et de leurs échéances, l'accessibilité LGV du territoire est acquise depuis le Sud et à prévoir à moyen terme depuis le Nord. **Il s'agit sur le territoire du SCOT de gagner des capacités sur la ligne existante** grâce à l'inscription de la plaine du Roussillon dans le maillage ferroviaire européen à grande vitesse et **d'obtenir le maximum de sillons ferroviaires pour assurer le déploiement d'une offre de transports de proximité** (TER, Trains régionaux Intercités Languedoc-Roussillon voire Catalogne) et le développement du fret ferroviaire.

**Ainsi, le projet d'aménagement et de développement durables soutient la réalisation de la LGV Montpellier-Perpignan et souhaite favoriser la construction d'un projet de territoire visant à tirer tous les bénéfices de cette**

architecture grande vitesse dès sa mise en œuvre : améliorer les connexions avec l'extérieur, favoriser un développement économique et social dans un cadre de vie préservé, promouvoir les opérations urbaines de qualité, diminuer les émissions de gaz à effet de serre... Il est nécessaire de préparer l'arrivée en deux temps du TGV et de ne pas obérer les possibilités de développement d'une gare LGV périurbaine ainsi que d'un éventuel doublement à long terme sur le même corridor.

L'aéroport de Perpignan-Rivesaltes constitue un équipement majeur et indispensable pour hisser le territoire au sein d'une économie plus compétitive. Néanmoins, sa situation reste précaire avec une offre quasi monopolistique et un environnement concurrentiel fort avec la proximité de la plateforme sud-catalane de Gérone et de quatre plateformes languedociennes. Le rapprochement des deux aéroports catalans, grâce notamment à la ligne à grande vitesse ferroviaire constitue toutefois une opportunité pour le Roussillon pouvant bénéficier d'un éventail de destinations proposé par l'une des principales plateformes « low cost » européenne.

**Le maintien et le renouveau de l'aéroport de Perpignan impose de poursuivre la requalification de la plateforme mais également de construire une offre complémentaire** à celles proposées par les aéroports voisins. Ce projet global de relance constitue un impératif pour le développement économique du territoire (tourisme, congrès, économie compétitive...), il pourrait par exemple cibler des destinations transcontinentales en direction du Sud de la Méditerranée et du continent africain. L'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport depuis notamment le centre-ville de Perpignan et la gare TGV® du Centre del món doit être étudiée.

En matière de communications électroniques, l'accessibilité numérique doit être étendue à tout le territoire. Créer les conditions du développement de l'économie de la connaissance est un défi majeur à relever sur le territoire du SCOT. Cette volonté s'attache à garantir un développement équilibré du territoire et réduire la fracture numérique, généralement le Très Haut Débit dans les parcs d'activités principaux et les principales zones urbaines accueillant du tertiaire et prioriser l'implantation des entreprises et activités économiques sur ces secteurs, encourager la diffusion de cette technologie à tous les usagers lors de la création d'immeubles, de lotissements, de ZAC, de zones d'activités...



## B22. Promouvoir le développement d'une offre cohérente d'équipements structurants

Pour être en capacité de doper la création d'emplois et en particulier l'emploi supérieur, les villes souvent inscrites dans des réseaux sont engagées dans des stratégies offensives pour renforcer leurs influences.

La plaine du Roussillon dispose de nombreux atouts pour affirmer son dynamisme et son rayonnement : outre la capacité d'accueil des entreprises, la qualité de vie et l'accessibilité globale, il est fondamental de développer une offre cohérente d'équipements structurants avec les territoires voisins. Cette stratégie au service de l'attractivité du territoire doit se concevoir au sein d'un espace coopératif entre Narbonne et Gérone afin de s'inscrire en complémentarité des offres existantes ou futures dans le domaine de la culture, du tourisme d'affaire, des loisirs, des sports, de l'événementiel... C'est aussi, en s'appuyant sur des équipements structurants et reconnus, organisés au sein du territoire (théâtre de l'Archipel, piscine Europa...) que le nouveau rayonnement du Roussillon pourra se construire.



## B23. Développer les savoirs

Valoriser l'emploi et créer de la valeur ajoutée passe nécessairement par une plus grande ouverture à **l'économie de la connaissance** : la matière première clé qui assure un avantage compétitif aux personnes et territoires qui la détiennent, ne se situe plus dans le matériel mais dans l'immatériel : l'information, le savoir faire, la connaissance auxquels s'ajoutent les critères attractifs du territoire (accessibilité, niveau de service, qualité de vie...). S'engager résolument dans cette voie c'est participer au rééquilibrage du mode de développement économique, encore trop peu créateur d'emplois supérieurs.

Aujourd'hui, le pôle universitaire, le pôle de compétitivité Derbi, le système localisé productif Nautéa répondent par exemple à ces enjeux sur un certain nombre de filières innovantes et stratégiques. Néanmoins, **ce capital d'intégration à l'économie de la connaissance n'est pas suffisant et doit être sans cesse valorisé pour demeurer compétitif.**

**Il est primordial d'intensifier la recherche et le développement**, générateurs de richesses et de développement humain. Cette ambition, doit prioritairement concerner les filières inscrites dans le développement durable (énergies renouvelables, habitat durable, éco-logistique...) et se déployer sur les parcs d'activités spécialisés et la ville-centre.



## B24. Intensifier la communication

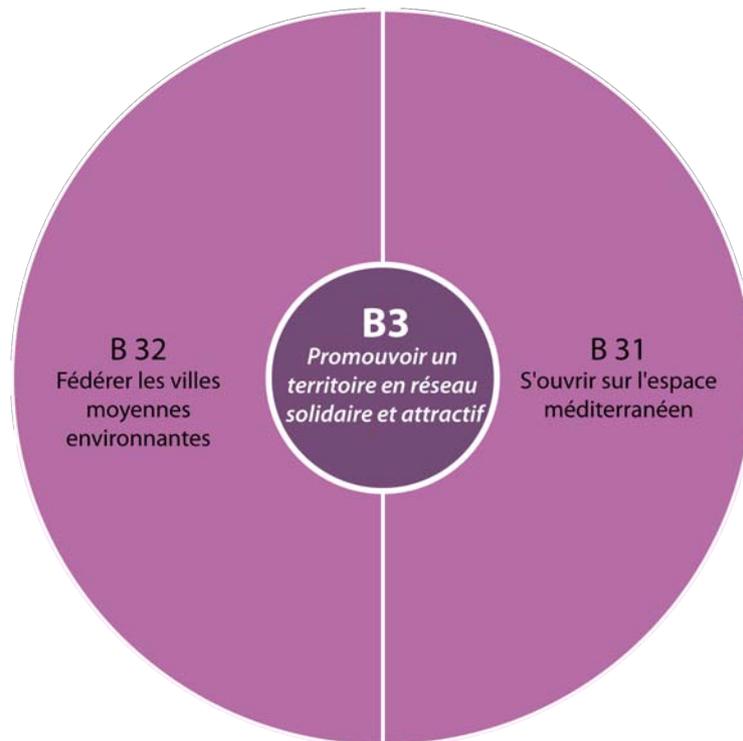
La communication est devenue un outil essentiel du développement d'un territoire. Les atouts et les qualités de la plaine du Roussillon, ne sont pas encore reconnus à leur juste valeur. Il s'agit donc de déployer une offre plus lisible, pour **acquérir de la visibilité et de la notoriété.**

Ce marketing territorial doit s'adosser à la stratégie économique globale et permettre de révéler les atouts de la plaine du Roussillon. Il s'agit non seulement de renforcer l'attractivité économique du territoire mais aussi de valoriser ses produits exportés à travers le monde ou encore de développer un tourisme durable et solidaire.

