

JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS



*Révision du SCOT
Document approuvé le 2 juillet 2024*



SOMMAIRE



PRÉAMBULE	4
I. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ÉTABLIR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD)	5
A. Le socle du 1^{er} SCOT de la Plaine du Roussillon : une base à adapter et à consolider	6
• Historique du projet et de la mise en œuvre de ses principales mesures emblématiques.....	6
• Constats et hypothèses émanant du bilan d'application.....	12
• Deux débats sur les orientations générales du PADD nécessaires pour prendre en compte les évolutions marquant l'avancée de la procédure	15
B. Un PADD rénové bâti sur 3 ambitions, un impératif et un fil conducteur transversaux	17
• Le fil conducteur de l'identité et de la qualité du cadre de vie	17
• L'impératif de l'adaptation au changement climatique.....	18
• Ambition A : Accueillir et valoriser, pour assurer un développement cohérent et maîtrisé.....	18
• Ambition B : S'ouvrir et rayonner, pour conforter les synergies et amplifier l'efficacité économique.....	21
• Ambition C : Préserver et s'adapter, pour intégrer et anticiper les nouveaux enjeux environnementaux.....	23
II. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ÉTABLIR LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS (DOO)	26
A. Accueillir et valoriser, pour assurer un développement cohérent et maîtrisé.....	27
• A1. Déterminer les grands équilibres d'organisation de l'espace	27
• A2. Promouvoir la proximité et reconquérir les cœurs de villes et de villages.....	38
• A3. Développer et adapter l'offre en logements.....	44
• A4. Structurer un réseau de déplacements multimodal à l'échelle de la plaine du Roussillon	52
• A5. Préserver et valoriser le socle paysager ainsi que le patrimoine catalan.....	55
B. S'ouvrir et rayonner pour conforter les synergies et amplifier l'efficacité économique	61
• B1. Promouvoir une stratégie de développement économique durable.....	61
• B2. Renforcer l'agriculture méditerranéenne.....	64
• B3. Renouveler l'offre touristique et développer les synergies	68
• B4. S'appuyer sur le développement de l'éco-logistique	69
• B5. Planifier l'accueil et le développement de l'activité économique	70
C. Préserver et s'adapter, pour intégrer et anticiper les nouveaux enjeux environnementaux	74
• C1. Intensifier la transition énergétique.....	74
• C2. Vivre avec les risques.....	77
• C3. Gérer et préserver les ressources en eau.....	80
• C4. Préserver et valoriser l'armature verte et bleue	82
• C5. Préserver le territoire des pollutions et nuisances	85
D. Explication des choix retenus établir le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial.....	87
• Justification des modalités de définition des localisations préférentielles par le DAAC.....	89
• Justification des conditions d'implantation mises en œuvre par le DAAC	93
III. MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION DU SCOT PLAINE DU ROUSSILLON RÉVISÉ	102

PRÉAMBULE

L'article R.141-3 du Code de l'urbanisme stipule que le rapport de présentation « **explique les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)** ».

Par ailleurs, l'article R.141-4 précise que dans le « **cas de révision, de modification, ou de mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés** ».

Ce cahier présente donc :

- En premier lieu l'explication **des choix retenus pour établir le PADD** ;
- dans un deuxième temps **l'explication des choix retenus pour établir le DOO**, notamment au regard des enjeux sociaux, économiques, et environnementaux du territoire développés au sein des cahiers thématiques du diagnostic et de l'État Initial de l'Environnement (cahiers 1 à 8). Ce chapitre présente aussi **l'explication des choix retenus concernant les évolutions notables que le SCOT a connu par rapport à sa version approuvée en 2013 et modifiée en 2016** en fonction des dispositions étudiées (concernées ou pas par la modification du SCOT) ;
- et pour finir, **les détails du dispositif de suivi et d'évaluation du SCOT** révisé.

La description de l'articulation avec les documents dits « de rang supérieur » ainsi que les documents, plans et programmes que le SCOT doit prendre en compte est réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale (cf. Rapport de présentation).

Pour rappel, la révision du SCOT a été lancée en novembre 2017, alors que le SCOT avait été approuvé en novembre 2013 et modifié en juillet 2016. **Cette révision a été engagée notamment pour entériner plusieurs évolutions de périmètre :**

- le départ des communes de Bages, Ortafa et Elne (ex- pôle d'équilibre du 1^{er} SCOT) vers la Communauté de communes Albères Côte Vermeille Illibéris en janvier 2014 (suite à la dissolution de la Communauté de communes du secteur Illibéris) et intégrant par conséquent le périmètre du SCOT Littoral Sud voisin ;
- le départ des communes de Pia, Salses-le-Château, Clairac et Fitou de l'ex-Communauté de communes Salanque-Méditerranée ayant fusionné en janvier 2017 avec la Communauté de communes des Corbières, la nouvelle Communauté de commune bénéficiant aujourd'hui de son propre périmètre de SCOT sur le territoire de ce nouvel EPCI.

