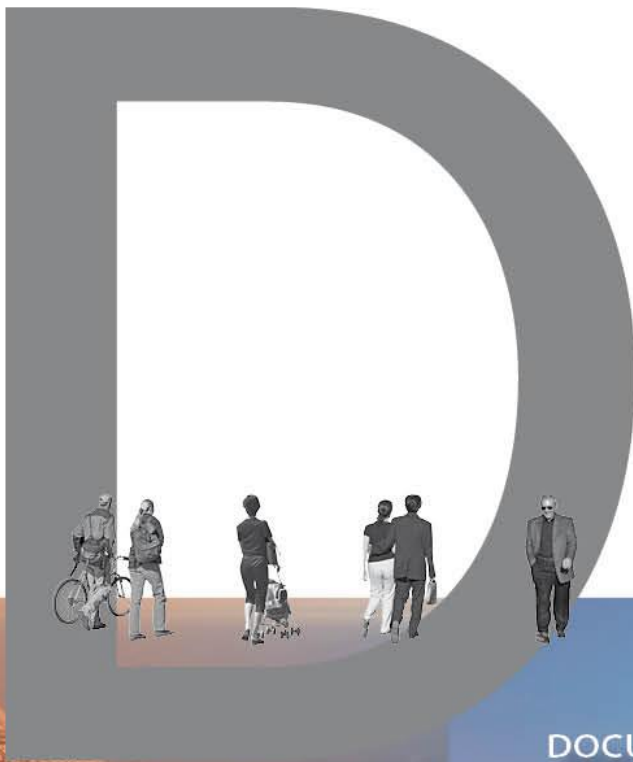




SCOT

PLAINE DU ROUSSILLON



*Révision du SCOT
Document arrêté le
26 septembre 2023*

DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS



SOMMAIRE



PRÉAMBULE.....	4
RÈGLE DE COMPATIBILITÉ ET MODE D'EMPLOI DE LA LECTURE DU DOO.....	5

A. ACCUEILLIR ET VALORISER POUR ASSURER UN DÉVELOPPEMENT COHÉRENT ET MAÎTRISÉ 6

A.1. Déterminer les grands équilibres d'organisation de l'espace.....	7
A.2. Lutter contre l'étalement urbain et reconquérir les cœurs de villes et de villages.....	21
A.3. Développer et adapter l'offre en logements.....	33
A.4. Structurer un réseau de déplacements multimodal à l'échelle de la plaine du Roussillon.....	46
A.5. Préserver et valoriser le socle paysager ainsi que le patrimoine catalan.....	65

B. S'OUVRIRE ET RAYONNER POUR CONFORTER LES SYNERGIES ET AMPLIFIER L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE 94

B.1. Promouvoir une stratégie de développement économique durable.....	95
B.2. Renforcer l'agriculture méditerranéenne.....	105
B.3. Renouveler l'offre touristique et développer les synergies.....	114
B.4. (S')appuyer (sur) le développement de l'éco-logistique.....	120
B.5. Planifier l'accueil et le développement de l'activité économique.....	122

C. PRÉSERVER ET S'ADAPTER POUR INTÉGRER ET ANTICIPER LES NOUVEAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX..... 134

C.1. Intensifier la transition énergétique.....	135
C.2. Vivre avec les risques.....	143
C.3. Gérer et préserver les ressources en eau.....	147
C.4. Préserver et valoriser l'armature verte et bleue.....	153
C.5. Préserver le territoire des pollutions et nuisances.....	165

Annexe 1 : Cartographie des secteurs d'étalement urbain diffus à maîtriser.....	169
---	-----

Annexe 2 : Liste et localisation des espaces de nature en ville identifiés par le SCOT.....	185
---	-----

Annexe 3 : Liste des éléments de patrimoine bâti rural identifiés par le SCOT.....	211
--	-----

Annexe 4 : Localisation des secteurs urbains stratégiques aux abords des gares.....	215
---	-----

Annexe 5 : Atlas d'identification des coupures littorales des communes concernées.....	219
--	-----

Lexique des abréviations.....	228
-------------------------------	-----

Carte de synthèse.....	232
------------------------	-----

PRÉAMBULE

Dans le respect des orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) 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 du territoire du SCOT Plaine du Roussillon. 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, sur les 77 communes qui composent le SCOT.

Le PADD représente l'expression politique du projet de territoire défini par les élus. Le DOO constitue la déclinaison réglementaire du PADD via la définition d'orientations et d'objectifs

Repartant d'une base solide et partagée, le socle du premier SCOT, ce projet de révision réaffirme des orientations et objectifs forts déjà développés et pour lesquels il s'agit de maintenir le cap et de laisser le temps produire ses effets. Ce projet de révision intègre aussi de nouveaux enjeux (mis en lumière par le bilan du SCOT à 6 ans et le diagnostic), **et décline de nouveaux objectifs qui devraient encore améliorer les orientations prises et à prendre, quant à l'aménagement du territoire des 77 communes composant le SCOT** de la Plaine du Roussillon, et ce pour les 15 prochaines années.

Deux défis plus prégnants ont guidé l'évolution du SCOT durant sa révision :

- **préserver et promouvoir la qualité du cadre de vie, et l'identité catalane et méditerranéenne** : un enjeu et une volonté politique prise sur la base du constat que l'attractivité du territoire avérée peut porter préjudice au cadre de vie et à l'identité locale ;
- **s'adapter au changement climatique**, pour développer la résilience et réduire la vulnérabilité en participant à la transition énergétique.

Aussi, dans un souci de cohérence et dans l'optique de faciliter le suivi de la mise en œuvre du SCOT dans le temps, le DOO du SCOT révisé a été mis en étroite cohérence avec le PADD, permettant une lecture facilitée entre la volonté politique affirmée au travers du PADD et les orientations et objectifs du DOO.

Ainsi, le DOO se décline, de la même manière que le PADD, en **3 grandes ambitions** :

A **Accueillir et valoriser,**
pour assurer un développement cohérent et maîtrisé

B **S'ouvrir et rayonner,**
pour conforter les synergies et amplifier l'efficacité économique

C **Préserver et s'adapter,**
pour intégrer et anticiper les nouveaux enjeux environnementaux

Les orientations et objectifs se croisent souvent et s'interpellent d'une ambition à l'autre, participant ainsi à assurer la transversalité et à démontrer la cohérence du schéma dans son ensemble.

RÈGLE DE COMPATIBILITÉ ET MODE D'EMPLOI DE LA LECTURE DU DOO

Il existe trois niveaux d'opposabilité dans la hiérarchie des normes. Du plus au moins fort on retrouve :


- la **conformité** qui consiste à retranscrire à l'identique et ainsi respecter strictement une règle ;
- la **compatibilité** qui revient à respecter « l'esprit de la règle » : il s'agit alors d'une mise en œuvre de la norme supérieure qui ne doit pas la remettre en cause ;
- la **prise en compte** qui consiste à ne pas s'écarter de la règle.

Les documents de planification ne sont pas égaux : certains sont dits "**supérieurs**" aux autres, dans le sens où ils doivent être respectés par les documents d'urbanisme dits de rang "**inférieur**".

Au centre de ces rapports se retrouve précisément le SCOT. Les documents qui lui sont « inférieurs¹ » doivent être **compatibles avec ses dispositions**, ce qui revient à traduire les objectifs du SCOT à leur échelle et en fonction de leur champ de compétences (sauf habilitation législative spéciale instituant un rapport de conformité).

.....

Le présent Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) est constitué :

- de la reprise des **orientations générales et sous orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** – ils correspondent aux titres et sous-titres de ce document ;
- **des objectifs fixés par le schéma pour atteindre les orientations du PADD** – ils correspondent aux corps de texte, excepté pour les encadrés rouges qui correspondent aux habilitations réglementaires (il s'agit de prescriptions qui s'appliquent dans un rapport de conformité) ;
- des recommandations ou **exemples d'application pour tendre vers les objectifs du DOO** – ils correspondent notamment aux textes en italique précédés du signet « outil » .

Les illustrations (telles que les schémas) viennent appuyer ces dispositions écrites et doivent être interprétées, le cas échéant, au regard de celles-ci.

Les représentations cartographiques du DOO **s'appliquent à leur échelle et n'ont pas vocation à être exploitées** :

- **à une autre échelle** que celle mentionnée sur la carte ;
- **en superposant d'autres fonds** notamment cadastraux ou parcellaires ;
- **sans les lier aux orientations et objectifs** détaillés dans ce document.

Les cartes s'interprètent selon un principe de compatibilité, et donc dans une logique de « localisation » et non de « délimitation ».

Les différents symboles ne sont pas proportionnels aux surfaces et ne caractérisent pas de limites précises.

En aucun cas, les espaces urbanisés et artificialisés affichés sur les documents graphiques ne sauraient représenter ni fidèlement, ni exhaustivement les parcelles urbanisées et artificialisées des communes. Les documents d'urbanisme locaux sont invités à décliner à leur échelle la représentation des espaces urbanisés et artificialisés de leur territoire.

¹ Documents d'urbanisme et opérations visées par le Code de l'urbanisme : (PLU(i), cartes communales), documents de planification sectorielle (Plans de Déplacements Urbains (PDU), Programme Local de l'Habitat (PLH)...); opérations foncières et d'aménagement (Zone d'Aménagement Concertée (ZAC), lotissements de plus de 5000 m² de surface de plancher, Zone d'Aménagement Différée (ZAD) et réserves foncières supérieures à 5ha) ; autorisations d'aménagement cinématographique et commerciale.

Accueillir et valoriser

pour assurer un développement
cohérent et maîtrisé

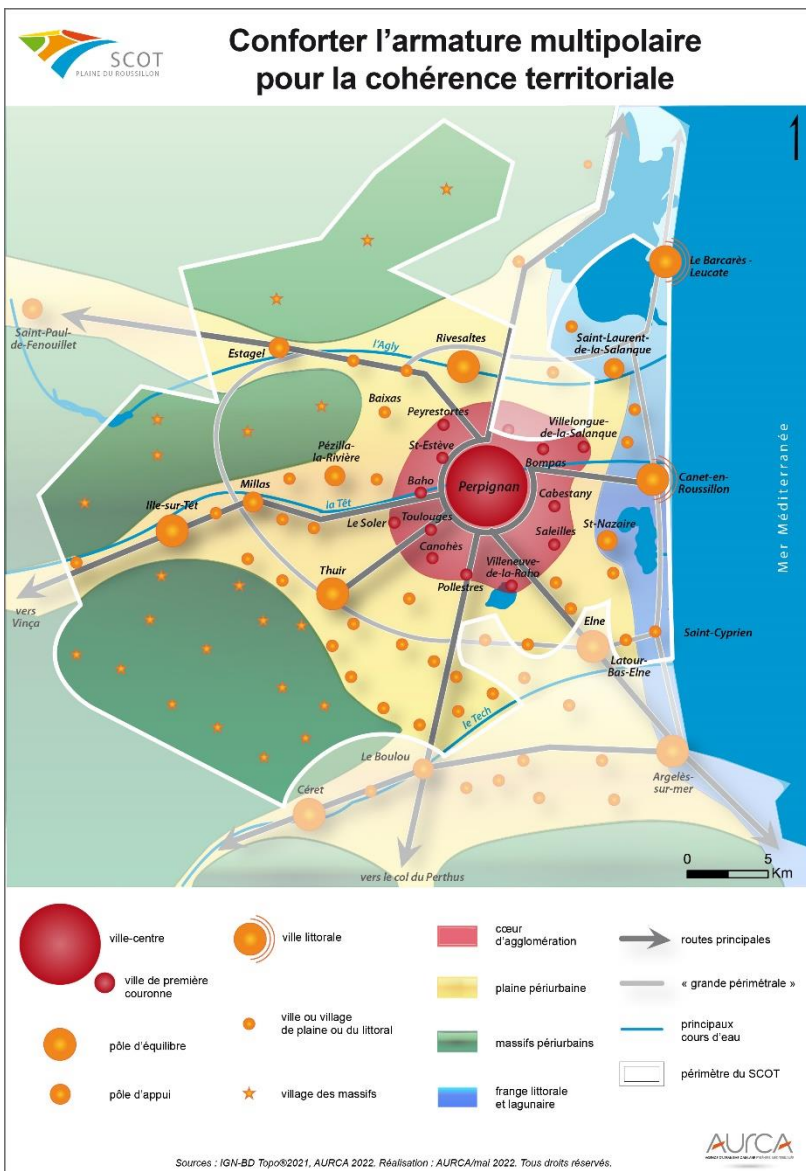


A.1. DÉTERMINER LES GRANDS ÉQUILIBRES D'ORGANISATION DE L'ESPACE

Un des fondements majeurs du PADD repose sur la valorisation d'une armature urbaine multipolaire, rayonnant sur l'ensemble du territoire. Afin notamment de préserver les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers, **il est nécessaire d'adosser les orientations générales de l'organisation de l'espace à ce schéma.**

A.1.1. Consolider l'armature urbaine, socle fondamental d'une organisation équilibrée et durable de l'espace

a) Orienter le développement urbain pour consolider l'armature territoriale multipolaire



L'espace de la Plaine du Roussillon doit s'organiser afin de permettre à l'ensemble des communes de se développer harmonieusement et de bénéficier d'une proximité des équipements et des services.

Les objectifs d'offre de nouveaux logements (cf. A.3.1) justifiés par les besoins de la population et les perspectives de croissance démographique, sont donc répartis entre les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et nuancés selon les secteurs géographiques du territoire et les principales polarités à renforcer.

Le développement urbain de chacune des communes doit respecter les orientations et objectifs fixés par le schéma au travers du DOO.

Deux objectifs fondamentaux sont affirmés :

- conforter le réseau de polarités identifiées (ville-centre, pôles d'équilibre...) pour organiser de petits bassins de vie eux-mêmes fédérés au sein d'un bassin plus vaste (la plaine du Roussillon) ;

- éviter le développement excessif de certaines communes lorsqu'il pénalise le développement ou le fonctionnement d'autres communes ou compromet les grands équilibres.

b) Attribuer à chaque commune une fonction au sein de l'armature et à l'échelle de la Plaine

L'armature urbaine définit une typologie des communes qui présente les attentes différenciées de ces dernières, notamment quant aux objectifs de production de logements, mais aussi de manière plus générale en termes de type de développement urbain recherché et d'équipements d'activités ou de services à développer.

Cette armature doit permettre également de **développer les solidarités territoriales**, notamment au regard des enjeux transversaux de préservation du cadre de vie et d'adaptation au changement climatique. Ces attentes sont ensuite déclinées au travers de l'ensemble des dispositions du DOO.

• La ville-centre et le cœur d'agglomération



Cœur de l'étoile ferroviaire et de l'ensemble des infrastructures et réseaux de déplacements, centralisant emplois, équipements et services et polarisant fortement la population, **la ville-centre et le cœur d'agglomération constituent le lieu privilégié du développement urbain résidentiel et économique** du territoire.

Les objectifs en matière de densification et de renouvellement urbain, de redynamisation des centres, et d'extension urbaine, **doivent permettre d'accueillir le développement ambitionné pour ces communes** au regard entre autres de leur desserte par les transports, leur niveau et leur densité d'équipements existants et en projet... Une stratégie foncière y est nécessaire pour atteindre les objectifs du SCOT et répondre aux besoins de la population en termes de développement économique et urbain.

• Les pôles d'équilibre et villes littorales



Dotés de manière significative en dessertes (gares, pôles de rabattement en transports en commun...) et en équipements, le rôle des pôles d'équilibre et villes littorales est **d'assumer les fonctions de proximité de leur bassin de vie, en relai de la ville-centre et du cœur d'agglomération.**

Leur développement permet de répartir la croissance démographique de façon équilibrée au regard d'enjeux multiples, et en particulier celui de limiter les déplacements. L'accueil de services et d'équipements intermédiaires et de proximité doit y être conforté, de même que l'emploi et l'activité de manière générale, le tout proportionnellement à l'accueil démographique projeté à l'échelle du bassin de proximité.

Les villes littorales polarisent l'accueil démographique sur la frange littorale tandis que les pôles d'équilibre polarisent l'accueil des secteurs de la plaine et des massifs périurbains.

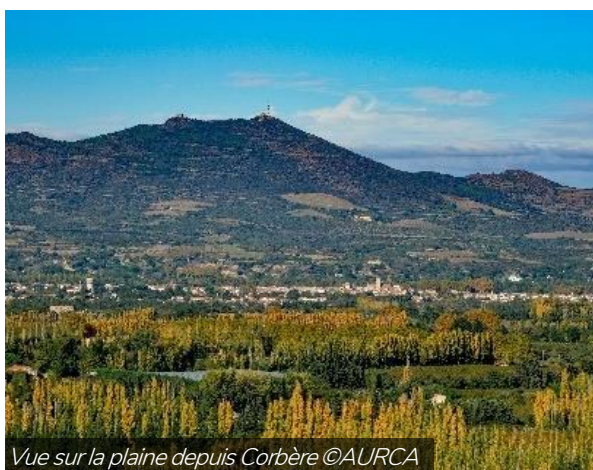
• Les pôles d'appui



Communes déjà « équipées », les pôles d'appui se positionnent, comme leur qualification l'indique, **en appui des pôles d'équilibre et des villes littorales, afin de pallier les éventuelles difficultés de ces derniers**, notamment au regard la prégnance croissante du risque.

Ces pôles ont **vocation à conforter leurs fonctions de proximité en termes d'équipements et de services**, et d'accueillir la population nécessaire en vue de les pérenniser. L'accueil de services et d'équipements de proximité est à promouvoir, proportionnellement à l'accueil démographique projeté. Leur accessibilité devra être pour certains améliorée, et vis-à-vis des communes qu'elles desservent en matière d'équipements et de services.

• Les villes ou villages de plaine



Parfois peu équipés, il s'agit pour ces villages de plaine **d'améliorer les connexions avec les différentes polarités avec lesquelles les habitants fonctionnent dans leurs pratiques quotidiennes**.

Les extensions urbaines résidentielles doivent y être proportionnées aux besoins, d'abord issus du desserrement des ménages en place, puis dans une moindre mesure de leur croissance démographique en respectant la répartition à l'échelle globale du SCOT, dans le but de contenir la périurbanisation.

Les services et équipements de proximité peuvent y être naturellement développés.

• Les villages des massifs

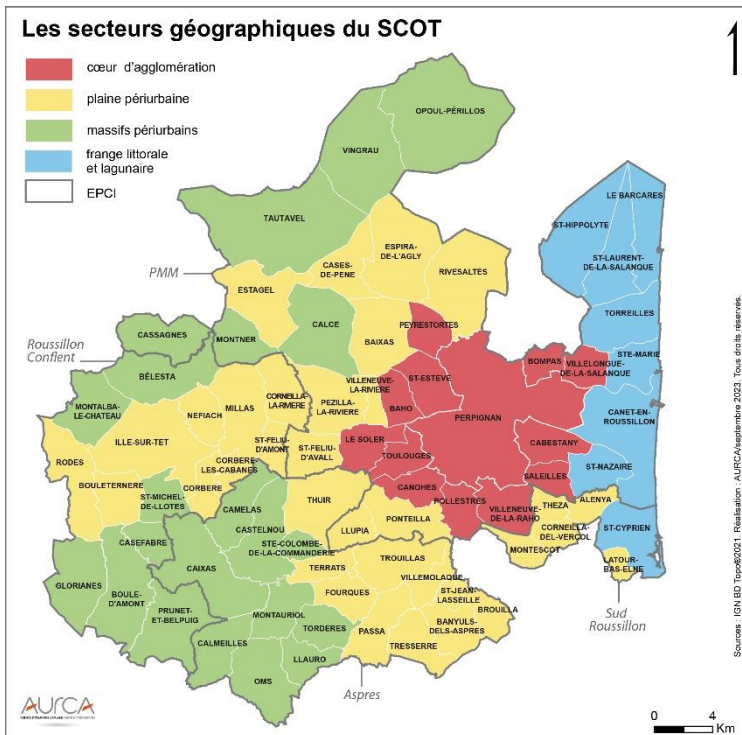


Il s'agit des villages qui sont les plus éloignés des polarités fonctionnelles, La configuration des lieux ne permet qu'une évolution modeste et ils restent fortement dépendants des pôles d'équilibre et pôles d'appui en matière d'équipements, de commerces, de services et d'emplois.

Les extensions urbaines à vocation résidentielle y sont limitées, et ce, en lien avec la croissance démographique observée et attendue afin d'éviter les problématiques générées par un accueil de population aussi éloigné des aménités et fonctions urbaines. Cependant **un développement urbain qualitatif doit y être permis** de manière à conforter les équipements et les services lorsqu'ils existent.

Le développement qualitatif recherché s'inscrit en lien avec le caractère souvent préservé des silhouettes villageoises de ces communes ainsi qu'avec leur patrimoine.

A.1.2. S'appuyer sur les particularités locales pour assurer l'équilibre entre espaces naturels, agricoles et espaces urbanisés ou à urbaniser



Si l'armature urbaine multipolaire permet d'assoir les orientations générales relatives à l'organisation de l'espace, et ainsi de faire varier les attentes du document en fonction des communes concernant le développement urbain attendu principalement, le découpage du territoire en **secteurs** permet de compléter et de déterminer notamment les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers.

Le SCOT s'appuie sur 2 sectorisations différentes pour formuler certains de ces objectifs :

- les secteurs géographiques « physiques » ci-contre et détaillés ci-dessous, appelés aussi les « entités territoriales » ;
- les secteurs géographiques « administratifs » correspondant aux limites des EPCI.

a) Faire varier les attentes du SCOT selon les enjeux en fonction des secteurs géographiques

• Le cœur d'agglomération

Constitué de la ville-centre et de sa 1^{ère} couronne, il est le lieu privilégié du développement urbain (accueil démographique, activités, emplois, équipements, services...). Il s'agit de concilier ce développement attendu et ambitionné avec un des objectifs principaux de l'outil SCOT : celui de la maîtrise de la consommation d'espace et de la limitation de l'étalement urbain sur les espaces agricoles et naturels.

En ce sens, les objectifs de production de logements y sont plus importants et les objectifs de renouvellement urbain, de densité et d'intensité urbaine y sont aussi plus élevés, en lien notamment avec l'importance du potentiel de la ville de Perpignan, et spécifiquement au sein de l'hypercentre et des quartiers de « faubourgs ».

• La plaine périurbaine

La plaine périurbaine rassemble des communes aux rôles et fonctions différents : les communes de plaine (majoritaires) qui sont le lieu d'expression plus ou moins forte de la périurbanisation, d'où l'importance d'y conforter les pôles d'équilibre et les pôles d'appui existants pour structurer ce vaste espace de plus en plus attractif.

Les objectifs de production de logements priorisent le développement des pôles d'équilibre de ce secteur concernant l'accueil démographique. Les objectifs de densité et de renouvellement urbain sont nuancés d'un type de commune à l'autre en fonction de l'armature.

• Les massifs périurbains

Les massifs périurbains regroupent les communes les plus rurales, implantées au sein des massifs des Aspres et des Corbières, ainsi que des communes du Fenouillèdes intégrées au périmètre du SCOT. Ces communes, malgré leurs caractéristiques rurales similaires, bénéficient d'une attractivité très variable selon leur EPCI d'appartenance. Celles issues de la communauté urbaine bénéficient d'une attractivité plus forte en comparaison. Globalement plus éloignées des pôles d'emplois, de services et d'équipements, les enjeux pour les communes de ce secteur consistent à voir se pérenniser ce qui existe et à améliorer l'accessibilité.

Les densités résidentielles y sont maintenues plus basses pour tenir compte des caractéristiques rurales de ces communes.

• La frange littorale et lagunaire

Bénéficiant pour majorité d'une façade littorale ou lagunaire, ce secteur englobe également des communes concernées par la loi Littoral situées en « rétro-littoral », en lien avec le report d'attractivité démographique potentiellement attendu. Au-delà de leur fonction touristique, ces communes bénéficient d'une attractivité démographique permanente et ont vu les stations balnéaires muter et se structurer au profit de villes littorales à part entière (développement des équipements, services et activités...). Cette nouvelle vocation doit être affirmée tout en s'inscrivant dans le respect des caractéristiques de ce secteur, et tout particulièrement dans les espaces proches du rivage.

Les objectifs de production de logements sont spécifiquement limités dans les espaces proches du rivage pour tenir compte des particularités du secteur.

b) Harmoniser les modalités d'application de la loi Littoral



Rappel : Les communes concernées par les dispositions de la loi Littoral sur le territoire du SCOT : Le Barcarès, Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien, Saint-Hippolyte, Saint-Laurent de la Salanque, Sainte-Marie, Saint-Nazaire et Torreilles.

Les documents d'urbanisme doivent s'attacher à décliner et à appliquer les dispositions de la loi Littoral, tandis que le SCOT veille principalement à la cohérence d'ensemble. Cette vocation d'harmonisation se traduit dans le SCOT par :

- la réitération du principe de protection de la bande des 100 mètres (cf. DOO A.1.2.b) ;
- la reconnaissance et la justification des espaces proches du rivage (cf. DOO A.5.1.a et RP cahier VIII-A3) ;
- la reconnaissance des espaces remarquables caractéristiques (cf. DOO C4.1.b) ;
- la délimitation des coupures d'urbanisation (cf. DOO A.5.1.b) ;
- la définition des notions de « village » et d'« agglomération », en continuité desquels l'urbanisation est permise (cf. RP cahier VIII – A2) et leur identification (cf. DOO A.1.2.b) ;
- l'identification des « autres secteurs urbanisés » en dehors de la bande littorale des 100 mètres, des espaces proches du rivage et des rives des plans d'eau au sein desquels des constructions et installations sont permises à des fins exclusives d'amélioration de l'offre de logement ou d'hébergement et d'implantation de services publics (cf. DOO A.1.2.b) ;
- la détermination de la capacité d'accueil (cf. RP cahier VIII – A1), et sa prise en compte dans le projet de SCOT (cf. DOO A.3.1.c. Et B.5) ;
- la justification du caractère limité des extensions d'urbanisation au sein des espaces proches du rivage au regard du périmètre du SCOT (cf. RP cahier VIII et DOO A.1.2.b et A.3.1.c) ;
- la prévision justifiée des projets éoliens (en dehors des espaces où leur implantation est interdite), de nouvelles routes et de stations d'épuration.

- **Protéger la bande des 100 mètres**

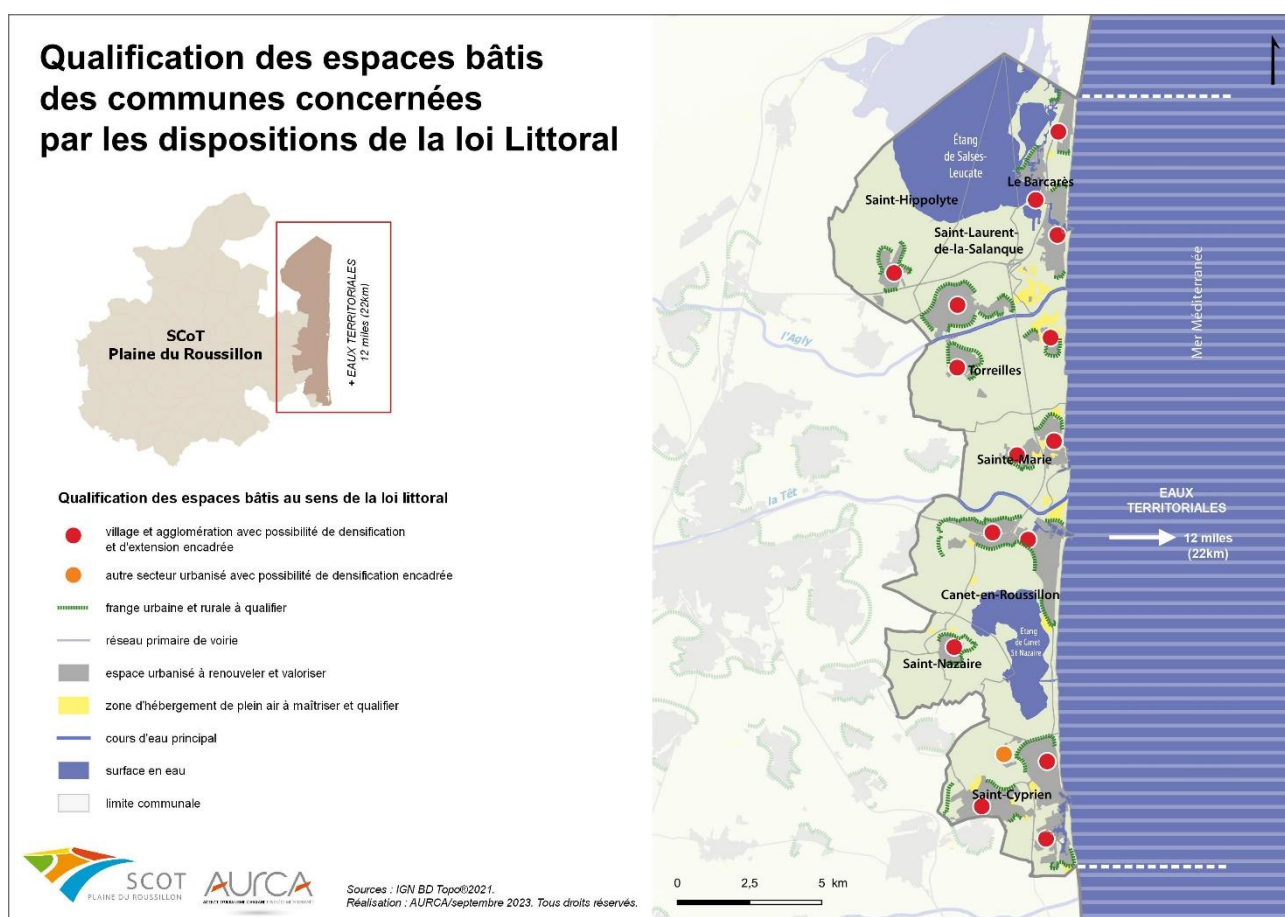
Les PLU(i) doivent classer les espaces non urbanisés de la bande littorale des 100 mètres en zone naturelle ou agricole, et les préserver de toute construction ou installation, à l'exception de celles que la loi Littoral autorise.

Pour rappel, ce principe d'inconstructibilité s'applique aux constructions et installations nouvelles (hormis celles nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau), mais également aux extensions des constructions et installations ainsi qu'aux changements de destination. **Seuls les travaux confortatifs sont autorisés.** L'aménagement et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes sont interdits.

Les PLU(i) peuvent élargir cette bande pour des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion de la côte. Ils peuvent également, sur justification particulière, décider de règles de constructibilité plus strictes que celles édictées par le Code de l'urbanisme, en raison notamment de la présence d'un risque particulier.

- **Identifier les secteurs constructibles du littoral**

Le SCOT en identifiant les villages, agglomérations et autres secteurs déjà urbanisés, **détermine la constructibilité** de son littoral. Les PLU(i) des communes concernées doivent délimiter les villages, agglomérations et autres secteurs urbanisés identifiés par le SCOT.



- L'agglomération

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.12)



Agglomérations en continuité desquelles la constructibilité est admise

Le SCOT identifie comme **agglomérations** Sainte-Marie Plage, les Hauts de Canet, le Port et Canet Plage, Saint-Cyprien Sud - les Capellans et Saint-Cyprien Plage ainsi que Port-Barcarès, la Presqu'île, Cap de Front - les Brigadins et Coudalères.

- Le village

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.12)



Villages en continuité desquels la constructibilité est admise

Le SCOT identifie comme villages : **Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Torreilles village et Torreilles plage, Sainte-Marie village, Canet-en-Roussillon village, Saint-Nazaire et Saint-Cyprien village.**

- Les autres secteurs urbanisés

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.12)



Autres secteurs urbanisés au sein desquels la constructibilité est admise sous condition

Le SCOT identifie comme autres secteurs urbanisés : **le Mas Hudson – Verneda (Saint-Cyprien).**

• Justifier les extensions limitées dans les espaces proches du rivage

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.18)



Espace proche du rivage aux capacités d'accueil encadrées

Les espaces proches du rivage, définis par l'article L121-13 du Code de l'urbanisme, sont des espaces qui doivent être protégés en limitant les extensions urbaines et en favorisant un développement de l'urbain en profondeur (c'est-à-dire à l'arrière des quartiers existants, plutôt qu'en front de mer, hors grande opération de requalification des ports). La limite de ces espaces est déterminée notamment en fonction de la distance au rivage, de la notion de covisibilité et de la nature de l'espace (ambiance marine). Toute extension de l'urbanisation doit être limitée et justifiée au sein de ces espaces par le SCOT.

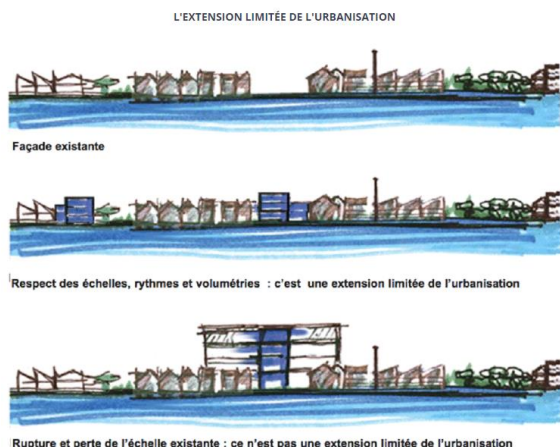
Une limite des espaces proches du rivage est identifiée dans le présent document. **Celle-ci est matérialisée par un trait continu assumant une marge d'incertitude que les documents d'urbanisme locaux devront préciser par une approche plus fine. La définition et le tracé des espaces proches du rivage doivent être cohérents entre les communes littorales.**

Dans les espaces proches du rivage, le SCOT doit prévoir les principales extensions de l'urbanisation en fonction des équilibres à préserver et des objectifs de protection des espaces naturels et agricoles.

Ces extensions de l'urbanisation doivent être justifiées par le SCOT, notamment par la géographie ou la configuration particulière des lieux. Les PLU précisent et complètent ces justifications en s'appuyant notamment sur le SCOT.

Définitions utiles à la compréhension du paragraphe suivant

1 - Illustrations et définitions de la notion d'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage au sens de la loi Littoral

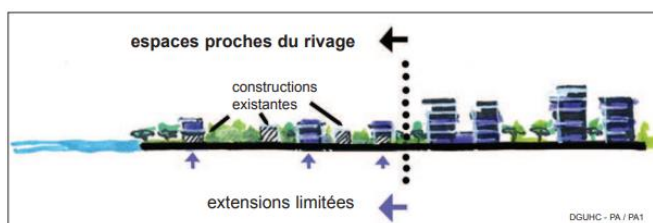


Source : Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGLN)

La notion d'extension limitée de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage illustrée (Source : Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature)

La notion d'extension limitée de l'urbanisation s'apprécie au regard du gabarit, de façon à ce que les constructions s'accordent avec l'urbanisation existante. Il convient donc de respecter les échelles, rythmes et volumétries des constructions existantes comme le montrent les schémas ci-contre.

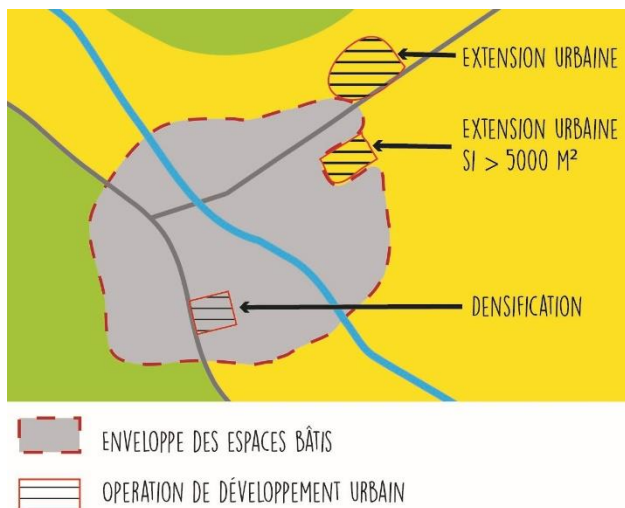
On ne tient pas compte ici des petites dents creuses résiduelles mais davantage des secteurs sur lesquels peuvent s'inscrire des projets importants, tant en extension qu'au sein du tissu existant.



2 - Définition de l'extension [limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage] au sens de la loi Littoral et de l'extension urbaine : 2 concepts différents à dissocier et à manier avec précaution

L'extension [limitée dans les espaces proches du rivage] au sens de la loi Littoral est un concept différent de celui de l'extension urbaine au sens des documents de planification (concept renvoyant à la progression de l'urbanisation sur des espaces non urbanisés, agricoles et/ ou naturels par opposition à la densification).

Au sens de la loi Littoral, le régime des extensions limitées peut également concerner le comblement de dent creuse (parcelle nue encadrée de bâti sur au moins 3 côtés) de taille significative ou aboutissant à une opération importante en volume et en nombre de logements/locaux.



La densification de l'urbanisation (c'est-à-dire à l'intérieur du tissu urbain des villages, agglomérations et autres secteurs urbanisés (cf.A.1.2.b) doit être favorisée dans le respect des caractéristiques des quartiers environnants et, hormis dans les secteurs de ports, en limitant l'édification d'immeubles collectifs en front de mer.

Les extensions suivantes doivent respecter les grands équilibres à préserver et les objectifs globaux de protection des espaces naturels et agricoles développés dans le SCOT.

Sur la commune de Saint-Cyprien, le SCOT identifie le **projet de requalification du port et de son extension sur le site de « las Routes »** qui est entièrement situé au sein des espaces proches du rivage. Le projet vise la **modernisation du port et de son front de mer ainsi que la création d'un secteur d'habitat et d'équipements** sur des espaces jusque-là délaissés. Sur près de 13 hectares, le projet devra veiller à terminer la couture des deux entités urbaines littorales de Saint-Cyprien page.

- Les équipements

Le SCOT identifie également les **secteurs d'extension d'urbanisation dédiés à l'accueil d'équipements**. Destinés à améliorer la qualité du cadre de vie de chaque entité urbaine, ce sont à la fois des équipements de proximité comme des installations de sports et loisirs mais aussi **de grands équipements** qui participent au rayonnement du littoral comme le **projet d'extension du port de Sainte-Marie** (cf. B.1.1.b et B.1.2.b). Sur une superficie d'environ 16 hectares, il s'agit d'agrandir le port de plaisance actuel au travers d'un cadre vertueux mêlant intégration des espaces naturels sensibles au sud et espace urbain au nord. Ce dernier sera conditionné par la recherche d'un équilibre entre fonctionnement portuaire et impact environnemental.

- Les grandes surfaces commerciales

L'**implantation de grandes surfaces commerciales** est conditionnée par le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC). En dehors des centralités urbaines, un commerce a la possibilité de s'installer dans un **secteur périphérique d'implantation commerciale (SPIC)** soumis à des conditions d'implantation définies par le DAAC encadrant notamment les surfaces de ventes admises. **Aucun SPIC n'est plus identifié dans les Espaces Proches du Rivage.**

- Le développement économique

En matière de **développement économique**, deux sites majeurs (sites de projet stratégiques) ont été reconnus sur les villes de Saint-Cyprien et de Canet-en-Roussillon. Pour cette dernière commune, le secteur de projet stratégique est localisé dans les espaces proches du rivage (**pôle nautique à Canet-en-Roussillon**). Il répond au critère lié à l'exigence de la proximité immédiate de l'eau. Son extension est prévue sur environ 20 hectares. Il faut également noter la présence des zones techniques portuaires existantes aux abords des ports de plaisance, repérés par le SCOT.

- Les autres extensions

En dehors de ces secteurs, **d'autres zones potentielles de développement peuvent être développées** dans les espaces proches du rivage, en continuité des villages et agglomérations (cf. A.1.2.b). Le **principe d'extension limitée de l'urbanisation** devra alors être justifié par les documents d'urbanisme selon des critères liés à la configuration particulière des lieux. Les documents d'urbanisme devront justifier le caractère limité et l'intégration de ces extensions au regard de leur environnement urbain, naturel ou agricole. **Dans tous les cas, les coutures avec les espaces urbains environnants et les interfaces avec les espaces naturels ou agricoles seront aménagées** et feront l'objet d'attentions particulières (cf. A.5.1.b).

À noter que les secteurs identifiés par le SCOT au regard de la Loi littoral ne permettent pas pour autant le dépassement des enveloppes foncières attribuées par EPCI (cf. B.2.1.a) pour atteindre les objectifs de modération de la consommation d'espaces fixés par le schéma. Il s'agira pour les PLU(i) de se mettre en compatibilité avec le SCOT sur ce point.

Surface des projets (ha) en extensions limitées au sein des espaces proches du rivage	Habitat, mixte, équipement, loisirs et tourisme	Économie
Canet-en-Roussillon	/	20
Le Barcarès	20	
Saint-Cyprien	13	/
Sainte-Marie	17	/
Saint-Hippolyte	/	/
Saint-Laurent-de-la-Salanque	/	/
Saint-Nazaire	8	/
Torreilles	/	/
Communes littorales	58	20

Le tableau ci-contre liste les surfaces susceptibles d'être urbanisées en extension pour chaque commune au sein des espaces proches du rivage. Il s'agit donc d'enveloppes maximales d'urbanisation en extension sur l'ensemble des territoires communaux. Certaines opérations programmées au sein du tissu urbanisé ont été considérées comme des extensions au sens de la loi Littoral, la nature des opérations (surface réelle, gabarit...) n'étant pas connue à ce jour. De plus, les surfaces sont indicatives et pourront être ajustées par les documents d'urbanisme locaux dans des limites raisonnables.

Les surfaces potentiellement mobilisables en extension au sein des espaces proches du rivage représenteraient 8% des espaces urbanisés présents au sein des EPR. (Les surfaces urbanisées sont évaluées à partir de la tache urbaine existante réalisée par l'AURCA en 2021).

Projets à vocation principale d'habitat en surface de plancher maximale (m ²) à l'intérieur des espaces proches	Logements	Surface de plancher (m ²)
Canet-en-Roussillon	250	19.400* ³
Le Barcarès	420	45.300
Saint-Cyprien	260	20.000
Sainte-Marie	/	/
Saint-Hippolyte	/	/
Saint-Laurent-de-la-Salanque	/	/
Saint-Nazaire	110	9.500
Torreilles	/	/
Communes littorales	1.090	94.200

44% des surfaces potentiellement mobilisables pour la réalisation de logements, d'équipements, d'espaces à vocation économique ou de tourisme / loisirs sont localisées dans les espaces proches du rivage. Ces surfaces représentent environ 78 hectares (dont 58 hectares à vocation principale d'habitat) sur l'ensemble des extensions de l'urbanisation projetées des communes littorales du SCOT.

Ces surfaces ne peuvent pas être prises en référence et en totalité pour l'évaluation des objectifs de consommation d'espace, s'agissant pour partie d'entre elles « d'espaces artificialisés ou urbanisés à renouveler et valoriser ».

³ * Surfaces de plancher estimées par l'AURCA. Le SCOT Plaine du Roussillon a sollicité les communes littorales pour connaître les principaux projets d'urbanisation à venir. La somme des données étant inégalement répartie entre surface de plancher et nombre de logements, une harmonisation de la donnée a été réalisée par l'AURCA. Afin d'apporter de la pertinence vis-à-vis du caractère limité des extensions d'urbanisation au sein des espaces proches du rivage, la surface de plancher a été retenue. Ainsi, la conversion de la donnée en nombre de logements a permis d'obtenir une surface de plancher maximaliste en multipliant le nombre de logements par la taille moyenne des logements réalisés au cours de ces 10 dernières années sur le littoral, soit 75/80 m² par logement.

Les principaux secteurs d'urbanisation au sein des espaces proches du rivage des communes concernées par la loi Littoral



c) Reconnaître la particularité des massifs notamment au titre de la Loi Montagne



Rappel : Les communes concernées par les dispositions de la loi Montagne sur le territoire du SCOT : Boule d'Amont, Caixas, Calmeilles, Casefabre, Glorianes, Llauro, Oms, Prunet et Belpuig.



Les communes des massifs et notamment celles concernées par les dispositions de la loi Montagne revêtent des enjeux spécifiques que le SCOT prend en compte. Ces communes ont en commun la nécessité de voir leur accessibilité améliorée. Les dispositions sont développées à cette fin notamment au sein des chapitres A.4.2 et A.4.5.

Au-delà d'une meilleure accessibilité qui vise à faciliter les relations avec les pôles d'équilibre principalement, le développement de l'emploi au sein de ces communes est favorisé par divers objectifs visant à promouvoir et faciliter la pratique du télétravail, préserver et développer les activités agricoles et pastorales, voire forestières mais également permettre le développement d'un tourisme qualitatif et équilibré.

• Proposition de qualification des espaces bâtis

Le SCOT propose, dans un souci d'harmonisation des dispositions, sa propre caractérisation des espaces bâtis des communes concernées par les dispositions de la loi Montagne. Les modalités de définition sont développées dans le cahier VIII – B2 du rapport de présentation.

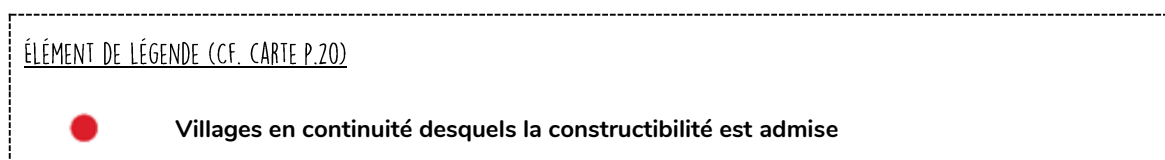
Les PLU(i) des communes concernées devront délimiter les villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles et groupes d'habitations existantes identifiés par le SCOT.

En dehors de ces espaces, toute urbanisation est proscrite, y compris par densification d'espaces considérés comme mités.

- Les bourgs

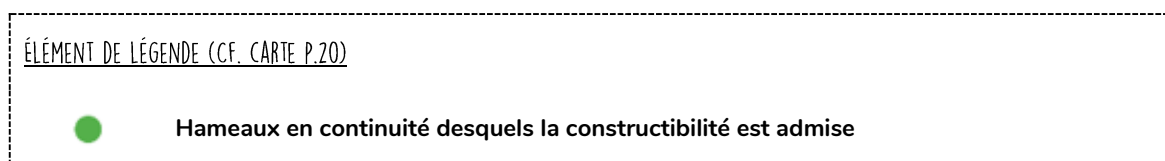
Le SCOT n'identifie aucun bourg sur les communes concernées du territoire.

- Les villages



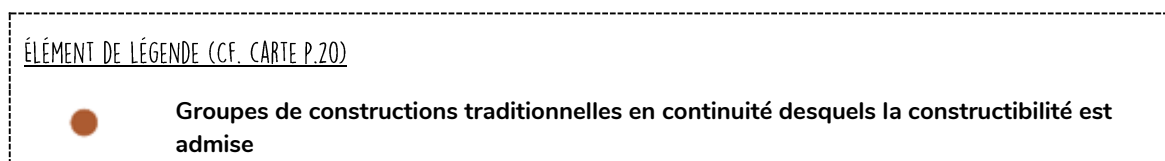
Le SCOT retient comme villages Oms, Llauro, Calmeilles, Boule-d'Amont, Glorianes et Casefabre.

- Les hameaux



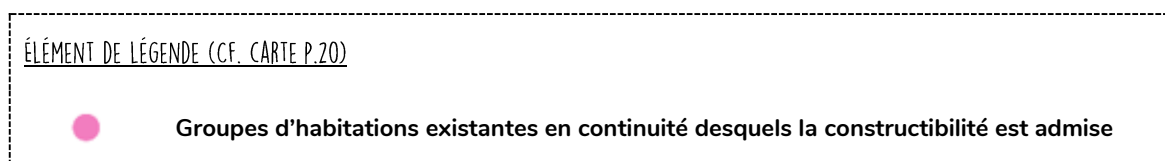
Le SCOT retient comme hameau : El Serrat (Prunet-et-Belpuig).

- Les groupes de constructions traditionnelles



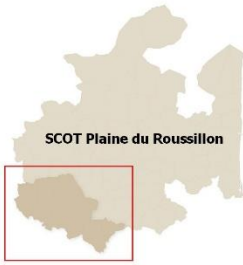
Le SCOT retient comme groupes de constructions traditionnelles : le veïnat d'en Joan Pere (Caixas), le veïnat d'en Llense (Caixas), los Ortels (Caixas), le Monistrol (Casefabre) et la Trinité (Prunet-et-Belpuig).

- Les groupes d'habitations existantes



Le SCOT retient comme groupe de d'habitations existantes : le hameau de Fontcouverte (Caixas) et les Chênes (Llauro).

Qualification des espaces bâtis des communes concernées par les dispositions de la loi Montagne

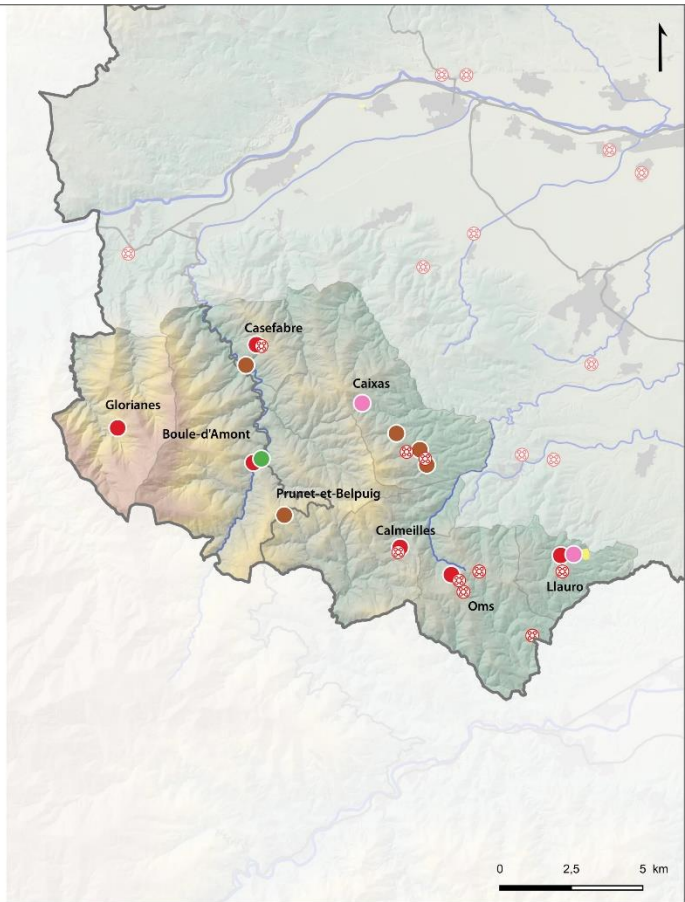


Qualification des espaces bâtis au sens de la loi Montagne

- village
- hameau
- groupe de constructions traditionnelles
- groupe d'habitations existantes
- ⊗ secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser

Autres éléments de fond de carte

- zone d'hébergement de plein air à maîtriser_et qualifier
- réseau primaire de voirie
- espace urbanisé à renouveler et valoriser
- cours d'eau principal
- cours eau secondaire
- limite communale
- périmètre du SCOT



Sources : IGN BD Topo®2021, SCOT Plaine du Roussillon.
Réalisation : AURCA / septembre 2023. Tous droits réservés.



A.2. LUTTER CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN ET RECONQUÉRIR LES CŒURS DE VILLES ET DE VILLAGES

La reconquête des cœurs de ville et de village répond notamment aux objectifs prioritaires suivants :

- réinvestir et redynamiser certains espaces déjà urbanisés, parfois fragilisés ou délaissés ;
- limiter l'extension urbaine et donc la consommation d'espace et l'artificialisation des sols.

Pour que les cœurs de villes et villages soient attractifs, il convient de rendre leur réinvestissement prioritaire et de contenir l'extension urbaine, souvent privilégiée par facilité/opportunité, pour ne pas pénaliser les efforts produits en faveur du réinvestissement urbain.

A.2.1. Développer les politiques d'intervention foncières et contenir l'évolution urbaine

a) S'assurer de la maîtrise et de la lisibilité du foncier

Les conditions d'un développement urbain maîtrisé passent par le **déploiement d'une véritable politique foncière**, objectif essentiel pour garantir la mise en œuvre des orientations du PADD. La maîtrise du foncier doit permettre dans la ville-centre et le cœur d'agglomération de **proposer du foncier à prix accessible et de conforter ainsi l'armature multipolaire**. En effet l'acquisition du foncier préalablement à l'élaboration d'un projet d'aménagement permet à la collectivité de peser dans l'élaboration, le contenu et le planning de réalisation de l'opération, mais aussi des coûts de sortie des produits immobiliers.

Dans ce sens, l'objectif est que les collectivités s'engagent **en tout ou partie sur la maîtrise foncière des Secteurs de Projets Stratégiques (SPS)** à vocation d'habitat et économique (cf. A.3.3.b et B.5.2.a). L'efficacité de ces projets est grandement conditionnée à cette maîtrise foncière.



Les outils à mobiliser en la matière sont multiples. En fonction des contextes il appartient aux collectivités de choisir lesquels sont les plus adaptés à leurs projets :

- en matière de préemption : mise en œuvre du **Droit de Préemption Urbain (DPU)** et **emplacements réservés** sur des parties de sites (espaces verts, infrastructures, équipements...), sur l'ensemble de la zone urbaine ou à urbaniser, définition d'une **Zone d'Aménagement Différé⁴ (ZAD)**, sur les secteurs d'extension ;
- dans le domaine du portage de foncier et de l'aménagement opérationnel, la **sollicitation de l'Établissement Public Foncier (EPF)⁵** peut également s'avérer très utile.

*Dans le cas où la maîtrise du foncier s'avère impossible, les collectivités contiennent l'évolution urbaine sur le foncier stratégique via leurs documents d'urbanisme. Elles peuvent par exemple instaurer une **servitude d'inconstructibilité temporaire** : le **périmètre d'attente d'un projet global⁶**, ou encore **mettre en œuvre le sursis à statuer⁷** lors de l'élaboration / révision de leur document d'urbanisme ou au sein d'un périmètre d'étude.*

⁴ La ZAD est une procédure qui permet aux collectivités locales via le droit de préemption, de s'assurer progressivement de la maîtrise foncière de terrains où il est prévu à terme une opération d'aménagement et d'éviter une envolée des prix à l'annonce du projet.

⁵ Les EPF mettent en place des stratégies foncières afin de mobiliser du foncier et de favoriser le développement durable et la lutte contre l'étalement urbain. Ces stratégies contribuent à la réalisation de logements, notamment de logements sociaux, en tenant compte des priorités définies par les Programmes Locaux de l'Habitat.

⁶ Servitude d'inconstructibilité temporaire (5 ans) pouvant être instituée par la commune ou l'EPCI compétent en matière de PLU(i), en zone urbaine (U) et à urbaniser (AU) des PLU(i), dans l'attente de la définition d'un projet d'aménagement global.

⁷ Le sursis à statuer permet de suspendre, pendant 2 ans, l'octroi d'une autorisation ou déclaration d'urbanisme dans les cas où le projet compromettrait l'exécution d'un futur PLU(i) ou plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) ou serait de nature à rendre plus onéreuse l'exécution d'une opération d'aménagement ou faisant l'objet d'une acquisition publique.

b) Matérialiser des limites à l'étalement urbain

Afin d'éviter la pression de l'urbanisation sur les espaces naturels et agricoles, le SCOT matérialise des limites à l'étalement urbain.

- **Déterminer et qualifier des franges urbaines là où s'exerce la pression urbaine aux abords des villes et villages**

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.45)

■■■■■■■■■■ Frange urbaine et rurale à qualifier

La matérialisation par le SCOT de « franges urbaines et rurales » permet d'afficher une limite à l'extension de l'urbanisation et de garantir une protection durable des espaces agricoles, naturels et forestiers en limitant la spéculation foncière. Véritables interfaces à ménager et aménager entre la ville et la campagne, le traitement de ces franges urbaines et rurales est détaillé au A5.1. b.

Les PLU précisent et complètent si nécessaire la délimitation de ces franges. Au-delà des franges, les espaces agricoles ou naturels sont protégés durablement par les dispositions réglementaires.

Une certaine perméabilité est tolérée afin de permettre l'implantation ponctuelle d'équipements d'intérêt collectif au-delà de cette frange, notamment ceux présentant un caractère d'incompatibilité avec l'habitat (stations d'épuration, quais de transferts, déchetteries, centre de compostage...) tout en respectant les autres dispositions du SCOT, notamment celles relatives à la préservation de l'armature verte et bleue (C.4) de la ressource en eau (C.3), et la protection des espaces agricoles à fort potentiel (B.2.1.b).

Dans son épaisseur, le concept de frange urbaine et rurale admet également l'implantation d'équipements d'intérêt collectif peu imperméabilisés et au bâti limité (bassins de rétention, parcs aménagés, équipements sportifs...).

Les espaces de développement urbain potentiel matérialisés par les intervalles compris entre le front urbain existant et la frange ne constituent pas un impératif d'urbanisation. La collectivité compétente en matière de PLU opère des choix de développement dans le respect des autres dispositions du SCOT, notamment en matière de limitation de la consommation d'espaces et de répartition équilibrée de l'offre de logements.

Lorsque ces franges ménagent des espaces de développement urbain potentiel supérieurs aux besoins à court ou moyen terme, il s'agira de phaser les ouvertures à l'urbanisation (voir schéma ci-après) en privilégiant un classement en zone à urbaniser (AU) pour les seules zones urbanisables à court et moyen terme (6 à 10 ans) et en maintenant en zone agricole ou naturelle les autres secteurs.

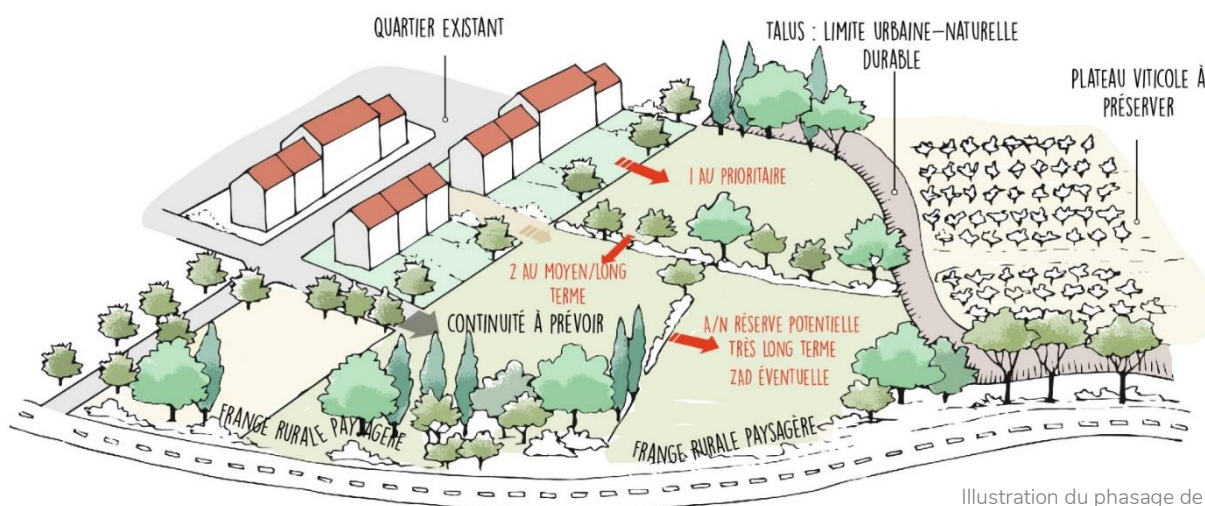


Illustration du phasage de l'urbanisation à l'intérieur d'une frange urbaine et rurale (AURCA)

• Maitriser le développement urbain des secteurs d'étalement urbain diffus

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTES P. 20 ET 45)



Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser

Localisation des espaces et sites naturels et agricoles à préserver de l'étalement urbain et du mitage			
Espaces et sites naturels et agricoles à protéger	Commune	Secteur d'étalement urbain diffus à maîtrisé	Surface urbanisée en ha à vocation indicative
Massif des Basses Corbières	Espira-de-l'Agly	Montpins	19,88 ha
	Vingrau	Pas de l'Escala	15,00 ha
Massif des Aspres	Oms*	Bosc d'en Guillemot	24,31 ha
		Mas Garriga	16,20 ha
		Collada de Rimbau	10,90 ha
		Riucerdà	4,82 ha
	Camélas	Bellecroze	22,00 ha
	Casefabre*	D72 dir. St-Michel-de-Llotes	1,37 ha
	Calmeilles*	Orts de la Foun	0,61 ha
	Caixas*	Le Courreguil	13,10 ha
		Mas Cammas	4,68 ha
	Montauriol	Serrat de les Planes	4,50 ha
Mas Monier Chiville		1,41 ha	
Llauro*	La Calcina	9,06 ha	
Plateau viticole du Mas Llaro	Perpignan	Mas Llaro	110,60 ha
Plaine agricole de l'Illobérís	Théza	La Travessa – Abords de la RD914	3,78 ha
	Alénya	Mas Blanc	6,47 ha
Prade de Montescot	Corneilla-del-Vercol	Els Pujets – Ouest voie ferrée	6,99 ha
	Villeneuve-de-la-Raho	Mas Val Marie	2,63
Plaine agricole de la Basse et du Castelnuou	Le Soler	El Piló	32,19 ha
	Toulouges	Mas Freixe	14,44 ha
	Camélas	Mas de l'Esteve	1,06 ha
	Saint-Feliu d'Avall	Camí Ral	56,40 ha
Plaine agricole du Moyen Ribéral	Millas	Route de Corneilla	9,47 ha
		Route d'Estagel	6,33 ha
Plaine agricole du Bas Ribéral	Baho	ZA Ribéral – Rec de Vernet	8,74 ha
Plateau viticole de Baixas, Peyrestortes et Saint-Estève	Baho	La Murtrara	4,78 ha
Plaine agricole du Haut Ribéral	Rodès	Domanova	2,77 ha
Plateau viticole de Ponteilla - Trouillas	Ponteilla	Nyls	2,46 ha
	Canohès	Route de Ponteilla / Camp del Roure	12,43 ha
	Villemolaque	Mas Sabola	1,91 ha
Coteaux viticoles des Basses Aspres	Sainte-Colombe-de-la-Commanderie	La Vinyassa	2,08 ha
Plaine agricole de la Salanque	Bompas	La Granja	7,14 ha
Plaine de l'Illobérís	Tresserre	Nidoleres	2,21 ha
Massif des Fenouillèdes	Estagel	Route de Maury	2,98 ha

* commune concernée par les dispositions de la loi Montagne

En complément de ces franges qui visent à contenir l'extension urbaine de la ville ou du village, le SCOT repère un certain nombre de secteurs faiblement denses et déconnectés des centralités principales, qualifiés de « zone de mitage ». Ces zones sont situées au sein d'espaces naturels et agricoles qui doivent être protégés d'un étalement urbain particulièrement consommateur d'espaces, et peuvent également porter atteinte à la qualité des paysages et être soumises à différents risques naturels. Elles contrarient aussi le rapprochement des fonctions urbaines et hypothèquent souvent une desserte potentielle par les transports collectifs. **Par conséquent, les secteurs d'étalement urbain diffus ainsi repérés doivent être maîtrisés.**

Les contours actuels de ces zones sont figés par les documents d'urbanisme, rendant impossible leur développement en extension (cf. atlas cartographique annexé).

Hormis sur les communes concernées par les dispositions de la loi Montagne et les zones soumises au risque de feux de forêt ou d'inondation, **les documents d'urbanisme peuvent éventuellement autoriser une densification mesurée de ces zones faiblement urbanisées** en fonction des circonstances locales (desserte par les réseaux...).

c) Définir des conditions de développement urbain économes en espace

Le développement urbain génère une consommation d'espaces agricoles et naturels plus ou moins importante selon la nature des projets. Sans maîtrise, il contrarie les différentes stratégies de reconquête urbaine des cœurs de ville et de village tout en pénalisant les principales centralités. Néanmoins il permet d'assurer la satisfaction des besoins en logements auxquels le renouvellement urbain ne pourrait à lui seul répondre intégralement. L'objectif poursuivi est donc de **déterminer des modalités de développement urbain plus économes d'espaces et équilibrées afin notamment de ne pas compromettre la reconquête des centres-bourgs et du cœur de la ville-centre.**

En premier lieu et en complément des dispositions développées en suivant, des objectifs de modération de la consommation d'espaces sont définis par EPCI et fixés ci-dessous. Sur le territoire de la plaine du Roussillon, il s'agit d'un objectif principalement destiné à préserver les espaces agricoles et la définition des modalités de limitation de la consommation d'espaces est donc développée au **B.2.1.a.** parmi les dispositions destinées à préserver et conforter l'activité agricole méditerranéenne.

La consommation foncière maximum d'espaces naturels agricoles et forestiers arrêtée par le schéma est de 818 ha.

EPCI	Consommation maximale en ha à 10 ans	Consommation maximale en ha les 5 années suivantes	Total en ha pour les 15 années d'application du SCOT
CC Aspres	61	25	86
CC Roussillon Conflent	38	15	53
CC Sud-Roussillon	47	19	66
CU PMM	438	175	613
Total SCOT en ha	584	234	818 ha



• Prioriser le réinvestissement urbain

Afin de préserver l'animation et la vitalité des espaces déjà urbanisés et de satisfaire les objectifs de limitation de la consommation foncière, **le réinvestissement des espaces bâtis est affiché comme un objectif prioritaire, notamment vis-à-vis de l'extension urbaine.**

Ainsi **avant toute ouverture à l'urbanisation**, quelle que soit la vocation du secteur (habitat, activités économiques, commerciales...), **les collectivités veillent à analyser ou actualiser la connaissance de leurs capacités de densification de l'ensemble des espaces bâtis⁸.**

Ces capacités de densification englobent notamment : les dents creuses, les possibilités de divisions parcellaires (BIMBY), les changements de destination du bâti, la remobilisation de logements vacants (de longue durée), les opérations de rénovation urbaine (démolition / reconstruction). Cette étude **devra flécher la destination des principaux espaces libres et du potentiel mutable** (des ensembles bâtis les plus importants) **en les localisant et en indiquant les outils à déployer** sur ceux-ci.



L'étude de densification pourra notamment explorer les pistes suivantes : mise en œuvre des taxes sur les logements vacants (THLV), et sur les locaux vacants, délimitation d'emplacements réservés, notamment pour la création de logements locatifs sociaux, mobilisation des EPF (cf. A.2.1a), dispositions réglementaires favorisant la densification du tissu (possibilité de surélévation, majoration de constructibilité en lien avec les retraits...).

Le logement constitue un poste important dans la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers. Or les espaces urbanisés constituent un gisement d'opportunités foncières et immobilières qui ne peuvent être niées, tant elles représentent une alternative à l'étalement urbain résidentiel. Ainsi pour lutter contre l'étalement urbain, **le SCOT affiche un objectif global de production de logements assumé par le réinvestissement urbain d'au moins 30% sur l'ensemble du territoire.**

À noter que les possibilités de réinvestissement sont dans les faits très variables d'une commune à l'autre, tout comme les capacités à les mobiliser.

Part attendue du renouvellement dans la production de logements sur le territoire

30 à 40 %

Cet objectif sera traduit dans les documents d'urbanisme locaux en considération de l'analyse des capacités de densification et de mutation des espaces permettant d'identifier finement le potentiel mobilisable.

Les justifications contenues dans le rapport de présentation devront **indiquer quelle part des logements à produire sera réalisée en réinvestissement urbain et le projet déployé devra en tenir compte dans le calibrage des extensions urbaines** (cf. paragraphe suivant) nécessaires en complément pour répondre aux besoins en logements, **et justifier l'atteinte ou non de l'objectif défini par le SCOT.**

La mise à profit du potentiel, garantie par la maîtrise du foncier ou la mise en œuvre d'outils d'acquisition pour améliorer le cadre de vie et l'attractivité des centralités urbaines, est vivement encouragée.

À titre indicatif, pour atteindre les objectifs globaux attendus, l'effort en termes de mobilisation du parc de logements vacants devrait atteindre 25% de ce parc en 2021 pour la ville-centre et viser environ 15% sur les autres communes. La mobilisation de ce parc étant difficile au regard de son statut principalement privé, le taux de mobilisation ne peut pas être fixé par le SCOT.

⁸ La définition d'une enveloppe urbaine est admise d'un point de vue méthodologique pour identifier les espaces bâtis au sein desquels les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis doivent être analysées. Cette analyse intègre les espaces dits « urbanisés » d'une commune et englobe ainsi : les parcelles contiguës bâties ou non bâties mais artificialisées à fonction « urbaine » (parkings, places, équipements sportifs ou de loisirs, cimetières...). Elle peut inclure des espaces libres (avec une fonction agricole ou naturelle ou encore de friche), on parle alors de dents creuses. Selon le contexte, certaines communes peuvent identifier plusieurs enveloppes urbaines distinctes.

Focus sur la densification des parcelles déjà bâties « BIMBY » : L'exemple de Périgueux

Avec son opération BIMBY qu'elle a elle traduite « Beauty In My Back Yard » (de la beauté dans mon jardin), au lieu du « Build In My Back Yard » (Construit dans mon Jardin) la Ville de Périgueux a missionné un bureau d'études pour assurer l'accompagnement des habitants volontaires dans la réalisation de petits projets d'habitat au sein de tous les quartiers de la ville.

Périgueux met à disposition sur rendez-vous des professionnels de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage pour étudier et modéliser les projets de ces habitants. Cela lui permet de répondre à plusieurs objectifs :

- Construire des logements sur mesure, bâtir sur de petits terrains, proches des équipements, services et commerces ; et le tout sans consommer d'espaces naturels agricoles et forestiers.

- Accueillir dans tous les quartiers de la ville les étudiants, les personnes souhaitant bien vieillir dans un logement de plain-pied et adapté, les familles à la recherche d'espace et de la proximité des écoles, mais aussi tous ceux qui sont à la recherche d'un logement lumineux, bien isolé, doté d'un jardin ou d'un petit coin de verdure.

Lancée en fin d'année 2018, la démarche en 2022 compte : 245 projets de logements considérés comme aboutis (ayant une autorisation d'urbanisme), 51 logements sont déjà construits et 65 sont en cours de construction.

OPÉRATION BIMBY

Venez découvrir le potentiel de votre bien



Source : <https://bimby.perigueux.fr/>

• Développer des extensions adaptées et adaptables aux besoins

Les extensions urbaines envisagées doivent compléter les capacités de densification mises à profit pour répondre aux besoins (en termes de production de logements notamment). Elles doivent ainsi être calibrées aux besoins restants. La démonstration devra en être faite au travers du rapport de présentation des PLU(i).

Les extensions urbaines doivent être réalisées en continuité de la tache urbaine (sauf si des contraintes topographiques et paysagères, zones de risques, de servitudes ou de nuisances justifient une discontinuité...), et être phasées (cf. A.2.1b). L'objectif est que les zones à urbaniser à moyen/long terme puissent être rendues aux espaces naturels et agricoles si les besoins (en logements, en foncier d'activité...) s'avéraient satisfaits par les zones à urbaniser à court et moyen terme. L'urbanisation linéaire le long d'axes routiers principaux doit être évitée autant que possible.

• Encadrer les modalités d'aménagement des extensions urbaines

Une fois le potentiel de densification/mutation étudié pour être mis à profit et les extensions urbaines calibrées aux besoins qui en découlent, le SCOT détermine des conditions d'aménagement des secteurs de développement urbain planifiés par les documents d'urbanisme, en compatibilité avec l'ensemble de ses dispositions.

La densité⁹ des opérations de développement urbain envisagées doit permettre d'être compatible avec les objectifs fixés ci-contre par le SCOT.

⁹ La densité est calculée à l'échelle de la commune sur l'ensemble des zones non bâties (zones AU et dents creuses en U des PLU(i) permettant la réalisation d'opération d'aménagement d'ensemble à destination principalement résidentielle). Il s'agit d'une densité brute c'est-à-dire comprenant tous les aménagements réalisés dans le cadre de l'opération : voirie, espaces verts, bassins de rétention...

Densité de logement attendue à l'échelle de l'ensemble des opérations d'aménagement à vocation principalement résidentielle (en logement / ha)	
Ville-centre	40
Cœur d'agglomération	35
Pôles d'équilibre / Pôles littoraux	35
Pôles d'appui	35
Communes de la plaine périurbaine et de la frange littorale (hors pôles)	30
Communes des massifs	20
Densité attendue à l'échelle du SCOT	Entre 33 et 35 logements / ha

Par principe, ces objectifs s'imposent à chaque opération en extension des communes.

Cependant ils peuvent être appréciés à l'échelle de la commune, à condition que la densité soit atteinte à l'échelle de la commune en question grâce à plusieurs opérations, y compris en renouvellement urbain.

Afin notamment de prendre en compte des contraintes topographiques sur les secteurs de massifs ou de respecter des dispositions supérieures éventuellement édictées par les Plans de Prévention des Risques (PPR), cet objectif peut être minoré.

Les formes urbaines¹⁰ doivent à la fois **permettre de maximiser l'acceptabilité sociale de la densité recherchée et d'assurer l'intégration architecturale et paysagère** des extensions.

Les collectivités veilleront à imposer dans leurs documents d'urbanisme que les opérations les plus denses soient composées de logements disposant systématiquement d'espaces extérieurs privés (terrasses, jardins) et imposent une densité végétale pour maximiser l'intimité.

Dans ce but, les OAP préciseront les modalités d'atteinte de ces objectifs de densité. Les collectivités peuvent choisir de mettre en œuvre les dispositions applicables au sein des Secteurs de Projets Stratégiques du SCOT prévues au A.3.3.b sur l'ensemble des extensions urbaines.

Mode de calcul de la densité par opération



La référence en la matière est **la densité brute** : Nombre de logements prévus par l'opération / Surface de l'opération. Sont sortis du calcul de la densité : les voies et équipements dès lors qu'ils servent la population au-delà de l'emprise de l'opération en tant qu'infrastructure de déplacement d'intérêt communal ou supra-communal.

A.2.2. Réunir les conditions favorables à la reconquête des cœurs de villes et de villages

Les dispositions du SCOT dans leur globalité visent à inscrire le schéma comme le pivot de l'élaboration d'une stratégie globale de revitalisation des centres-bourgs à l'échelle de la Plaine du Roussillon. Le renouvellement urbain¹¹ est un pan essentiel de cette stratégie. Pour être attractif (attirer des habitants, des entreprises, des services...), le tissu urbain existant, notamment des centres anciens, doit pouvoir s'adapter aux usages et modes de vie : **se renouveler**. Néanmoins le renouvellement ne doit pas se faire au détriment de la préservation et de la valorisation du patrimoine urbain, à la fois vecteur d'identité et facteur de qualité du cadre de vie à bien des égards. **L'objectif du SCOT est donc de favoriser et d'encadrer le renouvellement urbain pour qu'il serve la reconquête des centres sans qu'ils y perdent leurs atouts essentiels.**

¹⁰ La forme urbaine renvoie à la composition urbaine : elle ne saurait être réduite à une simple question de densité mais elle prend en compte le gabarit, la trame bâtie continue ou discontinue, la conception des îlots (ouverts, fermés) et l'implantation par rapport aux voies et parcelles contiguës.

¹¹ Le renouvellement urbain correspond à la recomposition de la ville sur elle-même, par opposition à l'étalement urbain.

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE):



Espace urbanisé à renouveler et valoriser

a) Permettre le renouvellement urbain en accompagnant les évolutions et en préservant l'identité

• Agir sur le parc de logements pour reconquérir l'habitat et les habitants

La requalification du parc de logements est un pan d'action incontournable pour atteindre l'objectif de renouvellement urbain et de reconquête.

Les politiques d'amélioration et de réhabilitation des parcs de logements existants publics ou privés doivent avoir pour objectif prioritaire de requalifier et de rénover les tissus anciens les plus dégradés, notamment ceux situés dans les cœurs des principaux bourgs. **L'objectif poursuivi est double : améliorer qualitativement et quantitativement l'habitat des centres anciens.**

Des actions menant **vers une plus grande sobriété énergétique des bâtiments** (isolation, économies d'énergies, production d'énergies renouvelables...) **doivent être intégrées aux politiques d'amélioration de l'habitat**, notamment par l'intermédiaire des OPAH « Renouvellement urbain » et de PIG « Précarité énergétique ».

Les **programmes de rénovation urbaine sont également développés sur les quartiers disposant de grands ensembles de logements, notamment sociaux**, afin d'assurer la requalification des espaces publics, la rénovation des logements et le développement de la mixité fonctionnelle.

Lorsque les circonstances l'imposent, ces quartiers doivent aussi pouvoir être **dé-densifiés au bénéfice d'espaces de nature en ville et d'une plus grande mixité des fonctions**, en particulier sur la ville-centre et les périmètres de rénovation urbaine.

*En complément de ces différents dispositifs, les collectivités ont la **possibilité de mettre en œuvre des outils incitatifs** (subvention pour la remise sur le marché d'un logement inoccupé ou aide aux travaux de rénovation de façades, prime pour les primo-accédants par exemple) **afin de favoriser la rénovation et la remobilisation du parc de logements privés.***



*Le dispositif **Petites Villes de Demain** (qui intègre les communes du SCOT telles que Rivesaltes, Estagel, Saint-Laurent de la Salanque, Thuir, Ille-sur-Têt et Millas) prévoit la signature d'une convention-cadre valant **Opération de Revitalisation du Territoire (ORT)**. **L'ORT vise une requalification d'ensemble d'un centre-ville dont elle facilite la rénovation du parc de logements, de locaux commerciaux et artisanaux, et plus globalement du tissu urbain, pour créer un cadre de vie attractif propice au développement à long terme du territoire.***

*Afin de lutter et de mettre en œuvre une stratégie de traitement d'ensemble de l'habitat indigne, l'usage de moyens d'action coercitifs (opération **Résorption de l'habitat insalubre irrémédiable ou dangereux (RH)**), ou de restauration immobilière (dispositifs **Thirori**), est encouragé, notamment dans la ville-centre.*

De façon plus générale, les documents d'urbanisme **doivent étudier la mise en œuvre de dispositions réglementaires permettant, dans le respect des réglementations en vigueur relatives à la préservation du patrimoine, l'adaptation de la structure du bâti pour le rendre :**

- **adapté aux besoins** : notamment quant à l'accueil de public spécifique, en particulier de personnes âgées ou handicapées ;
- **attractif : avec des espaces extérieurs privatifs** (patios, loggias, terrasses) **et/ou collectifs** (création de cœurs d'îlots ouverts au public, création d'espaces de nature en ville).

• Faire de l'identité un facteur d'attractivité et non une contrainte

La mise en valeur des cœurs historiques et du patrimoine bâti catalan passe notamment par l'identification et la valorisation des éléments les plus représentatifs. **Les celleres doivent être préservées et valorisées tout comme les ensembles bâtis caractéristiques** (par exemple les « canétoises », villas du front de mer à Canet...).

Les aménagements doivent s'attacher à redécouvrir l'eau dans la ville et valoriser le réseau ancestral de canaux qui parcourt certains tissus urbains (Perpignan, villages du Ribéral, du Rivesaltais ou de l'Illibéris...). En matière de préservation et de valorisation du patrimoine urbain, plusieurs principes doivent guider l'action des communes et l'élaboration des documents d'urbanisme, **l'objectif étant de tirer parti de l'intérêt patrimonial des espaces bâtis, notamment dans les centres anciens.**

Il est **nécessaire d'encadrer parfois plus strictement l'évolution des centres-villes** en limitant les atteintes portées au bâti traditionnel, notamment :

- par **l'usage ou la valorisation des matériaux, formes et couleurs traditionnels** dans les cœurs de ville, village et quartiers
- par **la maîtrise, l'adaptation et l'intégration des éléments standardisés contribuant à dégrader la qualité architecturale et paysagère** (climatiseurs, paraboles, containers, volets roulants, signalétique, publicités...).

Ainsi, **lorsqu'elles sont trop contraignantes, les réglementations en vigueur sur la préservation du patrimoine bâti peuvent être adaptées afin de permettre une évolution de la trame urbaine** en rapport avec le contexte.

En particulier, **l'adaptation des périmètres et des règles de protection des Monuments Historiques peut être envisagée** afin par exemple de permettre sous conditions le curetage et l'aménagement de certains îlots dégradés, de favoriser la mise en place d'éléments producteurs d'énergie photovoltaïque, ou encore de soutenir l'utilisation d'éco-matériaux.

• Créer des conditions favorables au réinvestissement urbain

Le renouvellement urbain doit être une priorité à développer dans les documents d'urbanisme. Si les actions sur le parc de logements sont indispensables pour préserver et développer l'attractivité résidentielle des centres-villes, elles doivent être couplées à une **stratégie globale d'amélioration de la qualité de vie.**

En fonction de leur typologie et des caractéristiques de leurs espaces urbanisés, les communes doivent **créer les conditions d'un réinvestissement des cœurs de ville, de village et de quartier notamment par des règles incitatives dans les PLU** (implantations des constructions par rapport aux voies, aux limites séparatives, emprise au sol, hauteurs, obligations en matière de stationnement adaptés...). L'objectif étant d'aboutir à des espaces publics valorisés pour les différents usages de la ville.

La dé-densification du tissu ou l'utilisation de tout ou partie du potentiel de densification ou de mutation au profit de la création d'espaces publics et en particulier d'espaces de nature en ville est encouragée. Les collectivités qui le souhaitent doivent alors déployer les outils réglementaires (emplacements réservés) à cette fin et pour justifier la non prise en compte de ce potentiel pour le réinvestissement urbain, à vocation résidentielle notamment.

• Renouveler les espaces publics au service du cadre de vie et de la riveraineté

Les espaces publics des cœurs de villes et de villages, facteurs de l'attractivité économique et résidentielle, font l'objet d'une qualité particulière donnant toute leur place aux piétons, à l'animation, et aux pratiques riveraines. Cette ambition se traduit par plusieurs objectifs en matière de mobilités :

- **assurer la sécurité et le confort des cheminements piétons** au sein du cœur de ville et en connexion avec les quartiers environnants en visant d'une part la résorption des discontinuités et des difficultés de franchissement, et d'autre part l'apaisement des circulations et la maîtrise des vitesses automobiles ;
- **atteindre l'équilibre des usages au sein de ces espaces** publics souvent étroits en reportant une partie du stationnement automobile dans des poches dédiées situées à proximité et facilement accessibles à pied ;
- **porter une attention particulière à l'accès aux établissements scolaires et aux établissements recevant du public**, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

b) Assurer le maintien de l'activité au cœur des villes et des villages

Les commerces, services, l'hébergement hôtelier, l'activité artisanale (sous réserve qu'elle soit peu porteuse de nuisances) ... sont autant d'activités économiques compatibles (en cohabitation) avec le logement, y compris dans les cœurs de ville et de village. **Leur imbrication favorise leur maintien et leur attractivité réciproque, la mixité fonctionnelle étant une composante essentielle de l'animation urbaine et de l'attractivité du centre-ville. Habitants, actifs, usagers du centre-ville, constituent le moteur essentiel de l'activité, au service de la « ville des courtes distances », de la régénération économique et du confortement des centralités urbaines fragilisées.**

En ce sens, l'objectif du SCOT est donc de renforcer la mixité fonctionnelle au sein des cœurs de ville/village.

Il s'agit donc de **privilégier le maintien et le développement des activités compatibles dans ces espaces et la limitation des transferts de celles-ci en périphérie** pour conforter les centres-villes.

Les documents d'urbanisme doivent donc **prévoir des dispositions permettant l'implantation de ces activités au sein de zones principalement destinées à l'habitat, dans les cœurs de ville/de village et les centralités urbaines¹² en particulier** (cf. A.2.1.c et DAAC).

Cela consiste notamment à **admettre une diversité dans les destinations¹³ permises au sein d'une même zone**, tout en veillant à ne pas aggraver ni générer de nuisances contreproductives vis-à-vis de l'attractivité résidentielle recherchée.



En fonction du contexte, la mixité fonctionnelle pourra s'opérer à plusieurs échelles : au quartier, à l'îlot urbain, au bâtiment, et au profit de plusieurs destinations et sous-destinations, mais toujours en visant l'objectif de diversité.

Au sein de la centralité urbaine de la ville-centre, **la mixité fonctionnelle au bâtiment sera recherchée. Des accès séparés sont recommandés pour favoriser la réussite d'une telle mixité.** Cette recommandation est particulièrement intéressante à **mettre en œuvre sur les parcelles d'angle** où l'effet vitrine est maximum. Dans le cas d'une mixité fonctionnelle à l'îlot ou au bâtiment, **la mutualisation du stationnement est encouragée** afin de limiter le nombre de places requis.



*Les pouvoirs publics peuvent s'attacher à lever les éventuels freins à la mise en œuvre de la mixité fonctionnelle : appuyer les porteurs de projet qui y voient une source de complexification des opérations ; rassurer les entreprises notamment quant à l'acceptabilité, l'accessibilité et la visibilité ... Cela peut passer par **la maîtrise du foncier** (cf. A.2.1.a) qui permet notamment d'encadrer la spéculation et d'afficher le soutien de la collectivité.*

¹² Les centralités urbaines correspondent aux secteurs centraux caractérisés par un tissu urbain dense et polarisant une diversité des fonctions urbaines : fonction d'habitat, plusieurs fonctions économiques (commerces, services) et plusieurs fonctions d'équipements d'intérêt collectif et services publics (administratives, culturelles, loisirs...) etc.

¹³ Elles sont règlementées par l'art. R.151-28 du code de l'urbanisme. On compte 5 destinations (exploitation agricole et forestière, habitation, commerce et activités de service, équipements d'intérêt collectif et services publics, autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire) et 23 sous-destinations.

Dans les centralités, l'implantation ou l'extension d'activités génératrices de nuisances ou de pollutions importantes doit être évitée afin de limiter les conflits et l'exposition des personnes. Ces activités devront être privilégiées dans des zones d'activités existantes ou orientées vers des secteurs plus appropriés selon leur nature.

c) Préserver le tissu de commerces traditionnels et maîtriser les impacts des Secteurs Périphériques d'Implantation Commerciale



Rappel : Le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) annexé au DOO complète les orientations et objectifs du DOO en matière d'aménagement commercial. Il est obligatoire de s'y référer pour l'appréciation de la compatibilité avec le SCOT.

L'objectif poursuivi par le SCOT est de restaurer la cohérence territoriale en confortant un certain nombre de polarités capables d'agir sur l'organisation du territoire. Cette armature conditionne aussi les orientations en matière d'aménagement commercial. En l'occurrence il s'agit de faire en sorte que le développement de l'équipement commercial et artisanal se localise préférentiellement à l'intérieur des centralités urbaines¹⁴ afin d'appuyer la reconquête des centres bourgs.

Dans ce sens :

- les commerces de proximité doivent pouvoir s'implanter dans toutes les communes du territoire en privilégiant les centralités urbaines ;
- des Secteurs Périphériques d'Implantation Commerciale (SPIC) sont également identifiés comme localisations préférentielles, mais doivent être réservés à ce qui ne peut s'implanter dans les centralités urbaines.
- le DAAC précise ces dispositions. Il est impératif de s'y référer pour l'application de cette disposition.

Le DAAC comprend un atlas cartographique précisant les localisations des centralités urbaines et de quartiers et des SPIC.

Au sein des centralités urbaines définies par le SCOT, le renouvellement et le développement d'un tissu commercial dense est vivement souhaité et doit être soutenu pour assurer la revitalisation des centres-villes.

Cela se traduit a minima par le fait de permettre la sous-destination « commerces de détails et artisanat » dans tout ou partie de la centralité urbaine définie par le SCOT et précisée par le PLU(i). En complément, les PLU(i) peuvent identifier les voies, îlots ou quartiers devant faire application de l'article L.151-16 du Code de l'urbanisme au sein de ces centralités et y adosser des prescriptions réglementaires adaptées à chaque contexte, dans le but de favoriser la diversité commerciale.

¹⁴ Les centralités urbaines correspondent aux secteurs (centres-villes ou centres de quartier) caractérisés par un bâti dense et polarisant une diversité des fonctions urbaines : fonction d'habitat, plusieurs fonctions économiques (commerces, services) et plusieurs fonctions d'équipements publics et collectifs (administratives, culturelles, loisirs...) etc.



Localisations préférentielles définies et retenues par le SCOT pour l'implantation de commerces

Privilégier les centralités





Centralité urbaine

-  principale
-  intermédiaire
-  de proximité

Centralité de quartier

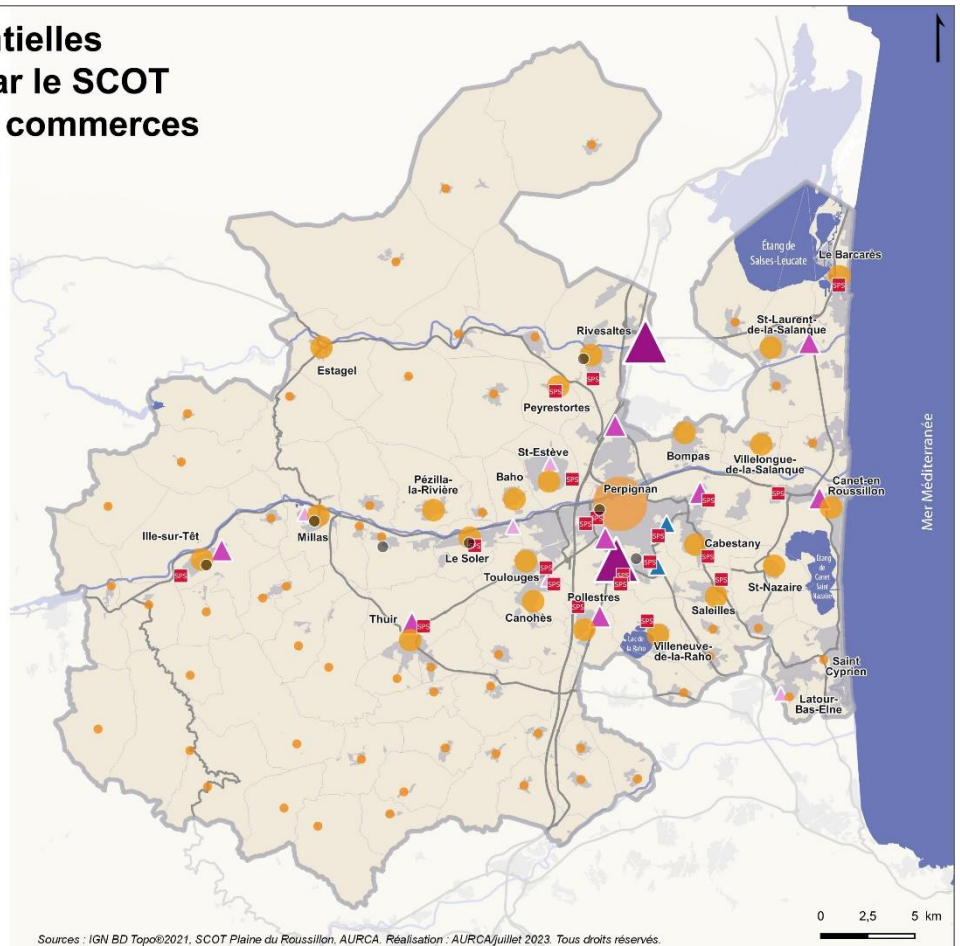
-  Secteur de Projet Stratégique habitat
-  Secteur urbain stratégique aux abords des gares

Encadrer et recomposer les Secteurs Périphériques d'Implantation Commerciale (SPIC)

-  majeur
-  structurante
-  relais
-  spécifique

Éléments de fond de carte

-  réseau primaire de voirie
-  espace urbanisé à renouveler et valoriser
-  cours d'eau principal
-  surface en eau
-  limite communale
-  périmètre du SCOT



Sources : IGN BD Topo©2021, SCOT Plaine du Roussillon, AURCA Réalisation : AURCA/juillet 2023. Tous droits réservés.