Les clés de cette communication portent sur les choix de développement économiques durables et la croissance verte, sur le savoir faire, sur la qualité de vie, la culture, l'identité catalane et la valorisation de notre capital environnemental. Cette stratégie devrait idéalement s'inscrire dans un projet de communication porté par l'ensemble des acteurs du développement économique.



## B3. Promouvoir un territoire en réseau, solidaire et attractif



### B31. S'ouvrir sur l'espace méditerranéen

Le territoire du SCOT dispose d'un atout indéniable avec une façade littorale d'une trentaine de kilomètres. La Méditerranée constitue également un formidable espace ouvert sur des régions aux économies émergentes. L'intensification des échanges au sein du bassin euro-méditerranéen est inéluctable et constitue un potentiel de développement pour le territoire. La synergie entre le port fruitier de Port-Vendres et le grand Saint-Charles, le renforcement des relations avec le port de Barcelone matérialisent ces perspectives de développement économique. L'accessibilité maritime du territoire doit donc être améliorée tout comme les liaisons avec les plateformes multimodales et les filières économiques locales.

Au-delà des points d'échanges portuaires appelés à se développer avec les autoroutes de la mer, **le renforcement des coopérations entre les rives de la Méditerranée est à privilégier**. La croissance démographique, l'accueil de nouvelles populations et la cohésion sociale, la recherche d'un habitat durable, la préservation des ressources (eau en particulier) et de l'environnement, la gestion des risques, constituent des enjeux communs aux régions méditerranéennes sur lesquels des formations innovantes, des programmes de recherche et de développement peuvent s'appuyer.

La qualité de l'espace littoral (plages de sable fin, eaux de baignades, stations balnéaires...) conditionne également une économie touristique particulièrement développée, essentielle pour le Roussillon et son arrière pays. **Les complémentarités entre tourisme littoral, tourisme culturel, tourisme vert se développent et méritent d'être soutenues**. Il s'agit également de diversifier l'offre touristique littorale et d'anticiper les nouvelles tendances en matière d'accueil touristique en s'appuyant sur des notions de qualité et d'authenticité. L'espace méditerranéen constitue aussi une belle opportunité pour promouvoir les filières liées au nautisme.



## B32. Fédérer les villes moyennes environnantes

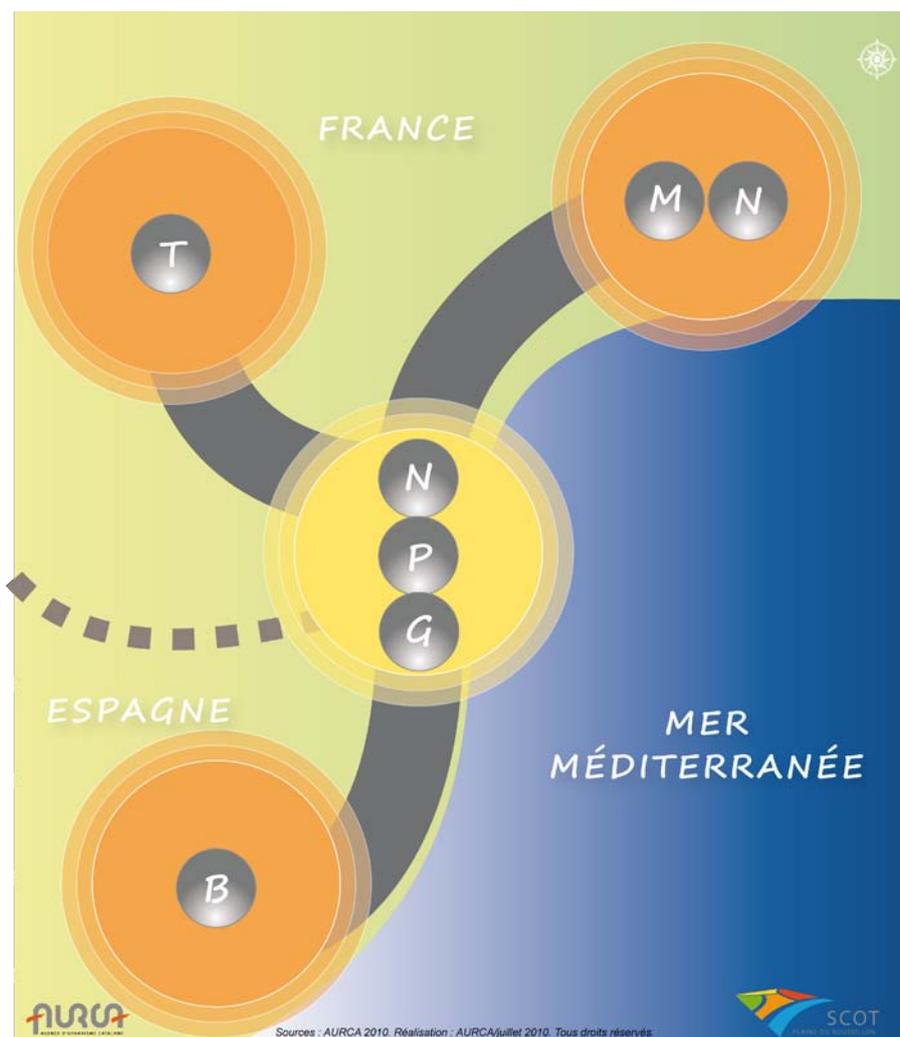
L'arc méditerranéen latin est un espace à forte dimension géostratégique avec ses grandes métropoles Barcelone, Marseille, Rome qui parient sur une zone d'intégration économique de rang européen et mondial, capable d'équilibrer l'espace communautaire européen.

Au cœur de cet arc méditerranéen, la plaine du Roussillon peut construire un espace coopératif en réseau avec les villes moyennes environnantes : Gérone et Narbonne.

L'ambition d'asseoir un nouveau rayonnement du territoire, appuyé sur une économie à la fois performante et durable peut être en effet, consolidée par une stratégie commune et transfrontalière des territoires de l'espace « inter-métropoles ». Au-delà des échanges culturels, il est important d'intensifier et de diversifier les échanges entre les territoires concernés par des problématiques communes. Ce confortement des relations est à matérialiser par la mise en réseau des équipements d'envergure : hôpitaux, aéroports, universités et centres de recherche. L'objectif est de maintenir et de développer cette offre au service du rayonnement de ces territoires.

Cette coopération doit également se traduire par la recherche de logiques complémentaires sur les filières économiques majeures (logistique, agriculture...) et la facilitation des démarches quotidiennes, encore trop pénalisées par l'effet frontalier. La mise en place de l'Eurodistrict de l'espace catalan entre le département des Pyrénées-Orientales et la province de Gérone entend répondre à une partie de ces enjeux. Demain un nouvel espace de coopération devrait aussi s'ouvrir avec le carrefour narbonnais, peut-être dans la cadre d'un « pôle métropolitain ». Il conviendra d'étudier les modalités d'une vraie stratégie commune avec les SCOT Littoral Sud et de la Narbonnaise, associant notamment les communautés d'agglomération.

Cet espace coopératif prend tout son sens dans la mise en réseau des villes moyennes par la ligne à grande vitesse, permettant de façonner un nouveau bassin de vie transcendant les périmètres institutionnels historiques. La plaine du Roussillon va rentrer dans l'aire d'influence directe de la métropole sud Catalane. L'inter-territorialité entre le Nord et le Sud de la Catalogne ne peut plus être une simple option.