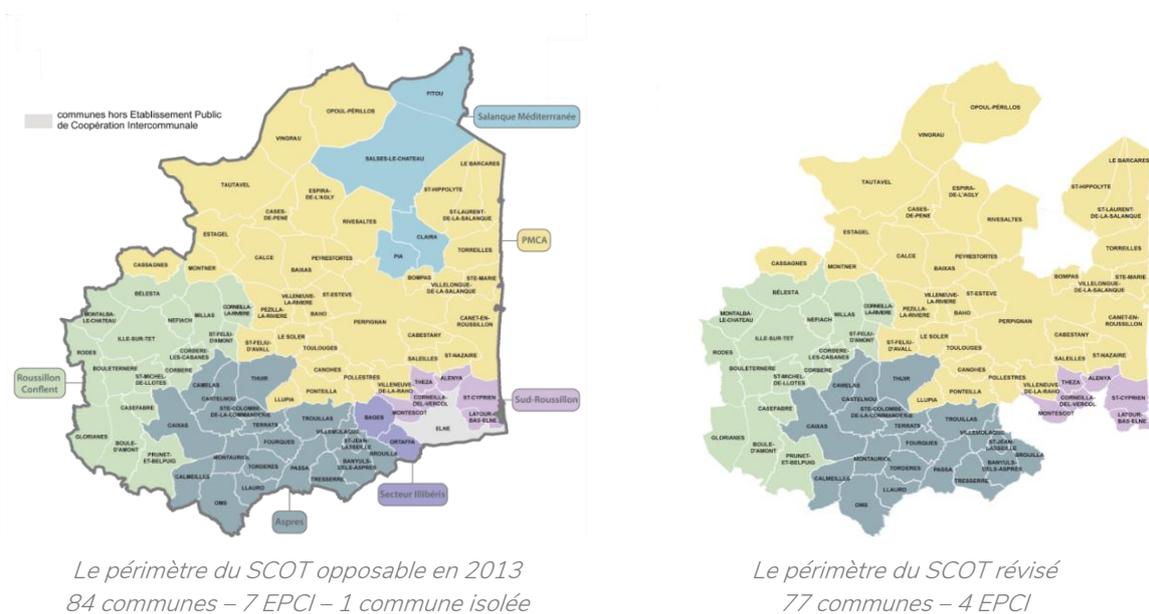
La révision du SCOT ne visait pas la totale remise en question du projet porté par le 1^{er} document, le bilan rédigé en 2019 démontrant globalement qu'il commençait à produire ses effets. **La révision s'est construite sur les bases du SCOT approuvé et modifié tout en tenant compte des évolutions constatées, tant du point de vue législatif** (nouvel environnement normatif à prendre en compte) **que des nouveaux éléments de contexte territorial** (des nouveaux enjeux ou des enjeux plus marqués, de nouvelles perspectives...).

Les élus du territoire réunis au sein de plusieurs séances du Comité syndical dédiées à la révision, ont identifié les sujets sur lesquels la révision devait se concentrer. Les avis des Personnes Publiques Associées, ou encore des socio-professionnels, mais aussi de la population, rencontrés durant la procédure (réunions PPA, rencontres socio-professionnelles, réunions publiques) ont également contribué à alimenter les réflexions de la révision.

I. Explication des choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

A. Le socle du 1^{er} SCOT de la Plaine du Roussillon : une base à adapter et à consolider

Lancée en 2017, la révision du SCOT avait pour objectifs principaux de se mettre en compatibilité avec les documents de rang supérieur et de prendre en compte les différentes évolutions de périmètre intervenu depuis 2013.



Les départs successifs des communes de Bages, Elné et Ortaffa (intégrées à la Communauté de communes Albères Côte Vermeille Illibérès et au périmètre du SCOT « Littoral Sud ») et des communes de Pia, Clara, Salses-le-Château et Fitou (par constitution d'un nouvel EPCI et création d'un périmètre de SCOT éponyme « Corbières Salanque Méditerranée ») ont mené à une réduction du périmètre du SCOT Plaine du Roussillon.

Lors du lancement de la révision, le projet politique constituant le socle du 1^{er} SCOT n'a pas été remis en question. C'est même l'inverse dans le sens où, s'agissant d'un document de planification sur un temps long, les élus du Comité syndical se sont montrés partisans de « lui laisser le temps de produire ses effets ».