Par exemple :



- *interdire certains changements de destination/de sous-destinations pour préserver les locaux commerciaux/artisanaux ;*
- *définir des règles plus avantageuses en termes de droit à construire pour tout ou partie des sous-destinations de la destination « commerce et activité de services » ;*
- *réglementer les façades commerciales de manière à assurer le respect de l'identité locale, développer une charte paysagère de qualité...*

De manière générale, **tout ou partie des centralités urbaines** devront concentrer les efforts des collectivités en matière de traitement qualitatif des espaces publics, de promotion des modes doux, d'accessibilité améliorée...



A.3. DÉVELOPPER ET ADAPTER L'OFFRE EN LOGEMENTS

A.3.1. Développer et répartir harmonieusement l'offre en logements

a) Répartir des objectifs chiffrés de production de logements

La répartition de l'offre en logements telle qu'elle est définie ici répond à deux objectifs :

- conforter le réseau des principales polarités identifiées (ville-centre, pôles d'équilibre, villes littorales) pour organiser de petits bassins de vie eux-mêmes fédérés au sein d'un bassin plus vaste ;
- éviter le développement excessif de certaines communes lorsqu'il pénalise le développement ou le fonctionnement d'autres communes et donc met à mal l'équilibre recherché.

Besoins en logements à satisfaire sur l'EPCI		Part attribuée aux pôles d'équilibre et pôles d'appui
CU PMM	26.800	Dont 65 à 75% sur les polarités (Ville-centre, 1 ^{ère} couronne, pôles d'équilibre et pôles d'appui)
CC Aspres	2.050	Dont 35 à 45 % sur le pôle d'équilibre de Thuir
CC Roussillon Conflent	1.450	Dont 50 à 60 % sur les pôles d'équilibre (Ille-sur-Têt) et d'appui (Millas)
CC Sud-Roussillon	4.150	Non concerné

À ce titre, les objectifs de production de logements sont répartis par le SCOT entre les établissements publics de coopération intercommunale. Ces objectifs sont étayés sur une hypothèse de croissance démographique exprimée par un taux d'évolution annuel moyen de l'ordre de 0,7% sur 15 ans à l'échelle du territoire du SCOT. Ce taux d'évolution varie d'un EPCI à l'autre et d'un secteur géographique en fonction des entités géographiques du territoire.

Pour les 15 ans à venir, le schéma prévoit des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat. Afin de répondre à la diversité de ces besoins en lien avec la structure sociale de la population, le territoire devra produire environ 34.500 logements dont 5 000 pourraient provenir de logements vacants remis sur le marché, limitant de ce fait les besoins en constructions neuves à moins de 30 000 logements.

Ces objectifs comprennent à la fois les résidences principales et secondaires.

NB : En cas de mouvement des contours des EPCI, la commune entrante ou sortante apporte ou emporte sa quote-part à son nouvel EPCI et / ou à son nouveau SCOT (quote-part calculée sur la base de son poids démographique dans son EPCI d'origine/source INSEE).

b) Préciser les objectifs dans le cadre des politiques communautaires

Dans une logique de croissance harmonieuse de l'ensemble des communes, l'objectif est d'éviter un développement trop soutenu d'une commune qui serait susceptible de pénaliser le développement des communes voisines (notamment en termes de déstabilisation du marché immobilier) et de générer des besoins insuffisamment anticipés en matière d'équipements ou d'infrastructures.

Afin de garantir la réussite de ces objectifs, traduits notamment le tableau de répartition précédent, le SCOT demande à chaque EPCI de se saisir d'un outil de planification dans ce domaine.

Cela comprend notamment l'élaboration d'un Programme Local de l'Habitat (PLH¹⁵) ou d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal intégrant un volet habitat (PLUi-h) ou a minima la réalisation d'une charte intercommunale de répartition de l'offre en logements. Ces outils doivent notamment assurer le confortement de la ville centre et du cœur d'agglomération, des pôles d'équilibre et des villes littorales.

Les PLH doivent préciser la nature de cette offre en logements et ventiler ces objectifs au niveau communal, en respectant les orientations et objectifs du SCOT. D'autre part la programmation des principales opérations doit, autant que possible, éviter les situations de pénurie ou d'offre trop abondante au sein des différents bassins. Pour cela, il est recommandé que les communes définissent en collaboration avec les EPCI la programmation des principales opérations. Lors du bilan d'application du SCOT, les EPCI au sein desquels l'objectif de production de logements serait dépassé de plus de 150% (au prorata des logements qui auraient dû être produits les années observées), mettant donc à mal l'équilibre global de la répartition des logements, devront nécessairement lancer l'élaboration d'un PLH.

c) Affiner les modalités de répartition de l'offre au regard des particularités locales

Le territoire du SCOT est marqué par une forte diversité de communes, en termes de taille, de spécificités géographiques et donc d'enjeux. Un des objectifs du SCOT est de tenir compte de ces spécificités.

• Adapter les dispositions au sein des communes les plus rurales et montagnardes

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.45)



Développement rural de qualité à promouvoir

Pour les plus petites communes, l'objectif est de les conforter en préservant la qualité de vie rurale dont elles bénéficient, mais aussi leur permettre d'atteindre une taille critique en termes de maintien et/ou de développement d'équipements, commerces et services.

Ainsi le respect des objectifs quantitatifs en matière de production de logements, mais aussi de densité résidentielle doit être relativisé car peu adapté au contexte de ces communes.

Ceci est particulièrement valable pour les communes concernées par la loi Montagne pour lesquelles les choix de localisation du développement urbain sont encore plus limités et encadrés.

¹⁵ Le PLH est un document stratégique de programmation qui inclut l'ensemble de la politique locale de l'habitat : parc public et privé, gestion du parc existant et des constructions nouvelles, populations spécifiques. Pour rappel l'élaboration d'un PLH est obligatoire pour : les métropoles, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération, les communautés de communes compétentes en matière d'habitat de plus de 30 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 10 000 habitants.

• Décliner la loi Littoral pour prendre en compte les spécificités de ce secteur

La croissance démographique du secteur littoral pose la question de sa capacité d'accueil¹⁶. L'analyse de celle-ci démontre qu'il s'agit d'un espace fragile au sein duquel il convient de maîtriser la croissance démographique, en particulier au sein des espaces proches du rivage.

Les 8 communes concernées par les dispositions de la loi Littoral (incluant des communes rétro-littoral) devraient voir leur population progresser de 0,5% par an d'ici 15 ans. **La modération de la croissance étant affirmée, chaque commune doit néanmoins pouvoir poursuivre un développement équilibré sans pour autant compromettre les ressources du territoire littoral.**

Les besoins chiffrés en logements sur les 8 communes concernées par la loi Littoral sont estimés à 7800 logements. Ils pourraient se traduire par l'accueil d'environ 4400 habitants supplémentaires, notamment sur les 2 villes littorales que sont Le Barcarès et Canet-en-Roussillon qui doivent polariser à l'échelle de la frange littorale pour conforter encore leur statut.

- Orienter la capacité d'accueil en dehors des espaces proches du rivage du littoral

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.45)



Orienter la capacité d'accueil en dehors des espaces proches du rivage

Outre leur rôle majeur dans la préservation des espaces remarquables caractéristiques du littoral (cf. C.4.1.b) ou le développement des activités maritimes, agricoles et pastorales ; les espaces proches du rivage constituent un capital essentiel du patrimoine catalan et un moteur indispensable de l'économie touristique départementale (cf. B.4.1.a). Ces espaces sont également partiellement menacés par les risques naturels, susceptibles d'être aggravés par les effets du changement climatique (inondation, submersion marine). Ces enjeux conduisent donc à **promouvoir une stratégie d'accueil pour l'habitat et les activités orientée préférentiellement en dehors des espaces proches du rivage.**

Dans ce sens, **20% maximum des logements nécessaires à la satisfaction des besoins en logements des 8 communes concernées par la loi Littoral pourront être localisés au sein des espaces proches du rivage** (résidences secondaires comprises).

Compte tenu de leur situation géographique, il est admis que certaines communes puissent orienter majoritairement ou intégralement leur offre en logements au sein des espaces proches du rivage à condition de ne pas dépasser le plafond de 1 600 logements dans les espaces proches du rivage à l'horizon des 15 ans pour l'ensemble des communes. Ce sera notamment le cas de la commune du Barcarès, intégralement située au sein des espaces proches du rivage.

Cette offre en logements devra être orienté préférentiellement vers des opérations de renouvellement urbain. De plus, une partie d'entre elle devra être assurée par la mobilisation partielle du parc de résidences secondaires (résidentialisation) et du parc de logements vacants de longue durée.

¹⁶ La capacité d'accueil correspond au niveau de pression acceptable exercé par les populations permanentes et saisonnières et les activités pouvant être supportées par le territoire sans mettre en péril ses spécificités.

A.3.2. Produire une offre en logements plus diversifiée pour garantir l'équité et la cohésion sociale

La politique de l'habitat doit s'attacher à répondre aux besoins de l'ensemble de la population en place et à venir. **L'objectif poursuivi est de proposer un logement pour tous à chaque étape de son parcours résidentiel ou de sa vie, au sein du territoire.**

Les objectifs au regard de la mixité sociale sont modulés en fonction de l'évolution démographique et du schéma de l'armature urbaine **visant notamment à conforter un certain nombre de polarités en capacité de répondre aux enjeux en termes d'habitat, d'organisation des transports collectifs ou encore de développement économique.** Sur ces polarités, les sites d'extension urbaine correspondant aux secteurs de projets stratégiques ont été définis et sont soumis aux conditions particulières développées dans le § A.3.3.b.

a) Développer une offre en logements cohérente vis-à-vis des besoins de la population

• Répondre à la demande en matière de logements sociaux

Afin de développer l'offre locative sociale, l'ensemble des communes de plus de 3500 habitants doit **viser un objectif global de 20 % de Logements Locatifs Sociaux (LLS)¹⁷** par rapport au parc de résidences principales. Cet objectif doit être amplifié en fonction des circonstances locales, et notamment en cas d'obligation réglementaire pesant sur l'EPCI (communes dites carencées).

Pour les autres communes, des objectifs de production de logements locatifs sociaux doivent être déterminés au regard de leur production globale de résidences principales.

Le territoire du SCOT doit pouvoir atteindre une part équivalente à 20% du parc de résidences principales. En ce sens, les politiques de l'habitat ont tout intérêt à être élaborées à l'échelle intercommunale dans le cadre de Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) ou de Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux intégrant un volet habitat (PLUi-h).

À défaut, les objectifs imposent de prévoir sur l'ensemble des communes une part minimale de logements locatifs sociaux équivalente à 20 % de l'offre totale pour tout programme de logements comportant plus de 3000 m² de surface de plancher.



Il peut être intéressant d'inscrire des emplacements réservés pour la réalisation de logements sociaux selon les opportunités et stratégies foncières, tel que permis par l'article L. 151-41 du Code de l'urbanisme.

Cependant et afin de ne pas aller à l'encontre d'une mixité sociale réussie, ces objectifs doivent être nuancés si la commune concernée dispose déjà d'un parc de logements locatifs sociaux supérieur à 20 %, ou si dans l'environnement urbain du secteur concerné ce seuil est déjà atteint.

Lorsque qu'une commune ne peut satisfaire les objectifs de production de logements locatifs sociaux à cause de contraintes supérieures (servitudes d'utilité publique), les PLH devront réorienter préférentiellement ces objectifs sur les communes voisines identifiées comme pôles d'équilibres et pôles d'appui ou sur les communes du cœur d'agglomération les plus proches, au sein de l'EPCI concerné.

¹⁷ Sont entendus comme logements locatifs sociaux ceux qui, comme au sens de la loi SRU, appartiennent aux organismes HLM et autres bailleurs qui font l'objet d'une convention APL, les foyers destinés à l'accueil de personnes âgées et/ou handicapées, de travailleurs migrants et de jeunes travailleurs conventionnés à l'APL, ainsi que les résidences sociales et les places dans les centres d'hébergement.

• Diversifier le parc de logements

La réalisation de logements locatifs sociaux ne suffit pas à elle seule à répondre à la diversité des besoins en matière de logements. Dans ce sens **l'ensemble des communes recherchera une part de logements locatifs, notamment privés, au moins égale à 15 % du parc de résidences principales**. Ce principe pourra être minoré au sein d'une même opération lorsque les objectifs de production de logements locatifs sociaux dépasseront les 20%.

Pour les communes de plus de 3500 habitants, il est également recommandé de tendre vers une part de logements en accession intermédiaire au moins égale à 20 % de l'offre totale (Lotissements communaux, Prêt Social Location-Accession-PSLA).

Lorsque qu'une commune ne peut satisfaire ces objectifs à cause de contraintes supérieures, les PLH devront réorienter préférentiellement ces objectifs sur les communes voisines identifiées comme polarités de l'armature, au sein de l'EPCI concerné.

Les documents d'urbanisme comporteront un diagnostic détaillé visant à mieux définir les besoins en matière de type et taille de logements recherchés et à prévoir les dispositions réglementaires permettant d'y répondre dans la limite de leurs compétences.



Afin de parvenir aux objectifs précités, notamment en matière de logements locatifs sociaux, les communes sont encouragées à mettre en place la THLV (taxe d'habitation sur les logements vacants), la MTFPNB (Majoration de la Taxe sur le Foncier des Propriétés Non-Bâties en espaces urbanisés) et des emplacements réservés à la production de logements sociaux. Les communes procèdent à l'identification des principaux terrains ou bâtiments mobilisables dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, au besoin en s'appuyant sur l'étude de densification des zones déjà urbanisées.

b) Apporter une réponse aux attentes en termes d'hébergement des publics spécifiques

Les communes et EPCI compétents cherchent à traduire dans leurs documents d'urbanisme et/ou de programmation (PLH) les dispositions des documents supérieurs visant le développement d'une offre d'hébergement et/ou de logements adaptés (comme le plan départemental d'action en faveur du logement des personnes défavorisées – PDALPD et le schéma départemental d'accueil des gens du voyage - SDAGV...).

Autant que possible, les lieux d'hébergement spécialisés comme les maisons de retraite (EHPAD), résidences seniors et autres lieux d'hébergement (type RHJ ...) **privilégient une localisation dans les cœurs de ville et de village** afin de se rapprocher des différentes fonctions urbaines, **en évitant strictement les zones économiques et commerciales périphériques et les zones trop excentrées**.



A.3.3. Prioriser des secteurs stratégiques de développement urbain

Afin d'assurer la mise en œuvre efficiente des orientations du PADD, des secteurs stratégiques ont été identifiés. Il s'agit d'une part des secteurs situés aux abords des gares et haltes ferroviaires (délimités au sein d'un atlas cartographique en annexe), et d'autre part des secteurs à urbaniser ouverts des communes polarités de l'armature (pour rappel la ville centre et les communes de 1^{ère} couronne constituant le cœur d'agglomération, les pôles d'équilibre et les villes littorales).

Ils constituent **des espaces de développement urbain cohérents et stratégiques pour satisfaire les besoins en logements** exprimés par le SCOT. En ce sens, ils représentent, après le réinvestissement urbain au sens large, **les secteurs prioritaires en matière de développement de l'offre en logements**.

a) Les secteurs urbains stratégiques aux abords des gares et haltes ferroviaires

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE, CARTE P.45 ET ANNEXE 4)

  Secteur Urbain Stratégique aux abords des gares et haltes ferroviaires

Les **secteurs stratégiques urbains aux abords des gares et haltes ferroviaires** bénéficient d'un fort potentiel pour générer des projets urbains capables d'articuler urbanisme et transports de façon optimale.

La délimitation de ces périmètres est basée sur un rayon de 500 à 900 m correspondant à des distances-temps de déplacement de l'ordre de 10 à 15 minutes à pied environ, pour tenir compte du rayonnement de l'infrastructure (au regard de sa fréquence de desserte en particulier). Ils sont cartographiés en annexe 4 du présent document. Afin d'éviter toute difficulté de mise en œuvre, **il n'y a pas de superposition entre secteurs de projet stratégiques à vocation dominante d'habitat (cf. A.3.3.b) et secteurs urbains aux abords des gares**. Les objectifs attendus de la part de l'un, ne le sont pas de l'autre et vice-versa.

Secteurs stratégiques urbains aux abords des gares et haltes ferroviaires			
Commune	Typologie	Secteur	Rayon pris en compte pour la délimitation du secteur
Perpignan (Centre del Món)	ferroviaire	ville-centre	900 m
Perpignan (Tecnosud-Université)	ferroviaire potentiel	ville-centre	900 m
Le Soler	ferroviaire	cœur d'agglomération	500 m
Rivesaltes	ferroviaire	pôle d'équilibre	500 m
Ille-sur-Têt	ferroviaire	pôle d'équilibre	500 m
Millas	ferroviaire	pôle d'appui	500 m
Saint-Félicien-d'Avall	ferroviaire	commune de plaine	500 m

Au sein de ces secteurs, **il s'agit d'optimiser le foncier (disponible et bâti)**. Dans ce sens, les collectivités doivent définir un projet d'aménagement de ces quartiers afin d'intégrer les objectifs suivants :

- **réserver les emprises nécessaires au maintien et au développement de l'infrastructure ferroviaire.** Cela passe notamment par l'acquisition du foncier indispensable et la maîtrise publique de certaines parties de ces secteurs. À ce titre le dialogue avec les AOM compétentes quant à la desserte de l'infrastructure ferroviaire, mais aussi celles assurant la desserte du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) associé à la gare / halte ferroviaire (cf. A.4.3 a et b) garantit une bonne articulation entre urbanisme et transports.

PRESCRIPTION

- **optimiser le foncier en permettant la densification de ces secteurs.** À ce titre le SCOT détermine la valeur en dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles de gabarit définies par le PLU(i) des communes concernées, à savoir :

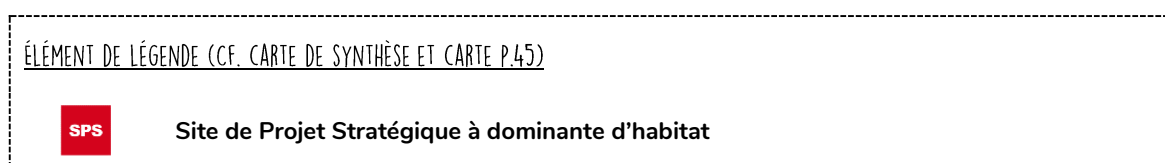
> **la hauteur absolue maximale de toute construction** (quelle que soit la destination) **fixée par les documents d'urbanisme ne pourra être inférieure à 12m ou R+2**. Il est par ailleurs rappelé que les PLU peuvent également imposer une hauteur minimum, ce qui assurerait d'autant plus la réalisation des objectifs du SCOT.

> **le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) ne pourra être inférieur à 0,5**. Les parties des secteurs concernées par le risque inondation et réglementées différemment par des PPR sont exemptées d'appliquer cette dernière disposition.

- **permettre voire développer la mixité fonctionnelle** de ces secteurs. Les PLU doivent ainsi assurer la cohabitation de différentes fonctions urbaines en visant à la fois la densification résidentielle et le développement d'activités économiques, et d'équipements d'intérêt collectif compatibles.
- **accompagner l'optimisation et la densification par le développement de la nature en ville.** En effet la mise en œuvre des objectifs précédents concourt à la densification de ces quartiers. Le développement de lieux de nature doit permettre d'assurer l'attractivité de ces espaces potentiellement densifiés. C'est pourquoi **les collectivités doivent veiller au maintien ou réserver des emprises nécessaires à la création d'espaces verts.** À ces fins, les PLU(i) peuvent notamment recourir à l'élaboration d'OAP sectorielles ou à la création d'emplacements réservés.

Le SCOT invite les **collectivités concernées** à initier un **comité de gare réunissant les parties prenantes du secteur** (a minima la commune, l'intercommunalité, la région, la SNCF et le SCOT). La mission du comité consisterait alors au **suivi de la mise en œuvre du projet de développement ou de renouvellement urbain du site.**

b) Les Sites de Projet Stratégiques à vocation dominante d'habitat



L'identification de **Sites de Projet Stratégiques (SPS) à dominante d'habitat** sur certains secteurs d'extension urbaine de la ville-centre, du cœur d'agglomération et des pôles d'équilibre, participe à développer de nouveaux quartiers d'habitat connectés aux réseaux de transports en commun, ayant des formes urbaines économes en espace et tournés vers le développement durable.

Ainsi, le SCOT définit **comme SPS d'habitat les secteurs de développement urbain à vocation principale d'habitat** repérés sur les communes de Perpignan, Cabestany, Saleilles, Villeneuve-de-la-Raho, Pollestres, Canohès, Toulouges, Le Soler, Saint-Estève, Peyrestortes, Canet-en-Roussillon, le Barcarès, Rivesaltes, Thuir et Ille-sur-Têt. **Ces secteurs doivent être urbanisables immédiatement (en zone urbaine ou à urbaniser ouverte) et concernés par des OAP.**

• Promouvoir la mixité des formes urbaines et la densité

Afin de concilier l'identité catalane et méditerranéenne, ainsi que la compacité et l'intégration de la nature en ville, les objectifs suivants doivent être atteints : **les documents d'urbanisme doivent garantir l'atteinte d'une densité minimale de construction au travers de leur règlement et OAP.**

PRESCRIPTION

Cette densité minimale qui ne s'applique qu'à l'habitat au regard de la vocation principale de ces secteurs ne pourra être inférieure à :

- 45 logements / ha sur la ville de Perpignan.
- 40 logements / ha sur les autres communes concernées.

Dans tous les cas, la densité peut être minorée en cas d'implantation d'un équipement structurant¹⁸ dans la limite de 10%, et en évitant autant que possible toute délocalisation de ce type d'équipement depuis les centralités urbaines (cf. A.2.2b).

La densité peut être également minorée pour tenir compte de contraintes locales : servitudes, présence de risques naturels ou technologiques, extension limitée pour les espaces proches du rivage.... Au profit notamment de l'augmentation de la part d'espaces verts.

Les projets doivent réserver une part au moins équivalente à 10% de la superficie du secteur au maintien ou à la création d'espaces verts : espaces paysagers multifonctionnels, bassins de rétention accessibles au public, jardins familiaux, boisements, parcs publics....

Le Code de l'urbanisme invite le SCOT à traduire cette densité par des règles de gabarit pour pouvoir être reprise plus facilement par les documents d'urbanisme. Elle est ici représentée par une surface de plancher minimale à destination d'habitation et à portée indicative¹⁹ de :

- 3700 m² de surface de plancher à l'hectare destinée à l'habitat pour Perpignan ;
- 3300 m² de surface de plancher à l'hectare destinée à l'habitat pour les autres communes ;

Dans ces secteurs, le DOO prescrit aux PLU d'imposer à travers le règlement, des règles de gabarit traduisant une densité minimale ; autrement dit des règles d'implantation minimales, une hauteur minimale, un CES minimal. Ces dispositions imposant un « minimum » de densité, pourront se cumuler avec la définition de règles de gabarit traduisant une densité « maximale »

• Assurer la mixité des fonctions urbaines

Même s'il s'agit de secteurs à dominante résidentielle, il convient d'éviter la constitution de quartiers monofonctionnels et de donner la part belle aux modes doux actifs.

Ainsi lorsqu'ils sont localisés à plus de 900m (soit 15 minutes de marche à pied environ) d'équipements ou de services du quotidien²⁰ ou de la/les centralité(s) urbaine(s) définie(s) par le SCOT, ils pourront prévoir l'implantation d'équipements et services de la même catégorie. Dans le même sens, les SPS sont identifiés comme centralités de quartier au titre de l'application des dispositions du DAAC.

¹⁸ Les équipements structurants sont des équipements ayant capacité ou fonction de rayonner au-delà du quartier concerné. Sont notamment considérés comme structurants : les établissements scolaires, gendarmeries et centres de secours, centres médicaux, maisons de retraite, stades, piscines et gymnases, mairies, médiathèques...

¹⁹ La surface de plancher par hectare est fixée sur la base du calcul suivant : surface de plancher x densité attendue. La densité est fixée politiquement tandis que la surface de plancher est basée sur les données Sit@del relatives aux surfaces de plancher des logements autorisés ces 10 dernières années (83m² en moyenne à l'échelle des communes concernées). Cette surface de plancher a été arrondie à l'inférieur et n'est donnée qu'à titre indicatif pour plusieurs raisons :

- 1° pour laisser la densité en logement par hectare s'exprimer en priorité ;
- 2° car la surface de plancher moyenne des logements les 10 dernières années pourrait se voir réduite de par la majoration des densités programmée ;
- 3° car la taille des logements à produire est étroitement liée à la composition des ménages dont la taille tend aussi à se réduire de façon générale. La composition du parc à créer doit être établie par les collectivités, notamment via la mise en œuvre de PLH.

²⁰ Les équipements retenus et dits « du quotidien » renvoient à la gamme de « proximité » de la Base Permanente des Équipements de l'INSEE (BPE). Elle regroupe des services aux particuliers sauf l'artisanat (bureaux de poste, coiffeurs, restaurants, institut de beauté...), commerces de proximité. dans les conditions définies par le DAAC (épiceries, commerces de bouche, fleuristes...), santé (médecin, dentiste, infirmier, pharmacie...), sports et loisirs (boulodrome, tennis, salles ou terrain multisports...), culture (bibliothèque...).



• Garantir la diversité de l'offre en logements

Les projets intègrent une part de logements locatifs sociaux comprise entre 20 et 30 % de l'offre totale. Cet objectif pourra être nuancé si la commune concernée dispose déjà d'un parc de logements locatifs sociaux supérieur à 20 % ou si dans l'environnement urbain du site, ce seuil est déjà atteint. Ces objectifs pourront être minorés au sein d'une même opération lorsque les objectifs de production de logements locatifs sociaux dépasseront les 20 %).

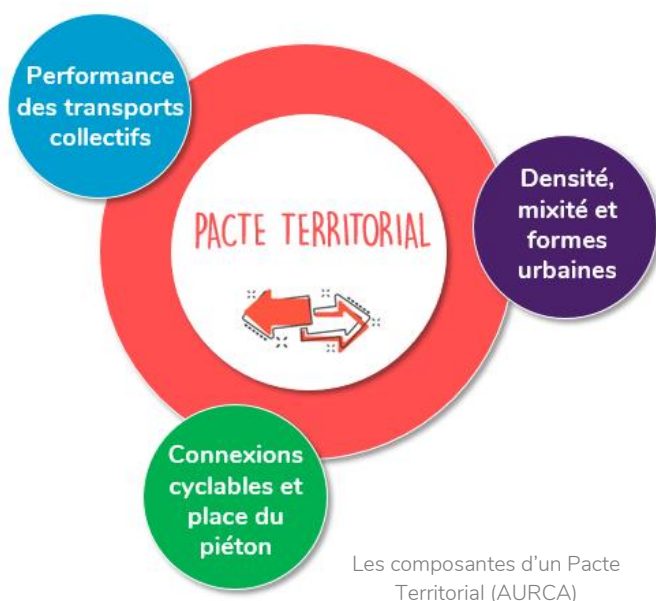
Il est également recommandé d'intégrer une part :

- de logements locatifs au moins égale à 15 % de l'offre totale ;
- de logements en accession intermédiaire au moins égale à 15 % de l'offre totale.

Les SPS des communes littorales peuvent être amenés à développer une offre touristique intégrée aux programmes de logements, sans que celle-ci soit majoritaire dans l'offre globale de logements du secteur.

• Assurer une desserte satisfaisante du secteur par les transports collectifs

Tout SPS doit prévoir d'être accessible en transports collectifs (train, car, ou bus...) et d'intégrer une desserte efficace vers le(s) pôle(s) d'équilibre le(s) plus proche(s) et la ville-centre (l'ambition porte sur la fréquence en heure de pointe, l'amplitude horaire, et le temps de parcours) à des coûts raisonnables. Dans le cœur d'agglomération, le cadencement ne pourra être inférieur à 30 minutes en heure de pointe. Les autres communes doivent également viser ce même objectif. La programmation doit atteindre l'objectif de 4 habitants sur 5 à moins de 900 mètres d'un arrêt de transport en commun et inclure les cheminements piétons directs et sécurisés vers ces arrêts.



Développement urbain et développement des transports collectifs doivent s'articuler, au service de la limitation des consommations énergétiques, du cadre de vie et de la cohésion des territoires. Aussi, l'ouverture à l'urbanisation d'un SPS doit s'accompagner de la signature d'un « Pacte Territorial », a minima entre la commune, l'intercommunalité, l'(les) Autorité(s) Organisatrice(s) de la Mobilité, voire l'aménageur s'il est déjà connu/désigné (opération d'ensemble).

Le Pacte Territorial est un engagement réciproque visant à planifier dans le temps et dans l'espace l'articulation entre les grandes phases d'urbanisation du secteur et d'organisation du(des) réseau(x) de transports collectifs le tout à un coût raisonnable pour la collectivité.

Il s'agit de définir ensemble un phasage articulé :

- **de la performance des transports collectifs** : décrire les principales modalités de desserte en transports collectifs, son niveau d'offre et la qualité des services associés, et le cas échéant l'adaptation du réseau viaire à la desserte ;
- **de la densité, la mixité et les formes urbaines** : préciser les contours du programme de l'opération d'aménagement et les mesures pour favoriser la densité et la mixité autour des arrêts de transports collectifs performants projetés ;
- **des connexions cyclables et de la place du piéton** : exposer les continuités piétonnes et cyclistes (également la prise en compte des usagers des Engins de Déplacement Personnel Motorisé et notamment la trottinette) qui structureront le quartier et l'accessibilité aux arrêts de transports collectifs.

Il s'agira notamment à l'issue de ce pacte d'adapter le réseau de voirie correspondant permettant le passage éventuel des transports en commun à l'intérieur du site ou à ses abords en fonction du contexte.

• Prévoir les conditions d'une pratique sûre et confortable pour les piétons et les cyclistes

L'ambition d'un Secteur de Projet Stratégique porte également sur la qualité de ses espaces publics, en particulier au service de la sécurité et du confort des cheminements piétons et cyclables. Il s'agit de viser conjointement les objectifs suivants :

- **Relier le secteur en projet aux aménagements cyclables existants et programmés** situés à proximité, et prévoir les connexions nécessaires avec le réseau à haut niveau décrit dans le SCOT (cf. A.4.4) ;
- Au sein du quartier, **prévoir un maillage piéton de proximité visible et sécurisé** en privilégiant des trottoirs systématiques et suffisamment dimensionnés, l'aménagement de raccourcis lorsque l'organisation de la voirie le nécessite par la perméabilité des grands îlots, et le franchissement des grandes coupures urbaines (voie express, cour d'eau...). Les continuités avec les quartiers limitrophes doivent être assurées en prolongement de l'existant ;
- Diminuer la prégnance de la voiture sur l'espace public en recherchant **l'équilibre entre le stationnement privé prévu au sein des parcelles, et le stationnement sur espace public en surface. Le regroupement du stationnement public au sein de poches dédiées est à favoriser**. Les documents d'urbanisme, permettent la mutualisation du stationnement entre destinations/sous-destinations des constructions pour une utilisation complémentaire de ces espaces (stationnement résidentiel, professionnel, commercial, lié aux loisirs...) ;
- **Plafonner les normes de stationnement dans ces secteurs** au regard des besoins réels et de la performance des transports en commun existante ou ambitionnée.

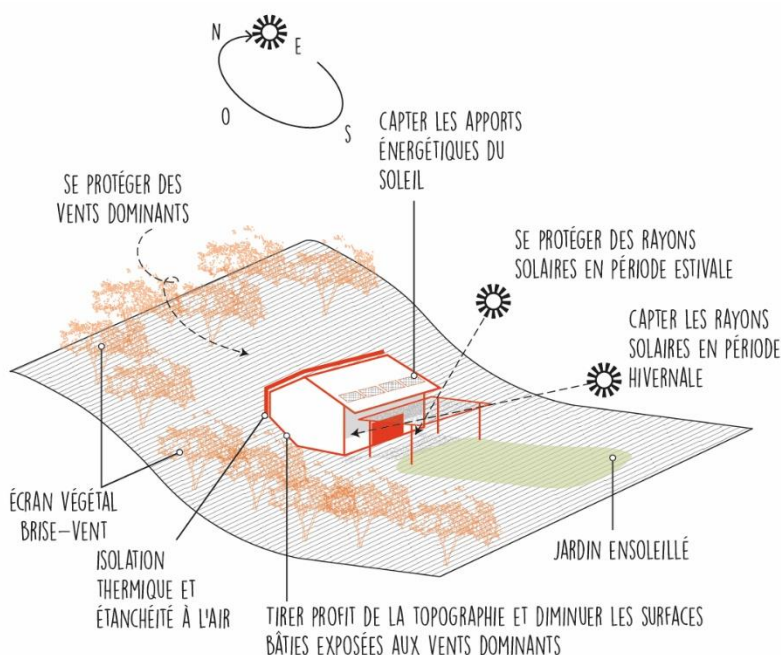


Les OAP sectorielles du PLU(i) permettent d'intégrer la localisation des cheminements actifs et leur connexion avec les quartiers environnants, des profils de voirie de principe qui limitent l'emprise dédiée aux voitures, et la localisation de poches de stationnement mutualisées.

• Encourager les performances énergétiques et environnementales

Afin de promouvoir les performances énergétiques et environnementales, les PLU(i) identifient ces sites de projet comme « secteurs au sein desquels ils imposent aux constructions de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'ils définissent », tel que permis par l'article L151-21 du Code de l'urbanisme.

Quel que soit le domaine, sur ces secteurs l'exemplarité des équipements d'intérêt collectif est impérative et assurée par le règlement des PLU(i).



Intégrer les principes du bioclimatisme dans la construction et la conception des opérations (AURCA)

Les principes issus du bioclimatisme appliqués à la construction et à la conception des espaces publics doivent être imposés à toutes opérations et constructions en :

- veillant à choisir une implantation, exposition, des formes de bâtiments permettant aux nouvelles constructions de s'adapter au mieux à l'environnement physique de leur lieu d'implantation et en tirer le meilleur profit en matière de confort d'habitation et d'économie énergétique (chauffage, climatisation, lumière),
- intégrant la question du confort d'été.

Concernant les performances énergétiques, cela implique :

- de faciliter au travers du règlement la réalisation de constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique (...) en permettant l'installation de dispositifs de production d'énergie renouvelable sur ou dans les bâtiments, dans le respect de la réglementation en vigueur, notamment en matière de préservation et d'intégration paysagère, patrimoniale ;
- d'autoriser en zone urbaine le dépassement des règles de gabarit pour les constructions exemplaires sur le plan énergétique.

Il peut également s'agir d'imposer :

- aux nouvelles constructions des performances énergétiques au-delà de la réglementation en vigueur ;
- à ce qu'une part des consommations énergétiques soit basée sur des sources d'origine renouvelables ;
- la mitoyenneté du bâti sur tout ou partie du secteur ;
- des systèmes collectifs de production d'énergie dans les opérations d'aménagement d'ensemble.



Concernant les performances environnementales, cela implique :

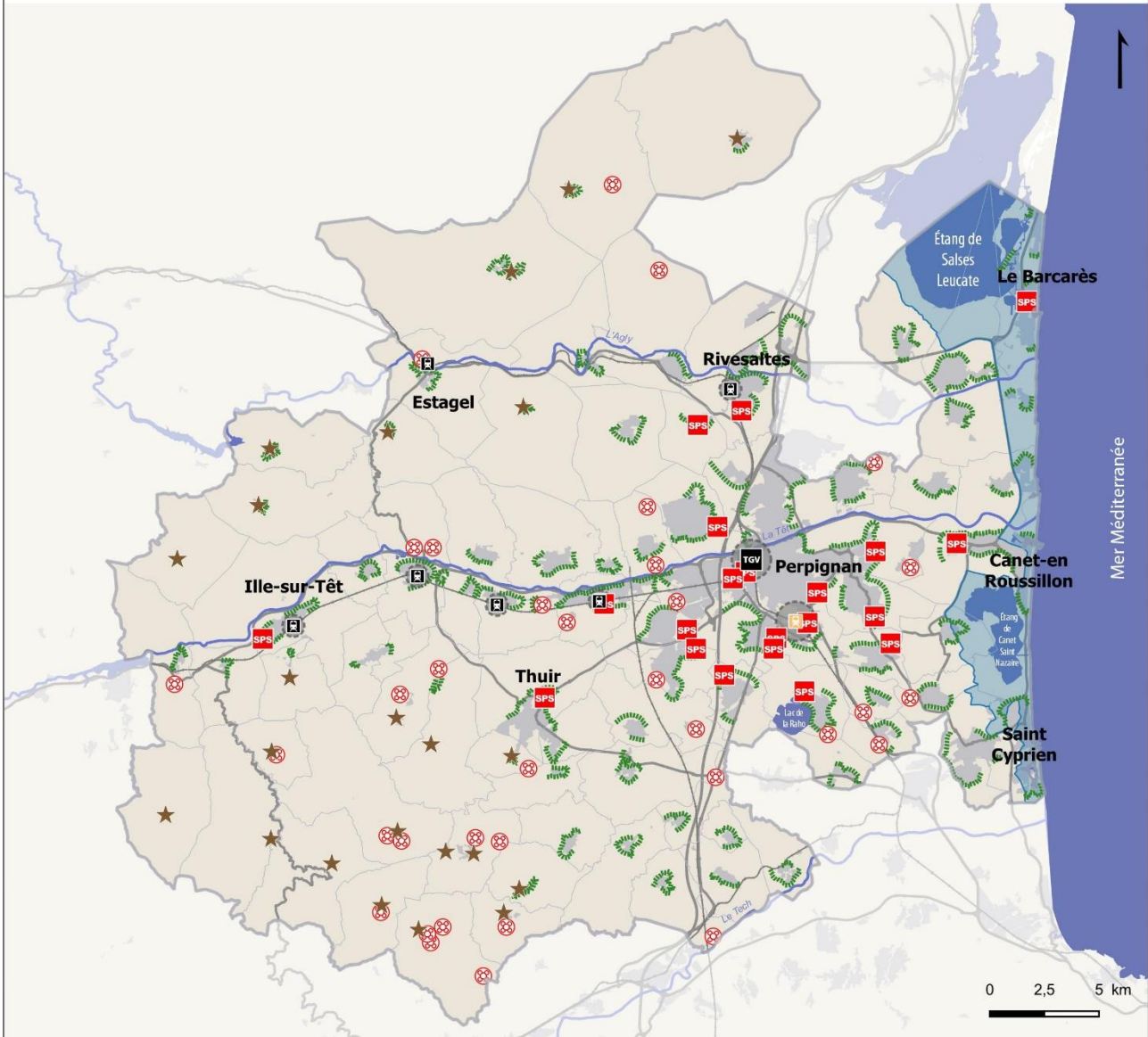
- de permettre le recours à des matériaux et processus de construction vertueux (utilisation du bois, des éco-matériaux et matériaux biosourcés) ;
- d'assurer une gestion performante des eaux au sens large grâce notamment :
 - > à l'imposition de bassins de rétention mutualisés / paysagers ;
 - > au maintien d'espaces non imperméabilisés ;
 - > à la récupération des eaux pluviales en pour les bâtiments d'une surface de plancher supérieure ou égale à 1000 m² vue de leur réutilisation ;
- d'imposer et d'encadrer la végétalisation des espaces libres de construction (publics et privés) afin de diminuer les îlots de chaleur, contribuer à l'ambiance végétale et au maintien de la biodiversité :
 - > en rendant possible le recours aux toitures et façades végétalisées ;
 - > en imposant une palette végétale composée d'espèces peu gourmandes en eau et phytosanitaires ;
 - > en imposant la végétalisation de tous les espaces publics et des voiries afin de lutter contre les îlots de chaleur, et d'assurer l'ombrage des cheminements doux.
- d'assurer la prise en compte des nuisances et la gestion des déchets :
 - > en imposant les reculs nécessaires par rapport à des nuisances diverses ou en prévoyant des localisations préférentielles de certaines constructions / installations selon leur destination ;
 - > en intégrant dès la conception des opérations, dans les OAP le cas échéant, les questions relatives à la collecte sélective des déchets.

Il peut également être intéressant dans ces domaines de :




- *prévoir l'équipement des bâtiments d'un double réseau d'eau quand c'est possible pour soulager l'alimentation en eau potable ;*
- *encourager la récupération et l'emploi des eaux pluviales ;*
- *recommander des procédés vertueux de construction. La réutilisation des matériaux pris sur site est bienvenue ;*
- *prévoir notamment dans les opérations de collectifs la mise en place de sites de compostage ;*
- *demander l'utilisation de revêtements de chaussée absorbant le bruit ;*
- *limiter l'éclairage des voies publiques et privées.*







Les SPS des villes littorales, du fait de leur localisation, doivent porter une attention particulière en matière de maîtrise des impacts environnementaux, notamment en raison de la proximité de ces secteurs avec les complexes lagunaires de Canet-Saint Nazaire et de Salses-Leucate, composantes essentielles des cœurs de nature du territoire.












Rationaliser la consommation d'espace

-  espace urbanisé à réinvestir
-  secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser
-  frange urbaine et rurale à qualifier

Promouvoir un développement durable et adapté

-  site de projet stratégique "habitat" (SPS)
-  secteur urbain stratégique aux abords des gares
-  développement rural de qualité à promouvoir
-  espace proche du rivage à la capacité d'accueil encadrée

Éléments de fond de carte

-  gare ou halte ferroviaire à conforter
-  gare ou halte ferroviaire à créer
-  gare TGV
-  voie ferrée
-  réseau primaire de voirie
-  cours d'eau principal
-  surface en eau
-  limite communale
-  périmètre du SCOT

Sources : IGN BD Topo©2021. Réalisation : AURCA/septembre 2023. Tous droits réservés.

A.4. STRUCTURER UN RÉSEAU DE DÉPLACEMENTS MULTIMODAL À L'ÉCHELLE DE LA PLAINE DU ROUSSILLON

Le SCOT de la plaine du Roussillon vise la **structuration d'un système de déplacements multimodal** (voiture, covoiturage, transports collectifs, vélo, marche...) pour la mobilité des personnes, en cohérence avec l'armature urbaine. Il dessine pour cela l'organisation des services de mobilité et les niveaux de service à atteindre, et encadre les projets urbains ayant potentiellement un impact fort sur le fonctionnement des infrastructures de transport (cf. A1.1).

En partenariat avec les **Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)**, les EPCI élaborent un **document cadre d'organisation et de coordination des transports et des mobilités à l'échelle de leur territoire** sous forme d'un Plan de Mobilité Simplifié (PMS) ou d'un Plan Global de Déplacements (PGD) – ou à défaut, d'un volet mobilité dans leur Plan Local d'Urbanisme intercommunal ou d'un volet mobilité renforcé dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).

Ce document cadre comprend a minima des actions pour améliorer :

- l'efficacité des services de transports collectifs ;
- la continuité et le maillage des itinéraires cyclables ;
- le partage des espaces publics et la place du piéton dans les centres-bourgs et sites touristiques.

A.4.1. Concrétiser la cohérence entre le développement urbain et la planification des réseaux de transport

Articuler transports et aménagement du territoire, c'est **chercher à diminuer les déplacements pour maîtriser les consommations énergétiques et garantir un niveau de service et de fluidité dans les déplacements**. La cohérence entre la planification du développement urbain et des réseaux de transports se concrétise à toutes les échelles et prioritairement au droit des gares, des centralités urbaines et des SPS.

a) **Impulser des projets urbains ambitieux aux abords des gares**

Comme lieux privilégiés au sein du réseau de déplacements multimodal de la plaine du Roussillon, les gares et leurs abords font l'objet d'une ambition et d'objectifs relevés en matière de formes urbaines, d'optimisation du foncier, de densité, de mixité et de qualité des espaces publics (cf. A3.3.a).

b) **Prioriser la desserte des grands pôles générateurs de déplacements**

L'armature territoriale du SCOT conforte des polarités « multi-accessibles », déjà bien pourvues en alternatives à la voiture individuelle comme le cœur d'agglomération et les pôles d'équilibre. **L'objectif est d'assurer un haut niveau de services de mobilité à destination des grands pôles générateurs de déplacements de la plaine du Roussillon, ainsi que des centralités urbaines (telles que décrites dans le DAAC) situées au sein de la ville-centre, des pôles d'équilibre et des villes littorales.**

Le SCOT invite les Autorités Organisatrices de la Mobilités à **organiser leur réseau de façon à prioriser la desserte des pôles majeurs : quartiers prioritaires de la ville, grands pôles d'emplois (incluant les SPSe et SPIC), grands équipements recevant du public à vocation sportive (stades, piscines...), culturelles, sociales (prison, EHPAD...), scolaires et les grands espaces de nature accessibles et fréquentés (lacs et littoral notamment...).**

c) Construire et rénover des quartiers favorables aux pratiques alternatives à la voiture solo

Les Sites de Projets Stratégiques, qu'ils soient à vocation d'habitat ou d'économie, sont aussi les lieux privilégiés de la concrétisation de l'articulation entre transports et urbanisme par l'atteinte d'objectifs ambitieux, aussi bien en matière de qualité urbaine que d'accessibilité et de mobilité (cf. A3.3.b et B.5.2 et B.5.3).

d) Corréler normes de stationnement et niveau de service de mobilités alternatives à la voiture solo

Les capacités et l'organisation du stationnement conditionnent pour partie la réussite de l'objectif d'un schéma multimodal de déplacements à l'échelle de la plaine. Que ce soit sur les espaces publics ou au sein des parcelles, **une définition fine des besoins selon les usages actuels et projetés contribue à donner sa juste place à la voiture parmi le panel des solutions de mobilités.**

Les PLU(i) peuvent fixer les normes de stationnement automobile par secteur en cohérence avec le taux de motorisation des ménages - actuel et projeté - et selon le niveau de service des mobilités alternatives (transports collectifs et vélo notamment) - actuel et projeté.



Pour la ville-centre et les pôles d'équilibre, il est recommandé d'élaborer un plan de stationnement automobile dans leur centre-ville. Les pôles littoraux sont également invités à utiliser cet outil pour planifier et organiser le stationnement en période estivale. Ce plan doit permettre de connaître la capacité et les usages des espaces de stationnement et d'établir un programme d'optimisation de ce dernier en centre-ville. L'organisation de poches de stationnement à proximité et en périphérie doit être privilégiée afin de limiter le stationnement longitudinal. Ces aménagements sont complétés par des points d'accès piétons sécurisés et les aires de stationnement aménagées doivent concilier la présence de la nature en ville. Il est recommandé de préserver et de sécuriser le stationnement des résidents et de compléter cette offre par du stationnement de courte durée notamment aux abords des commerces et services.

e) Éviter l'étalement urbain, support de l'allongement des distances et de l'usage de la voiture

Le SCOT encadre le développement urbain de la plaine du Roussillon dans un souci de limitation de l'étalement urbain et incite prioritairement au renouvellement urbain (cf. A2.c).

Il s'agit d'éviter **le franchissement des infrastructures de transport structurantes existantes ou à créer par l'urbanisation afin d'éviter que ce réseau ne devienne un vecteur d'urbanisation** amenant à créer de nouvelles déviations (notamment les contournements routiers et voies ferroviaires). **Les déviations des villes et villages assurent donc prioritairement le contournement des flux de transit et ne constituent pas des axes de desserte locale ou interquartiers.**

Lorsque ces voies structurantes sont déjà franchies ou que ces choix de franchissement sont justifiés par l'absence d'autres alternatives, la collectivité concernée doit **garantir la perméabilité des liaisons interquartiers par la mise en place d'ouvrages sécurisés pour les déplacements des piétons et des cyclistes** (tunnels, passerelles, passages protégés...) en rapport avec la capacité d'accueil des quartiers et des pôles générateurs de déplacements (écoles, commerces...).

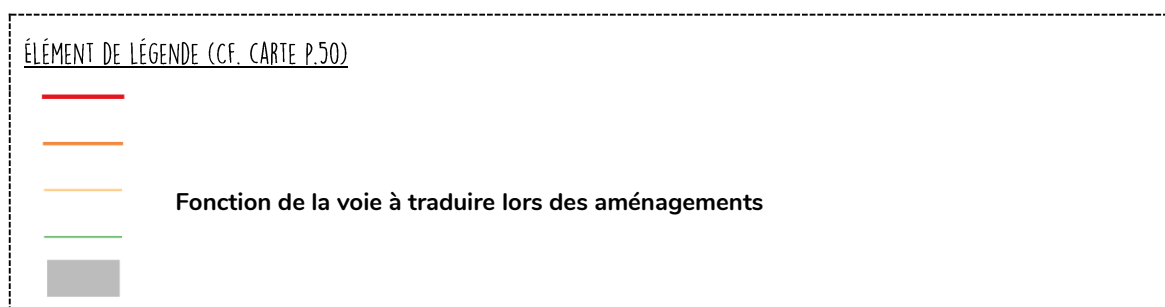
A.4.2. Optimiser le réseau d'infrastructures routières pour garantir la fluidité de tous les déplacements

L'optimisation du réseau d'infrastructures routières doit permettre d'en **améliorer le fonctionnement et d'éviter la construction de nouvelles infrastructures consommatrices de foncier et d'investissement, tout en améliorant le niveau de service rendu aux habitants.** Elle doit s'orienter vers un **meilleur équilibre entre les différents usages de ces infrastructures en développant les outils de régulation du trafic.** La hiérarchisation du réseau viaire et la priorisation des actions en matière d'aménagement routier ont notamment pour but de préserver l'intégrité de terroirs agricoles ou d'espaces naturels menacés de cloisonnement.

a) **Mettre en adéquation la fonction de la voie et son aménagement : reconnaître la hiérarchisation du réseau viaire**

Les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements ambitionnée par le SCOT s'appuient sur la reconnaissance d'un réseau viaire hiérarchisé en 4 niveaux qui décrivent la fonction de chaque voie. **L'objectif est de mettre en adéquation l'aménagement de chacune des voies avec sa fonction.**

Les gestionnaires de voirie prennent **en compte la fonction assurée par la voie afin de prévoir les aménagements nécessaires.** Les EPCI **déclinent la hiérarchisation du réseau dans le document cadre des transports et des mobilités qu'ils auront choisi de mettre en œuvre, en partenariat avec les gestionnaires de voirie.**



- Niveau 1** Les voies de transit majeur structurent le territoire et facilitent le passage des flux de transit et les échanges dans le grand territoire. La priorité est à la fluidité du trafic voitures / poids-lourds. Les vitesses y sont généralement supérieures ou égales à 110 km/h.
- Niveau 2** Les voies de liaisons interurbaines principales maillent la plaine. Elles relient entre eux les pôles d'équilibre, intermédiaires et littoraux et ont pour fonction d'assurer les déplacements en voiture, en transports collectifs et en vélo – sauf itinéraire alternatif efficace. Les continuités cyclables doivent donc faire l'objet d'un aménagement séparé. Les vitesses y sont généralement comprises entre 70 et 90 km/h.
- Niveau 3** Les voies structurantes et de massifs bénéficient des opérations d'entretien et d'améliorations routières prioritaires : ce sont souvent les seules voies d'accès. Les vitesses y sont généralement comprises entre 50 et 90 km/h.

Niveau 4 Les voies supports de partage modal potentiel sont les boulevards et les voies structurantes délimitées par le contournement de Perpignan. L'aménagement de ce réseau de voies doit **favoriser la coexistence des modes de déplacements par le partage modal des espaces publics** : leurs fonctions prioritaires sont les déplacements interquartiers. La modération des vitesses automobiles, la priorité donnée aux véhicules de transport collectif, l'intégration d'aménagements cyclables continus et la sécurisation de traversées piétonnes et cyclables doivent être privilégiées. Les vitesses y sont généralement comprises entre 30 et 50 km/h.

Niveau 5 Les autres voies de circulation sont les supports de déplacements apaisés de proximité : cyclistes et piétons y circulent confortablement et en sécurité et les automobilistes y accèdent de manière modérée.

Plusieurs infrastructures routières jouent parallèlement un rôle spécifique au sein du système de déplacements. Le SCOT recommande également de traduire la fonction des aménagements suivants :

- **Le contournement à achever de Perpignan** assure la priorité à la fluidité du trafic sur un tracé continu, permettant de délester les voies pénétrantes dans la ville des flux de transit. Les vitesses y sont généralement supérieures ou égales à 90 km/h. Il sera notamment assuré par les RD900 et 914 requalifiées ;
- **Les corridors d'accès au cœur d'agglomération** assurent l'équilibre entre les fonctions de transit prioritaire et de report modal en amont des verrous circulatoires en entrée de la ville-centre ;
- **Les boulevards perpignanais** sont le support des itinéraires majeurs et fluides avec un partage équilibré entre les modes de déplacement. Ils sont des axes prioritaires pour le développement des transports collectifs. Ils sont une vitrine du centre-ville et de son dynamisme, notamment au droit des portes permettant d'accéder au centre-ville. Les boulevards perpignanais permettent la cohabitation entre la qualité de vie riveraine d'une part, et des niveaux de trafics automobiles et des vitesses maîtrisées d'autre part.

Hiérarchiser le réseau viaire



Fonction de la voie à traduire lors des aménagements

- Niveau 1 : voie de transit majeur
- Niveau 2 : voie de liaison interurbaine principale
- Niveau 3 : voie structurante et de massif
- Niveau 4 : voie support de partage modal
- Niveau 5 : réseau de voiries apaisées
- projet routier potentiel

Éléments de fond de carte

- cours d'eau principal
- surface en eau
- limite communale
- périmètre du SCOT

b) Optimiser le réseau viaire pour soutenir les mobilités alternatives à la voiture solo

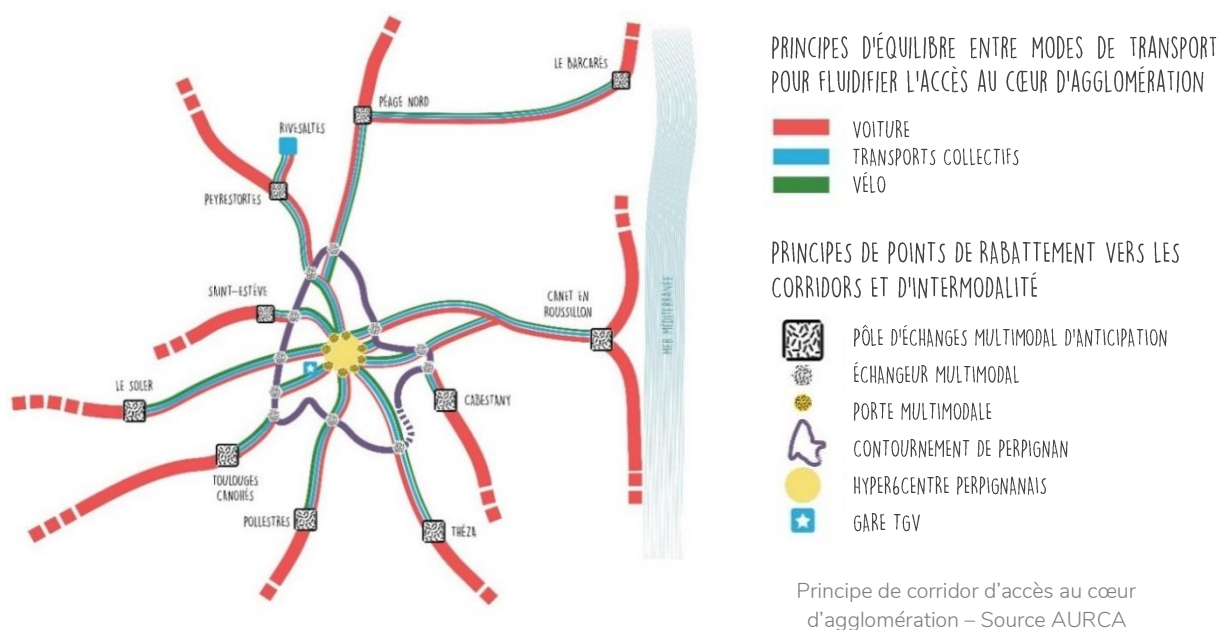
L'optimisation des infrastructures existantes vise à limiter, autant que possible, les créations de voirie. L'objectif est de valoriser et d'utiliser au mieux le réseau viaire existant afin d'assurer aux habitants, aux actifs et aux visiteurs du territoire, les déplacements les plus fluides et sereins possibles.

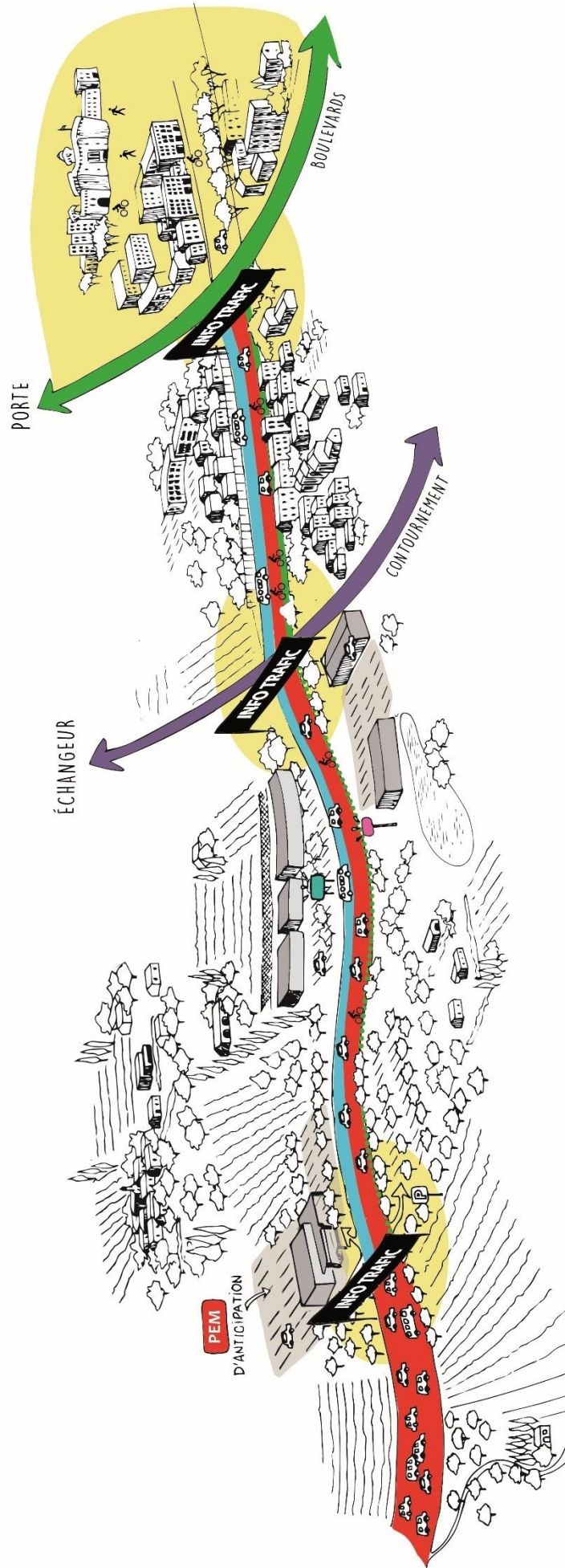
Ainsi, les requalifications ou les créations de voirie (notamment concernant les niveaux 1 et 2), **doivent répondre à un enjeu d'intégration paysagère des infrastructures en rapport avec la qualité des sites concernés, notamment par la réalisation d'ouvrages d'art à la hauteur des paysages emblématiques traversés ou encore par des aménagements paysagers garantissant une bonne cicatrisation des saignées ouvertes pour le passage des voies** (merlons, noues). Une attention particulière doit être portée à leurs impacts visuels et sonores, hydrographiques (transparences), ainsi qu'à la pollution induite par le trafic routier (mise en place de bassins de rétention avec décantation, déshuilage, filtration, avant retour vers le milieu récepteur).

Ensuite, afin d'améliorer la sécurité et la fiabilité des axes routiers existants, le SCOT poursuit les objectifs suivants :

- substituer progressivement les passages à gué dont la moyenne journalière annuelle de transit est supérieure à 2.000 véhicules par des ponts, pour une meilleure sécurité lorsque les contraintes environnementales le permettent ;
- remplacer progressivement les passages à niveau, notamment sur la voie ferroviaire Cerbère-Narbonne, en traversée d'agglomérations, ainsi que sur le réseau structurant de voiries, par des ouvrages et aménagements assurant la continuité sécurisée des liaisons et des fonctions urbaines existantes. **Sont prioritairement ciblés les deux passages inscrits au programme national de sécurisation à Rivesaltes et à Perpignan.**
- assurer la déviation des flux de transit lorsque ceux-ci sont porteurs d'importantes nuisances ;
- limiter et concentrer en quelques points les piquages de voies locales sur les voies de niveau 1 et 2.

Enfin, le SCOT recommande la mise en place de « corridors d'accès au cœur d'agglomération » afin de garantir un niveau de service satisfaisant pour tous dans ses déplacements vers le cœur d'agglomération, tout en poursuivant la politique d'accueil de nouvelles populations. Ces corridors s'appuient sur l'optimisation du fonctionnement des infrastructures afin de soutenir le report d'une partie des déplacements réalisés en voiture solo vers des modes de transport moins consommateurs d'énergie et moins émetteurs de polluants. Ces corridors d'accès au cœur d'agglomération, entre les communes de la première couronne et les portes situées sur les boulevards perpignanais, cherchent donc à monter en gamme.





Principe d'aménagement et de report modal sur les corridors d'accès au coeur d'agglomération – Source : AURCA

Dans ce but ces corridors intègrent les dispositifs suivants :

- un ou plusieurs parcs-relais situés en amont des points de congestion routière, au droit du contournement routier de Perpignan ;
- une offre de transports collectifs efficace : haute fréquence, amplitude horaire élargie, fiabilité du temps de parcours des cars et des bus (tous les leviers sont ici mobilisés, en particulier la priorité donnée aux transports collectifs en cas de congestion du trafic comme des voies réservées, priorité dans la gestion des intersections et facilitations d'insertion) ;
- un itinéraire cyclable efficace et sécurisé s'il n'est pas reportable sur une autre infrastructure ;
- des dispositifs de régulation du trafic routier, notamment au droit des intersections, si possible en dynamique, ainsi qu'un système d'information auprès des usagers ;
- l'adaptation à l'environnement traversé, comme un centre-bourg, un secteur ouvert, une zone d'emploi ou un quartier résidentiel ;

Une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère de ces infrastructures et de leurs abords pour constituer des entrées de villes qualitatives (cf. A5.3).



Le SCOT incite les EPCI et les communes à poursuivre leur implication dans la mise en œuvre et l'enrichissement du schéma départemental des aires de covoiturage afin de contribuer à la structuration d'un réseau de déplacements multimodal à l'échelle de la plaine du Roussillon.

c) Compléter ponctuellement le maillage routier existant

Cela est traduit grâce aux objectifs suivants :

- finaliser le contournement routier de Perpignan, en visant particulièrement l'amélioration des déplacements de transit au Sud-Ouest entre les D612A et la D914, et le report des flux de transit depuis la Route d'Elne vers une nouvelle infrastructure parallèle au Sud-Ouest de Cabestany ;
- délester les centres-bourgs des trafics de transit. A l'image d'Estagel récemment, plusieurs villes et villages traversés par des voies départementales fréquentées font l'objet de projets plus ou moins avancés comme Saint-Cyprien, Le Soler, Alénia ou Saint-Estève et d'autres peuvent faire l'objet d'études d'opportunités ;
- parfaire l'accessibilité aux vallées et sécuriser les axes principaux (résorption des points accidentogènes, aménagements d'échangeurs sécurisés et de créneaux 2x2 voies...) en particulier en direction des Fenouillèdes (RD117 itinéraire d'intérêt régional) ;
- adapter les accès aux infrastructures existantes pour les nouveaux projets urbains comme le long de la D81 à Canet-en-Roussillon et au Barcarès, le long de la N116 à Saint-Félicien-d'Avall et au Soler...
- conforter et sécuriser l'accessibilité aux principaux parcs d'activités économiques en fonction de leur développement (Grand Saint Charles, Torremilà à Perpignan, Mas de la Garrigue / parc Arago à Rivesaltes...).

L'étude de chaque projet devra arbitrer l'opportunité de construire la nouvelle infrastructure au regard notamment de son impact circulaire sur l'ensemble du réseau routier de la plaine, ainsi que de son impact environnemental et paysager (cela implique également l'étude des franchissements de la nouvelle infrastructure, en particulier pour les déplacements liés aux activités agricoles). Tout projet doit respecter l'armature verte et bleue du territoire (cf. C4).

Dans les cas d'une substitution, l'aménagement des nouvelles infrastructures s'accompagne de la reprise de l'aménagement des voies précédemment empruntées et ainsi délestées d'une partie du trafic, pour les adapter à leurs nouvelles fonctions, plus favorables aux transports collectifs et modes actifs.



Le SCOT préconise la réalisation d'une **étude particulière sur le devenir de la voie littorale empruntant le lido de l'étang entre Canet plage et Saint-Cyprien plage**. Cette étude devra prendre en compte plusieurs enjeux comme le maintien de la liaison fonctionnelle entre les deux communes, les possibilités de report du trafic routier, la question du stationnement, de l'accès à la mer, aux plages et à l'étang, ainsi que celle du développement des transports en commun et des modes doux. L'amélioration du fonctionnement hydraulique, la préservation et l'érosion du cordon dunaire seront également des enjeux majeurs à intégrer.

A.4.3. Constituer un réseau de transports collectifs multimodal à l'échelle de la plaine du Roussillon

Le SCOT décline les objectifs d'organisation et les niveaux de services de transports collectifs à atteindre afin **de faire des transports en commun une réelle alternative à la voiture particulière**, en s'appuyant sur un réseau de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), de services interurbains efficaces, et un rééquilibrage des pratiques modales dans le cœur d'agglomération. Le(s) Contrat(s) Opérationnel(s) de la Mobilité signé(s) entre la Région et les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) locales contribueront à la mise en œuvre des niveaux de services indiqués dans le SCOT.



Le SCOT recommande d'étudier les modalités d'un cadre commun de gouvernance entre les AOM, de type syndicat mixte ou autres outils de coopération, dans le but de décliner et mettre en œuvre les grandes orientations en matière de transports et de déplacements à travers des initiatives concrètes, partagées et concertées, **intégrant éventuellement les acteurs privés proposant des services de mobilités**. La coopération entre AOM facilite également la mise en œuvre de dispositifs de management de la mobilité plus efficaces (sensibilisation, expérimentation, conseil à la mobilité durable...).

Le SCOT invite les AOM à développer l'interopérabilité des outils billettiques et d'information voyageurs des AOM locales, afin de rendre leurs offres plus lisibles pour les usagers. Il s'agit à terme de permettre à tous d'accéder facilement à l'ensemble des informations nécessaires à leur mobilité, quel que soit le mode de transport ou le porteur de l'offre. Les dispositifs d'intégration des politiques tarifaires doivent être également favorisés.

a) Mettre en place un réseau de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) à l'échelle de la plaine du Roussillon

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.56)



Réseau de Pôles d'Échanges Multimodaux à structurer

Les PEM sont un réseau de sites qui concentrent les offres de mobilités et en facilitent l'articulation : ils sont les rotules du réseau multimodal de la plaine du Roussillon. **Le SCOT affirme la nécessité d'en poursuivre l'aménagement et l'équipement par un partenariat renforcé entre collectivités territoriales et AOM.**

Des sites d'implantation ou de confortement de PEM sont identifiés à titre indicatif. Pour chacun, chaque AOM et/ou gestionnaire compétent, en bonne entente avec les communes et autres financeurs, **définisse les fonctionnalités qui permettent d'assurer le rôle d'interface entre solutions de mobilité**. Ces lieux d'échanges sont prioritairement situés en amont des secteurs de congestion routière et le long des corridors d'accès au cœur d'agglomération (PEM d'anticipation).

Le réseau de PEM comprend une vingtaine de sites relevant d'une des fonctions principales suivantes :



Les PEM de correspondances urbaines, qui visent à faciliter l'interface entre offre de transports collectifs modes doux et voiture. **Situés aux extrémités des lignes de bus urbaines structurantes**, ils doivent préférentiellement être accessibles par modes actifs, offrir un stationnement automobile sécurisé, des services aux usagers notamment pour leur attente, et peuvent être un arrêt de correspondance choisi pour d'autres lignes de bus.



Les PEM d'anticipation, qui visent à faciliter le report modal des automobilistes vers les transports collectifs en amont des accès congestionnés au cœur d'agglomération. **Situés le long des « corridors d'accès au cœur de la Métropole »**, ils prennent la forme de **parc-relais** et intègrent les outils d'une bonne accessibilité routière (signalétique et stationnement notamment), des services aux usagers et les dispositifs nécessaires à la bonne circulation au sein du pôle.

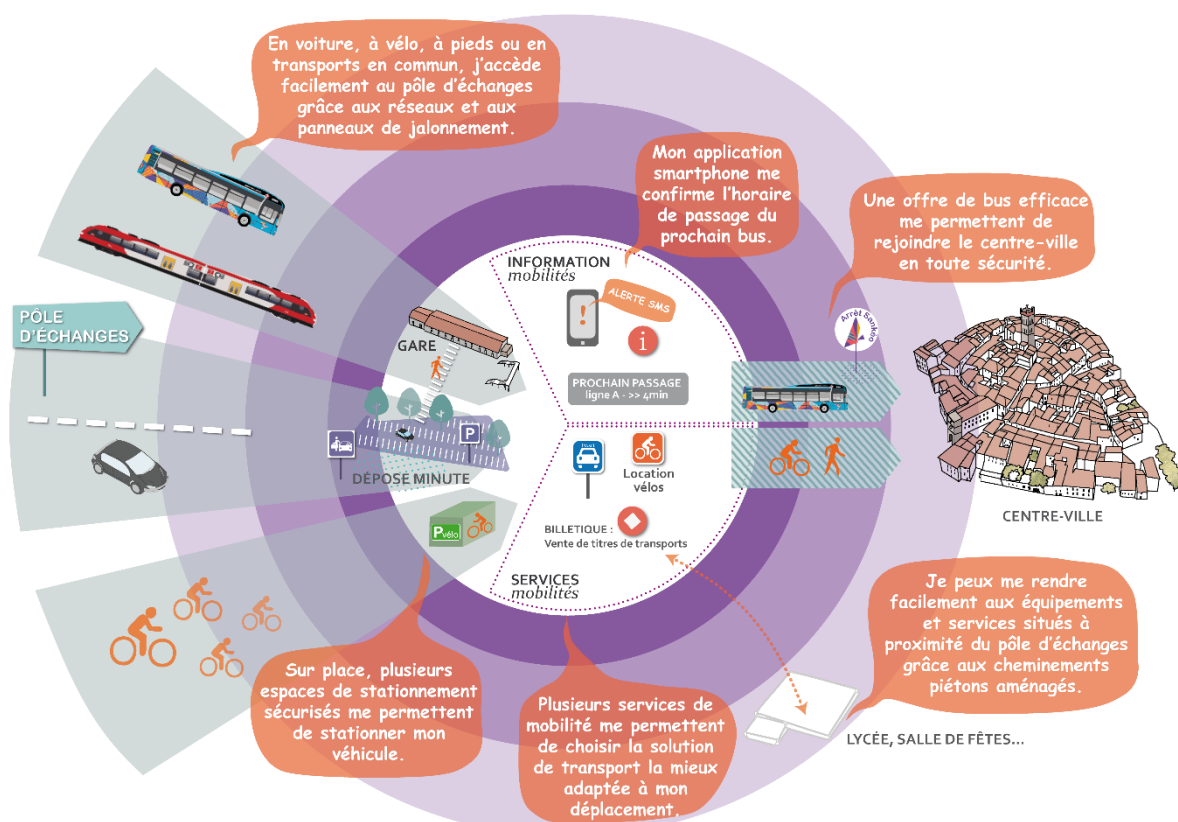


Les PEM d'équilibre, qui visent à faciliter l'accès aux offres de transports collectifs au sein des pôles d'équilibre, en lien avec le cœur d'agglomération. **Situés à proximité immédiate de la gare ou halte ferroviaire, ou à défaut d'un arrêt de transport collectif routier**, ils nécessitent des aménagements permettant la correspondance entre les offres de transports collectifs, un rabattement en modes actifs (à pied, en deux-roues) et le stationnement pour les voitures particulières (relais et covoiturage). Les accès ainsi que les aires de stationnement automobiles et modes actifs doivent y être favorisés pour faciliter et créer les conditions du rabattement vers les gares. Des disponibilités foncières sont préservées pour maintenir ou créer des aires de stationnement économes en espace et articulées aux dessertes en TC et modes actifs.



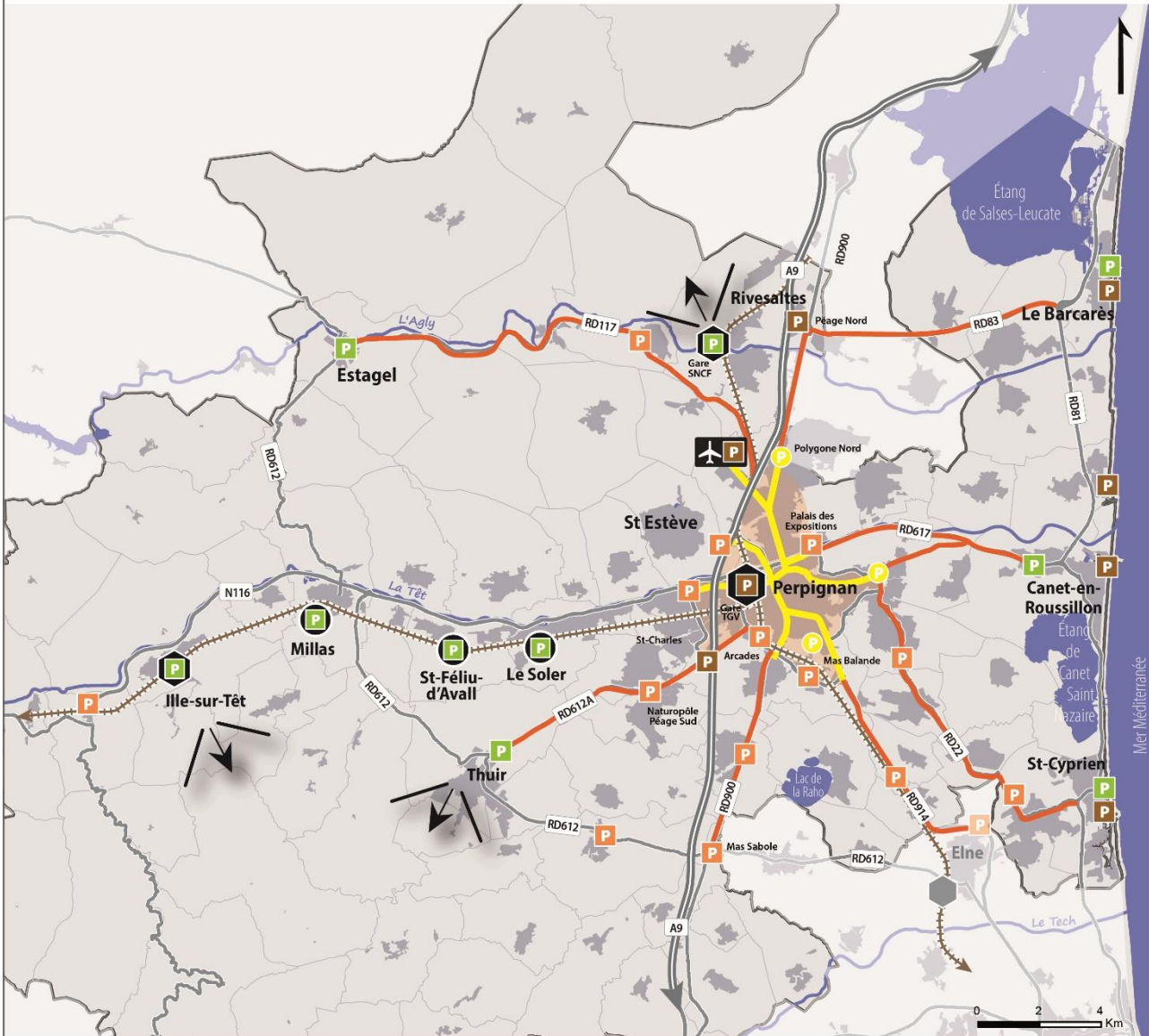
Les PEM portes d'entrée du territoire, qui visent à faciliter l'accès aux offres de transports collectifs pour les voyageurs longue distance : il s'agit de capter les flux d'entrée et de sortie du territoire, notamment en covoiturage. **Situés au droit des deux échangeurs autoroutiers, de la gare TGV, de l'aéroport et des ports**, ces PEM intègrent en premier lieu les outils d'une bonne accessibilité routière (signalétique et stationnement notamment), une desserte en transports collectifs, et des services aux usagers.

Lorsque le positionnement de ces parcs-relais est arrêté, notamment dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilités de la Communauté Urbaine, **les documents d'urbanisme doivent veiller à réserver ces emplacements et à en faciliter les accès.**






Principe de concentration des offres de mobilités au droit d'un pôle d'échange multimodal (PEM) - Source : AURCA

Constituer un réseau de transports collectifs multimodal





Service de transports collectifs à Haut Niveau de Service à mettre en œuvre

-  liaison ferroviaire interurbaine
-  liaison routière interurbaine
-  liaison urbaine à haut niveau de service

Réseau de Pôles d'Echange Multimodaux à structurer


-  PEM de correspondance
-  PEM d'anticipation
-  PEM d'équilibre
-  PEM porte d'entrée

 principe de rabattement depuis les massifs et territoires ruraux

 gare voyageurs en service

 halte ferroviaire actuelle

 autoroute

 réseau routier structurant

 espace urbanisé

 surface en eau

 cours d'eau principal

 limite communale

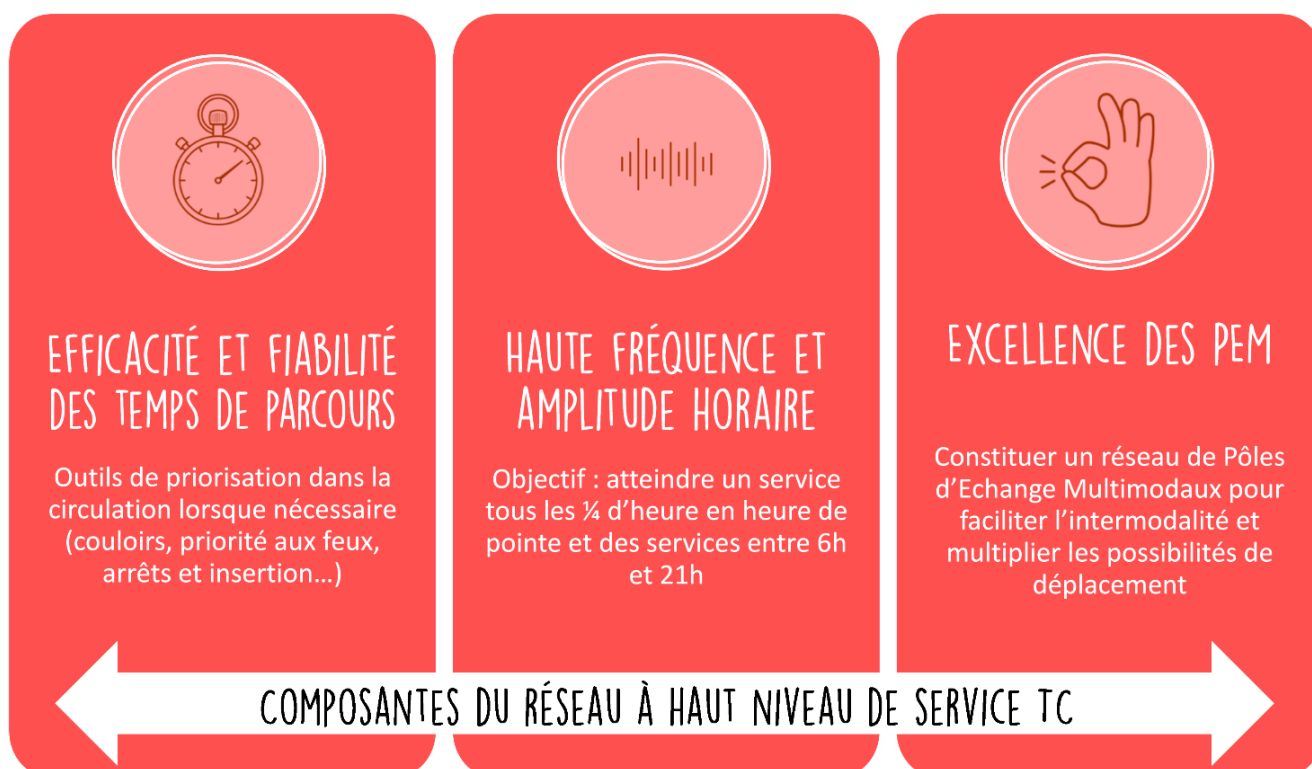
 périmètre du SCOT

b) Faire des services interurbains ferroviaires et routiers une alternative crédible à l'utilisation de la voiture solo

La qualité et l'efficacité des services de transports en commun interurbains sont indispensables à la constitution d'un réseau multimodal crédible. Ces services combinent les modes de transport ferroviaires, routiers ou tout mode de transport innovant pour répondre à la diversité des déplacements (habitants, actifs et visiteurs du territoire), au service des enjeux d'attractivité, d'inclusion social et de transition énergétique.

• Élever le niveau des services interurbains

Le SCOT vise la mise en œuvre d'un **réseau à haut niveau de services en transports collectifs**, qui se traduit par les objectifs de qualité d'offre suivants :



Le réseau à haut niveau de service s'appuie sur plusieurs infrastructures et services complémentaires :

Le réseau multimodal repose en premier lieu sur le maillage ferroviaire existant dont il s'agit de **poursuivre l'optimisation, notamment sur les lignes Narbonne-Cerbère et Perpignan-Villefranche/Vernet-les-Bains**. Plusieurs recommandations sont par ailleurs formulées afin d'y remplacer progressivement certains passages à niveaux (cf. A.4.2.b)

Pour les polarités de Canet-en-Roussillon, Thuir, Estagel, Le Barcarès et Le Boulou (hors périmètre), **la desserte performante par les transports collectifs passe par le mode de transport routier et l'instauration de grandes lignes efficaces vers le cœur d'agglomération et ses PEM**.

La desserte de Saint-Cyprien pourra se traduire par l'articulation fonctionnelle avec la gare d'Elne. D'autres liaisons express pourraient voir le jour ou être confortées, à l'initiative des AOM compétentes notamment pour relier les pôles d'équilibre Elne (hors SCOT), Thuir voire le pôle d'appui de Millas, particulièrement via la voie routière D612.

Les corridors d'accès au cœur d'agglomération sont le support à la mise en œuvre du réseau à haut niveau de service interurbain de ce secteur.

• Étudier l'opportunité de nouveaux services ferroviaires

Des études sont recommandées pour évaluer la faisabilité de la desserte ferroviaire « voyageurs » de la ligne ferroviaire de l'Agly depuis Rivesaltes et approfondir avec les AOM compétentes, ainsi qu'avec les structures partenaires susceptibles de participer au financement de ces projets, les conditions et modalités de remise en service. La potentielle cohabitation sur voie unique avec un trafic fret est à prendre en considération.

À long terme, il s'agit de remettre en service la ligne ferroviaire de l'Agly depuis Rivesaltes vers Saint-Paul-de-Fenouillet et Axat (hors SCOT) en passant par le pôle d'appui d'Estagel. Dans tous les cas, les ouvrages d'art, les emprises pour la modernisation des axes ferrés, l'aménagement ou la création de gares et de haltes et les accès à ces points d'arrêts doivent être préservés dans l'optique d'un possible renforcement ou d'une remise en service de l'offre.

• Étudier l'opportunité de nouvelles haltes ferroviaires

La montée en puissance des déplacements interurbains couplée à des enjeux de mobilité durable et d'alternatives à la voiture particulière conduisent à recommander la création, réouverture ou relocalisation de gares ou haltes ferroviaires en articulation avec les projets de développement urbain.

Ainsi, le site perpignanais « Université-Tecnosud » doit faire l'objet des **préservations foncières nécessaires et d'études d'opportunité et de faisabilité techniques et financières multi partenariales pour la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Narbonne-Cerbère** : elles devront intégrer la question des protections contre les nuisances sonores ainsi que celle de la sécurité routière. D'autres sites méritent également de **faire l'objet d'études d'opportunité pour la création ou la réouverture de haltes ferroviaires, sur cette même ligne, ainsi que sur la ligne de la Têt et la ligne de l'Agly**, au premier titre desquels Saint-Charles / Ste-Eugénie, Torremilà et Estagel.

Le Plan de Mobilité de Perpignan Méditerranée Métropole **hiérarchise et priorise, en bonne entente avec l'AOM concernée, les projets de création de gares ou de haltes ferroviaires sur son ressort territorial.**

c) Apaiser le Cœur d'agglomération pour rééquilibrer les pratiques de mobilité en faveur des transports collectifs urbains

Le cœur de la Métropole doit faire l'objet d'une ambition forte de la part de(s) Autorité(s) Organisatrice(s) de la Mobilité et des gestionnaires de voirie pour rééquilibrer les pratiques de mobilité en faveur des transports collectifs urbains, au service de tous les roussillonnais. Le SCOT invite donc à la mise en œuvre des objectifs suivants :

- **assurer la ponctualité des véhicules de transport en commun et la fiabilité de leurs temps de parcours**, en priorisant les transports collectifs dans le plan de circulation du cœur de métropole. Des dispositifs comme des voies réservées, la priorité aux feux tricolores, ou des arrêts en ligne sont autant de facilitateurs ;
- **atteindre le haut niveau de service sur les axes structurants du réseau de transports collectifs urbains encadrés par des pôles de correspondances permettant de s'y rabattre** (viser une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et une amplitude horaire de 6h à 23h). Ces axes structurants suivent à la fois une logique Nord-Sud (aéroport, polygone nord, hôpital, quartier du Vernet, centre-ville, quartier du Moulin à Vent, université, Mas Balande) et d'autre part selon une logique Est-Ouest (Saint-Charles, gare TGV, centre-ville, quartier Las Cobas, quartier Saint Pierre, voire Médipôle).
- **développer également un réseau à haut niveau de service entre la ville-centre et les principales communes de première couronne** (Saint-Estève, Toulouges, Canohès, Le Soler, Bompas et Cabestany notamment), itinéraires fortement sollicités pour les déplacements Domicile-Travail ;
- **étudier l'intérêt et la faisabilité d'une offre de transports collectifs sur les voies de contournement de Perpignan.**

A.4.4. Développer massivement les solutions pour l'utilisation du vélo et de la marche au quotidien et en loisir

Répondre aux besoins de déplacements de demain, au regard à la fois de l'augmentation de la population et des enjeux de durabilité et de santé, appelle à intégrer un panel de solutions de mobilité, dont le vélo et la marche font pleinement partie, aux côtés de la voiture et des transports collectifs. **Le modèle de développement urbain doit ainsi prioriser l'intensification urbaine et le renouvellement au détriment de l'étalement urbain afin de favoriser la ville des courtes distances et la pertinence des modes de transports actifs** (cf. A2.2).

a) **Constituer un réseau de liaisons intercommunales pour les pratiques cyclistes utilitaires et de loisirs**

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.61)



Réseau d'itinéraire cyclable à préserver / à développer

Un environnement propice à la pratique cyclable est nécessairement constitué d'un réseau d'itinéraires efficace de commune à commune. Ce réseau à haut niveau de service répond aux besoins de déplacements rapides et utilitaires et prend en compte des documents de référence nationaux (schéma national des vélos-routes et voies vertes), régionaux et départementaux (schémas cyclables).

Le SCOT vise la mise en œuvre ce réseau cyclable structurant par les autorités compétentes, ce qui se traduit par les objectifs suivants :



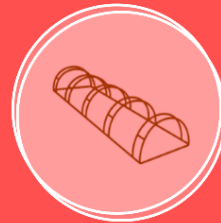
CONFORT ET LISIBILITÉ DES ITINÉRAIRES

Site propre majoritaire, largeur minimale de 3 mètres si en bidirectionnel, éclairage et signalétique dédiés



FLUIDITÉ ET SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS

Outil de régulation du trafic aux franchissements des intersections



ÉQUIPEMENT DU RÉSEAU

Lieux de stationnement, de pause et de services au droit du réseau

COMPOSANTES DU RÉSEAU À HAUT NIVEAU CYCLABLE

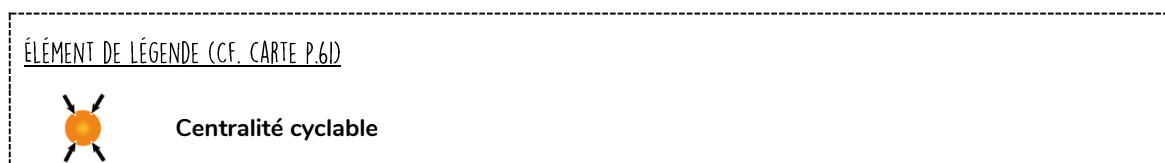
Le long des principales routes communales, communautaires ou départementales, il convient ainsi de **prévoir la maîtrise foncière des emprises nécessaires à la réalisation de pistes cyclables interurbaines, d'entrées de ville ou de village, de voies vertes**, avec une attention particulière à porter lors de l'extension de l'urbanisation à proximité immédiate de ces voies routières. Il est également recommandé de veiller au maintien des chemins ruraux et autres chemins de traverses qui participent de manière indirecte au maillage cyclable du territoire.