Fédérer les villes moyennes environnantes

**P**ROJET D'**A**MÉNAGEMENT ET DE **D**ÉVELOPPEMENT **D**URABLES



- Ambition C -

REPLACER  
L'ENVIRONNEMENT  
AU CŒUR DE NOS  
PRATIQUES



## ➔ **Préambule : plaidoyer pour la protection de l'environnement de la plaine du Roussillon**

*La plaine du Roussillon est depuis toujours un espace particulièrement convoité de par sa situation, sa topographie et de par la richesse de ses terroirs et de ses paysages. Espace particulièrement fertile sur sa partie alluviale, il est le siège d'une occupation plurimillénaire dont les impacts se font grossissants au fur à mesure que la société évolue et que les modes de vivre se transforment. L'homme a longtemps cherché à y dompter les cours d'eau et les zones humides pour se prévenir des risques, rendre les terres cultivables et s'assurer des réserves estivales en eau. Puis il y a artificialisé le littoral et le fonctionnement hydrique des étangs littoraux, tout en développant un tourisme de masse demandeur de multiples voies de communication.*

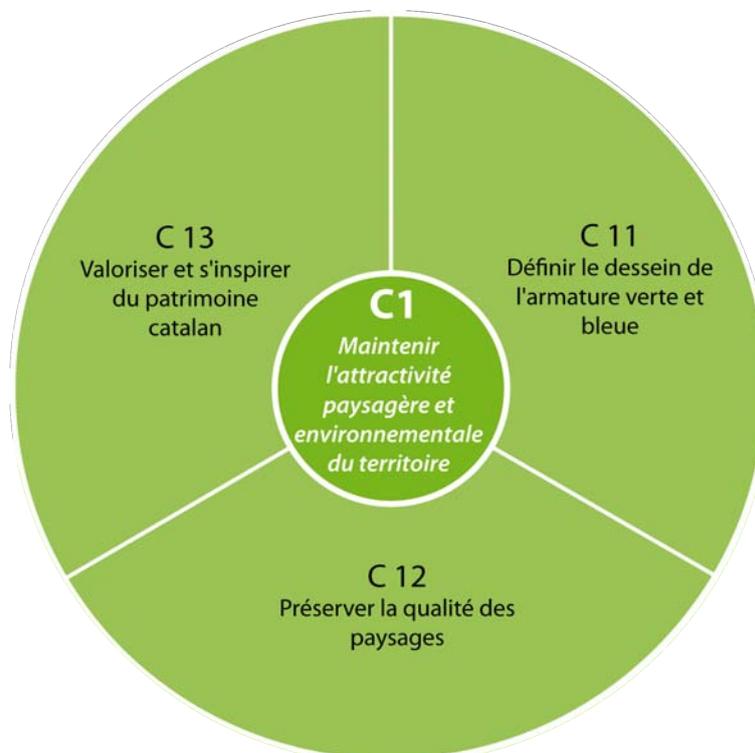
*Aujourd'hui la plaine connaît un développement démographique galopant synonyme de consommation des terres et de production de déchets multiples. Il s'agit désormais de changer nos modes d'urbanisation et de replacer l'environnement au cœur de nos pratiques.*

## ➔ **Ambition C : Replacer l'environnement au cœur de nos pratiques**

La qualité paysagère de la Plaine du Roussillon contribue indéniablement à son attractivité touristique et résidentielle. Le tourisme, balnéaire, vert ou sportif, étant un pan important de l'économie locale, ainsi que la construction et l'ensemble des filières de l'économie résidentielle, il est indispensable de maintenir cette qualité paysagère voire de l'améliorer.

La qualité environnementale du territoire, souvent moins visible, reste une condition nécessaire à l'accueil des populations, qu'il s'agisse de la capacité à alimenter les populations en eau potable à un coût raisonnable, de la capacité du territoire à traiter les effluents d'assainissement et les déchets, de la limitation des risques et des nuisances ou encore de la qualité des eaux de baignade.

### **C1. Maintenir l'attractivité paysagère et environnementale du territoire**



#### **C11. Définir le dessein de l'armature verte et bleue**

Il s'agit d'identifier une armature verte et bleue et de la préserver. Cette armature est la résultante d'une composante « espaces naturels » regroupant les espaces boisés, les zones humides, les surfaces en eau, les ripisylves, les espaces agricoles d'intérêt écologique reconnu, et d'une composante « espaces agricoles à forts potentiels ». Le

terme d'armature ou trame renvoie à une notion de maillage de continuités vertes. L'identification de cette armature et sa préservation militent pour l'édiction de prescriptions claires qui peuvent se décliner en fonction de la nature des milieux concernés. Certains espaces, remarquables et fragiles, devront bénéficier d'une protection stricte, tandis que d'autres, moins fragiles mais cultivés, devront être préservés foncièrement et leurs usages maintenus ou améliorés pour la conservation ou l'atteinte de leur bon état. Les espaces agricoles faisant l'objet de projets portés par les collectivités territoriales, tels que les périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains, sont autant de compléments à l'armature verte et bleue. Les aménagements de circulation douce, notamment le long des cours d'eau et des canaux, peuvent participer à la découverte et à la valorisation d'un maillage de continuités non bâties.

La mise en œuvre de la préservation d'une trame s'accompagne d'une limitation de l'étalement urbain et des phénomènes qui y sont associés, tels que les extensions urbaines sous forme de conurbations, le mitage et la fragmentation des espaces agricoles ou boisés ou encore le cloisonnement de ces espaces par les infrastructures de transports. Par ailleurs, il est nécessaire de raisonner globalement, afin de reconnaître les synergies entre les différents territoires, ce qui implique de moduler les conditions d'application en fonction de l'ensemble des enjeux, mais aussi de mutualiser les objectifs.



## C12. Préserver la qualité des paysages

Les paysages constitués ces dernières décennies sont trop souvent déstructurés ou banalisés, car ils sont la résultante des incohérences des actions, des initiatives, des projets de multiples acteurs. Le paysage met en pleine lumière la question de la cohérence des politiques menées sur un territoire.

La préservation du paysage en tant que reflet de l'identité roussillonnaise passe par une **réflexion transversale préalable** à tout projet. D'une part il s'agit de limiter la consommation d'espaces et de préserver les espaces agricoles et naturels participant aux grands paysages de la plaine. D'autre part, il s'agit de veiller à une articulation cohérente des extensions d'urbanisation ou des opérations de renouvellement urbain avec les quartiers existants (principe des greffes nouvelles).

Les éléments naturels et bâtis structurants doivent servir de support aux aménagements à venir. Ainsi, dans la plaine, le réseau hydrographique, le maillage des canaux d'irrigation, les haies brise-vent, les étangs littoraux mais également les vues sur les massifs emblématiques (Canigou, Força-Réal, Néoulous...) constituent des éléments d'accroche pour les projets. Sur les massifs, les ruptures de pente, le petit patrimoine (murettes de pierres sèches...) mais aussi la silhouette des villages méritent d'être intégrés à la composition des projets.

Des coulées vertes doivent être préservées entre les différents bourgs. Cela signifie que les villes et les villages doivent identifier des limites d'extension basées sur des limites géographiques, telles que les cours d'eau, les axes de communication, les ruptures de pente. Les bourgs de la plaine doivent veiller à regrouper et densifier leurs extensions tandis que les villages des massifs boisés doivent lutter contre la dispersion de l'habitat. Le maintien de ces coulées vertes permettra de **ménager les vues perçues** depuis les grands axes mais aussi d'**améliorer la lisibilité d'un espace péri urbain** devenu complexe ou encore d'**entretenir l'identité des villages**.

Cette orientation permettra également de valoriser la lisibilité et l'authenticité des espaces cultivés et des sites emblématiques, **au bénéfice des activités agricoles et touristiques**.

Sur le littoral où les pressions sont exacerbées, cette orientation prend toute son importance et s'exprime autour des objectifs de préservation des coupures d'urbanisation et de développement préférentiel de l'urbanisation dans les espaces « rétro-littoraux » c'est-à-dire hors espaces proches du rivage.