Chaque EPCI doit **préciser les conditions et modalités de soutien à la sécurisation et au développement de l'usage du vélo par l'élaboration d'un Plan Vélo**. Ce document de référence **précise la programmation des aménagements nécessaires au maillage cyclable du territoire communautaire en articulation avec les schémas départementaux et régionaux**. Il devra permettre de relier toutes les communes du territoire communautaire entre elles, par des aménagements sécurisés, cohérents, sans détours, confortables et entretenus (il s'assure également des continuités entre EPCI et, le cas échéant, avec les territoires limitrophes au SCOT). Cette programmation trouve une traduction réglementaire dans le PLU(i) si nécessaire. Un Plan Vélo peut également être **complété par des mesures de déploiement des solutions de stationnement, de services et d'animation auprès des cyclistes**.

Dans le cadre de sa révision, le Plan de Mobilité de l'agglomération perpignanaise s'attache à **préciser les liaisons cyclables sécurisées et structurantes entre Perpignan et les communes de première couronne**.

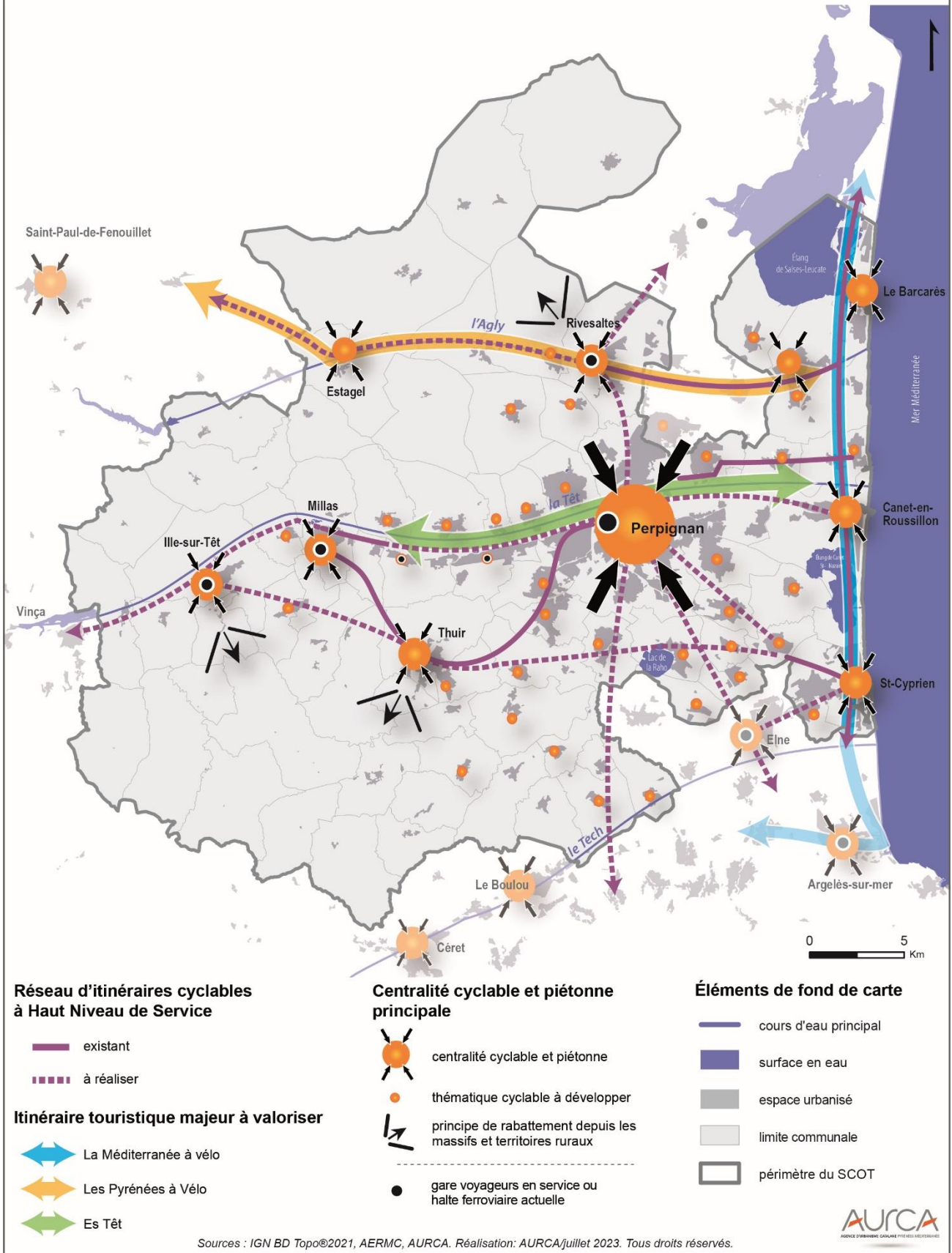
Le SCOT encourage par ailleurs à poursuivre les efforts afin de constituer une offre cyclotouristique complète au sein de la plaine en s'appuyant sur les itinéraires structurants de « La Méditerranée à vélo », « Les Pyrénées à vélo » et le projet « Es Têt ». Il s'agit de compléter le réseau, de résorber les discontinuités restantes notamment au sein des centres-villes et de renforcer la valorisation de ces infrastructures par des actions communes avec les professionnels du tourisme.

b) Consacrer les cœurs de villages et de villes à la proximité, aux piétons et aux cyclistes



Le SCOT cible les cœurs de villes et de villages de la plaine du Roussillon comme **les lieux privilégiés de la pratique de la marche, du vélo et des engins personnels de déplacements, prioritairement aux abords des établissements scolaires**. La reconquête des centres-bourgs passe donc notamment par **la mobilisation d'outils au service de l'apaisement des vitesses et du confort et de la sécurité des piétons, et notamment des PMR** (cf. A2.2).

Promouvoir un réseau d'itinéraires cyclables efficace



A.4.5. Développer des solutions de mobilités spécifiques

a) Réunir les conditions de la mobilité durable dans les territoires ruraux

Élément de légende (Cf. cartes p. 56 et p.61) :



Principe de rabattement à organiser

La mobilité durable dans les territoires ruraux des massifs du SCOT, se traduit par le **développement de solutions de mobilités complémentaires** pour **limiter les consommations d'énergie, soutenir les dynamiques locales et permettre l'autonomie de ses habitants.**

En ce sens, les objectifs sont :

- **poursuivre les actions de veille, d'entretien et d'amélioration constants sur les axes routiers de desserte des massifs et des territoires ruraux** (notamment les D615, D618, D12, D9, D2 et D612) **pour garantir l'accès à ces territoires, voire y favoriser le développement des transports collectifs et du covoiturage.** Communes, intercommunalités et conseil départemental sont en première ligne.
- **organiser le rabattement** (transports en commun, covoiturage, transport à la demande, modes doux) **vers les pôles d'équilibre (Thuir, Ille-sur-Têt et Rivesaltes) et leurs PEM** voire aussi vers les pôles d'appui (Millas et Estagel). Cette organisation **ne doit pas pénaliser la mise en place ou la préservation de lignes de bus permettant de rallier le plus rapidement possible le cœur d'agglomération et d'éviter les ruptures de charge.** Dans chaque commune, le SCOT recommande qu'au moins un arrêt soit muni d'un quai adapté à la **montée/descente des PMR.**
- **soutenir la pratique du télétravail par l'accélération de l'équipement en débit Internet efficace** d'une part, et par le **développement de tiers-lieux** pouvant accueillir les télétravailleurs d'autre part.

b) Coordonner les solutions de mobilités touristiques et saisonnières

L'organisation des déplacements en période estivale demeure un enjeu majeur pour le territoire. L'objectif est de **structurer un bouquet de solutions de mobilités ciblant les visiteurs et les touristes.** C'est bien la mobilisation des communes et acteurs du tourisme aux côtés des AOM qui permettra la pérennisation de solutions efficaces (cf. B4.1).

Au sein des documents cadres de planification des mobilités réalisés par les EPCI (cf. introduction A4), il s'agira **d'identifier les éventuels besoins en matière de mobilités touristiques et les solutions existantes,** en y associant les acteurs des mobilités et du tourisme.

Parmi les solutions à déployer, le SCOT recommande d'articuler et de structurer un **réseau de mobilités alternatives à la voiture** (transports collectifs et vélo notamment) **spécifique à la période estivale et pouvant s'adapter aux fréquentations et aux évènements,** en poursuivant les objectifs suivants :



Relier les portes d'entrée du territoire (la gare de Perpignan, l'aéroport Perpignan-Rivesaltes et les échangeurs autoroutiers de Perpignan Nord et Perpignan Sud) **aux villes littorales et principaux pôles d'hébergements touristiques**. Ce principe peut être étendu tout au long de l'année aux sites de congrès et de salons.



Mettre en place un transport collectif empruntant l'axe littoral de Leucate à Argelès-sur-Mer puis la Côte Vermeille en direction de Collioure et Banyuls-sur-Mer. Cette offre saisonnière devrait **bénéficier d'aménagements de priorité lui assurant un avantage de temps de parcours et s'articuler logiquement avec les navettes communales saisonnières**. La réflexion concernant la voie littorale entre Canet sud et Saint-Cyprien plage devra intégrer la mise en place de cette navette saisonnière en favorisant l'accès, ainsi qu'une connexion avec la liaison cadencée envisagée entre Elne et Saint-Cyprien. Des navettes maritimes peuvent constituer un service complémentaire.



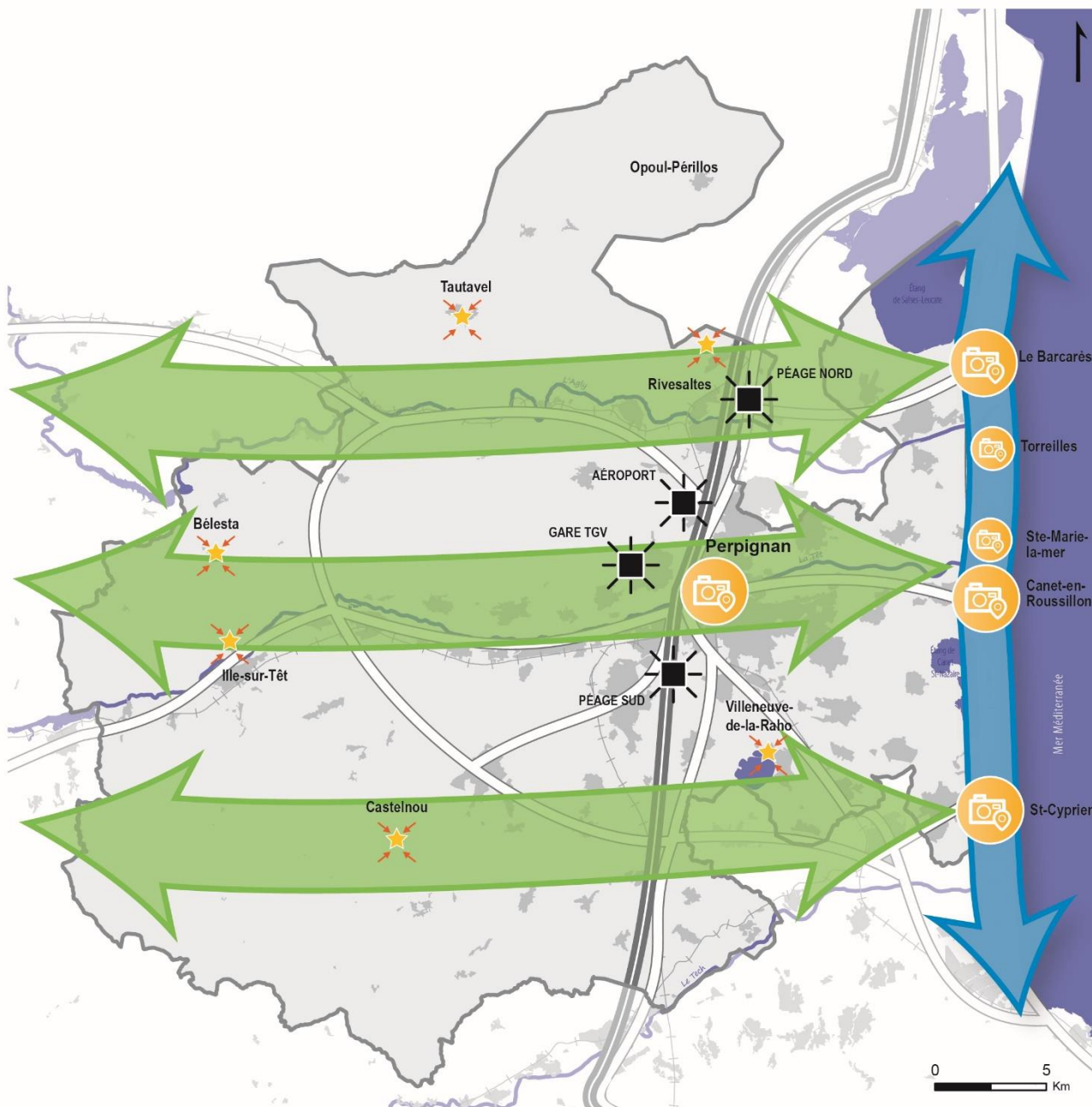
Développer une offre de desserte en peigne entre les villes littorales et les villages, les vallées (Vallée de l'Agly, Vallée de la Têt, Vallée du Tech) et le cœur d'agglomération, spécifique à la période estivale. Différentes formes de services à choisir ou à combiner peuvent être avancées (prolongement et adaptation des dessertes des lignes de bus classiques, petits trains, utilisation de voies d'eau pour les connexions villages/stations...).






*Les villes littorales de Canet-en-Roussillon, du Barcarès et de Saint-Cyprien peuvent notamment structurer cette démarche en développant des **parcs-relais paysagés estivaux en amont des points d'accès de sites touristiques** afin de les préserver. Il s'agit d'assurer l'accès aux sites touristiques majeurs à tous en aménageant accès, jalonnement et stationnement (automobilistes, cyclistes, usagers des transports en commun), y compris aux PMR.*

Afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des stations balnéaires ne disposant que d'un accès principal unique (Torreilles, Sainte-Marie), la possibilité d'un second accès mérite d'être étudiée avec les gestionnaires de voirie compétents, dans le respect des dispositions de la loi Littoral. Cette réflexion permettra d'optimiser l'accès des secours et de faciliter les évacuations dans de bonnes conditions. Elle sera couplée à une réflexion globale sur la continuité des cheminements piétonniers et cyclables et la requalification des stations.



Principes de services touristiques de mobilités





Relier les portes d'entrée du territoire

-  gare de Perpignan
-  aéroport de Perpignan-Rivesaltes
-  échangeur autoroutier

Améliorer l'accessibilité multimodale des pôles touristiques

-  au sein de chaque pôle touristique majeur
-  jusqu'à chaque site de visite touristique majeur

Structurer un réseau de mobilités spécifique à la période estivale

-  assurer les liaisons multimodales entre les pôles touristiques du littoral
-  développer les liaisons multimodales entre le littoral et l'arrière-pays

Éléments de fond de carte

-  autoroute
-  réseau routier
-  réseau ferré
-  espace urbanisé
-  surface en eau
-  cours d'eau principal
-  périmètre du SCOT

Sources : IGN BD Topo®2021, AERMC. Réalisation: AURCA/septembre 2023. Tous droits réservés.

A.5. PRÉSERVER ET VALORISER LE SOCLE PAYSAGER AINSI QUE LE PATRIMOINE CATALAN

A.5.1. Préserver la qualité et l'identité de nos paysages

Préserver la qualité du paysage catalan revient à maintenir son identité. Cela participe à l'attractivité touristique et résidentielle du territoire. L'identité du paysage catalan s'exprime à la fois par :

- la **diversité des paysages rencontrés** (paysages de la côte sableuse et lagunaire, de la plaine du Roussillon et des contreforts pyrénéens) ;
- la **singularité de chaque unité paysagère**²¹ relative à une géologie particulière (orgues d'Ille, gorges du Gouleyrous...) ainsi qu'à la présence ou l'absence d'eau. La présence d'une architecture vernaculaire (mas et casots dans la plaine agricole, capitelles dans des Fenouillèdes, ...) ou encore d'éléments de patrimoine (rural) isolés (tours à signaux, chapelles...) assoie la singularité de chacun de ces espaces.

Néanmoins ce paysage est vulnérable face à l'étalement urbain, au changement climatique, au mitage et à sa banalisation. **Un des objectifs transversaux du SCOT vise à le préserver autant que possible.**

À cette fin, toute nouvelle urbanisation diffuse est proscrite sur l'ensemble du territoire. Les constructions admises en zone agricole et naturelle par le Code de l'urbanisme peuvent être tolérées sous réserve d'assurer une bonne intégration paysagère.

De plus l'élaboration de « plans paysage »²² permettant d'assurer la transcription des objectifs du SCOT définis dans cette orientation est recommandée afin d'assurer la prise en compte du paysage dans les politiques sectorielles d'aménagement du territoire. Leur élaboration se fera idéalement en prenant en compte le grand territoire, incluant les territoires voisins du périmètre du SCOT.

Un autre objectif transversal concernant le paysage, notamment dans le but de fédérer autour de sa prise en compte comme élément garant du cadre de vie et de l'identité, consiste à **inciter les collectivités à développer des dispositifs de lecture et de sensibilisation aux paysages, dans le respect des caractéristiques des sites d'implantation (insertion paysagère, architecturale, environnementale).**

Les deux grandes orientations du SCOT s'appliquent aux deux types de paysages qui s'articulent sur le territoire :

- le « **grand paysage** » : celui qui nous « englobe », cadre de nos perceptions (il est l'expression de la « charpente paysagère »²³) ;
- et le « **paysage vécu** » : celui dans lequel on s'inscrit et que l'on pratique (dit le paysage du quotidien).

²¹ *Unité paysagère : Périmètre géographique cartographiable qui rassemble les mêmes caractères ou ensemble de caractères perceptibles et propres à un paysage (attributs paysagers). Source : Petit lexique de géomédiation paysagiste - P.Donadieu.*

²² *Le Plan de paysage est un outil de prise en compte du paysage – qu'il s'agisse de sa protection, sa gestion ou de son aménagement – dans les politiques sectorielles d'aménagement du territoire (urbanisme, transports, infrastructures, énergies renouvelables, agriculture) à l'échelle opérationnelle du paysage et du bassin de vie, que sont les unités paysagères*

²³ *Charpente paysagère : Ensemble des espaces non bâtis contribuant à l'organisation spatiale et à la structuration d'un cadre de vie pour un territoire donné. Il s'agit de la structure paysagère existante formée par les cours d'eau, les massifs boisés, etc.*

a) Préserver les paysages emblématiques

Les documents d'urbanisme **identifient les sites paysagers majeurs et significatifs** et les préservent de l'urbanisation et du mitage grâce à un règlement adéquat (par un zonage agricole ou naturel, indicé A ou N, et/ou en utilisant au besoin les articles L.151-19, L.151-23 et/ou L.151-25 du Code de l'urbanisme).









Les OAP thématiques « paysage » constituent un outil supplémentaire de projet en vue de préserver et/ou mettre en valeur ces paysages singuliers.





• Préserver le socle paysager

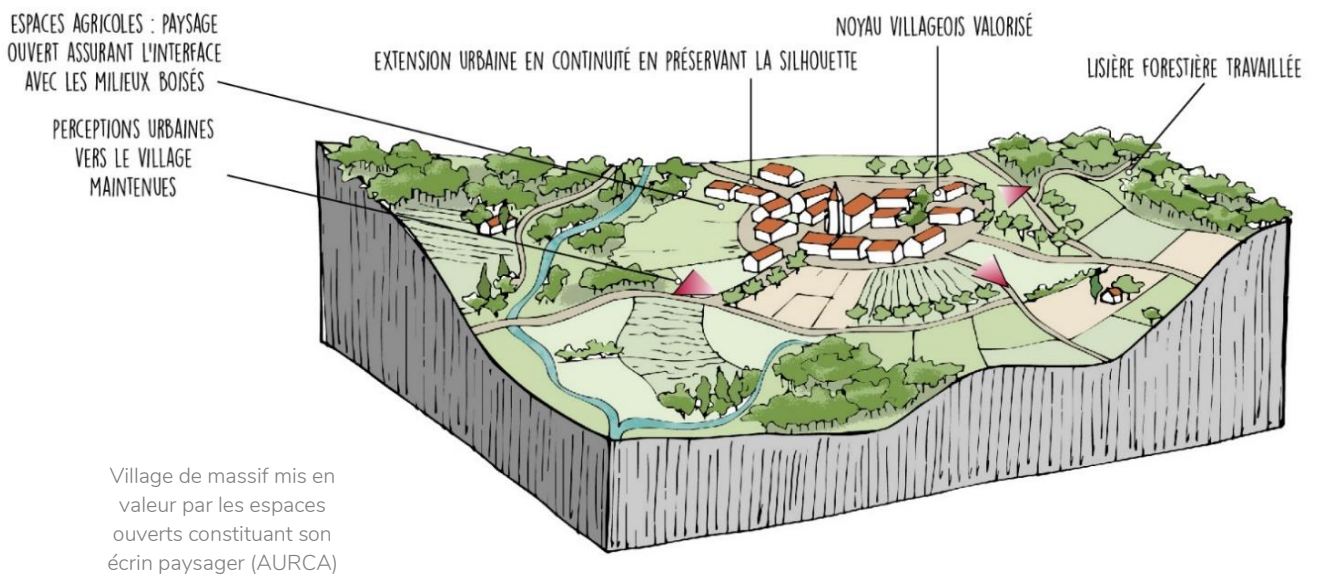
Le SCOT définit deux grands objectifs :

- Préserver « l'intégrité » et maintenir la lisibilité des paysages



Objectif	Entités paysagères concernées (Cf. carte p.69)	Précisions de l'objectif transversal selon les spécificités de l'entité
PRÉSERVER « L'INTÉGRITÉ » ET MAINTENIR LA LISIBILITÉ DES PAYSAGES	 Reconnaître et valoriser les reliefs structurants	<p>Limiter les modifications de topographie : toute modification doit être préalablement soumise à étude d'impact permettant de mesurer les incidences paysagères.</p> <p>Éviter la multiplication d'éléments ponctuels nécessitant des terrassements (pylônes THT, mats éoliens...).</p>
	 Maintenir des paysages ouverts des massifs et contreforts	<p>Pérenniser ou développer les conditions du maintien de l'activité agricole (autour des espaces urbanisés) et/ou du pastoralisme (notamment sur les friches agricoles) (cf. illustration ci-après).</p>
	 Maintenir lisible la limite plaine - massif	<p>Maintenir lisible la limite plaine-massif face à l'extension urbaine qui progresse sur la lisière.</p> <p>Limiter et encadrer les activités ou "éléments" impactant en piémont (A.5.1 c), les activités d'extraction des ressources minérales doivent s'implanter dans les replis ou vallées secondaires.</p>
	 Renforcer la lisibilité des coteaux viticoles	<p>Étudier la pertinence de la construction de nouveaux bâtiments agricoles et assurer le cas échéant leur intégration paysagère.</p>
	 Préserver les micro-plaines cultivées des contreforts	<p>Protéger ces espaces cultivés face aux extensions urbaines par des mesures adaptées.</p> <p>Les documents d'urbanisme identifient et protègent le petit patrimoine intégré et représentatif de ces paysages (casots, capitelles, terrasses, murets).</p> <p>Assurer l'intégration paysagère et architecturale des bâtiments agricoles et leurs abords.</p>
	 Valoriser les hautes terrasses agricoles du Réart et du Tech	<p>Maintenir la vocation agricole fragilisée de ces paysages en mettant en œuvre des conditions du redéploiement d'une activité agricole et en endiguant l'habitat diffus.</p> <p>Identifier et protéger les structures végétales singulières (L.151-23 du Code de l'urbanisme).</p> <p>Identifier les grands domaines et maintenir leur isolement en évitant que l'urbanisation ne les rejoigne.</p> <p>Mettre en place des stratégies de développement urbain respectueuses de la géomorphologie et des subtilités du relief dans ces espaces.</p>



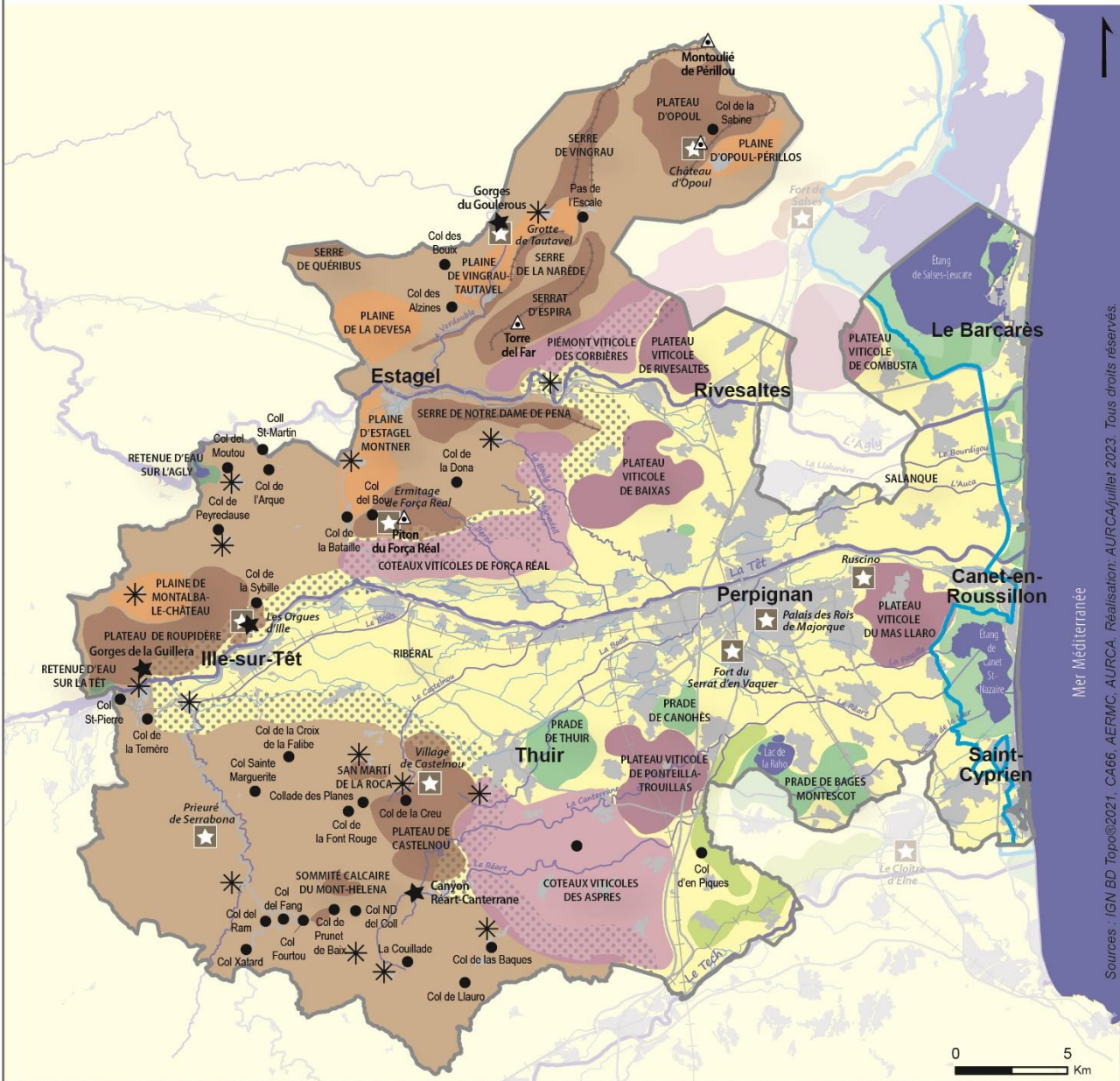
Objectif	Entités paysagères concernées (Cf. carte p.69)	Précisions de l'objectif transversal selon les spécificités de l'entité
PRÉSERVER « L'INTÉGRITÉ » ET MAINTENIR LA LISIBILITÉ DES PAYSAGES	 Assurer la pérennité des grands plateaux viticoles	Maintenir leur unité par la mise en œuvre des conditions du maintien d'une activité agricole (cf. A.2.1.b, A.5.1.b, B.3.1. b, C.4.1.e).
	 Garantir la lisibilité du réseau hydrographique	Protéger les ripisylves en tant que continuités écologiques et composantes paysagères notamment par un règlement strict. Assurer le maintien autant que possible des autres continuités végétales le long des principaux canaux et cours d'eau notamment lorsque ces derniers sont intégrés à des projets de développement urbain. Valoriser le réseau hydrographique (particulièrement dans la plaine) par un travail sur ses perceptions paysagères, ses continuités et accessibilités avec une attention particulière accordée aux éléments ayant subi artificialisations ou dégradations. Sont notamment concernés : - les cours d'eau : Les cours d'eau de l'agouille de la Mar, l'agouille de l'Auca, le Réart, la Fosseille, la Têt, le Bourdigou, l'Agly ; - les canaux : Las Canals, Vernet et Pia, de Pézilla, de Corneilla, de Thuir.
	 RETENUE D'EAU SUR LA TÊT Maintenir la qualité des paysages humides non littoraux et plans d'eau	Lorsqu'ils intègrent un secteur de développement urbain en particulier, il s'agit de prendre en compte ces paysages et valoriser leurs caractéristiques dans le projet. En dehors, ils doivent faire l'objet d'un zonage et un règlement adaptés.
	 Reconnaitre la spécificité paysagère des espaces littoraux	Préserver la spécificité des espaces de nature du littoral par l'identification et la protection des boisements significatifs (cf. art L.113-1 et L.121-27 du Code de l'urbanisme), notamment ceux du Mas de l'Illa (au Barcarès), du Bourdigou (à Torreilles), des embouchures et ripisylves de la Têt, de l'Agly et du Tech (Canet-en-Roussillon, Sainte-Marie, Le Barcarès, Torreilles, Saint-Cyprien...) et de la colline de l'Esparrou (Canet-en-Roussillon). Les documents d'urbanisme identifient précisément les limites des espaces proches du rivage définis par l'article L.121-13 du Code de l'urbanisme et matérialisées dans le SCOT par un trait continu assumant une marge d'incertitude. Ils adoptent une précision à la parcelle après une analyse fine. Le tracé des espaces proches du rivage doit être cohérent entre les communes littorales.



- Valoriser et protéger ces paysages de manière adaptée










Objectif	Entités paysagères concernées (Cf. carte p.69)	Précisions de l'objectif transversal selon les spécificités de l'entité
VALORISER ET PROTÉGER CES PAYSAGES DE MANIÈRE ADAPTÉE	 Reconnaitre et valoriser les paysages géologiques	<p>Il s'agit de protéger les "sites géologiques remarquables" de la surfréquentation. Aménager durablement les sites géologiques grâce à des dispositifs à caractère réversible et une imperméabilisation limitée.</p> <p>Le patrimoine géologique peut être protégé via un classement en « réserve naturelle », « site classé » ou encore par arrêtés préfectoraux relatifs à la protection de sites d'intérêt géologique.</p>
	 Maintenir des paysages ouverts des massifs et contreforts	<p>En soutien de l'activité agricole, les documents d'urbanisme pourront permettre l'exercice d'une activité d'accueil touristique au sein de ces espaces (cf. B.4.1.b) (cf. illustration ci-après).</p>
	 Renforcer la lisibilité des coteaux viticoles	<p>Le SCOT invite à la requalification des interventions dégradantes existantes, telles que les terrassements disgracieux des infrastructures, les décharges...</p>
	 Garantir la lisibilité du réseau hydrographique	<p>Il s'agit de révéler les canaux principaux via des itinéraires paysagers de découverte, des aménagements les reliant à la trame verte urbaine (desserte possible de parcs, de jardins) ainsi qu'aux cœurs historiques urbains</p> <p>Pour toute nouvelle opération les documents d'urbanisme fixent la largeur minimale d'une bande inconstructible de part et d'autre de la ripisylve des cours d'eau (ou de leurs berges en l'absence de ripisylve). Idéalement cette bande devrait faire minimum 5m (cf.C.4.1. d).</p> <p>La (re)valorisation du réseau hydrographique par des replantations de berges ou la requalification d'agouilles aujourd'hui très artificialisées est encouragée.</p> <p>Les plantations lorsqu'elles ont lieu, devront alors s'inscrire dans une palette végétale adaptée aux zones humides et au climat méditerranéen et au système racinaire mixte afin d'ancrer les berges sans détériorer les cheminements aux abords.</p>
	 Maintenir la qualité des paysages humides non littoraux	<p>Les documents d'urbanisme identifient et protègent les éléments constitutifs du patrimoine hydraulique. (systèmes de canaux, d'agouilles...) par application de l'article.151-19 du Code de l'urbanisme.</p>
	 Reconnaitre la spécificité paysagère des espaces littoraux	<p>Pour les paysages du littoral, l'objectif est de maintenir un rapport au rivage sur les façades littorales. Il s'agit de favoriser une urbanisation en profondeur, à l'arrière des quartiers existants plutôt qu'en front de mer, notamment pour l'édification de bâtiments de grande hauteur, et réalisée dans le respect des caractéristiques des quartiers environnants. Pour les espaces littoraux remarquables, il s'agit d'établir des stratégies d'aménagement.</p> <p>L'objectif est de sensibiliser et mettre en place un mode de gestion adapté pour ces espaces : aménagements légers favorisant la reconquête de la végétation (ganivelles sur les dunes), balisage de sentiers préférentiels et mise en place de dispositifs pédagogiques (panneaux d'information, dispositif d'observation ...), gestion des déchets, du stationnement. Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'aménager les espaces publics de manière appropriée et veiller à la non-standardisation de la façade littorale : choix d'une végétation adaptée, éviter la systématization des alignements de palmiers, de platebandes engazonnées et fleuries nécessitant arrosage et usage de phytosanitaires divers... - d'aménager les coutures avec les espaces urbains et les espaces naturels et agricoles avec une attention particulière. Sont notamment concernés par ces dispositions : le secteur de la Passe à Saint-Nazaire ainsi que les secteurs au sud de Saint-Cyprien dans le secteur des Capellans.









Sources : IGN BD Topo©2021, CA66, AERMC, AURCA. Réalisation : AURCA/juillet 2023. Tous droits réservés.











Préserver le socle paysager...

-  préserver « intacts » les sommets et lignes de crêtes
-  reconnaître les éléments structurants du relief et valoriser les paysages géologiques
-  maintenir des paysages ouverts au sein des massifs
-  préserver les paysages de microplaines cultivées
-  renforcer la lecture des paysages de coteaux viticoles
-  assurer la pérennité des grands plateaux viticoles
-  valoriser les hautes terrasses agricoles du Réart et du Tech
-  préserver les paysages ordinaires
-  maintenir lisible la limite plaine-massif

...et le patrimoine associé à ses paysages

-  préserver les silhouettes villageoises sensibles
-  valoriser les grands sites patrimoniaux
-  valoriser les sites géologiques
-  préserver la bonne lisibilité des cols

Maintenir les paysages liés à l'eau

-  garantir la lisibilité du réseau hydrographique
-  cours d'eau principal
-  cours d'eau secondaire
-  surface en eau
-  préserver les principaux canaux
-  maintenir la qualité des micro-paysages humides et des paysages d'eau
-  reconnaître la spécificité paysagère du littoral par la délimitation des espaces proches du rivage
-  réseau primaire de voirie et voie ferrée
-  espace urbanisé à renouveler et valoriser
-  périmètre du SCOT

- **Préserver le patrimoine associé à ces paysages (patrimoine rural / vernaculaire)**

- **Préserver et valoriser les sites bâtis ponctuant le paysage : les grands sites patrimoniaux et les silhouettes villageoises sensibles**

ÉLÉMENTS DE LÉGENDE (CF. CARTE P.69)



Repérer et valoriser les grands sites patrimoniaux



Préserver les silhouettes villageoises sensibles

Les sites classés et inscrits participent largement à la préservation de nos paysages. D'autres grands sites emblématiques se situent aux portes du territoire du SCOT et sont visibles depuis des axes de découverte du territoire, tel que les « Citadelles du Vertige » classées au patrimoine mondial de l'UNESCO par exemple.

C'est également le cas de 16 silhouettes villageoises²⁴ reconnues pour leur singularité par le SCOT (Bélesta, Boule-d'Amont, Bouleternère, Calce, Calmeilles, Camélas, Cases-de-Pène, Cassagnes, Castelnou, Montalba-le-Château, Montner, Oms, Rodès, Sainte-Colombe-de-la Commanderie, Tordères, Vingrau.) Ces silhouettes sont sensibles et peuvent être menacées par un développement urbain ou des aménagements mal intégrés.

Visibles depuis les axes de communication, chemins agricoles ou itinéraires touristiques (cf. A.5.3.b et c), l'ensemble de ces sites doivent être préservés et valorisés. Les documents d'urbanisme concernés doivent :

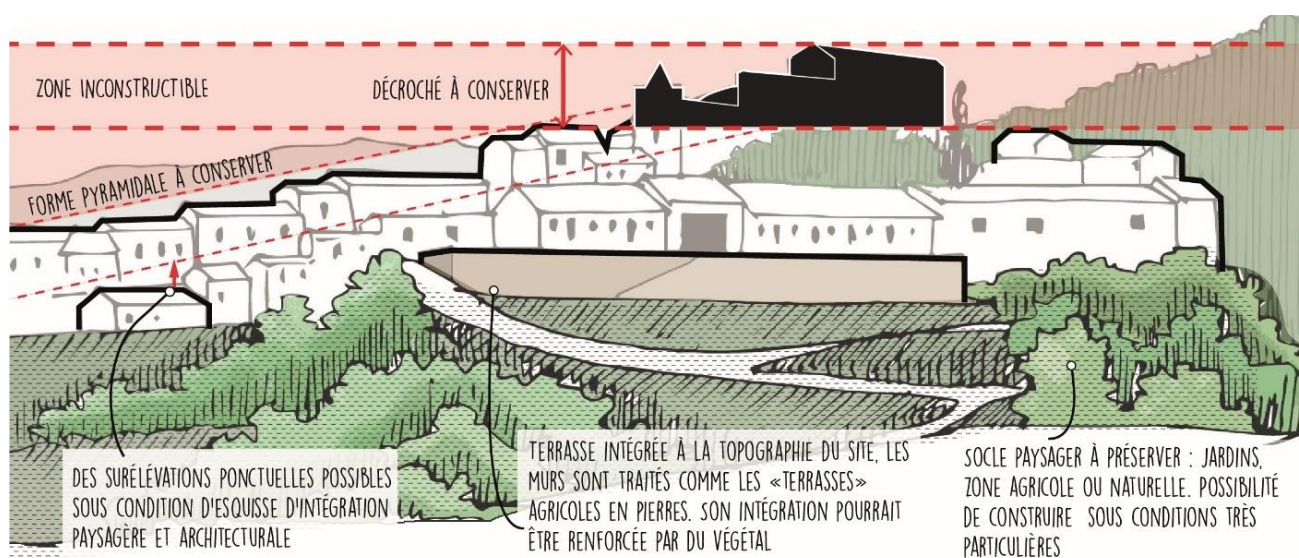
- identifier et maintenir les cônes de vue vers ces sites, notamment depuis les itinéraires de découverte du territoire (cf. A.5.3.c). Cela passe notamment par la mise en œuvre de secteurs inconstructibles ou dotés d'un règlement assurant la pérennité voire la mise en valeur des perspectives (hauteurs, retraits et alignements) ;
- assurer l'intégration paysagère des aires de stationnement ou d'accueil du public aux abords ou à proximité de sites/ silhouettes, impliquant notamment leur végétalisation, la limitation de l'imperméabilisation, la mise en place de mobilier urbain et d'éclairage de qualité... en tenant compte des caractéristiques paysagères du site et sans nuire à sa perception ;
- concernant spécifiquement les silhouettes villageoises, définir des règles permettant d'assurer la protection et la valorisation de leur silhouette, notamment d'interdire les nouvelles constructions ou les travaux sur constructions existantes (extension par surélévation) susceptibles de concurrencer la silhouette villageoise, ou de perturber la perception des fronts urbains de qualité (façades historiques, patrimoine architectural). Il est également recommandé d'encadrer l'intégration des dispositifs de production d'énergie renouvelable ou des éléments techniques des constructions (climatiseurs...), pour ne pas nuire à la perception des silhouettes villageoises.

La mise en œuvre efficace de ces objectifs peut être accompagnée par la définition d'une charte de qualité architecturale et paysagère (signalétique, matérialité des aménagements, ...).



La réalisation d'OAP (sectorielle ou thématique) s'avère très utile en complément du règlement afin de décliner ce dernier objectif.

²⁴ Les silhouettes villageoises sont dessinées par le contour des façades qui se découpent dans le paysage, (appelées aussi « skyline »), et par la succession de façades et de volumes (épannelage) qui complètent l'ensemble bâti.



Bélesta, silhouette remarquable et sensible de massif – Source : AURCA

- Doter les silhouettes villageoises sensibles soumises au Règlement National d'Urbanisme (RNU) de normes de qualité urbaine, architecturale et paysagère spécifiques



Pour pallier à leur exposition aux dégradations éventuelles, **les silhouettes villageoises sensibles appartenant au secteur géographique des massifs** font l'objet de normes de qualité urbaine, architecturale et paysagère spécifiquement édictées pour leur être applicables en l'absence de document d'urbanisme (et donc soumises au RNU).

Ces communes, par ailleurs souvent concernées par les dispositions de la loi Montagne dans le massif des Aspres, peuvent-être particulièrement exposées à la pression urbaine sur les terres agricoles ou naturelles attenantes, et donc peu armées face à des projets de développement mal conçus.

De fait, le SCOT définit des normes spécifiques permettant de compléter le RNU sur ces communes. Ces normes s'ajoutent aux objectifs développés dans le paragraphe précédent pour l'ensemble des silhouettes villageoises toujours dans le respect de la réglementation en vigueur relative notamment aux monuments historiques, sites classés/inscrit.

Les autorités en charge de l'instruction des demandes d'urbanisme veillent à contenir le développement urbain à l'intérieur de la zone urbanisée ou en continuité immédiate des Parties Actuellement Urbanisées (PAU) correspondantes en outre aux villages ou hameaux, s'agissant de communes concernées par les dispositions de la loi Montagne (cf. A.1.2.c).

Les projets doivent respecter la singularité du relief (ligne de crête ou sommet à ne pas dépasser, intégration à la pente, etc.) et **s'intégrer harmonieusement à l'architecture et à la forme urbaine caractéristique du village et être représentatifs de l'architecture vernaculaire en place** (gabarits, matériaux, teintes...).

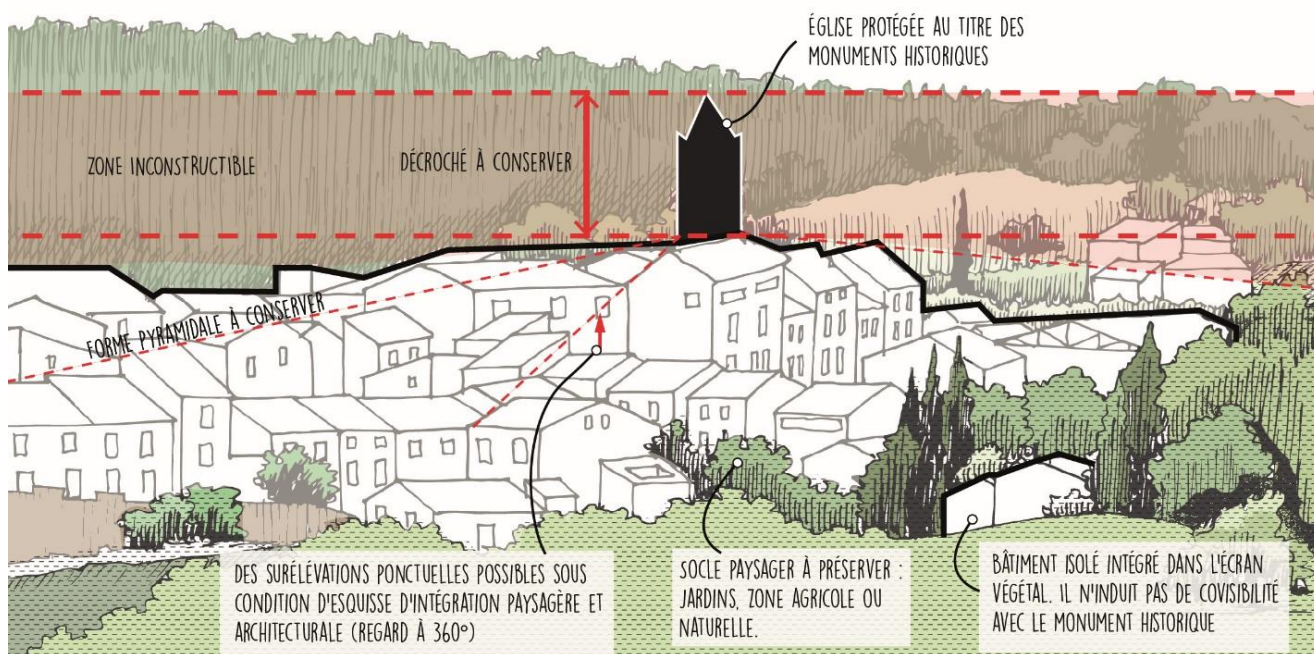
Les couleurs criardes, le blanc et le noir en revêtement des murs et menuiseries sont proscrits. Le blanc cassé est admis. Les nuances oscilleront préférentiellement sur une gamme d'ocres. Les ferronneries ou couvertures de toit, peuvent éventuellement être de couleur anthracite, type ardoise, si ce matériau est présent localement.

Concernant les nouvelles constructions à destination d'exploitation agricole, pastorale ou forestière, ou d'équipements d'intérêt collectif et services publics, localisés en discontinuité de la silhouette, **il s'agira d'éviter d'obstruer les perspectives remarquables vers la silhouette**. En situation de covisibilité, et a fortiori en présence de monument historique, **les projets devront assurer une bonne intégration paysagère via la végétalisation des abords du site d'implantation** (en s'appuyant sur la structure végétale existante ou en plantant un écran végétalisé adapté, en cohérence avec les essences in-situ).

L'installation de dispositifs de production d'énergie renouvelable (sur le bâti ou en ombrières) **devra être particulièrement étudiée et intégrée harmonieusement**, notamment en situation de covisibilité avec des bâtiments classés ou inscrits.

Concernant les autres éléments accessoires à la construction (climatisations, récupérateurs d'eau pluviale...) ils doivent être intégrés prioritairement sur les façades ou espaces non visibles depuis les cônes de vue remarquables ou l'espace public lorsque les contraintes techniques le permettent. À défaut, les porteurs de projet auront recours aux divers dispositifs architecturaux : encastré, intégré dans le volume de la toiture, dissimulé par un claustra ou une grille, etc.

Les terrasses en toiture, tropéziennes et loggias sont autorisées et particulièrement soignées lorsqu'elles intègrent des cônes de vue remarquables.






Oms, silhouette remarquable et sensible de massif, commune soumise au RNU (à la date d'approbation du SCOT) et à la loi Montagne – Source AURCA

b) Préserver les paysages du quotidien²⁵ et les paysages/espaces « tampons²⁶ » (coupures vertes inter-villageoises et les coupures du littoral)

Pour faire le lien entre les paysages emblématiques et les paysages du quotidien situés aux portes des villes et villages, il convient de s'appuyer sur la trame des espaces agricoles ou de nature ordinaire. Le SCOT se donne pour objectif de **préserver l'essentiel des espaces de respiration entre les communes** (même lorsque ces espaces ne présentent pas d'intérêt écologique avéré), pour assurer le maintien de ceintures vertes et d'espaces agri-paysagers à proximité des agglomérations, mais aussi de qualifier les franges urbaines et rurales.

• Valoriser les entrées de ville et les voies de liaison interurbaines

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.75)	
	Entrée de ville peu qualitative à qualifier en priorité
	Entrée de ville à qualifier
	Conserver et entretenir les principaux alignements structurants

Les aménagements en entrée de ville doivent **assurer la qualité urbaine, architecturale et paysagère de celle-ci** (art L.101-2 al.2 du Code de l'urbanisme) **en tenant compte des éléments déjà présents comme les perspectives remarquables et les vues sur les éléments singuliers** (alignements d'arbres, espaces ouverts, franges agricoles, structures urbaines..).

Concernant les entrées à qualifier identifiées par le SCOT (cf. Rapport de présentation Cahier VIII), il s'agit en premier lieu de les **rendre lisible depuis la route et d'en faire un espace unitaire, appréhendable visuellement dans son ensemble**.

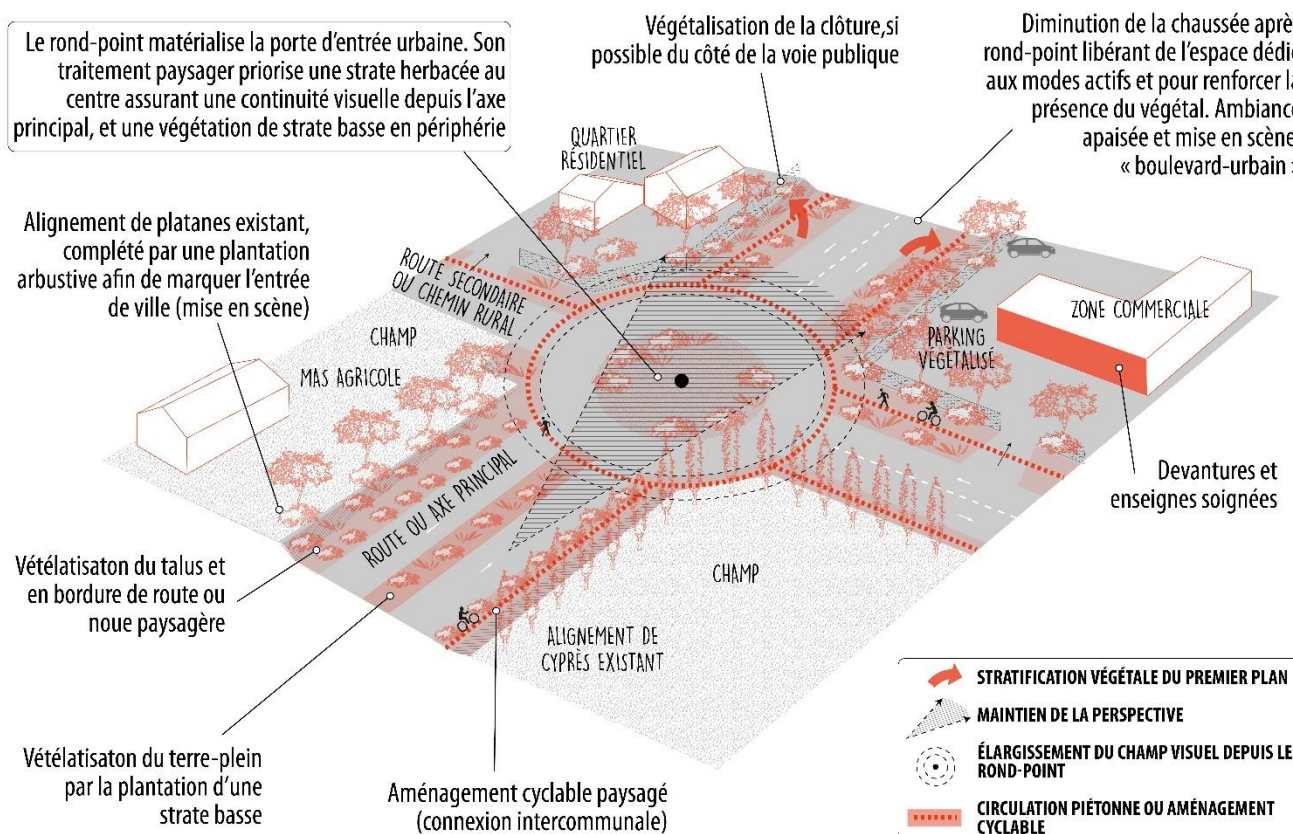
En ce sens, les **premiers plans doivent être (re)qualifiés pour affirmer « l'identité » de l'espace d'entrée de ville**. L'encombrement des accotements doit être limité (moins d'encarts et de panneaux publicitaires). Les espaces de stationnement situés aux premiers plans doivent être mieux intégrés (par des écrans de végétation). **Les premiers plans offrant une « transparence » limitée** (peu de profondeur au champ de vision) **doivent être animés** par l'emploi d'une végétation adaptée et grimpante ainsi que la mise en place de dispositifs visuels pérennes ou temporaires.

La végétalisation des premiers plans doit être pensée en strates, installées dans un ordre croissant afin d'élargir le panorama de l'espace d'entrée de ville et de conforter le sentiment « d'unité » de cet espace.

Dans l'espace d'entrée de ville, la perspective depuis la chaussée est à valoriser ou à créer. Les giratoires ne doivent plus faire « écran ». Le regard doit pouvoir balayer l'espace d'entrée sans être empêché par des éléments présents sur le giratoire (limiter les plantations denses, la présence d'éléments obstruant la vue).

²⁵ Les paysages du quotidien sont ceux sur lesquels un grand nombre d'acteurs agissent selon leurs besoins et leurs intérêts. Ils sont donc le résultat complexe des effets des politiques publiques, des projets collectifs ou individuels, des actions d'aménagement et de développement. Ils sont composés à la fois par les entités bâties, naturelles et d'activités économiques. Source : « Quand le paysage ordinaire devient le paysage remarqué » - L. Lelli - S. Paradis-Maindive

²⁶ Une zone tampon est une zone située entre deux entités, ici géographiques.



Exemple de mise en œuvre des dispositions du SCOT sur une entrée de ville (exemple de la commune de Cabestany RD22c) : vers un espace « unifié » Source : AURCA

Une réflexion sur le traitement des différents plans visibles depuis la route sera menée afin **d'assurer la qualité de la transition ville-campagne au niveau du champ visuel.**

Les **espaces libres et plantés sont à privilégier au niveau du premier plan de la voirie.** En cas de présence de bâti (dégradé ou industriel), des écrans de végétation sont à prévoir pour permettre une meilleure intégration. Un travail sur la variation des hauteurs bâties depuis la voirie sera également réalisé (plus basses en bordure de voirie, plus hautes à l'arrière), etc.



Les voies de liaison interurbaines sont capitales dans la perception des coupures urbaines entre deux communes

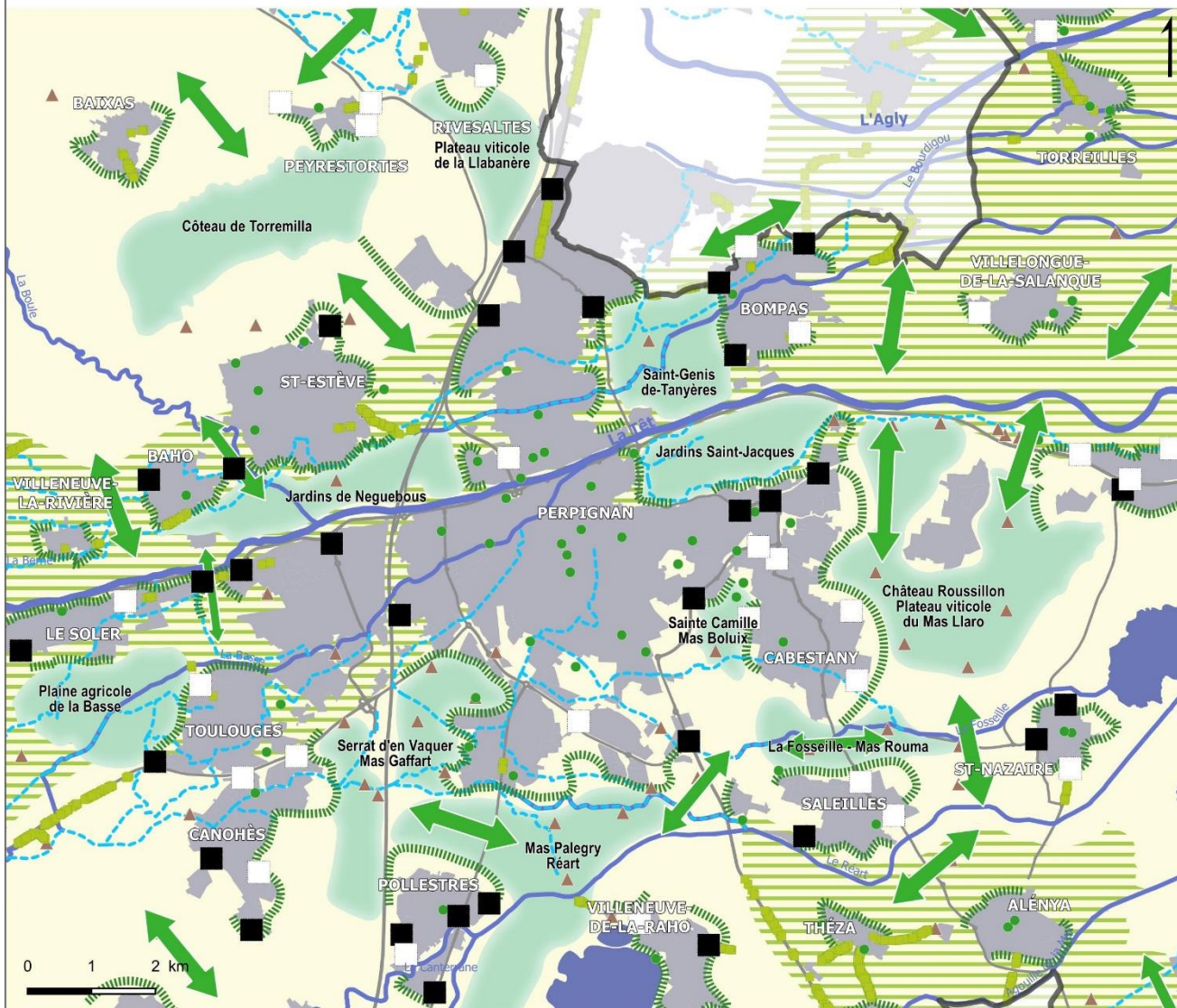
Elles assurent la mobilité à l'échelle locale en formant un maillage plus ou moins homogène sur le territoire. Leur tracé souvent rectiligne permet d'apprécier le grand paysage. **L'objectif est de pérenniser les ouvertures existantes, voire de les développer et de mettre en scène les paysages traversés ou visibles.**

Elles doivent donc être identifiées et préservées par les documents d'urbanisme.

Les documents d'urbanisme protègent également les **alignements d'arbres remarquables** qui bordent les voies de communication notamment lorsqu'ils mettent en valeur des perspectives singulières, en faisant usage de l'article L151-23 du Code de l'urbanisme.

Les paysages du quotidien

Zoom sur le coeur d'agglomération



Maintenir les paysages du quotidien participant à la bonne lisibilité de la structure urbaine du territoire

- espace de nature en ville à préserver
- principaux canaux à valoriser
- conserver et entretenir les principaux alignements structurants
- ↔ coupure verte à préserver entre les villes et les villages
- ||||| frange urbaine et rurale à caractériser

Reconnaître les qualités des paysages du quotidien pour assurer leur prise en compte dans les projets d'aménagement

- conforter les espaces à vocation agri-paysagère constituant la ceinture verte du coeur d'agglomération
- conserver les espaces bocagers
- nature ordinaire à préserver
- ▲ patrimoine bâti rural à sauvegarder et valoriser

Valoriser les entrées de ville dans le paysage du quotidien

- entrée de ville peu qualitative à qualifier (en priorité)
- entrée de ville à qualifier

Éléments de fond de carte

- cours d'eau principal
- cours d'eau secondaire
- surface en eau
- réseau primaire de voirie
- voie ferrée
- espace urbanisé à renouveler et valoriser
- périmètre du SCOT

- **Caractériser et qualifier des franges urbaines et rurales comme des interfaces ville-nature génératrices de qualité de vie**

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CCF, CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.75)

 Frange urbaine et rurale à caractériser

Aujourd'hui la ville croît encore beaucoup par consommation d'espaces naturels ou agricoles. **Il est donc nécessaire de matérialiser des « franges urbaines et rurales » afin de contenir et/ou d'orienter l'étalement urbain pour préserver les espaces de nature ou agricoles.** La (bonne) gestion de ces interfaces entre les espaces naturels ou agricoles et la ville est primordiale pour une meilleure cohabitation et un enrichissement mutuel.

Les franges sont aussi des « coutures » durables et fondamentales entre la ville et la campagne. Dans les villages de plaine et de massif où la campagne participe directement à la qualité de vie, ce lien semble évident, mais il l'est moins pour le cœur d'agglomération et les communes périurbaines.

Le SCOT identifie un certain nombre de franges urbaines et rurales à caractériser auxquelles s'appliquent les objectifs développés en suivant. En outre, les documents d'urbanisme mettent en œuvre ces objectifs sur l'aménagement de toute fin d'urbanisation. Les opérations prévues en limite de frange doivent donc intégrer dans leur périmètre d'intervention le traitement de cette interface. Les franges repérées s'appuient autant que possibles sur des structures paysagères majeures comme les cours d'eau, les canaux, etc. **Les documents d'urbanisme locaux précisent la délimitation des franges (identifiées ou non par le SCOT) et veillent à les reprendre dans les orientations d'aménagement et de programmation.**

Le premier objectif est de **favoriser le maintien ou la création de connexions entre l'espace urbain et les espaces agricoles et naturels, et a fortiori avec les espaces agri-paysagers composant le cœur d'agglomération.**

Le traitement des franges urbaines et rurales doit également **assurer la conciliation de plusieurs usages compatibles en fonction de leurs caractéristiques.** Ainsi, les ceintures boisées peuvent accueillir des itinéraires dédiés aux modes actifs (piétons, vélos). Les bassins de rétention d'eaux pluviales ou d'infiltration peuvent constituer des parcs de loisirs qui ménagent des ouvertures sur le paysage environnant.

Ces espaces doivent jouer pleinement leur rôle d'interface entre ville et campagne, être traités comme des transitions, et s'appuyer autant que possible sur des éléments paysagers existants (ou à créer) : cours d'eau, canaux, ruptures de pente, murets, chemins, etc.

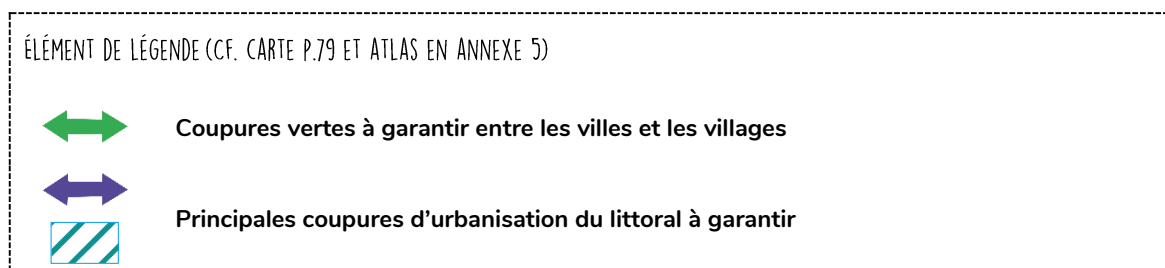
Les lisières d'un massif boisé peuvent maintenir des espaces agricoles ou une bande déboisée aménagée (cheminement piéton) qui participent ainsi à préserver des incendies.

La vocation d'interface induit une **certaine « perméabilité », et donc admet l'implantation ponctuelle d'équipements collectifs au-delà des limites de frange** (bassins de rétention, parc, équipement sportif, station d'épuration...).

Les documents d'urbanisme devront préciser les conditions d'aménagement des franges urbaines et rurales en tant qu'interfaces par :

- la prise en compte de la qualité de perception des fronts bâtis ;
- la définition des vocations de ces franges en compatibilité avec les objectifs énoncés ci-dessus ;
- la qualification des aménagements paysagers des franges (travail sur la composition végétale, les vues, les connexions physiques, ...) ;
- le travail de transition entre espace privé urbain et espace privé rural (règlementation sur les clôtures, les murs, les haies...);
- la prise en compte de l'aménagement des franges dans les opérations d'ensemble en promouvant les usages collectifs sur ces espaces.

- **Garantir les coupures vertes inter-villageoises et interurbaines et les coupures d'urbanisation (est-ouest) du littoral**



Les coupures vertes ou littorales sont **nécessaires à la lisibilité territoriale ainsi qu'à la qualité de vie et à la préservation des espaces agricoles ou naturels.**

Les documents d'urbanisme doivent **préserver les espaces de coupures vertes ou littorales et garantir leur pérennité. La constructibilité des coupures vertes doit se limiter aux équipements d'intérêt collectif et services publics** incompatibles avec la vie urbaine (STEP, installations de traitement des déchets) ou peu imperméabilisables (équipements sportifs et de loisirs, parcs aménagés) ou encore les bassins de rétention, **et à condition :**

- de ne pas compromettre le caractère agricole ou naturel de la coupure dans sa globalité ;
- de limiter au strict nécessaire l'imperméabilisation des sols ;
- d'être positionnés au plus près de l'urbanisation (hors équipements générateurs de nuisances) pour ne pas constituer d'appel à l'étalement urbain ;
- de garantir leur insertion paysagère en particulier lorsqu'ils sont visibles depuis les axes de communication, notamment par la végétalisation des abords ;

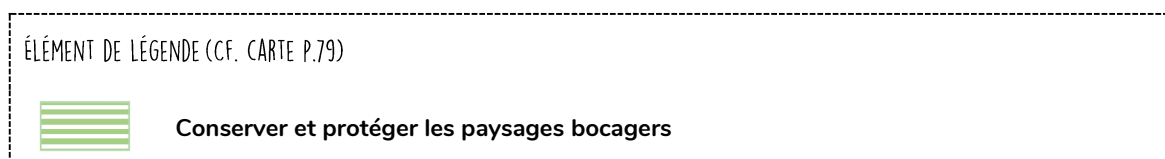
Cela passe principalement par un zonage « agricole » ou « naturel » adapté, voire « à urbaniser » correspondant strictement à l'emprise des équipements tolérés.

Concernant les coupures littorales, l'exception précédente n'est pas tolérée. Les documents d'urbanisme des communes concernées assurent la cohérence d'ensemble entre les principales coupures d'urbanisation littorales, notamment pour les coupures de portée intercommunale. Ils précisent également les limites et vocations de ces espaces identifiés par le SCOT (cf. annexe 5). Ils permettent, via le règlement, d'assurer la bonne intégration des infrastructures légères et des espaces d'accueil et de stationnement présents sur ces espaces.

Les aménagements permis présenteront des formes adaptées, limiteront fortement l'imperméabilisation des sols et favoriseront la végétalisation avec des espèces appropriées.

- **Préserver les paysages agricoles du quotidien**

- **Conserver et protéger les caractéristiques des paysages bocagers**



Les paysages bocagers avec le maillage de haies brise-vent et de canaux sont des **motifs paysagers**²⁷ de la plaine du Roussillon qui méritent d'être reconnus et protégés. Les bocages s'inscrivent pleinement dans les « paysages du quotidien » car ils peuvent aussi alimenter les circuits courts et de proximité.

Les documents d'urbanisme identifient et **préservent le maillage de haies et de canaux caractéristiques de ces espaces**²⁸. Lorsque ceux-ci intègrent des zones de développement urbain futur, des OAP détaillent les modalités de leur prise en compte et de leur mise en valeur dans le projet.

- **Maintenir la ceinture verte du cœur d'agglomération et la conforter avec les espaces agri-paysagers**

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.79)



Conforter la ceinture verte du cœur d'agglomération avec les espaces agri-paysagers

L'organisation paysagère et urbaine de l'agglomération de Perpignan s'appréhende via ses espaces de respiration entre les bourgs. Il est **nécessaire de les préserver afin de ne pas compromettre la bonne lecture du cœur d'agglomération ainsi que la qualité de vie et les aménités de ces espaces.**

Le PLUi de la communauté urbaine doit garantir la constitution et la pérennité d'une ceinture verte autour du cœur d'agglomération. Cela implique :

- **la préservation d'un certain nombre d'espaces d'intérêt agricole et paysager (espaces agri-paysagers). Le zonage et le règlement de ces espaces devront être adaptés et permettre de les mettre en valeur dans le cadre de projets d'aménagement léger appuyant leur caractère souvent « multifonctionnel »** (ex : le Serrat d'en Vaquer à dominante patrimoniale et récréative).
- **d'identifier, préserver et valoriser les éléments patrimoniaux du paysage au sein des espaces agri-paysagers** (mas, domaines agricoles, tracé de la Via Domitia, chapelles...). L'utilisation de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme est indispensable.
- **de permettre la mise en réseau de ces espaces via un maillage de voies vertes dédié aux modes actifs.**



Une voie de découverte de la ceinture verte du cœur d'agglomération peut être déployée afin de mettre en valeur ces espaces.

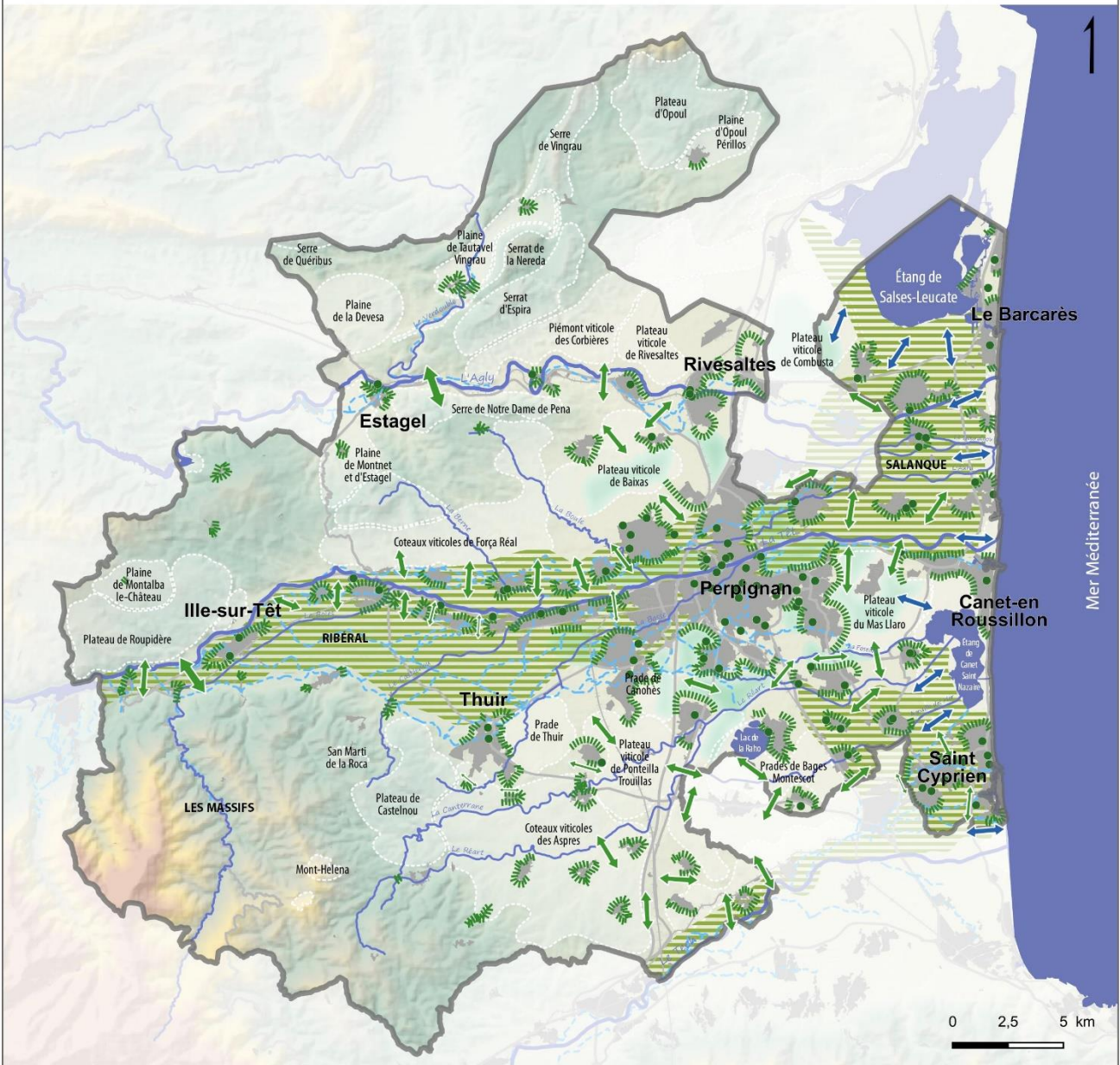
Concernant les éventuels projets de création d'infrastructures, l'objectif porté par le SCOT est d'éviter autant que possible de remettre en question « l'unité » de ces espaces pour ne pas pénaliser leurs fonctions productives et leur intérêt paysager.

Lorsqu'elle est autorisée sur ces espaces (cf. C1), l'implantation de parcs solaires ou d'installations agrivoltaïques doit **faire l'objet d'une attention particulière en matière d'intégration paysagère**. Les projets doivent **présenter une réelle qualité paysagère et architecturale**, prenant en compte le site dans son environnement, les structures paysagères présentes, les vues et les caractéristiques du bâti agricole roussillonnais.

Lorsque des espaces agri-paysagers sont également concernés par des espaces agricoles à fort potentiel, les dispositions de ces derniers prévalent.

²⁷ Motif paysager : Macroélément paysager facilement observable, résultat de l'action de la Nature et/ou de l'Homme (bocage, terrasses agricoles, terrasses alluviales, ...)

²⁸ Lors des opérations de remembrement foncier, les haies peuvent être préservées ou reconstituées en appui sur les articles L.121-19 et L.126-3 à 126-5 du Code rural et de la Pêche Maritime qui autorisent le président du conseil Départemental ou le préfet à interdire l'abatage de boisements linéaires, haies et plantations d'alignement dans le cadre d'un aménagement foncier.



Maintenir les paysages du quotidien participant à la bonne lisibilité de la structure urbaine du territoire

- coupe urbaine à préserver entre les villes et villages
- garantir les principales coupures d'urbanisation du littoral
- frange urbaine et rurale à caractériser

Reconnaître les qualités des paysages du quotidien pour assurer leur prise en compte dans les projets d'aménagement

- préserver les paysages emblématiques
- conforter les espaces à vocation agri-paysagère constituant la ceinture verte du coeur d'agglomération
- conserver les paysages bocagers

Promouvoir et encourager la nature en ville

- espace de nature en ville à préserver
- principaux canaux à valoriser

Éléments de fond de carte

- cours d'eau principal
- cours d'eau secondaire
- surface en eau
- réseau primaire de voirie et voie ferrée
- espace urbanisé à renouveler et valoriser
- périmètre du SCOT

c) Veiller à la bonne intégration des projets d'exploitation des ressources naturelles

Les nouveaux projets d'exploitation des ressources naturelles et d'énergies renouvelables (carrières, bois énergie ou biomasse, éolien, photovoltaïque, géothermie, hydraulique...) doivent s'implanter dans les paysages tout en respectant leur identité et en accord avec les représentations socio-culturelles associées. **Du point de vue uniquement du paysage il est essentiel de veiller à la fois au choix du lieu d'implantation de ces projets ainsi qu'à leur « forme »** (ex : alignement des mats d'éoliennes en fonction d'un point de vue remarquable). **Autant que possible, les projets se déploieront sur des sites déjà artificialisés et/ou dégradés** afin d'apporter ou de recréer une fonction de production à ces sites délaissés (bassins de rétention, anciennes décharges...) sans consommer de nouveaux espaces.

D'autres objectifs cumulatifs sont développés dans les chapitres B.2.1.b et C.1.2 et permettent de favoriser et d'encadrer le développement des énergies renouvelables dans le but de minimiser les impacts agricoles et environnementaux.

• Adapter le projet au site d'implantation

Afin de ne pas contrarier la mise en œuvre des objectifs précédents concernant la préservation du socle paysager, le SCOT définit plusieurs objectifs complémentaires quant à l'intégration de nouveaux projets ; afin qu'ils s'adaptent au site d'implantation et non l'inverse :

- **respecter la topographie** du lieu pour limiter au maximum les terrassements. En cas de modification nécessaire, veiller à ce que la création d'un nouveau relief s'accorde aux logiques topographiques naturelles
- **adapter ses dimensions en fonction de son impact paysager** (plusieurs unités au lieu d'une suivant le terrain d'implantation) ;
- **rechercher une intégration paysagère de qualité** en limitant l'impact visuel à l'échelle lointaine (mise en place de filtres végétaux), en identifiant des choix de matériaux adaptés au contexte local (pistes d'accès et aires de stationnement en matériaux perméables, etc...), en conservant la végétation existante à proximité,... Lorsqu'ils existent, il est important de **maintenir des cônes de vue sur le paysage** depuis les sites d'exploitation.

Une attention particulière est portée sur les zones de piémont (transition entre plaine et massifs), où s'instaurent des jeux d'échelles entre les plans, induisant une forte sensibilité paysagère²⁹. Les éventuels projets doivent s'inscrire dans la structure paysagère (ex : en creux de versant).

- Concernant les énergies renouvelables

Au sein des zones permettant le développement de projets d'installation d'énergies renouvelables (cf. C1), on cherchera à **restreindre au maximum la covisibilité³⁰ depuis les lieux d'habitation et les sites classés**. De plus, pour ne pas nuire à l'attractivité touristique du territoire, **l'objectif est de prendre en compte la visibilité depuis des itinéraires de découverte du territoire et d'éviter autant que possible le développement de projet en covisibilité de ces itinéraires**.

Pour les projets de centrales photovoltaïques : ils ne devront être perceptibles ni en situation de surplomb ni de frontalité afin de ne pas générer d'impact paysager perturbant la cohérence (vaste étendue foncée et reflets éventuels).

²⁹ Sensibilité paysagère : on parle de "sensibilité paysagère" lorsqu'il y a risque de perdre tout ou partie de la valeur de l'enjeu sur un site avec la réalisation du projet.

³⁰ Covisibilité : Lorsque tout ou partie des éoliennes d'un parc sont visibles conjointement avec un élément de paysage, une structure paysagère ou un espace donné. La covisibilité peut être directe, si ces éléments se superposent visuellement ou indirecte si ces éléments (éoliennes et éléments du paysage) sont visibles ensemble dans le champ visuel binoculaire (60°).

Concernant l'éolien : les études d'impact environnementales et paysagères pourront **définir un seuil de « saturation »³¹** pour le paysage en nombre d'éléments/de dispositifs, mais aussi les mesures paysagères et compensatoires à envisager pour accompagner les projets.



La démarche d'élaboration d'un **schéma intercommunal de développement éolien** peut permettre d'établir un **déploiement cohérent et acceptable à la fois pour les paysages et par la population.**

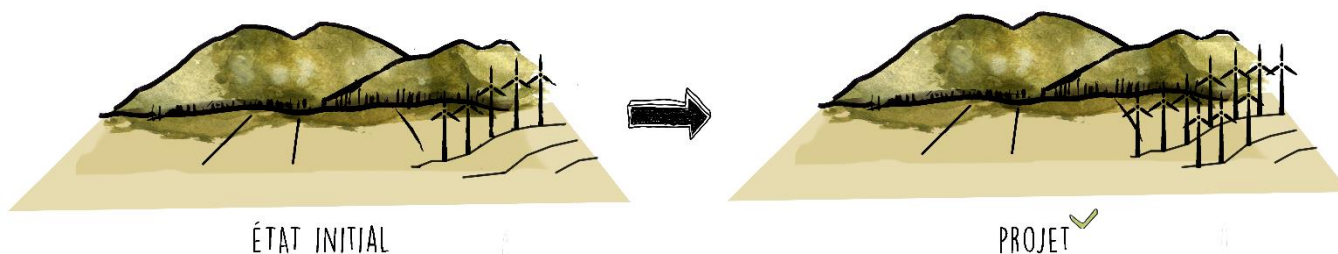
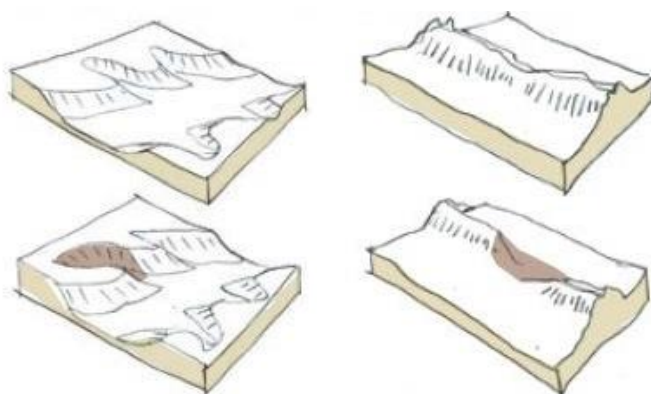


Illustration du principe de repowering avec prise en compte des composantes paysagères structurantes (massifs, ligne de crête, topographie). Source : AURCA

- Concernant les activités d'extraction de matériaux (carrières)



TRAVAIL SUR UN VALLON

OUVERTURE D'UN COL

Principes de transformation du relief pour l'insertion des carrières (issu du « Guide pratique d'aménagement paysager des carrières. » Anne Blouin, UNPG, 2011, 96 pages)

Concernant l'exploitation de carrière, il s'agit d'éviter tout projet de création (hors renouvellement) sur les lignes de crêtes et sur les espaces de piémont.

Il s'agira de restreindre au maximum la covisibilité depuis les lieux d'habitation et les sites classés en recherchant une implantation la moins impactante possible (cf. schéma ci-contre)³²; par exemple dans les replis ou vallées secondaires (comme la carrière sur la route d'Opoul).

³¹ *Saturation visuelle éolienne* : le terme indique que l'on a atteint le degré au-delà duquel la présence de l'éolien dans le paysage s'impose à tous. Elle s'évalue à la fois de manière quantitative (analyse cartographique et calcul d'indices) et de manière qualitative depuis des points de vue "stratégiques". Trois indices permettent de mesurer "quantitativement" la saturation : l'indice d'occupation de l'horizon, l'indice de densité sur les horizons occupés et l'indice d'espace de respiration (cf Le Guide national relatif à l'élaboration des études d'impacts des projets de parcs éoliens terrestres).

³² La prise en compte des logiques topographiques est détaillée en page 28 dans le « Guide pratique d'aménagement paysager des carrières. » Anne Blouin, UNPG, 2011, 96 pages. En complément, il est conseillé aux porteurs de projets de se référer au document établi par les CAUE d'Occitanie « Les paysages de carrières d'Occitanie, des projets à construire collectivement ».

- **Garantir la lisibilité des paysages et la cohérence d'implantation avec les territoires limitrophes**

Il s'agit également d'assurer **une cohérence avec les territoires limitrophes en matière de paysages de l'énergie**. Ainsi, les objectifs du SCOT s'accordent avec la Charte du Parc Naturel Régional (PNR) Corbières-Fenouillèdes (qui concerne 7 communes du territoire SCOT : Bélesta, Cassagnes, Estagel, Montner, Opoul-Périllos, Tautavel, Vingrau).

Concernant le photovoltaïque, elle promeut les projets de petite taille, dimensionnés selon des besoins locaux et qui se situent de préférence sur des friches industrielles ou terrains artificialisés afin d'éviter la « vitrification » des surfaces naturelles. Une attention particulière est demandée quant à la covisibilité avec une hauteur des panneaux adaptée.

Au sujet du développement du grand éolien par rapport à son impact paysager, la charte exige également un encadrement en définissant un zonage des sensibilités à la fois paysagères, patrimoniales et environnementales.

Enfin, la résilience des « paysages d'exploitation des ressources naturelles » doit être prise en compte (retour des sites vers des vocations naturelles, écologiques et/ou agricoles). Cela s'accorde avec les orientations et mesures de la Charte du PNR Corbières-Fenouillèdes.

Dans leurs dossiers, les porteurs de projet anticipent la fin de l'activité d'exploitation et la résilience paysagère du site. Dans la mesure du possible, les installations devront permettre un retour aux usages agricoles ou à la vocation d'espace naturel du site et de son paysage. Les éléments implantés devront pouvoir être démantelés et/ou recyclés/ réemployés avec un moindre impact visuel (ex. désimperméabilisation des espaces, re-végétalisation avec des essences locales et adaptées au site, ...).

A.5.2. Promouvoir la qualité urbaine et la qualité de vie

a) Pérenniser la singularité des villages et des bourgs

- **Préserver la singularité des formes urbaines et villageoises historiques**



La reconnaissance de la singularité des formes urbaines et villageoises selon leur implantation dans le paysage (site de plaine, littoral, massif...) et la pérennisation des liens réciproques (covisibilité, accessibilité, etc.), permettent de les préserver et valoriser. (Cf. cahier 7 du rapport de présentation « le patrimoine bâti et paysager » partie B2, les silhouettes villageoises remarquables).

Villages en site de plaine

Les PLU(i) des communes prévoyant des extensions urbaines doivent autant que possible définir des zones de développement (zones à urbaniser) en continuité des espaces urbanisés (cf.A.2.1.c) des villes et villages (hors secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser).

Autant que faire se peut, les limites des zonages et des phases d'urbanisation (inscrites dans les OAP) prennent appui sur les structures en place (structures végétales, réseaux de murets, canaux...) permettant de mieux intégrer les nouvelles constructions. La qualification des franges urbaines et rurales est impérative.

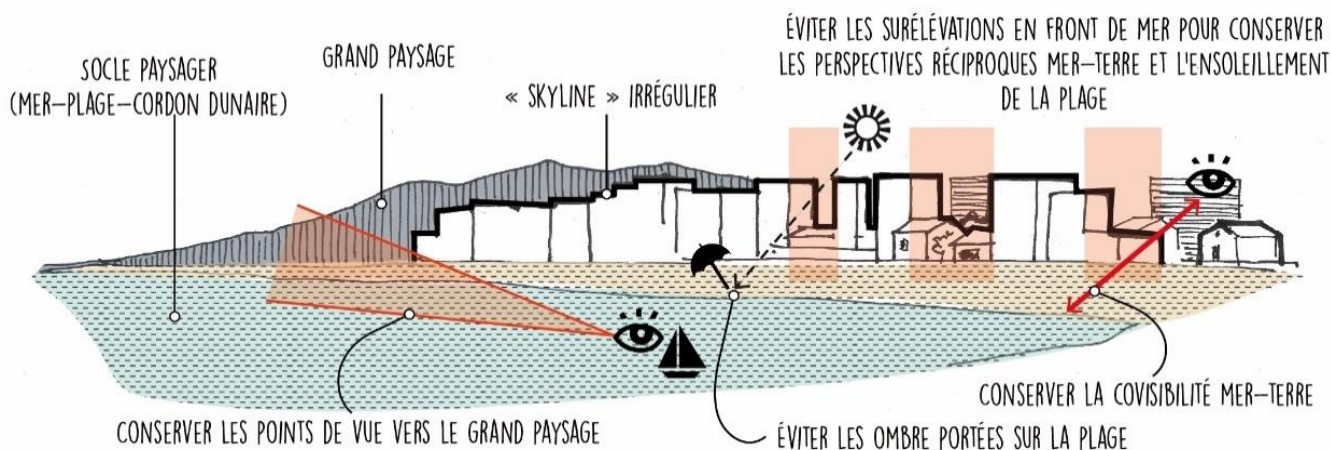
En présence de cônes de vue, le choix des secteurs à urbaniser doit s'opérer dans une logique de moindre impact paysager et assurer l'intégration paysagère tout en respectant l'ensemble des autres dispositions du SCOT, notamment en matière de risques (cf.C.2.1) et de respect de l'armature verte et bleue (cf.C.4).

Villages en site littoral

Les stratégies d'aménagement des communes concernées doivent privilégier le maintien, le confortement et la création de liens physiques entre les stations, les accès aux plages et les perspectives visuelles vers la mer.

Les liaisons douces (piétons, vélos) vers les étangs et les berges des cours d'eau sont à développer (cf.A.4.5.b). La récréation du cordon dunaire est à privilégier pour favoriser une transition paysagère et naturelle entre le secteur urbanisé de front de mer et la plage. Les arrières d'urbanisation doivent être traités de manière qualitative, notamment s'agissant des interfaces avec les étangs et les espaces agricoles ou naturels rétro-littoraux.

Les quartiers ou constructions présentant un intérêt patrimonial (architectural, historique), tels que « les canétoises », « les cabanes en sanils », « l'architecture art-déco de villégiature », etc., sont à préserver et valoriser si leur état de construction le permet.



Canet-en-Roussillon, ville en site littoral (AURCA)

Villages en site de rive

L'objectif est de renforcer les liens physiques qualitatifs du village vis-à-vis de la présence de l'eau. Les collectivités veillent au déploiement des cheminements, à la mise en place d'un maillage d'espaces verts, de jardins potagers, à l'aménagement des berges, à la découverte des canaux notamment en traversée urbaine. La qualité des franchissements des cours d'eau doit également être assurée.

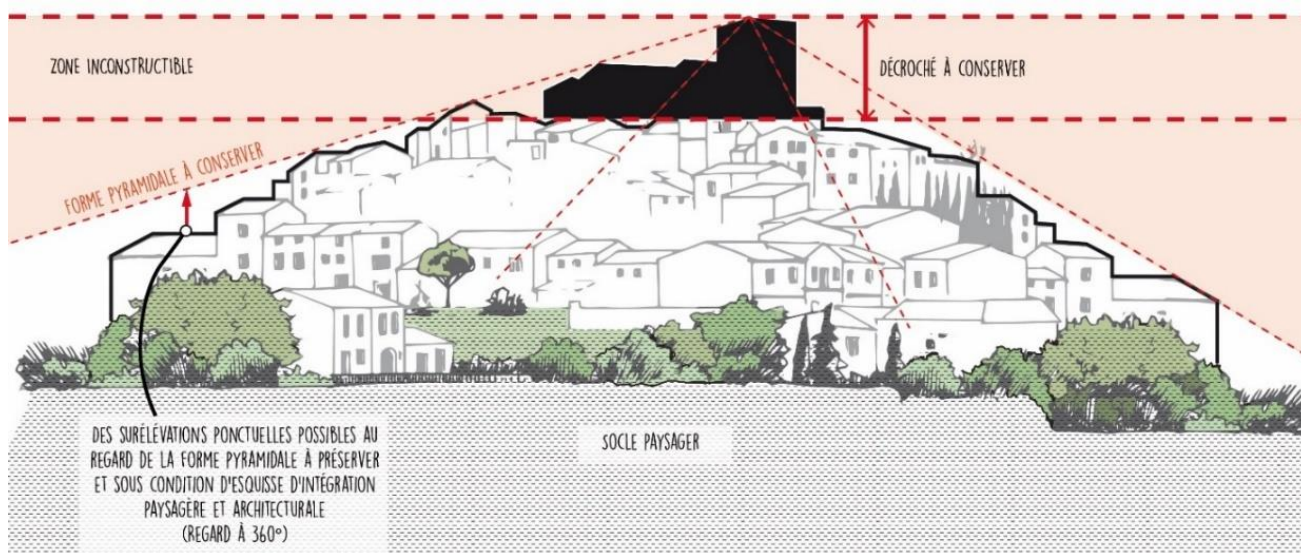
Villages de piémont / massif

Dans les aménagements ou les choix de développement urbains, il s'agira de prendre en compte les spécificités géomorphologiques telles que le respect de la topographie. Il convient notamment de ne pas dépasser les lignes de crête ou sommets, d'intégrer les opérations à la pente (éviter les remblais et terrassements).

Il est également impératif d'assurer le traitement des interfaces avec des espaces boisés, sensibles au risque incendie (maintien d'espaces agricoles ouverts, aménagement de clairières, entretien des lisières forestières...).

Villages en promontoire

Il s'agira de préserver la forme pyramidale de la silhouette villageoise et d'assurer les liens visuels avec le paysage dans lequel elle s'intègre. Pour y parvenir, il faudra veiller à la bonne intégration des nouvelles constructions ou des travaux de rénovation architecturale, en interdisant par exemple, les constructions dont la hauteur modifierait profondément la silhouette ascendante ou bien pourrait venir obstruer les perspectives paysagères depuis le village vers le grand paysage et vice-versa (cf. A.5.1.a silhouettes remarquables et sensibles)



Montalba, village en site promontoire (AURCA)

• Préserver et réhabiliter le patrimoine des centres historiques et leurs faubourgs

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.87)



Préserver et réhabiliter les celleres et leurs faubourgs

La mise en valeur des cœurs historiques et du patrimoine bâti catalan passe notamment par l'identification, la préservation et la valorisation des secteurs les plus représentatifs de la singularité du développement urbain : tissus médiévaux, celleres, premiers faubourgs en particulier. Divers outils permettent la mise en œuvre de ces objectifs : la création de périmètres de valorisation du type Site Patrimonial Remarquable (SPR), la délimitation de secteurs dédiés ou l'identification au titre de l'article L-151-19 du CU au sein d'un PLU(i) assortis de règles spécifiques, l'élaboration d'une OAP patrimoniale, etc.

- **Mettre en valeur le patrimoine rural paysager**

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.87)



Valoriser le patrimoine rural bâti

Le patrimoine bâti rural est présent sur tout le territoire et ancré dans le paysage. Il participe fortement à faire perdurer son identité. Ce patrimoine bâti rural est partiellement repéré par le SCOT (environ 130 sites identifiés), **et doit être reconnu et protégé par les documents d'urbanisme, qui peuvent également préciser les modalités de leur préservation** (art. L.151-19 du code de l'urbanisme). Par exemple et si nécessaire, les documents d'urbanisme peuvent limiter la constructibilité ou soumettre à des conditions particulières l'occupation des sols aux abords de ces éléments afin de mieux les valoriser.

Il s'agit également d'assurer **la valorisation des éléments reconnus et protégés au titre des Monuments Historiques, au travers de leur intégration harmonieuse dans les projets de construction ou d'extension urbaine, de réaménagement de l'espace public**, ainsi que de réhabilitation ou valorisation des éléments bâtis.

Le patrimoine végétal existant (structures végétales ponctuelles ou linéaires, arbres isolés...) anime aussi l'espace rural et accompagne des éléments de son patrimoine bâti en **participant à la mise en scène des bâtiments, monuments, silhouettes, espaces publics, entrées de villes, etc.** Ainsi ces éléments végétaux doivent également être identifiés et protégés (au titre de l'article L.151-23).

b) Reconnaître les éléments structurant l'organisation urbaine et participant à la qualité de vie du territoire

- **Introduire la nature en ville et promouvoir les parcs urbains paysagers**

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P. 79)



Espace de nature en ville à préserver

Le SCOT s'attache à identifier des **espaces de nature en ville**, c'est à dire des espaces peu imperméabilisés, accessibles aux populations (publics ou privés ouverts au public), situés dans l'espace urbain ou en proche limite. L'objectif étant de préserver ces espaces de nature de l'urbanisation et ainsi de maintenir une qualité de vie pour les quartiers environnants. Les dispositions relatives aux espaces de nature en ville sont développées dans la partie C.4.2.

En dehors de ces espaces, l'objectif est de **renforcer la place du végétal dans les espaces publics urbains** afin de favoriser la qualité de vie urbaine et participer à réduire les îlots de chaleur. **Il est important de varier la typologie de ces espaces** (parcs, voies et parkings plantés, façades végétalisées...) **et de les interconnecter par des liaisons végétalisées en vue de renforcer ou constituer une trame verte urbaine qualitative**, support idéal des mobilités actives. Les espaces de nature en ville identifiés par le SCOT intègrent idéalement cette trame verte urbaine.

- **Valoriser le patrimoine structurant l'organisation du territoire et favorisant la mise en scène des formes urbaines**

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.87)

— — — — Valoriser les principales voies antiques (Via Domitia, voie Herakléenne)

— — — — Préserver et valoriser les principaux canaux

Il s'agit notamment de préserver les allées d'arbres et les arbres d'alignement bordant les voies de **communication** qui constituent un patrimoine culturel, une source d'aménités et qui participent à la mise en scène des entrées ou traversées de villages. Ils doivent être identifiés et protégés par les documents d'urbanisme qui imposent par ailleurs leur renouvellement en cas de sujet malade.

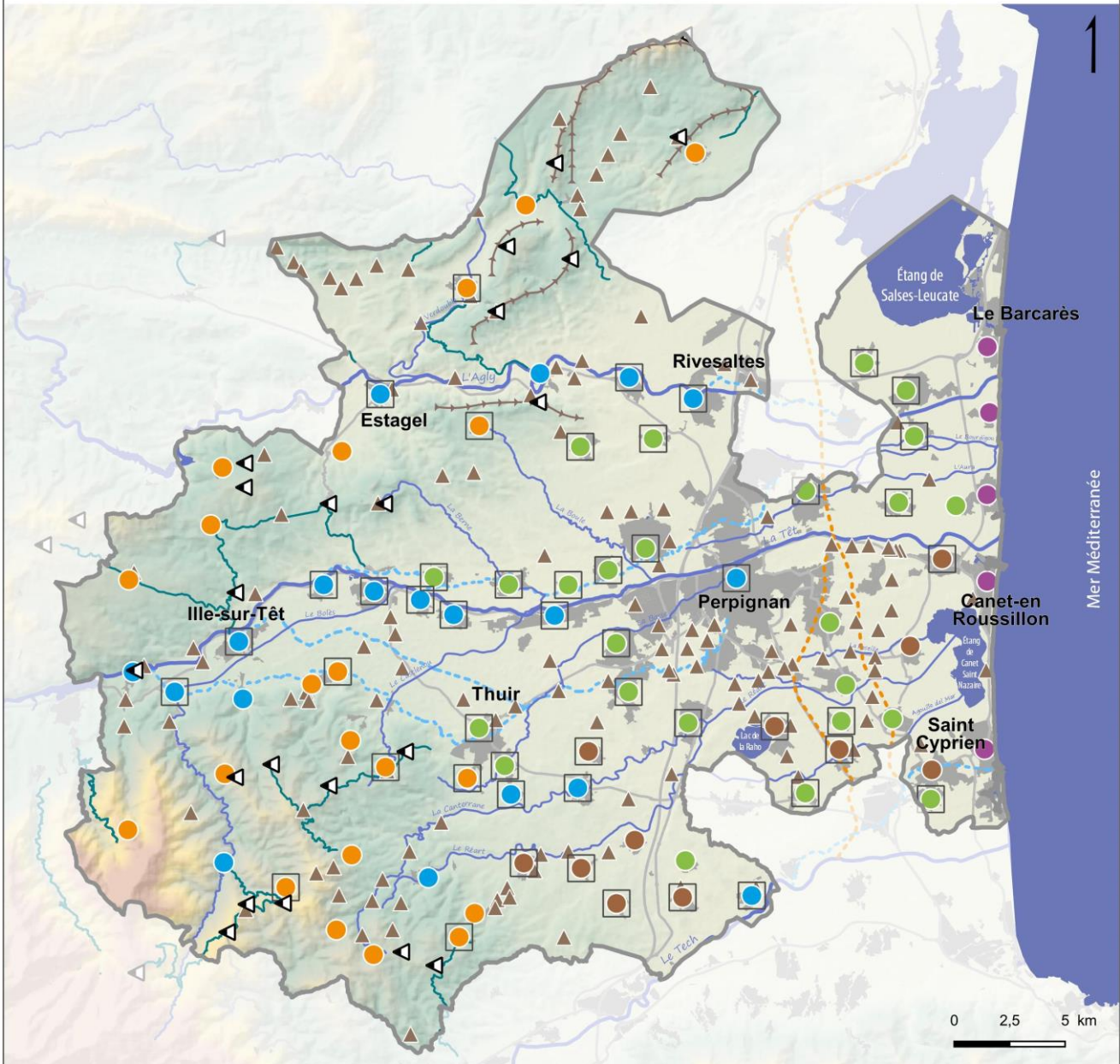


Les voies antiques seront mises en scène et indiquées depuis les intersections fréquentées ou les villages.









Les principaux canaux (Las Canals, Canal de Corbère, canal de Thuir...) seront également indiqués depuis les cœurs de ville et une attention particulière sera portée à l'entretien de leurs abords (cf A.5.3 b.) et les fenêtres paysagères sur l'espace urbain maintenues.

En plus des principaux points de vue repérés par le SCOT (A.5.3), les documents d'urbanisme locaux identifieront belvédères ou points hauts offrant un panorama sur les communes et accessibles rapidement depuis les cœurs villageois.





Promouvoir la qualité urbaine et pérenniser la singularité des villages et des bourgs






Reconnaître et valoriser les éléments historiques et le patrimoine rural

-  préserver la singularité des formes urbaines et villageoises historiques
-  site de piémont ou massif
-  site de plaine
-  site de promontoire
-  site de rive
-  site littoral
-  préserver et réhabiliter les celleres et leurs faubourgs
-  valoriser le patrimoine bâti rural





Protéger et faire découvrir le patrimoine structurant l'organisation du territoire

-  valoriser les principales voies antiques, via domitia et voie hérakléenne (tracé hypothétique)
-  préserver et valoriser les principaux canaux d'irrigation et leur réseau
-  valoriser la route des paysages
-  valoriser les points de vue remarquables

Préserver et valoriser la présence de l'eau

-  cours d'eau principal
-  cours d'eau secondaire
-  surface en eau

Éléments de fond de carte

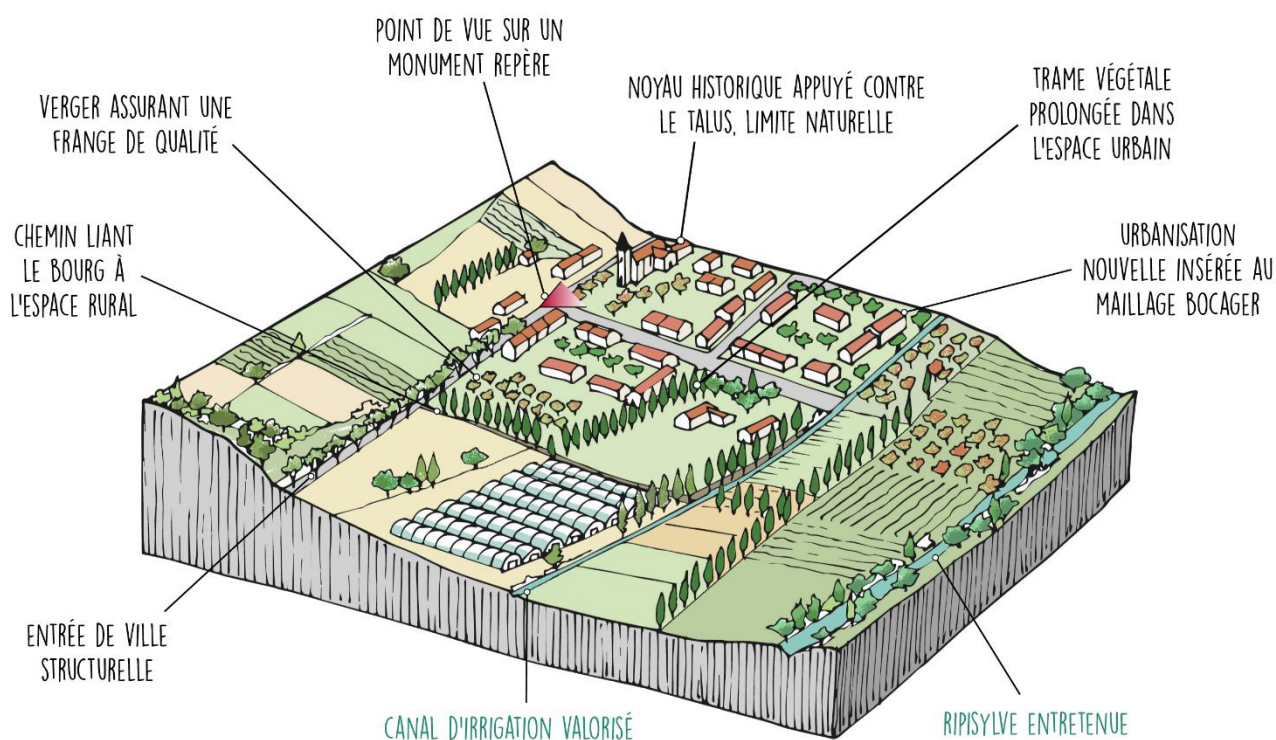
-  réseau primaire de voirie
-  espace urbanisé à renouveler et valoriser
-  périmètre du SCOT
-  ligne de crête

- **Assurer la pertinence paysagère des extensions urbaines**

La qualité de l'insertion paysagère des secteurs d'extension urbaine passe par **la prise en compte des éléments géomorphologiques et le maintien des motifs paysagers existants** (relief, ligne de crête, berges, canaux, bosquets ou trame bocagère...). **Autant que possible, les extensions se situent en continuité des espaces urbanisés des villes et villages.**

Une **diversité des formes urbaines** sera recherchée afin de répondre aux objectifs de compacité et de lutte contre l'étalement urbain tout en respectant les objectifs concernant la préservation de la singularité des silhouettes urbaines (cf. A.5.2.a).

Par ailleurs, il est rappelé l'objectif de **traiter les franges urbaines et rurales** (cf. A.5.1 b) et celui de **maintenir ou la création d'espaces verts** selon les modalités prévues au C.4.2.



Croquis : exemple d'un développement urbain prenant appui sur la trame bocagère (AURCA)

A.5.3. Soigner les perceptions paysagères depuis les itinéraires majeurs du territoire et ses entrées

a) Identifier et qualifier les entrées de territoire

- **Identifier et qualifier les entrées de territoire principales (terrestres, maritimes, cyclables et aérienne)**

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.93)



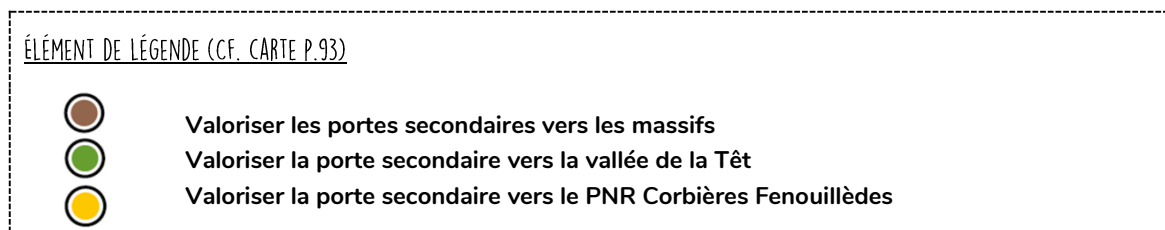
Qualifier les entrées de territoire

Les entrées de territoire jouent un rôle de vitrine et sont déterminantes dans l'attractivité de la plaine. La majorité de ces entrées est identifiée en tant que Pôles d'Échanges Multimodaux « PEM portes d'entrée du territoire » (cf. partie A.4.3.a). En outre, l'objectif est de **mettre en scène le grand paysage au sein duquel elles s'inscrivent ainsi que le lieu même de ces portes d'entrées**.

Cela se traduit par :

- **une mise en valeur des entrées de territoire adaptée à leur nature et au contexte paysager dans lequel elles se situent** (zone agricole, zone urbanisée, zone économique et artisanale) :
 - > les aménagements opérés aux abords des **ports de plaisance** devront **mettre en scène le paysage maritime et travailler l'espace urbain de manière cohérente avec ces ambiances**. Une attention particulière devra être portée à la qualité du front bâti au premier plan du bassin portuaire. Celui-ci ne doit pas être continu mais ménager des percées visuelles de l'espace urbain vers la mer et du rivage vers le Grand paysage.
 - > **aux abords des entrées d'autoroute et échangeurs, une attention particulière doit être accordée aux premiers plans en imposant le recul des bâtiments et leur insertion paysagère** (par végétalisation) **tout en maintenant des ouvertures sur le grand paysage**. Idéalement, des dispositifs de lecture (panneaux, table d'orientation...) peuvent être installés sur les aires piétonnes (ou de covoiturage).
 - > **les entrées de territoire « cyclistes »** doivent être aménagées **avec des dispositifs d'information** et des zones de repos équipées, végétalisées et ombragées afin de **promouvoir le territoire et d'offrir des lieux de pause confortables**.
- **la mise en réseau des entrées de territoire via des itinéraires paysagers de découverte routiers et cyclables** (route des vins, route historique en Terre Catalane, route des plus beaux villages de France, eurovéloroute...).

• Valoriser la mise en scène des portes « secondaires » vers les paysages singuliers des territoires limitrophes

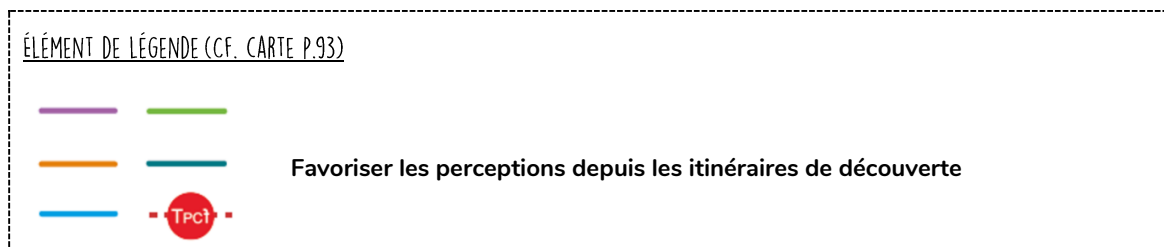


Le SCOT distingue deux types de « portes d'entrée » secondaires vers les territoires limitrophes des massifs ou d'accès aux vallées : **les portes de massifs et les portes de vallée**.

L'objectif poursuivi sur ces sites de « portes secondaires » est **de valoriser les traversées des territoires communaux** sur lesquels elles sont situées de manière à **mettre en valeur les ouvertures sur le paysage caractéristique du « territoire approché »**. Les aménagements veilleront à **marquer « l'effet de seuil »** par une mise en scène appropriée du paysage.

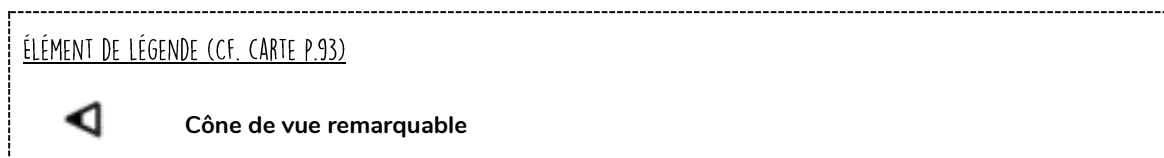
Les abords des routes principales traversant le territoire des communes concernées doivent être traités de manière qualitative, l'encadrement des dispositifs publicitaires y est nécessaire. En traversée urbaine, la circulation mérite d'être apaisée et les façades donnant sur ces axes seront soignées.

b) Favoriser les perceptions paysagères depuis les itinéraires de découverte



La valorisation des itinéraires routiers, ferrés et pédestres comme vecteurs de découverte des paysages est identifiée comme une mesure dans la Charte du PNR Corbières-Fenouillèdes (orientation 1.3.2). Ils sont davantage mis en lumière et les « points de paysages dégradés » sont réinvestis. **Il s'agit de transposer cela au territoire du SCOT en garantissant le rôle de « découverte » des paysages que jouent les « routes pittoresques ».**

• Valoriser les points de vue remarquables et les éléments de repères paysagers



Les points de vue sont souvent situés en point haut et offrent une vue dominante sur un paysage ou un monument dans son contexte paysager. Ces points de vue sont clés pour la découverte et la compréhension du territoire. **L'objectif est de les mettre en valeur notamment par :**

- Le maintien ou l'aménagement de zones d'arrêt d'observation et/ou de lecture du paysage au niveau des points de vue remarquables, notamment au niveau des cols ;
- lorsqu'elles existent, les percées visuelles donnant à voir le grand paysage et silhouettes remarquables ou éléments de patrimoine bâti, depuis la voie sont à maintenir (maintien d'une végétation rase).



- **Identifier et entretenir des « fenêtres » sur le paysage pittoresque depuis les itinéraires de découverte**

Les itinéraires de découverte (routes-paysage, routes du patrimoine, routes des vins) permettent de découvrir les paysages pittoresques et sublimes de l'arrière-pays depuis des routes départementales, le plus souvent « en balcon »,

L'objectif est **d'identifier et d'entretenir les ouvertures paysagères depuis ces itinéraires de découverte** permettant d'appréhender le Grand paysage ponctuellement (ex. au niveau d'un croisement avec un vallon transversal). **Ceci vaut notamment pour les ouvertures les plus « stratégiques »** c'est à dire celles offrant des points de vue sur les villages, éléments sommitaux et celles découvrant la plaine depuis les massifs.

La liste des principales ouvertures paysagères à « entretenir » au niveau des premiers plans des itinéraires de découverte est à compléter par les communes. À titre d'exemple seront concernées l'ouverture sur le village de Ponteilla depuis la RD37 (premiers plans de la route à soigner), l'ouverture sur Latour-de-France depuis la RD117 à l'aval du Coumo de Merens, les vues sur le château Cuxous depuis la RD17, les fenêtres paysagères sur les villages de Calmeilles et Oms depuis la RD13 dans les Aspres...

Lorsqu'ils existent, les accès aux belvédères situés à proximité des itinéraires de découverte doivent être signalés en amont depuis la route (ex. accès au belvédère du barrage sur l'Agly depuis la RD 21).

- **Valoriser et préserver le patrimoine à proximité des itinéraires**

Le petit patrimoine (orris, capitelles, casots, murets en pierres sèches) visible depuis les itinéraires de découverte doit être maintenu en l'état, voire restauré si besoin. La restauration se fera autant que possible dans le respect de la technique de construction traditionnelle.



Casot en bord de RD612 avec le sanglier, animal des garrigues du Fenouillèdes, Millas ©AURCA

Des interventions artistiques peuvent redonner vie à certains éléments du patrimoine rural qui se situent au bord des routes et participer ainsi à « animer » l'itinéraire tout en mettant en valeur l'identité du territoire qui est traversé tels que les casots peints par l'artiste Franck Laurence sur commande du Conseil Départemental.

Les éléments patrimoniaux situés à proximité doivent être signalés depuis l'itinéraire de découverte (ex les dolmens, les chapelles...). La distance jusqu'à l'élément devra être indiquée afin d'inciter à la visite. Les accotements doivent être aménagés (sécurisés) et intégrés paysagèrement afin de pouvoir éventuellement s'y rendre à pied. **Les voies antiques** (via Domitia, via Confluentana) situées à proximité d'un itinéraire de découverte **seront indiquées** (cf. A.5.2 b).

c) Soigner la perception des espaces d'entrée de ville et lutter contre la « banalisation » du paysage le long des axes

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.93)



Entrée de ville peu qualitative à qualifier en priorité



Entrée de ville à qualifier

• Valoriser la lisibilité des espaces d'entrée de ville et la perception depuis ces derniers

Il est important de bien intégrer les espaces d'entrée de ville ³³ notamment paysagèrement. Une réflexion sur le traitement des différents plans visibles depuis la route sera menée afin **d'assurer la qualité de la transition ville-campagne au niveau du champ visuel** (cf. A.5.1 b).

Les entrées de villes identifiées par le SCOT comme nécessitant une requalification sont le plus souvent à vocation mixte ou économique. Des objectifs développés au A.5.1 b) visent à améliorer leur qualité paysagère, leur perception par l'utilisateur et leur pouvoir de mise en scène de l'entrée de la commune.

• Lutter contre la banalisation du paysage au niveau des axes routiers stratégiques

Les axes « stratégiques » du territoire identifiés dans la hiérarchisation du réseau viaire (cf.A.4.2 a) doivent assurer la qualité paysagère de leurs abords. En plus du respect de la bande de non-constructibilité (entre 75 et 100 mètres d'après art. L.111-6 et L.141-19 du Code de l'urbanisme), **ces axes devront assurer une certaine qualité paysagère de leurs abords** : entretien des premiers plans (maintien de cultures, fauchage des friches...), intégration paysagère et sécurisation des embranchements avec les chemins privés ou les entrées de domaines....

Lorsque des projets de d'infrastructures routières sont envisagés, il s'agira **d'anticiper la pertinence/qualité paysagère des nouveaux tracés**, et d'étudier plusieurs scénarii si besoin. **Les études d'impact paysager doivent être systématiques et permettre d'identifier les lieux stratégiques à éviter, à préserver ou à valoriser.**

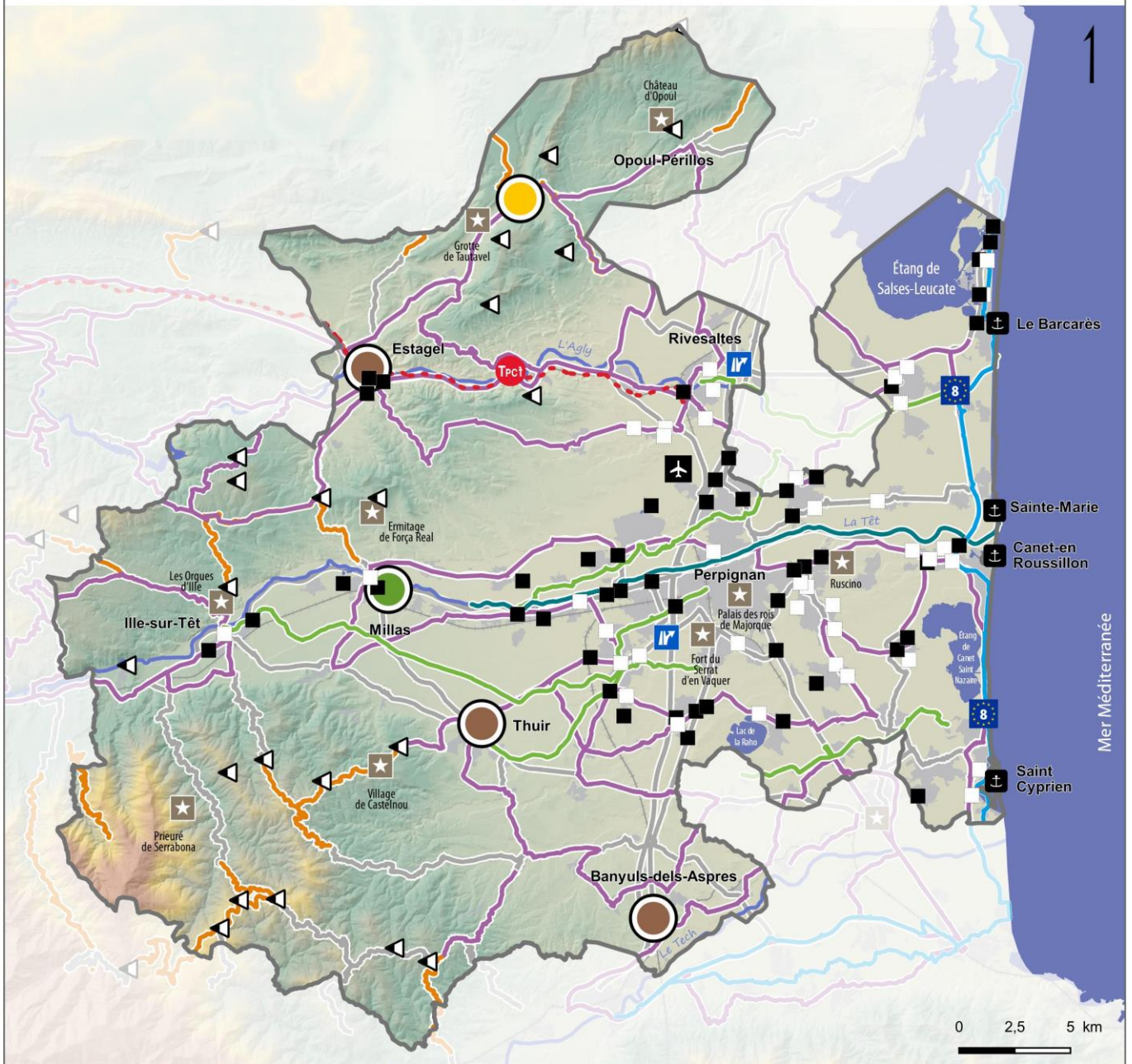
Sur les « axes de traverses », à proximité des entrées de villes (ex la route littorale D81) les documents d'urbanisme mettent en œuvre un règlement assurant un traitement qualitatif des façades attenantes.



L'élaboration de Règlements Locaux de Publicité, ou l'identification de zone de publicité spéciales constituent des outils adéquats pour encadrer et assurer l'intégration des dispositifs de publicité.

³³ Les espaces d'entrée de ville sont des lieux de rupture ou d'articulation entre l'urbain, le rural et le paysage.





Les entrées de territoire

- ... les entrées routières par l'A9
- ... les entrées cyclables par l'EV8
- ... l'entrée « aérienne » depuis l'aéroport
- ... les entrées « maritimes » depuis les ports de plaisance

Les portes secondaires vers les territoires limitrophes

- ... porte secondaire vers les massifs
- ... porte secondaire vers la vallée*
- ... porte secondaire vers le PNR Corbières-Fenouillèdes

Les perceptions paysagères depuis les itinéraires de découverte et les belvédaires

- routes des vins
- routes paysage et pittoresque
- Eurovéloroute 8
- voies vertes existantes
- Es Têt
- train rouge
- site patrimonial
- point de vue remarquable

Les entrées de villes dans les paysages du quotidien

- entrée de ville peu qualitative à qualifier (en priorité)
- entrée de ville à qualifier

Élément de fond de carte

- cours d'eau principal
- surface en eau
- réseaux routier/ferré
- espace urbanisé
- périmètre du SCOT

*Millas identifiée comme « porte de vallée » par le plan paysage Canigou Grand Site

Sources : IGN BD Topo©2021, DREAL, CD66, AERMC. Réalisation : AURCA/juillet 2023. Tous droits réservés.

S'ouvrir et rayonner

pour conforter les synergies et
amplifier l'efficacité économique



ambition



B.1. PROMOUVOIR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE

La position stratégique du 3^{ème} pôle urbain de la région Occitanie est un atout pour concevoir une économie durable et ainsi accroître le rayonnement du territoire. Cet atout doit être conforté par le développement de l'attractivité et de la compétitivité métropolitaine en matière d'équipement et d'économie.

B.1.1. Promouvoir les ouvertures régionales et transfrontalières pour confirmer le statut métropolitain

La plaine du Roussillon s'organise autour de sa ville-centre Perpignan et de son aire urbaine. Celles-ci constituent une métropole d'équilibre au sein de la grande région Occitanie. **L'objectif poursuivi est de conforter ce statut de 3^{ème} pôle urbain métropolitain régional au travers du SCOT Plaine du Roussillon, en tirant parti du positionnement stratégique et des ouvertures transfrontalières dont bénéficie le territoire.**

Le schéma entend pleinement **exprimer son rôle d'accompagnement pour le développement des stratégies économiques locales et promouvoir la croissance de l'emploi**, vecteur indispensable de qualité de vie. Les objectifs et orientations développées s'inscrivent dans les ambitions transversales du PADD : promouvoir et préserver l'identité du territoire et la qualité de vie ainsi qu'adapter les stratégies de développement économique aux enjeux climatiques.

Le modèle économique de la plaine du Roussillon s'est constitué autour de grands piliers que sont l'agriculture et la viticulture grâce notamment à la présence de terroirs diversifiés ; le tourisme, encore fortement orienté sur l'espace littoral ou encore la logistique, appuyée sur le positionnement géostratégique du territoire. Plus récemment et en lien avec la croissance démographique, l'économie « présente » s'est fortement développée tandis que de nouvelles filières innovantes portées par les politiques locales réussissent leurs implantations.

Les besoins identifiés par le SCOT en matière de développement économique sont importants et prioritaires compte-tenu notamment des paramètres locaux en matière d'emploi. Les dispositions suivantes visent tout particulièrement à conforter les synergies existantes et à venir, à développer l'attractivité économique du territoire et sa capacité d'entraînement vers les territoires ruraux mais aussi à diversifier et adapter l'économie pour en améliorer la résilience et la performance.

Le processus de métropolisation de l'aire urbaine perpignanaise est accompagné par le SCOT qui veille au respect des équilibres et constitue un vecteur pour assurer le développement durable de l'emploi et contribuer à l'articulation des politiques publiques ; locales, nationales et régionales.

a) S'ouvrir sur les espaces méditerranéens et pyrénéens

Située à 2 heures de Toulouse, de Montpellier et de la capitale sud-catalane de Barcelone, la plaine du Roussillon est un territoire d'interfaces également ouvert sur la Méditerranée et connecté avec les massifs pyrénéens.

L'objectif poursuivi par le SCOT est de conforter ces atouts en valorisant le positionnement géographique du territoire, générateur de richesses économiques et culturelles.

Cet objectif se traduit notamment par la nécessité de **développer la grande accessibilité du territoire depuis les 3 métropoles environnantes par le confortement des infrastructures de transports terrestres ferroviaires et routières**. Cette accessibilité doit également être améliorée en direction des vallées pyrénéennes, particulièrement dans la vallée de la Têt en direction du Conflent et de la Cerdagne mais aussi vers la vallée du Tech ou encore celle de l'Agly ouvrant sur les Fenouillèdes et hautes Corbières, territoires ruraux en relation avec la plaine du Roussillon. Il s'agit ici de conforter les solidarités territoriales et les liens socio-économiques.

L'ouverture recherchée sur les territoires méditerranéens se traduit également à une échelle de proximité avec le réseau de villes proches : Narbonne, Girona, Béziers qui partagent de nombreuses problématiques et enjeux avec la plaine du Roussillon. Cet espace de dialogue peut se renforcer avec le concours des SCOT, et par exemple le développement des échanges à l'échelle de l'InterSCOT « Sud Méditerranée » et à l'échelle transfrontalière.

b) Améliorer l'accessibilité globale du territoire

Le territoire du SCOT s'inscrit au cœur d'un réseau de grandes infrastructures de transport d'envergure nationale ou internationale qui constitue un facteur de richesses, de compétitivité et d'attractivité. Cependant, bien que la plaine 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. **L'objectif poursuivi par le SCOT est d'améliorer la grande accessibilité tout particulièrement via la grande vitesse ferroviaire.**

• Connecter le territoire à la grande vitesse ferroviaire

Le PADD soutient la réalisation de la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan qui constitue encore un chaînon manquant essentiel dans les liaisons européennes à grande vitesse. Cette connexion à la grande vitesse doit **favoriser le développement d'un projet de territoire d'ensemble : améliorer les relations avec l'extérieur et notamment les métropoles proches, favoriser un développement économique et social dans un cadre de vie préservé, lui-même vecteur de développement de l'emploi mais aussi diminuer les émissions de gaz à effet de serre...**

La nouvelle infrastructure est également l'opportunité de dégager le maximum de sillons ferroviaires pour **assurer le déploiement d'une offre de transports périurbaine et le développement du fret ferroviaire.** Le soutien à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Montpellier-Perpignan (LNMP) est donc indispensable au maintien et au développement d'une économie de rang métropolitain.

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.133)



Projet d'Intérêt Général (PIG) LNMP à réaliser

Les documents d'urbanisme doivent donc préserver les emprises nécessaires à sa construction.

Ce chaînon manquant dans les liaisons européennes à grande vitesse (LGV), doit répondre à plusieurs objectifs :

- **Viser un caractère mixte entre Perpignan et Narbonne.** Cette mixité est en effet essentielle pour anticiper l'accroissement du fret ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, éviter les traversées d'agglomération, permettre le développement de circulations voyageurs régionales sur la ligne « historique » tout en anticipant l'accroissement de la vulnérabilité sur la ligne historique (traversée des complexes lagunaires...).
- **La réalisation du contournement fret de Perpignan entre la ligne classique et la ligne grande vitesse mérite également d'être étudiée** afin d'intégrer une analyse des incidences environnementales sur les espaces concernés par la réalisation de ce shunt ferroviaire.
- **Mettre en place les réponses aux nuisances engendrées par la nouvelle infrastructure dans les zones urbaines traversées, par des aménagements spécifiques lorsque cela est nécessaire** (passage en tunnel, murs anti-bruit...).

- Assurer une bonne intégration paysagère des infrastructures en rapport avec la qualité des sites traversés (plateaux viticoles de Baixas, de Rivesaltes et Salses-le-Château...), par des ouvrages de franchissement des cours d'eau et des routes par exemple (éviter notamment les bardages métalliques...), ou encore par des aménagements paysagers garantissant une bonne cicatrisation des saignées ouvertes pour le passage des voies.
- Préserver les transparences par le maintien des voies de circulation rurales, notamment pour les activités agricoles et les cyclistes. L'infrastructure devra éviter d'accroître la vulnérabilité de certains secteurs au risque d'inondation et maintenir ou restaurer les corridors écologiques.
- Compte-tenu de l'intensification des échanges, il est également recommandé de préserver la possibilité d'élargir ou de doubler cette infrastructure à très long terme.

Le même principe peut être appliqué le long de l'itinéraire LGV Perpignan-Barcelone traversant le territoire du SCOT. Le développement de services ferroviaires cadencés à l'échelle de l'EuroRégion Pyrénées Méditerranée entre Perpignan, Figueres, Girona et Barcelone d'une part, et vers Narbonne-Montpellier-Nîmes, et Toulouse d'autre part, est essentiel pour les habitants, les visiteurs et les entreprises de la Plaine du Roussillon.

Profitant de la mise en service de la LGV Perpignan-Barcelone (2013), du contournement Nîmes-Montpellier (2019), et de la nouvelle infrastructure LNMP, cette offre doit contribuer à une EuroRégion forte et intégrée.

• Poursuivre la requalification aéroportuaire

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.133)



Aéroport à requalifier

L'aéroport de Perpignan-Rivesaltes est indispensable à l'accessibilité de la plaine du Roussillon tandis que la régularité et la fiabilité des liaisons avec Paris sont tout aussi essentielles au tissu entrepreneurial du Roussillon.

La situation de l'aéroport demeure encore précaire avec une offre à conforter et un environnement concurrentiel fort qui impose de **construire une offre ciblée et 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...). Le PADD intègre également les plateformes aéroportuaires d'envergure européenne de Barcelone, Toulouse et Montpellier dans sa stratégie de grande accessibilité et **identifie les liaisons vers ces équipements comme stratégiques pour accroître son attractivité.**

La pérennisation de la plateforme aéroportuaire Perpignan-Rivesaltes passe par **la poursuite du développement d'offres de destinations et de services ciblés** (tourisme, congrès, économie compétitive...).

Il s'agit également **d'étoffer les entreprises spécialisées dans l'aéronautique** qui bénéficient d'un équipement de qualité et non saturé.

Afin de valoriser la plateforme aéroportuaire, **l'amélioration de la desserte du site passera par l'étude d'une liaison directe aéroport - centre-ville - gare TGV, fiable et aux horaires élargis** : le recours à un mode de transport innovant est également à envisager. Un **parc-relais mutualisé à Torremilà ou dans le secteur du Polygone-Nord** pourrait compléter ce dispositif.

Le renforcement des liaisons vers les aéroports internationaux de Barcelone, Toulouse et Montpellier est indispensable pour compléter l'accessibilité aérienne au territoire pour tous.

Le SCOT incite à **la mise en place de liaisons continues, régulières, adaptées aux horaires du trafic aérien et à des prix raisonnables**, en optimisant et complétant les services de transports communs existants. L'échelle régionale, voire eurorégionale s'avère pertinente.

• Promouvoir l'accessibilité maritime

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.133)



Port de plaisance à conforter

En raison notamment de sa vocation touristique et de sa façade maritime, le littoral est concerné par plusieurs grands projets d'équipements et de services (cf. B.1.2 et B.3). **Cet espace constituant une vitrine du territoire, son capital attractif doit être préservé et valorisé afin de bénéficier à l'ensemble du département.**

La façade maritime constitue également une **porte d'entrée essentielle pour le développement économique** grâce notamment aux équipements portuaires.

Au-delà du territoire de la plaine du Roussillon, **le port de commerce fruitier de Port-Vendres est essentiel** au fonctionnement de la plateforme internationale de Saint-Charles.

Le territoire possède également **quatre ports de plaisance pour lesquels l'offre d'accueil mérite d'être complétée, requalifiée et diversifiée.** Grâce à d'importants travaux d'aménagement, le port de Canet-en-Roussillon répond aujourd'hui globalement à ces enjeux. **Cet objectif est à rechercher pour les ports de Saint-Cyprien, Sainte-Marie et Le Barcarès avec des extensions mesurées associées à la mise en place de ports à sec moins consommateurs d'espace, d'équipements portuaires complémentaires** (cales de mise à l'eau...), et des activités liées au port et à l'espace maritime nécessitant la proximité immédiate de l'eau.

• Renforcer l'accessibilité numérique

L'amélioration des infrastructures et des réseaux de communication électroniques est également indispensable au développement économique des territoires, en particulier dans les zones rurales parfois mal desservies afin de permettre le maintien et le développement des activités. Les politiques publiques, menées notamment par le conseil départemental ont vocation à permettre le raccordement de l'ensemble des communes et ainsi à garantir l'accessibilité du numérique sur tout le territoire. **L'ensemble de ces politiques sont appuyées par le SCOT afin d'assurer à terme une couverture totale du territoire en très haut débit** par des liaisons classiques ou par fibre optique. **L'objectif poursuivi étant que l'ensemble des espaces déjà urbanisés, incluant notamment les zones d'activités économiques ainsi que les équipements et services, soit raccordé aussi rapidement que possible.**

Pour cela, les collectivités prennent en compte dans leurs documents d'urbanisme les objectifs liés à l'installation du très haut débit.

Dans ce sens :

- Les documents d'urbanisme établissent **une cartographie pertinente de la couverture du haut débit de leur territoire** repérant notamment les zones blanches et les débits accessibles. **Ceux-ci doivent autant que possible garantir le raccordement au réseau numérique très haut débit des nouvelles zones à urbaniser et de leurs constructions, et permettre le raccordement des secteurs déjà bâtis.**
- De manière générale, le SCOT affirme l'objectif de profiter des occasions de travaux de raccordement pour mettre en œuvre des opérations d'enfouissement des réseaux afin de contribuer à la requalification de certains paysages urbains.
- Dans le domaine des déplacements, et ce en vue de favoriser le report modal depuis la voiture particulière vers les transports en commun, **les AOM travaillent à la mise en place d'un système d'information multimodale partagé** (information par mode de transport, calcul d'itinéraires, intermodalité, covoiturage, TAD, vélos en libre-service, stationnement, accessibilité PMR, trafic et état des réseaux en temps réel...).



B.1.2. Soutenir le rayonnement du territoire

a) Renforcer l'offre en grands équipements et équipements d'envergure métropolitaine

Outre les grands d'équipements liés aux déplacements et transports (cf. B.1.1.b), les équipements d'envergure métropolitaine couvrent un large panel d'équipements notamment administratifs, judiciaires, de santé, sportifs, culturels de loisirs... On y trouve par exemple les grandes salles de spectacle, centres culturels, musées, palais des congrès, grands stades et complexes sportifs, parcs de loisirs et d'attractions, équipements d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation...

Plusieurs grands équipements notamment touristiques, sportifs et culturels d'envergure existent déjà sur le territoire et permettent d'asseoir son rayonnement.

Les grands équipements existants doivent être confortés. Les documents d'urbanisme permettent l'évolution de ces structures lorsqu'elles font l'objet de projets de requalification visant leur développement ou leur montée en gamme.

En dehors de ces derniers, l'objectif poursuivi par le SCOT consiste à appuyer le développement de nouveaux équipements permettant de conforter le statut de 3^e pôle urbain régional de Perpignan et de la Plaine du Roussillon.

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.133)



Grand équipement à conforter, à soutenir ou à réaliser

Le niveau d'équipement constitue un levier indispensable en vue de poursuivre la métropolisation et l'attractivité du territoire, pour ce faire, le DOO définit les grands projets d'équipement et de services suivants, en lien avec les ambitions exprimées dans le PADD.

• Équipements culturels et sportifs

Les orientations du projet affichent un soutien à l'implantation d'équipements culturels, de loisirs et sportifs. Plus précisément, il s'agit de diversifier l'offre en équipements de loisirs et de monter en gamme en matière d'équipements culturels et sportifs.

Grand équipement à conforter ou soutenir	Commune ou site	Objectifs
Ports de plaisance à conforter	Saint-Cyprien, Canet-en-Roussillon, Le Barcarès, Sainte-Marie-la-Mer	Compléter, requalifier et diversifier l'offre d'accueil portuaire, intégrer les espaces portuaires dans leur environnement urbain ou naturel
Valorisation des berges de la Têt « Es Têt »	De Saint-Félicien-d'Avall à Canet-en-Roussillon	Valoriser les berges du fleuve Têt et mettre en réseau les communes autour d'un parc naturel développé autour des activités de loisirs, sport, bien-être et de pédagogie
Extension du Parc des sports	Perpignan	Conforter et développer le principal équipement sportif de la ville centre – Développer les espaces de nature en ville
Complexe sportif « Grand Stade »	Saint-Cyprien	Conforter et développer l'équipement sportif et son fort potentiel de rayonnement

Grand équipement à conforter ou soutenir	Commune ou site	Objectifs
Complexe golfique	Villeneuve-de-la-Raho	Diversifier et développer l'offre touristique et les grands équipements sportifs
Parc animalier « Écozonja »	Cases-de-Pène	Diversifier et développer l'offre touristique, promouvoir les activités touristiques dans « l'arrière-pays »
Centre européen de la Préhistoire et musée (EPCC)	Tautavel	Conforter et développer le centre de recherche, promouvoir les activités touristiques dans « l'arrière-pays »
Mémorial du camp de Rivesaltes	Rivesaltes / Salses (hors SCOT)	Conforter et développer le mémorial et les activités liées, préserver les baraquements du site protégé.
Technoparc sports automobiles	Rivesaltes	Diversifier et développer l'offre touristique et les grands équipements sportifs
Écoparc Catalan	Pézilla-la-Rivière, Baixas, Baho, Villeneuve-la-Rivière,	Assurer un projet de développement autour du tourisme, des énergies renouvelables, de l'agriculture et de l'innovation.

• Équipements logistiques

En matière de grands équipements logistiques et en lien avec les dispositions développées au § B.4 suivant, il s'agit de conforter et **développer les équipements destinés à améliorer le fonctionnement des plateformes logistiques** existantes et contribuer à la décarbonation progressive des transports de marchandises.

Grand équipement à conforter ou soutenir	Commune ou site	Objectifs
Centre routier Saint-Charles	Perpignan	Améliorer les conditions d'accueil des chauffeurs routiers et la performance de la plateforme de Saint-Charles, constituer une offre de service globale à proximité directe de l'échangeur autoroutier
Plateforme de transport combiné de Saint-Charles	Perpignan	Améliorer la performance de la plateforme de transport combiné et assurer son développement espace de stockages et de stationnements équipements, infrastructures et activités liés à cette logistique
Plateforme Autoroute Ferroviaire	Tresserre / Le Boulou « En Cavallès »	Améliorer la performance de la plateforme d'autoroute ferroviaire et assurer le développement de faisceaux ferroviaires de stockage et de traitement ainsi que les équipements et activités liés à cette logistique



• Équipements judiciaires

En lien avec les besoins de développement des équipements judiciaires et pénitentiaires portés par l'État, le DOO définit les grands équipements suivants :

Grand équipement à conforter ou soutenir	Commune ou site	Objectifs
Nouveau centre pénitentiaire	Rivesaltes	Prévoir un nouveau centre de 500 lits inscrit dans le plan immobilier pénitentiaire national.
Cité judiciaire	Perpignan	Assurer l'amélioration, le développement et le regroupement des équipements judiciaires dans le cœur de ville de Perpignan

• Équipements de l'enseignement supérieur

En lien avec l'objectif développé dans le § suivant pour conforter et développer l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation, il est nécessaire d'**accompagner la création et le développement de l'ensemble des équipements de formation, de recherche et d'innovation**, pour soutenir notamment les filières d'excellence du territoire et contribuer à la qualification des individus. D'une manière générale, ces équipements jouent un rôle moteur dans la revitalisation des centralités urbaines et particulièrement du cœur de ville de Perpignan, il est donc indispensable d'éviter les localisations dans les zones excentrées et notamment les zones d'activités périphériques.

Grand équipement à conforter ou soutenir	Commune ou site	Objectifs
Pôle universitaire de Perpignan	Perpignan	Conforter et développer le campus du Moulin-à-Vent. Conforter le retour de l'université en centre-ville (Campus Mailly, bourse du travail...) et plus globalement assurer le développement des établissements d'enseignement supérieur et de recherche en centre-ville en lien avec le statut de Ville Universitaire d'Équilibre.
Cité digitale	Le Soler	Conforter et développer le campus numérique aux abords de la gare et ses liens avec le cœur de ville

Pour l'ensemble de ces projets de grands équipements identifiés, et pour les équipements non connus à ce jour qui répondraient aux objectifs précités et seraient soutenus par les élus en comité syndical, **les documents d'urbanisme doivent :**

- permettre le développement de ces projets tout en assurant le respect de l'ensemble des autres dispositions développées dans le SCOT, notamment en matière d'insertion paysagère et environnementale, de préservation des espaces agricoles et de la trame verte et bleue, et de prévention contre les risques ;
- étudier la nécessité de développer les hébergements touristiques adaptés à la demande et à la clientèle visée, notamment lorsqu'il s'agit de projets permettant d'accroître l'offre en matière de tourisme d'affaire.

En raison de leur envergure internationale, nationale ou régionale, certains grands projets d'équipements pourront voir leurs emprises comptabilisées en tout ou partie aux échelles nationales et régionales, en matière de consommation d'espaces. Il s'agit notamment de l'emprise de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, des équipements judiciaires et pénitentiaires portés par l'État (notamment le centre pénitentiaire de Rivesaltes) ainsi que des équipements destinés à améliorer le fonctionnement des plateformes logistiques existantes et contribuer à la décarbonation progressive des transports de marchandises (autoroute ferroviaire, centre routier...).

b) Conforter l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.133)



Réseau d'équipement d'enseignement supérieur à conforter

L'enseignement supérieur et la recherche contribuent à la notoriété d'un territoire, à son développement économique ainsi qu'au développement personnel et à la qualification professionnelle.

L'offre actuelle se concentre principalement autour de l'Université de Perpignan Via Domitia qui développe de nombreuses formations et représente près de 75 % des effectifs étudiants. Les formations sont principalement développées sur le site du Moulin-à-Vent (UPVD, IUT, Institut Franco Catalan Transfrontalier, INSPE...) tandis que les formations de droit, s'orientent vers un retour en centre-ville. Le campus Mailly, en centre-ville est appuyé sur les bâtiments de « l'ancienne Université » et se développe sur un réseau de bâtiments emblématiques rénovés pour accueillir un effectif de près de 1500 étudiants. Cette dynamique s'inscrit pleinement dans les objectifs de revitalisation urbaine du cœur de ville de Perpignan et mérite d'être soutenue et accompagnée.



De nombreuses autres formations sont dispersées sur la ville et en périphérie, notamment à Tecnosud (Sup ENR, CFA du CTP, NeoSup...), à la cité Pascot (IMERIR, Purple campus...), au sein des lycées (BTS) tandis que la chambre des Métiers développe de nombreuses formations à Rivesaltes (Mas de la Garrigue).

Au Soler, le campus numérique appuyé sur l'IDEM constitue un pôle de développement pour la commune et le territoire, tandis qu'une école de sommellerie s'installe aux caves Byrrh de Thuir.

L'objectif poursuivi étant de pérenniser et développer l'ensemble des équipements d'enseignement supérieur, de recherche et de formation et de permettre de nouvelles implantations en complémentarité avec l'offre existante localement. Autant que possible, **ces équipements devront viser une localisation urbaine et ainsi contribuer à la revitalisation des centralités avec un accompagnement soutenu des politiques publiques en matière de mobilités, logement, espaces publics, équipements et services annexes.**

La poursuite du dynamisme territorial en matière de recherche, formation et de développement de secteurs d'innovation, particulièrement dans les domaines des énergies renouvelables ou de l'économie numérique est particulièrement souhaitée. L'accompagnement des dynamiques de création d'entreprises, l'éclosion de startups et d'entreprises innovantes sont donc à accompagner par le développement d'outils dédiés comme les incubateurs, pépinières, hôtel d'entreprises, fablab à l'interface des formations et des entreprises.

Les documents d'urbanisme doivent donc prévoir :

- **Les capacités de développement nécessaires aux projets d'évolution et d'extension des structures existantes ;**
- **Les capacités d'accueil suffisantes pour permettre de nouvelles implantations à réaliser en priorité au sein des centralités principales** du territoire, en particulier le centre-ville de Perpignan et en connexion avec le réseau de transports en commun. La localisation en périphérie doit rester une exception en lien avec l'absence d'autres alternatives et l'impossibilité de remobiliser une emprise foncière suffisante au sein des centralités ou des quartiers.
- **des capacités spécifiques en appui des filières d'excellence** du territoire pouvant se traduire par la réservation des emprises nécessaires au sein des sites de projet économiques afin de favoriser les dynamiques de développement en grappes et les synergies entre la formation, la recherche, le développement l'innovation et les entreprises.



B.1.3. Assurer le confortement d'une économie plurielle au service de l'emploi et du développement local

En accompagnement des stratégies de développement économique principalement portées par les EPCI et la Région, le SCOT doit contribuer à la diversification des filières économiques en lien avec les impératifs de développement de l'emploi, de préservation de la qualité de vie et d'adaptation au changement climatique.

Outre les piliers économiques du territoire que sont l'agriculture, le tourisme et la logistique, pour lesquels des orientations et objectifs spécifiques sont développés (§ B.2, B.3 et B.4), **il convient de renforcer les filières récentes et innovantes et de contribuer à leur développement et leur diversification. Ces différentes filières doivent être appréciées comme étant complémentaires et en interaction pour contribuer globalement au développement économique et durable du territoire.**

a) Soutenir l'émergence et l'éclosion de nouvelles filières

Fort d'une volonté de diversifier l'activité économique, le territoire s'est doté de nouvelles filières qu'il convient d'accompagner et de développer ; **la filière du nautisme** particulièrement présente sur le site du pôle nautique de Canet-en-Roussillon constitue aujourd'hui une opportunité pour le développement de l'emploi local grâce notamment au développement des activités de production (productions de catamarans...). D'une manière générale les activités en lien l'économie bleue sont à soutenir, y compris les liens avec la recherche, le développement et les formations.

L'accueil et le développement des **industries aéronautiques** en lien avec l'équipement aéroportuaire sont également à promouvoir sur le territoire et tout particulièrement le site de Torremilà.

L'économie numérique et digitale est également un axe de développement stratégique soutenu par le schéma, particulièrement sur le site du Soler qui développe un pôle de l'économie numérique et des industries créatives associant formation, recherche et éclosion d'un tissu entrepreneurial à forte valeur ajoutée pour le territoire. Outre le campus numérique sur le site de la gare, ses activités sont appelées à se développer à proximité sur le site « Numérisud ».

La filière santé à laquelle peuvent s'adosser les activités liées au « bien-être » constitue aussi un levier de développement à promouvoir pour le territoire. En lien notamment avec la part importante des séniors et plus globalement le vieillissement de la population et les politiques de maintien à domicile, la création et le développement de nombreuses activités de services et de santé sont attendues.

Outre ces filières identifiées et soutenues par le schéma, l'émergence et le développement de nouvelles filières complémentaires est à promouvoir, en particulier pour améliorer la dynamique de création d'emploi et la croissance de l'emploi qualifié.

b) Favoriser les « circuits courts »

L'économie du territoire est largement appuyée sur les ressources naturelles locales qu'il convient de préserver. Outre leur rôle de levier économique, **ces ressources sont aussi un formidable levier de développement des « circuits courts » et donc de diminution de l'empreinte carbone et de la dépendance du territoire.** (I)

En premier lieu, **les circuits courts sont à favoriser dans les domaines de l'agriculture et de l'élevage.** Les atouts du territoire, grâce à la diversité de ses terroirs et productions agricoles, aux savoir-faire locaux, à la présence de la plateforme de Saint-Charles constituent une opportunité pour organiser des circuits rapprochant les producteurs des consommateurs et **favoriser la mise en place de projets alimentaires territoriaux (PAT).** Les industries de transformation et agro-alimentaires doivent être consolidées à l'interface des bassins de production et de consommation et constituer des débouchés complémentaires aux filières agricoles locales (abattoirs, ateliers de découpe, industries agro-alimentaires en lien notamment avec les filières fruits et légumes, caves coopératives et particulières...). Enfin, la diversité des productions locales et les traditions gastronomiques constituent aussi une clef de développement à favoriser pour le territoire.

Les ressources locales permettent également de préserver une relative indépendance du territoire pour les matériaux issus de l'exploitation du sol et du sous-sol. Ainsi, conformément aux orientations du schéma régional des carrières, **l'exploitation de ces ressources doit être préservée et encadrée** afin de limiter les importations de matériaux et les flux de circulation générés. Afin de renforcer les circuits courts et promouvoir l'identité du territoire, l'exploitation de petites carrières de matériaux locaux utilisés dans les constructions traditionnelles pourra être étudiée et favorisée.

Les documents d'urbanisme veilleront à identifier les gisements et à préserver leur accessibilité le cas échéant. Il s'agit avant toute chose de préserver et développer les exploitations existantes. Il est en effet conseillé de **privilégier les renouvellements et extensions à la création de nouvelles carrières**.

Lorsque les enjeux le justifient, pour la création de nouveaux sites d'extraction il convient de privilégier la réouverture de sites anciennement exploités lorsque c'est possible. D'une manière générale, les exploitations de matériaux et les industries de transformations liées ne dérogent pas aux dispositions visant à préserver la qualité environnementale et paysagère du territoire et doivent composer avec ces enjeux (cf. A.5.1.c et C.4.1).

Ces sites doivent être représentés dans les PLU(i) comme « secteurs protégés en raison de la richesse du sol ou du sous-sol, dans lesquels les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles sont autorisées » au titre de l'article R.151-34.

En cas de projet situé aux abords de carrière existante, il convient de concerter l'exploitant concerné.

Les documents d'urbanisme doivent identifier le foncier disponible pour les plateformes de transit et le stockage de matériaux, indispensables pour intégrer les enjeux liés au report modal dans le domaine des transports de matériaux à la mise en œuvre d'un approvisionnement durable du territoire.

Les ressources locales sont aussi liées au climat. L'eau, le vent et le soleil, présents en relative abondance, ont permis l'éclosion et le **développement d'une filière dédiée aux énergies renouvelables qu'il convient de renforcer**, depuis la formation et la recherche (Sup Enr...), aux productions industrielles locales en passant par la production des énergies renouvelables, permettant une plus grande autonomie du territoire. Le développement d'équipements spécifiques comme le réseau de chaleur est également soutenu pour l'atteinte des objectifs vers un territoire à énergie positive.

Le climat, le patrimoine, la qualité des paysages et la présence des Pyrénées comme de la Méditerranée, constituent des leviers de développement touristique « classique » qui peuvent aussi **favoriser l'éclosion et le développement de nouvelles filières comme celles des sports dits de « pleine nature »**. La filière « Outdoor » est à soutenir, à la fois pour sa capacité à attirer les sportifs amateurs et de haut-niveau mais également les entreprises spécialisées particulièrement soucieuses de développer des écosystèmes respectueux du développement durable et du cadre de vie dans lequel elles évoluent.

À une autre échelle, la plus grande autonomie des territoires se joue aussi en matière de **relocalisation des industries**, notamment stratégiques sur le sol national. Le territoire de la plaine du Roussillon, largement en retrait sur la présence d'emploi industriel entend permettre l'accueil d'entreprises d'envergure en ménageant des capacités d'accueil suffisantes sur les sites de Torremilà à Perpignan et du parc François Arago de Rivesaltes, où des réserves foncières spécifiques sont identifiées et ciblées pour cet accueil.



B.2. RENFORCER L'AGRICULTURE MÉDITERRANÉENNE

En lien avec les difficultés rencontrées par le monde agricole et dans un souci d'adaptation aux attentes des consommateurs et aux effets attendus du changement climatique, cette orientation vise à renforcer la place de l'agriculture localement.

Cela passe par 2 types de dispositions développées en suivant :

- Celles visant la préservation du foncier agricole : premier support indispensable de cette activité ;
- Celles visant le soutien à la diversification et à l'adaptation de l'activité en vue de la préserver et de la renforcer.

B.2.1. Définir des objectifs de consommation d'espace économes et préserver le foncier agricole



Les espaces agricoles participent au développement économique du territoire tout en jouant des rôles multiples en matière d'environnement et de société (aménités paysagères, récréatives, rôles environnementaux multiples...).

De nombreuses dispositions du SCOT participent à la préservation et la protection des espaces agricoles.

Les objectifs économes de consommation foncière et la protection des espaces agricoles à fort potentiel, développés ci-après, ne sont pas les seules mesures inscrites dans le projet de SCOT pour préserver le foncier.

L'identification de secteurs d'étalement urbain à maîtriser (cf.A.2.1.b), la détermination de franges contenant les extensions urbaines (cf. A.2.1.b), la priorisation du réinvestissement urbain (cf. A.2.1.c), les objectifs de reconquête des cœurs de villes (A.2.2.a), la limitation du transfert des activités, équipements et services vers les zones périphériques (cf. A.2.2.b et c), la reconnaissance de paysages agricoles emblématiques (cf. A.5.1.a et b) ou encore les choix raisonnés effectués en matière de création de nouvelles infrastructures de déplacement (cf. A.4.2)... sont des orientations et des objectifs qui participent aussi très concrètement à la **préservation des espaces agricoles, supports essentiels de l'économie locale.**

a) Limiter la consommation d'espaces pour ralentir l'étalement urbain sur les terres agricoles

Les objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain s'appuient sur l'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours de la décennie 2012-2021, et exposée dans le rapport de présentation (Cahier 6 - État Initial de l'environnement).

EPCI	Consommation maximale en ha à 10 ans	Consommation maximale en ha les 5 années suivantes	Total en ha pour les 15 années d'application du SCOT
CC Aspres	61	25	86
CC Roussillon Conflent	38	15	53
CC Sud-Roussillon	47	19	66
CU PMM	438	175	613
Total SCOT en ha	584	234	818 ha

Sur la base de cette donnée, la consommation foncière maximum d'espaces naturels agricoles et forestiers arrêté par le schéma est de 818 ha.

Sur ces 818 ha, la consommation d'espaces des 10 premières années ne pourra dépasser 584 ha (cf. détails ci-dessus).

Néanmoins, notamment en cas d'utilisation d'une autre source de donnée, l'objectif de modération du SCOT est de diviser par deux le rythme de consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) sur les 10 premières années du SCOT (sur la base de la décennie 2012-2021), puis de réduire de 20% sur la décennie suivante (rapporté aux 5 années qui se seront passées pour s'inscrire dans l'échéance du SCOT).

Le SRADDET en vigueur impose un phasage à 5 ans de la consommation d'espaces. Tant que celui-ci restera en vigueur avec ces dispositions **il conviendra que les documents d'urbanisme imposent également un phasage en conséquence. Dans l'idéal, le rythme de consommation foncière sera constant sur ces tranches de 5 ans. Ainsi, au regard des données utilisées par le SCOT dans l'observation de la consommation d'ENAF passée, il s'agirait de ne pas dépasser 292 ha les 5 premières années, soit 31 ha pour la CC des Aspres, 19 ha pour la CC Roussillon-Conflent, 24 pour la CC Sud-Roussillon et 219 ha pour la CU Perpignan Méditerranée.** Néanmoins compte-tenu des urbanisations en cours, la consommation foncière à 5 ans peut être en réalité déjà dépassée sur certains EPCI ; dès lors l'effort à consentir sur la tranche des 5 années suivantes sera plus important pour ne pas dépasser la consommation maximale fixée pour les 10 premières années (cf. tableau ci-dessus).

L'objectif fixé par EPCI s'impose à travers un rapport de compatibilité au projet intercommunal traduit dans le PLUi ou dans le cadre d'une charte ou d'un accord intercommunal permettant de déterminer la répartition par commune.

Ces enveloppes doivent répondre au **développement urbain résidentiel et économique (dont commercial)** ³⁴ et **incluent les équipements de type voiries et réseaux associés au développement des zones précitées. Ces enveloppes incluent également les équipements publics et d'intérêt collectif**³⁵ mais pas les infrastructures (autres routes et notamment les voies interurbaines, déviations..., voies ferrées ...) pour lesquelles la consommation d'espace passée n'a pu être comptabilisée.

³⁴ La consommation des équipements et projets économiques reconnus d'envergure régionale ou nationale notamment par le SRADDET ne compte pas dans les enveloppes définies cf.B.5.2.a).



Comptabiliser la consommation d'espaces d'un document de planification

Est comptabilisé comme de la consommation d'espaces le classement en U ou AU sur un Espace Naturel Agricole et Forestier (ENAF) situé en dehors de l'enveloppe urbaine. À l'intérieur de l'enveloppe, les friches urbaines, les espaces en transition et les chantiers (c'est-à-dire les parcelles viabilisées, non cultivées, nues de toute occupation, et manifestement destinées à être urbanisées), ne sont pas comptabilisés dans la consommation foncière. En revanche, une parcelle cultivée, boisée, non intégrée à un aménagement foncier devra être comptabilisée dans la consommation foncière du projet dès lors qu'elle est classée en U, AU ou concernée par un emplacement réservé, sauf si l'étude de densification fait état d'une véritable rétention foncière, auquel cas les collectivités doivent mettre en place l'article L.151- 23 permettant de figer la constructibilité de ladite parcelle.

b) Reconnaître et préserver les espaces agricoles



De manière générale, les documents d'urbanisme locaux cherchent à **préserver les espaces agricoles**, qu'ils participent ou non à l'armature verte et bleue. Ces espaces doivent bénéficier d'une lisibilité sur leur devenir. Leur pérennité doit être clairement et durablement affichée.

Les documents d'urbanisme locaux **veillent à maîtriser le développement de l'habitat diffus ou isolé, à éviter l'enclavement des sièges d'exploitation et/ou des parcelles agricoles, et à préserver l'ensemble des canaux d'irrigation afin de limiter le mitage et la fragmentation des espaces et de ne pas compromettre les fonctionnalités agricoles** présentes (circulation des engins agricoles, fonctionnement des canaux...).

Les documents d'urbanisme locaux doivent **définir des limites durables entre l'espace urbain ou à urbaniser et l'espace agricole à pérenniser, notamment à travers la matérialisation de franges urbaines et rurales**. Ils veillent à bien traduire le respect de ces franges dans les orientations d'aménagement et de programmation (cf. partie A.5.1.)

- **Protéger strictement les espaces agricoles à fort potentiel**

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.113)

- | | |
|---|---|
|  | Espace agricole à fort potentiel, à protéger |
|  | Frange urbaine et rurale à qualifier |

La préservation des espaces agricoles s'appuie particulièrement sur l'armature verte et bleue qui correspond au maillage des principaux espaces naturels et agricoles à préserver. Cette armature est la résultante de deux composantes :

- d'une part, une composante « écologique » via la définition des **continuités écologiques locales** (cf.C.4.1).
- d'autre part, une composante « agricole » à travers notamment **la reconnaissance des espaces agricoles à fort potentiel**.

En effet, parce qu'ils présentent des potentialités agronomiques importantes et/ou qu'ils sont le support d'une activité dynamique, **certains espaces sont qualifiés d'espaces agricoles à fort potentiel et jouissent à ce titre d'une protection forte**.

Les documents d'urbanisme locaux doivent assurer la protection des espaces agricoles à fort potentiel, principalement par un classement en zone agricole ou en zone naturelle au règlement strict. Le cas échéant, des règles particulières peuvent être instaurées (zonage indicé...).

La constructibilité devra être strictement limitée (et sous-réserve des conditions développées par les documents de planification en vigueur, en matière de risque en particulier) :

- aux **constructions et installations nécessaires à l'activité agricole, pastorale ou forestière, ou nécessaires à la transformation, au conditionnement et à la commercialisation des produits agricoles**, dans les conditions développées à l'article L.151-11 II du Code de l'urbanisme ;
- à **l'évolution des constructions existantes** (y compris d'habitation liée ou non à une exploitation, par extension, création d'annexe...). Des dispositions réglementaires viendront cadrer les modalités d'évolution notamment de manière à éviter le mitage ;
- aux **aménagements, constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs et/ou contribuant à la protection contre les risques naturels, au développement des énergies renouvelables** (hors parcs solaires au sol dont les conditions d'implantation sont précisées ci-après), **à la protection de l'environnement, au traitement des déchets et eaux usées, à la préservation de la biodiversité et à l'information et à la sensibilisation du public**, dans le respect des conditions prévues au L.151-11 I 1° du Code de l'urbanisme ;
- aux **changements de destination de bâtiments désignés par le document d'urbanisme** dans le respect des conditions édictées par le code de l'Urbanisme à l'article L.151-11. I 2°.

Néanmoins, **peuvent être tolérés sous condition** :

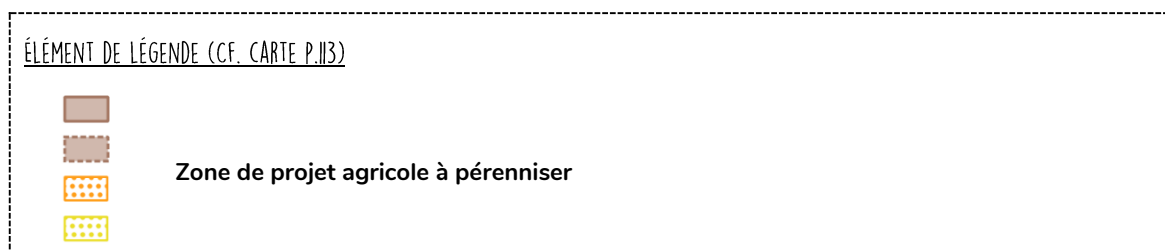
- **des projets de développement urbain situés en continuité des espaces urbanisés à condition qu'ils ne puissent se développer ailleurs et qu'une l'OAP matérialise et précise le traitement d'une frange urbaine et rurale** qui garantira la protection durable des espaces agricoles ou naturels situés au-delà ;
- **des projets d'infrastructures de transports justifiées par l'intérêt général ne pouvant pour des raisons techniques, financières ou urbanistiques se déployer ailleurs** ;
- **des projets de parcs solaires au sol uniquement si ils concernent des sites artificialisés ou dégradés**. Ces implantations concernent l'emprise du site en question, éventuellement majorée de 20% de la surface initiale. Ces projets ne pourront remettre en question la fonctionnalité agricole des espaces alentours ;
- **des serres agrivoltaïques uniquement sur les plaines arboricoles et maraichères**, sous réserve que le projet soit lié à une activité agricole avérée et qu'il comporte des caractéristiques qui prouvent un intérêt agricole sur le plan technique et économique (cf. C.1.2.b) ;
- **des projets d'équipements contribuant à l'irrigation des espaces agricoles, notamment ceux identifiés comme à fort potentiel**.

Partout, des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement et de la santé sont recommandées. Le SCOT rappelle par ailleurs, l'obligation de respecter l'arrêté instaurant les Zones de Non Traitement (ZNT) au voisinage des zones d'habitation et des personnes accueillant des équipements vulnérables.



Des projets collectifs de protection et de valorisation de ces espaces agricoles peuvent être déployés par les collectivités ou l'État, au sein de l'ensemble des espaces agricoles et en particulier sur ceux à fort potentiel (cf. B.2.1.b).

- **Doter les zones de projets agricoles portés par les collectivités d'une vocation pérenne**



Qu'elles soient situées ou non au sein des espaces agricoles à fort potentiel, les zones agricoles faisant l'objet d'une intervention publique doivent être protégées.

Les zones de projets agricoles portés par les collectivités doivent être protégées dans les mêmes conditions que les espaces agricoles à fort potentiel (cf. B.2.1b). Aujourd'hui, ces zones correspondent aux PAEN de Canohès - Pollestres et d'Alénia ainsi qu'au projet de PAEN intercommunal Toulouges - Le Soler - Canohès - Ponteilla - au périmètre à arrêter.



Ces zonages particuliers peuvent s'enrichir dans le futur de nouvelles initiatives en faveur du maintien ou du redéploiement de l'activité agricole ou pastorale, sur des espaces agricoles à fort potentiel ou non. Elles peuvent concerner les démarches de mise en valeur des terres du type dispositif « terres incultes ou manifestation sous-exploitées³⁶ » ou encore de remembrement foncier type « AFAFE³⁷ » qui se mettraient en œuvre sur le territoire après l'approbation de la révision du SCOT.

Par ailleurs, ces espaces participent à la promotion d'une agriculture et des productions locales et peuvent permettre de répondre à l'objectif de diversification de l'activité agricole par le développement des circuits courts (cf. B.3.2.b).

B.2.2. Réunir les conditions du développement de l'activité agricole

Le SCOT appuie les démarches de diversification des productions et des activités d'accompagnement de l'agriculture contribuant à son maintien et à son développement. Dans ce sens, la planification, en réglementant l'usage et la constructibilité des sols, la spécialisation de certains secteurs..., joue un rôle prépondérant.

Plus globalement, en matière de diversification des productions, le SCOT **soutient les initiatives en faveur du développement d'une agriculture limitant l'emploi de pesticides** (agriculture raisonnée ou biologique), pour laquelle la demande sociétale est de plus en plus forte, constituant de fait un débouché plus important.

N'ayant que peu de prise sur les pratiques agricoles, le SCOT demande néanmoins à ce que les documents d'urbanisme identifient les zones de captage en AEP et y recommandant des pratiques agricoles plus respectueuses de la santé et de l'environnement par la réduction de l'usage de phytosanitaires.

³⁶ La mise en valeur des terres incultes ou sous exploitées est une procédure qui consiste à réquisitionner un terrain abandonné et à le faire exploiter par un agriculteur.

³⁷ La procédure « Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental » dite AFAFE, de la compétence du conseil départemental, est une opération de restructuration foncière qui intervient à l'échelle communale ou intercommunale, et qui doit permettre de regrouper des propriétés morcelées et dispersées.

a) Caractériser les espaces agricoles et identifier les besoins de l'activité

L'identification des besoins et la caractérisation des espaces sont indispensables pour assurer la préservation des secteurs de projets et la viabilité de ces derniers.

Les documents d'urbanisme devront intégrer un diagnostic agricole porté à la fois sur les espaces et sur l'activité économique agricole du territoire concerné. Ce diagnostic sera idéalement réalisé en collaboration avec les acteurs concernés. Il devra notamment repérer les terres agricoles de bonne qualité, les sièges d'exploitation et les bâtiments annexes **devant assurer la prise en compte de l'aspect fonctionnel des exploitations dans la planification et les besoins locaux en matière de constructions notamment.**

S'agissant des friches agricoles, la perte de l'agriculture sur un territoire renforce sa dépendance sur le plan alimentaire. Elle le contraint à l'importation quand bien même ce territoire serait en capacité de produire par lui-même d'un point de vue agronomique ; en témoignent l'existence de ces friches qui rappelle l'activité agricole passée. Le diagnostic devra également identifier ces friches et mettre en lumière les conditions de leur remise en culture au regard d'une part du potentiel agronomique et d'autre part de l'adaptation au changement climatique.

Ce diagnostic constituera la base du volet réglementaire quant à la définition des zones agricoles et du règlement qui les encadre (leur constructibilité notamment), **en compatibilité avec les dispositions du SCOT notamment celles relatives aux espaces agricoles à fort potentiel.** Il constituera également une base de connaissance solide au déploiement éventuel de politiques publiques plus ambitieuses permettant de **remettre en culture les friches et développer l'autonomie alimentaire des territoires.**

b) Réglementer l'espace en cohérence avec les objectifs, les besoins et les opportunités

• Œuvrer pour l'adaptation de l'activité au changement climatique



Le Canal, Pézilla-la-Rivière ©AURCA

L'agriculture entretient depuis toujours des relations étroites avec le climat. Le défi du changement climatique pour l'agriculture consiste à agir à la fois sur la réduction de l'impact de cette activité sur les émissions de gaz à effet de serre et à s'adapter aux évolutions du climat et aux risques engendrés.

Si la 1^{ère} composante n'est pas de la compétence du SCOT, celui-ci a la possibilité de mettre en œuvre des leviers du ressort de la planification en vue d'aider l'agriculture à s'adapter aux effets du changement climatique.

Le SCOT affiche notamment son soutien aux démarches visant le développement de l'irrigation.

Les documents d'urbanisme doivent **assurer la protection des canaux d'irrigation, notamment lorsqu'ils sont concernés par des opérations de développement urbain.**

Ils devront également autant que possible assurer **le maintien des haies bocagères existantes et proposer leur développement notamment dans les secteurs historiquement bocagers**, en particulier lorsque ces derniers font l'objet d'opérations de restructurations foncières qui peuvent partiellement les mettre à mal. Ces haies participent depuis toujours à limiter les effets des vents et de la chaleur, et constituent parallèlement des abris de la biodiversité.



Les canaux tout comme les haies peuvent notamment être préservés dans un PLU(i) par le biais des articles L. 151-19 et 23 du Code de l'urbanisme. S'agissant spécifiquement des haies, elles peuvent également faire l'objet d'un classement en « espace boisé classé » si cela apparaît opportun.

Pour les communes en carte communale ou sans document d'urbanisme tenant lieu, les collectivités peuvent faire usage de l'article L.111-22 du Code de l'urbanisme permettant au conseil municipal par délibération prise après enquête publique, identifier et localiser un ou plusieurs éléments présentant un intérêt patrimonial, paysager ou écologique et définir, si nécessaire, les prescriptions pour assurer leur protection.

• Favoriser une agriculture de proximité

En lien avec les dispositions développées au § B.1.3, favoriser une agriculture de proximité permet à la fois de répondre à une demande sociétale croissante et de s'adapter aux changements économiques, climatiques, ...notamment par la limitation des transports induite. Il constitue, en somme, un débouché complémentaire à soutenir pour les productions de la Plaine du Roussillon et du département.

En lien avec le diagnostic agricole réalisé au préalable, les documents d'urbanisme **désignent s'il y a lieu les bâtiments pouvant faire l'objet d'un changement de destination et assumer notamment la fonction de point de vente pour écouler les productions locales tout en limitant les intermédiaires** (cf. article L.151-11-2° du Code de l'urbanisme).

Ils peuvent également dans les zones agricoles ou forestières, autoriser les constructions et installations nécessaires à la transformation, au conditionnement et à la **commercialisation des produits agricoles, lorsque ces activités constituent le prolongement de l'acte de production, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière** sur le terrain sur lequel elles sont implantées, et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages (cf. article L.151-11-3° du Code de l'urbanisme).

Les initiatives et partenariats des acteurs locaux poursuivant la même finalité, sont vivement encouragés. La Chambre d'Agriculture en partenariat avec le Conseil Départemental contribue à **mettre en lien les producteurs ayant des difficultés d'écoulement de leurs productions, et les consommateurs cherchant à se procurer des produits locaux**.

Les initiatives de Projet Alimentaire Territorial³⁸ (PAT) doivent être soutenues. Les crises sanitaires et diplomatiques ont tour à tour rappelé l'importance des productions locales et de l'enjeu autour du développement de l'autonomie alimentaire. L'association Mangeons local 66 créée en novembre 2020 (qui regroupe la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales, le CIVAM BIO 66, le Département des Pyrénées-Orientales, l'Association des Maires des Pyrénées-Orientales et Perpignan Méditerranée Métropole) s'est proposée de porter la création d'un Projet Alimentaire Territoriale à l'échelle des Pyrénées-Orientales et en a confié l'animation à la Chambre d'Agriculture 66. Cette démarche est lauréate de l'appel à projet 2020-2021 pour le Programme National pour l'Alimentation. Officiellement labellisé, le projet sera financé par le plan de relance sur une durée de 3 ans.

³⁸ Les PAT ont pour objectif de relocaliser l'agriculture et l'alimentation dans les territoires en soutenant l'installation d'agriculteurs, les circuits courts ou les produits locaux dans les cantines.

• Permettre le développement de l'agritourisme

L'agritourisme constitue une opportunité pour préserver et développer l'activité agricole, avec des terroirs et des productions diversifiées qui façonnent le territoire, un patrimoine rural et agricole (grands domaines, mas, canaux...) qui maille les espaces agricoles et pastoraux et la vocation touristique du territoire, l'agritourisme constitue un axe de diversification et de développement des exploitations.

En lien avec le diagnostic agricole réalisé au préalable, les documents d'urbanisme **désignent s'il y a lieu les bâtiments pouvant faire l'objet d'un changement de destination et ainsi accueillir de l'hébergement touristique**. Le développement de ce type d'hébergement en zone agricole **ne doit pas remettre en cause l'exercice de l'activité agricole à titre principal mais bien s'inscrire en complémentarité de celle-ci**.

• Favoriser et encadrer le développement des énergies renouvelables

La production d'EnR représente une opportunité économique s'agissant d'un complément de l'activité agricole et un des leviers quant à la transition énergétique qu'il est nécessaire d'organiser et accompagner. Ainsi, le SCOT soutient le développement des installations « agrivoltaïques » venant en soutien et non en concurrence de l'activité agricole :

Les ombrières agrivoltaïques peuvent ainsi se développer sur la plupart des espaces agricoles sous conditions et ainsi contribuer à atténuer les effets du changement climatique ;

Le développement de serres agrivoltaïques est également orienté dans la plaine alluviale, support de l'essentiel des productions maraîchères qui bénéficient déjà des installations sous serres classiques.

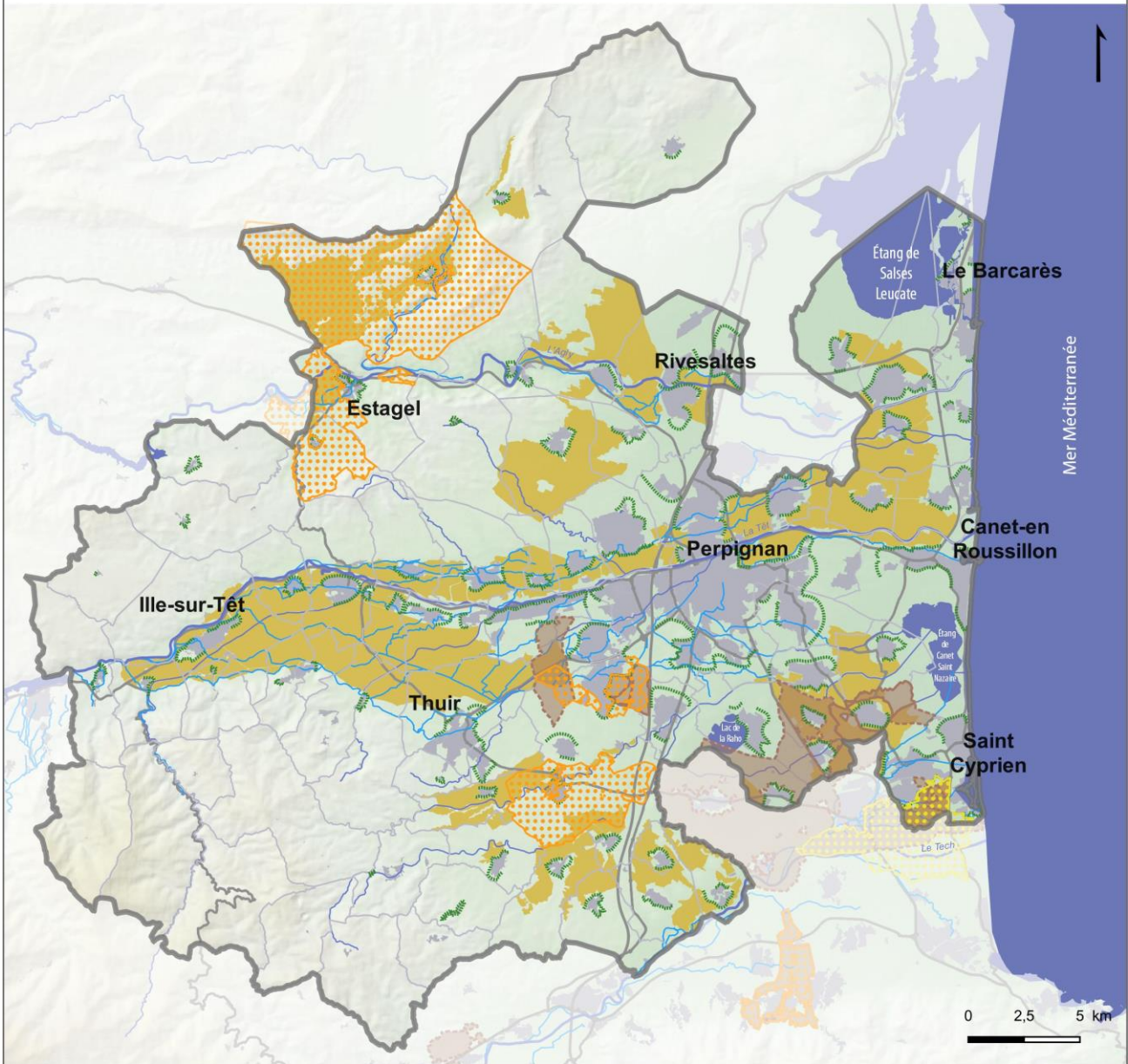
Ce soutien au développement des énergies renouvelables complémentaires à l'activité agricole est effectué dans un souci de préservation de l'activité et de l'intégrité de la qualité des sols agricoles. Cet encadrement doit permettre d'éviter des projets industriels alibis sans activité agricole pérenne et autant que possible de limiter les impacts paysagers. Les documents d'urbanisme **doivent au sein de leur volet réglementaire, s'inscrire en compatibilité avec les objectifs du SCOT relatifs à l'intégration des paysages d'exploitation des ressources naturelles** (cf.A.5.1.c).

c) Maintenir la spécificité de certaines zones d'activités

Parmi les parcs d'activités économiques reconnus par le SCOT en tant que secteurs de projet stratégique, plusieurs sites sont propices à l'accueil des activités en lien avec la filière agricole, et notamment les activités de transformation agro-alimentaire, notamment le site de Saint-Charles qui constitue par ailleurs une plateforme d'éclatement opérationnelle pour l'ensemble de la filière fruits et légumes.

Les collectivités compétentes en matière de développement économique veillent à la prise en compte de ces enjeux, à travers leurs stratégies économiques et leurs documents d'urbanisme. Elles prennent en compte les besoins de la filière agricole locale en matière de fonciers et de locaux adaptés.

Protéger et valoriser les espaces et l'activité agricoles



Reconnaitre et protéger les espaces agricoles

- espace agricole à fort potentiel à protéger en priorité
- frange urbaine et rurale à qualifier

Zones de projets agricoles à pérenniser

- PAEN* approuvé
- projet de PAEN
- Procédure de restructuration foncière en cours (AFAFE**)
- Procédure de mise en valeur des terres incultes ou manifestement sous exploitées

* PAEN : Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains
 ** AFAFE : Aménagement foncier agricole, forestier et environnemental

Préserver les atouts de maintien de l'activité économique

- canaux d'irrigation à considérer et préserver

Éléments de fond de plan

- cours d'eau principal
- cours d'eau secondaire
- surface en eau
- réseau primaire de voirie
- espace urbanisé à renouveler et valoriser
- limite communale
- périmètre du SCOT

Sources : IGN BD Topo©2021. AURCA/septembre 2023. Tous droits réservés.

B.3. RENOUVELER L'OFFRE TOURISTIQUE ET DÉVELOPPER LES SYNERGIES

La plaine du Roussillon reste une destination touristique importante, notamment sur sa frange littorale et l'économie liée constitue un des piliers de l'économie locale. Il repose sur une multitude d'activités qui s'enrichissent de la diversité du territoire en termes d'environnement, de paysages, de patrimoine, de terroirs, de structures d'hébergement... garantissant une offre riche et variée capable d'attirer un large public. Toutefois, le tourisme est aussi impactant pour le territoire et ses ressources.

Les objectifs du SCOT s'inscrivent dans la consolidation des différents atouts touristiques, la recherche de synergies entre les différents espaces touristiques de la plaine du Roussillon. Le schéma soutien notamment l'objectif d'une montée en gamme ayant pour objet d'œuvrer pour un tourisme plus équilibré et plus « durable ».

B.3.1. Soutenir le développement touristique du territoire

a) Objectifs généraux assignés au développement touristique

De manière générale, le SCOT demande aux collectivités de poursuivre et de traduire les objectifs suivants dans leurs documents d'urbanisme, schémas de développement (économique et/ou touristique) et/ou au travers d'actions publiques concrètes :

- **conforter et diversifier les capacités d'hébergement du territoire.** Néanmoins chaque projet éventuellement développé doit être bien entendu compatible avec l'ensemble des dispositions du SCOT et s'inscrire dans une stratégie visant la complémentarité avec l'existant et l'amélioration qualitative de l'offre d'hébergement ;
- **protéger et valoriser le patrimoine**, y compris le « petit patrimoine » (cf. A.5.1.a et A.5.2.a et b) ;
- **soigner la qualité des vues paysagères** : portes d'entrée du territoire, entrées de villes, routes paysages (cf. A.5.1.b, A.5.3);
- **améliorer l'accessibilité des sites touristiques tout en mettant en œuvre l'objectif d'une mobilité plus durable** (cf.A.4.5) (développement de voies vertes, adaptation du réseau selon la période et aux sites...);
- **sensibiliser les acteurs du tourisme à leur rôle d'ambassadeurs et de valorisation des productions locales** (agriculture, artisanat...) de la Plaine du Roussillon et des territoires proches. **La formation de ces derniers et en particulier du personnel saisonnier** est à ce titre indispensable et permettrait en plus de mieux les qualifier et de participer à la montée en gamme de l'activité et à étendre la saison touristique.
- **s'appuyer sur une véritable stratégie numérique** incluant la diffusion de l'information mais aussi toutes les phases de l'expérience client : de la réservation à l'évaluation, en passant par le vécu sur place.

b) Développer les synergies entre les espaces et sites touristiques

• Promouvoir les circuits touristiques

Le SCOT invite les collectivités à initier et développer les circuits touristiques afin de mailler le territoire et de rayonner au-delà. Toute **démarche de mutualisation et de mise en réseau visant à fédérer les sites touristiques, notamment en vue de développer des circuits doit être encouragée** et relayée dans les stratégies touristiques des collectivités.