## Schéma de l'armature verte et bleue du territoire du SCOT Plaine du Roussillon



 Les cœurs de nature et autres milieux naturels d'intérêt écologique à protéger

 Les espaces agricoles à fort potentiel à protéger en priorité

 Les autres espaces agricoles et naturels à préserver

 Le réseau hydrographique, support de la trame bleue, à protéger et valoriser

 Perméabilité des milieux à assurer

 Principe de maintien d'une «coulée verte» à respecter

 Territoires artificialisés à contenir (zones urbanisées, campings et infrastructures de transports terrestres)

 Périmètre du SCOT

### Méthodologie

Les cœurs de nature et autres milieux naturels d'intérêt écologique correspondent à l'union des ZNIEFF type I, ZNIEFF type II, ZICO, zones Natura 2000, bande des 100m et espaces remarquables au titre de la loi Littoral. Ce repérage est complet et précisé dans les cartes du DOO.

Les espaces agricoles à fort potentiel ont été identifiés grâce à l'étude de caractérisation des zones à enjeux agricoles et paysagers (AURCA 2009, CA66, SAFER LR, BRLi) et à la contribution de la Chambre d'Agriculture de l'Aude.

### C13. Valoriser et s'inspirer du patrimoine bâti catalan

Les nouveaux quartiers comme les opérations de renouvellement urbain devront **favoriser une architecture de qualité**, orientée sur l'utilisation de matériaux locaux, encourageant les formes urbaines harmonieuses et plus économes d'espace en rapport avec l'habitat traditionnel des villes et villages de la plaine du Roussillon.

Ce souci de valorisation du patrimoine bâti catalan doit également se manifester en matière d'aspect architectural des constructions, enduits appropriés et qualité esthétique des façades, intégration des éléments « rapportés » (climatiseurs, paraboles...), en particulier au cœur des villages.

Les nouveaux aménagements, notamment d'espaces publics devront veiller à **intégrer les éléments naturels existants dans l'espace urbain**, tels que les canaux, les espaces boisés, et d'une manière générale les éléments paysagers d'intérêt. Les bâtiments à haute valeur patrimoniale seront valorisés, les aménagements devront également intégrer des espaces verts urbains, promouvoir les places et fontaines ainsi que les essences locales pour **restaurer les ambiances urbaines et villageoises** et se donner les moyens de **recréer du lien social**.

D'une manière générale, ces aménagements doivent en effet prendre en compte la dimension sociale, en évitant des espaces minéraux désertés l'été et en privilégiant des espaces ombragés. Dans chaque village, dans chaque quartier de la ville-centre ou des principaux pôles, la valorisation des espaces publics devra être poursuivie avec un objectif de réappropriation par les habitants.

Cette orientation concerne également l'équipement et le mobilier urbain (harmonisation des signalétiques, éclairage public, mise en discrétion des réseaux, containers de recyclage enterrés, abribus ombragés...).

Pour autant, la préservation du patrimoine bâti ne doit pas faire obstacle à une évolution vers plus de confort. Ainsi, innovation technique, architecture contemporaine et éléments traditionnels du bâti doivent pouvoir être conciliés intelligemment.

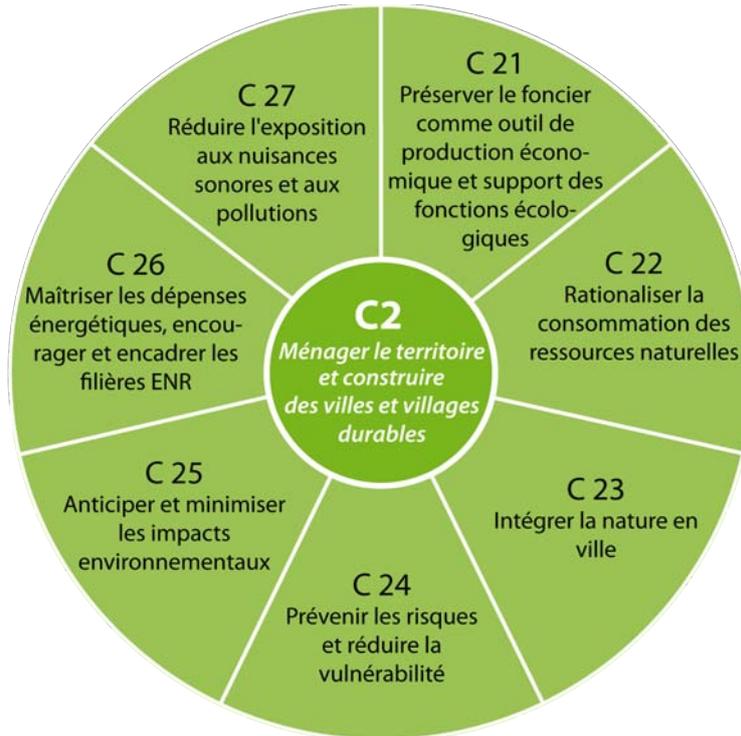
Par ailleurs, les **zones d'activités**, notamment commerciales, devront respecter, selon les secteurs et leurs vocations, un certain nombre d'obligations en matière d'insertion paysagère, de qualité environnementale des bâtiments et de réduction de nuisances visuelles (enseignes, lumière, façade...). Cette orientation concerne avec autant de force les zones d'activités existantes souvent situées le long des axes routiers qui doivent être recomposées et requalifiées. Les importantes surfaces dévolues aux parkings seront plantées d'arbre de haute tige ou éventuellement couvertes d'ombrières photovoltaïques.

Les **entrées de villes et de villages**, les grandes portes d'accès au territoire (échangeurs autoroutiers, aéroport...) concentrent un certain nombre de problématiques, elles orientent la perception que l'on peut avoir de la ville et du territoire en général.

Un **soin particulier** doit donc y être apporté pour améliorer la lisibilité et la qualité des portes d'entrées du territoire et des villes : préservation des éléments d'intérêt du paysage et des cônes de vue (massifs, clochers...), aménagements paysagers et plantations, ou encore réduction des pollutions visuelles (panneaux publicitaires, friches, dépôts extérieurs...). Cette orientation vise aussi à stopper l'étalement des urbanisations le long des axes principaux pour **éviter la conurbation** du territoire.



## C2. Ménager le territoire et construire des villes et villages durables



### C21. Préserver le foncier comme outil de production économique et support des fonctions écologiques

L'urbanisation de ces dernières décennies se caractérise par une consommation foncière qui s'est accrue plus fortement que la population nouvelle accueillie.

Le territoire s'est effectivement doté d'infrastructures de communication et a créé des zones spécifiques d'activités, mais les seules zones d'habitat ont tout de même vu leurs parcelles s'étendre tandis que le nombre de personnes par foyer diminuait. Dans une logique de développement durable, cette tendance ne peut être maintenue et les générations actuelles doivent économiser le sol de façon à préserver les fonctions naturelles et économiques qui s'y exercent d'une part, et à préserver des réserves foncières pour l'urbanisation future d'autre part.

L'**anticipation des besoins fonciers** pour l'activité, pour l'habitat et pour l'équipement est nécessaire, à court et moyen terme. La **lisibilité foncière** permet aux différents usages du sol de se libérer des dérives issues de la pression foncière (spéculation, flambée des prix, cessation d'activité, blocage du marché...).