L'objectif est de conforter les liens et les réseaux entre les différents espaces touristiques, et au-delà même du territoire du SCOT pour une meilleure complémentarité territoriale. **Les collectivités et les acteurs du tourisme sont invités à créer des partenariats afin de proposer des offres accessibles à tous sur l'ensemble du territoire** (en développant les systèmes de « pass » par exemple).

Dans cette logique, le train rouge qui met en réseau la plaine, les Fenouillèdes et la haute vallée de l'Aude entre Rivesaltes et Axat, constitue un circuit touristique parfaitement inscrit dans la stratégie à promouvoir et développer.

Dans une logique de mise en réseau et de développement des circuits touristiques, il est important de **veiller à la qualité du parcours par la mise en œuvre scrupuleuse des objectifs cités en A.5 notamment le long des axes de découverte du territoire, en entrées de villes et de territoire ainsi qu'en traversées urbaines.**

Une signalétique homogène tout au long du parcours, et même à l'échelle du territoire, participe à la lisibilité de l'offre et peut inciter les usagers à découvrir ces parcours. **Les différentes autorités compétentes en matière de développement touristique doivent donc articuler leurs efforts pour une promotion efficace du territoire.**

• **Mettre en avant les productions locales**

Dans le cadre d'un renforcement du tourisme d'arrière-pays et d'une démarche orientée vers le développement durable, la complémentarité entre économie touristique et d'autres segments de l'économie locale doit être envisagée.

Les Routes des vins maillant le territoire constituent une base de valorisation des terroirs et apportent par exemple, une plus-value économique et commerciale aux caves particulières et coopératives.

Le SCOT soutien les démarches permettant d'accueillir les visiteurs et de faire découvrir les produits du terroir et les savoir-faire locaux : vins, fromages, viandes, huile d'olives... ; le tout dans une démarche intégrée de "tourisme de terroir". La diversité de productions et des terroirs constitue une véritable opportunité pour le déploiement des circuits courts et du tourisme gastronomique.

La fréquentation importante du littoral en période estivale doit bénéficier davantage aux productions agricoles locales (augmentation des débouchés, complément d'activité par des visites d'exploitations, meilleure connaissance et valorisation des produits locaux auprès des touristes...).

Pour ce faire, les collectivités notamment à travers leurs documents d'urbanisme, **doivent faciliter les projets visant la valorisation et la découverte des productions locales** : accueil à la ferme, gîtes ruraux au sein d'exploitations agricoles, camping et restauration à la ferme ... et **développer des manifestations autour des produits du terroir et de la gastronomie catalane** (marchés, dégustations...).

Les collectivités doivent soutenir les initiatives développant ce type d'approvisionnement et apportant les conditions favorables à leur déploiement : halles marchandes et/ou gourmandes, mise à disposition de locaux, opération de promotions, alimentation des cantines scolaires ... (cf. B.2.1.b).

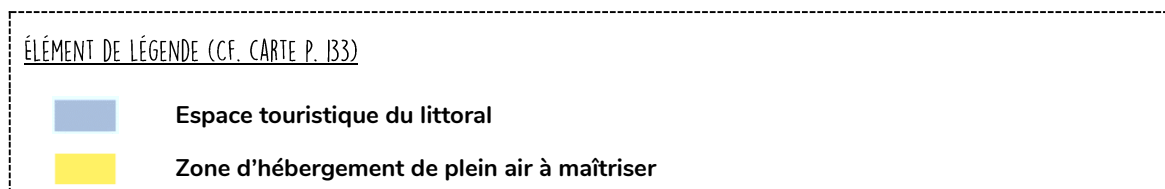
B.3.2. Encadrer le développement touristique en tenant compte des spécificités du territoire

Sont reconnus comme « espaces touristiques » :



Chacun de ces espaces dispose de spécificités et de richesses particulières, favorables au développement de l'activité économique touristique. Le SCOT s'attache à définir des objectifs pour chacun d'eux.

a) Préserver l'attractivité du littoral



Le tourisme balnéaire est le modèle touristique dominant. Il génère des retombées économiques pour l'ensemble du territoire jusque dans l'arrière-pays et rayonne bien au-delà de la frange littorale, et doit continuer de le faire. C'est pour certains visiteurs du territoire de la Plaine du Roussillon une porte d'entrée.

Le littoral est aussi un espace sensible et la préservation de ses qualités environnementales et paysagères est primordiale pour assurer la pérennité de l'attractivité du territoire.

Les politiques d'aménagement qui y sont développées doivent veiller à prendre en compte le contexte règlementaire mais aussi concurrentiel et évolutif spécifique à ce territoire. Les documents d'urbanisme **devront s'inscrire en compatibilité avec les dispositions du SCOT précisant les modalités d'application des dispositions de la loi Littoral.**

En lien avec le Plan Littoral 21, **les collectivités doivent se saisir de la problématique de la requalification des stations balnéaires dans les politiques d'aménagement et les documents d'urbanisme.**



Celle-ci vise le maintien et le développement de l'attractivité des stations, tout en confortant le modèle de développement durable du littoral. Elle doit permettre notamment :

- **de requalifier, voire de recomposer les espaces urbanisés de ces stations en tenant compte des mutations en cours** (résidentialisation), mais aussi des impacts futurs du changement climatique (gestion du trait de côte, protection/restauration des milieux). La ville littorale de demain sera nécessairement résiliente.
- **d'accompagner la modernisation des équipements et hébergements touristiques** (notamment du parc immobilier de loisirs vieillissant, souvent en décalage par rapport aux attentes et besoins de la clientèle) **et d'améliorer leurs performances énergétiques**. Les documents d'urbanisme doivent permettre, voire promouvoir ces évolutions. **Ils peuvent également identifier des secteurs dans lesquels ils imposent aux constructions (mais en l'occurrence ici surtout aux travaux), de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées** (L.151-21 du Code de l'urbanisme). Les campings doivent faire l'objet de travaux d'amélioration qualitative (traduits par l'aménagement d'équipements collectifs sous réserve qu'ils ne compromettent pas le caractère des espaces dans lesquels ils se situent). Principalement situés à proximité des espaces remarquables du littoral et même dans les espaces proches du rivage, **leur évolution doit cependant être encadrée : leur mutation vers de l'urbanisation est proscrite dès lors qu'ils sont situés en discontinuité des espaces urbanisés**. Il est rappelé que l'ouverture de nouveaux campings et de terrains dédiés au stationnement des caravanes ne peut avoir lieu en dehors des espaces urbanisés dans la bande littorale.
- **de répondre aux nouvelles attentes touristiques** (développement des modes doux, accès aux productions locales, renfort des équipements et services numériques, ...). Les documents d'urbanisme ont un rôle fort à jouer en la matière, notamment pour promouvoir la mixité fonctionnelle des centralités urbaines repérées dans les stations balnéaires (cf. A.2.2.b et DAAC) ou assurer la desserte par les réseaux numériques.... **Ils sont le relais réglementaire des stratégies locales pour la diversification recherchée. Néanmoins ils doivent aussi veiller à ce que ce développement ne fragilise pas les ressources littorales au-delà des capacités d'accueil.**
- **de créer des équipements, services et aménagements pour allonger la saison touristique et pérenniser la dynamique de mutation des stations en véritables villes littorales**. La structuration de la filière du tourisme d'affaire peut par exemple permettre l'utilisation de ces équipements et services tout au long de l'année. Pour atténuer les conséquences de la saisonnalité (surdimensionnement d'équipements...), **les collectivités et les professionnels du tourisme doivent diversifier l'offre afin de pouvoir étaler la saison touristique et rechercher des synergies avec les territoires rétro-littoraux dans une logique de mutualisation.**
- **d'identifier des solutions aux problématiques d'hébergement des saisonniers**. La mise à disposition de logements qui pourraient accueillir les saisonniers durant la période estivale et des étudiants à l'année constituent une piste à explorer. Cela impliquerait que l'accessibilité des villes littorales soit améliorée vis-à-vis des principaux sites d'enseignements supérieurs.



D'autre part, des réflexions d'ensemble sont à mener sur la requalification des fronts urbains maritimes, souvent vieillissants et inadaptés aux enjeux actuels et à venir. Ces réflexions devraient se traduire dans une OAP ou un projet urbain intégrant une réflexion paysagère poussée.

b) Développer l'offre touristique de l'arrière-pays : les espaces ruraux, agricoles et montagnards

L'arrière-pays est constitué à la fois d'espaces de massifs majoritairement naturels et boisés et d'espaces ruraux de plaine ou de piémont à vocation essentiellement agricole. Ils constituent sur le territoire du SCOT des espaces propices à un tourisme alternatif au tourisme balnéaire développé sur le littoral. L'arrière-pays offre en effet toute une palette de produits complémentaires et diversifiés, allant notamment du tourisme vert à l'agritourisme.

Il s'agit dans le SCOT d'appuyer la structuration en cours de ce tourisme d'arrière-pays. Cela passe par la mise en œuvre des objectifs suivants :

- **Préserver le « cadre rural » pour assurer une mise en tourisme durable** ; cela passe par la mise en œuvre des objectifs de valorisation des paysages (A.5), des espaces agricoles (B.3) et de l'armature verte et bleue (C.4), permettant ainsi la préservation des supports principaux du tourisme d'arrière-pays. **L'accueil d'équipements et installations de loisirs doit pouvoir être envisagé au besoin en dehors des espaces urbanisés sous réserve de veiller au maintien de la qualité des paysages et en gérant les incidences liées à la fréquentation touristique des lieux dans lesquels ils s'insèrent.** Cet accueil est effectué en compatibilité des autres dispositions précitées et en s'inscrivant dans un objectif de modération de la consommation d'espaces et de réduction de l'artificialisation. **Les collectivités doivent assurer de bonnes conditions d'accueil et d'usage de ces sites, en assurant leur sauvegarde** (mise en valeur, gestion du stationnement, signalétique...cf. A.5).
- **Identifier, préserver voire restaurer les ressources touristiques de l'arrière-pays** ; en particulier dans les massifs pour les communes concernées par les dispositions de la loi Montagne. Le SCOT repère déjà un bon nombre d'éléments de patrimoine bâti rural à protéger et valoriser. Les collectivités via leur document d'urbanisme doivent compléter cet inventaire par **l'identification des éléments de paysage et de patrimoine à protéger au titre des articles L151-19 et L151-23 du Code de l'urbanisme.**
- **Pérenniser la qualité des hébergements existants** ; Les espaces ruraux et montagnards du territoire du SCOT de la plaine du Roussillon disposent de structures d'hébergement touristique de haute qualité. Il s'agit principalement de gîtes ou de chambres d'hôtes bénéficiant d'un cadre paysager avantageux. **Compte-tenu de la qualité des hébergements de loisirs observée sur les communes concernées par les dispositions de la loi Montagne, le SCOT ne définit pas d'objectif en matière de réhabilitation de l'immobilier de loisirs sur ces communes.**
- **Développer les conditions du développement de l'offre en hébergement touristique** ; dans le but de compléter l'offre, tout en respectant l'objectif de préservation des espaces dans lesquels ceux-ci peuvent s'insérer, les collectivités doivent à travers leurs documents d'urbanisme :
 - > **réaliser un diagnostic exhaustif de l'offre en hébergements disponibles sur leur territoire ;**
 - > **permettre la mixité fonctionnelle au sein des espaces urbanisés pour laisser la possibilité de voir s'y développer des hébergements, sans consommer de l'espace ;**
 - > **permettre au besoin, les nouvelles constructions visant à créer de l'hébergement touristique.** Autant que possible, les stratégies d'aménagement des collectivités privilégieront les localisations au sein de l'urbanisation ou en continuité immédiate, sauf en cas de nuisances (par exemple le bruit pour les campings). Les collectivités via les documents d'urbanisme, veillent au respect du patrimoine bâti environnant et garantissent une bonne intégration architecturale et paysagère. Les projets doivent s'inscrire en compatibilité avec les objectifs de modération de la consommation d'espaces.
 - > **concernant les communes des massifs concernées par les dispositions de la loi Montagne, leurs caractéristiques n'en font pas un territoire propice à la création d'Unité Touristique Nouvelle (UTN) structurantes** définie à l'article R122-8 du Code de l'urbanisme. **Le présent document ne prévoit donc pas la réalisation de ce type de projet.**
 - > **permettre et encadrer les projets d'hébergements agritouristiques.** Les mas et autres bâtiments traditionnels patrimoniaux peuvent s'y prêter parfaitement. Deux approches peuvent être adoptées :
 - o Les PLU(i) peuvent **désigner s'il y a lieu, les bâtiments situés en zone agricoles et naturelles, pouvant prétendre à un changement de destination** au profit d'une création d'hébergement touristique dans les conditions prévues au L151-11-2° du Code de l'urbanisme. **Le zonage du PLU(i) précise quels bâtiments ou parties de bâtiment peuvent prétendre à ce changement.**
 - o Les PLU(i) peuvent en zone agricole et naturelle autoriser l'extension ou la création d'annexes des **bâtiments d'habitation existants et ainsi faciliter la création de chambre d'hôtes par exemple.** Le règlement impose des proportions limitées (emprise au sol, pourcentage d'extension, hauteur...) afin de **ne pas compromettre l'activité agricole ou la qualité paysagère du site,** et réglemente l'aspect extérieur des constructions correspondantes pour **assurer l'insertion paysagère et architecturale de ces dernières.**



c) Développer le tourisme urbain, notamment dans la ville centre

Le tourisme urbain revêt plusieurs formes et la ville-centre peut s'appuyer sur de nombreux atouts : tourisme culturel et patrimonial (monuments historiques, hôtels particuliers, Musée Rigaud, spécificités architecturales avec le mouvement Art Déco...), tourisme événementiel (festival, expositions, compétitions sportives, salons...), tourisme d'affaires et de congrès. La ville de Perpignan dispose de nombreux atouts constituant les points d'appui des filières touristiques qu'il s'agit d'articuler autour d'actions plus larges en faveur du réinvestissement urbain, de l'animation de la cité, de la montée en gamme des hébergements touristiques, du maillage et du jalonnement des sites d'intérêt touristique, de l'accessibilité au centre-ville...

Le SCOT de la plaine du Roussillon **entend soutenir le développement de ces filières touristiques pour accroître les courts séjours et développer le tourisme urbain en complémentarité du tourisme balnéaire.**

Les collectivités sont invitées à créer des synergies en fonction des caractéristiques et des atouts dont elles bénéficient. Ainsi le tourisme urbain peut-être associé à des spécificités locales ou des filières innovantes : terroir viticole, Écoparc catalan... propices à la découverte et à la tenue de séminaires qui pourront être accueillis dans la ville centre disposant des structures hôtelières adaptées à l'accueil de groupes et bénéficiant d'une position stratégique permettant de rayonner sur tout le territoire.

Il est donc important de maintenir la qualité des hébergements touristiques et plus largement la qualité du centre-ville qui passe par de nombreuses actions : soins apportés aux espaces publics, mise en valeur du patrimoine, piétonnisation, sécurité, propreté, offre commerciale dynamique, événementiel... sont autant de leviers à mobiliser pour dynamiser le centre-ville et le rendre attractif (cf.A.2 et A.5).

L'investissement dans des équipements d'envergure métropolitaine, et le renforcement de l'évènementiel lié contribue aussi à alimenter le potentiel en faveur du tourisme urbain.

Le tourisme urbain revêt plusieurs facettes et ne se limite pas à la seule ville de Perpignan.

Ainsi, les collectivités veillent à inscrire toute action propice au déploiement du tourisme urbain au sein des différentes démarches qui les concernent participant de ce fait à la revitalisation des centralités : Opération de Revitalisation de Territoire, programme « Petites villes de Demain », Appel à Manifestation d'Intérêt en faveur de la revitalisation des centres, contrat cadre bourg-centre...

Les collectivités **doivent stimuler la demande à travers des actions de promotion concentrées sur le digital et en particulier sur les réseaux sociaux et à destination des entreprises en capacité d'organiser des séminaires.**

B.4. (S')APPUYER (SUR) LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCO-LOGISTIQUE

La logistique est un des piliers de l'économie du territoire, elle est aussi une fonction essentielle aux activités économiques et au quotidien des habitants du territoire.

On peut distinguer **la logistique internationale** qui traite les flux en transit sur le territoire et bénéficie au tissu économique local et **la logistique urbaine**, en lien avec les besoins locaux de la population et des entreprises, présente aux abords des grandes villes et aux carrefours stratégiques des territoires. De par leur caractère essentiel et souvent vital pour la population et la vie des entreprises, les activités logistiques doivent être préservées et développées tout en poursuivant leurs mutations vers une réduction de leur empreinte carbone et l'utilisation de véhicules de moins en moins polluants.

B.4.1. Préserver et développer la filière logistique

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.133)



Site de projet Stratégique à vocation logistique à promouvoir ou conserver

a) En matière de logistique internationale

Du fait de sa situation géographique, transfrontalière et traversée par le corridor d'échanges euro-méditerranéen, la plaine du Roussillon a développé différentes plateformes multimodales qui entraînent l'économie locale (Le Boulou, Port-Vendres, Saint-Charles, Rivesaltes...) et participent à la réduction de l'empreinte carbone des territoires régionaux et nationaux. Ces plateformes sont essentielles au développement économique du territoire et limitent « l'effet tunnel » du corridor de transport terrestre. **L'objectif affirmé est donc de préserver et de développer ces activités et leurs capacités d'entraînement de l'économie locale.**

Afin de limiter les flux logistiques sur le territoire du SCOT, **les activités liées à la logistique internationale doivent être préservées et développées à proximité du corridor euro-méditerranéen de transports terrestres et en particulier sur les sites de Saint-Charles et de Rivesaltes** (parc Arago) bénéficiant de la proximité immédiate des échangeurs autoroutiers et des embranchements fer. Sur ces deux plateformes, les autres fonctions (notamment l'habitat), les équipements, commerces et services sans liens avec l'activité logistique dominante doivent être évités. Les activités sans liens avec l'activité logistique dominante doivent être accueillies sur des sites alternatifs (notamment le réseau de parcs d'activités de proximité) ou éventuellement au sein de quartiers spécialisés identifiés au sein de ces deux sites (par exemple sur le secteur Nord de Saint-Charles aux abords de l'avenue de Prades, ou par l'identification d'un îlot tertiaire/services au sein du pôle).

Afin de préserver et de développer l'écosystème économique gravitant autour des plateformes logistiques, particulièrement dans le domaine des fruits et légumes et autour de Saint-Charles, **le territoire doit permettre l'accueil d'activités de transformation liées, notamment dans le domaine agro-alimentaire** afin de développer l'emploi mais aussi de conforter l'entraînement de l'activité agricole locale. L'ambition de décarboner les flux logistiques lourds est clairement exprimée par le schéma et relayée par la Région notamment au travers du plan Hydrogène Vert ainsi que du projet « Corridor H2 » qui appuie le développement de matériel roulant (tracteurs et remorques frigorifiques) et des sites de production d'H2 renouvelable ainsi que des stations de distribution, avec une priorité d'implantation à court terme sur les sites de Saint-Charles ou Rivesaltes.

Les sites de Saint-Charles et de Rivesaltes (parc Arago), en lien avec leurs envergures actuelles et projetées et en raison de leurs caractéristiques et de leurs dimensions, voient leur consommation d'espaces puis leur artificialisation induite prise en compte au niveau régional. Dans le domaine de la logistique internationale, **la**

commune de Tresserre, limitrophe de la plateforme logistique du Boulou est également concernée par un projet d'extension des infrastructures liées à l'autoroute ferroviaire. Ce projet et ses activités annexes, favorisant le report modal et la création d'emploi sont soutenues par le schéma.

b) En matière de logistique urbaine

En constant développement en lien avec l'essor du e-commerce et l'éclatement des circuits de commerces classiques (circuits-courts, circuits spécialisés...), **les activités de logistique urbaine liées doivent donc être situées au plus proche du bassin d'habitat et d'emploi desservi, à proximité du réseau principal de voiries, sur les sites de Torremilà, Grand-Saint-Charles et Rivesaltes (Mas de la Garrigue et parc Arago) afin de limiter les flux et d'organiser à terme la distribution et la collecte** au sein des zones urbanisées les plus denses avec des véhicules propres (électriques, vélos-cargos...).

Pour ce faire **les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à respecter les spécialisations des Secteurs de Projets Stratégiques pour garantir l'installation des grandes activités logistiques** (dimensions nationales ou internationales) sur les sites de Saint-Charles à Perpignan et de Rivesaltes. Les activités liées à la logistique urbaine sont à orienter prioritairement sur ces mêmes sites ainsi que sur celui de Torremilà. Les services compétents doivent **orienter les porteurs de projets vers les lieux les plus propices afin de garantir la fiabilité et la performance des plateformes logistiques et assurer un suivi régulier des sites précités** permettant d'appréhender le potentiel de recomposition des espaces économiques déjà occupés afin d'offrir des solutions alternatives aux extensions sur les espaces agricoles et naturels.

B.4.2. Imposer un traitement qualitatif des espaces dédiés



D'une manière générale, les sites dédiés à la logistique sont fortement consommateurs d'espace.

Il est donc nécessaire que ces espaces soient optimisés notamment **en favorisant le développement des énergies renouvelables** (entrepôts logistiques couverts de toitures photovoltaïques à l'image de la dynamique engagée par Saint-Charles International, grands parkings couverts d'ombrières photovoltaïques...) mais également en développant l'activité sur un axe vertical (stockages sur plusieurs niveaux, activités tertiaires dans les étages...). Situés à proximité des portes d'entrées du territoire les sites logistiques de Saint-Charles, Torremilà, Tresserre - Le Boulou et Rivesaltes (Parc Arago et Mas de la Garrigue) doivent faire l'objet d'attentions particulières en matière d'intégration paysagère et environnementale.

Situés à proximité des portes d'entrées du territoire les sites logistiques de Saint-Charles, Torremilà, Tresserre - Le Boulou et Rivesaltes (Parc Arago et Mas de la Garrigue) doivent faire l'objet d'attentions particulières en matière d'intégration paysagère et environnementale. **Des efforts de traitement paysager des axes principaux sont à engager ou à poursuivre par les collectivités et gestionnaires de réseaux afin de préserver ou de restaurer la qualité paysagère des sites.**

Accueillant de nombreux usagers (salariés, chauffeurs routiers...) le secteur de Saint-Charles fera l'objet d'une réflexion particulière en matière **d'amélioration et de sécurisation de l'accessibilité routière, de développement des parcours cyclables et piétons et d'organisation du stationnement** des poids-lourds en transit.

Les équipements et services en lien avec les besoins des usagers de la zone seront développés (restauration...) et l'aménagement d'un centre routier regroupant l'ensemble des services indispensables au confort des chauffeurs routiers sera aménagé. Le centre routier devra anticiper les évolutions prévisibles en matière de développement des énergies décarbonées pour le transport routier de marchandises (électricité, hydrogène...).

B.5. PLANIFIER L'ACCUEIL ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Maintenir, développer et garantir l'accès à un emploi dans un souci d'égalité des chances et de répartition géographique équilibrée constitue l'orientation transversale guidant les objectifs à mettre en œuvre.

Destiné à servir de cadre de référence pour les politiques sectorielles, le SCOT n'est pas un outil de développement économique en tant que tel. Ce dernier, à travers son DOO assure l'équilibre entre le développement économique et la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Il définit des principes d'organisation de l'espace qui visent à garantir une cohérence d'ensemble des orientations et renforcer l'armature territoriale. En ce sens, le SCOT identifie les secteurs les plus propices à l'accueil des activités économiques et fixe des conditions d'accueil des activités dans le respect des grands principes d'aménagement qu'il définit, et en particulier des objectifs de modération de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers.



Les stratégies de développement économiques portées par les collectivités veillent à identifier les espaces et infrastructures nécessaires au développement économique du territoire pour toutes les typologies d'entreprises.

En effet à chaque étape de sa vie, une entreprise voit ses besoins en locaux évoluer. Le développement d'une offre foncière adaptée doit être couplée au déploiement d'une offre immobilière liée aux nouvelles attentes et aux nouveaux segments de marchés, tels que les clusters, les pépinières, les hôtels d'entreprises, les baux précaires, les ateliers de petite taille, les laboratoires... Les localisations urbaines doivent être privilégiées pour l'implantation de pépinières, fab-lab, incubateurs, espaces de co-working en étant connectées au très haut débit numérique.



De plus, l'apparition de lieux en capacité d'offrir de nouvelles pratiques créatives tels que les espaces de coworking, les tiers lieux (équipés d'outils comme les bureaux virtuels et l'itinérance numérique) constituent les lieux stratégiques de demain car ils sont garants d'une partie de l'attractivité économique. Les politiques communautaires compétentes sont donc encouragées à assurer leur déploiement.

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.133)



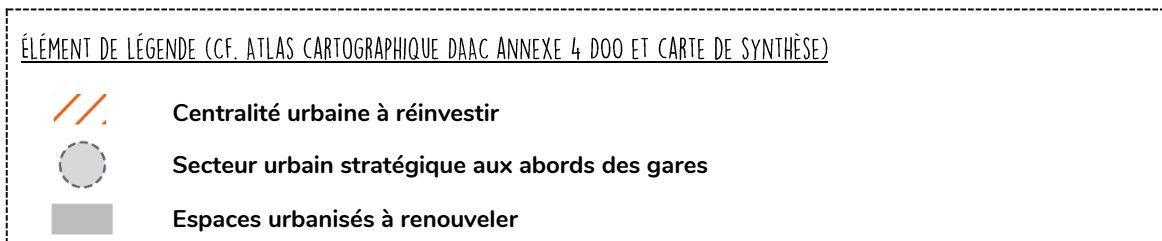
Espace proche du rivage aux capacités d'accueil encadrées

Le SCOT n'identifie qu'un seul secteur de projet stratégique à vocation économique au sein des communes littorales y compris dans les espaces proches du rivage. Il s'agit du pôle nautique de Canet-en-Roussillon qui vise l'accueil d'activités en lien avec le nautisme et nécessitent la proximité immédiate de l'eau. Néanmoins les autres espaces portuaires accueillent des activités en lien avec leurs fonctions qu'il convient de préserver et de développer au besoin (zone technique...).



B.5.1. Promouvoir un développement économique par réinvestissement urbain

a) Réinvestir les centralités urbaines et diversifier les fonctions au sein des secteurs urbains stratégiques aux abords des gares : assumer le retour de l'activité en ville



Le retour des activités économiques dans les villes et notamment dans les centralités urbaines est une priorité de la stratégie de développement économique du SCOT. Il s'agit de **maintenir les activités déjà présentes** et d'éviter le transfert de celles-ci en périphérie vers les zones économiques non mixte. **Le réinvestissement urbain est un des axes principaux de la révision, il vise l'économie d'espace, le rapprochement des fonctions et l'attractivité résidentielle des centralités.**

La création du pôle numérique et des industries créatives au sein du cœur de ville du Soler et aux abords de la gare est une opération exemplaire à ce titre. En **concourant à développer une dynamique à la fois sociale et commerciale pour la centralité de la commune, ce type d'implantation a toute sa place au sein de chacune des centralités urbaines du SCOT et doit être soutenu.**

Les entreprises issues du secteur tertiaire sont généralement compatibles avec la vie urbaine, les collectivités doivent donc orienter préférentiellement les nouvelles implantations **au sein des espaces urbanisés et notamment des centralités urbaines.**

Les collectivités sont encouragées à se saisir des opportunités pour **la création de nouveaux environnements économiques (espaces de coworking/tiers-lieux).** Leur installation dans les centralités urbaines permet de répondre à des demandes grandissantes de la part de professionnels de tout horizon (freelances, télétravailleurs, autoentrepreneurs...) La mutualisation des ressources (bureaux, salles de réunions, cuisine, espace détente, bibliothèque, connexion internet haut débit, etc.) permet de réaliser des économies sur les coûts fixes. De plus, le partage d'expériences est favorable à la créativité et la compétitivité et lutte contre l'isolement social. L'essor de ces nouvelles structures au sein des centres villes comme le projet d'**installation de pépinières d'entreprises dans les cœurs de village de Saint-Cyprien et d'Alénia, doit être soutenu et développé.**

Les documents d'urbanisme devront inscrire des règles facilitant l'installation d'activités économiques lorsqu'elles ne génèrent pas de nuisances. Ils devront permettre une diversité des fonctions à l'échelle du secteur voire du bâtiment lorsque celui-ci s'y prête (cf. A2).

Les documents d'urbanisme définissent un ensemble de règles participant à **constituer un paysage urbain de qualité et soigné afin d'attirer les entreprises désireuses de s'installer** (composition architecturale, mise en valeur des façades, baies et proportion...).

Des réflexions quant au stationnement sont à entreprendre dans le cas d'une mixité fonctionnelle à l'îlot ou au bâtiment. **La mutualisation du stationnement doit être permise au moins sur les îlots multifonctionnels afin de limiter le nombre de places demandées.**

b) Densifier et recomposer les parcs d'activités économiques existants

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.133)



Parc d'activités économiques existant à densifier et recomposer

Sont repérées comme « parcs d'activités existants » les zones d'activités bâties ou en cours de construction sur le territoire en décembre 2021.

Certaines de ces zones d'activités de première génération telles que Polygone et Grand Saint-Charles à Perpignan, la Mirande à Saint-Estève, Puig Serbi à Thuir, Los Palaus à Millas ... sont des espaces à vocation économique relativement anciens. Le manque de cohérence d'aménagement et leur vétusté peuvent être un frein à l'implantation de nouvelles structures et favoriser le déplacement de certaines activités au sein de parcs plus récents.

L'essentiel des parcs d'activités existants s'inscrit au sein d'un maillage dense mais équilibré qui a d'ores et déjà parfois bénéficié d'opérations d'aménagement voire de requalification tout en bénéficiant de desserte par les transports en commun, de connexions cyclables ou piétonnes, de réseaux numériques développés... Ces parcs sont majoritairement en continuité des espaces urbanisés et parfois enclavés. **Afin de maintenir leur attractivité et prioriser le réinvestissement à l'extension, l'objectif est de promouvoir leur densification et leur recomposition.**

Le SCOT impose une étude de densification des parcs d'activités existants avant toute ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs à vocation économique. Cette étude analyse notamment le potentiel de densification des bâtiments inoccupés et de réduction des surfaces occupées par le stationnement des véhicules. En fonction du type d'activités, l'opportunité d'une densification par extension et/ou surélévation par modification des règles de gabarit et d'implantation devra également être explorée. Ces études prennent appui sur l'inventaire des zones d'activités économiques lorsque celui-ci est requis (Art L318-8-2 du code de l'Urbanisme).

De nouvelles organisations spatiales optimisées seront recherchées tout en veillant à faire émerger une identité commune au parc d'activités.

La densification et la recomposition des zones devra être **accompagnée par des réflexions quant à leur accessibilité automobile et une mise en cohérence de leur desserte par les transports en commun** plus efficiente. Ces réflexions veilleront également à **favoriser les mobilités douces**, notamment au travers des connexions inter quartiers.

En matière d'amélioration de la qualité paysagère, des performances environnementales et énergétiques, les créations, extensions et réaménagements des parcs d'activités **doivent mettre en œuvre les objectifs formulés au §B.5.3 relatifs aux secteurs de projets stratégiques à vocation économique.** D'autre part, lorsque ces aménagements concernent des secteurs en entrée de ville ou de territoire (A.5) des réflexions particulières doivent être menées pour en améliorer la qualité.

Afin de limiter les effets d'aubaine et de rationaliser les investissements publics, les éventuels projets **d'extension ou de création de nouveaux parcs** doivent :

- être exclusivement définis dans le cadre des politiques communautaires ;
- être dimensionnés en fonction des besoins du bassin à desservir.

Les extensions ou créations de parc de ce type doivent également être intégrées au volume de consommation foncière défini au B.5.2a. sauf pour les zones d'activités économiques d'envergure nationale ou régionale identifiées par le SCOT.



B.5.2. Rationaliser la consommation d'espaces à vocation économique en planifiant mieux l'accueil d'activités

a) Déployer et hiérarchiser un réseau de sites de projets stratégiques

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.133)

SPS

Secteur de projet stratégique à vocation économique

Pour mettre en œuvre une stratégie économique durable et équilibrée le SCOT localise des espaces d'accueil prioritaires dédiés à l'économie : des **Secteurs de Projets Stratégiques à vocation économique (SPSe)**. Il s'agit de parcs d'activités existants ou projetés dont l'envergure est stratégique quant au développement économique du territoire dans sa globalité. Au sein de ces parcs il **s'agit d'imposer des conditions de développement pour améliorer la qualité et l'attractivité des espaces d'activités.**

L'identification des secteurs de projets stratégiques entend répondre aux objectifs de conforter et de développer l'activité économique du territoire tout en s'inscrivant dans les objectifs de modération de la consommation d'espaces.

Véritables **locomotives économiques**, leur répartition est équilibrée et leur confortement bénéficie à l'ensemble du territoire, y compris au-delà du périmètre SCOT (Fenuouillèdes, Conflent, Illibéris, Vallespir...). La valorisation de ces sites et leur inscription dans les stratégies de développement économique doivent contribuer à l'accueil **de nouvelles entreprises et au développement de celles existantes dans une perspective affirmée de croissance de l'emploi.** Certains de ces sites bénéficient de **spécialisations qu'il sera indispensable de conforter pour promouvoir le développement « en grappe » et le renforcement des filières économiques.** Les secteurs sont par ailleurs calibrés pour permettre d'accueillir des entreprises plus ou moins consommatrices d'espace en fonction de leur spécialisation économique.

Il s'agit de **rendre lisible, attractif et opérationnel le réseau des espaces économiques en s'appuyant sur les synergies et les complémentarités à promouvoir entre les différents sites et les filières** dans le but d'attirer **des activités exogènes** au territoire. Le SCOT doit **optimiser les capacités foncières à vocation économique** tout en veillant à apporter cohérence et complémentarité entre les parcs d'activités. Cette hiérarchie permet de **prioriser et d'organiser l'accueil des activités de la manière suivante : les parcs stratégiques majeurs dont l'envergure peut être régionale ou nationale, les parcs stratégiques du cœur d'agglomération, les parcs stratégiques des bassins de vie de la plaine ainsi que les sites spécialisés et de proximité.**

Les dispositions suivantes sont applicables à l'ensemble des sites, **à l'exception des sites de proximité** dont la localisation n'est pas affichée par le SCOT mais qui doivent respecter les objectifs de consommation foncière ainsi que les dispositions de l'alinéa (b) suivant.

Les parcs stratégiques majeurs, les parcs stratégiques du cœur d'agglomération, les parcs stratégiques des bassins de vie ainsi que les sites spécialisés doivent garantir un niveau de service satisfaisant. **Dans le cas de nouvelles implantations d'activités, les vocations et spécialisations devront être respectées afin de conforter la stratégie de développement économique définie au §B.1.3.**

Des activités complémentaires aux activités spécialisées peuvent être admises dans des proportions mesurées et uniquement si celles-ci correspondent à des services complémentaires permettant de développer un cadre attractif pour les entreprises spécialisées (services aux salariés, services en liens avec les outils de travail développés par les entreprises visées) **sans compromettre les logiques de développement des activités spécialisées.**

Par ailleurs, afin de ne pas mettre à mal l'image de ces zones qui doivent rester des espaces à vocation économiques, les seuls logements admis sont ceux éventuellement nécessaire au gardiennage de la zone (service à disposition des entreprises accueillies). Ceux-ci doivent s'inscrire dans le volume bâti d'une entreprise ou d'un bâtiment d'accueil et de services aux usagers de la zone.

• Les sites stratégiques majeurs

Les sites stratégiques majeurs répondent prioritairement à l'**implantation d'activités à fort potentiel d'attractivité telles que les activités industrielles, de transport et de logistique mais également la recherche et le développement**. Les sites de Saint-Charles-Orline (1), Espace Entreprise Méditerranée – Arago (2), Torremilà (3) et Mas de la Garrigue (5) s'inscrivent dans une envergure internationale, nationale ou régionale et bénéficient d'une accessibilité optimale en lien avec leur localisation en porte d'entrée du territoire (échangeur autoroutier, embranchement fer, port, aéroport), à préserver et à améliorer.

Les sites spécialisés du pôle nautique à Canet-en-Roussillon (4) et de Numérisud au Soler (6) en raison de leur envergure et de leur reconnaissance aux échelles internationale, nationale ou régionale sont également repérés en sites stratégiques majeurs.

Leur développement implique nécessairement une consommation d'espace justifiée à leurs abords. En raison de leurs caractéristiques ou de leurs dimensions, la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers, induite par les 6 sites précités pourra être prise en compte en tout ou partie aux niveau régional ou national pour l'évaluation de l'atteinte des objectifs fixés par le schéma.

- **Le site stratégique majeur de Saint-Charles-Orline** est essentiellement constitué par une plateforme alimentaire internationale dédiée aux fruits et légumes (cf § B.4.1). Le site se développe dans un environnement relativement contraint. Afin d'assurer son évolution et sa pérennité, des études urbaines (tel le schéma directeur stratégique 2020-2040 et le futur Projet Partenarial d'Aménagement) sont mises en œuvre pour optimiser son aménagement. Le maintien et le développement des activités sont liés à la performance indispensable de la plateforme logistique qui doit être assurée par la recomposition des espaces déjà artificialisés associée à des extensions optimisées conciliant les enjeux économiques, environnementaux et paysagers.
- **Le site stratégique majeur Espace Entreprise Méditerranée / François Arago** dispose de réserves foncières stratégiques pour constituer des emprises « d'un seul tenant » et permettre l'accueil de grandes activités industrielles et logistiques. Celles-ci doivent être réservées à l'accueil d'entreprises à forte valeur ajoutée, ayant besoin d'emprises foncières conséquentes et créatrices d'emplois, en particulier pour satisfaire les besoins économiques nationaux en matière de relocalisation et de développement industriel. Les perspectives de développement doivent être accompagnées par des réflexions et la mise en œuvre de solutions pour fluidifier l'accessibilité autour du péage autoroutier et sécuriser les flux existants et futurs. Ce site est inscrit dans une dynamique régionale et nationale, notamment en tant que parc labellisé « OZE » (Occitanie Zones Économiques).
- **À proximité de l'aéroport, le site stratégique majeur de Torremilà** est lauréat de l'appel à projet national « sites industriels clés en main », son extension doit permettre d'accueillir des activités industrielles (dont des activités de recherche et développement associées) ou logistiques relevant, sauf exception, de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).
- **Le site stratégique majeur du Mas de la Garrigue** situé à Rivesaltes en interconnexion avec l'échangeur Perpignan-Sud développe principalement l'accueil d'entreprises en lien avec l'agro-alimentaire et la logistique urbaine. Le site pourra également afficher une vocation industrielle.



Deux autres sites d'accueil pour les activités spécialisées s'inscrivent dans cette dimension « stratégique majeure » :

- **Le site stratégique majeur du Pôle nautique de Canet** constitue une porte d'entrée littorale et une vitrine pour le développement des activités issues de la filière de l'industrie du nautisme qu'il s'agit de conforter. Le développement de ce pôle peut s'accompagner d'activités non industrielles permettant néanmoins d'asseoir l'attractivité de la zone pour les entreprises du nautisme visées. Etant située au sein des Espaces Proche du Rivage, cette zone ne peut accueillir que des activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau.
- **Le site de Numérisud au Soler** s'inscrit dans la dynamique de la cité digitale du Soler qui a développé un vaste écosystème organisé autour des industries créatives, culturelles et numériques. Engagé depuis une vingtaine d'années autour de l'IDEM campus, le développement de la cité digitale s'appuie avant tout sur la régénération des espaces déjà urbanisés avec la remobilisation réussie de friches urbaines et un essaimage des activités dans la ville. Le site de Numérisud vient donc compléter l'offre d'accueil de l'écosystème dédié aux industries créatives, culturelles et numériques par ailleurs reconnu au niveau national comme « pôle territorial d'industries culturelles et créatives favorisant la structuration d'écosystèmes locaux ».

• Les sites stratégiques du « cœur d'agglomération »

Ils regroupent **les parcs d'activités économiques intégrés aux stratégies de développement économique communautaires et positionnés au sein du cœur d'agglomération** : à l'interface des lieux de vie de la majorité des actifs du territoire, ils bénéficient de bonnes conditions d'accessibilité, des équipements et services participant de fait à la limitation des déplacements. Ces qualités sont à préserver et à renforcer.

• Les sites stratégiques des « bassins de vie de la plaine »

Ils regroupent également **des parcs d'activités économiques intégrés aux stratégies de développement économique communautaires et sont essentiellement positionnés sur les polarités principales du territoire (en dehors du cœur d'agglomération)**. Ils bénéficient de conditions d'accessibilité relativement satisfaisantes.

Les sites stratégiques du cœur d'agglomération et ceux des bassins de vie de la plaine sont principalement orientés sur l'accueil d'activités généralistes. **Ils doivent concilier le développement économique et la création d'emplois tout en préservant la vitalité des centralités urbaines** (notamment en évitant le transfert d'activités existantes depuis les centralités). L'accueil des activités économiques sur ces sites doit s'inscrire dans le confortement et le développement de l'emploi et les nouvelles offres foncières doivent être orientées prioritairement vers les entreprises exogènes et les activités locales en expansion.

• Les sites spécialisés

Les sites spécialisés doivent accueillir des activités ciblées, issues des filières d'excellence du territoire. Ces sites répondent à des logiques de filières de développement « en grappes ». Leur vocation doit être confortée en ciblant l'accueil des entreprises dans les stratégies de développement économique portées (démarchage – commercialisation...). Sont plus particulièrement repérées par le SCOT, le site du Mas Lucia à Espira-de-l'Agly, dédié aux industries et activités liées aux carrières et au centre de stockage des déchets ultimes ainsi que le projet de Tecnoparc à Rivesaltes, secteur spécialisé dans les sports automobiles, associé à un centre de recherche et de développement de niveau national dédié à l'innovation (moteurs à hydrogène...) et à la recherche des technologies de pointe.

L'ensemble des sites stratégiques peuvent prévoir des « quartiers » ou « ilots » spécialisés à condition de ne pas compromettre le développement et de s'inscrire en complément des activités en lien avec la vocation principale du site (par exemple le développement d'un îlot « services et restauration » au cœur de la plateforme logistique de Saint-Charles).

L'écoute des besoins spécifiques des entreprises ciblées doit permettre d'édicter dans les documents d'urbanisme les dispositions réglementaires nécessaires, en respect des objectifs qualitatifs développés au § B.5.3.

CF. TABLEAU CI-CONTRE : OBJECTIF DE CONSOMMATION FONCIÈRE MAXIMALE



Le pôle nautique, Canet ©www.perpignanmediterraneemetropole.fr

Hors envergure régionale et nationale, la consommation d'espace des sites stratégiques à vocation économique ne pourra excéder 140 ha au total, sauf cas explicité ci-après :

À l'échelle de l'EPCI, c'est l'enveloppe de consommation foncière maximale prévue au B.2.1.a qui demeure l'objectif principal du SCOT en termes de réduction de la consommation d'espace. Cet objectif n'est pas ventilé par destination et permet donc un principe de « vases communicants » entre l'économie, l'habitat et les équipements du moment que les trajectoires de réduction de la consommation d'espaces sont respectées.



Le site de Torremilà, Perpignan ©AURCA

La limitation de la consommation foncière à vocation économique doit permettre de garantir la satisfaction des besoins en logements, en particulier compte-tenu des objectifs retenus en termes de densité et de réinvestissement urbain. Néanmoins, dans le cas où **un EPCI assure à l'échelle de son territoire que les besoins en logements seront satisfaits en consommant moins d'espaces** et donc en agissant plus fortement sur le réinvestissement urbain et/ou les densités, **les objectifs de consommation foncière maximale à vocation économique** (dans le tableau ci-dessus) **peuvent être dépassés à condition de ne pas dépasser la consommation foncière globale de l'EPCI** (cf. B.2.1.a).

Le principe inverse est également possible, si les EPCI choisissent finalement d'abandonner un secteur de projet stratégique au profit d'une stratégie économique privilégiant par exemple la recombinaison des tissus (économiques) existants ou de concentrer le développement sur un ou plusieurs autres sites repéré(s), le reliquat existant peut-être mobilisé en direction d'autres vocations.

Les sites stratégiques majeurs de Saint-Charles-Orline (1), Espace Entreprise Méditerranée – Arago (2), Torremilà (3), pôle nautique (4), Mas de la Garrigue (5) et Numérisud (6) en raison de leur envergure internationale, nationale ou régionale pourront voir leurs objectifs comptabilisés en tout ou partie aux échelles nationales et régionales.

N°	Commune	SPS	Envergure	Vocation principale	Objectif consommation foncière maximale hors envergure régionale ou nationale (ha)
1	Perpignan - Toulouges	Saint-Charles - Orline - Actisud	Stratégique Majeur	Agroalimentaire - Logistique internationale et urbaine	115
2	Rivesaltes	Espace Entreprise Méditerranée - PRAE Arago		Industrie - R&D Logistique internationale et urbaine	
3	Perpignan	Torremilà		Industrie - R&D - Aéronautique Logistique urbaine	
4	Canet-en-Roussillon	Pôle nautique		Nautisme	
5	Rivesaltes	Mas de la Garrigue		Généraliste Agroalimentaire Logistique urbaine - Industrie	
6	Le Soler	Numérisud		Industries culturelles, créatives et numérique	
7	Perpignan	Tecnosud	Cœur d'agglomération	Tertiaire - R&D	
8	Perpignan	Polygone		Généraliste	
9	Saint-Estève	La Mirande		Généraliste	
10	Le Soler	Sainte-Eugénie		Généraliste	
11	Toulouges	Naturopôle - Clairfont		Généraliste	
12	Cabestany	Médipôle		Santé	
13	Canohès	La Sanya		Robotique - Domotique - Économie de l'IA	
14	Cabestany-Perpignan	Colomines		Généraliste	
15	Saleilles	Sud Roussillon		Généraliste	
16	Espira-de-l'Agly	Mas Lucia	Spécialisé	Industrie - Activités liées aux carrières - CSDU	
17	Rivesaltes	Tecnoparc		Sports Mécaniques	
	Autres ZAE de proximité		Communal	Artisanal	
18	Thuir	Les Espassoles	Bassin de vie « Aspres »	Généraliste	5
19	Thuir	ZAE la Piétât		Généraliste	
20	Trouillas	Pougerault		Généraliste	
	Autres ZAE de proximité		Communal	Artisanal	
21	Ille-sur-Têt	Ribéral	Bassin de vie « Roussillon Conflent »	Généraliste	8
22	Millas	Los Palaus		Généraliste	
23	Saint-Cyprien	Las Hortes	Bassin de vie « Sud Roussillon »	Généraliste	12
24	Corneilla-del-Vercol	Sud Arènes - clos Catalan		Généraliste	
Total de la consommation foncière maximale hors envergure régionale ou nationale					140

b) Répondre aux besoins locaux en rationalisant la consommation de foncier

Les plus petites entreprises locales, principalement artisanales, ont besoin d'être situées au cœur ou à proximité de leur bassin d'intervention ; les parcs d'activités dits de proximité (hors secteurs de projets stratégiques) peuvent répondre à ce besoin en respectant les dispositions suivantes :

Le SCOT priorise la recomposition des parcs d'activités existants. **Toutefois en dehors des Secteurs de Projets Stratégiques à vocation économique repérés (cf.B.5.2.a), si le besoin est justifié (demande qui ne saurait être satisfaite à l'intérieur d'un parc existant), les parcs d'activités économiques dit « de proximité » peuvent être étendus de manière limitée et dans le respect des objectifs de modération de l'espace développés. Ces extensions seront planifiées autant que possible dans le cadre des stratégies de développement économique communautaires.**

L'urbanisation de **nouveaux projets de parcs d'activités de proximité doit s'opérer autant que possible en continuité de l'urbanisation** afin d'éviter la dispersion de zones, notamment le long des axes de circulation **et de préférence en continuité des parcs d'activité existants.**

Lorsque les contraintes l'imposent (existence d'un risque, d'un intérêt écologique, cohabitation impossible d'activités avec le voisinage et les fonctions urbaines, ou impossibilité à mobiliser le foncier...), mais que les objectifs de modération de la consommation d'espaces sont respectés, alors des parcs d'activités peuvent se créer en discontinuité des espaces déjà urbanisés et parcs existants.

Le logement des artisans pourra être autorisé mais encadré : **les documents d'urbanisme ne peuvent l'admettre qu'à condition que le logement soit intégré au volume bâti et limité par une surface maximale.**

Ces parcs peuvent également satisfaire les besoins liés à l'activité agricole en permettant notamment l'implantation de bâtiments de stockage, de transformation ou de conditionnement et d'éviter leur dissémination dans les espaces agricoles.

B.5.3. Développer une offre attractive pour l'accueil d'activités

Le SCOT souhaite impulser le développement (par la création, l'extension ou la recomposition) d'une génération de parcs d'activités répondant aux nouveaux enjeux économiques, sociétaux et environnementaux. Une série d'objectifs vise donc à promouvoir l'émergence de cette génération de parcs d'activités économique plus durable, plus attractive.

Ces objectifs s'appliquent tout particulièrement aux Secteurs de Projets Stratégiques à vocation économique (SPSe) et notamment à leurs projets d'extension. Néanmoins, afin d'améliorer la qualité des zones existantes repérées ou non comme SPSe, les collectivités compétentes sont invitées à mettre en œuvre ces objectifs lors des opérations de recomposition ou d'extension de l'ensemble des parcs d'activités.

La définition d'objectifs qualitatifs est essentielle à la constitution de ce réseau de parcs innovants. **Il s'agit à la fois de promouvoir le niveau de service en direction des entreprises et d'assurer le développement de parcs où « il fait bon travailler ».** Pour ce faire les documents d'urbanisme (PLU/i) devront mettre en œuvre les objectifs suivants :

a) Développer les services aux entreprises pour accroître l'attractivité

- Conditionner l'ouverture à l'urbanisation d'un SPSe à la conclusion d'un « Pacte Territorial » (cf.A.3.3.b) afin d'établir les conditions de desserte par les transports collectifs et le niveau de service à atteindre en fonction de la capacité d'accueil (nombre d'entreprises, de travailleurs, du secteur et du type d'activité).
- Assurer la desserte par le Très Haut Débit Numérique (THD).
- Réaliser une aire d'accueil et de services calibrée en fonction de l'importance du parc d'activités et conciliant espaces de stationnements, informations sur les entreprises (plans, bornes d'information interactives...).

Sur les parcs d'activités les plus importants (en termes d'emplois et d'usagers), il s'agit de **réfléchir l'aménagement d'un pôle de service-loisirs** (service mutualisé de type guichet d'accueil, salle de séminaire, surveillance générale de la zone, poste, crèche, guichet bancaire, restauration, salle de sport, aire naturelle aménagée...) ainsi que selon les opportunités et les besoins, la création d'un **pôle hôtelier/restauration**. Ces aménagements doivent contribuer au bon fonctionnement du parc d'activités et ne pas en détourner la vocation principale.

b) Valoriser la qualité paysagère pour améliorer le cadre de travail

En matière de valorisation de la qualité paysagère et du cadre de travail, le SCOT identifie les objectifs suivants (que les collectivités compétentes imposent à travers la réglementation de ces secteurs ; règlements de PLU(i), cahiers des charges) :

- **une harmonie et une qualité architecturale des constructions** (composition harmonieuse des volumes et des façades, cohérence architecturale sur toutes les faces du bâtiment, cohérence et harmonie des matériaux utilisés) mais aussi des espaces non bâtis. **L'unité du mobilier urbain et de la signalétique doit être également privilégiée afin de développer une identité visuelle homogène sur l'ensemble du secteur.**
- **le traitement des espaces libres de constructions, voiries, et bassins de rétention des eaux pluviales par des aménagements paysagers.** Concernant les parkings, en l'absence ou en articulation avec des ombrières photovoltaïques, des plantations d'arbres de hautes tiges ou pergolas végétalisées devront assurer l'ombrage des emplacements avec un minimum d'un arbre pour huit emplacements. Au-delà de 100 places de stationnement afin d'éviter de vastes étendues dédiées à la voiture, il s'agira de créer des haies vives ou des noues paysagères pour compartimenter et ponctuer l'espace.
- **l'accessibilité pour tous vers et au sein de la zone** (tous modes de déplacements, PMR).
- **le traitement qualitatif des franges urbaines et rurales (cf. A.5.1.b) mais aussi des espaces de transition entre le SPSe et les quartiers urbanisés voisins** en créant des coutures (liens fonctionnels : perméabilités piétonnes, pénétration paysagère, liaisons avec les quartiers, maintien de cônes de vues sur les massifs environnants...).
- **l'intégration harmonieuse des enseignes** aux bâtiments. Dans l'espace non bâti les enseignes sont à regrouper sur des structures porteuses. **La mise en œuvre de Règlements Locaux de Publicité (RLP) permet également la limitation du nombre d'enseignes et peut s'inscrire dans la continuité des objectifs précités sur ces secteurs.** Un maximum de deux enseignes par activités pourrait par ce biais être imposé.
- **l'aménagement des zones de stockage à l'arrière des bâtiments et à l'opposé des façades donnant sur la voie principale.** Leur intégration devra être assurée par des aménagements spécifiques (merlons, haies vives...). **La hauteur des zones de stockages** et d'exposition extérieure doit être limitée et encadrée en cohérence avec la hauteur des constructions.
- **lorsqu'ils existent au sein ou aux abords des SPSe, la préservation, l'intégration et la mise en valeur des éléments patrimoniaux architecturaux ou des éléments naturels doivent être assurées** dans le cadre de l'aménagement de la zone. Le maintien et la valorisation des eaux de surfaces pour les cheminements doux et des aires de détente ouvertes aux usagers de la zone (clients, salariés...) sont particulièrement indiqués.

c) Mettre en œuvre la transition énergétique

Afin de promouvoir les performances énergétiques et environnementales, le SCOT recommande aux PLUi d'identifier ces sites de projet comme « secteurs au sein desquels ils imposent aux constructions de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'ils définissent », tel que permis par l'article L151-21 du Code de l'urbanisme :

S'agissant d'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation il s'agit d'assurer l'obligation de **mise en place d'éléments producteurs d'énergie renouvelable**.

Cela consiste notamment en l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture (à imposer à tout bâtiment de plus de 500 m² d'emprise au sol) et d'ombrières sur les aires de stationnement de plus de 50 places de parking, l'installation de lampadaires et panneaux signalétiques solaires...

- **Des bornes de recharges pour véhicules électriques** doivent également être installées à partir de 10 places de stationnements requises.
- **Des stations de distribution de l'hydrogène** sur les sites de Rivesaltes et Saint-Charles sont projetées par la Région et devront être intégrées dans l'aménagement global de ces secteurs ;
- **Une part d'espaces verts arborés** pour participer à la lutte contre les îlots de chaleur et limiter l'artificialisation.

En complément le SCOT formule la recommandation de décliner via les documents d'urbanisme :

- *une conception bioclimatique des opérations d'aménagement permettant notamment **d'assurer une bonne luminosité naturelle et d'éviter les déperditions énergétiques** ;*
- *l'intégration de **dispositifs de protection solaire aux bâtiments favorisent leur confort thermique et de diminuer le recours aux dispositifs de climatisation.***



*Les collectivités sont invitées à **promouvoir des mesures d'économie d'énergie telles que l'extinction des enseignes lumineuses en dehors des heures d'ouverture ou encore la mise en place de modérateurs d'intensité sur les éclairages.***

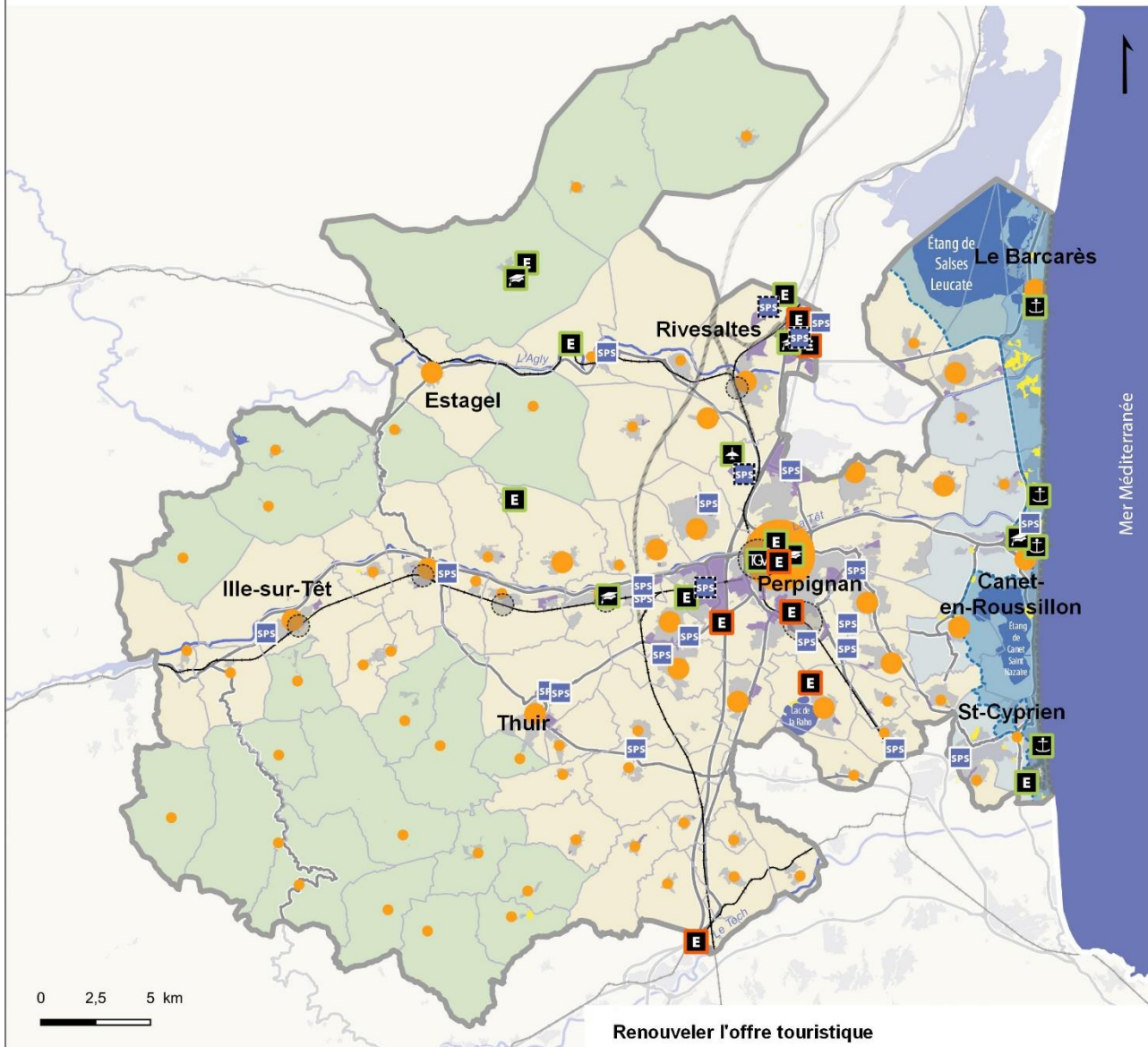
d) Améliorer les performances environnementales

Les documents d'urbanisme doivent imposer :

- **la mutualisation des bassins de rétention** des eaux pluviales à l'échelle de la zone ;
- **l'utilisation d'espèces végétales** peu consommatrices en eau et peu exigeantes en fertilisants ou phytosanitaires (via une palette végétale intégrée au règlement de la zone notamment) ;
- **la perméabilité des aires de stationnements des véhicules légers et des cheminements piétons** ;





Il est par ailleurs recommandé :


- De **développer l'utilisation du bois et des éco-matériaux** ;
- De **mettre en place des récupérateurs d'eaux pluviales** afin de réutiliser les eaux stockées pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des surfaces extérieures ;
- De mettre en place des **dispositifs de traitement des eaux** avant rejet dans le réseau (déshuileur séparateur d'hydrocarbures, décanteur...) ;
- De favoriser les **process industriels en circuits fermés ou semi-fermés**.



Conforter le maintien et le développement d'équipements et améliorer l'accessibilité

■ localisation préférentielle pour le développement d'équipement structurant

- E** grand équipement soutenu par le SCOT
 -  réseau d'équipements d'enseignement supérieur à développer
 -  aéroport à requalifier
 -  port à conforter
 -  gare LGV
- Etat d'avancement : existant, à conforter en projet, à réaliser

 Projet d'Intérêt Général (PIG)
Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan à réaliser








Sources : IGN BD Topo©2021. Réalisation : AURCA/septembre 2023. Tous droits réservés.

Renouveler l'offre touristique

Mettre en synergie les espaces touristiques :

-  du littoral
-  de l'arrière-pays rural
-  de la plaine agricole
-  urbains
-  hébergements touristiques à maîtriser et qualifier

Planifier l'accueil et le développement économique

-  centralité urbaine à réinvestir
-  secteur urbain stratégique à diversifier
-  espace urbanisé à renouveler
-  Zone d'Activité Economique à recomposer
-  Secteur de Projet Stratégique soumis à condition de développement qualitatif
-  vocation logistique à conserver ou promouvoir
-  Espaces Proches du Rivage

Préserver et s'adapter

pour intégrer et anticiper
les nouveaux enjeux
environnementaux

ambition



C.1. INTENSIFIER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Dans un contexte de changement climatique, cette orientation vise à intensifier la transition énergétique dans le but de s'inscrire dans les engagements internationaux, nationaux, régionaux et locaux en matière de climat et d'énergie. Sa mise en œuvre passe principalement par **une réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre** - notamment celles liées aux transports routiers et aux bâtiments résidentiels et tertiaires, prépondérantes sur le territoire - **conjuguée à une augmentation de la production d'énergies renouvelables**.

En ce sens, afin de contribuer à l'atteinte de l'objectif régional « Région à énergie positive 2050 » et en cohérence avec les Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET) élaborés localement, **le SCOT se fixe des objectifs ambitieux visant en 2035 une réduction de 25% des consommations énergétiques et une production d'énergie renouvelable multipliée par trois** (par rapport à la situation actuelle). Ces objectifs s'inscrivent dans des trajectoires énergétiques phasées dans le temps visant une réduction de 18% des consommations énergétiques et une production d'énergie renouvelable multipliée par 2,4 à horizon 2030, ainsi qu'une réduction de 29% des consommations énergétiques et une production d'énergie renouvelable multipliée par 3,6 à horizon 2040.

C.1.1. Promouvoir un développement urbain plus économe en énergie

Pan essentiel de la réussite de la transition énergétique, les économies d'énergie constituent un enjeu transversal auquel répondent plusieurs orientations et objectifs du SCOT. Complémentairement, des objectifs spécifiques sont définis pour les bâtiments et les transports, secteurs pour lesquels l'effort le plus important est à réaliser.

Les politiques mises en œuvre à travers les documents d'urbanisme locaux et les PCAET doivent être étroitement articulées.

Les documents d'urbanisme doivent :

- Favoriser la densité urbaine et rechercher la mixité ou le rapprochement des fonctions urbaines (habitat, commerces, équipements...);
- Favoriser la conception bioclimatique afin que les nouvelles constructions s'adaptent au mieux à l'environnement physique de leur lieu d'implantation (exposition, forme des bâtiments...) et en tirent le meilleur profit en matière de confort d'habitation et d'économie énergétique ;
- Faciliter la réalisation de constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale ou à énergie positive ;
- Intégrer la question du confort d'été quant à la conception des bâtiments et des espaces publics.



Les documents d'urbanisme locaux peuvent également identifier des secteurs (nouveau quartier résidentiel, opération de renouvellement urbain, équipement public...) au sein desquels ils imposent aux constructions de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'ils définissent, tel que permis par l'article L151-21 du Code de l'urbanisme.

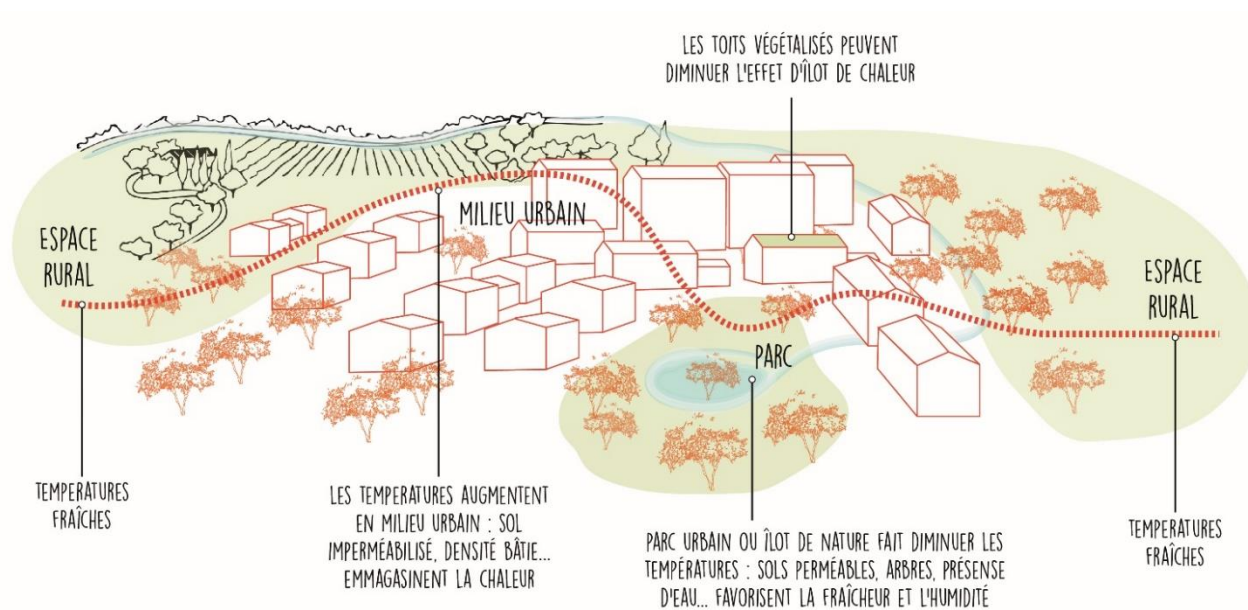
Les collectivités, à travers leurs documents d'urbanisme, politiques publiques (plan de mobilité, PCAET...), opérations d'aménagement ou projets urbains, doivent :

- Limiter les îlots de chaleur urbain en renforçant la place de la végétation et de l'eau dans les espaces urbanisés (cf. C.4.2) ;
- Intensifier l'effort de rénovation thermique du parc bâti (public ou privé) par le soutien des dispositifs existants et/ou en impulsant de nouveaux programmes, en vue de réduire la précarité énergétique.

Les collectivités peuvent également :



- Encourager l'utilisation de matériaux de construction ou d'isolation dits écologiques (ou biosourcés) ;
- Déployer des dispositifs favorisant la sobriété et l'efficacité énergétiques de l'éclairage public.



Représentation du phénomène d'îlot de chaleur et moyens d'atténuation (AURCA)

Concernant spécifiquement les transports, en complément de l'orientation A.4 « Structurer un réseau de déplacements multimodal à l'échelle de la plaine du Roussillon » qui contribue directement à promouvoir une mobilité durable, des dispositions complémentaires sont indiquées :



- **Prévoir un dispositif d'entretien et d'installation de nouveaux points d'accès à l'électricité et au gaz pour les véhicules à moteur.** L'objectif à terme est que le territoire du SCOT compte au minimum un point de recharge rapide accessible à tous pour 1500 habitants, dont au minimum deux par pôle d'équilibre et par ville littorale. (NB : les objectifs pourront être revus en fonction des orientations du schéma départemental des infrastructures de recharge pour véhicules électriques porté par le SYDEEL 66).
- **Mettre en œuvre** (à travers les PCAET par exemple) **des dispositifs d'accompagnement à la mutation du parc automobile et poids-lourds auprès des particuliers et des entreprises**, ainsi que d'information sur les aides à l'achat ou à la transformation en vigueur (à l'instar du projet Corridor H2O porté par la région et visant à décarboner la mobilité lourde en région).
- S'agissant des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), celles-ci sont encouragées à **planifier**, si nécessaire en collaboration avec les délégataires, **le renouvellement de la flotte de véhicules de transports en commun** vers des motorisations moins consommatrices d'énergie et moins émettrices de gaz à effet de serre, comme l'électricité ou le gaz.

C.1.2. Développer et encadrer la production d'énergies renouvelables

Complémentairement à la réalisation d'économie d'énergie, le second pan de réussite de la transition énergétique consiste à largement développer la production d'énergies renouvelables. Au regard des incidences potentielles de certaines installations sur la biodiversité, les paysages ou l'agriculture, le SCOT fixe un cadre qui vise à favoriser la production d'énergies renouvelables tout en l'encadrant.

Les collectivités sont invitées à **mener une réflexion globale concernant la production d'énergies renouvelables à l'échelle de l'EPCI**, notamment lors de l'élaboration des PCAET. Il doit en découler une stratégie d'ensemble portant sur les différents types d'énergie à développer.

La poursuite du dynamisme territorial dans le domaine des énergies renouvelables en matière d'innovation, de recherche et de formation est recherchée (cf. B.1.2 et B.1.3).



Les documents d'urbanisme peuvent identifier des secteurs (nouveau quartier résidentiel, opération de renouvellement urbain, équipement public...) au sein desquels ils imposent une production minimale d'énergie renouvelable, tel que le permet l'article L.151-21 du Code de l'urbanisme. C'est notamment l'objectif poursuivi par le SCOT concernant les Secteurs de Projets Stratégiques (cf. A.3.3 et B.5.3).

a) Favoriser la diversification de la production d'énergie renouvelable

Au-delà du solaire et de l'éolien qui font l'objet de dispositions spécifiques ci-après, **toute autre forme de production d'énergie renouvelable (biomasse, géothermie, hydraulique...) est encouragée** dès lors qu'elle s'inscrit en respect des enjeux environnementaux, paysagers et agricoles.

Les collectivités sont notamment incitées à **développer les démarches de valorisation énergétique de la biomasse, dont le bois énergie** (méthanisation, chaufferies collectives, réseaux de chaleur...).

b) Privilégier un développement de l'énergie éolienne intégré à l'environnement et aux paysages

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.138)

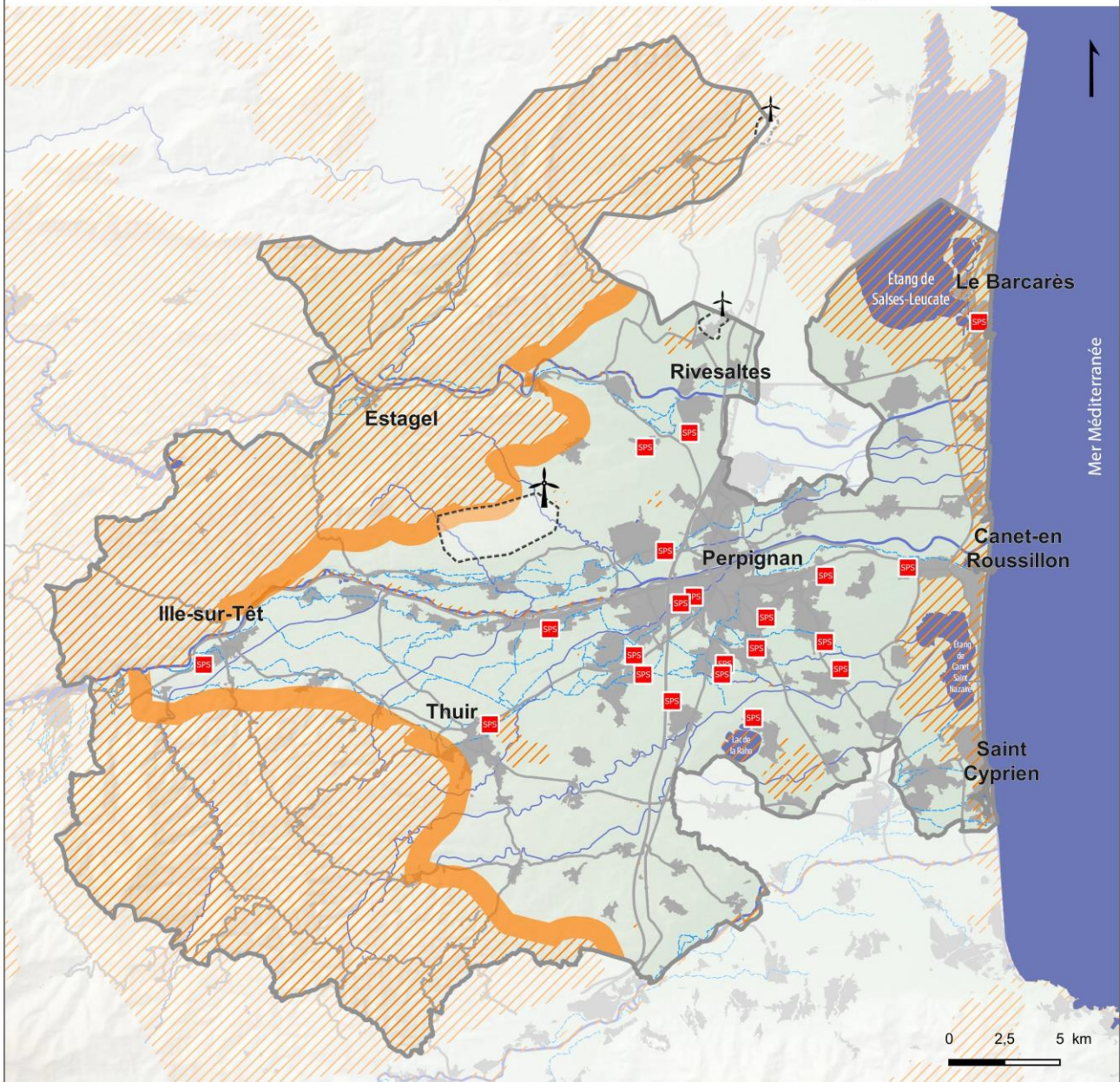
	Zone privilégiée pour le développement de la production éolienne (parcs éoliens existants et leurs abords)
	Zone où l'implantation d'éoliennes n'est pas permise
	Zone de sensibilité forte à l'éolien

La production d'énergie éolienne est **préférentiellement orientée au niveau des parcs éoliens existants ou à leurs abords immédiats** - par densification, repowering et/ou extension - **ainsi qu'en mer** (éolien offshore).


L'implantation d'éoliennes (grand éolien) **n'est pas permise dans les espaces proches du rivage, les cœurs de nature et les massifs** (hors possibilités au niveau des parcs existants ou à leurs abords immédiats).


Sur les secteurs où elle est permise, l'implantation d'éoliennes doit **respecter des objectifs d'intégration paysagère**. Une attention particulière doit notamment être portée sur la zone de transition entre la plaine et les massifs qui constitue une zone de sensibilité forte sur le plan paysager (cf. A.5.1.c).

Intensifier la transition énergétique et encadrer la production d'énergie éolienne




Promouvoir un développement urbain plus économe en énergie

 zone privilégiée pour agir sur la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre (bâtiments, transport - espace urbanisé)

 secteur où les opérations urbaines doivent respecter des performances énergétiques renforcées (cf. A3)

Encadrer la production d'énergie éolienne


 zone privilégiée pour le développement de la production éolienne (parcs éoliens existants et abords)

 zone où l'implantation d'éoliennes n'est pas permise

 zone de sensibilité forte à l'éolien


Éléments de fond de carte

 cours d'eau principal

 cours d'eau secondaire

 canaux d'irrigation

 surface en eau




 réseau primaire de voirie

 périmètre du SCOT

c) Encadrer les modalités de développement des dispositifs de production d'énergie solaire

• Au sujet des installations de production d'énergie solaire (hors agrivoltaïsme)

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.140)

	Zone privilégiée pour le développement de la production d'origine solaire
	Zone où l'implantation de parcs solaires au sol est permise
	Zone où l'implantation de parcs solaires au sol n'est pas permise hormis sur des sites artificialisés ou dégradés

L'implantation de panneaux solaires est privilégiée sur les toitures des bâtiments (résidentiels, d'activités, agricoles...), les parkings et les autres espaces artificialisés ou dégradés tels que les délaissés routiers, les anciennes décharges ou les carrières en friche notamment.

Elle est permise dans les bassins de rétention dès lors que ces derniers n'ont pas d'autre fonction (aménagements récréatifs, sportifs...), qu'elle ne nuit pas au stockage des eaux pluviales, qu'elle est compatible avec les impératifs de prévention des risques d'inondation et qu'elle fait l'objet d'une intégration paysagère.

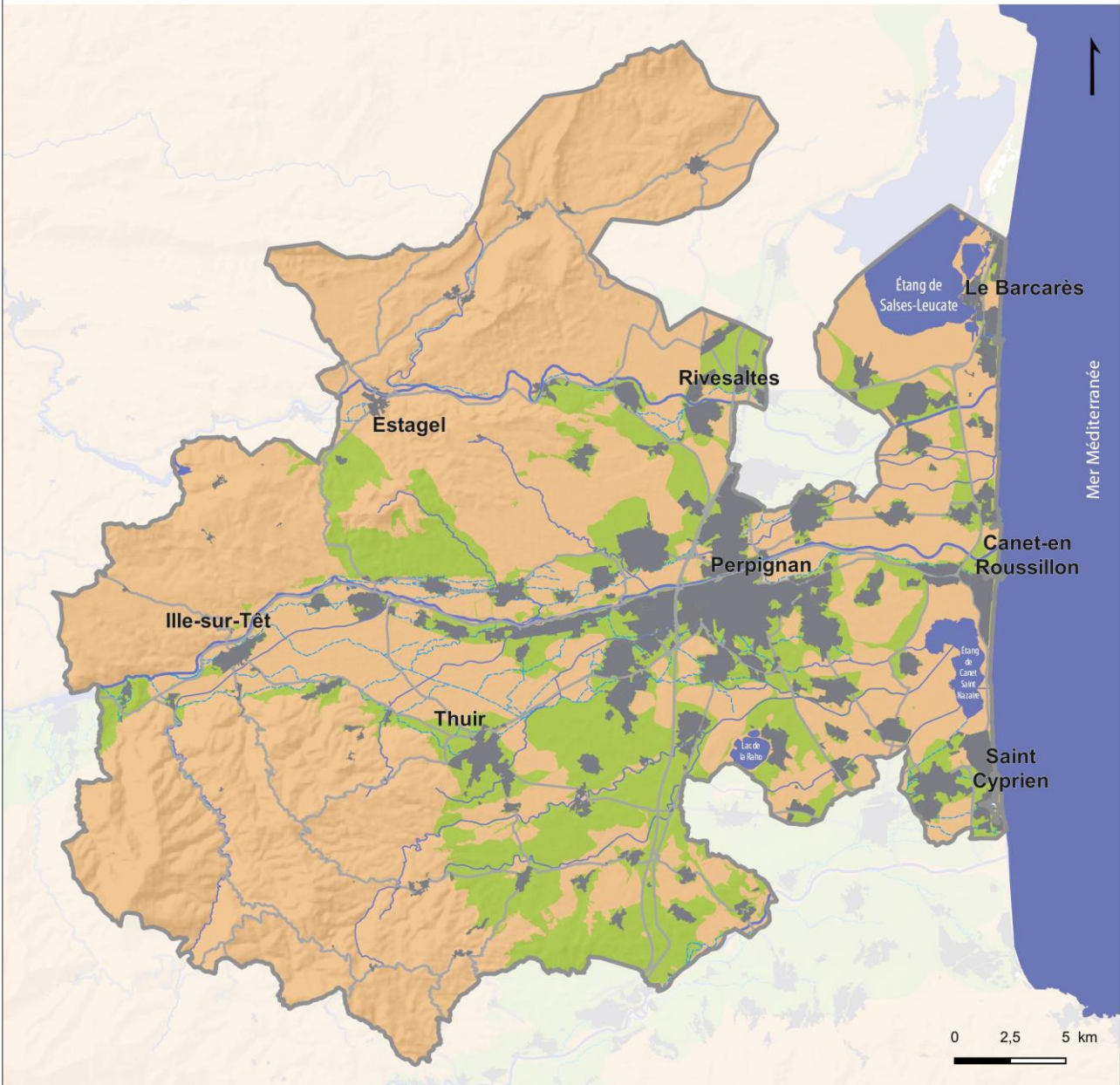
Hormis sur des sites artificialisés ou dégradés, l'implantation de parcs solaires au sol n'est pas permise :

- Dans les cœurs de nature et les autres milieux d'intérêt écologique (cf. C.4.1) ;
- Dans les espaces agricoles à fort potentiel (cf. B.2.1.b) ;
- Dans les espaces agri-paysagers (cf. A.5.1.b).




Dans les autres espaces agricoles ou naturels, l'implantation de parcs solaires au sol peut être autorisée, dans les conditions fixées par la loi d'accélération de la transition énergétique du 10 mars 2023 et ses décrets d'application, dès lors qu'elle ne porte pas atteinte à une activité agricole, pastorale ou forestière existante et, le cas échéant, sous réserve de mettre en œuvre les mesures définies pour éviter, réduire ou compenser les incidences probables sur l'environnement.

Sur les secteurs où elle est permise, l'implantation de parcs solaires au sol doit respecter des objectifs d'intégration paysagère (cf. A.5.1).



Encadrer l'implantation des installations de production d'énergie solaire (hors agrivoltaïsme)






Encadrer la production d'énergie solaire

-  zone privilégiée pour le développement de la production d'origine solaire (espace urbanisé)
-  zone où l'implantation de parcs solaires au sol est permise
-  zone où l'implantation de parcs solaires au sol n'est pas permise hormis sur des sites artificialisés ou dégradés

Éléments de fond de carte

-  cours d'eau principal
-  cours d'eau secondaire
-  canaux d'irrigation
-  surface en eau
-  réseau primaire de voirie
-  périmètre du SCOT

• Au sujet des installations agrivoltaïques

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE P.142)	
	Zone où l'implantation de serres photovoltaïques est admise
	Zone où l'implantation d'ombrières photovoltaïques est admise
	Zone où l'implantation d'ombrières photovoltaïques n'est pas admise

Les installations agrivoltaïques³⁹, notamment les serres et ombrières photovoltaïques, sont permises au sein des espaces naturels et agricoles selon les conditions fixées par la loi d'accélération de la production d'énergies renouvelables du 10 mars 2023 et ses décrets d'application.

L'implantation de serres photovoltaïques est limitée aux seules plaines arboricoles et maraichères, sous réserve que le projet soit lié à une activité agricole avérée et qu'il comporte des caractéristiques (type de serre, nature des cultures, accès à l'eau...) qui prouvent un intérêt agricole, sur le plan technique et économique.

Sous réserve que le projet soit lié à une activité agricole avérée, **l'implantation d'ombrières photovoltaïques est permise sur le territoire du SCOT hormis :**

- Dans les cœurs de nature et les autres milieux d'intérêt écologique (cf. C.4.1) ;
- Dans les espaces agri-paysagers localisés hors des plaines arboricoles et maraichères (cf. A.5.1.b).

³⁹ Article L314-36 du code de l'énergie :

« I. Une installation agrivoltaïque est une installation de production d'électricité utilisant l'énergie radiative du soleil et dont les modules sont situés sur une parcelle agricole où ils contribuent durablement à l'installation, au maintien ou au développement d'une production agricole.

II. Est considérée comme agrivoltaïque une installation qui apporte directement à la parcelle agricole au moins l'un des services suivants, en garantissant à un agriculteur actif ou à une exploitation agricole à vocation pédagogique gérée par un établissement relevant du titre Ier du livre VIII du code rural et de la pêche maritime une production agricole significative et un revenu durable en étant issu :

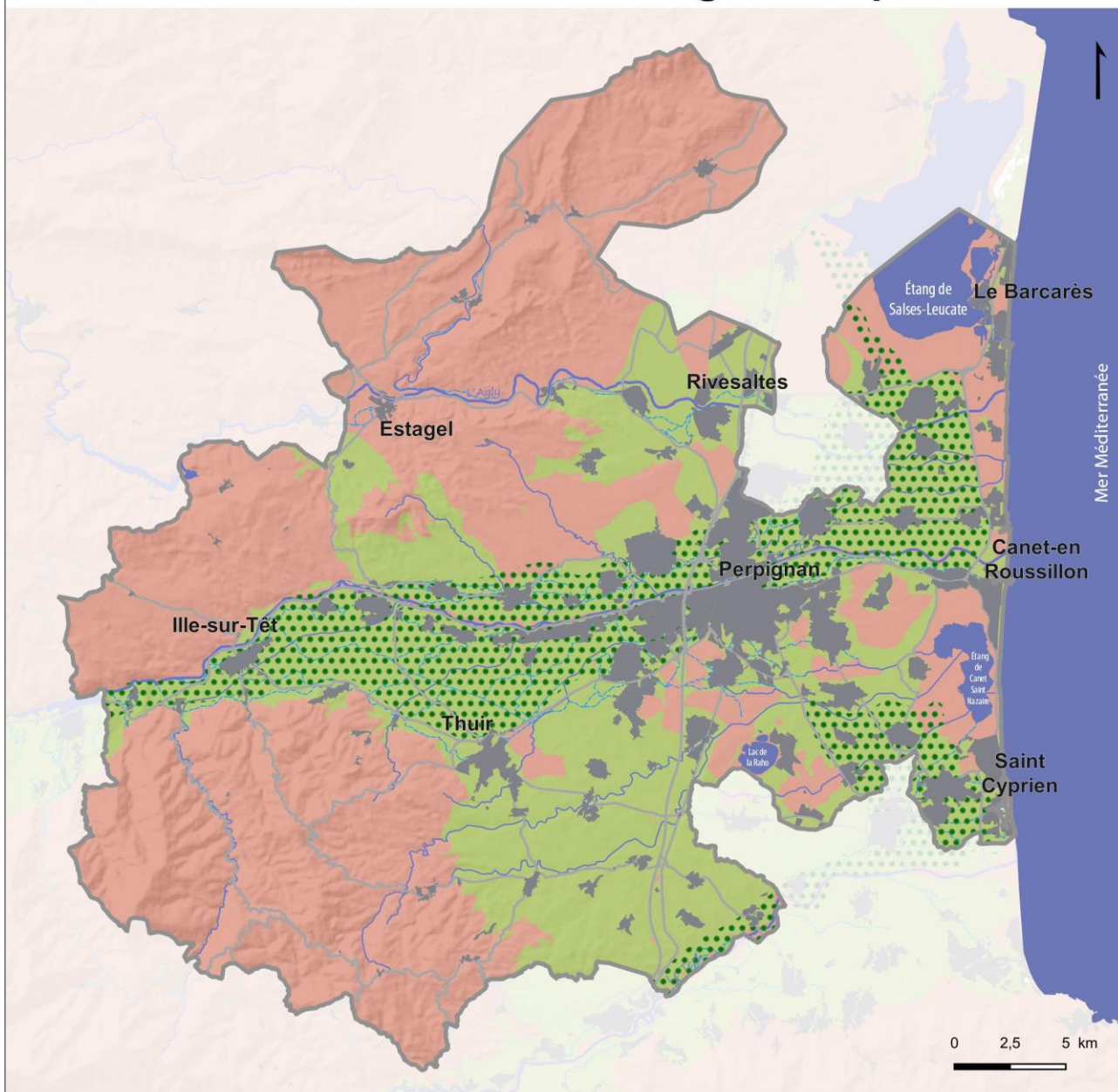
1° L'amélioration du potentiel et de l'impact agronomiques ;

2° L'adaptation au changement climatique ;




3° La protection contre les aléas ;

4° L'amélioration du bien-être animal. [...] »

Encadrer l'implantation des installations agrivoltaïques



Encadrer la production d'énergie solaire agrivoltaïque

-  zone où l'implantation de serres photovoltaïques est admise
-  zone où l'implantation d'ombrières photovoltaïques est admise
-  zone où l'implantation d'ombrières photovoltaïques n'est pas admise

Éléments de fond de carte

-  cours d'eau principal
-  cours d'eau secondaire
-  canaux d'irrigation
-  surface en eau
-  réseau primaire de voirie
-  espace urbanisé
-  périmètre du SCOT

C.2. VIVRE AVEC LES RISQUES

Au regard de leur prégnance sur le territoire, la prise en compte des risques (inondation, risques littoraux, incendie, mouvements de terrain, risques technologiques...) s'opère de manière transversale à travers plusieurs orientations du SCOT. **La présente orientation fixe des objectifs spécifiques dans le but de renforcer leur prise en compte dans l'aménagement du territoire et de réunir les conditions permettant de mieux vivre avec.**

En ce sens, dans le respect des documents de prévention et de gestion des risques (Plan de Prévention des Risques naturels ou technologiques (PPR), Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)...), les principes de prévention déterminés visent à **limiter l'exposition des biens et des personnes, renforcer la résilience et réduire la vulnérabilité**. Cette orientation s'inscrit par ailleurs dans un souci d'adaptation au changement climatique, en lien avec les conséquences attendues sur les risques naturels.

De manière générale, les documents d'urbanisme locaux **prennent en compte l'ensemble des risques naturels et technologiques qui concernent leur territoire dès le stade du diagnostic, puis orientent les choix d'aménagement et fixent les règles d'urbanisme dans le respect des réglementations en vigueur**, notamment des plans de prévention des risques.

C.2.1. Orienter préférentiellement l'urbanisation en dehors des zones à risques

La prise en compte des risques naturels et technologiques passe prioritairement par des choix d'aménagement qui permettent de limiter l'exposition de nouveaux biens et de nouvelles populations, tant au regard des risques aujourd'hui connus que de leurs évolutions prévisibles en lien avec le changement climatique.

Les documents d'urbanisme locaux **orientent durablement le développement urbain hors des zones à risques** ou, le cas échéant, dans les secteurs les moins exposés aux risques.

Le déploiement et l'harmonisation des plans de prévention des risques sont recherchés afin de mieux connaître et prendre en compte les risques à l'échelle locale. Les modalités de leur élaboration doivent autant que possible prendre en compte la diversité des enjeux du territoire pour éviter de lourdement pénaliser l'évolution des communes et permettre un développement de l'urbanisation encadré par des dispositions constructives spécifiques dans les zones où le risque est acceptable.