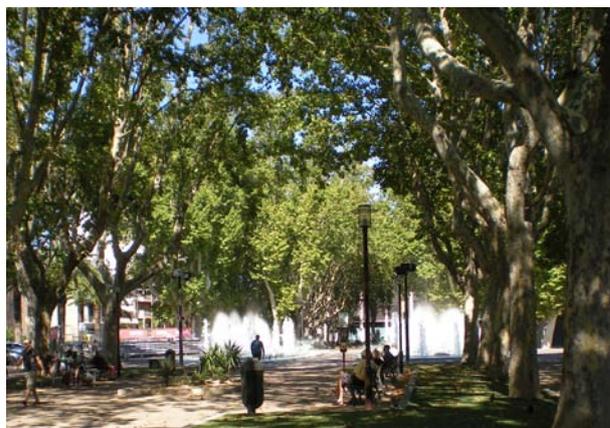
## C22. Rationaliser la consommation des ressources naturelles, et assurer la protection des ressources en eau

L'alimentation en eau potable conditionne clairement les capacités d'accueil de population. La population est croissante tandis que les ressources sont limitées. La majorité du territoire s'approvisionne à partir des nappes profondes du pliocène qui sont très impactées par une surexploitation et une contamination. Ainsi, un rééquilibrage territorial, évitant la concentration de la population sur des zones vulnérables, apparaît nécessaire. Il s'agit notamment de limiter l'afflux de populations sur la frange littorale qui souffre de l'intrusion du biseau salé. Il convient également de favoriser l'approvisionnement à partir d'autres ressources, notamment celles du karst des Corbières sur la frange septentrionale, et de réaliser toutes les économies possibles. Les coûts liés à l'eau sont à considérer en amont des stratégies d'aménagement du territoire.

La garantie de l'alimentation en eau potable des populations passe également par une **protection de la qualité des ressources**, notamment en amplifiant les mesures de protection autour des captages stratégiques, y compris avec les territoires voisins lorsque ces captages sont localisés à l'extérieur du périmètre du SCOT. Les nappes quaternaires, également fortement sollicitées, sont particulièrement vulnérables aux diverses pollutions. Leur préservation est nécessaire.

L'irrigation apparaît comme un des critères les plus déterminants de rentabilité et de diversification agricole. Celle-ci ne peut se faire que sur les zones desservies par les périmètres irrigués depuis les canaux connectés avec les cours d'eau et sur les zones où les nappes superficielles du quaternaire affleurent. L'irrigation est parfois alimentée par les eaux des nappes profondes mais cette pratique n'est plus autorisée administrativement.

L'aménagement du territoire devra intégrer le principe de préservation des nappes profondes pour l'alimentation en eau potable des populations et de préservation des terres irrigables, indispensables à l'avenir agricole du territoire. Le SCOT doit contribuer à maintenir ou atteindre le bon état écologique de l'ensemble des masses d'eau terrestres, superficielles ou souterraines, et littorales. Une utilisation des eaux superficielles peut être favorisée dans les centres bourgs en entretenant et en redéployant les réseaux de canaux ancestraux qui par ailleurs servent à l'évacuation des eaux pluviales et structurent les paysages bâtis et non bâtis.



## C23. Intégrer la nature en ville

La nature et la ville doivent être conciliées. Aujourd'hui, l'habitant revendique un cadre de vie de qualité, intégrant un paysage de proximité agréable, des lieux de promenade ou de récréation, ou encore des espaces arborés ou fleuris. La préservation ou la création d'espaces de nature en ville apparaît comme un **facteur certain d'attractivité** donnant de la plus-value aux habitations des quartiers environnants.

Lieux d'échange entre les populations, les espaces de nature en ville jouent également un rôle très important en termes de **biodiversité** et constituent des **îlots de fraîcheur**. La végétation apporte un ombrage mais consomme également de la chaleur, du fait de l'évapo-transpiration, ce qui a pour effet de diminuer la température ambiante environnante. Ce processus a toute son importance dans un climat méditerranéen caractérisé par une haute température estivale et une forte insolation, et davantage encore dans un **contexte de changement climatique**.

Les espaces de nature peuvent se développer sur la base du réseau hydrographique existant, à partir des espaces boisés, mais aussi des espaces agricoles résiduels ou encore à l'occasion de la remise en état de sablières après exploitation. Plusieurs communes développent ce type d'aménagements en y associant intelligemment pour certaines des fonctions de rétention des eaux pluviales (Saint-Cyprien - la Prade, Perpignan-Sant Vicens, Bompas, Millas...). Ces espaces de nature en ville devront être développés prioritairement sur les communes du cœur d'agglomération et les pôles d'équilibre. Ils seront connectés autant que possible avec les espaces agricoles ou naturels préservés, de façon à maintenir des continuités écologiques.

Toute forme d'intégration de végétal dans la ville est à encourager. Par exemple, les toitures végétales et les parois végétalisées jouent un rôle dans le confort thermique des villes. Dans un autre registre, les jardins familiaux participent à l'intégration de la nature en ville tout en générant du lien et de la cohésion sociale.

## C24. Prévenir les risques et réduire la vulnérabilité

Le territoire et ses habitants sont exposés à de nombreux risques naturels. Les aménagements ne permettant pas de s'exonérer totalement des risques, leur nécessaire prise en compte conduit à orienter préférentiellement l'urbanisation dans les zones les moins vulnérables, à réglementer ou à limiter l'urbanisation dans les zones les plus exposées et à mettre en place des opérations de réduction de la vulnérabilité de l'urbanisation existante.

Les plans de prévention des **risques inondation** appliquent ces orientations politiques nationales et se traduisent par un rééquilibrage vers les parties nord-ouest et sud-ouest du territoire. Les zones fortement vulnérables comme la Salanque sont invitées à entrer dans des logiques de renouvellement urbain et de réduction de la vulnérabilité de l'existant. Le développement d'activités économiques ou la construction de logements sociaux appellent par exemple, une logique intercommunale pour en limiter l'exposition. La protection de l'urbanisation existante, la sécurisation des systèmes d'endiguement et l'entretien des rivières constituent des enjeux pour le développement du territoire. Les fonctions traditionnelles des espaces inondables, telles que l'agriculture irriguée ou les espaces à vocation naturelle ou paysagère ont vocation à être maintenues et confortées. De nouveaux usages, récréatifs, sportifs ou d'observation de la faune et de la flore peuvent être développés dans la mesure où leur vulnérabilité reste limitée.

Concernant le risque de **submersion marine**, l'anticipation des évolutions climatiques, provoquant une hausse du niveau de la mer, conduit à envisager un recul stratégique des infrastructures et urbanisations exposées. L'orientation C3 est dédiée à la frange littorale et traite cette question. En outre, un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer sera élaboré dans un futur proche et permettra de compléter cette approche.

Enfin, le risque croissant de **feu de forêt** invite à développer des formes d'urbanisation plus compactes garantissant des espaces tampons avec les massifs, à limiter le mitage dans les espaces boisés ou concernés par l'enfrichement, et donc à gérer l'interface entre milieu bâti et milieu boisé. Des outils pour préserver l'entretien du milieu agricole et naturel devront être déployés notamment sur les franges urbaines et rurales et le réseau DFCI.

Cette nécessaire prise en compte des risques milite également pour une lutte efficace contre le phénomène de cabanisation dans les zones vulnérables, associant collectivités territoriales et services de l'Etat.

## C25. Anticiper et minimiser les impacts environnementaux

### ▪ Les effluents de station d'épuration

Les effluents d'assainissement sont directement proportionnels à la population dont les eaux usées sont collectées et traitées. Le territoire doit conforter sa politique de traitement des eaux usées et des boues de station d'épuration, en œuvrant avec une rigueur opérationnelle pour limiter les impacts sur le milieu récepteur.

**L'anticipation de la croissance démographique, de la répartition du peuplement, et de la fréquentation saisonnière est nécessaire** non seulement pour un bon dimensionnement des ouvrages, mais également pour mettre en adéquation la performance de ces ouvrages avec la capacité de dilution des milieux récepteurs. Une attention doit être portée aux secteurs géographiques dont les cours d'eau présentent des régimes intermittents rendant quasi impossible l'augmentation des rejets de STEP, sans atteindre des niveaux de performance épuratoire tels que la répercussion sur le coût de l'eau serait irrecevable par les populations locales.

Enfin, le principe de maîtrise de la consommation d'espace nécessite également de limiter les systèmes d'assainissement non collectifs, générateurs de phénomènes de mitage et d'étalement urbain.