Les actions menées en faveur de la lutte contre la cabanisation méritent d'être poursuivies, a fortiori lorsque celle-ci se déploie sur des secteurs exposés aux risques d'inondation ou d'incendie (abords de cours d'eau, littoral, massifs...).

- **Au sujet des risques d'inondation par débordement des cours d'eau ou submersion marine**

Les documents d'urbanisme doivent :

- **Orienter l'urbanisation nouvelle en tenant compte de l'aléa de référence** ou, si celui-ci n'est pas déterminé, des éléments de connaissance du risque aujourd'hui connus (études spécifiques, atlas des zones inondables, porter à connaissance...) et **en s'appuyant sur une réflexion portée en premier lieu à une échelle supra-communale** et par la suite à une échelle communale ;

L'aléa



L'enjeu



Le risque



- **Encadrer les possibilités de reconquête urbaine au sein des zones urbanisées** (dent creuse, division parcellaire, mutation de bâtiment, démolition/reconstruction...), à travers la définition de règles spécifiques visant la réduction de la vulnérabilité et l'amélioration de la résilience sur le terrain de l'opération, en fonction du niveau d'aléa et de la configuration urbaine ;

- **Limiter l'extension de l'urbanisation en zone inondable au regard de l'aléa de référence (hors hydrogéomorphologie)**. Dans le cadre d'une analyse transversale intégrant les capacités de reconquête urbaine et croisant l'ensemble des enjeux et besoins du territoire (besoins en logements notamment sociaux, maintien des capacités de production agricole, protection de la biodiversité...), l'extension limitée de l'urbanisation peut exceptionnellement être admise dans le cas d'un projet sans solution d'implantation alternative - ou pour lequel les solutions alternatives présentent des contraintes ou inconvénients supérieurs à ceux résultant des effets de l'aléa en présence - et permettant de satisfaire les objectifs essentiels du développement durable et de la sécurité publique. Les documents d'urbanisme définissent alors des règles spécifiques visant à prendre en compte le caractère inondable de la zone (transparence hydraulique, sécurité des biens et des personnes, retour rapide à une situation normale...) ;

- **Ne pas permettre l'extension de l'urbanisation au sein de la bande de précaution** située à l'arrière des systèmes d'endiguement ;

- **Prendre en compte les zones d'expansion des crues** afin de ne pas nuire à leur fonction de régulation ;

- **Fixer la largeur d'une bande minimale inconstructible de part et d'autre de la ripisylve des cours d'eau** (ou des berges en l'absence de ripisylve).

- **Au sujet des risques littoraux**

Sur les communes littorales, les documents d'urbanisme doivent **orienter le développement urbain principalement en dehors des espaces proches du rivage**.

Lorsque des motifs liés à l'érosion du littoral le justifient, l'urbanisation des secteurs concernés doit être proscrite.

- **Au sujet des risques d'incendie**

Les documents d'urbanisme doivent **contenir strictement le développement de l'habitat diffus ou isolé, en particulier dans les massifs**. L'évolution des constructions déjà existantes doit être maîtrisée.

• Au sujet des risques technologiques

Les documents d'urbanisme doivent **maintenir une zone tampon entre les principaux axes de transport de matières dangereuses, les installations existantes sources de risques ou nuisances et les nouvelles zones d'urbanisation** destinées à accueillir des logements ou des établissements sensibles.

L'installation éventuelle de nouvelles activités à risque ne doit pas générer de nouveaux risques pour les populations en place.

C.2.2. Réduire la vulnérabilité et renforcer la résilience

L'adaptation des modes d'aménagement aux risques doit permettre de limiter les dégâts matériels et humains ainsi que d'accélérer le retour à la normale après un évènement, notamment au sein des espaces urbanisés. Ces objectifs passent par la mise en œuvre de stratégies de résilience et de réduction de la vulnérabilité.

La généralisation des plans communaux de sauvegarde (PCS) sur les communes à risques doit être poursuivie, en articulation avec les acteurs concernés (syndicats de bassins versants notamment).

Dans un objectif de développement de la culture du risque, **l'amplification des actions d'information et de sensibilisation auprès des populations est recherchée.**

Le développement d'usages et/ou d'aménagements compatibles avec les risques - voire contribuant à la réduction de la vulnérabilité - est recherché sur les zones d'aléas non urbanisables. Selon les situations, la préservation des milieux naturels et/ou le renforcement ou le redéploiement de l'activité agricole, pastorale ou forestière sont indiqués. En lien avec le risque d'incendie, une attention particulière doit être portée sur l'enfrichement des terres agricoles.

En zone inondable, les documents d'urbanisme doivent **permettre la mise en œuvre de mesures de réduction de la vulnérabilité pour les constructions existantes et fixer des dispositions constructives spécifiques pour les nouvelles constructions** (formes urbaines adaptées, hauteur de plancher, pièce refuge...). **La configuration des espaces publics doit être adaptée aux enjeux hydrauliques** (limitation du ruissellement, résilience...). Les projets urbains d'une certaine ampleur (opération d'intérêt national, opération ANRU...) doivent intégrer dès le stade de la conception la question de la vulnérabilité en sus des prescriptions des PPR lorsqu'elles existent. Il s'agit de bâtir des quartiers résilients, à travers des solutions techniques ou organisationnelles à développer : solutions innovantes, adaptabilité du bâti et des formes urbaines, sensibilisation des habitants, organisation de l'alerte et de l'évacuation, dispositifs constructifs, etc.



Les documents d'urbanisme peuvent également repérer les quartiers pour lesquels la sécurité des personnes vis-à-vis des risques d'inondation appelle une action publique de renouvellement urbain et y encadrer spécifiquement les évolutions possibles du tissu urbain.

Les collectivités, à travers leurs documents d'urbanisme, opérations d'aménagement ou projets urbains, doivent **limiter le ruissellement des eaux pluviales**. En ce sens, il s'agit de :

- **Limiter l'imperméabilisation des sols** à travers d'une part la maîtrise des extensions urbaines et d'autre part la limitation de l'emprise des constructions et autres aménagements non perméables dans les nouvelles opérations urbaines. **Les documents d'urbanisme doivent fixer, a minima dans les zones à urbaniser, une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables**, à ajuster selon la nature du projet, l'emprise de son terrain d'assiette et sa localisation. Ces surfaces contribuent à la gestion des eaux pluviales à la source ;
- **Réduire l'impact des nouveaux aménagements en visant la transparence hydraulique**, notamment en favorisant l'infiltration et la rétention des eaux pluviales (l'infiltration des eaux à l'échelle de l'opération doit être

privilegiée sous réserve de faisabilité technique), en s'appuyant sur le zonage d'assainissement pluvial, en profitant de l'aménagement des espaces verts publics pour prévoir des zones de stockage ou d'écoulement maîtrisé, en facilitant l'installation de dispositifs de récupération des eaux pluviales, en réglementant la nature des clôtures afin de garantir leur perméabilité, etc. ;

- **Préserver les capacités d'écoulement des axes qui assurent une fonction de drainage des eaux pluviales** (canaux, agouilles...);
- **Rechercher la désimperméabilisation d'espaces aujourd'hui imperméabilisés** dans le but notamment de favoriser l'infiltration des eaux pluviales et leur déconnexion aux réseaux. Appliquée en compensation à l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation, la désimperméabilisation doit idéalement viser une surface équivalente à 150% de la nouvelle surface imperméabilisée.

Concernant la gestion qualitative des eaux pluviales, des dispositifs de traitements adaptés doivent être mis en place, en fonction d'une part des risques liés à la nature des activités et à l'occupation des sols, et d'autre part des enjeux exposés en aval.

L'aménagement des bassins de rétention **doit être pensé de manière à y développer de nouveaux usages (aire de détente, espace paysagé, espace de nature...)**, sous réserve de faisabilité technique et de compatibilité avec leur fonction de stockage des eaux pluviales et avec les impératifs de prévention des risques d'inondation.

Sur les communes littorales, les collectivités doivent **identifier, en concertation avec les acteurs concernés, les secteurs vulnérables (ou potentiellement vulnérables) face au recul du trait de côte et, le cas échéant, anticiper les conditions de repli des biens concernés** à travers des stratégies de recomposition spatiale.

La gestion préventive des risques d'inondation et littoraux doit être poursuivie en privilégiant, lorsque les enjeux le permettent, **les aménagements « doux »** (restauration de champs d'expansion de crues, restauration du cordon dunaire...). La restauration de la capacité des cours d'eau et autres milieux aquatiques, humides ou littoraux à réguler les inondations est recherchée.

Au sujet des risques d'incendie, au-delà des obligations légales de débroussaillage, dans les massifs comme en plaine, **l'entretien ou la gestion des espaces situés à l'interface entre les zones bâties et les milieux propices aux départs de feux de végétation et à leur propagation est encouragé**. Le traitement des franges urbaines et rurales (cf. A.5.1.b) ainsi que le maintien ou le redéploiement de l'activité agricole ou pastorale doivent notamment y participer.

C.3. GÉRER ET PRÉSERVER LES RESSOURCES EN EAU

Les ressources en eau font l'objet de tensions qui s'accroissent au fil du temps et qui vont vraisemblablement se renforcer dans le futur au regard des effets attendus du changement climatique (raréfaction de certaines ressources, augmentation des périodes de sécheresse...). **L'accueil de populations et le développement économique sur le territoire doivent nécessairement s'accompagner de mesures ambitieuses visant la gestion globale et durable de l'eau.**

Dans le respect des objectifs des documents de gestion de l'eau (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), Plans de Gestion des Ressources en Eau (PGRE...), et dans un souci d'adaptation au changement climatique, **la présente orientation vise la préservation des ressources en eau locales, tant sur le plan qualitatif que quantitatif, l'adéquation entre les besoins du territoire et la disponibilité des ressources, la limitation des pollutions, la rationalisation des consommations d'eau et la sécurisation de l'alimentation en eau potable.**

Lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme ou de l'ouverture d'une zone à l'urbanisation, **les structures locales de gestion de l'eau doivent être consultées** (syndicats de bassin, syndicat des nappes du Roussillon...).

L'articulation entre les stratégies et actions menées par les différentes collectivités compétentes en matière d'eau potable et d'assainissement est particulièrement recherchée.

C.3.1. Garantir un développement territorial respectueux de la disponibilité des ressources

La gestion durable des ressources en eau passe notamment par le maintien ou l'atteinte de leur équilibre quantitatif, à travers une exploitation raisonnée et équilibrée par les différentes catégories d'usagers, notamment pour l'alimentation en eau potable et l'agriculture. Cette gestion doit reposer sur la disponibilité des ressources locales, les économies d'eau et la sécurisation de l'approvisionnement, via notamment des ressources de substitution.

Dans les nappes profondes du Pliocène, les pressions de prélèvement doivent être particulièrement maîtrisées sur le secteur « Aspres-Réart », du fait de la fragilité de la ressource, ainsi que sur le littoral en raison du risque d'intrusion du biseau salé, notamment sur le secteur « Bordure côtière nord » et durant la période estivale.

Sur le Tech, ses affluents et leurs nappes d'accompagnement, **le volume global prélevé en période d'étiage ne doit pas augmenter.** Les nouveaux prélèvements ou l'augmentation des prélèvements existants doivent être compensés - pour des volumes au moins équivalents - par des économies d'eau (amélioration des rendements, baisse des consommations...) ou des prélèvements effectués dans des ressources de substitution.



- *La réalisation ou au besoin la révision des schémas directeurs d'alimentation en eau potable est vivement recommandée.*
- *La mise en œuvre du schéma de sécurisation des besoins en eau potable de la plaine du Roussillon – élaboré par le syndicat des nappes du Roussillon – est recherchée.*

a) S'assurer de la disponibilité des ressources en eau

La disponibilité des ressources en eau constitue un des critères prépondérants qui conditionnent et calibrent l'aménagement du territoire et le développement urbain de la plaine du Roussillon.

Pour tout usage et par secteur géographique, les collectivités **s'assurent de l'adéquation entre les besoins en eau actuels et futurs et les volumes prélevables** définis par les SAGE, les études « volumes prélevables » ou les PGRE.

Concernant l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones :

- **L'ouverture d'une zone est conditionnée à la suffisance de la ressource en eau potable, en quantité et en qualité.** La capacité de la ressource à répondre aux besoins en eau liés au projet doit être dûment démontrée. Les capacités de recharge des nappes doivent aussi être respectées.
- **Dans le cas d'une insuffisance, l'ouverture de la zone projetée doit alors être précédée de travaux ou aménagements permettant de garantir, dans le respect des volumes prélevables, un approvisionnement pérenne en eau potable** (amélioration des rendements, interconnexion avec une ressource non déficitaire, mobilisation de ressources alternatives...).
- **Le cas échéant, l'ouverture à l'urbanisation et l'accueil de populations et d'activités qui en découle, doivent être phasés dans le temps,** au regard de la capacité des ressources mobilisées à satisfaire les besoins identifiés.

Au-delà de l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones, les objectifs susvisés s'appliquent à tout nouveau projet quelle que soit sa vocation (habitat, équipement, activités...).

b) Favoriser les économies d'eau

Les économies d'eau représentent le premier levier à actionner dans le cadre de la gestion quantitative des ressources en eau. Elles doivent être considérées comme un gisement prioritaire avant toute recherche de ressources complémentaires.

Les collectivités doivent **rechercher l'amélioration des infrastructures d'adduction, de traitement, de stockage et de distribution existantes.** Les objectifs de rendement des réseaux doivent notamment être atteints (objectifs définis en application du décret n°2012-97 du 27 janvier 2012, objectifs fixés par le SAGE des nappes du Roussillon).

Le fonctionnement des infrastructures existantes doit être optimisé, notamment afin d'économiser une ressource sous tension via la mobilisation d'une autre ressource (substitution temporaire en période estivale par exemple).

L'utilisation de l'eau doit être rationalisée, tant par les collectivités, les acteurs économiques que les particuliers.



La rationalisation passe par exemple par des choix d'aménagement d'espaces verts privilégiant les espèces végétales adaptées au climat méditerranéen (peu gourmandes en eau), la non utilisation de l'eau potable pour des usages ne nécessitant pas une telle qualité de l'eau (arrosage, remplissage de piscines...), le stockage et la réutilisation des eaux pluviales voire des eaux usées traitées, la sensibilisation des populations permanentes et saisonnières à une utilisation économe de l'eau, etc.

Concernant l'agriculture :



- **L'amélioration des systèmes d'irrigation est recommandée afin de maintenir le potentiel d'irrigation et les capacités de production agricole.** Ces évolutions ne doivent toutefois pas porter atteinte aux différentes fonctions assurées par les canaux patrimoniaux (continuité écologique, patrimoine paysager et bâti...).
- **La mise en place de dispositifs de stockage** (réservoir, retenue collinaire...) **est encouragée sous réserve d'évaluer précisément en amont les besoins, le fonctionnement technique de l'ouvrage et son potentiel de remplissage à long terme.**

c) Sécuriser l'alimentation en eau potable et rechercher des ressources alternatives

La sécurisation de l'approvisionnement en eau, notamment pour l'alimentation eau potable, est un enjeu essentiel du développement du territoire pour les années à venir. Elle implique de réfléchir à une échelle élargie et de manière coordonnée entre les collectivités compétentes, les structures locales de gestion de l'eau et les territoires voisins du SCOT.

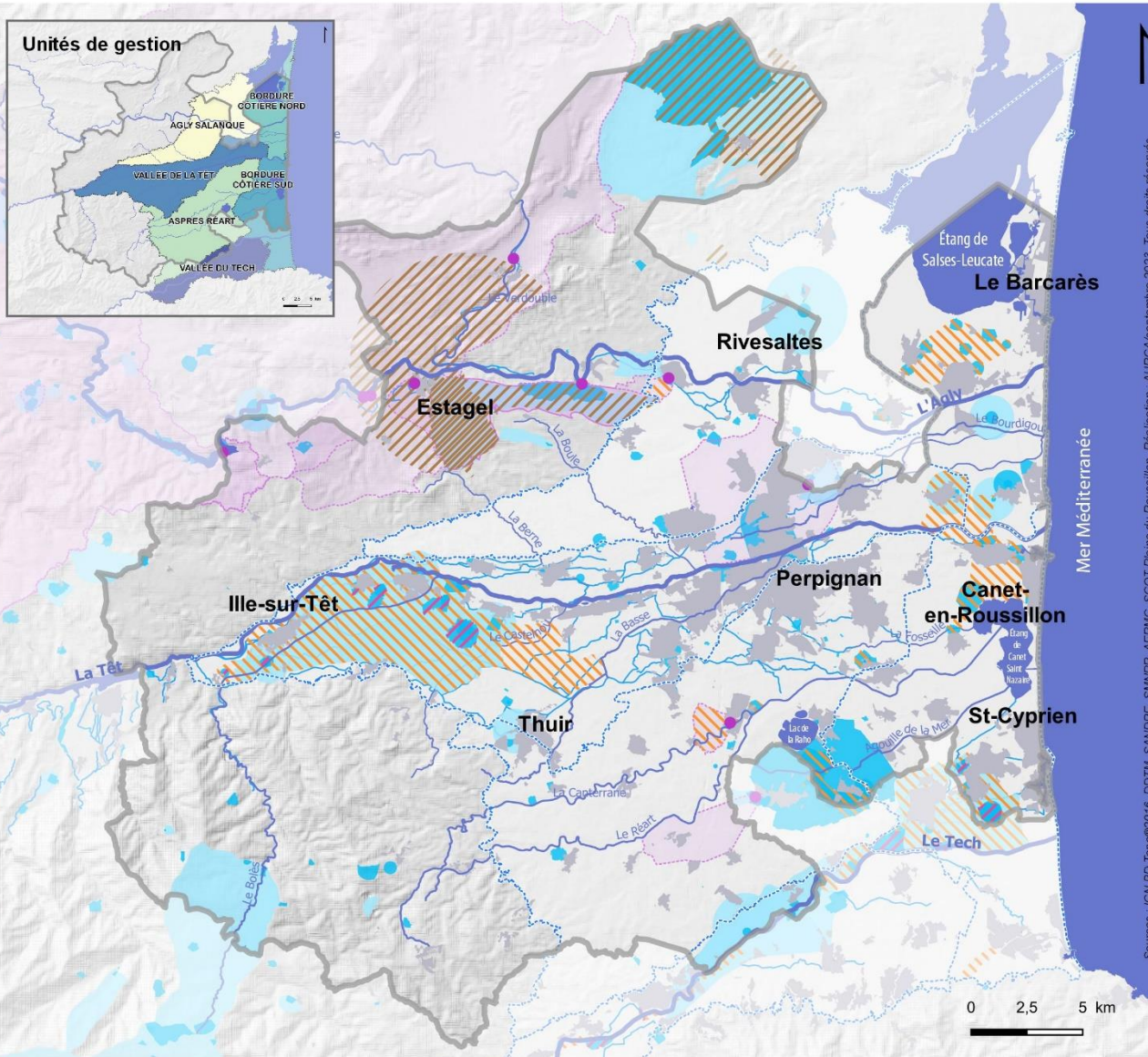
Les nappes profondes du Pliocène sont **prioritairement réservées pour l'alimentation en eau potable** des populations.

Les autres usages (irrigation, arrosage, activités industrielles...) **privilégient les nappes quaternaires et les autres ressources**, dès lors que ces ressources sont mobilisables et non déficitaires.



L'interconnexion des réseaux d'eau potable entre les communes, les collectivités compétentes et les ressources est recherchée.

L'utilisation renforcée de ressources aujourd'hui déjà sollicitées mais disposant d'un potentiel conséquent **doit être anticipée.**

Des réflexions particulières doivent être menées quant à la mobilisation potentielle de ressources alternatives situées sur le territoire ou en dehors du territoire, en coordination avec les territoires voisins le cas échéant.





S'assurer de l'adéquation entre les besoins en eau et la disponibilité des ressources, notamment au niveau...

-  ...des unités de gestion des nappes du Roussillon
-  ...des cours d'eau, de leurs affluents et de leurs nappes d'accompagnement



Protéger les secteurs stratégiques pour la qualité des ressources en eau

Aire d'alimentation des captages prioritaires


-  captage prioritaire
-  aire d'alimentation

NB : Données présentées à titre indicatif ; pour toute précision sur la délimitation de ces périmètres, consulter les structures gestionnaires concernées.



Périmètre de protection des captages d'eau potable

-  Périmètre de Protection Rapprochée
-  Périmètre de Protection Eloignée

Zone de sauvegarde

-  des nappes du Roussillon de type 1
-  des nappes du Roussillon de type 2
-  de l'aquifère des calcaires jurassico-crétacés des Corbières-Orientales

Éléments de fond de carte

-  surface en eau
-  canal d'irrigation
-  périmètre du SCOT

C.3.2. Préserver la qualité des ressources et des milieux aquatiques

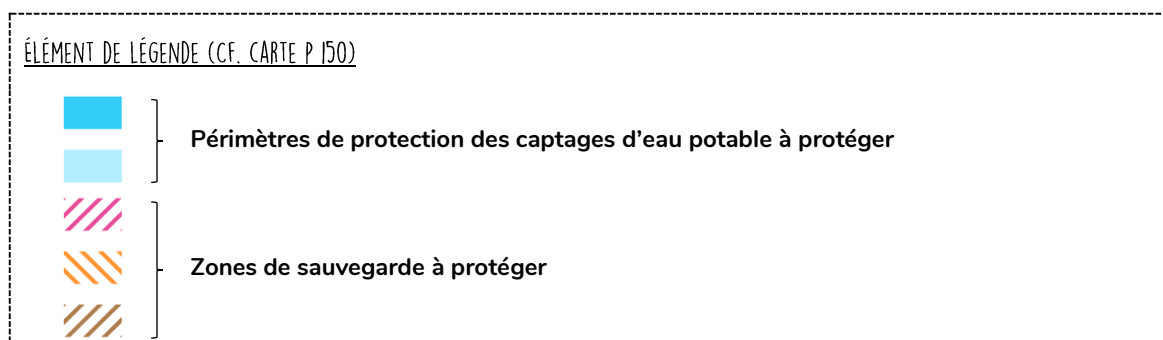
La préservation de la qualité de l'eau est un axe majeur de la gestion durable de la ressource, tant au niveau des aquifères que des milieux aquatiques superficiels. L'atteinte de cet objectif passe notamment par la protection de secteurs stratégiques, la préservation de l'ensemble des milieux aquatiques et humides, la limitation des pollutions et la bonne gestion des eaux usées et pluviales.

a) Protéger les secteurs stratégiques pour la qualité des ressources en eau

Les périmètres de protection des captages, les zones de protection des aires d'alimentation des captages prioritaires ainsi que les zones de sauvegarde constituent des secteurs stratégiques pour la préservation ou la reconquête de la qualité de l'eau destinée à l'alimentation en eau potable.

Au sein de l'ensemble de ces secteurs, **il est vivement conseillé de consulter les structures locales de gestion de l'eau** (syndicats de bassin, syndicat des nappes du Roussillon...) pour tout projet ou aménagement.

La souscription à des chartes de bonnes pratiques, notamment agricoles, est indiquée. L'acquisition foncière peut être envisagée lorsque les enjeux la justifient.



Les documents d'urbanisme doivent prendre en compte **les périmètres de protection immédiate, rapprochée et éloignée des captages d'eau potable** et respecter les règles qui y sont adossées.

Les zones de protection des aires d'alimentation des captages prioritaires, sur lesquelles la qualité de la ressource doit être restaurée à travers la mise en place d'un programme d'actions, doivent faire l'objet d'une attention particulière. L'implantation d'activités potentiellement à risques pour les nappes doit être au maximum évitée.

Au sein des périmètres précités, les documents d'urbanisme doivent **définir des choix d'aménagement adaptés et, le cas échéant, fixer des modalités de protection particulières.** L'application du 2° de l'article R151-31 du Code de l'urbanisme est notamment recommandé.

Au sujet des zones de sauvegarde pour lesquelles les capacités de production d'eau potable actuelles et futures doivent être préservées, les documents d'urbanisme doivent :

- **Interdire toute extension de l'urbanisation sur les zones de sauvegarde de type 1 des nappes de la plaine du Roussillon et classer ces zones en zone naturelle ou agricole.** L'implantation d'activités potentiellement à risques pour les nappes y est a fortiori proscrite. L'évolution des constructions existantes doit être maîtrisée.

- Privilégier la densification des espaces déjà urbanisés et le maintien des espaces agricoles et naturels existants (notamment par un classement en zone agricole ou naturelle) sur les zones de sauvegarde de type 2 des nappes de la plaine du Roussillon et les zones de sauvegarde de l'aquifère des calcaires jurassico-crétacés des Corbières-Orientales. Toutefois, l'extension de l'urbanisation est possible dès lors qu'elle est limitée (par rapport à la superficie de la zone de sauvegarde concernée), qu'elle se situe en continuité d'espaces déjà urbanisés et que des principes de limitation de l'imperméabilisation sont mis en œuvre au niveau de l'opération (part minimale de surfaces non imperméabilisées, etc.). L'implantation d'activités potentiellement à risques pour les nappes doit être au maximum évitée.

b) Renforcer la gestion des eaux usées et pluviales et préserver les milieux aquatiques et humides

Au-delà de la protection de secteurs stratégiques, la sauvegarde de la qualité de l'eau passe également par la réduction globale des pollutions et la préservation des milieux aquatiques et humides.

Les documents d'urbanisme doivent :

- Conditionner le développement urbain à la capacité des systèmes d'épuration à accepter les futurs volumes et charges de pollution ainsi qu'à la capacité des milieux récepteurs à en supporter les rejets ;
- Renforcer les dispositions réglementaires relatives à la gestion des eaux pluviales afin de limiter les pollutions et favoriser la recharge des nappes (cf. C.2.2), notamment au sein des secteurs stratégiques pour la qualité de l'eau susvisés. Une attention particulière doit être portée sur la qualité des eaux qui retournent aux milieux aquatiques et aux nappes souterraines ;
- Préserver les milieux aquatiques et humides (cours d'eau, lagunes, canaux, zones humides (cf. C.4)).

Les efforts des collectivités, acteurs économiques et particuliers visant à lutter contre les pollutions diffuses ou ponctuelles d'origine agricole, urbaine, domestique, industrielle, portuaire... doivent être poursuivis : adaptation des pratiques agricoles et d'entretien des espaces verts publics et de jardinage, amélioration de la performance des systèmes d'assainissement collectif et individuel, amélioration des équipements et services portuaires, etc.



- *La sensibilisation des professionnels et des particuliers est vivement encouragée pour faire évoluer les pratiques.*
- *La déconnexion des eaux pluviales des réseaux est recherchée afin de privilégier une gestion à la source. Ainsi seront limités les rejets dans les milieux naturels, générateurs de pollutions en temps de pluie. Pour cela il conviendra de s'appuyer sur le schéma directeur des eaux pluviales de la collectivité compétente.*
- *Les réflexions amont-aval et terre-mer sont particulièrement indiquées pour mieux articuler la gestion des milieux aquatiques terrestres, des lagunes et des eaux côtières.*



C.4. PRÉSERVER ET VALORISER L'ARMATURE VERTE ET BLEUE

Cette orientation s'inscrit dans l'objectif de viser l'absence de perte nette de biodiversité à l'échelle du territoire du SCOT. L'atteinte de cet objectif passe essentiellement par la **préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, le renforcement de la place de la nature dans les espaces urbanisés et les nouvelles opérations urbaines ainsi que par le déploiement de la séquence Éviter Réduire Compenser (ERC).**

Cette séquence, et principalement l'étape d'évitement des incidences sur la biodiversité, guide les choix d'aménagement du SCOT. La mise en œuvre de l'armature verte et bleue en constitue une orientation concrète.

L'évitement puis la réduction des incidences doivent être priorités. Toutefois, le recours à des mesures compensatoires peut parfois s'avérer nécessaire. En respect du principe d'équivalence écologique, ces mesures visent alors un objectif d'absence de perte nette voire de gain de biodiversité. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction et doivent se traduire par une obligation de résultat.

À l'échelle de l'EPCI voire inter-EPCI, les collectivités doivent **repérer** – en collaboration avec les acteurs locaux concernés (Agence régionale de la biodiversité, Conseil départemental, Conservatoire des espaces naturels, SPL Pyrénées Méditerranée...) - **le foncier dit « à haut potentiel de gain écologique »,** c'est-à-dire les sites qui pourront dans certains cas être propices à la mise en œuvre de mesures compensatoires mutualisées et plus efficaces.

Les collectivités doivent **délimiter et quantifier le gisement de foncier potentiellement « renaturable »,** c'est-à-dire les espaces aujourd'hui artificialisés (friches urbaines, berges de cours d'eau anthropisés...) qui pourraient être rendus à la nature à travers la mise en œuvre d'opérations de renaturation. Selon les situations, la renaturation d'un site passe par différentes étapes : déconstruction, désimperméabilisation, dépollution, création de nouveaux sols.

C.4.1. Préserver la biodiversité et les continuités écologiques

La préservation de la biodiversité s'appuie essentiellement sur l'armature verte et bleue qui correspond au maillage des principaux espaces naturels et agricoles à préserver. Cette armature est la résultante de deux composantes :

- D'une part, une **composante « écologique »** à travers la définition des continuités écologiques locales. Ces continuités sont composées des milieux qui présentent un intérêt écologique particulier (cœurs de nature et autres milieux d'intérêt écologique), des continuités aquatiques et des corridors écologiques qui assurent des connexions entre les cœurs de nature. Les fonctions assurées par les espaces composant la nature ordinaire sont aussi reconnues.
- D'autre part, une **composante « agricole »** formée par les espaces agricoles à fort potentiel. Outre leur intérêt sur le plan agronomique, ces espaces participent à la mise en réseau de milieux d'intérêt écologique. Les dispositions relatives à la protection de ces espaces sont développées au sein de l'orientation B.2.1.b.

La mise en œuvre de l'armature verte et bleue contribue pleinement à la préservation des espaces remarquables et des milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques sur le littoral ainsi que des espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel montagnard et des terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières en zone de montagne.

a) Décliner les continuités écologiques

Les documents d'urbanisme veillent à décliner les continuités écologiques du SCOT à leur échelle. Pour cela, ils doivent :

- Identifier les différents espaces composant l'armature verte et bleue du SCOT et respecter les objectifs qui y sont adossés en fixant des règles permettant de garantir la protection de ces espaces et leurs vocations ;
- Compléter au besoin ce maillage écologique avec la détermination de nouveaux espaces présentant un intérêt écologique plus local (réservoirs de biodiversité, espaces relais, corridors écologiques...);
- Localiser et préserver les zones de moindre pollution lumineuse afin de garantir la préservation des espaces constitutifs de la « trame noire » (réseau écologique propice à la vie nocturne composé de continuités écologiques caractérisées par une certaine obscurité) ;
- Interdire la plantation d'espèces végétales envahissantes, notamment pour l'ornementation, et promouvoir le recours à des espèces locales adaptées. Ils peuvent par exemple proposer des palettes végétales. Les choix opérés par les collectivités en matière d'ornement et de plantation des espaces publics doivent être exemplaires.

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.155)



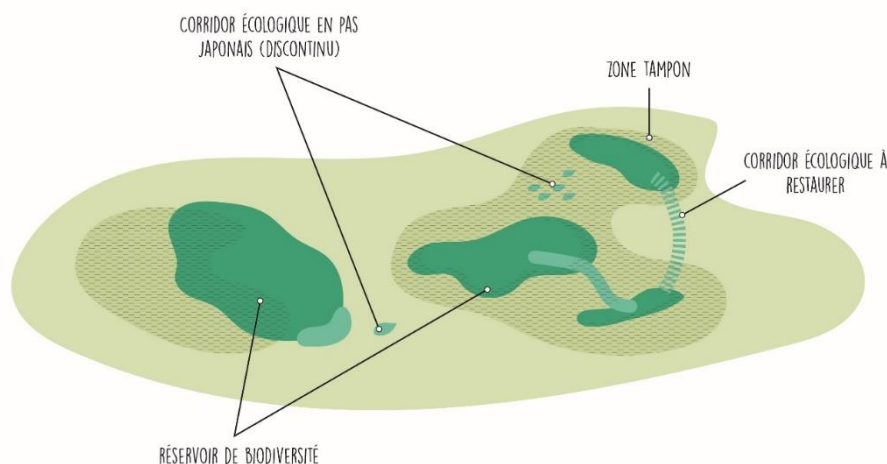
Grande continuité avec les territoires voisins à maintenir

Les continuités écologiques s'affranchissant des limites administratives, il convient de **maintenir les grandes liaisons fonctionnelles qui existent avec les territoires environnants**. Cet objectif vise à préserver la fonctionnalité écologique des grandes entités naturelles qui s'étendent largement au-delà des limites territoriales (massifs des Aspres et du Canigou, des Corbières-Orientales et des Fenouillèdes).



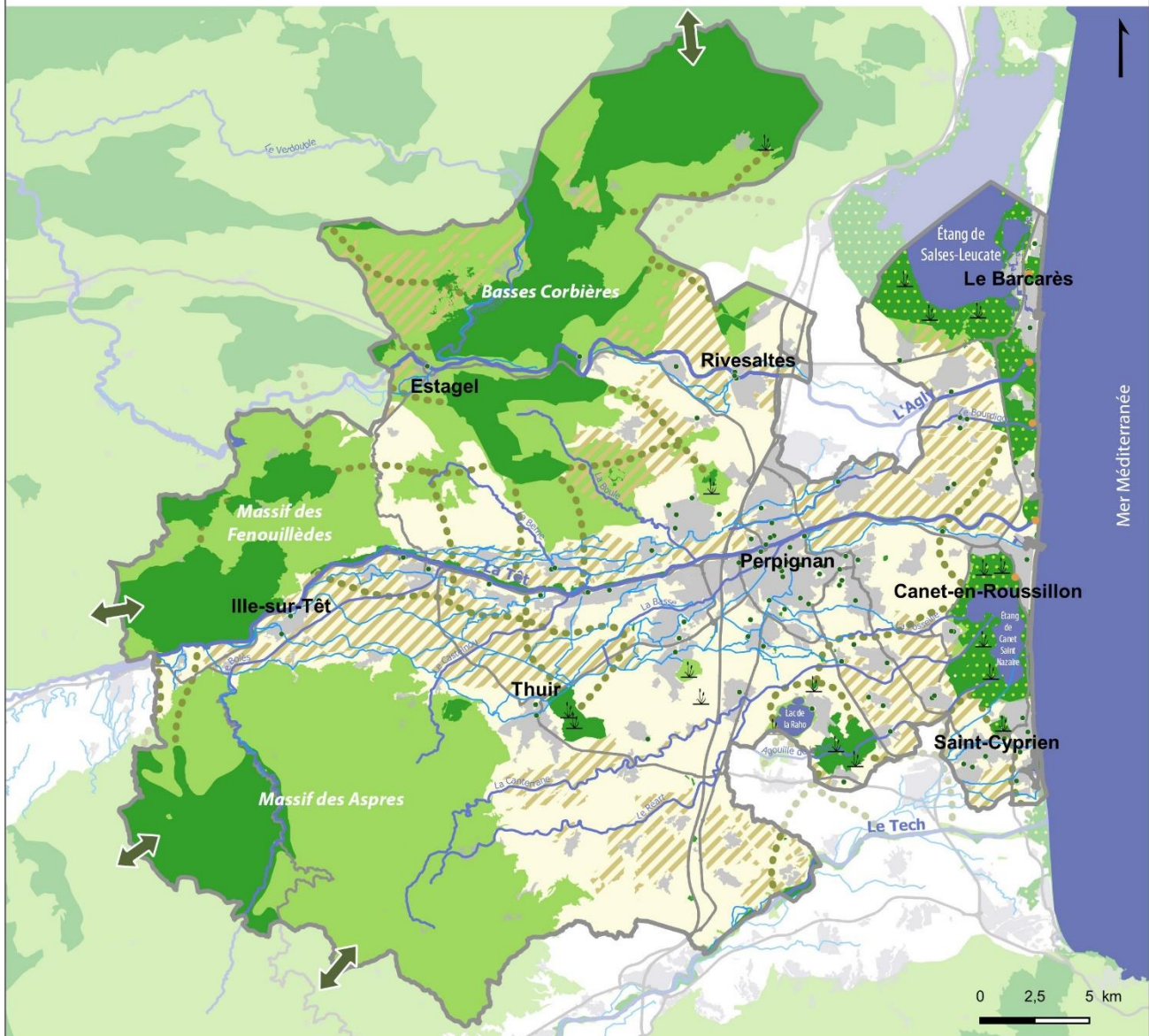
Les documents d'urbanisme peuvent **réglementer la nature des clôtures afin de garantir leur perméabilité**.

Les collectivités sont encouragées à **mener des politiques d'éclairage public visant à limiter l'éclairage artificiel nocturne** et ainsi diminuer la prégnance des zones de pollution lumineuse.



Représentation schématique de continuités écologiques (AURCA)

Préserver et valoriser l'armature verte et bleue



Préserver la biodiversité et les continuités écologiques

- coeur de nature à protéger :
 - dont Espace remarquable du littoral
 - dont zone humide (recensement non exhaustif)
 - autre milieu d'intérêt écologique à préserver
 - principal corridor écologique à préserver ou restaurer
 - grande continuité avec les territoires voisins à maintenir
 - principaux espaces boisés du littoral à classer
- Principale continuité hydrographique à préserver ou restaurer
- surface en eau
 - cours d'eau principal
 - canal d'irrigation

Reconnaître et protéger les espaces agricoles

- Espace agricole à fort potentiel à protéger
- nature ordinaire à sauvegarder (espaces à vocation agricole ou naturelle)

Promouvoir et valoriser la nature en ville

- espace de nature en ville à préserver
- place du végétal et de l'eau à renforcer, et mise en réseau des espaces de nature à favoriser (espace urbanisé)

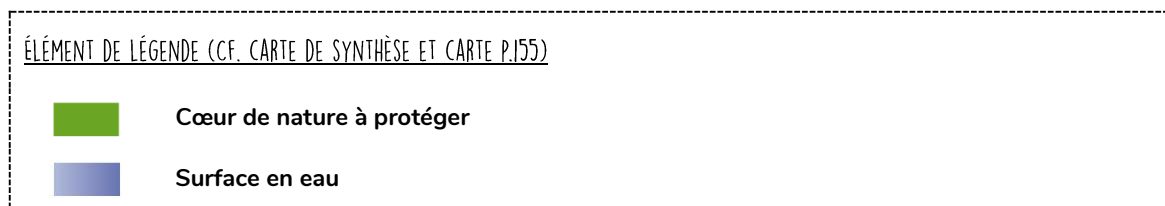
Éléments de fond de carte

- réseau primaire voirie
- périmètre du SCOT

Sources : IGN BD Topo©2021, DREAL, CD66, AERMC, BRL, CA66, SCOT Plaine du Roussillon 2023, AURCA 2023. Réalisation : AURCA/septembre 2023. Tous droits réservés.

b) Protéger les milieux d'intérêt écologique particulier

• Garantir une protection forte des cœurs de nature



Les cœurs de nature constituent des réservoirs de biodiversité qui doivent être durablement protégés. L'identification de ces espaces s'appuie sur les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, les sites Natura 2000, les zones humides, les réservoirs de biodiversité du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), la réserve naturelle du Mas Larrieu, les sites acquis par le conservatoire du littoral, les hauts lieux de biodiversité du parc naturel régional Corbières-Fenouillèdes, les surfaces en eau ainsi que les espaces remarquables et la bande des 100 mètres définis au titre de la loi Littoral. Les continuités hydrographiques font quant à elles l'objet de dispositions particulières. Les espaces aujourd'hui urbanisés sont exclus des cœurs de nature.

Les dispositions applicables aux cœurs de nature, développées ci-après, s'appliquent également aux sites de compensation écologique.

Les documents d'urbanisme doivent **assurer la protection des cœurs de nature**. Cela passe principalement par un **classement en zone agricole ou naturelle voire, le cas échéant, par la mise en œuvre de règles particulières** (zonage indicé, secteur protégé pour des motifs d'ordre écologique...).

La constructibilité est limitée :

- **à l'évolution des constructions existantes** (extension, annexes...);
- **aux constructions et installations nécessaires à l'activité agricole, pastorale ou forestière**, dès lors qu'elles ne compromettent pas la richesse et la fonctionnalité écologique du site;
- **aux aménagements, constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs** contribuant à la protection contre les risques naturels, au développement des énergies renouvelables (hors parc éolien, parc solaire au sol et installations agrivoltaïques dont les conditions d'implantation font l'objet de dispositions spécifiques ci-après), à la protection de l'environnement, au traitement des eaux usées et des déchets (uniquement pour les extensions des équipements existants), à la préservation de la biodiversité et à l'information et à la sensibilisation du public, dès lors qu'ils ne compromettent pas la richesse et la fonctionnalité écologique du site;
- **aux aménagements, constructions et installations liés à l'exploitation des ressources minérales**, lorsque les enjeux le justifient, qu'ils ne peuvent se déployer ailleurs et sous réserve de mettre en œuvre les mesures définies pour éviter, réduire voire compenser leurs incidences probables sur l'environnement. Le développement des sites d'exploitation consiste seulement à préserver et développer les sites existants ou à s'orienter sur des sites anciennement exploités;
- **à l'extension limitée de l'urbanisation**, à condition d'être située en continuité d'espaces déjà urbanisés et de justifier qu'elle ne peut se déployer ailleurs. L'ouverture à l'urbanisation est alors conditionnée à la réalisation au préalable d'une évaluation environnementale du projet au titre de l'article L122-1 du Code de l'environnement.

Les collectivités, à travers leurs documents d'urbanisme ou opérations d'aménagement, doivent **éviter une urbanisation « ceinturant » les cœurs de nature** afin de maintenir la perméabilité entre ces espaces et les espaces agricoles ou naturels avoisinants.

Concernant **les structures d'hôtellerie de plein air**, la création ou l'extension de structures existantes est proscrite. Au sein de leur emprise foncière actuelle, les structures déjà existantes peuvent être améliorées sur le plan qualitatif, dès lors que ces évolutions ne compromettent pas la richesse et la fonctionnalité écologique du site.

Concernant spécifiquement **les équipements de production d'énergies renouvelables**, dès lors qu'elle ne compromet pas la richesse et la fonctionnalité écologique du site et sous réserve de mettre en œuvre les mesures définies pour éviter, réduire voire compenser les incidences probables sur l'environnement :

- L'implantation de parcs solaires au sol est permise sur des terrains artificialisés ou dégradés (cf. C.1.2) ;
- L'implantation d'éoliennes est permise au niveau des parcs existants ou à leurs abords immédiats (cf. C.1.2).

Les installations agrivoltaïques de type ombrières ne sont quant à elles pas permises au sein de ces espaces.



*Les collectivités compétentes peuvent **mettre en œuvre des plans de gestion afin de préserver et/ou restaurer les milieux et habitats naturels**, en encadrant les usages, notamment la fréquentation des sites, et en déployant des actions bénéfiques pour la biodiversité et la fonctionnalité écologique du site.*

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.155)



Zone humide à protéger (recensement non exhaustif)

Les zones humides, dont une partie est repérée sur la cartographie par des pictogrammes, sont soumises à des dispositions particulières.

Au sujet de l'identification des zones humides :

- Sur les territoires où des **inventaires cartographiés des zones humides** ont été réalisés (bassin de l'étang de Salses-Leucate notamment), ces derniers **doivent être consultés et considérés**. Ailleurs, les collectivités doivent notamment se référer à l'atlas départemental des zones humides et consulter les syndicats de bassin versant.
- Au regard du caractère partiel de la connaissance, **il est de la responsabilité des collectivités de vérifier que leurs projets ne portent pas atteinte aux zones humides et de procéder aux études nécessaires** pour confirmer ou non l'absence d'enjeu spécifique sur les terrains concernés.



Sur les territoires où la connaissance doit être complétée, les collectivités sont invitées à réaliser un inventaire des zones humides (à une échelle fine).

Au sujet de la protection des zones humides :

- Les documents d'urbanisme doivent **appliquer un principe d'inconstructibilité aux zones humides et définir les modalités de protection de ces zones** afin d'éviter leur éventuelle destruction ou altération (drainage, comblement, dépôts divers...).
- **Pour les zones humides au périmètre connu et délimité et pour les zones humides confinant directement avec des secteurs d'enjeux d'aménagement ou d'urbanisation, les documents d'urbanisme doivent délimiter finement ces zones et assurer leur protection** par la mise en œuvre de règles particulières (zonage indicé ou secteur protégé pour des motifs d'ordre écologique).

Toutefois, dès lors qu'ils apportent la démonstration de l'absence d'alternative à la destruction ou à la dégradation d'une zone humide, les projets déclarés d'utilité publique ou présentant un caractère d'intérêt général ou concourant à l'amélioration de la qualité hydromorphologique et écologique des cours d'eau peuvent être autorisés. Dans ce cas, la compensation doit viser une valeur guide de 200% de la surface perdue, dans les conditions prévues par le SDAGE Rhône-Méditerranée.



- Des outils d'acquisition foncière peuvent être mobilisés pour protéger les zones humides.
- La mise en œuvre de mesures de gestion à l'échelle des zones humides et de leur aire d'alimentation est encouragée.

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE.P.155)



Espace remarquable du littoral à protéger

Au titre des articles L121-23 et R121-4 du Code de l'urbanisme, les espaces remarquables du littoral sont des espaces terrestres ou marins (dunes, landes côtières, lidos, zones boisées côtières, îlots inhabités, parties naturelles des estuaires, zones humides...) qui constituent des sites ou paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentent un intérêt écologique.

Les principaux espaces remarquables du littoral sont déterminés sur les huit communes du SCOT soumises aux dispositions particulières de la loi Littoral. Conformément à la législation en vigueur, ils concernent :

- **Les espaces reconnus pour leur importance pour la conservation des oiseaux sauvages au titre de la directive européenne « Oiseaux »**, à savoir les zones de protection spéciale (sites Natura 2000) du « Complexe lagunaire de Salses-Leucate » et du « Complexe lagunaire de Canet - Saint-Nazaire ». Les huit communes sont partiellement concernées ;
- **Les espaces naturels de la réserve naturelle nationale du Mas Larrieu** (en limite territoriale sud de Saint-Cyprien) ;
- **Les zones humides, les dunes, les plages, les lidos, les lagunes, les embouchures et les zones boisées proches du rivage dont le fort intérêt écologique est notamment reconnu au titre de l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I**, à savoir les ZNIEFF « Etang de Salses-Leucate », « Prairies des rives sud de l'étang de Leucate », « Marais du Mas Tamarit », « Sagnes d'Opoul et del Dèvès », « La Corrège et les Dosses », « Lido des portes du Roussillon », « Embouchures de l'Agly, du Bourdigou et de l'Auque » (partiellement), « Zones humides de l'étang de Canet », « Etang de Canet », « Lido de l'étang de Canet », « Prairies humides de Saint-Cyprien » et « Dunes des Capellans ». Les huit communes sont partiellement concernées ;
- **Les zones humides délimitées par l'inventaire réalisé par le syndicat RIVAGE** (Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Salanque et Le Barcarès) ;
- Le site de **l'étang de Salses-Leucate** labellisé par la Convention de RAMSAR ;
- **Les boisements de la Crosta, l'embouchure de la Têt et les plages avoisinantes** (Sainte-Marie et Canet-en-Roussillon) ;
- **Le cordon dunaire intégré à la ZNIEFF de type II « Embouchure du Tech et grau de la Massane »** reliant les dunes des Capellans à la réserve naturelle du Mas Larrieu (Saint-Cyprien).

Les secteurs aujourd'hui urbanisés ou accueillant des structures d'hôtellerie de plein air ne sont pas reconnus comme espaces remarquables du littoral.



Les espaces remarquables du littoral participent à la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques. Ils sont ainsi intégrés aux cœurs de nature de l'armature verte et bleue mais ils font l'objet de dispositions particulières.

Les documents d'urbanisme doivent **préciser la délimitation des espaces remarquables du littoral reconnus par le SCOT. Au besoin, ils délimitent des espaces remarquables supplémentaires.**

Ils **assurent leur protection** par la mise en œuvre de règles particulières (zonage indicé ou secteur protégé pour des motifs d'ordre écologique), en respect des dispositions suivantes :

- **Toute nouvelle urbanisation est proscrite ;**
- **Seuls les aménagements légers énumérés à l'article R.121-5 du Code de l'urbanisme sont tolérés** à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux.

En outre, les documents d'urbanisme locaux doivent également :

- **Classer en espaces boisés, au titre de l'article L.113-1 du code de l'Urbanisme, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs.** Une attention particulière doit notamment être portée sur les boisements du Mas de l'Illa (Le Barcarès), des embouchures et ripisylves de la Têt, du Bourdigou et de l'Agly (Canet-en-Roussillon, Sainte-Marie, Torrelles et Le Barcarès) et la colline de l'Esparrou (Canet-en-Roussillon) ;
- **Délimiter la bande littorale des 100 mètres.** Cette largeur peut être étendue lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion côtière le justifient (cf. A1.2.b).

• Préserver les autres milieux d'intérêt écologique

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.155)



Autre milieu d'intérêt écologique à préserver

Au-delà des étendues naturelles et agricoles repérées comme cœurs de nature, d'autres milieux dont l'intérêt écologique est reconnu sont identifiés. Leur identification se base sur les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF de types I et II), les zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO), les sites inventoriés au schéma départemental des espaces naturels et les espaces de biodiversité remarquable reconnus du parc naturel régional Corbières-Fenouillèdes. Les secteurs aujourd'hui urbanisés en sont exclus.

Ces espaces peuvent constituer des réservoirs de biodiversité, des espaces relais, des zones tampons voire des corridors écologiques. Par endroits, ces sites présentent un niveau d'intérêt écologique très variable.

Les documents d'urbanisme doivent :

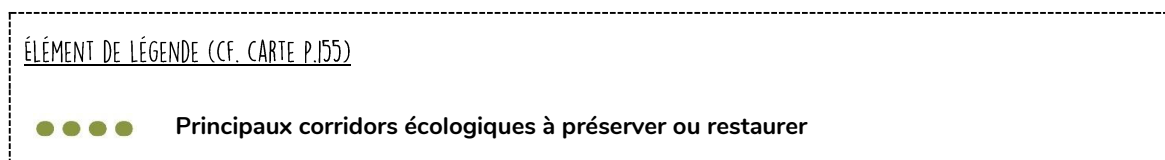
- **Orienter préférentiellement le développement urbain en dehors de ces espaces.** Toutefois, lorsque ces secteurs font l'objet de projets d'aménagement urbain (notamment pour assurer le développement des communes intégralement concernées ou pour mettre en œuvre un projet stratégique repéré par le SCOT), les extensions urbaines sont limitées, en favorisant des formes urbaines compactes et économes en espace. Dans le cas où une ouverture à l'urbanisation ne serait pas soumise à évaluation environnementale, les choix d'aménagement doivent néanmoins être guidés par les enjeux de biodiversité en présence.

- **Éviter une urbanisation « ceinturant » ces secteurs** afin de maintenir la perméabilité avec les espaces agricoles ou naturels avoisinants ;
- **Contenir la fragmentation des milieux et limiter l'urbanisation diffuse ou isolée aux seuls aménagements, constructions et installations nécessaires :**
 - > **à l'activité agricole, pastorale ou forestière ;**
 - > **à des équipements collectifs** contribuant à la protection contre les risques naturels, au développement des énergies renouvelables (hors parc solaire au sol et installations agrivoltaïques dont les conditions d'implantation font l'objet de dispositions spécifiques ci-après), à la protection de l'environnement, au traitement des déchets et eaux usées, à la préservation de la biodiversité et à l'information et à la sensibilisation du public dès lors qu'ils ne compromettent pas la richesse et la fonctionnalité écologique du site.
 - > **à l'exploitation des ressources minérales**, lorsque les enjeux le justifient, qu'ils ne peuvent se déployer ailleurs et sous réserve de mettre en œuvre les mesures définies pour éviter, réduire voire compenser leurs incidences probables sur l'environnement.

Concernant spécifiquement **les parcs solaires au sol**, leur implantation est permise sur des terrains artificialisés ou dégradés (cf. C.1.2), dès lors qu'elle ne compromet pas la richesse et la fonctionnalité écologique du site et sous réserve de mettre en œuvre les mesures définies pour éviter, réduire voire compenser les incidences probables sur l'environnement. Les installations agrivoltaïques de type ombrières ne sont quant à elles pas permises au sein de ces espaces.

L'aménagement d'**équipements contribuant à l'irrigation** est aussi permis sur les terrains artificialisés ou dégradés, par exemple dans le cas de la requalification d'anciens sites d'extraction de matériaux ou de décharges. Les dispositions relatives aux parcs solaires susvisées s'appliquent aussi à ces aménagements.

c) Préserver ou restaurer les principaux corridors écologiques



Les corridors écologiques assurent des connexions entre les cœurs de nature, offrant aux espèces remarquables et communes des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Les principaux corridors à préserver à l'échelle du SCOT sont repérés sur la cartographie.

Le principe fondamental étant d'**assurer la perméabilité des milieux composant les corridors écologiques**, leur préservation passe par le maintien d'espaces libres d'obstacles, suffisamment importants, principalement en conservant une « épaisseur » minimale garante de la fonctionnalité des corridors.

Les documents d'urbanisme doivent :

- **Préciser la localisation des corridors écologiques reconnus par le SCOT.** De plus, ils doivent **déterminer les corridors écologiques de niveau local** non repérés par le SCOT ;
- **Limiter la constructibilité**, le plus souvent par un classement en zone agricole ou naturelle. La mise en œuvre de règles particulières (zonage indicé, secteur protégé pour des motifs d'ordre écologique...) n'est pas systématique mais ciblée, notamment sur les corridors sous pression urbaine.

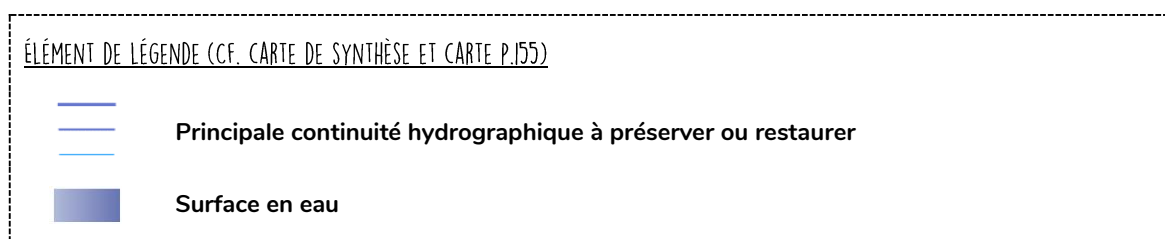
Lorsque les enjeux le justifient et qu'ils ne peuvent se déployer ailleurs, des projets d'infrastructures de transport ou des équipements collectifs peuvent être autorisés sous réserve de mettre en œuvre les mesures définies pour éviter, réduire voire compenser leurs incidences probables sur l'environnement, notamment en matière de connectivité écologique.



- Au sein des étendues agricoles notamment, certaines formations végétales jouent un rôle dans le fonctionnement écologique local (réseaux de haies...) et peuvent être protégées, notamment via la mise en œuvre de règles particulières dans les documents d'urbanisme locaux (zonage indicé, secteur protégé pour des motifs d'ordre écologique).

- Dans un objectif de remise en bon état de corridors écologiques, les collectivités sont encouragées à mener des actions de restauration écologique, à travers par exemple la suppression d'obstacles, la renaturation de milieux artificialisés ou la réalisation d'aménagements favorables à la biodiversité et la connectivité écologique.

d) Préserver ou restaurer les continuités hydrographiques, support de la trame bleue



L'ensemble du réseau hydrographique, dont les principaux cours d'eau et surfaces en eau sont repérés sur la cartographie, joue un rôle soit de réservoir de biodiversité soit de corridor écologique. Les surfaces en eau (plans d'eau et étangs) sont pleinement intégrées aux cœurs de nature du SCOT.

Les documents d'urbanisme doivent :

- Identifier les surfaces en eau (plans d'eau et étangs) en tant que réservoirs de biodiversité et définir les modalités de leur protection ;
- Identifier l'ensemble des cours d'eau parcourant leur territoire au sein de la trame bleue, en tant que réservoirs de biodiversité ou corridors écologiques. Ils définissent les modalités de protection des cours d'eau et de leur ripisylve ;
- Respecter les espaces de bon fonctionnement des milieux aquatiques en y adoptant des principes d'aménagement respectueux des différentes fonctions qu'ils assurent ;
- Préserver l'ensemble des canaux d'irrigation. Au regard de leur importance variable sur le plan écologique (selon leur nature et leur degré d'imperméabilisation notamment), les règles de préservation peuvent différer entre les canaux aux fonctions écologiques reconnues, dont les canaux patrimoniaux, et les canaux à seule vocation fonctionnelle. Par ailleurs, les canaux doivent être considérés et valorisés à la leur de l'ensemble des fonctions qu'ils assurent (usage agricole, aménités urbaines, vecteur de déplacements doux, patrimoine bâti, fonctions environnementales diverses...);
- Fixer, pour toute nouvelle opération urbaine, la largeur minimale d'une bande inconstructible de part et d'autre de la ripisylve des cours d'eau (ou des berges en l'absence de ripisylve).



- Les milieux aquatiques, notamment les tronçons artificialisés des cours d'eau (digue, passage à gué...), peuvent faire l'objet d'une réflexion spécifique visant à **améliorer ou restaurer la continuité écologique du milieu concerné** (dans ses dimensions longitudinale et latérale), en tenant compte de l'importance des fonctions assurées par la ripisylve et en s'accordant avec les impératifs de prévention des risques d'inondation. Ces réflexions doivent être menées avec les syndicats de bassin versant.

- Certains milieux aquatiques, principalement les étangs, les plans d'eau et les zones d'embouchure de l'Agly, du Bourdigou et de la Têt, appellent **des mesures spécifiques de gestion saisonnière des usages et de médiation touristique** (aménagement, panneaux pédagogiques...).

- Les **graus**, qui assurent des liaisons entre la mer et les lagunes de Salses-Leucate et Canet – Saint-Nazaire, doivent faire l'objet d'une **gestion adaptée**, respectueuse du rôle qu'ils jouent en matière de continuité écologique.

e) Sauvegarder la nature ordinaire

ÉLÉMENT DE LÉGENDE (CF. CARTE DE SYNTHÈSE ET CARTE P.155)



Nature ordinaire à sauvegarder (espaces à vocation agricole ou naturelle)

Outre les différents espaces composant l'armature verte et bleue du SCOT, l'ensemble des espaces à vocation agricole ou naturelle du territoire assure différentes fonctions qu'il convient de reconnaître. En plus de constituer un atout indéniable pour la qualité du cadre de vie et un support indispensable aux activités qui s'y exercent, ces espaces dits de « nature ordinaire » jouent par endroits un rôle non négligeable dans le fonctionnement écologique local.

Les documents d'urbanisme doivent :

- **Rechercher la sauvegarde des espaces agricoles et naturels**, qu'ils participent ou non de l'armature verte et bleue. Ces espaces doivent bénéficier d'une lisibilité sur leur devenir. Leur pérennité doit être clairement et durablement affichée (cf. B.2.1.a) ;
- **Maîtriser le développement de l'habitat diffus ou isolé, l'urbanisation linéaire le long des axes routiers et la multiplication des infrastructures** dans le but de limiter le mitage et la fragmentation des espaces.

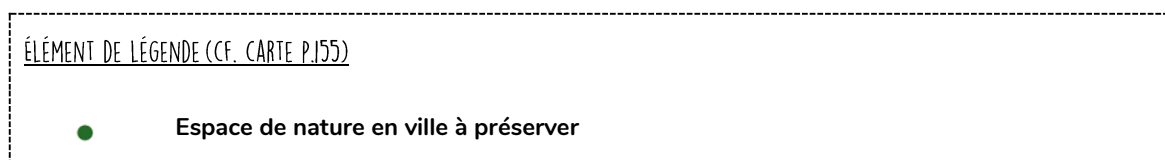


C.4.2. Promouvoir et valoriser la nature en ville

Les enjeux relatifs à la biodiversité et aux continuités écologiques ne s'arrêtent pas à l'entrée des villes et villages. La nature présente au sein des espaces urbanisés ou à leur proximité immédiate (espaces végétalisés, milieux aquatiques...) forme les composantes de la trame verte et bleue urbaine. Au-delà de leur rôle sur le plan écologique, ces espaces sont susceptibles d'assurer différentes fonctions : qualité du cadre de vie, lieux de promenade ou de récréation, gestion des eaux pluviales, production alimentaire, diminution de la température de l'air, cohésion sociale, etc. Le principe de « faire pénétrer la nature en ville » doit constituer un des éléments fondateurs des politiques locales d'urbanisme.

a) Préserver et créer des espaces de nature en ville

Outre les espaces agricoles et naturels extérieurs aux villes et villages, des espaces verts accessibles aux populations doivent être préservés et développés au cœur des entités urbaines ou à leur proximité immédiate.



Le SCOT repère des espaces de nature existants qu'il s'agit de préserver (cf. Annexe 2). Les documents d'urbanisme doivent **délimiter les espaces de nature repérés par le SCOT et définir les dispositions permettant d'assurer leur protection et de réglementer les aménagements qui y sont autorisés**, en lien avec la nature des lieux et les fonctions qu'ils assurent.

Pour les communes de plus de 3 500 habitants, au sein de la zone urbaine (notamment dans les secteurs les plus denses) ou à proximité immédiate, les collectivités à travers leurs documents d'urbanisme et leurs politiques d'aménagement doivent **affirmer un objectif de maintien ou de création d'espaces verts de proximité accessibles au public**.

Pour toute nouvelle opération urbaine (extension urbaine ou requalification) dont le terrain d'assiette atteint au moins un hectare, les documents d'urbanisme prévoient de **mobiliser au minimum 10% du terrain d'assiette pour le maintien ou la création d'espaces verts accessibles au public**. Toutefois, sous réserve de contraintes techniques avérées, cet objectif peut être compensé par la réalisation ou l'extension d'un espace vert de superficie au moins équivalente en dehors de la zone d'opération concernée.

Pour toute nouvelle opération urbaine (extension urbaine ou requalification) dont le terrain d'assiette est inférieur à un hectare, la mobilisation d'une partie du terrain pour le maintien ou la création d'espaces verts ouverts au public est fortement encouragée.

Dans tous les cas, **les espaces verts créés sont à paysager et peuvent concilier différentes fonctions** : récréatives, sportives, rétention des eaux pluviales, observation de la faune, production alimentaire (jardins familiaux), etc.

b) Favoriser la mise en réseau à travers la trame verte et bleue urbaine

En complément de l'armature verte et bleue, les espaces participant aux continuités écologiques doivent faire l'objet d'une analyse plus fine à l'échelle des espaces urbanisés.

Au sein des principaux espaces urbanisés, les documents d'urbanisme **doivent identifier les secteurs et éléments constitutifs de la trame verte et bleue urbaine** : espaces verts ou de nature (boisements, mares...), formations végétales ponctuelles ou linéaires remarquables (alignements d'arbres...), cours d'eau et canaux, etc.

Selon leur importance dans le fonctionnement écologique local ou les pressions qu'ils sont susceptibles de subir, **la délimitation et la protection de ces espaces doivent être garanties**, notamment via la mobilisation de prescriptions spécifiques (espace boisé classé, secteur protégé pour des motifs d'ordre écologique ou culturel, terrain cultivé protégé...).

La mise en réseau des espaces de nature en ville et autres espaces verts urbains ainsi que leur interconnexion avec les espaces naturels ou agricoles périphériques, notamment ceux composant l'armature verte et bleue ou la ceinture verte du cœur d'agglomération **est à rechercher**. Ce maillage doit notamment reposer sur les linéaires aquatiques et/ou végétaux (cours d'eau, canaux, alignements d'arbres...).

Les espaces constitutifs de la trame verte et bleue urbaine **peuvent être le support de circulations douces et de lieux de promenade**, en respect de leur fonctionnalité écologique.

c) Renforcer la place du végétal et de l'eau

Outre leur intérêt sur le plan écologique, la qualité et le confort de vie dans les villes et villages résultent pour beaucoup dans la place qu'occupent le végétal et l'eau dans l'urbain. Au-delà des espaces de nature et autres espaces verts, il convient ainsi de largement favoriser la végétalisation et la présence de l'eau.



De manière générale, les collectivités visent à **renforcer la présence de l'eau et développer la végétalisation de l'espace public en ville** (places, parkings, abords de voiries...), notamment par la plantation d'arbres assurant un ombrage.

Les documents d'urbanisme doivent :

- **Fixer, a minima dans les zones à urbaniser, une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables ou de pleine terre**, à ajuster selon la nature du projet, l'emprise de son terrain d'assiette et sa localisation ;
- **Permettre l'intégration de la végétation aux constructions** (toitures ou façades végétalisées...). Toutefois, certains secteurs urbains peuvent déroger à cette disposition sous réserve de justifications architecturales et patrimoniales.

L'aménagement des bassins de rétention doit être pensé de manière à y développer d'autres usages (aire de détente, espace paysagé, espace de nature...), sous réserve de faisabilité technique et de compatibilité avec leur fonction de stockage des eaux pluviales et avec les impératifs de prévention des risques d'inondation.

Dans le but notamment de favoriser la cohésion et le lien social, mais aussi de répondre à de nouveaux enjeux sociétaux, **les jardins familiaux sont à développer**, prioritairement sur les sites les plus propices bénéficiant d'un accès à l'eau par le réseau d'irrigation.



- *Selon les situations et tout en respectant les objectifs de transparence hydraulique à une échelle cohérente, la réalisation des bassins de rétention mérite d'être étudiée à l'échelle du quartier voire du village et non de l'opération urbaine (étude de la pertinence et de la faisabilité d'une mutualisation de ces équipements).*
- *La réouverture à ciel ouvert des tronçons busés de linéaires aquatiques (cours d'eau, canaux, agouilles...) est encouragée.*

C.5. PRÉSERVER LE TERRITOIRE DES POLLUTIONS ET NUISANCES

Complémentaire à d'autres orientations du SCOT, dans un souci de préservation voire d'amélioration de la qualité de l'air et de limitation de toute autre pollution ou nuisance, les objectifs poursuivis par cette orientation consistent à **veiller à la qualité du cadre de vie et plus globalement à la santé des populations ainsi qu'à accompagner l'optimisation de la gestion des déchets.**

C.5.1. Veiller à la santé humaine

La limitation des pollutions et des nuisances contribue activement à offrir aux populations des conditions de vie favorables à un bon état de santé, à savoir un état de complet bien-être physique, mental et social et non, seulement, une absence de maladie ou d'infirmité. Il convient ainsi d'une part de **participer à la réduction à la source des nuisances et pollutions** et, d'autre part, de **limiter l'exposition des populations à ces dernières.**

Cet objectif visant un aménagement du territoire favorable à la santé s'articule principalement autour de la prise en compte de l'environnement sonore, des pollutions atmosphériques et des sites pollués. Une attention particulière est portée sur les flux motorisés qui sont à l'origine des principales nuisances sonores et émissions de polluants atmosphériques.

Les collectivités, à travers leurs documents d'urbanisme, politiques publiques, opérations d'aménagement ou projets urbains, doivent :

- **Contribuer à la réduction des déplacements motorisés et au développement des alternatives à la voiture** afin de réduire à la source les pollutions et les nuisances, principalement via la promotion d'un urbanisme de proximité et d'une mobilité durable (cf. A.4 et C.1) ;
- **Maintenir une zone tampon entre les principaux axes de transport de matières dangereuses, les installations existantes sources de risques ou nuisances** (station d'épuration, industrie...) **et les nouvelles zones d'urbanisation** destinées à accueillir des logements ou des établissements sensibles⁴⁰ ;
- **Maîtriser l'installation de nouvelles activités potentiellement sources de nuisances** ;
- **Garantir une utilisation des sols compatible avec la présence d'une éventuelle pollution au niveau des sites ou sols pollués ou potentiellement pollués.** Les bases de données BASOL et BASIAS ainsi que les secteurs d'information sur les sols (SIS) doivent notamment être consultés ;
- **Respecter les dispositions qui s'appliquent au sein des zones déterminées par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Perpignan-Rivesaltes et des zones situées aux abords des infrastructures de transport génératrices de nuisances sonores** (cf. arrêté préfectoral n°2012361-0011 du 26 décembre 2012). La production de nouveaux logements doit y être maîtrisée en conséquence, d'autant plus que les axes routiers qui accueillent un trafic élevé constituent la principale source d'émission de polluants atmosphériques ;
- **Considérer les effets cumulés** (nuisances diverses, pollutions...) pouvant entraîner des impacts sur la santé humaine ;
- **Développer le réseau végétal en ville et au niveau des nouvelles opérations urbaines, notamment via la plantation d'arbres en pleine terre,** afin de bénéficier de leur capacité d'absorption des polluants atmosphériques. Les essences adaptées au climat local et non allergisantes doivent être privilégiées ;

⁴⁰ Les établissements sensibles concernent notamment les crèches, les écoles maternelles et élémentaires, les collèges et lycées, les établissements hébergeant des enfants handicapés, les établissements de formation professionnelle des jeunes du secteur public ou privé, ainsi que les aires de jeux et espaces verts attenants à l'ensemble de ces établissements.

- **Tenir compte des zones de non traitement agricole**, c'est-à-dire la distance minimale séparant les zones de traitement des cultures agricoles des zones habitées, dans les réflexions relatives à la matérialisation, la qualification et l'épaisseur des franges urbaines et rurales (cf. A.5).

De manière complémentaire, au sujet de l'environnement sonore :



- *Les collectivités peuvent identifier et préserver des zones de calme, c'est-à-dire des espaces extérieurs remarquables de par leur faible exposition au bruit ;*
- *Sur les secteurs exposés au bruit (zones résidentielles notamment), la mise en place d'aménagements particuliers permettant de réduire les nuisances doit être poursuivie (aménagement paysager, nouveau revêtement de voirie, mur anti-bruit...);*
- *Au niveau des nouvelles opérations urbaines, la mise en œuvre de principes constructifs particuliers visant à limiter les nuisances sonores est encouragée (adaptation de la hauteur des constructions en fonction des conditions de propagation du bruit, espace extérieur privilégié à l'arrière des bâtiments exposés...).*

Au sujet de la qualité de l'air :

- *Les collectivités sont invitées à mener une réflexion globale au sujet de la qualité de l'air, notamment dans le cadre des PCAET ;*
- *La mise en œuvre de démarches opérationnelles « exemplaires » en matière d'émission de polluants atmosphériques et de qualité de l'air intérieur est indiquée pour les nouvelles constructions, notamment pour les bâtiments destinés à accueillir du public ;*
- *Les évolutions des pratiques agricoles visant à limiter les pollutions sont encouragées, notamment le moindre recours aux produits phytosanitaires.*

C.5.2. Accompagner l'optimisation de la gestion des déchets

Non restreinte uniquement à la limitation des éventuelles nuisances et pollutions générées, la gestion des déchets s'intéresse à différents champs en interaction avec l'aménagement du territoire. Cet objectif vise à accompagner l'optimisation de cette gestion, notamment à travers la réduction de la production de déchets, l'anticipation de la production à venir mais aussi en considérant les déchets comme une ressource valorisable, les positionnant ainsi au cœur de l'économie circulaire.

a) Anticiper la gestion des déchets dans la conception de la ville

Le développement du recyclage a entraîné la multiplication des poubelles, prenant de plus en plus de place dans les logements, les parties communes des bâtiments ou les espaces extérieurs. Il en est de même au sein des zones d'activités économiques. Il s'agit ainsi d'anticiper la place nécessaire réservée à la gestion des déchets.

Les documents d'urbanisme imposent aux nouvelles opérations urbaines de prévoir des emplacements dédiés au stockage des différentes poubelles de tri. Des dispositions facilitant la collecte des déchets par camion et participant à limiter les nuisances visuelles et olfactives générées doivent également être définies.

Dans tous les cas, **les dispositifs déployés doivent être adaptés et dimensionnés à la nature de la zone et à ses besoins** (zones à vocation résidentielle, zones commerciales, zones artisanales...). Au sein des zones d'activités économiques et commerciales, les emplacements de stockage des différentes poubelles de tri peuvent idéalement intégrer des locaux mutualisés.

Les documents d'urbanisme interdisent **pour les opérations de rénovation, les changements de destination aboutissant à la suppression de parties communes nécessaires ou utilisées au stockage des poubelles de tri lorsqu'elles existent.**

b) Promouvoir un urbanisme générant moins de déchets

Accroître la population revient naturellement à augmenter les volumes de déchets. Le SCOT a choisi de mettre l'accent sur la densification de l'urbanisation et notamment sur le renouvellement urbain (cf. A2 et A3), afin de limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Or la déconstruction/reconstruction induite parfois par le renouvellement urbain produit souvent plus de déchets qu'un logement neuf (qui aura d'autres impacts tout aussi négatifs voire plus).

De manière générale, **les démarches et engagements visant à réduire à la source la production de déchets doivent être poursuivis et renforcés**. Les actions menées par les collectivités, notamment via leur document d'urbanisme, doivent participer à réduire la production de déchets. Cela passe notamment par le recours à des opérations favorisant les constructions mitoyennes, qui nécessitent moins de matériaux (notamment pour l'isolation) et qui sont donc moins productrices de déchets.

Les initiatives locales positionnant les déchets comme une ressource valorisable sont pleinement encouragées, notamment à travers le réemploi, la réutilisation, le recyclage ou la production d'énergie.

Les collectivités doivent poursuivre leurs efforts en faveur de **la résorption des points de dépôts sauvages**.

Les documents d'urbanisme peuvent :



- **Préconiser l'utilisation de matériaux plus facilement recyclables** à travers le règlement, comme par exemple l'usage de la laine de roche, plus facilement recyclable que la laine de verre.

- **Imposer une palette végétale (à la manière des nuanciers) intégrant le critère de la réduction des déchets verts**. Les PLU(i) peuvent également interdire certaines essences, notamment lorsqu'elles sont génératrices de beaucoup de déchets.

c) Prendre en compte et faciliter l'implantation des sites de traitement

L'implantation des sites de traitement des déchets dépend notamment des choix d'occupation des sols et des politiques foncières menées par les collectivités compétentes en la matière. Les documents d'urbanisme constituent ainsi un levier pour faciliter la gestion des déchets.

Lors de l'élaboration/révision des documents d'urbanisme, il est recommandé aux collectivités compétentes de **se rapprocher des acteurs de la gestion des déchets** afin notamment de confronter les choix d'aménagement aux données et impacts potentiels sur les équipements de traitement des déchets (localisation, capacités...). A ce titre, des espaces dédiés à la collecte et au traitement des déchets pourront être identifiés au sein des documents d'urbanisme.

Les documents d'urbanisme **définissent les conditions nécessaires au maintien, au renforcement voire à l'extension des installations de traitement des déchets existantes** sur les sites qui ont vocation à perdurer (déchetteries, quais de transfert, unités de valorisation...).

Au besoin, ils **anticipent la création de nouvelles installations** et, le cas échéant, réservent les espaces dédiés.



Plus facilement développé en milieu rural, le compostage gagnerait à être promu en milieu urbain ; la condition sine qua non étant la proximité et une surface suffisante d'espaces verts près des noyaux urbains, les plus denses en particulier.

À ce titre, les espaces de nature en ville peuvent d'ores et déjà apporter une réponse, mais **l'ensemble des espaces verts** (parcs publics, jardins familiaux, espaces verts de proximité...) **existants ou à créer peuvent être mis à profit pour développer le compostage en zone urbaine.**

ANNEXE 1 : CARTOGRAPHIE DES SECTEURS D'ÉTALEMENT URBAIN DIFFUS À MAÎTRISER

Commune	Secteur d'étalement urbain diffus	page
Alénia	Mas Blanc	170
Baho	La Murtrara	170
	Rec de Vernet	171
Bompas	La Granja	171
Caixas	Le Courreguil	172
	Mas Cammas	172
Calmeilles	Orts de la Foun	172
Camélas	Bellecroze	173
	Mas de l'Esteve	173
Canohès	Camp del Roure / Route de Ponteilla	173
Casefabre	D72 –Direction St-Michel de Llotès	174
Corneilla-del-Vercol	Els Pujets	174
Espira-de-l'Agly	Montpins	175
Estagel	Route de Maury	175
Le Soler	El Pilo	176
Llauro	La Calcina	176
Millas	Route de Corneilla	177
	Route d'Estagel	177
Montauriol	Al sarrat de las Planes	177
	Mas Monier	177
Oms	Collada de Rimbau	178
	Bosc d'en Guillemot	178
	Mas Garriga	178
	Riucerdà	178
Perpignan	Mas Llaro	179
Ponteilla	Nyls	179
Rodès	Domanova	180
Sainte-Colombe-de-la-Commanderie	La Vinyassa	180
Saint-Félicien-d'Avall	Cami Ral	181
Théza	RD 914 La Travessa	181
Toulouges	Mas Freixes	182
Tresserre	Nidolères	182
Villemolaque	Mas Sabole	183
Villeneuve-de-la-Raho	Mas Val Marie	183
Vingrau	Pas de l'Escala	184

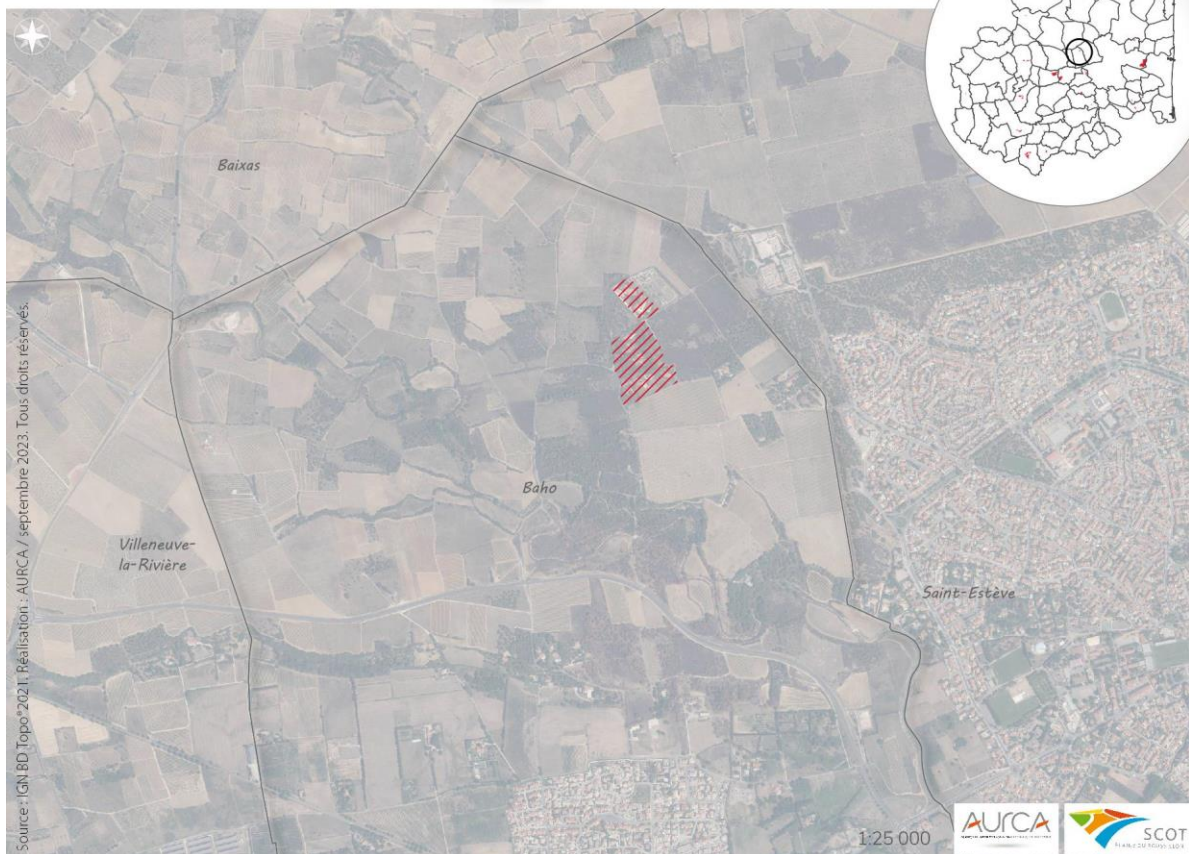
Alénya : Mas Blanc

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



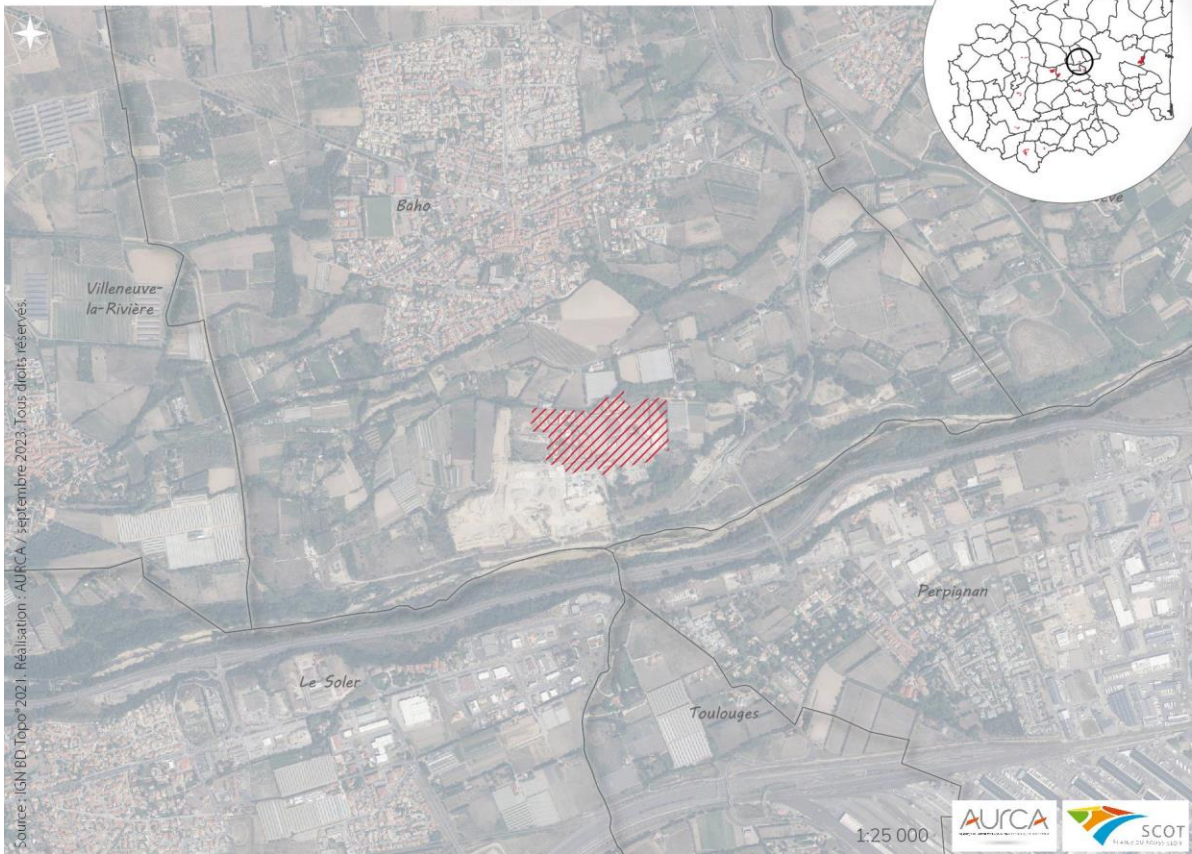
Baho : La Murtrara

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



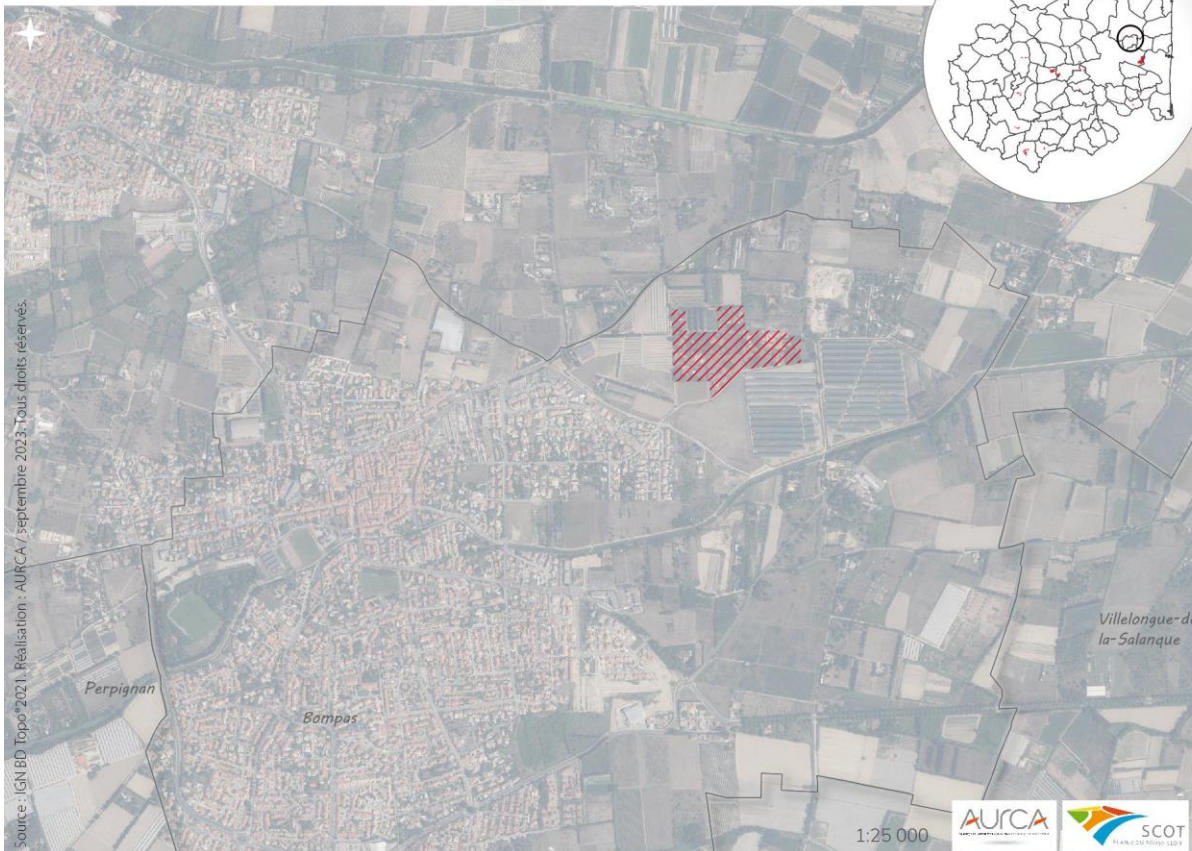
Baho : Rec de Vernet

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



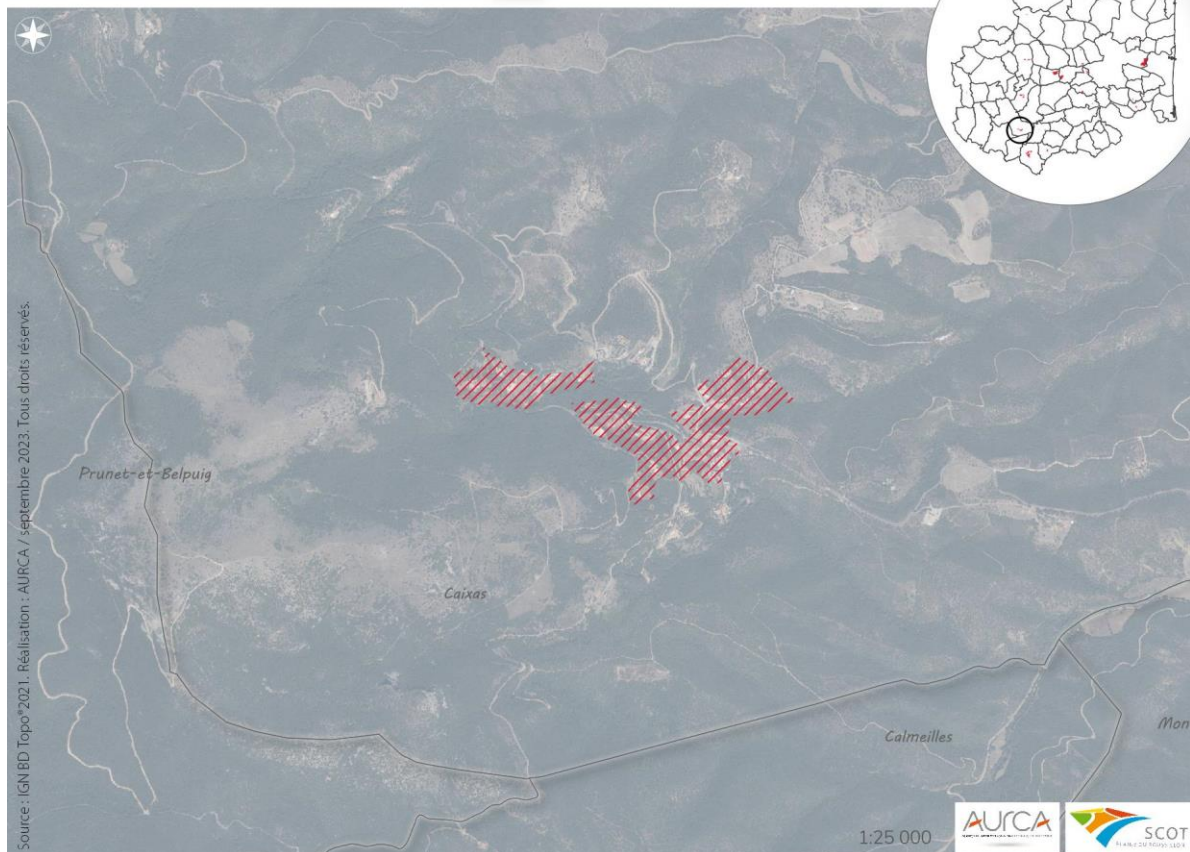
Bompas : La Granja

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



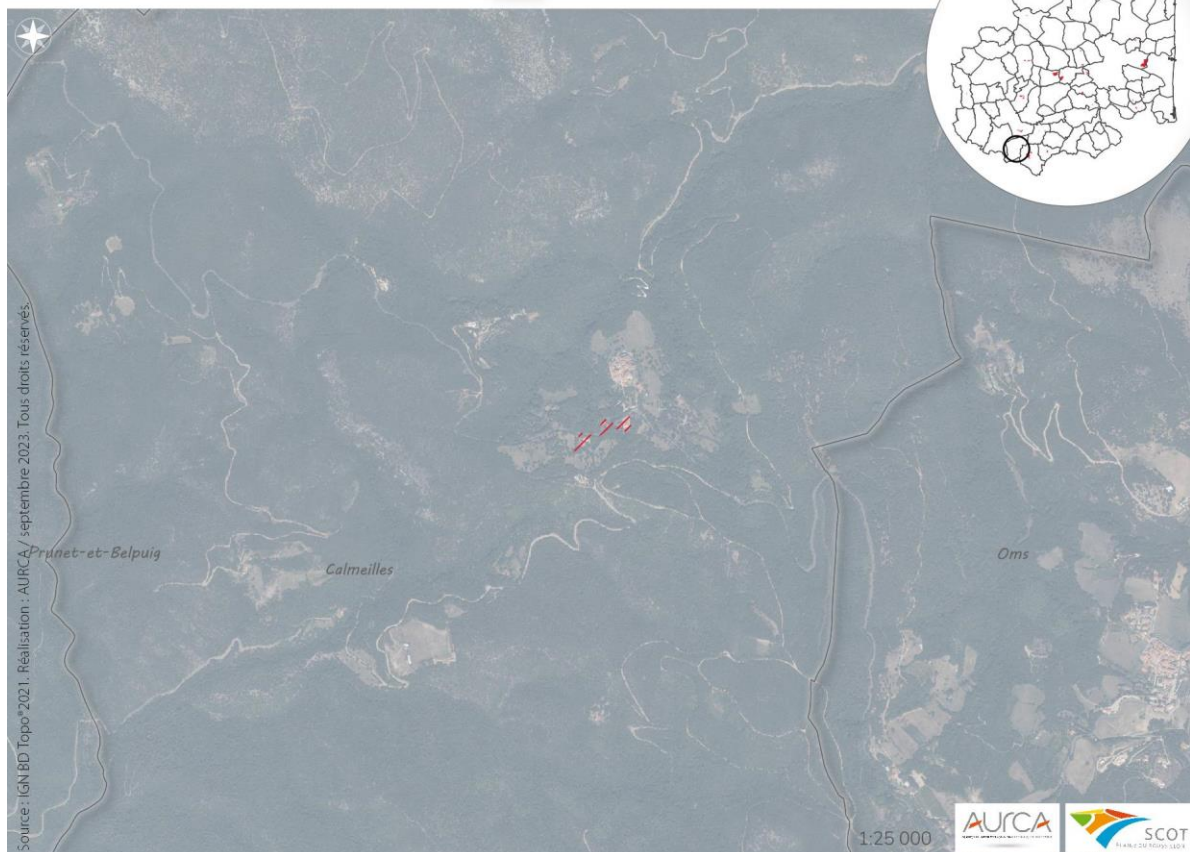
Caixas : Mas Cammas et le Courreguil

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



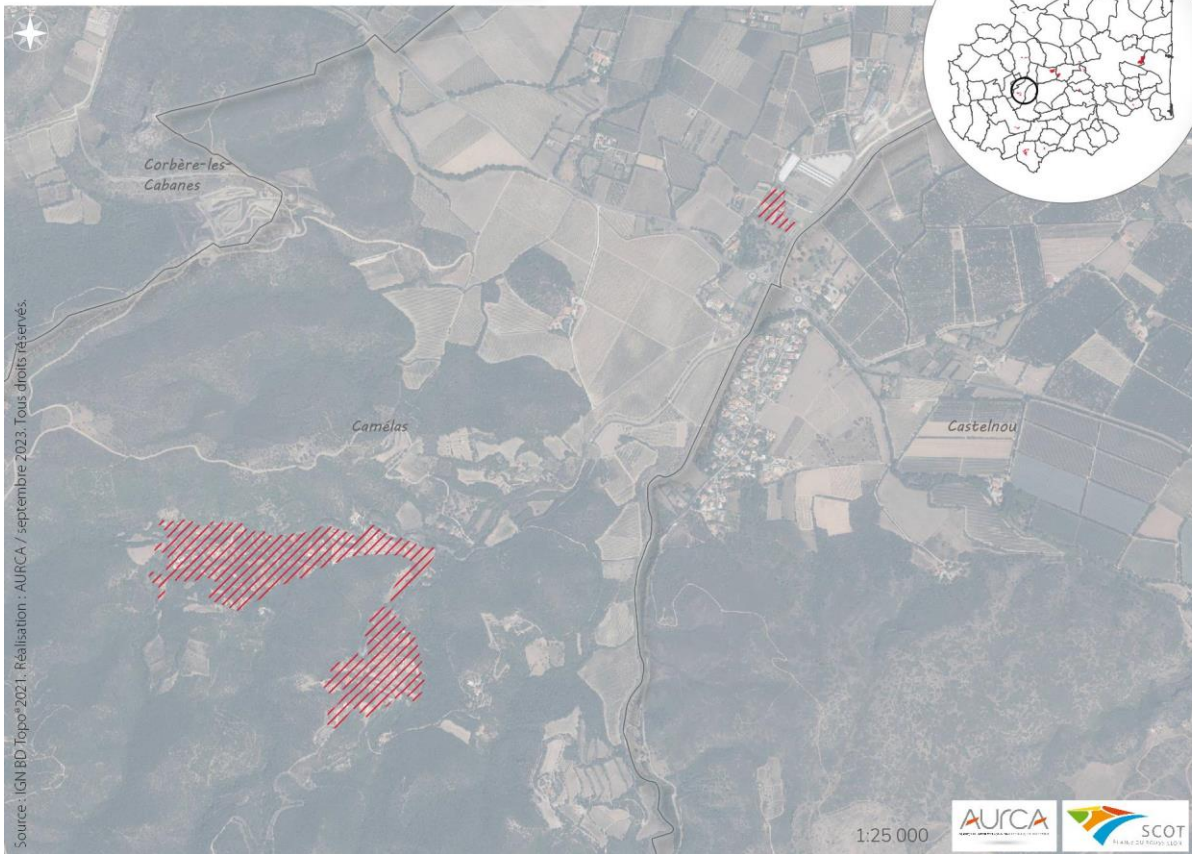
Calmeilles : Ors de la Foun

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



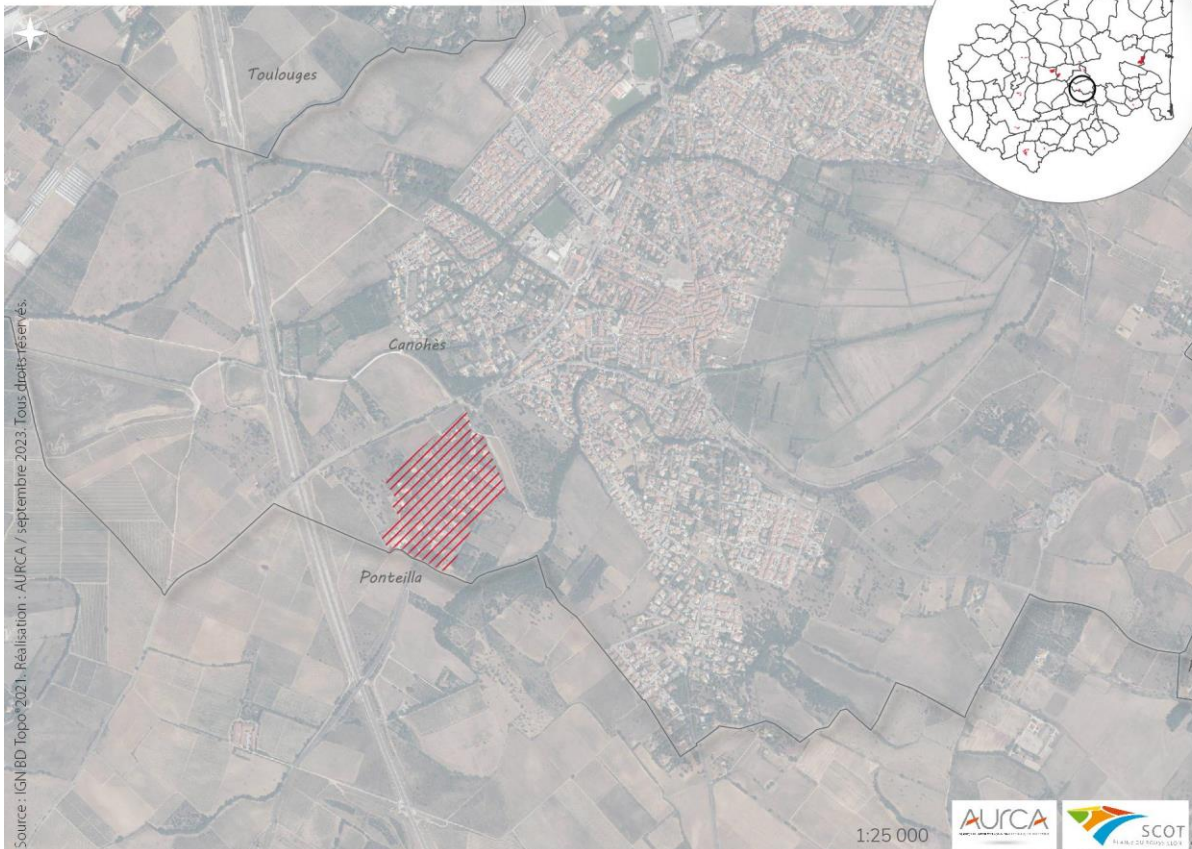
Camélas : Mas de l'Estève et Bellecroze

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Canohès : Camp del Roure / Route de Ponteilla

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Casefabre : D72 dir. St-Michel-de-Llotes

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



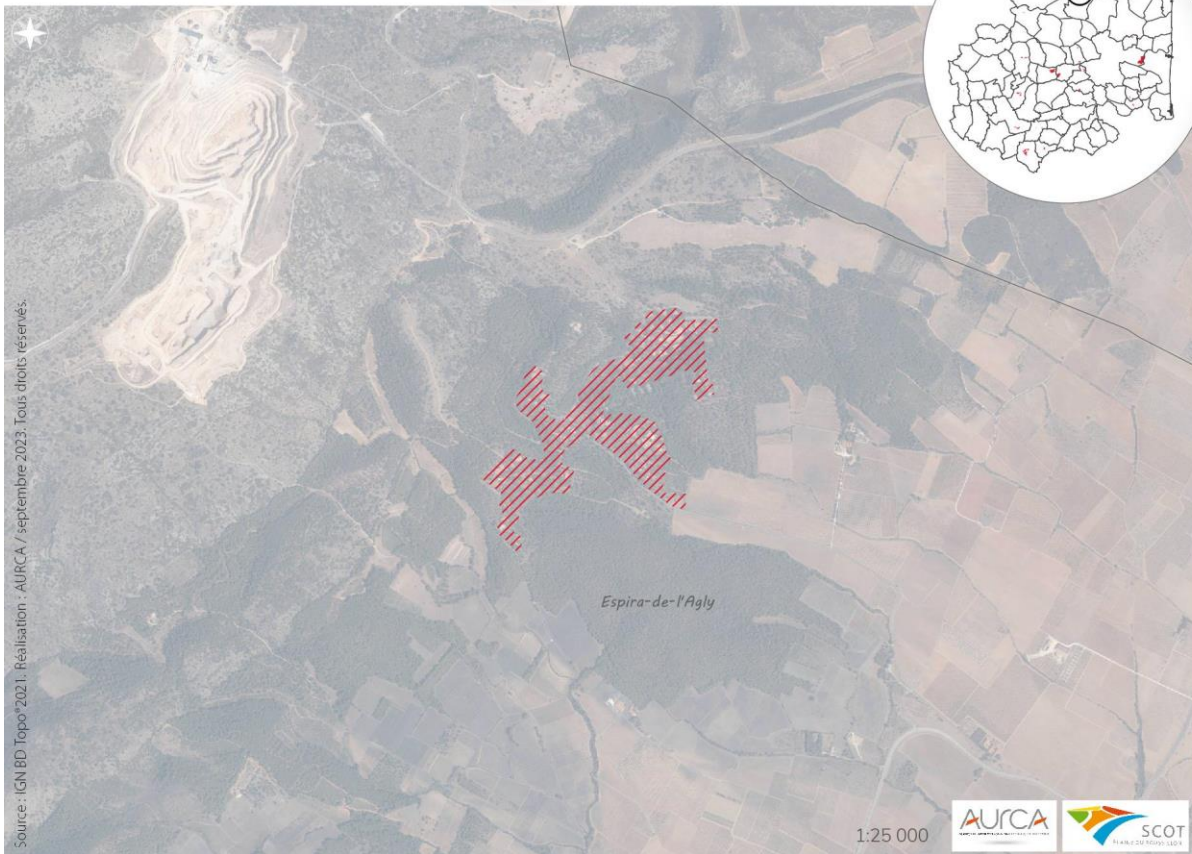
Corneilla-del-Vercol : Els Pujets

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Espira-de-l'Agly : Montpins

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



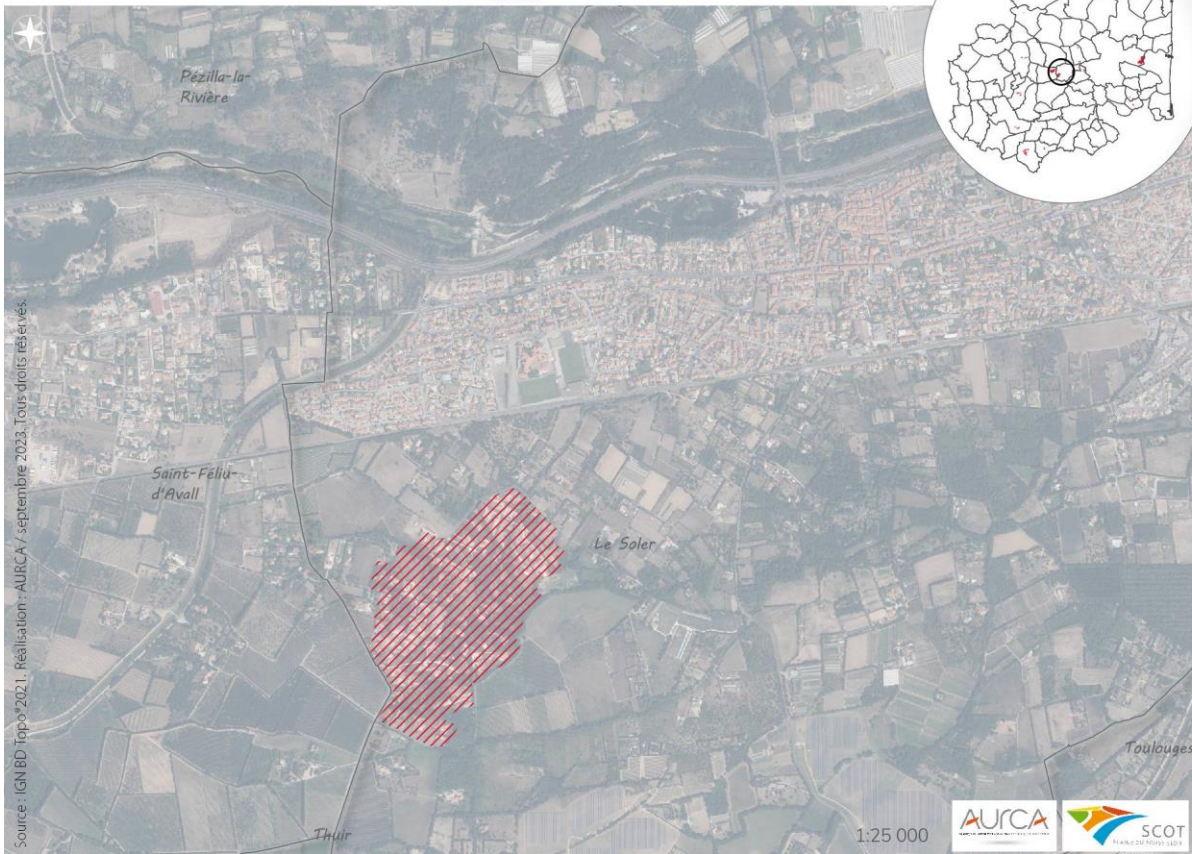
Estagel : Route de Maury

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Le Soler : El Pilo

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



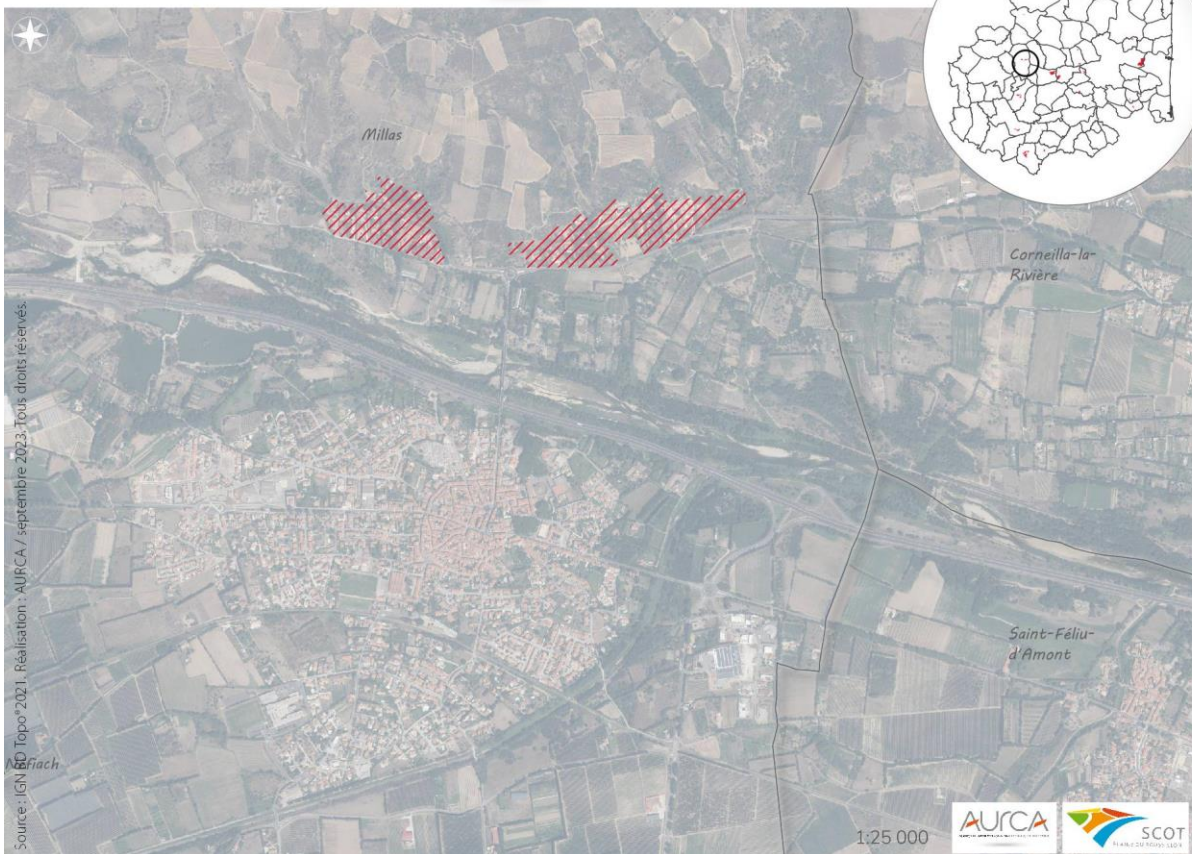
Llauro : La Calcina

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



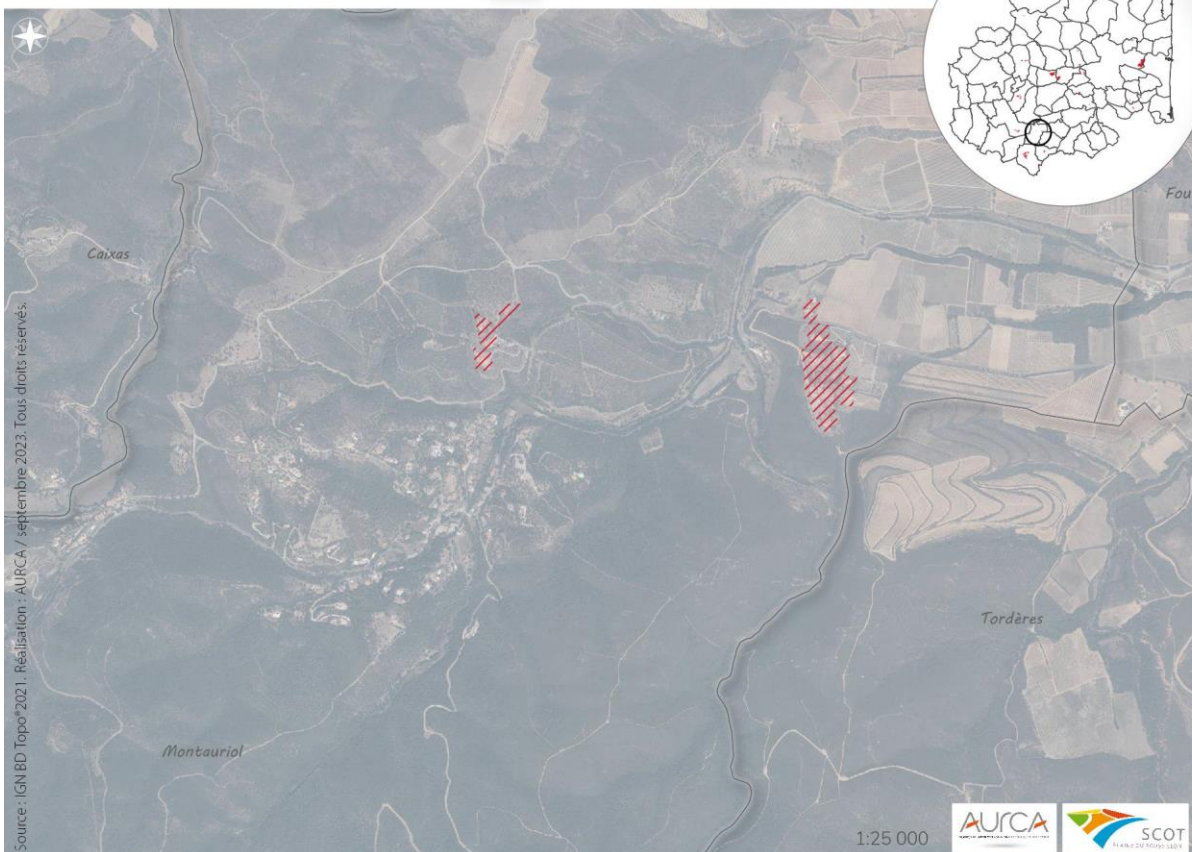
Millas : Route d'Estagel et Route de Corneilla

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



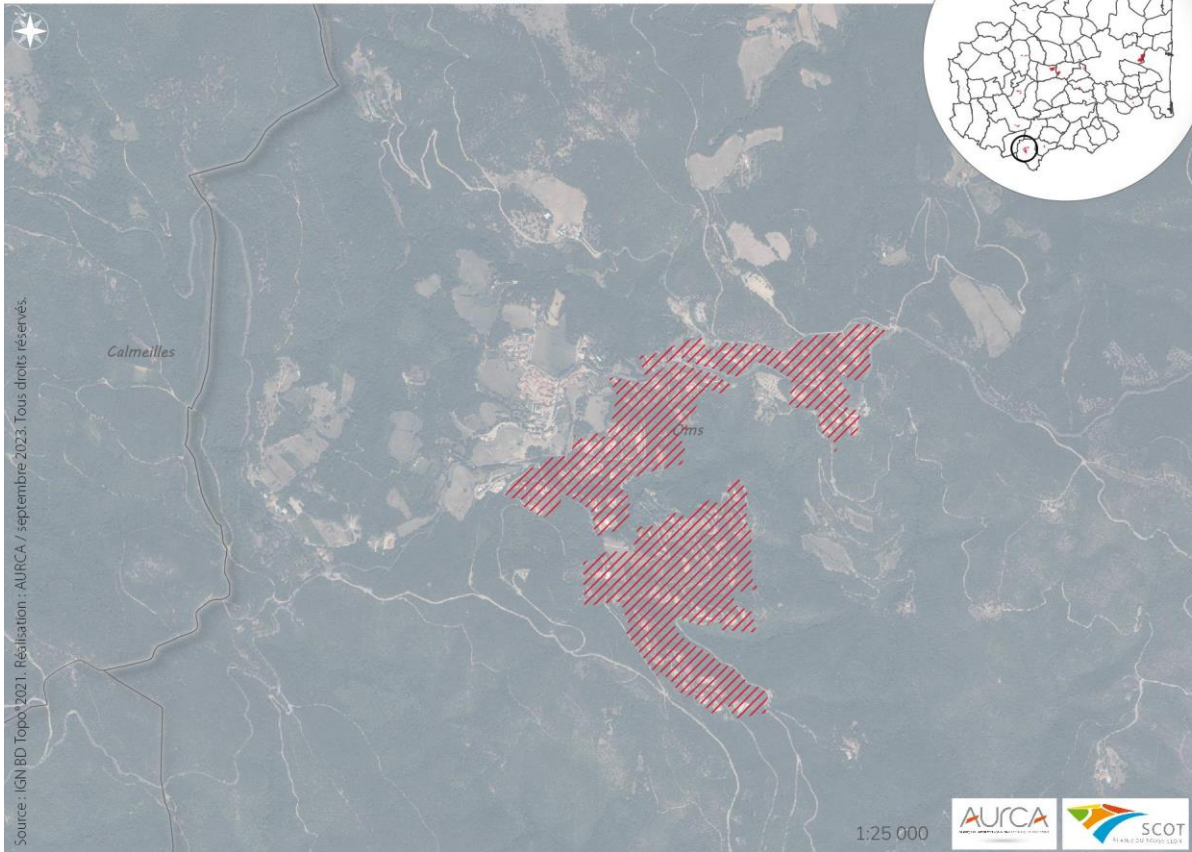
Montauriol : Al Sarrat de las Planes et Mas Monier

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



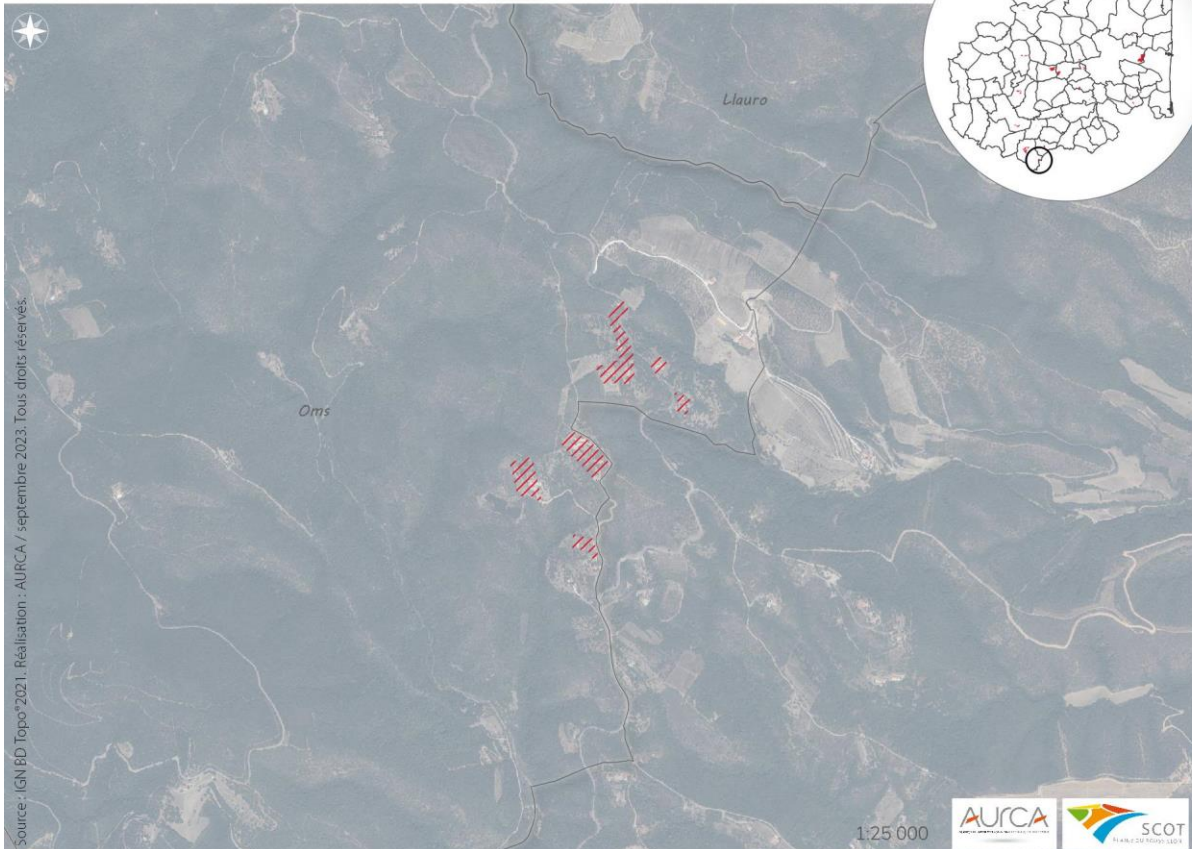
Oms : Bosc d'en Guillemot, Mas Garriga et Collada de Rimbau

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



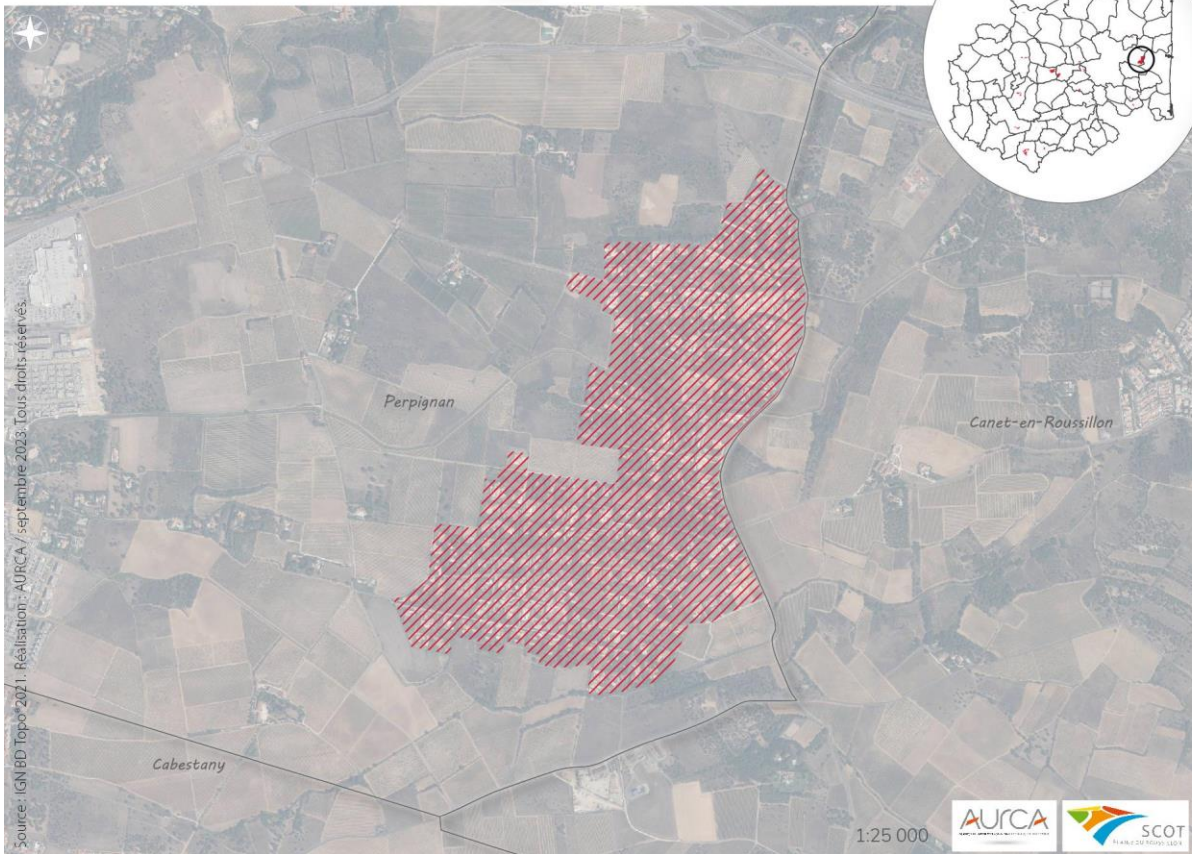
Oms : Riucerdà

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Perpignan : Mas Llaro

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Ponteilla : Nyls

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Rodès : Domanova

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



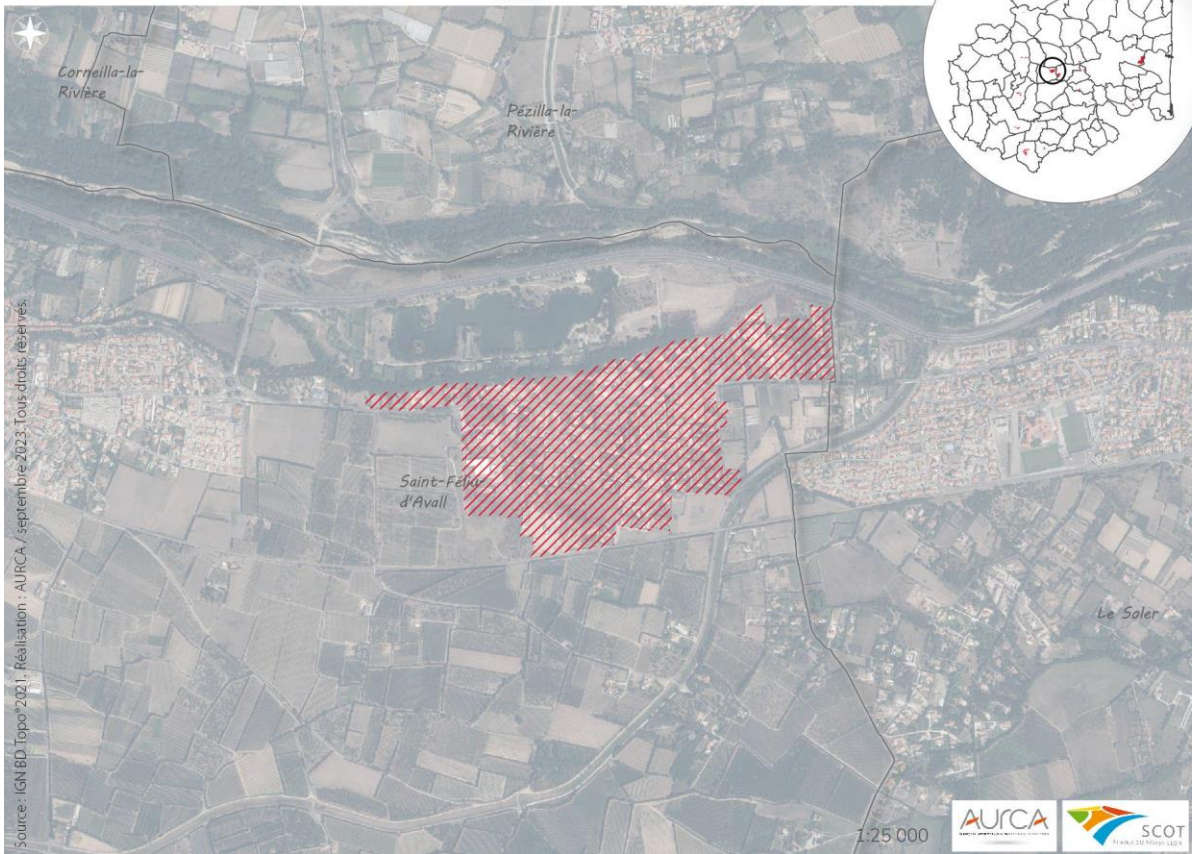
Sainte-Colombe-de-la-Commanderie : La Vinyassa

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



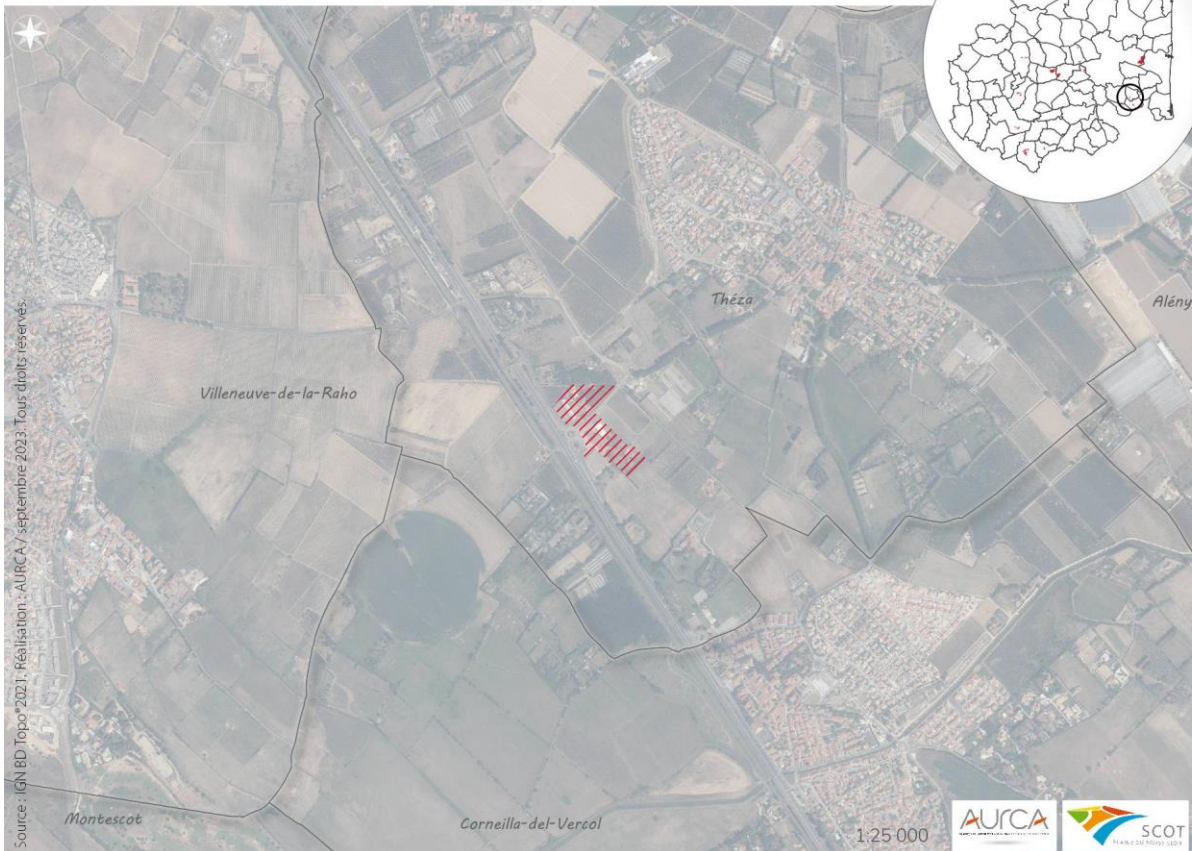
Saint-Félicu-d'Avall : Cami Ral

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



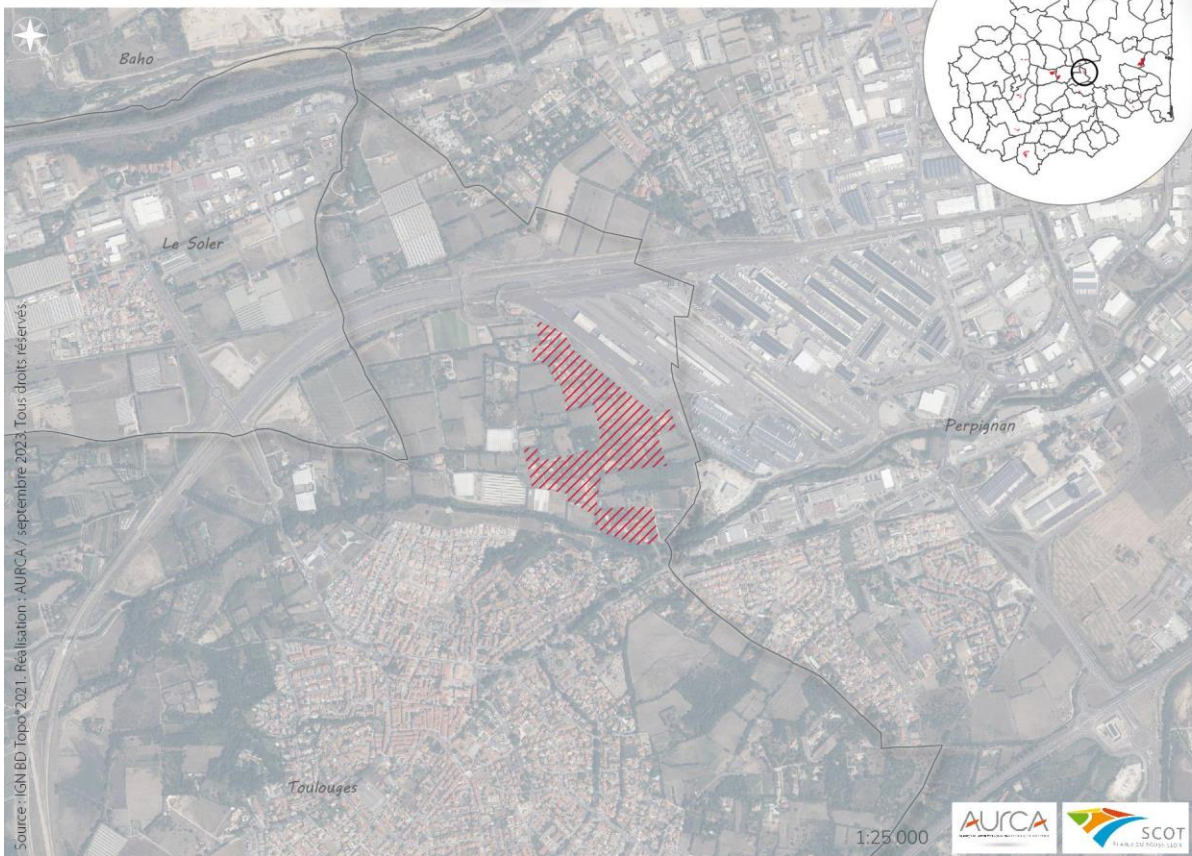
Théza : RD 914 La Travessa

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Toulouges : Mas Freixe

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Tresserre : Nidoleres

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



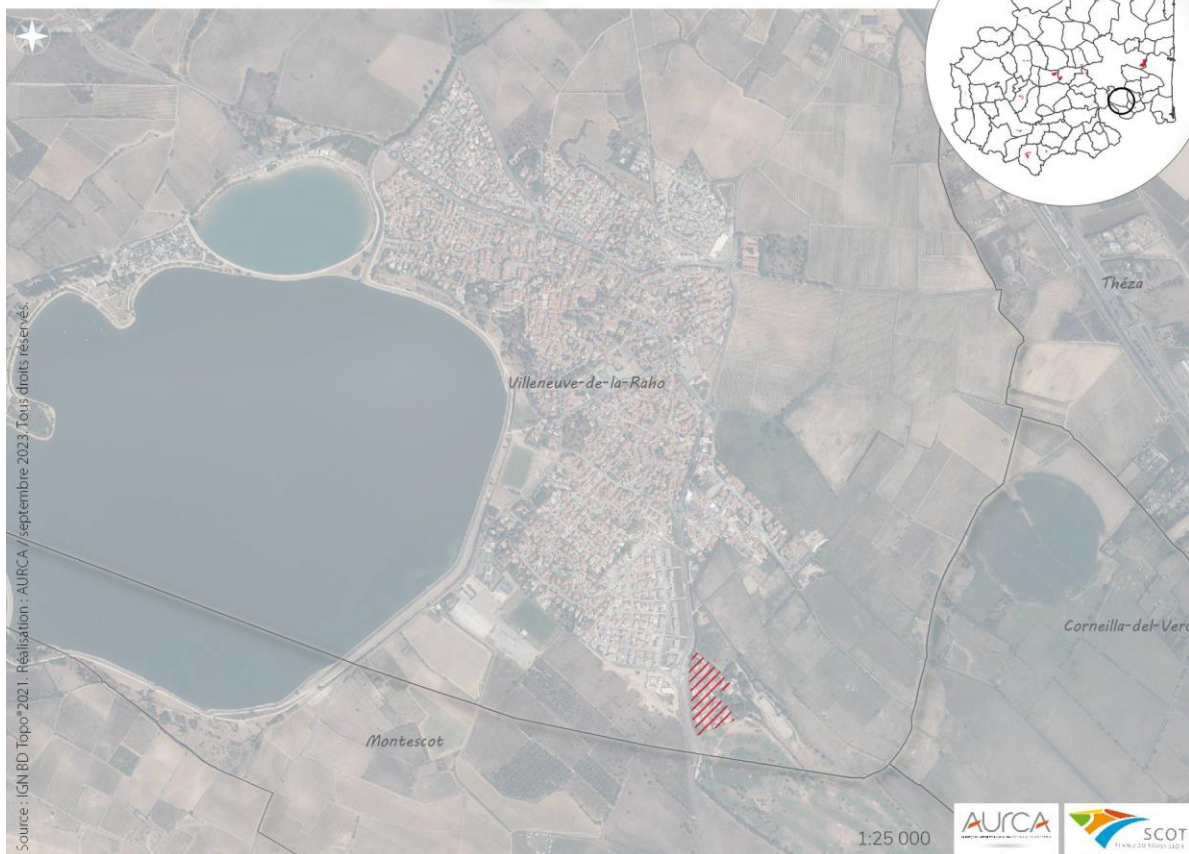
Villemolaque : Mas Sabole

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



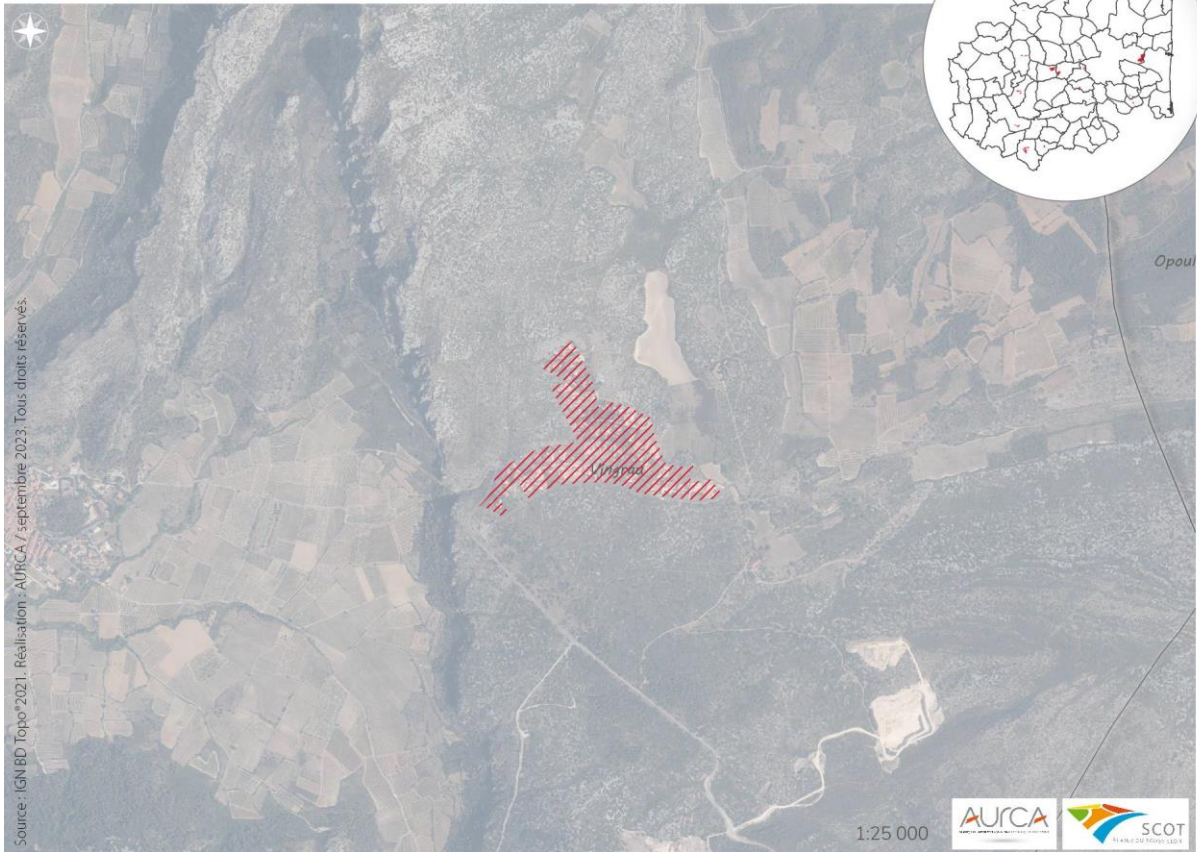
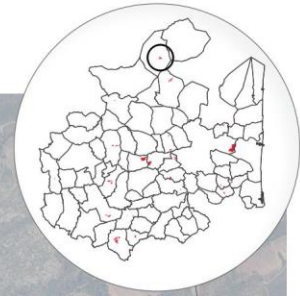
Villeneuve-de-la-Raho : Mas Val Marie

////// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



Vingrau : Pas de l'Escala

/// Secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser □ Limite communale



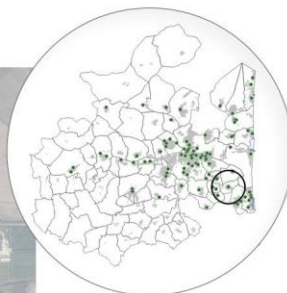
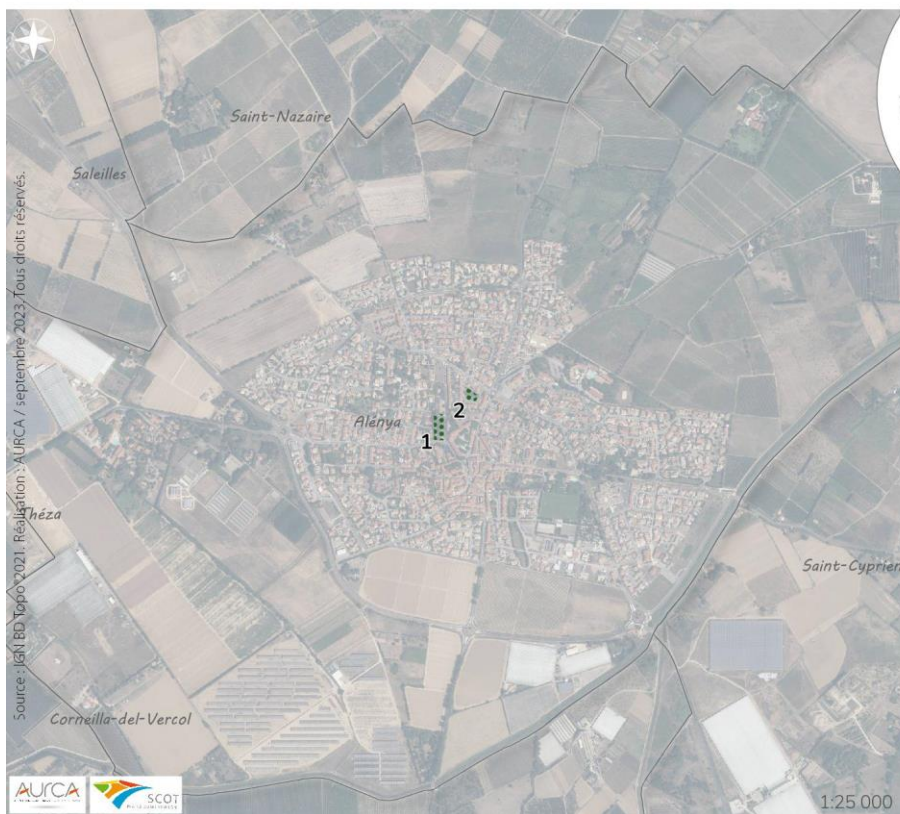
ANNEXE 2 : LISTE ET LOCALISATION DES ESPACES DE NATURE EN VILLE IDENTIFIÉS PAR LE SCOT

Commune	Espace de nature en ville	Page
Alénya	1. Jardin Taulera 2. Square Sayroux	188
Baho	3. Parc Jeanne de Guardia	188
Le Barcarès	4. Jardin Méditerranée 5. La Pinède avenue du Roussillon 6. La Pinède du Barcarès	189
Bompas	7. Parc des sports et des loisirs	190
Cabestany	8. Arboretum de Cabestany 9. Parc Guilhem 10. Promenade Charles Blanc 11. Sainte-Camille	190
Canet-en-Roussillon	12. Arboretum 13. Square de Catalogne	191
Canohès	14. Las Canals (Canohès)	192
Cases-de-Pène	15. Le Moulinas	192
Corneilla-del-Vercol	16. Aspra del Paradis	193
Espira-de-l'Agly	17. Allée de la Mairie	193
Estagel	18. Berges de l'Agly	194
Ille-sur-Têt	19. Jardin de l'Hospice 20. Jardin du Parc des Sports	194
Latour-Bas-Elne	21. Forêt de Latour 22. Jardin de la Médaille militaire	195
Millas	23. Étang de Millas 24. Jardin de la Médiathèque	195
Montescot	25. Parc de Saint-Martin	196
Perpignan	26. Allée Rocade Saint-Jacques 27. Bois de chêne 28. Bois des Pins 29. Fort del Serrat d'en Vaquer	196-198

Commune	Espace de nature en ville	Page
	30. Jardin Aspirant Léon Buffet 31. Jardin Bartholdi 32. Jardin de la Citadelle 33. Jardin des Remparts 34. Jardin Desprès 35. Jardin du Champs de Mars 36. Jardin du Fort Saint-Elme 37. Jardin Georges Bizet 38. Jardin Ménestrels 39. Jardin Pau Roure 40. Jardin Sabardeil 41. Las Canals (Perpignan) 42. Le chemin des Arcades 43. Le Jardin de la Butte 44. Le Jardin Visconti 45. Parc de la Pépinière 46. Parc des Sports 47. Passeig de te Têt 48. Quais rives de la Basse 49. Sant Vicens 50. Square Bir Hakeim 51. Square de la Médaille Militaire 52. Square Maillol	
Peyrestortes	53. Promenade du Correc dels Avencs	199
Pézilla-la-Rivière	54. Bois les Bardères 55. Aire de loisirs les Bardères	199
Pollestres	56. Parc d'Oriola	200
Ponteilla	57. Jardin exotique	200
Rivesaltes	58. Berges de l'Agly 59. Parc de la Guinguette 60. Parc Mont-Plaisir	201
Saint-Cyprien	61. Jardin des Plantes 62. Jardin Desnoyer 63. Parc Brantôme 64. Parc de la Colline 65. Parc de la Prade 66. Parc de las Route 67. Trame verte urbaine	201-202

Commune	Espace de nature en ville	Page
Saint-Estève	68. Aire du Fournas 69. Costa Roja 70. Étang de Saint-Estève 71. Jardin exotique 72. Pinède de Saint-Estève	202-203
Saint-Féliu-d'Avall	73. Camp del Bosc 74. Lac des Bouzigues	203-204
Saint-Hippolyte	75. Parc des Jonquilles	204
Saint-Laurent-de-la-Salanque	76. La Motte de l'Agly	205
Sainte-Marie	77. Espace de la Plage 78. Espace Nature Liberté	205
Saint-Nazaire	79. Parc du Bicentenaire 80. Parc Durand	206
Saleilles	81. Forêt de Saleilles 82. La Colomina de Canet 83. Parc Sud-Roussillon	206
Le Soler	84. Parc de l'Observatoire 85. Plan d'eau du Soler	207
Théza	86. Parc des 15 Olius 87. Parc Joncquères	207
Thuir	88. Espace François Mitterrand 89. Parc Byrrh	208
Torreilles	90. Berges du Bourdigou 91. Parc de la cave coopérative 92. Parc du jumelage	208
Toulouges	93. Parc de Clairfont 94. Projet de poumon vert	209
Villelongue-de-la-Salanque	95. Parc Saint-Antoine 96. Parcours de santé	209
Villeneuve-de-la-Raho	97. Lac de Villeneuve-de-la-Raho	210

Alénya



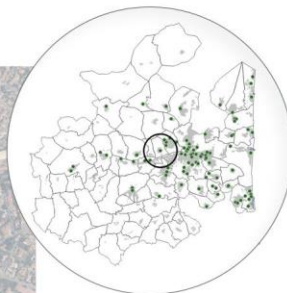
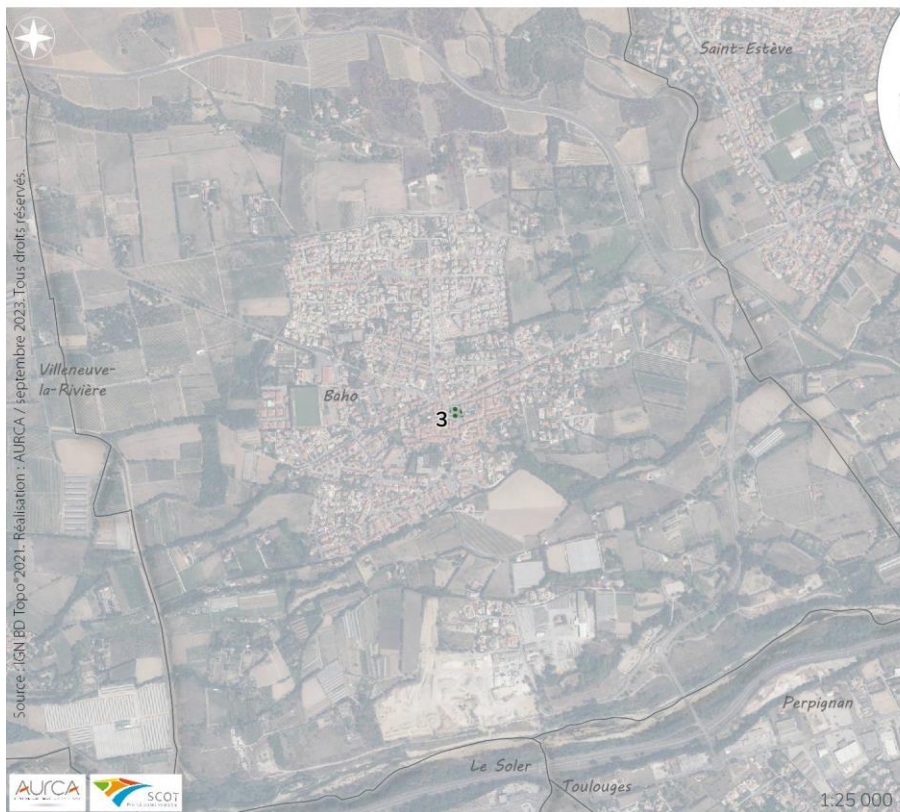
 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

1 Jardin Taulera

2 Square Sayroux

Baho

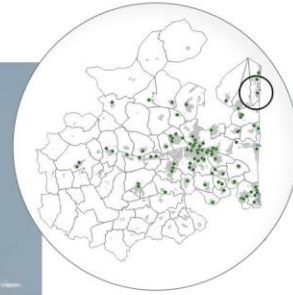
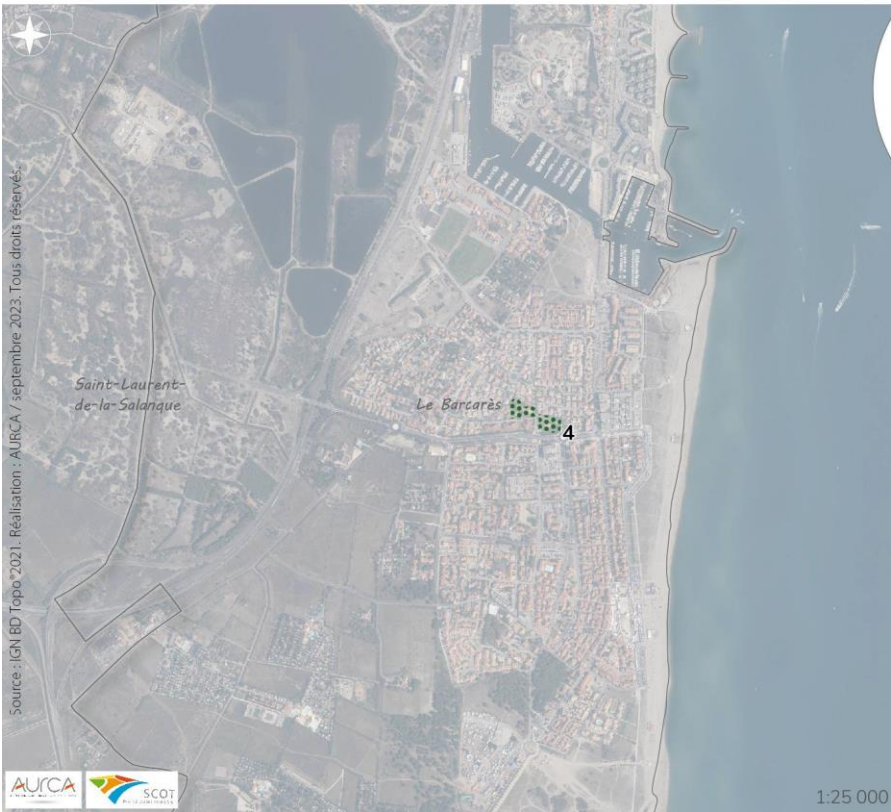



 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

3 Parc Jeanne de Guardia

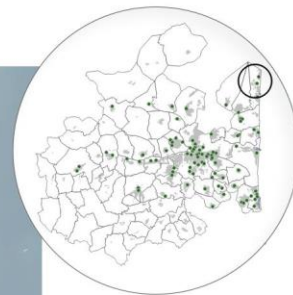
Le Barcarès sud



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

4 Jardin Méditerranée

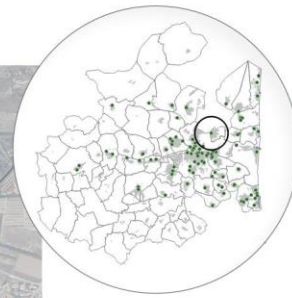
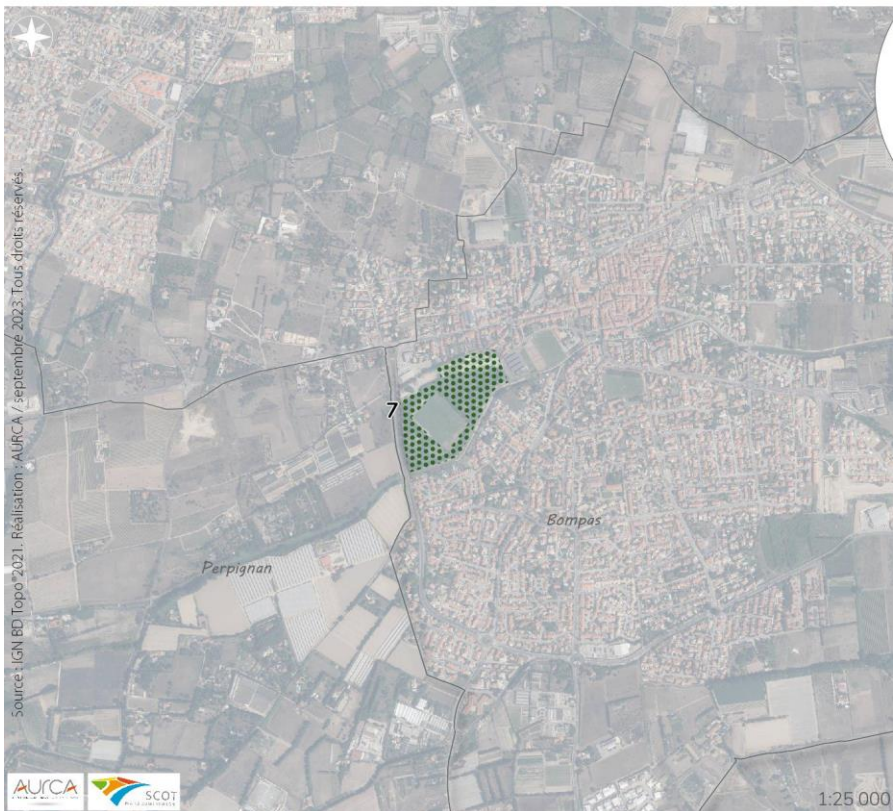
Le Barcarès nord



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

5 La pinède avenue du Roussillon
6 La pinède du Barcarès

Bompas

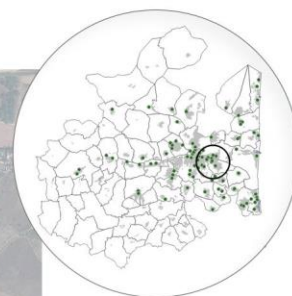
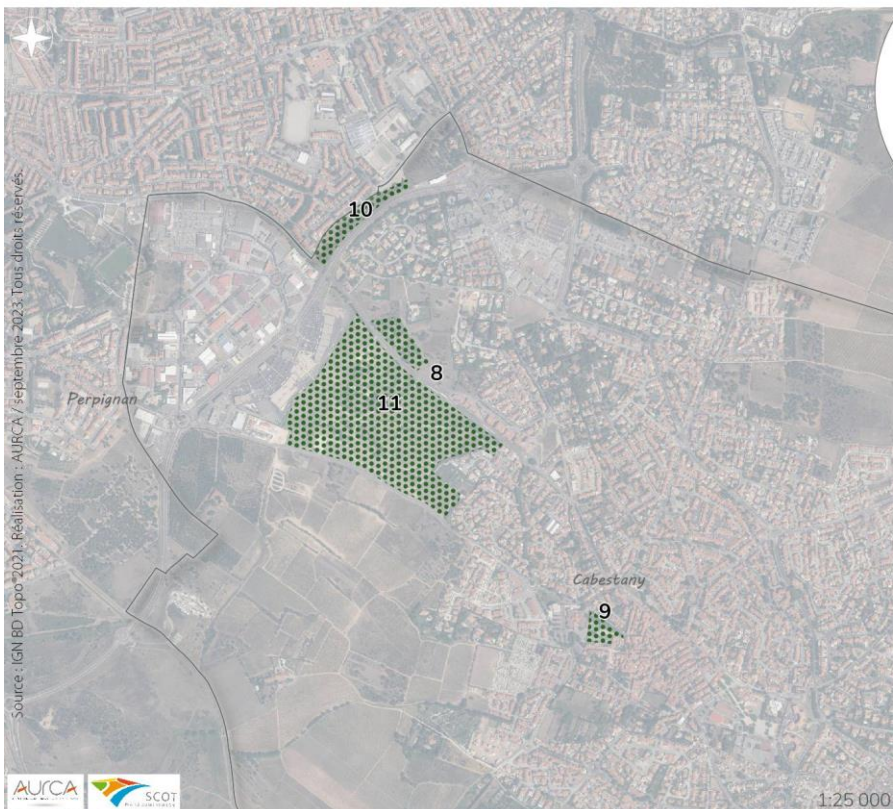


 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

7 Parc des sports et des loisirs

Cabestany



 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

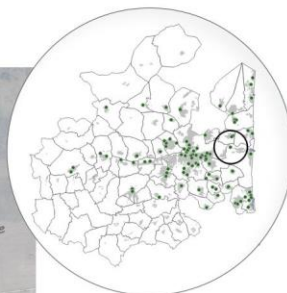
8 Arboretum de Cabestany

9 Parc Guihlem

10 Promenade Charles Blanc

11 Sainte-Camille

Canet-en-Roussillon ouest

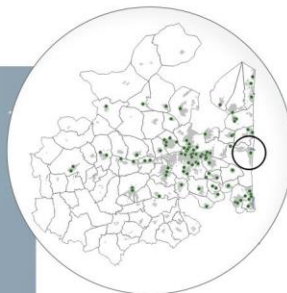
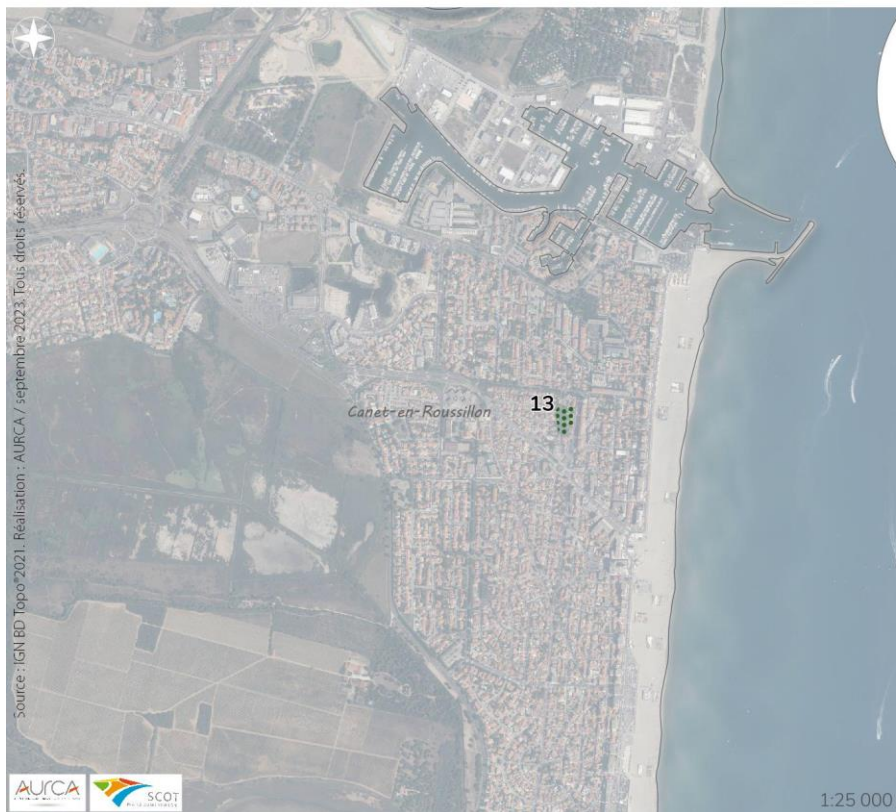


■ Espace de nature en ville à créer ou préserver

□ Limite communale

12 Arboretum

Canet-en-Roussillon est

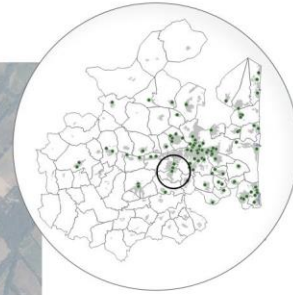


■ Espace de nature en ville à créer ou préserver

□ Limite communale

13 Square de Catalogne

Canohès

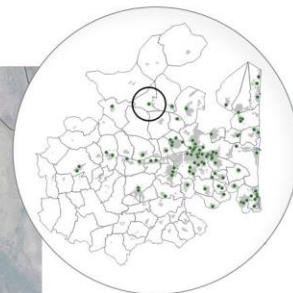


 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

14 Las Canals (côté Canohès)

Cases-de-Pène

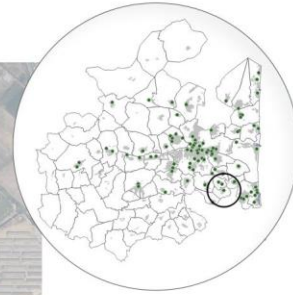
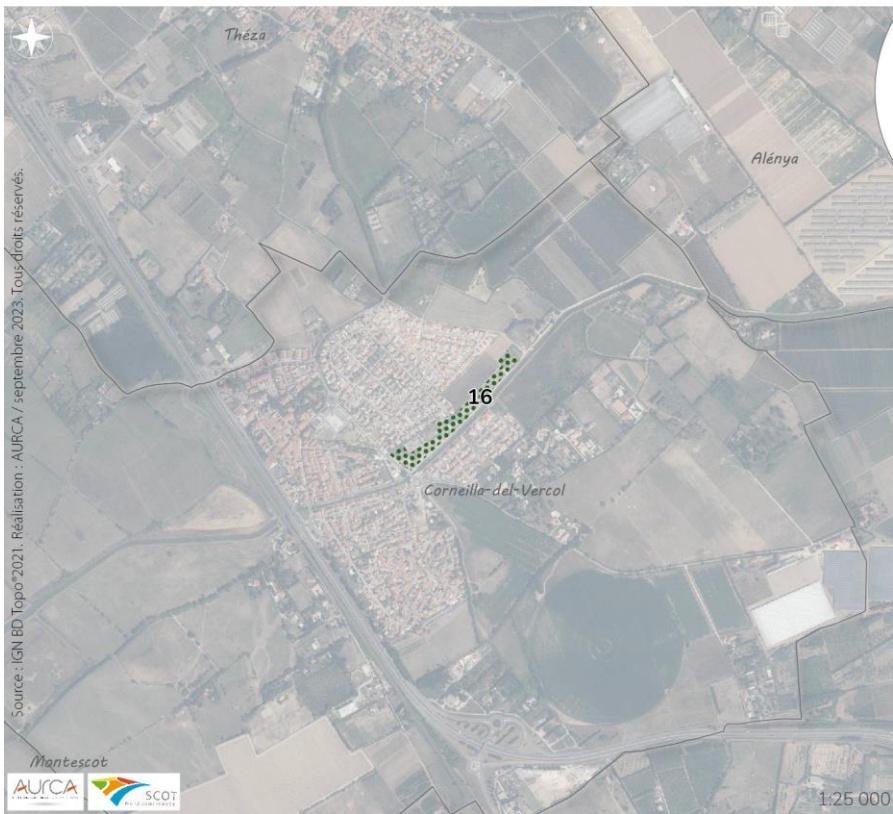




 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

15 Bord de l'Agly

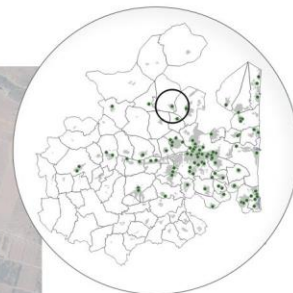
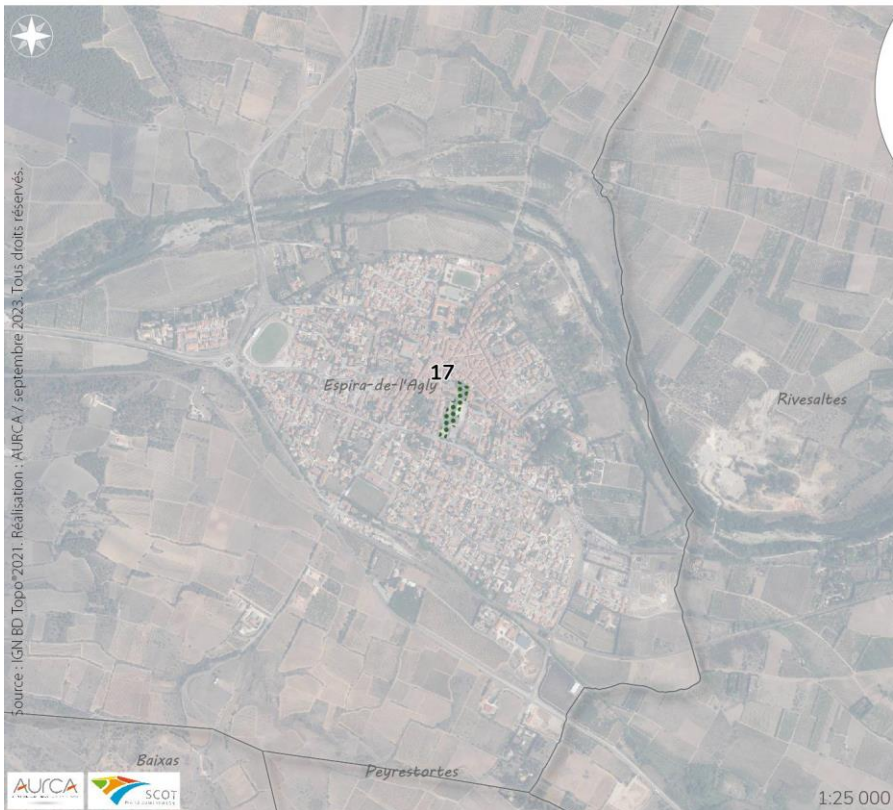
Corneilla-del-Vercol



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

16 Aspra del Paradis

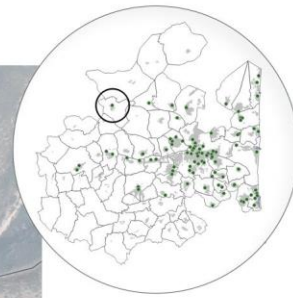
Espira-de-l'Agly



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

17 Allée de la Mairie

Estagel

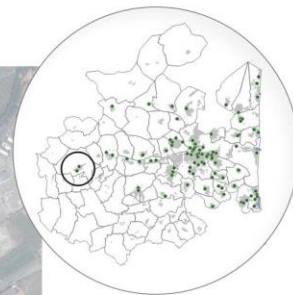


 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

18 Berges de l'Agly (Estagel)

Ile-sur-Têt



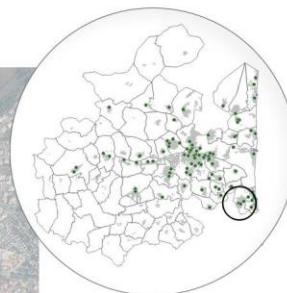
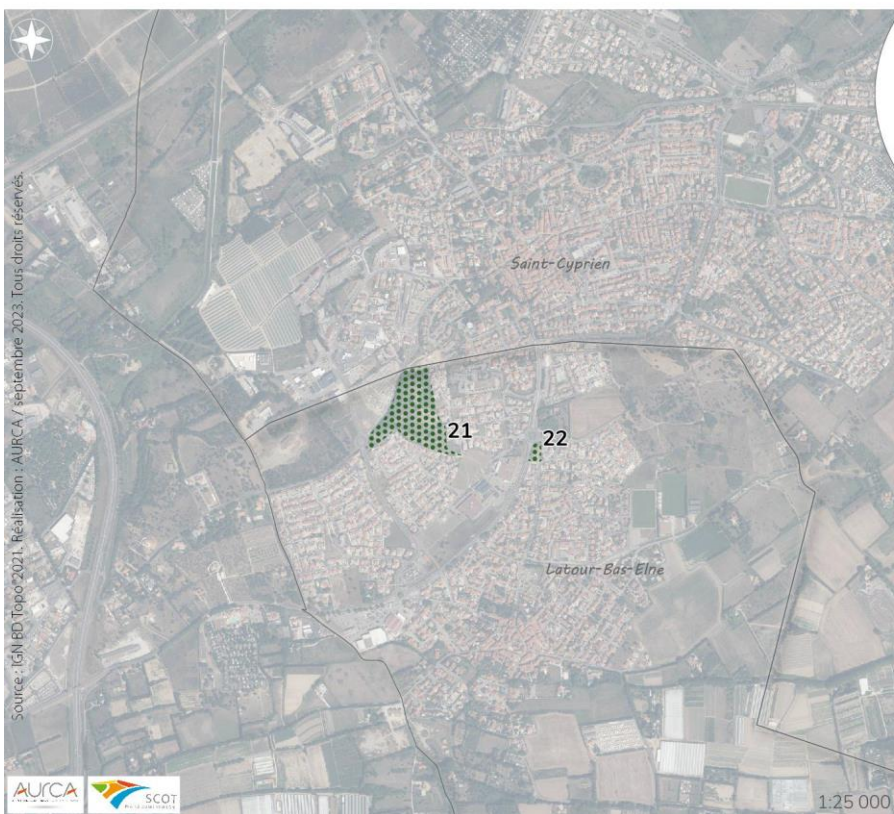
 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

19 Jardin de l'Hospice

20 Jardin du Parc des Sports

Latour-Bas-Elne



■ Espace de nature en ville à créer ou préserver

□ Limite communale

21 Forêt de Latour

22 Jardin de la médaille militaire

Millas



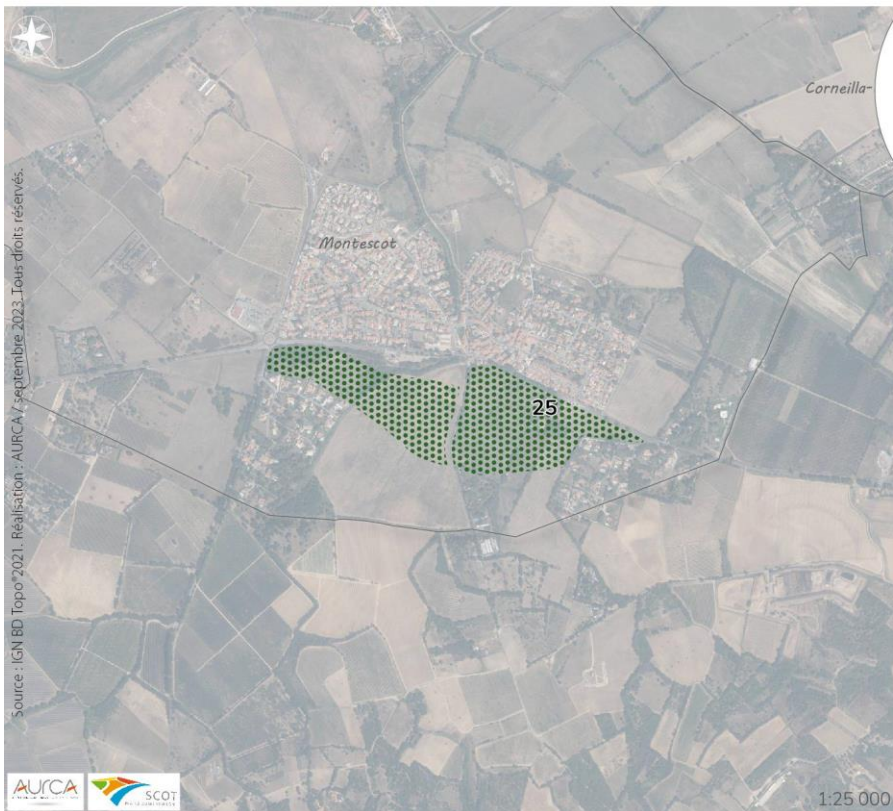
■ Espace de nature en ville à créer ou préserver


□ Limite communale

23 Etang de Millas

24 Jardin de la Médiathèque

Montescot



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

25 Parc de Saint Martin

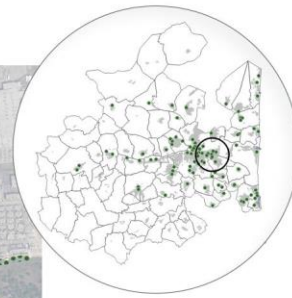
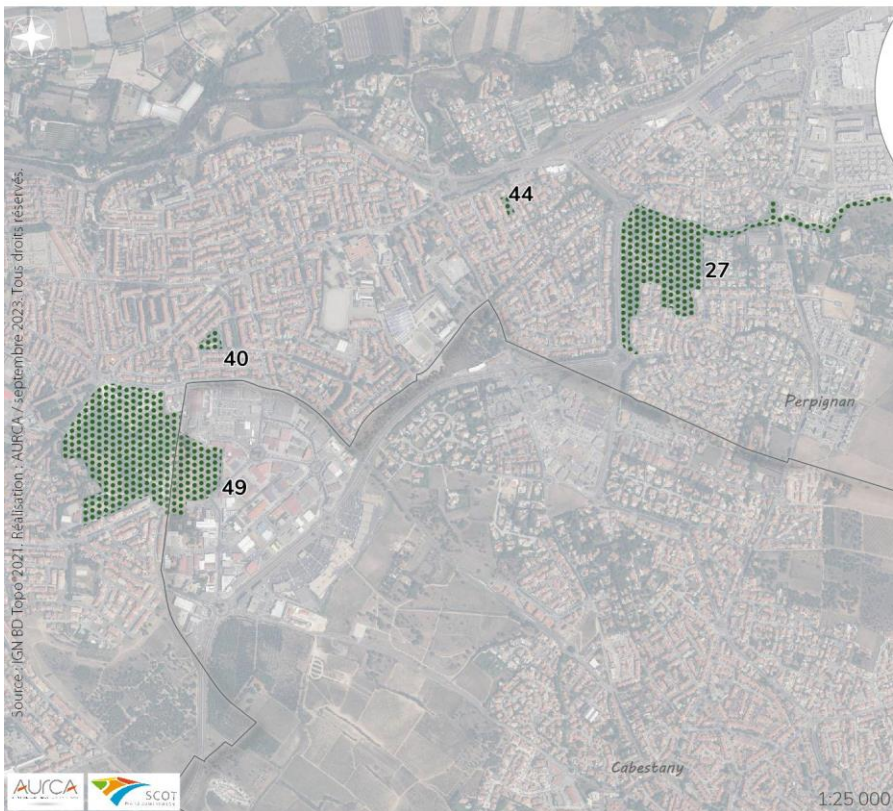
Perpignan nord




-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

- 26 Allée rocade St Jacques
- 31 Jardin Bartholdi
- 34 Jardin Desprès
- 37 Jardin Georges Bizet
- 45 Parc de la Pépinière
- 47 Passeig de la Têt
- 48 Quais rives de la Basse
- 50 Square Bir Hakeim
- 51 Square de la médaille militaire
- 52 Square Maillol

Perpignan est



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

- 27 Bois de Chênes
- 40 Jardin Sabardeil
- 44 Le Jardin Visconti
- 49 Sant Vicens

Perpignan ouest





-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

- 30 Jardin Aspirant Leon Buffet
- 31 Jardin Bartholdi
- 32 Jardin de la Citadelle
- 33 Jardin des Remparts
- 34 Jardin Desprès
- 37 Jardin Georges Bizet
- 38 Jardin Ménestrels
- 39 Jardin Pau Roure
- 45 Parc de la Pépinière
- 47 Passeig de la Têt
- 48 Quais rives de la Basse
- 50 Square Bir Hakeim

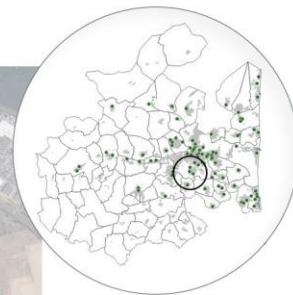
Perpignan centre et sud



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

- 32 Jardin de la Citadelle
- 33 Jardin des Remparts
- 35 Jardin du Champs de Mars
- 36 Jardin du Fort Saint-Elme
- 38 Jardin Ménestrels
- 39 Jardin Pau Roure
- 42 Le chemin des Arcades
- 43 Le Jardin de la Butte
- 46 Parc des Sports
- 48 Quais rives de la Basse
- 49 Sant Vicens

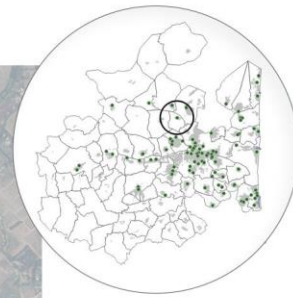
Perpignan sud-ouest




-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

- 28 Bois des Pins
- 29 Fort del Serrat d'en Vaquer
- 41 Las Canals (côté Perpignan)

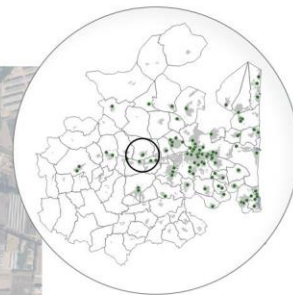
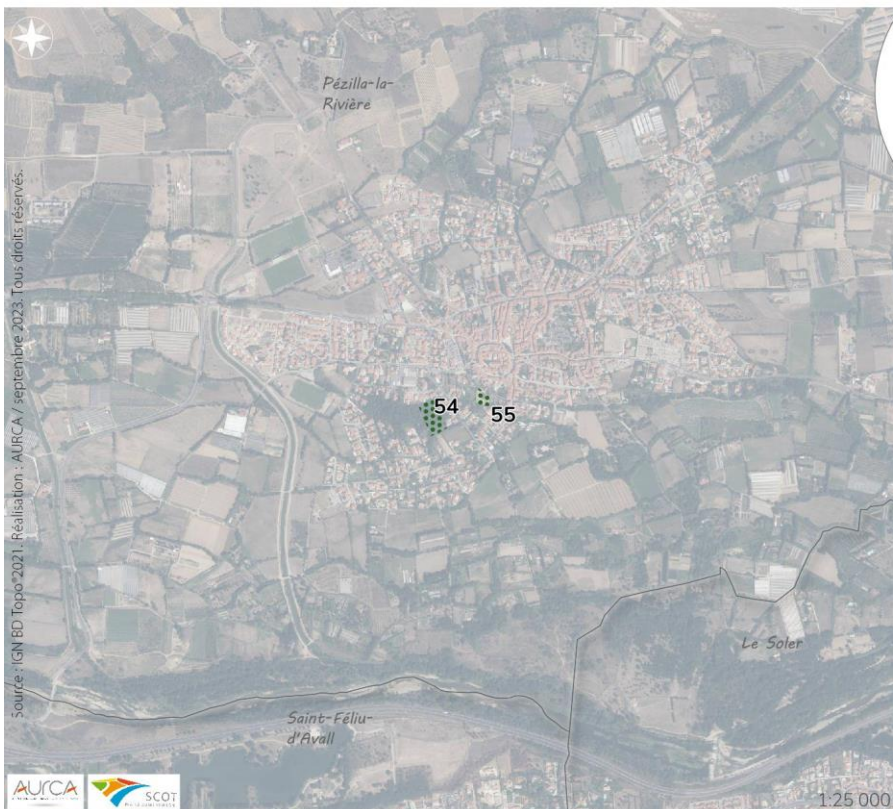
Peyrestortes