### ▪ Les déchets

**Il s'agit de réunir sur le territoire les conditions nécessaires à une poursuite des efforts consentis en matière de collecte sélective des déchets** et de valorisation de ces déchets. La généralisation de la collecte sélective s'impose et doit s'accompagner dans les futures zones d'habitat ou d'activités de réflexions préalables et concomitantes aux projets d'aménagement. Certaines innovations ou expérimentations (recherche d'excellence en intégrant certaines conditions dans des cahiers des charges d'opérations d'aménagement) pourront être déployées sur des éco-quartiers (ou des sites vitrines) pour une réduction des déchets à la source, une réduction des nuisances liées à la collecte et une bonne insertion paysagère des colonnes d'apport collectif.

### ▪ Les eaux pluviales

L'artificialisation des sols engendre une augmentation du ruissellement, que l'on cherche à contenir dans des **bassins de rétention**. Ceux-ci peuvent parfois être **mutualisés** et doivent, autant que faire se peut, faire l'objet de valorisation en terme d'espaces récréatifs (parc urbain, observatoire naturaliste, espace de promenade, de loisirs sportifs, parcours de santé...) ou à vocation paysagère. Les solutions d'infiltration des eaux pluviales pour une meilleure recharge des nappes superficielles et une réduction des risques d'inondation et des impacts de pollution pluviale doivent être encouragées.

## C26. Maîtriser les dépenses énergétiques, encourager et encadrer les filières énergies renouvelables

La Plaine du Roussillon, à l'instar du département ou de la région, est un territoire très peu industrialisé. Les dépenses énergétiques y sont majoritairement liées aux postes habitats, activités tertiaires et déplacements. La loi Grenelle I fixe un objectif de réduction de 30 % d'ici 2020 des émissions de gaz à effet de serre.

### ▪ Dans l'habitat

Suite aux lois Grenelle, la baisse de consommation des bâtiments sera favorisée, avec un plan de rénovation énergétique des bâtiments existants et de réduction des consommations énergétiques des constructions neuves. Le bois certifié et plus globalement les biomatériaux seront privilégiés. Des incitations sont accordées aux personnes s'engageant dans une construction ou une rénovation durable.

Les fondements de l'urbanisme sont modifiés. Le code de l'urbanisme intègre maintenant l'objectif de « réduire les émissions de gaz à effet de serre, réduire les consommations d'énergie, économiser les ressources fossiles ».

Ainsi, les différentes extensions d'urbanisation mais aussi les rénovations devront **intégrer des objectifs de performance énergétique et permettre le développement d'énergies renouvelables individuelles** telles que les chauffe-eaux solaires. De même, l'intégration du bois dans les matériaux de construction doit être permise dans les règlements d'urbanisme locaux. De nombreuses économies peuvent être réalisées en concevant différemment le bâtiment, en termes d'isolation, d'exposition, de matériaux utilisés, mais aussi de forme architecturale et urbaine. Différents outils sont disponibles pour atteindre ces objectifs : l'approche environnementale de l'urbanisme, les approches bioclimatiques, ou encore les éco-quartiers.

### ▪ Dans l'activité

Les différentes activités présentes sur les territoires sont également le siège de consommations importantes d'énergie. Les zones d'activités économiques, commerciales mais également les bâtiments publics ou encore les grands équipements peuvent faire l'objet d'**améliorations notables en terme de consommation énergétique**, grâce à une meilleure isolation, une meilleure exposition et une meilleure gestion de l'éclairage. En outre, ces bâtiments représentent des volumes très importants pour lesquels de grosses marges de manœuvre existent en termes de moindres déperditions.

### ▪ Dans les déplacements

Comme le montre l'état initial de l'environnement, les émissions de gaz à effet de serre sont imputables à 50% aux déplacements, qu'il s'agisse de déplacements domicile- travail, pour les loisirs, ou pour la consommation. Ce constat milite pour un développement d'un **urbanisme de proximité**, qui confère au territoire un fonctionnement moins dépendant des déplacements, ceux-ci étant encore majoritairement individuels et motorisés.

En outre, il faut **favoriser les alternatives à la voiture**, en développant l'offre en transports en commun et en modes doux de déplacements, mais également la création de parcs relais. L'extension privilégiée de l'urbanisation s'effectuera selon les axes desservis par les transports en commun. Un accompagnement des extensions d'urbanisation mais aussi une réfection des quartiers existants doivent aboutir au développement des transports alternatifs.

Les **plans de déplacement des entreprises** doivent être encouragés. Des chartes d'intégration des zones d'activités économiques dans la démarche du développement durable peuvent s'envisager. Celles-ci peuvent mettre l'accent sur l'organisation et la rationalisation des déplacements des actifs, outre la considération des différentes autres thématiques environnementales et sociales.

### ▪ Encourager et encadrer les filières énergies renouvelables

L'insolation et le gisement éolien de la plaine du Roussillon comme de l'ensemble du département, constituent un important potentiel de développement des filières solaires thermiques et photovoltaïques et de la filière éolienne.

La production d'énergie renouvelable signe à la fois une contribution aux efforts énergétiques nationaux et internationaux, et une source de revenus pour le territoire. En effet, l'Etat s'engage à porter la part des énergies renouvelables à au moins 23 % de sa consommation finale d'ici 2020.

Afin d'optimiser les retombées économiques d'un tel développement, et de **minimiser les impacts agricoles, environnementaux et paysagers** liés à des prises de décisions pouvant répondre à des effets d'aubaine, le territoire doit se doter d'un cadre précis de développement des énergies renouvelables, cadre dont la nécessité est prégnante pour le photovoltaïque de plein champ en pleine expansion. L'ambition de Perpignan-Méditerranée de devenir le premier territoire d'agglomération à énergie positive l'engage à une production d'énergie renouvelable conséquente qu'il convient de planifier.

Les initiatives individuelles de production énergétique géothermique doivent susciter la vigilance. Les forages pour la réalisation de pompes à chaleur, lorsqu'ils sont mal réalisés, peuvent être à l'origine de contamination des nappes phréatiques. La recherche d'agrément de l'activité de forage, suivie de négociations avec l'ADEME, peut être encouragée.

Les activités liées à la filière bois peuvent être encouragées. Le département des Pyrénées Orientales présente une couverture forestière très étendue, ce qui préfigure un potentiel de développement de la filière bois formidable, pour ce qui est du bois énergie comme du bois de construction. Cette couverture concerne l'ensemble des zones d'altitude et de piémont, dont une partie concerne le périmètre du SCOT : le massif des Aspres et le piémont des Corbières. Il semble pertinent d'accroître l'exploitation de ce potentiel de façon à créer de l'activité en zone rurale et à maîtriser les dépenses énergétiques fossiles ou nucléaires dans les principaux bassins de population.

Il s'agit de **stimuler la filière porteuse du bois** tout en favorisant la complémentarité des fonctionnalités des différents espaces.

Un partenariat entre centres de formation, pôle de compétitivité, entreprises locales et collectivités doit être recherché pour une conjugaison des différentes forces économiques et de connaissances locales.

Des espaces spécifiques tels que ceux dédiés à la recherche et au tertiaire peuvent être le lieu parfait pour lier formation, recherche, développement et innovation.