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

53 Promenade du correc dels Avencs

Pézilla-la-Rivière

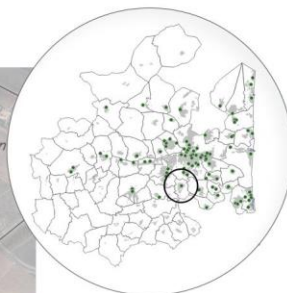
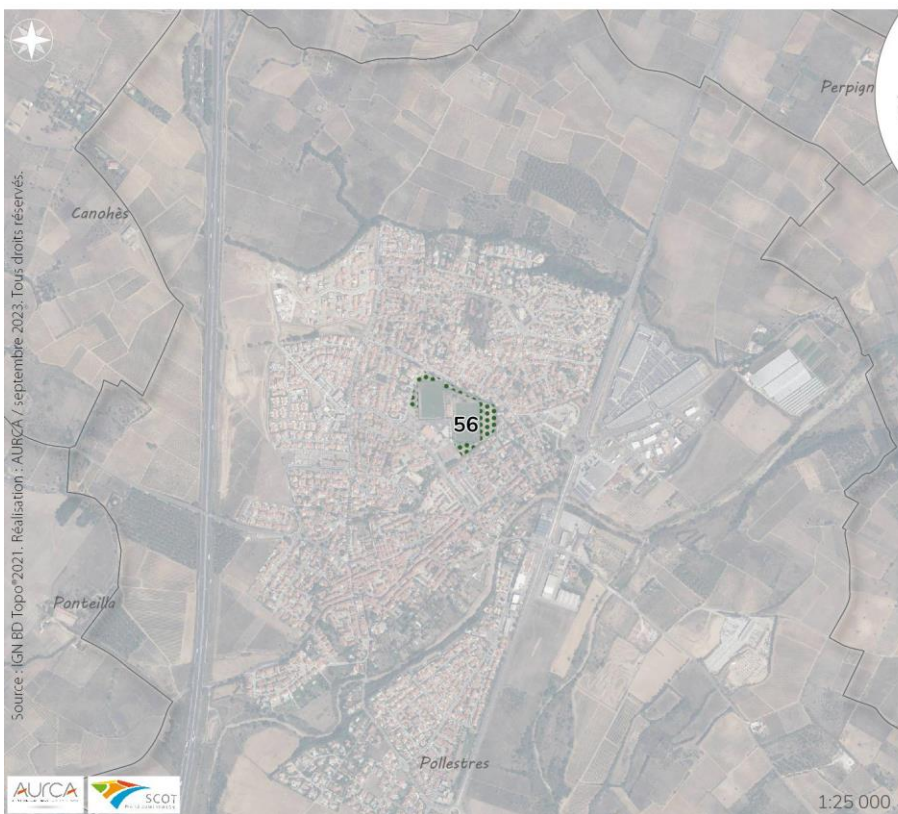


-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

54 Bois les Bardères

55 Aire de loisirs des Bardères

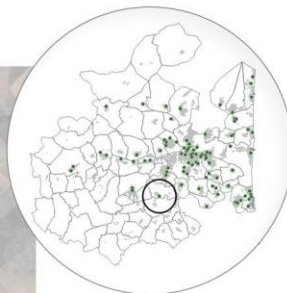
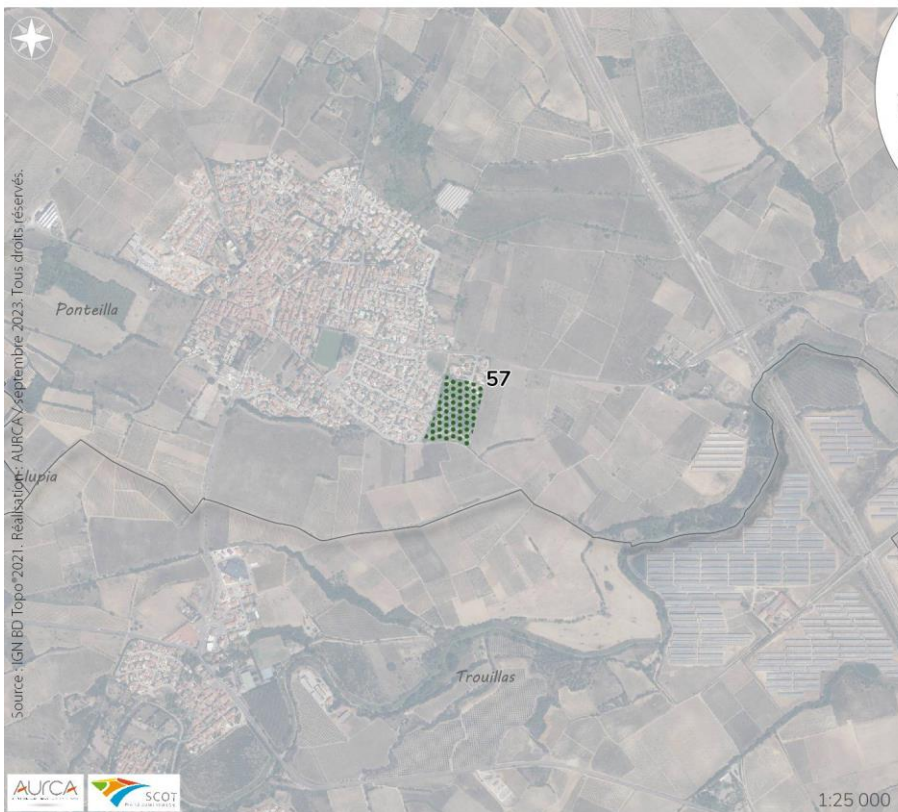
Pollestres



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

56 Parc d'Oriola

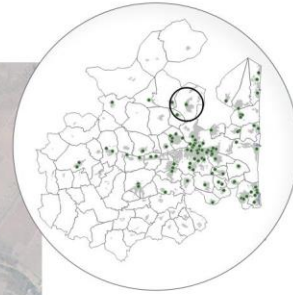
Ponteilla



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

57 Jardin Exotique

Rivesaltes

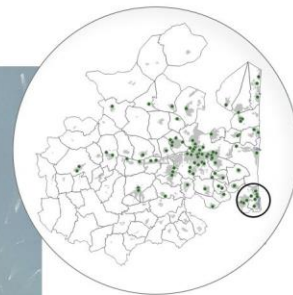


■ Espace de nature en ville à créer ou préserver

□ Limite communale

58 Berges de l'Agly
59 Parc de la Guinguette
60 Parc Mont-Plaisir

Saint-Cyprien sud

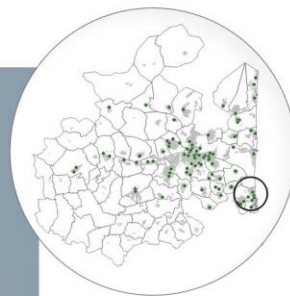
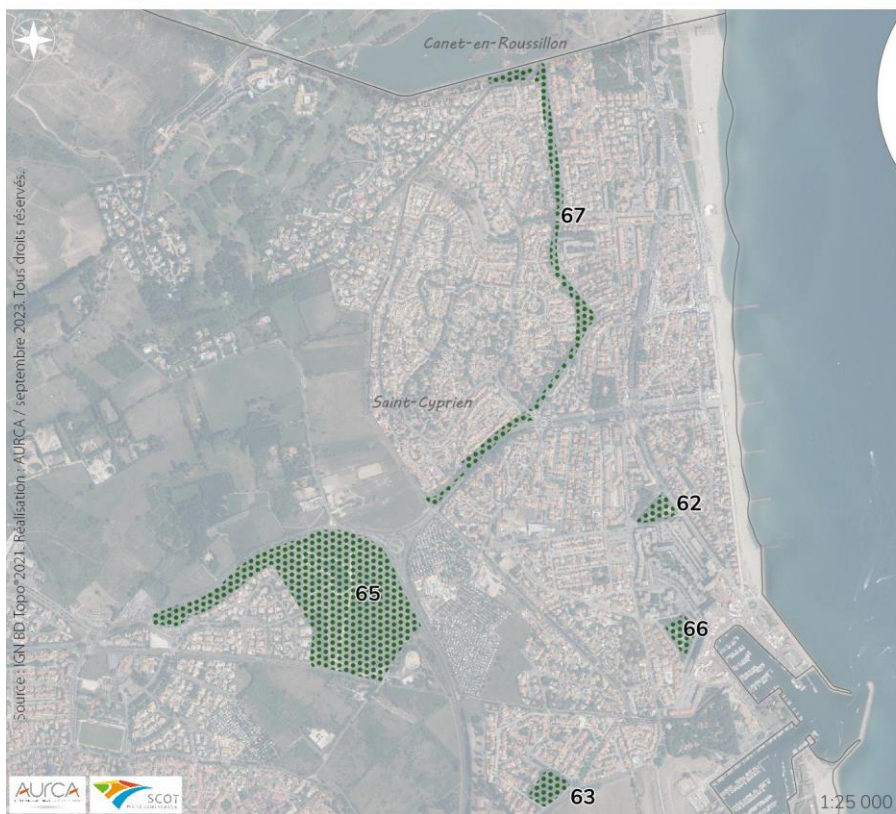


■ Espace de nature en ville à créer ou préserver

□ Limite communale

61 Jardin des Plantes
62 Jardin Desnoyer
63 Parc Brantôme
64 Parc de la Colline
65 Parc de la Prade
66 Parc Las Routes
67 Trame verte urbaine

Saint-Cyprien nord

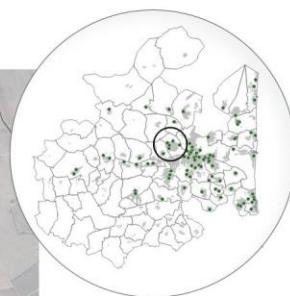


 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

- 62 Jardin Desnoyer
- 63 Parc Brantôme
- 65 Parc de la Prade
- 66 Parc Las Routes
- 67 Trame verte urbaine

Saint-Estève ouest

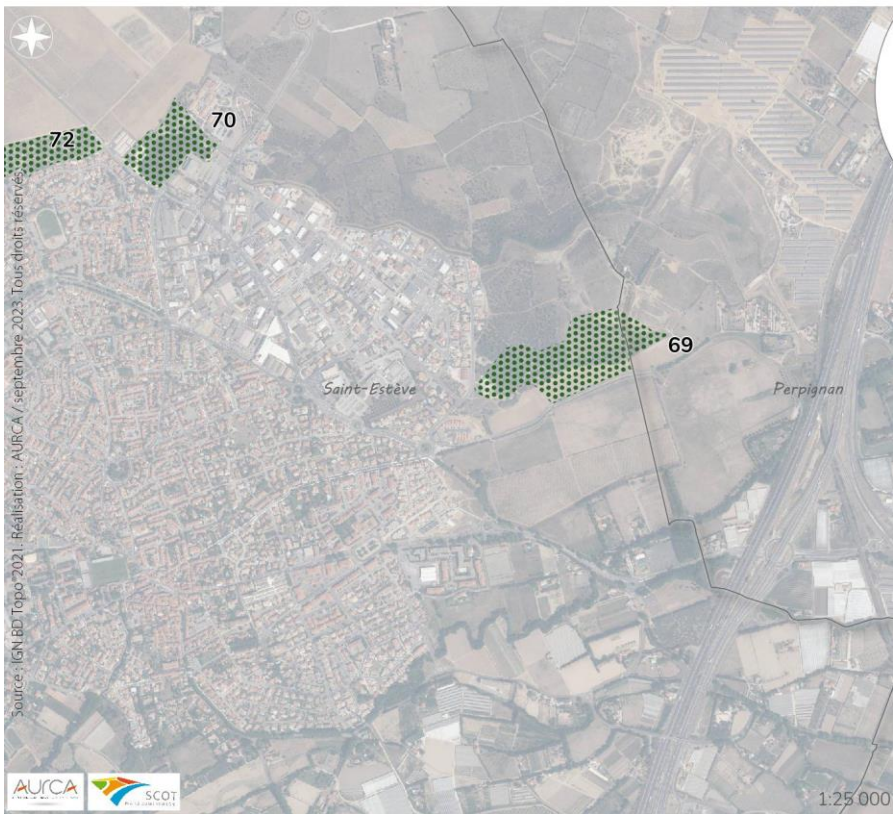


 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

- 68 Aire du Fournas
- 70 Etang de Saint-Estève
- 71 Jardin exotique
- 72 Pinède de Saint-Estève

Saint-Estève est



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

69 Costa Roja
70 Etang de Saint-Estève
72 Pinède de Saint-Estève

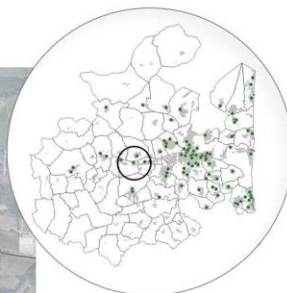
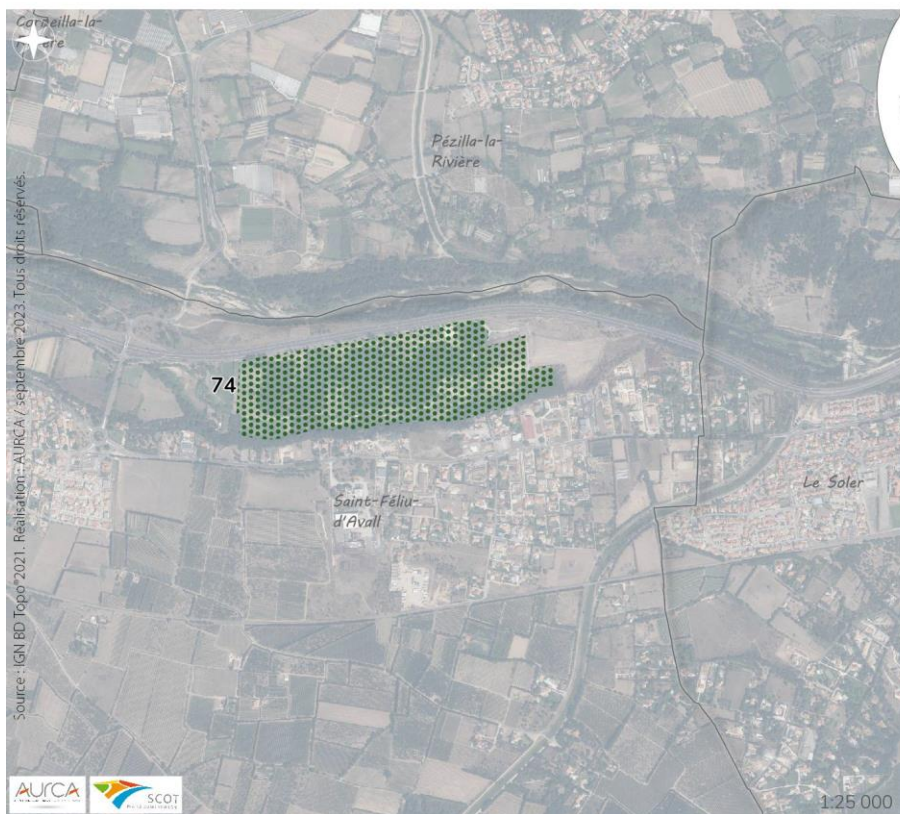
Saint-Félic-d'Avall ouest





-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

73 Camp del Bosc

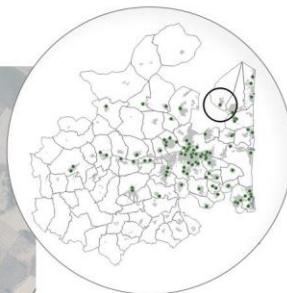
Saint-Félicien-d'Avall est




-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

74 Lac des Bouzigues

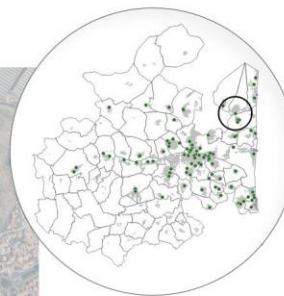
Saint-Hippolyte



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

75 Parc des Jonquilles

Saint-Laurent-de-la-Salanque

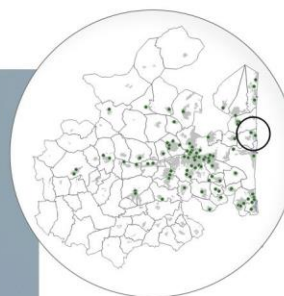


 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

76 La Motte de l'Agly

Sainte-Marie



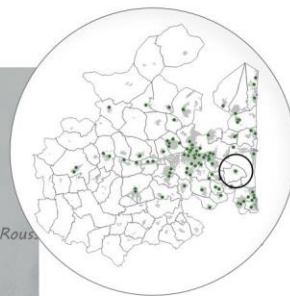
 Espace de nature en ville à créer ou préserver


 Limite communale

77 Espace de la Plage

78 Espace Nature Liberté

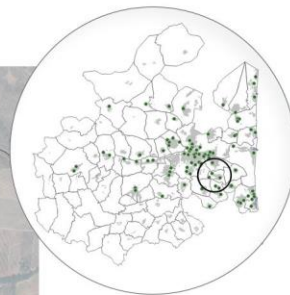
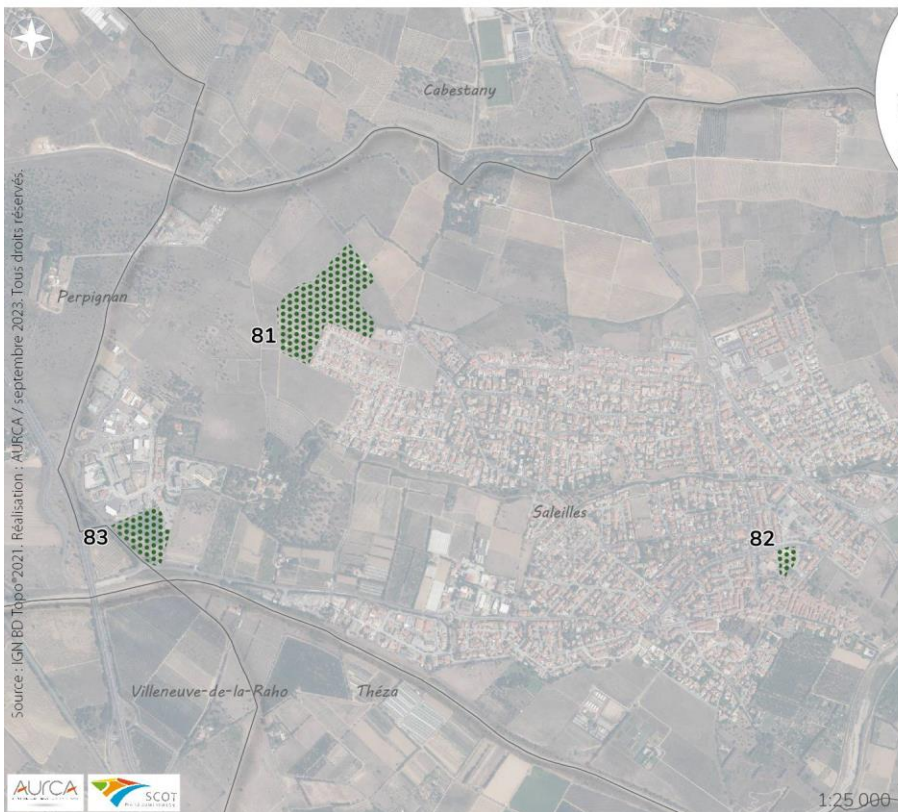
Saint-Nazaire



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

79 Parc du Bicentenaire
80 Parc Durand

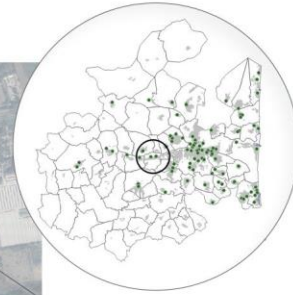
Saleilles



-  Espace de nature en ville à créer ou préserver
-  Limite communale

81 Forêt de Saleilles
82 La Colomina de Canet
83 Parc Sud Roussillon

Le Soler



■ Espace de nature en ville à créer ou préserver

□ Limite communale

84 Parc de l'Observatoire

85 Plan d'eau du Soler

Théza



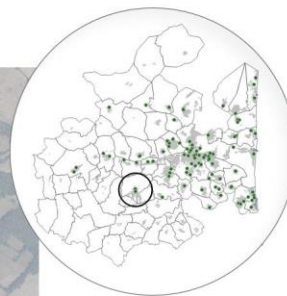
■ Espace de nature en ville à créer ou préserver

□ Limite communale

86 Parc des 15 Ollius

87 Parc Jonquères

Thuir

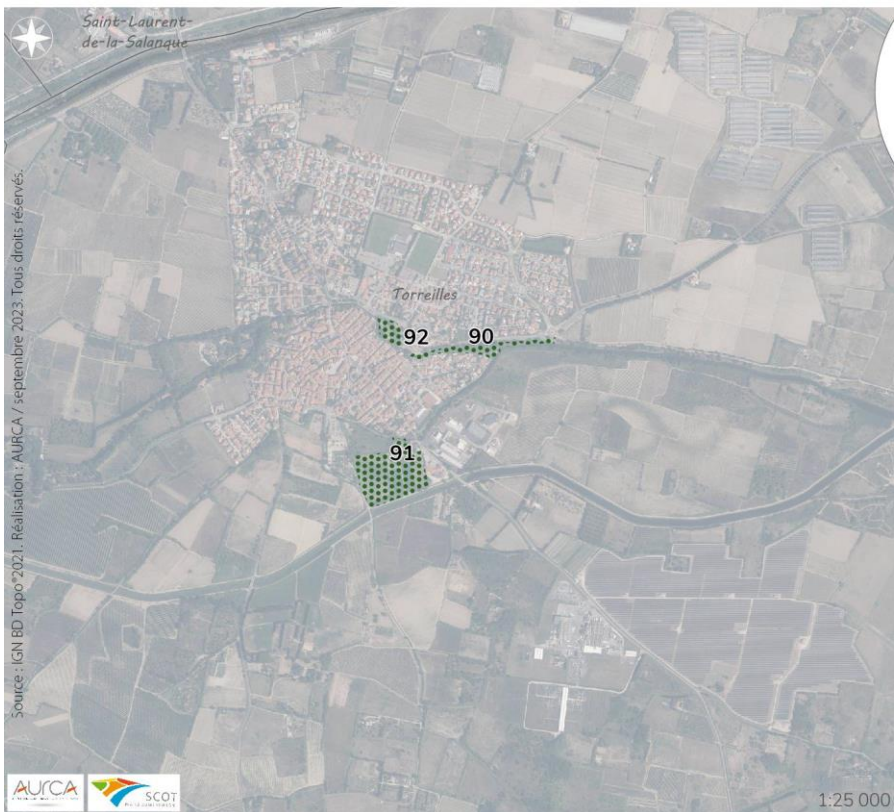


 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

88 Espace François Mitterrand
89 Parc Byrrh

Torreilles

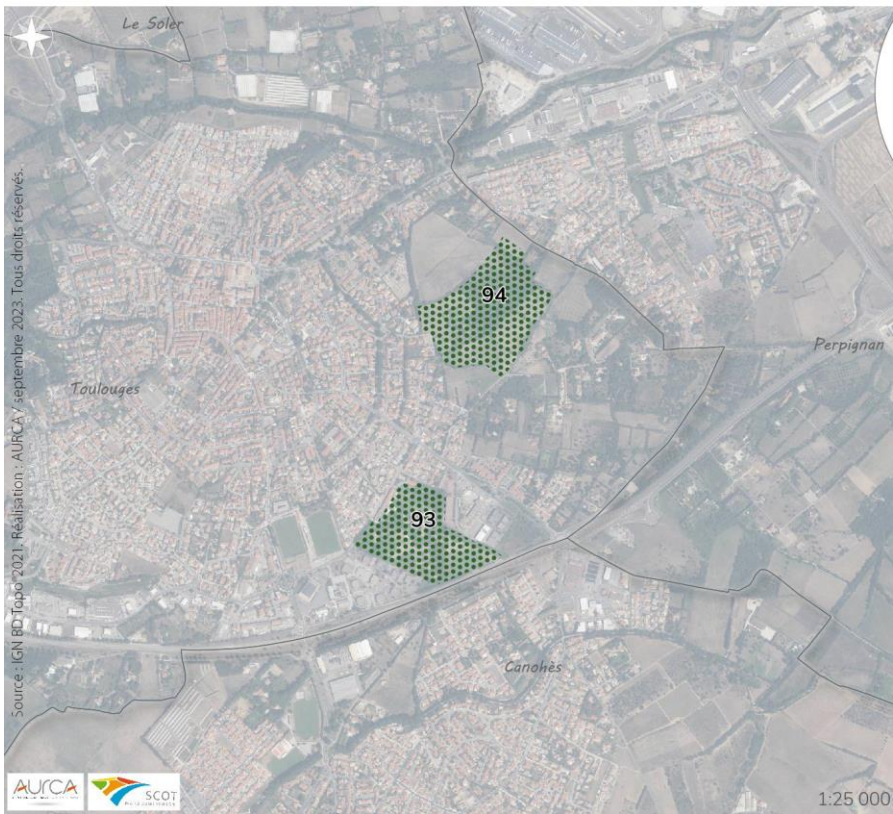


 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

90 Berges du Bourdigou
91 Parc de la cave coopérative
92 Parc du Jumelage

Toulouges



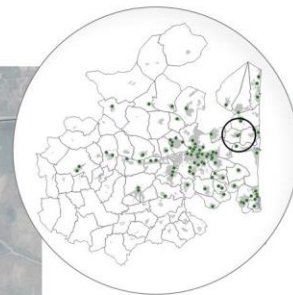
■ Espace de nature en ville à créer ou préserver

□ Limite communale

93 Parc de Clairfont

94 Projet de poumon vert

Villelongue-de-la-Salanque



■ Espace de nature en ville à créer ou préserver

□ Limite communale

95 Parc Saint-Antoine

96 Parcours de Santé

Villeneuve-de-la-Raho



 Espace de nature en ville à créer ou préserver

 Limite communale

97 Lac de Villeneuve-de-la-Raho

ANNEXE 3 : LISTE DES ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE BÂTI RURAL IDENTIFIÉS PAR LE SCOT

ÉLÉMENT DE PATRIMOINE AGRICOLE

Alénya

Mas Blanc

Banyuls-dels-Aspres

Mas Vidalo

Cabestany

Mas Boluix

Mas de les fenestres

Mas del Moli

Calce

Mas de la Dona

Mas de las Fonts

Calmeilles

Mas d'en Llinàs

Camélas

Mas Bellavista

Mas Cubry Manjoulet

Canet-en-Roussillon

Cabanes de pêcheurs

Chateau de l'Esparou

Chateau de Rey ou Mas d'en Sisquella

Mas d'en Durand

Mas d'en Jacques Blanc

Mas d'en Julia Blanc

Mas Many

Canohès

Mas el Moli

Castelnou

Moli d'en Cantarana

Espira-de-l'Agly

Mas Cremat

Mas Ferriol

Mas Lluçia

Mas Molto

Estagel

Mas de Jau

Fourques

Moli d'en Xandre

Le Soler

Mas d'Eula

Millas

Mas Deloris

Mas Garrigue

Mas Sarragose

Montauriol

Mas Llinas

Montescot

Mas Avallrich

Oms

Mas Caner

Mas d'en Delom

Reiros

Opoul-Périllos

Mas Farine

Mas Val Oriola

Village ruiné de Perillós



Perpignan

Mas Balande
Mas Bresson
Mas Chabry
Mas de la Magdalena
Mas Delfau
Mas des Aloès
Mas Guiter
Mas Latour Lavail - Perpignan
Mas les Carletes
Mas les Pavillons A19
Mas Miraflor
Mas Palégry
Mas Puig Otrer
Mas Rômà
Mas Saint-Vincent
Mas Santa Barbara
Mas Santa Teresa

Pézilla-la-Rivière

Mas de Blanes

Ponteilla

Mas Sant Nicolau

Rivesaltes

Mas Mariscal

Rodès

Mas Cornet
Pont aqueduc d'en Labau et les arches de la
roche Colomère

Saint-Estève

Mas Cot
Mas de la Garriga
Mas Romeu
Mas Torremilà
Mas Vignaud

Saint-Nazaire

Mas Bazan
Mas d'Oriola

Saleilles

Mas Alart
Mas Carcassona

Tautavel

Mas Alzina
Mas Came
Mas de la Devèze
Mas de la Fouradade
Mas de las Frèdes
Mas d'en Cirac
Mas d'en Janeil
Mas Guallar
Mas Pech
Mas Ranch de las caneilles

Tuir

Château de Sau
Mas Delrieux
Mas Sournia

Tordères

Mas Cap Blanc
Mas d'en Carbasse
Mas du Clos Saint-Jean
Mas d'en Noé

Torreilles

Mas Nérel

Trouillas

Mas Déu
Clos Sant-Georges

Villeneuve-de-la-Raho

Mas Auriol

Mas Cap de Fusta

Mas Richemont

Mas Sauvy

Mas Val Marie

Vingrau

Cortal de la Paborda

Mas Genegals

Mas Llenço

ÉLÉMENT DE PATRIMOINE DÉFENSIF

Bélesta

Château de Caladroy

Brouilla

Château Portells

Cassagnes

Chateau Cuxùs

Castelnou

Château de Castelnou

Corbère

Château de Corbère

Opoul-Périllos

Château de Salvaterra (Opoul)

Perpignan

Chateau Roussillon

Serrat d'en Vaquer

Rodès

Château de Rodès

Tautavel

Château de Tautavel

Torre del Far

ÉLÉMENT DE PATRIMOINE RELIGIEUX

Baixas

Ermitage Santa Caterina

Boule-d'Amont

Prieuré de Serrabona

Bouleternère

Église Saint-Nazaire de Barbadell

Caixas

Capella de Sant Marc

Église de Fontcouverte

Santa Helena de Queixàs

Calmeilles

Notre Dame del Coll

Camélas

Chapelle Saint-Martin

Cases-de-Pène

Ermitage ND de Pena

Corbère

Chapelle San Pere del Bosc

Estagel

Capella Sant Vicens

Fourques

Chapelle Sant Sebastia

Capella Sant Vicenç

Ille-sur-Têt

Chapelle Saint-Clément

Ermitage Sant Maurici de Graolera

Le Couvent

Village ruiné de Casesnoves

Montalba-le-Château

Église Montalba

Montauriol

Chapelle de Saint-Amand

Chapelle de Vallpuig

Montner

Chapelle de Força Réal

Passa

Capela de Sent Luc de Puig Redon

Monestir del Camp

Perpignan

Château du Parc Ducup

Église Saint-Étienne d'Orla

Prunet-et-Belpuig

Chapelle de la Trinité

Rivesaltes

Prieuré Sainte Marie de la Garrigue

Rodès

Hermitage de Domanova

Saint-Cyprien

Chapelle de Villerasa

Saint-Nazaire

Capella de l'Arca

Thuir

Chapelle Santa-Maria-de-la-Pietat

Torreilles

Nostra Senyora de Juegues

Vingrau

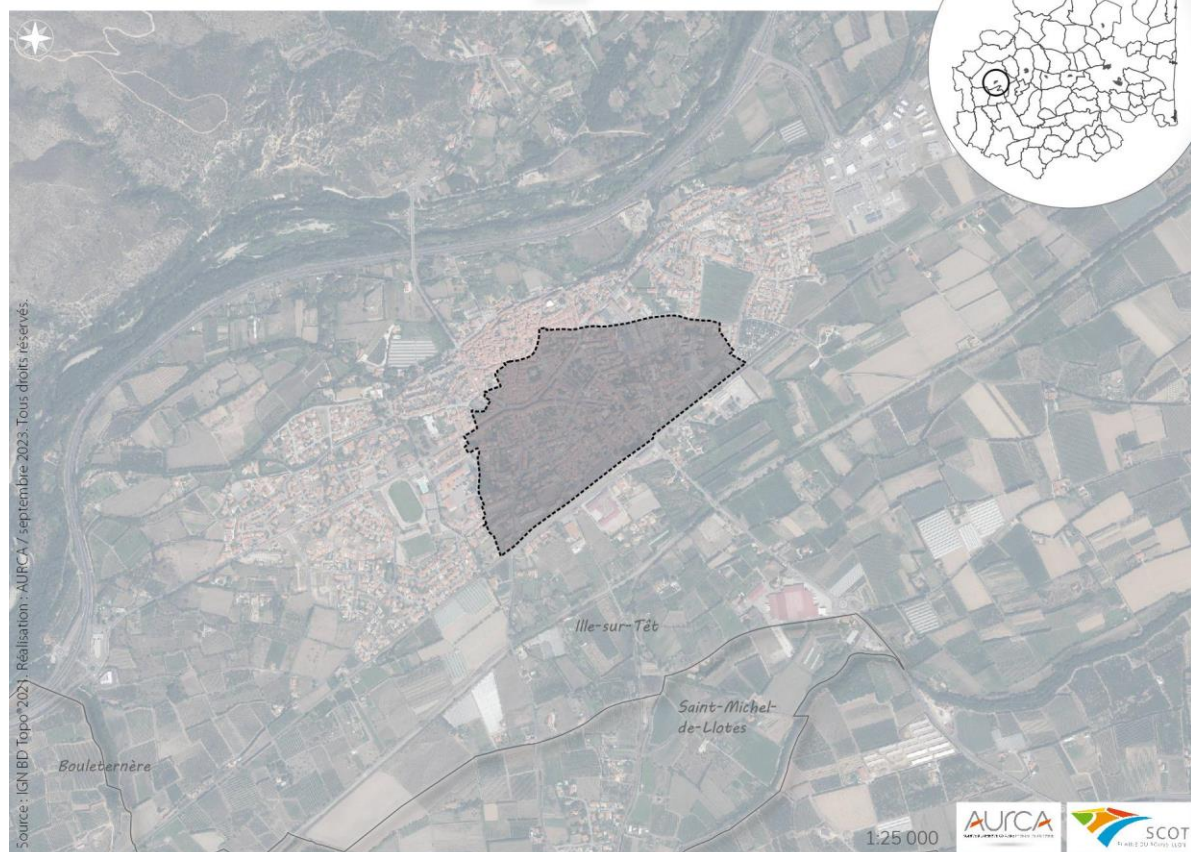
Ruines du couvent Sainte-Cécile

ANNEXE 4 : LOCALISATION DES SECTEURS URBAINS STRATÉGIQUES AUX ABORDS DES GARES

Communes	page
Ille-sur-Têt	215
Le Soler	216
Millas	216
Perpignan centre	217
Perpignan moulin-à-vent (halte potentielle)	217
Rivesaltes	218
Saint-Féliu-d'Avall	218

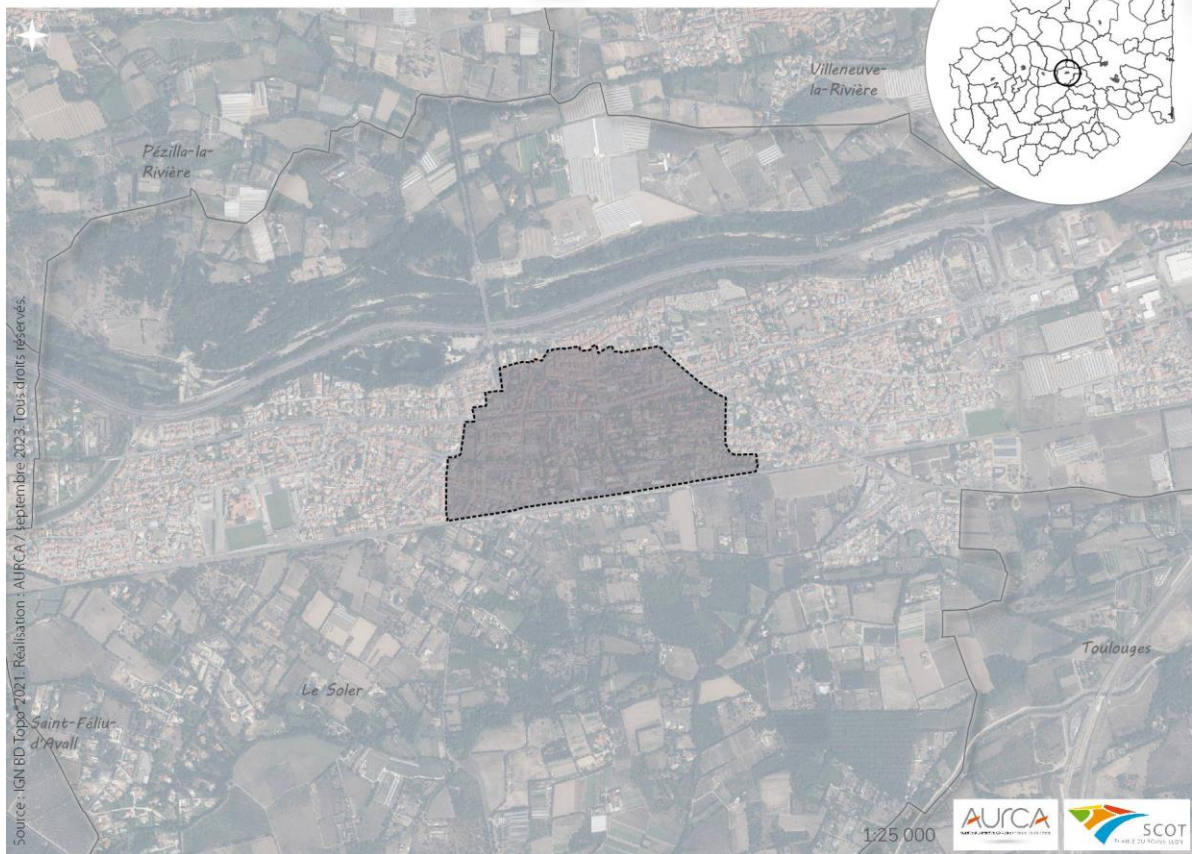
Ille-sur-Têt

 Secteur urbain stratégique aux abords des gares
  Limite communale



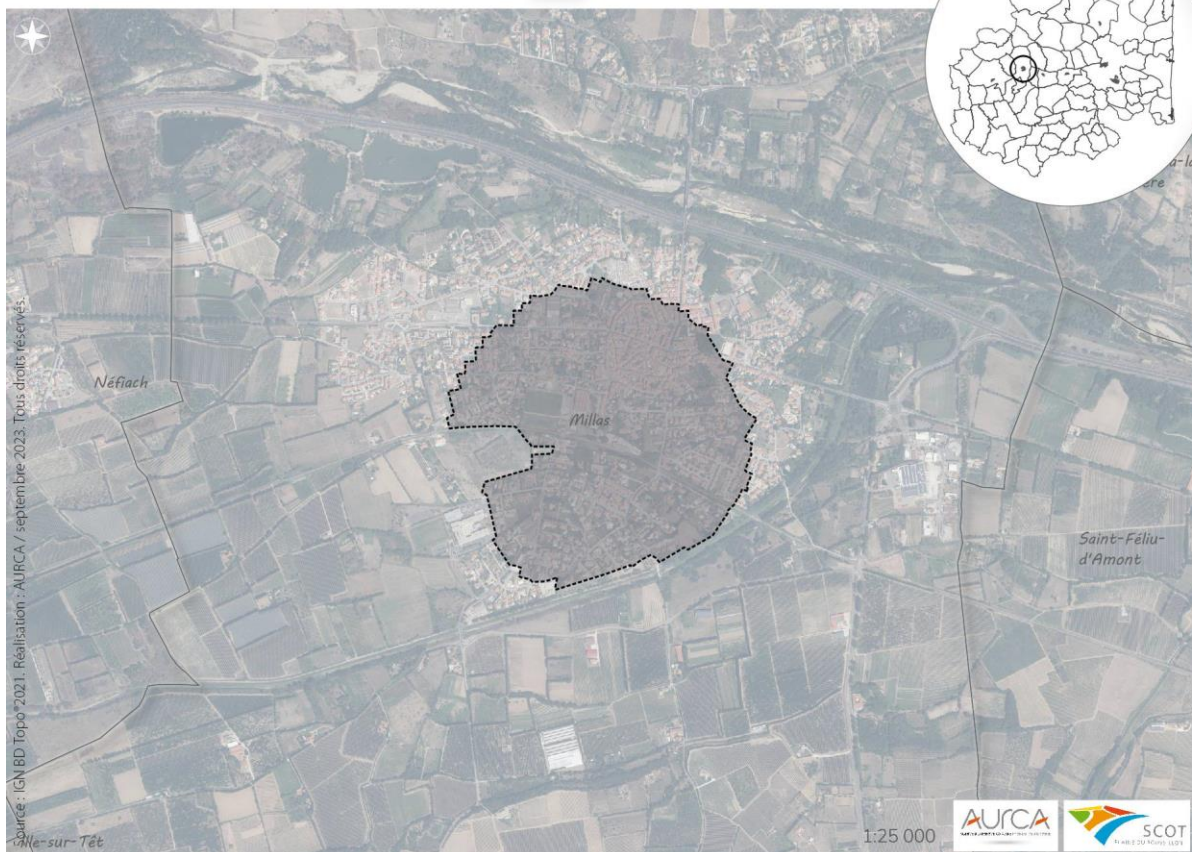
Le Soler

 Secteur urbain stratégique aux abords des gares  Limite communale



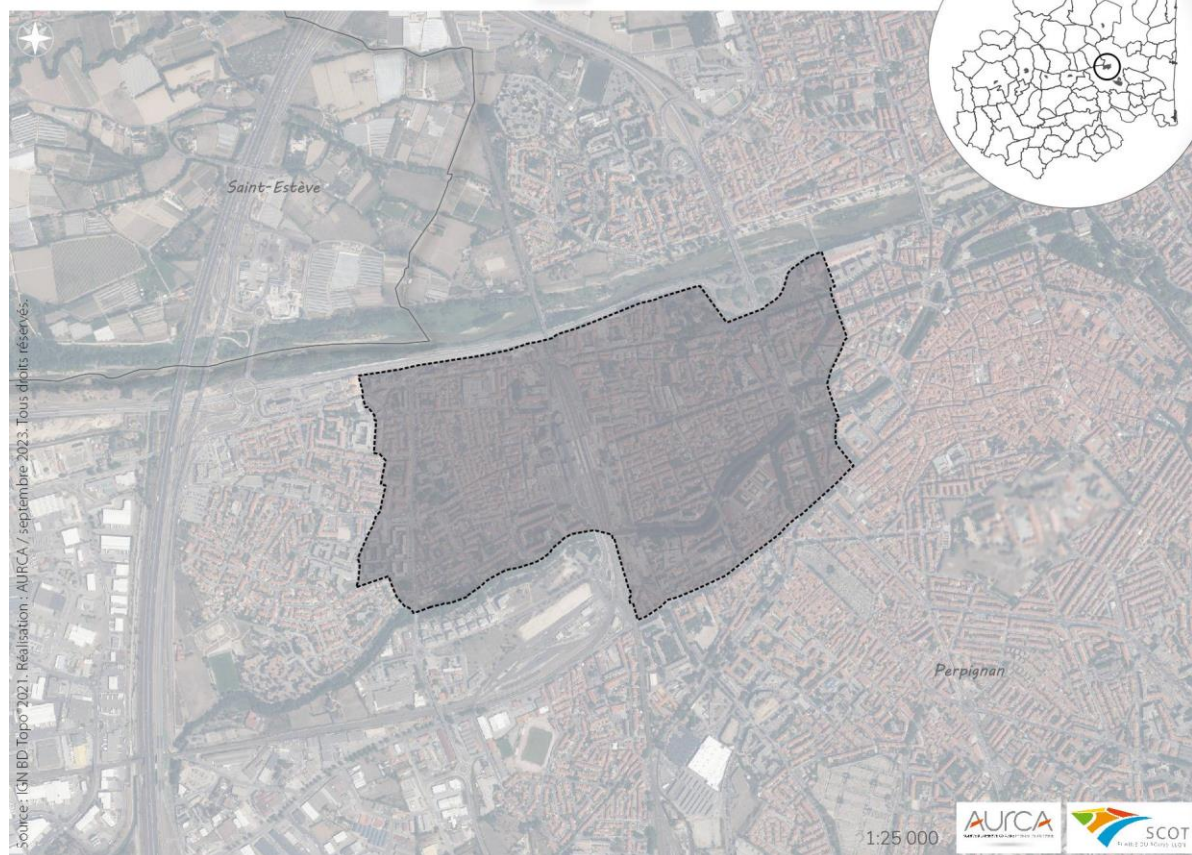
Millas

 Secteur urbain stratégique aux abords des gares  Limite communale



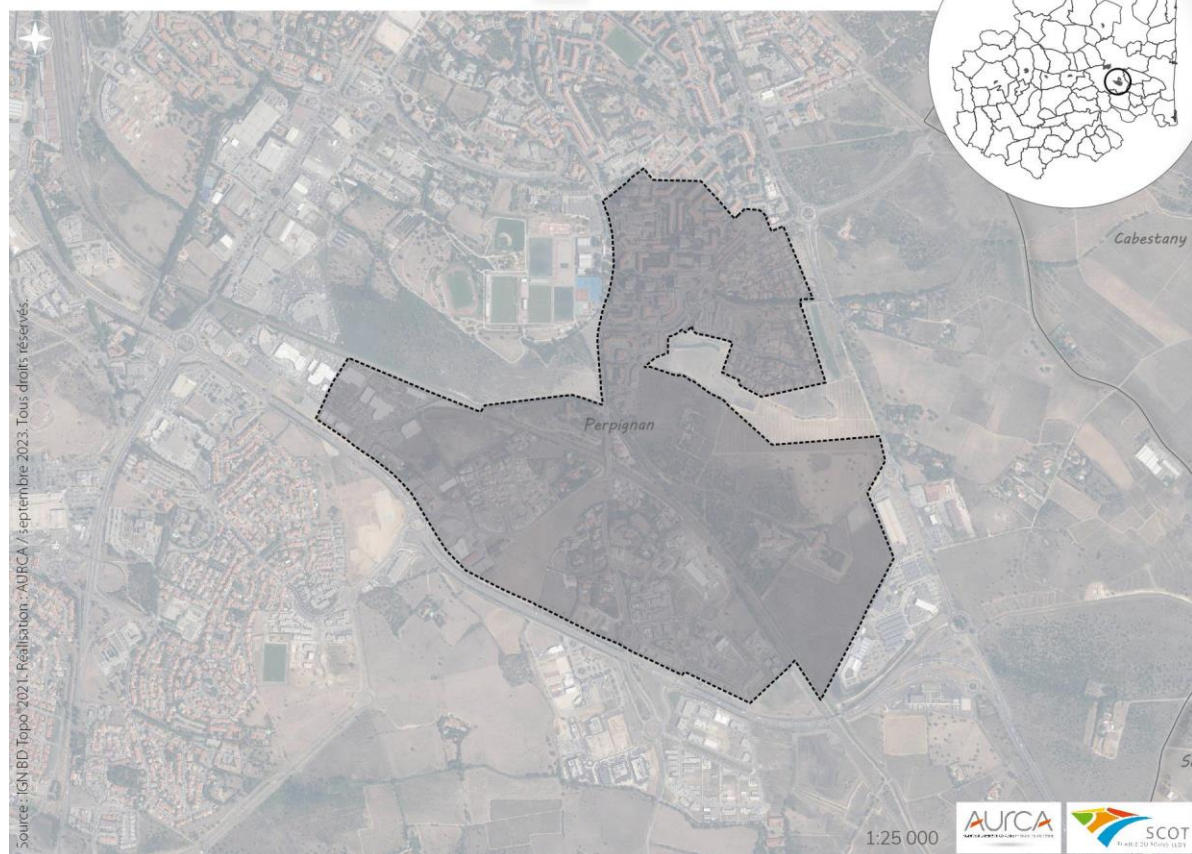
Perpignan centre ville

■ Secteur urbain stratégique aux abords des gares □ Limite communale



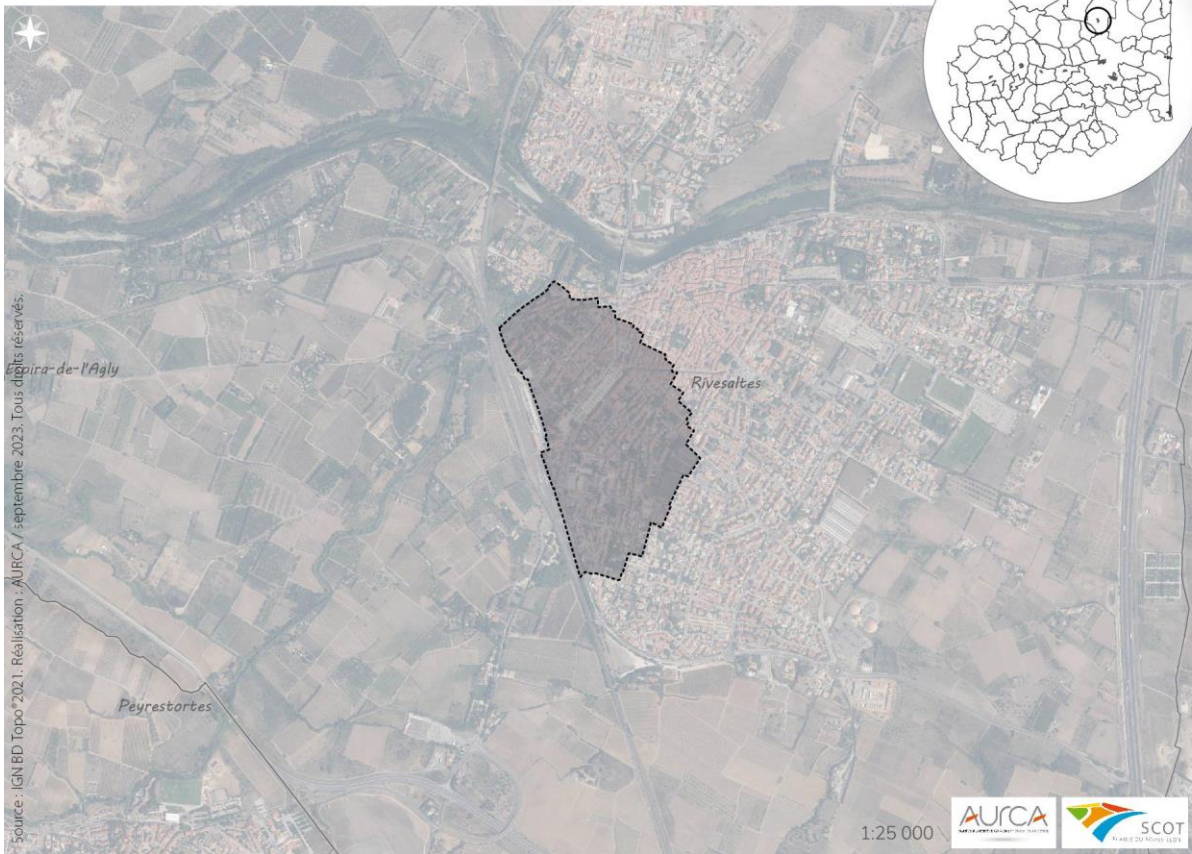
Perpignan Moulin à Vent

■ Secteur urbain stratégique aux abords des gares □ Limite communale



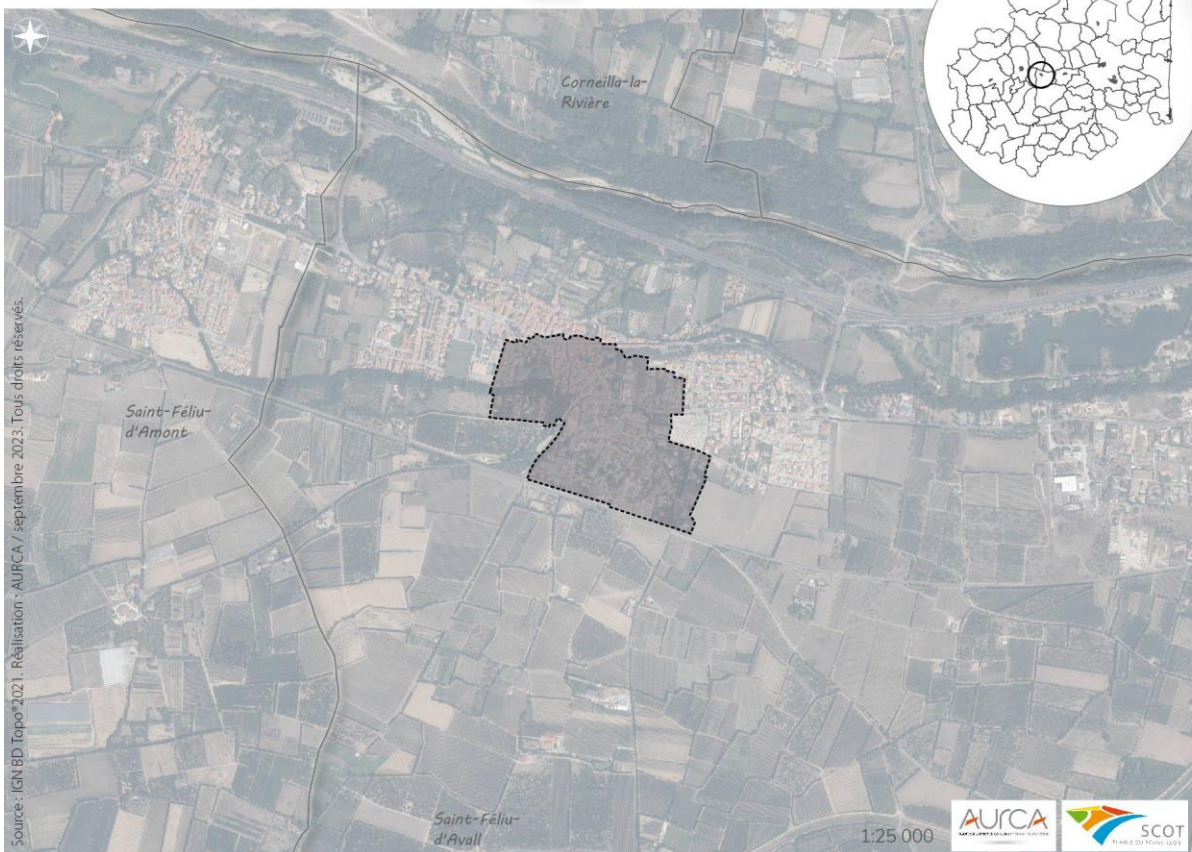
Rivesaltes

 Secteur urbain stratégique aux abords des gares  Limite communale



Saint-Félic-d'Avall

 Secteur urbain stratégique aux abords des gares  Limite communale



ANNEXE 5 : ATLAS D'IDENTIFICATION DES COUPURES LITTORALES DES COMMUNES CONCERNÉES

Communes	page
Le Barcarès	220
Saint-Laurent-de-la-Salanque	221
Saint-Hippolyte	222
Torreilles	223
Sainte-Marie-la-Mer	224
Canet-en-Roussillon	225
Saint-Nazaire	226
Saint-Cyprien	227

Le Barcarès



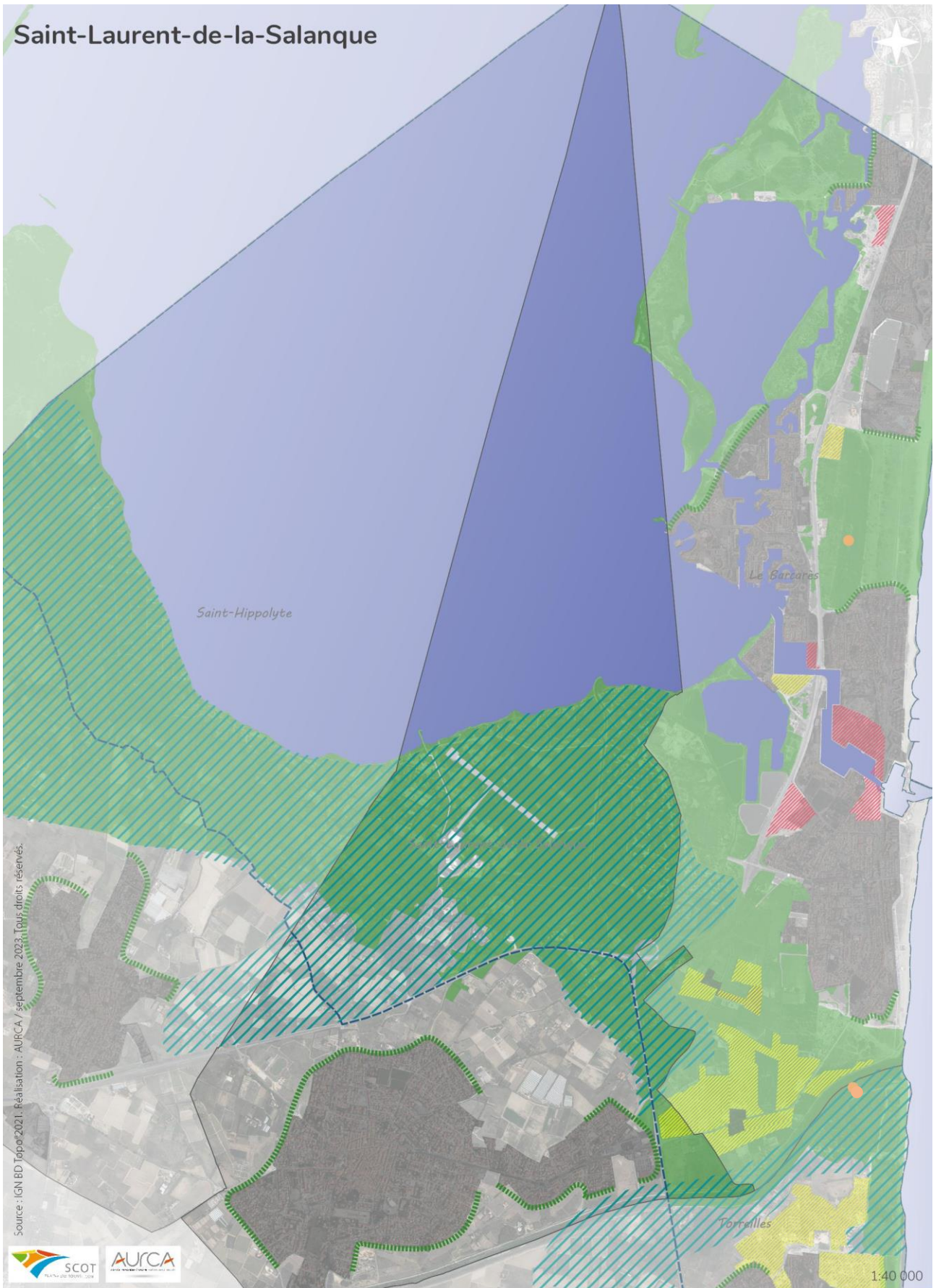
Source : IGN BD Topo 2021, Réalisation : AURCA / septembre 2023. Tous droits réservés.



1:40 000

- Limite communale
- Espaces proches du rivage
- Coupure d'urbanisation
- Frange urbaine et rurale
- Espace remarquable du littoral
- Espace urbanisé à renouveler et valoriser
- Extension de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage
- Zone d'hébergement de plein air
- Principaux espaces boisés du littoral à classer

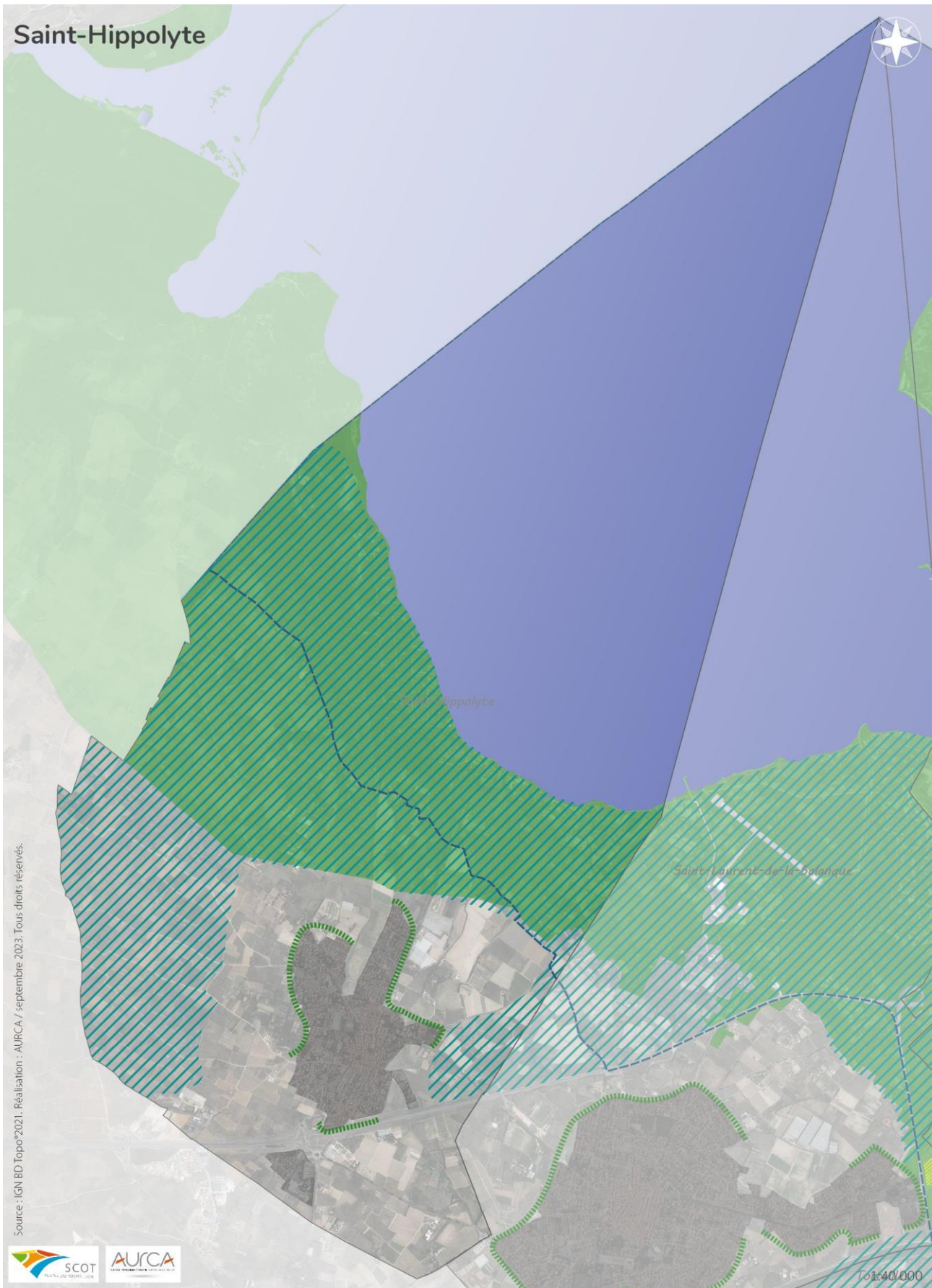
Saint-Laurent-de-la-Salanque



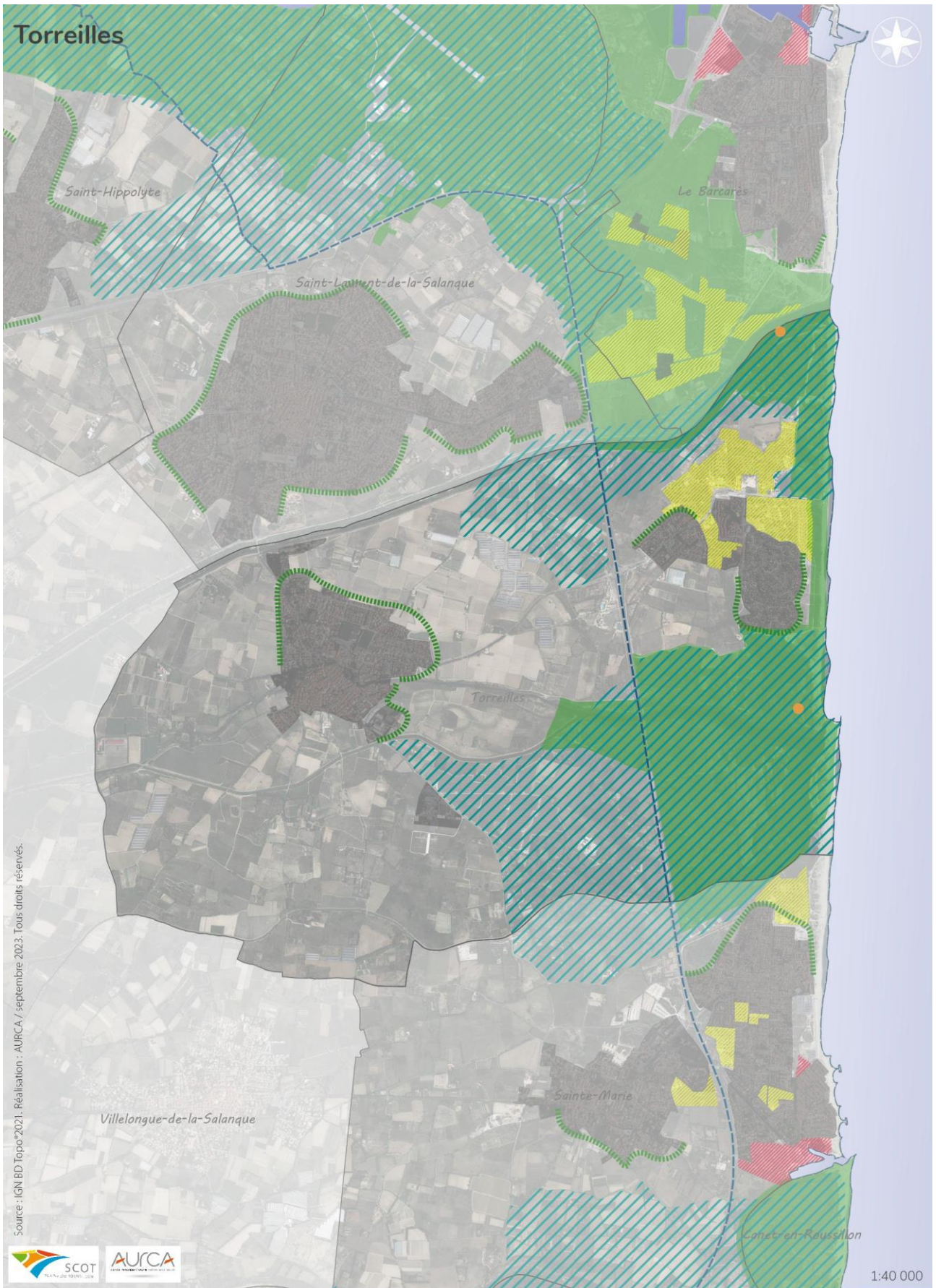
Source : IGN BD Topo® 2021. Réalisation : AURCA / septembre 2023. Tous droits réservés.



- | | | |
|---------------------------|---|---|
| Limite communale | Frange urbaine et rurale | Extension de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage |
| Espaces proches du rivage | Espace remarquable du littoral | Zone d'hébergement de plein air |
| Coupure d'urbanisation | Espace urbanisé à renouveler et valoriser | Principaux espaces boisés du littoral à classer |



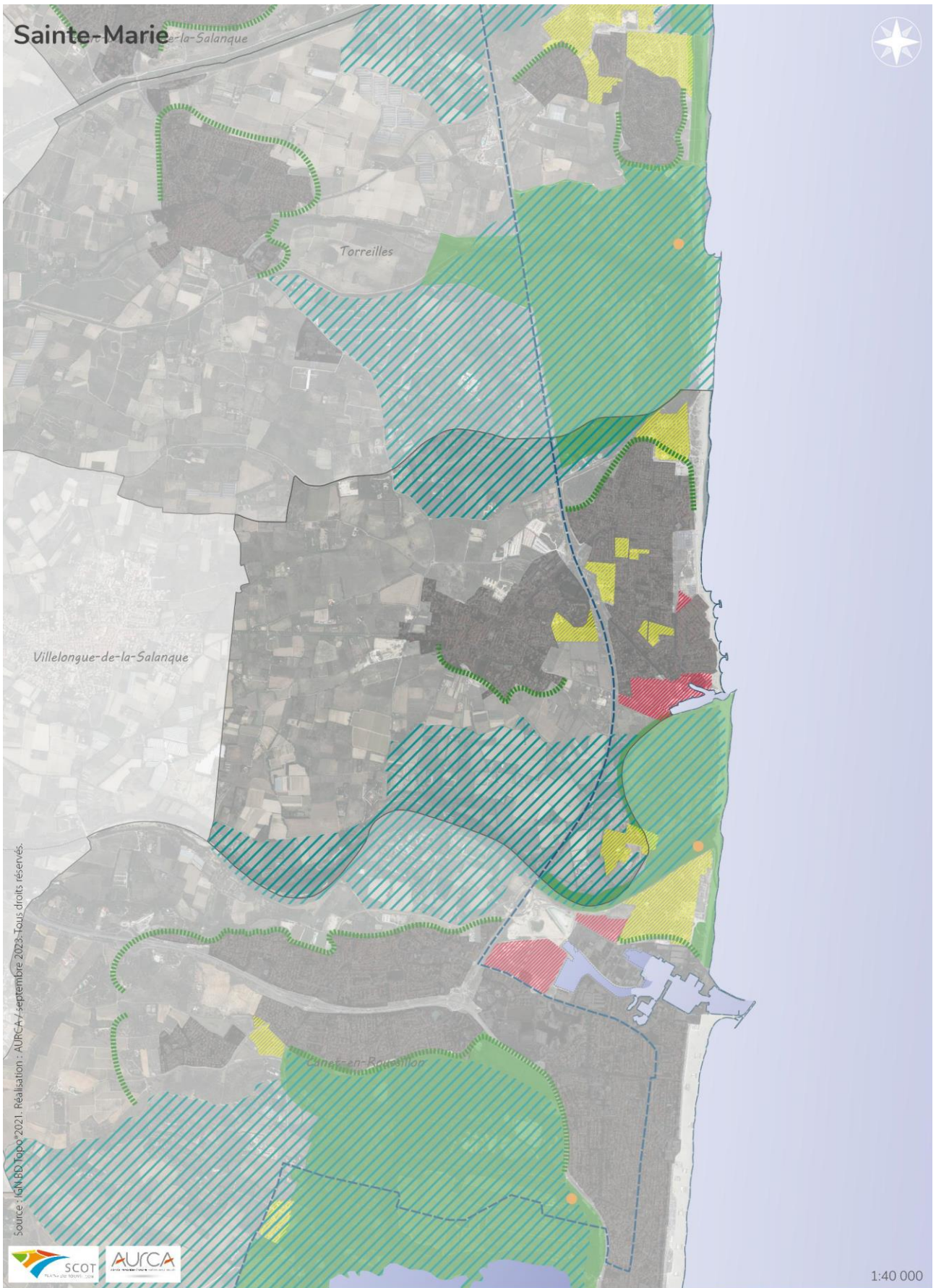
- | | | |
|---------------------------|---|---|
| Limite communale | Frange urbaine et rurale | Extension de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage |
| Espaces proches du rivage | Espace remarquable du littoral | Zone d'hébergement de plein air |
| Coupure d'urbanisation | Espace urbanisé à renouveler et valoriser | Principaux espaces boisés du littoral à classer |



Source : IGN BD Topo® 2021. Réalisation : AURCA / septembre 2023. Tous droits réservés.

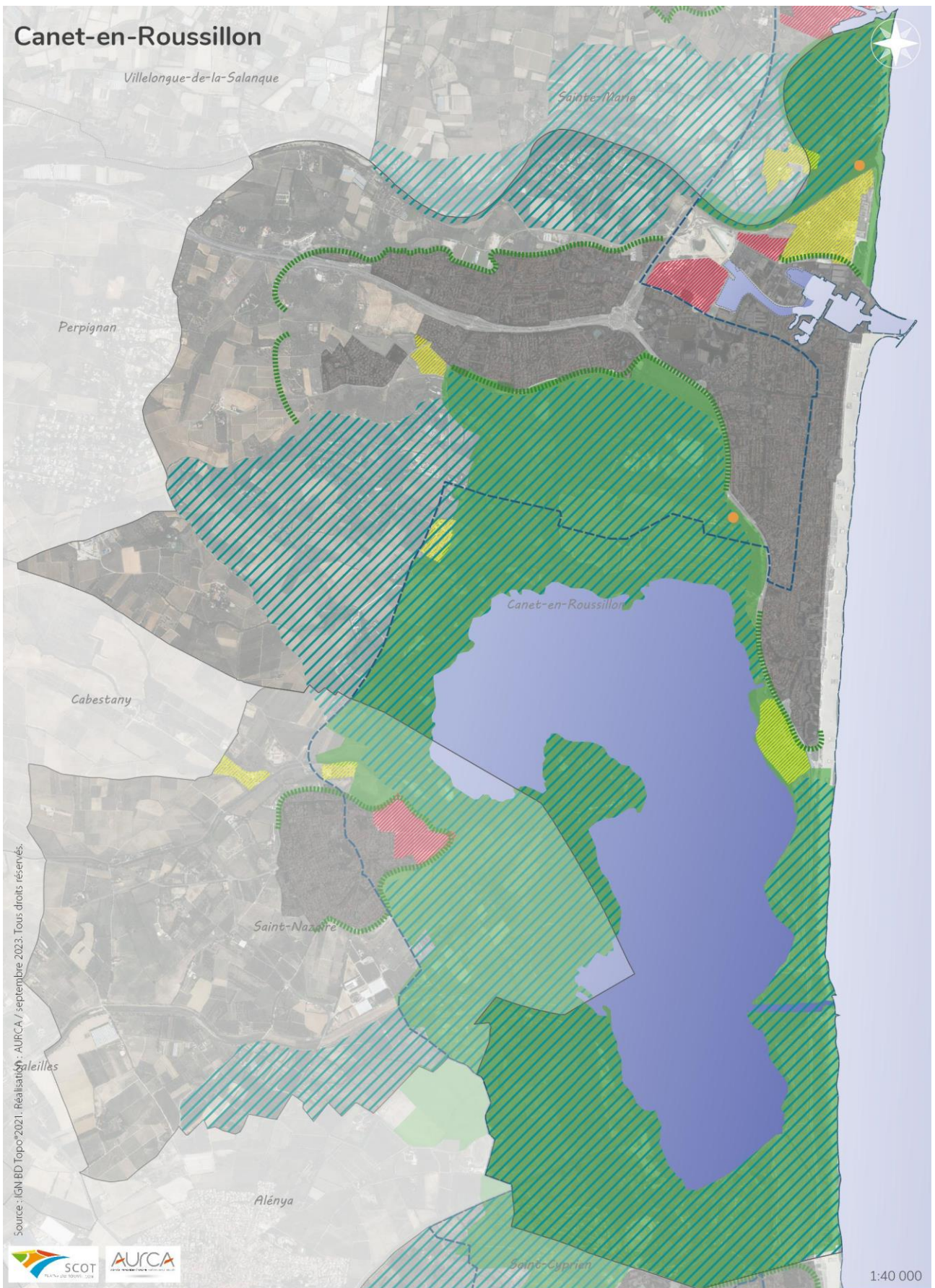


- Limite communale
- Frange urbaine et rurale
- Espaces proches du rivage
- Espace remarquable du littoral
- Coupure d'urbanisation
- Espace urbanisé à renouveler et valoriser
- Extension de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage
- Zone d'hébergement de plein air
- Principaux espaces boisés du littoral à classer



- Limite communale
- ▤ Espaces proches du rivage
- ▨ Coupure d'urbanisation
- ▬▬▬ Frange urbaine et rurale
- Espace remarquable du littoral
- Espace urbanisé à renouveler et valoriser
- ▨ Extension de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage
- ▨ Zone d'hébergement de plein air
- Principaux espaces boisés du littoral à classer

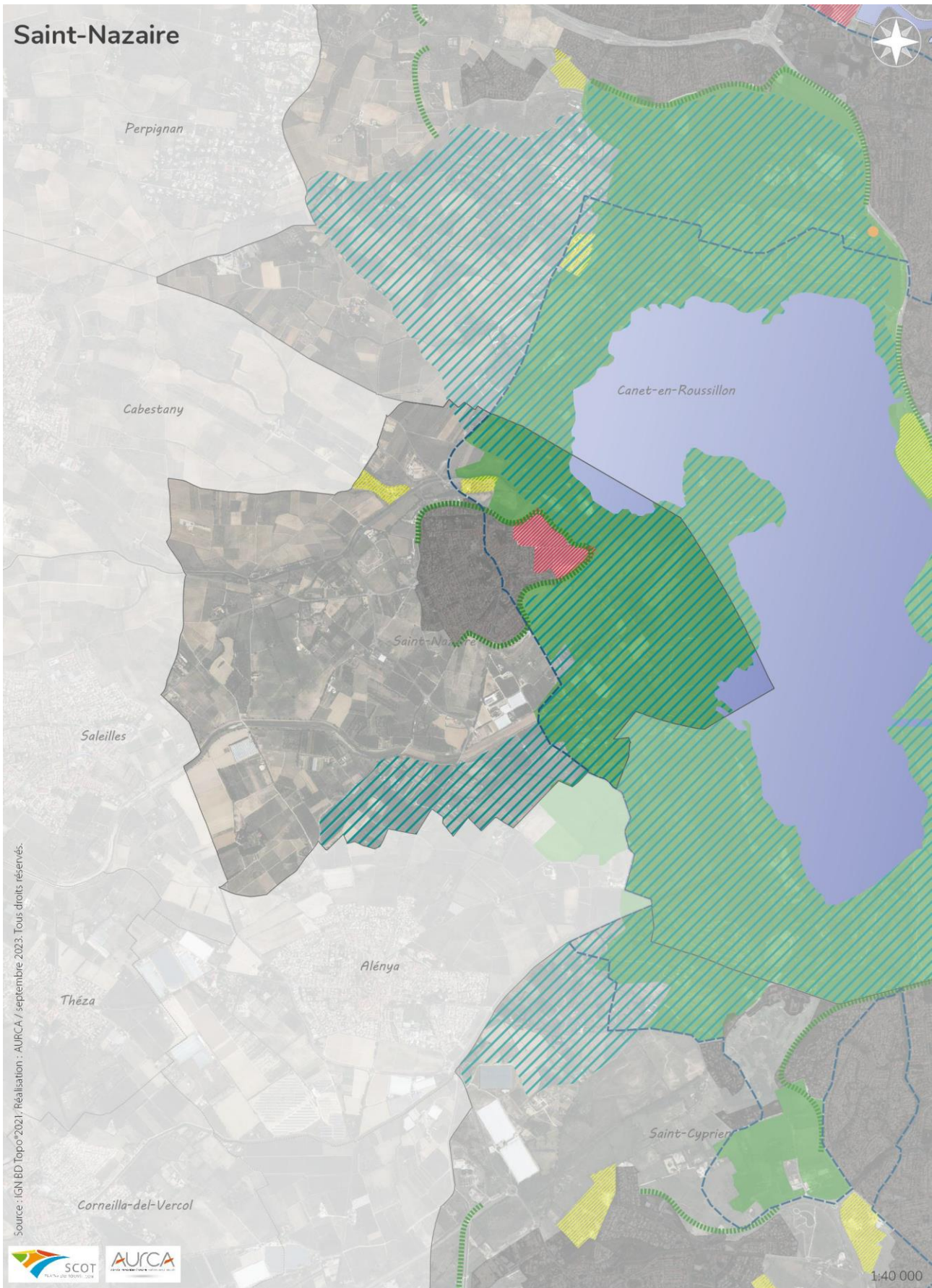
Canet-en-Roussillon



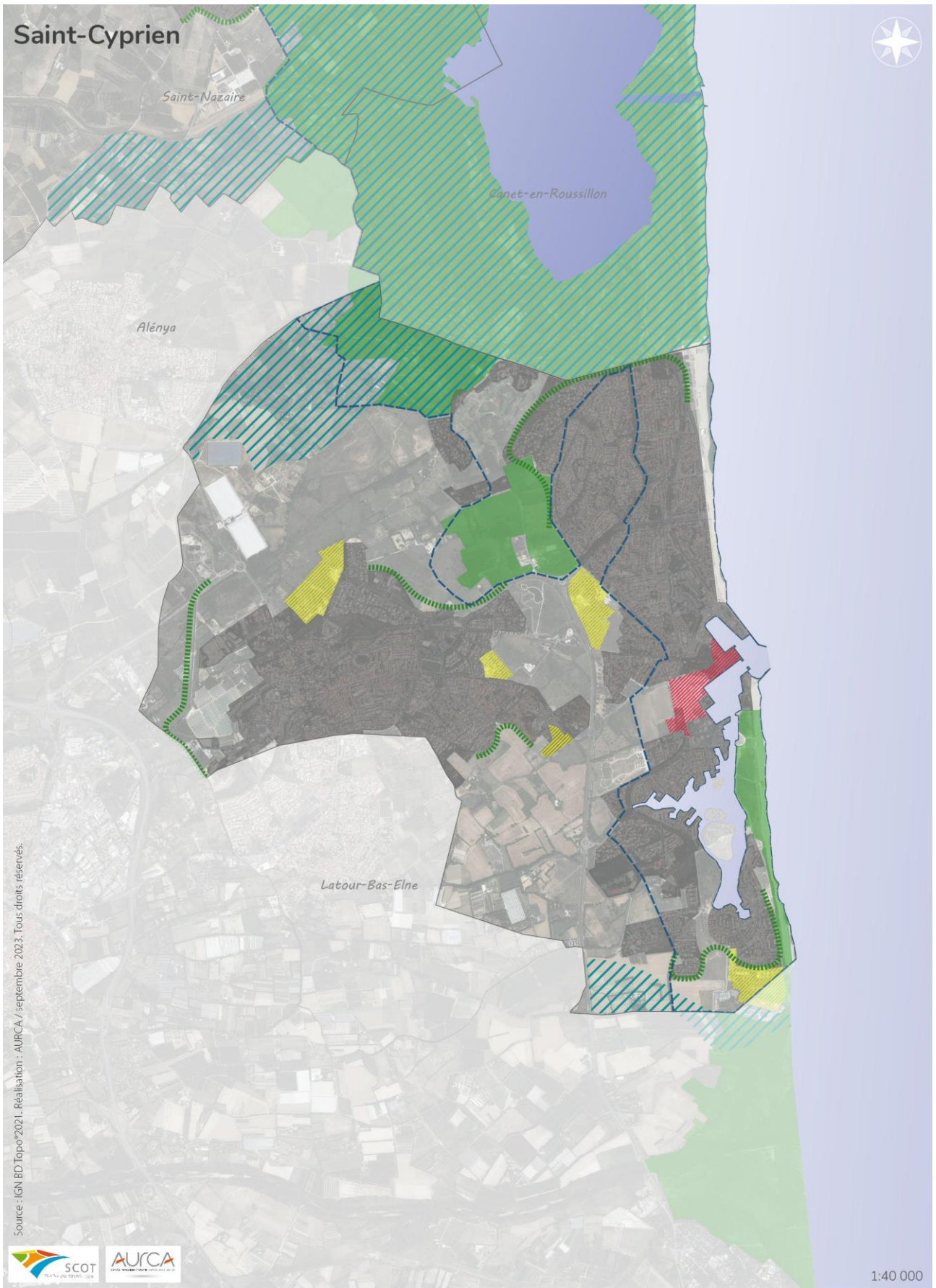
Source : IGN BD Topo® 2021. Réalisation : AURCA / septembre 2023. Tous droits réservés.



- Limite communale
- Espaces proches du rivage
- Frange urbaine et rurale
- Espace remarquable du littoral
- Coupure d'urbanisation
- Espace urbanisé à renouveler et valoriser
- Extension de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage
- Zone d'hébergement de plein air
- Principaux espaces boisés du littoral à classer



- | | | |
|---------------------------|---|---|
| Limite communale | Frange urbaine et rurale | Extension de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage |
| Espaces proches du rivage | Espace remarquable du littoral | Zone d'hébergement de plein air |
| Coupure d'urbanisation | Espace urbanisé à renouveler et valoriser | Principaux espaces boisés du littoral à classer |



Source : IGN BD Topo® 2021. Réalisation : AURCA / septembre 2023. Tous droits réservés.



1:40 000

- | | | |
|---------------------------|---|---|
| Limite communale | Frange urbaine et rurale | Extension de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage |
| Espaces proches du rivage | Espace remarquable du littoral | Zone d'hébergement de plein air |
| Coupure d'urbanisation | Espace urbanisé à renouveler et valoriser | Principaux espaces boisés du littoral à classer |

LEXIQUE DES ABRÉVIATIONS

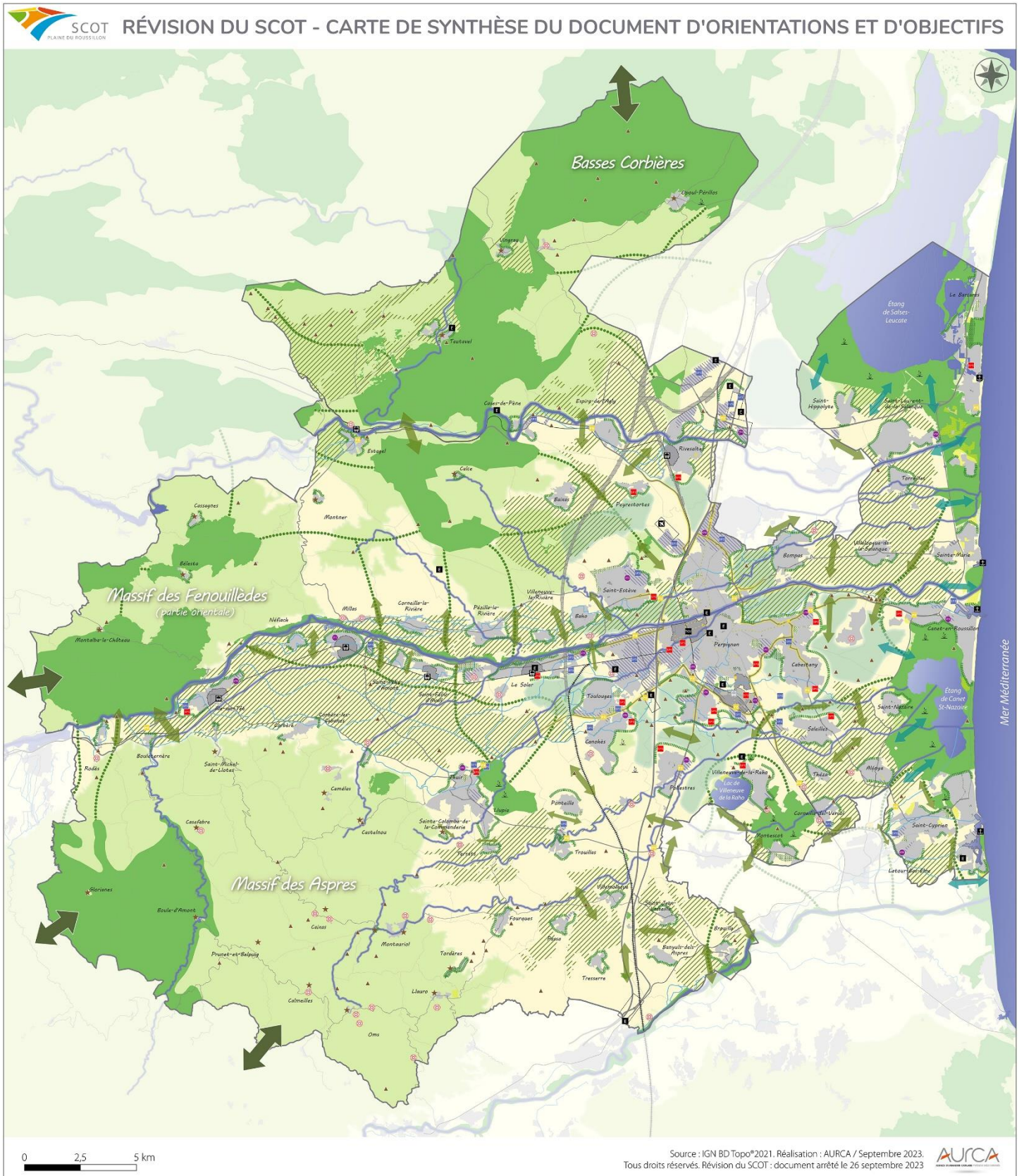
A	
ABF	Architecte Bâtiment de France
ACV	Action Cœur de Ville
AEC	Autorisation d'Exploitation Commerciale
AEP	Assainissement - Eau Potable
AFAFE	Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental
AOM	Autorité Organisatrice des Mobilités
B	
BASIAS	BAse inventaire historique de Sites Industriels et Activités de Service
BASOL	BAse de données sur les sites et SOLs pollués
BIMBY	Build In My BackYard
C	
CDAC	Commission Départementale d'Aménagement Commercial
CDNPS	Commission Départementale de la nature des Sites et des Paysages
CDPENAF	Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers
CES	Coefficient d'Emprise au Sol
D	
DAAC	Document d'Aménagement Artisanal et Commercial
DPU	Droit de préemption urbain
DOO	Document d'Orientations et d'Objectifs
E	
EHPAD	Établissement d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes
ENAF	Espaces Agricoles Naturels et Forestiers
EnR	Énergie Renouvelable

EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPF	Établissement Public Foncier
EPR	Espaces Proches du Rivage
ERC	Éviter-Réduire-Compenser
I	
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IFCT	Institut Franco Catalan Transfrontalier
L	
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LNMP	Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
M	
MTFPNB	Majoration de la Taxe sur le Foncier des Propriétés Non-Bâties
O	
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
OLD	Obligations Légales de Débroussaillage
ORT	Opération de Revitalisation du Territoire
P	
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
PAEN	Périmètre de Protection et de mise en valeur des espaces Agricoles Et Naturels périurbains
PAPAG	Périmètre d'Attente d'un Projet Global
PAT	Projet Alimentaire Territorial
PCAET	Plan Climat Air Énergie Territorial
PCS	Plan Communal de Sauvegarde
PDALPD	Plan Départemental d'Action en faveur du Logement des Personnes Défavorisées
PDU	Plan de Déplacements Urbains

PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PEM	Pôle d'Échanges Multimodal
PGD	Plan Global de Déplacements
PGRE	Plan de Gestion de la Ressource en Eau
PGRI	Plan de Gestion du Risque Inondation
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU(i)	Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PNM	Parc Naturel Marin
PNR	Parc Naturel Régional
PPR	Plan de Prévention des Risques
PSLA	Prêt Social Location-Accession
PSMV	Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
PVD	Petites Villes de Demain
R	
RHJ	Résidence Habitat Jeune
RLP	Règlement Local de Publicité
RNU	Règlement National d'Urbanisme
S	
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGV	Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage
SCOT	Schéma de COhérence Territoriale
SPR	Site Patrimonial Remarquable
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Écologique

T	
TCAM	Taux de Croissance Annuel Moyen
THLV	Taxe d'Habitation sur le Logement Vacant
THD	Très Haut Débit
TLPE	Taxe Locale sur la Publicité Extérieure
U	
UPVD	Université de Perpignan Via Domitia
UTN	Unité Touristique Nouvelle
Z	
ZAD	Zone d'Aménagement Différé
ZAE	Zone d'Aménagement Économique
ZAN	Zéro Artificialisation Nette
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
ZNT	Zones de Non Traitement

CARTE DE SYNTHÈSE



MAÎTRE D'OUVRAGE



Syndicat Mixte du SCOT Plaine du Roussillon
9, Espace Méditerranée - étage 6
66000 PERPIGNAN
tél. 04 68 37 79 52 - fax. 04 68 55 38 22

PARTICIPATION AUX ÉTUDES ET CONCEPTION GRAPHIQUE



Agence d'Urbanisme Catalane
19, Espace Méditerranée - étage 6
66000 PERPIGNAN
tél. 04 68 87 75 52 - fax. 04 68 56 49 52