## C27. Réduire l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions

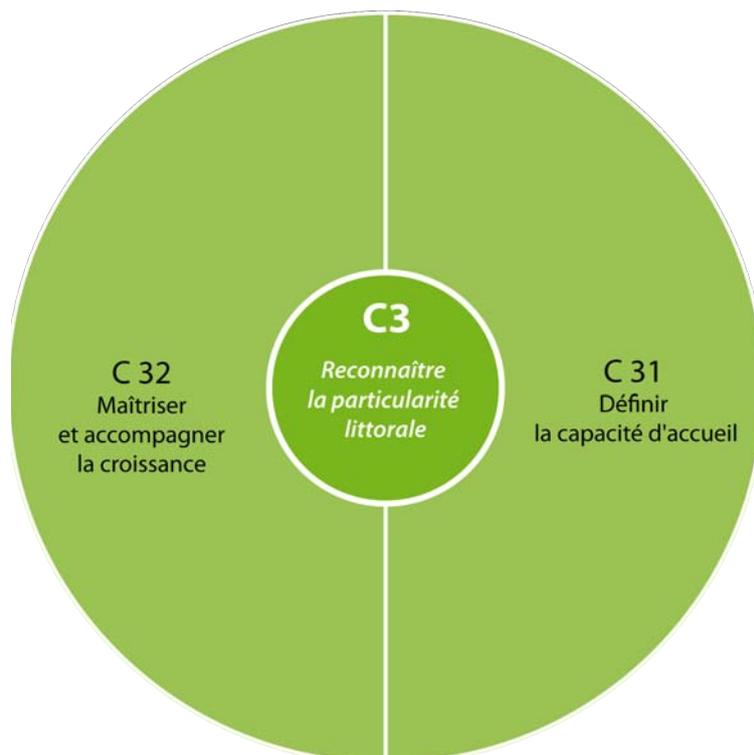
La plaine du Roussillon est une plateforme d'échanges de biens, de marchandises, et d'hommes. La topographie et la densité de population sont telles que les échanges motorisés individuels se sont vivement intensifiés depuis le début du siècle et représentent aujourd'hui une grosse majorité des déplacements. Ceux-ci provoquent non seulement des nuisances pour le milieu environnant, aux plans de la qualité de l'air, des pollutions de l'eau, de la consommation d'espace ou encore du bruit, mais également des contraintes pour la qualité de vie de la population. Les ralentissements de trafic et les phénomènes de congestion routière sont réguliers, et il n'est pas rare pour un actif habitant à quelques 8 km de son lieu de travail de passer plus d'une heure par jour dans son véhicule, seul.

Les choix en matière d'urbanisation peuvent éloigner ou rapprocher la population de leurs zones d'emploi ou de consommation. Il importe donc de **construire un urbanisme de proximité**, assis sur une mixité fonctionnelle des espaces, et dans lequel les activités comme les équipements sont répartis harmonieusement sur l'ensemble du territoire. Ceci devrait permettre une **réduction des flux globaux**. A cette réduction, doit être associé un développement des transports en commun, qui peut être favorisé dans les opérations d'urbanisme par une anticipation des besoins en parc relais, accessibilité et sites propres, mais aussi par une concentration des populations le long des axes desservis par les transports en commun. Les modes alternatifs de déplacements, tels que le vélo ou le déplacement piéton, doivent être facilités par la réservation d'espaces et de stationnements dédiés. Ils peuvent se développer le long d'axes structurants comme les chemins viaires, les canaux d'irrigation, les cours d'eau, les abords d'étangs, les anciens chemins de fer...

**Il s'agit de construire une mobilité durable, participant à la lutte contre le changement climatique, à la préservation de la qualité de l'air et de la qualité de vie et contribuant à la modernisation du territoire.** A ceci, peuvent être ajoutées des mesures de réduction des nuisances, telles que les murs anti-bruits ou les espaces tampons.

En outre, les **activités industrielles** du Roussillon doivent être prises en compte pour éviter de cumuler leurs effets négatifs (odeurs, émissions, bruits, risques) sur les quartiers d'habitation. En effet, la réglementation ICPE auxquelles elles sont soumises ne permet pas la prise en compte de leurs effets cumulatifs. L'élaboration des documents d'urbanisme apparaît alors comme le moment propice à la considération des nuisances éventuelles de ces activités sur leur environnement.

### C3. Reconnaître la particularité littorale



Le littoral roussillonnais présente des écosystèmes riches et fragiles, constitués par les milieux marins, les plages, les dunes littorales, mais aussi les lagunes de Salses-Leucate et de Canet-Saint Nazaire. Le littoral est aussi un espace très attractif, siège d'une occupation saisonnière et permanente de plus en plus importante. Ses plages constituent un attrait essentiel pour la plaine du Roussillon dont l'économie est également conditionnée par la fréquentation touristique.

Ce littoral a connu de profondes mutations au fil des dernières décennies, avec notamment l'implantation de stations balnéaires de la Mission Racine dans les années 1960 puis le développement soutenu de ses différentes communes, notamment avec l'essor des campings et l'explosion des résidences secondaires qui constituent aujourd'hui l'essentiel du parc de logements. Aujourd'hui, la frange côtière rassemble de nombreux emplois, indispensables à la dynamique économique du territoire mais elle est aussi menacée par une fréquentation touristique insuffisamment encadrée, l'accueil d'une importante population touristique et saisonnière sur des périodes très brèves, la faible valorisation des arrière-saisons avec une sous-exploitation des infrastructures et des logements.

Pourtant, les phénomènes de périurbanisation autour de la ville de Perpignan, l'attractivité du littoral et le phénomène de résidentialisation annoncent que l'augmentation de population devrait se poursuivre. Les nombreuses contraintes (essentiellement les risques inondation et submersion marine) qui se superposent aux dispositions réglementaires spécifiques (Loi Littoral principalement) restreignent mécaniquement l'étalement urbain tandis que la pression foncière concourt à densifier les espaces urbanisés mais exclut certaines franges de la population.

**Ainsi, les nombreux défis auxquels est confronté le littoral roussillonnais impliquent la nécessité de profonds changements dans la manière de penser et d'accompagner le développement urbain, l'aménagement du territoire et interroge sur la pertinence des outils à mettre en place.**

Les risques identifiés concernent notamment le déficit de mixités, la vulnérabilité des biens et des personnes face à certains événements climatiques, la perte d'éléments identitaires et socioculturels ou encore la pérennité des ressources. Pour anticiper ceux-ci, deux orientations générales sont proposées :

- Définir la capacité d'accueil
- Maîtriser et accompagner la croissance

### C31. Définir la capacité d'accueil

Le littoral dispose de ressources fragiles et limitées, ce qui nécessite d'apprécier la capacité d'accueil de ce territoire afin d'anticiper en permanence les enjeux. Cette obligation incombe individuellement aux communes concernées par les dispositions particulières au littoral. Pour autant cette notion peut être aussi appréciée à l'échelle de la bande littorale dans le cadre du SCOT.

Il s'agit de **déterminer ce que le territoire peut supporter comme activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et écologique**. La capacité d'accueil doit prendre également en compte le niveau général d'équipement du territoire.

Afin de préserver les grands équilibres littoraux, l'analyse à mener doit notamment porter sur la question du dimensionnement suffisant des stations d'épuration et la problématique de la qualité de l'eau, dont dépend le maintien de nombreuses activités économiques et sociales du littoral. Il paraît nécessaire que le schéma détermine la capacité d'accueil et l'oriente en conséquence.

### C32. Maîtriser et accompagner la croissance

La particularité littorale appelle un **mode de développement spécifique** s'appuyant sur une croissance vertueuse et équilibrée, associant une évolution mesurée de l'urbanisation, l'accompagnement de la mutation du parc de logement (résidentialisation), l'organisation de la mixité sociale, la préservation du capital touristique durable, la sauvegarde des espaces naturels et agricoles ou encore la prise en compte des risques.

Le SCOT doit donc permettre une **maîtrise quantitative et qualitative de l'urbanisation**. Il s'agit de:

- Promouvoir un équilibre de l'utilisation des espaces favorable au développement de l'ensemble du territoire du SCOT (littoral/arrière-pays),
- Associer systématiquement, dans les stratégies d'aménagement, espaces protégés et espaces en développement,
- Limiter l'urbanisation le long de la bande côtière,
- Préserver la biodiversité et les paysages caractéristiques du territoire en identifiant les principaux espaces remarquables ainsi que les coupures d'urbanisation majeures,
- Prévoir l'urbanisation de certains secteurs stratégiques proches du rivage en contre partie d'une protection plus stricte d'autres espaces. Cela implique d'identifier les espaces proches du rivage, en laissant éventuellement le soin aux plans locaux d'urbanisme de les déterminer plus finement,
- Promouvoir un urbanisme de qualité (respect de l'esprit des lieux, coupures des nouveaux quartiers avec l'existant...) associant la recomposition des stations littorales et des extensions urbaines ciblées,
- Favoriser la mixité sociale et intergénérationnelle, par exemple, en aidant les jeunes ménages et les saisonniers à se fixer sur le territoire grâce à une offre de logements plus accessible,
- Accompagner la reconquête du parc de résidences secondaires par l'habitat permanent et maîtriser les opérations de renouvellement urbain notamment en changement de destination,
- Préserver le patrimoine bâti du littoral (villas caractéristiques du front de mer...),
- Définir les points d'échange terre/mer (par exemple, en identifiant les zones de débarquement des produits de la mer, ou les zones de mouillage collectif et leurs infrastructures induites, tels les parkings ou voies).

Enfin, les élus du SCOT envisagent d'élaborer un volet littoral valant schéma de mise en valeur de la mer, ce qui permettra de traiter finement les problématiques relatives à la consommation d'espace, à la coexistence d'activités et aux conflits d'usages réels ou potentiels. En ce sens, un projet d'aménagement cohérent de la bande côtière peut être réalisé, en intégrant les conditions d'utilisation de l'espace marin et terrestre, et par exemple, les secteurs stratégiques à urbaniser, à protéger et/ou à mettre en valeur (écosystèmes remarquables, paysages emblématiques, sols à forte valeur agronomique).

**Cette démarche de projet concertée et réussie peut créer une dynamique territoriale contribuant au rayonnement de la plaine du Roussillon.**

## ➔ Les élus au comité de pilotage\*

Jean-Paul BILLES (Pézilla-la-Rivière – PMCA), Marcel AMOUROUX (Corneilla-del-Vercol – CCSI), Joëlle ANGLADE (Perpignan - PMCA), Rémy ATTARD (Trouillas – CCA), Damienne BEFFARA (Millas - CCRC), Patrick BELLEGARDE (Passa- CCA), Frédéric BERLIAT (Saint-Cyprien - CCSR), Gérard BIGOURDAN (Bages - CCSI), Chantal BRUZI (Perpignan- PMCA), Jean-Joseph CALVO (Perpignan -PMCA , Louis CARLES (Torreilles - PMCA , Jean Pierre COT (Rivesaltes), Nicolas GARCIA (Elne), Christian LEGUE (Torreilles - PMCA), Norbert LOPEZ (Saint-Laurent-de-la-Salanque - PMCA), Gérard MARQUES (Cabestany), René OLIVE (Thuir - CCA), Robert OLIVE (Saint-Félicien-d'Amont - CCRC), Jérôme PARILLA (Ille-sur-Têt - CCRC , Alphonse PUIG (Saint-Colombe-de-la Commanderie - CCA , José PUIG (Claira - CCSM), Jacques PUMAREDA (Alenya - CCSR), Aminda QUERALT (Perpignan- PMCA), André SANCHEZ (Claira - CCSM), Dominique SCHEMLA (Perpignan – PMCA , Paul SCHRAMM (Calce - PMCA), Armand ULRICH (Salses-le-Château), Terenci VERA-GRAU (Elne), Véronique VIAL-AURIOL (Perpignan - PMCA), Jean-Claude TORRENS (Saint-Nazaire - PMCA), Elie PUIGMAL (Saint-Estève-PMCA), Brigitte BATTLE (Elne).

## ➔ Les élus au comité syndical\*

Jean-Paul BILLES, Jean-Paul ALDUY, Chantal BRUZI, Jean-Marc PUJOL, Danièle PAGES, Jean-Michel HENRIC, Jean RIGUAL, Jaume ROURE, Charles PONS, Dominique SCHEMLA, Catherine DA LAGE, Michelle FABRE, Joëlle ANGLADE, Eliane SALIES, Jean-Claude KAISER, Véronique VIAL, Romain GRAU, Isabelle DE NOELL MARCHESAN, Suzy SIMON NICAISE, Richard PULY BELLI, Marie-Claire MAS, Paul SCHRAMM, François CALVET, Nicolas BADRONE, Bernard FOURQUET, Henri BARBAROS, Joëlle FERRAND, Norbert LOPEZ, Elie PUIGMAL, Patrick GOT, Henri BAPTISTE, Monique FAGE ABRIBAT, Emilie BENZAKEN, Jean-Paul BATTLE, José LLORET, Bernard DUPONT, Jean ROQUE, Jean-Claude TORRENS, Henri DUFOUR, Louis CARLES, Jean-Luc MALE, Jean-Louis CHAMBON, Michel MONTAGNE, Louis PUIG, Jacques PLA (PMCA); Gérard MARQUES, Antoine FIGUE, Jean-François REGNIER (Cabestany); Théophile MARTINEZ (Cases de Pène); Claude ALIBERT (Cassagnes); Gérard BILE (Espira de l'Agly); Brigitte BATTLE, Nicolas GARCIA, Terenci VERA GRAU (Elne); Robert SEMPER (Estagel); Alice GAYET (Montner); Jean-François CARRERE (Opoul-Périllos); André BASCOU, Jean-Pierre COT, Béatrice PARES (Rivesaltes); Guy ILARY (Tautavel); Jean AMOUROUX, Rémy ATTARD, Patrick BELLEGARDE, René OLIVE, Jean-Claude PERALBA, Jean-Louis TOR, Alphonse PUIG (C.C. Aspres); Marcel AMOUROUX, Louis SALA, Gérard BIGOURDAN, Claude CHAPRON, Stanislas JAWOROWSKI (C.C. Illibéris); Robert OLIVE, Damienne BEFFARA, Fernand ROIG, Jérôme PARRILLA, Marie Christine GRAU, Gérard SOLER (C.C. Roussillon Conflent); Joseph PUIG, Guy PARES, Michel MAFFRE, Serge GORCE, André SANCHEZ (C.C. Salanque Méditerranée); Frédéric BERLIAT, Joseph ARMENGOL, Antoine COSTO, Thierry DEL POSO, Henri SANCHEZ, Jacques PUMAREDA (C.C. Sud ROUSSILLON).

## ➔ Techniciens ayant participé aux séminaires d'élaboration du PADD

Sandrine TORREDEMÉR (Direction Départemental des Territoires et de la Mer), Jack ARTHAUD (Direction Départemental des Territoires et de la Mer), Philippe PARE (Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée), Manoëlle CHAILLOU (Chambre d'Agriculture), Jean-Jacques MARTI (CCI), Eve GOZE, Syndicat mixte du SCOT, Silvain CZECHOWSKI, Pascal FOURCADE, Mélanie BONNEAU, Gilles PLANAS, Lionel TORONDELL, Céline FONTERAY, Claire VIDAL, Stéphanie PRATS (équipe projet de l'agence d'urbanisme catalane), ainsi que l'ensemble du personnel de l'agence.

## ➔ Crédits photographiques

Agence d'Urbanisme Catalane, Syndicat Mixte MP2.

**MAÎTRE D'OUVRAGE**



Syndicat Mixte du SCOT Plaine du Roussillon  
3, boulevard de Clairfont - bât. I  
66350 TOULOUGES

tél. 04 68 37 79 52 - fax. 04 68 55 38 22

**ÉTUDES  
CONCEPTION GRAPHIQUE**



Agence d'Urbanisme Catalane  
3, boulevard de Clairfont - bât. B  
66350 TOULOUGES

tél. 04 68 87 75 52 - fax. 04 68 56 49 52

*Novembre 2013*