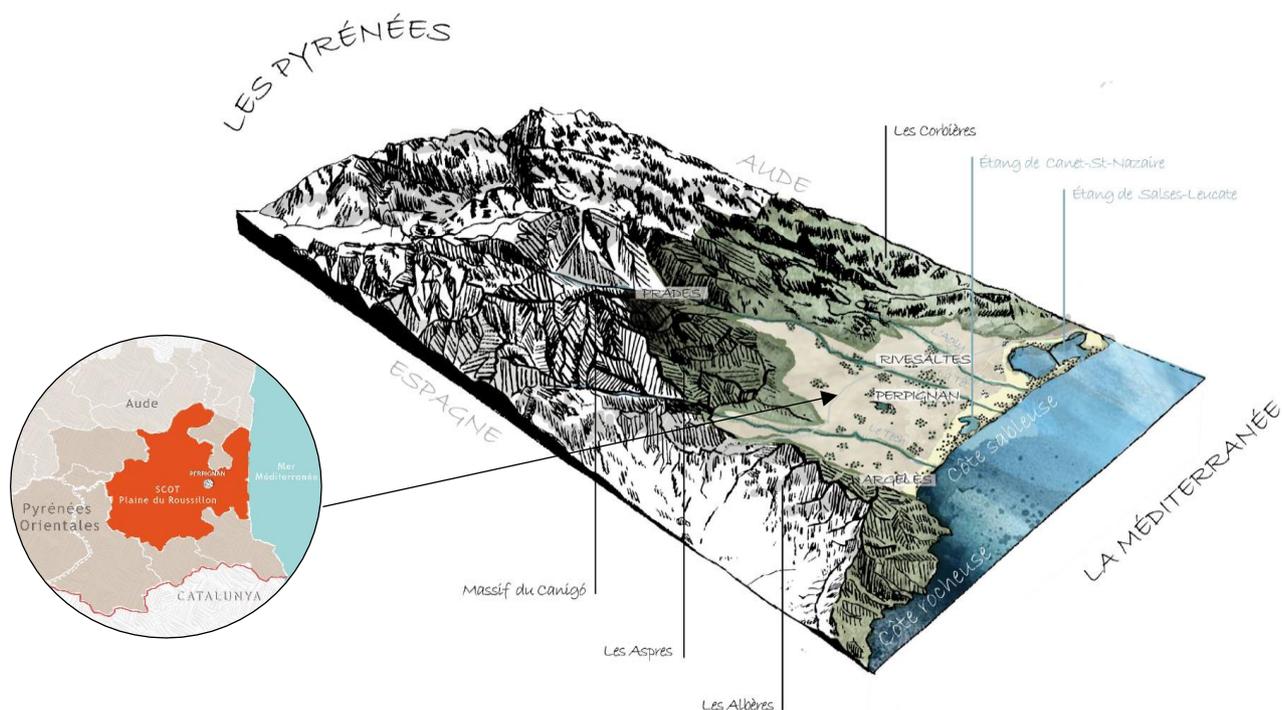
Ainsi, les objectifs de la révision s'inscrivent dans la continuité des objectifs du 1^{er} SCOT et participent à renforcer certains axes du projet. En revanche des objectifs complémentaires ou renforcés trouvent leur origine dans les multiples évolutions législatives.

• Historique du projet et de la mise en œuvre de ses principales mesures emblématiques

Le territoire du SCOT polarise population et emplois à l'échelle du département des Pyrénées-Orientales. Il s'organise autour de la ville-centre de Perpignan, des communes constituant sa première couronne urbaine (l'ensemble matérialisant le cœur d'agglomération), de plusieurs bourgs historiques et d'un chapelet de villages périurbains.

Riche d'une grande diversité de contextes urbains, paysagers, environnementaux, le 1^{er} SCOT comme celui révisé (même s'il ne correspond plus tout à fait à l'entité géographique de la plaine qui lui a donné son nom) capitalisent sur cette richesse, en prenant en compte les particularités du territoire.





- Scenarii explorés au fondement de la démarche

Lors de l'élaboration du SCOT, les enjeux identifiés par les différents diagnostics ont permis d'identifier les évolutions tendanciennes du territoire (scénario « fil de l'eau ») et de révéler les menaces pesant sur l'environnement, mais aussi les atouts et opportunités à saisir quant à un développement durable du territoire. Plusieurs scénarii d'aménagement et de développement (tenant compte des prévisions démographiques) ont alors été étudiés et discutés lors de nombreuses réunions de travail avec les membres du Comité syndical, mais aussi avec les personnes publiques associées et la population.

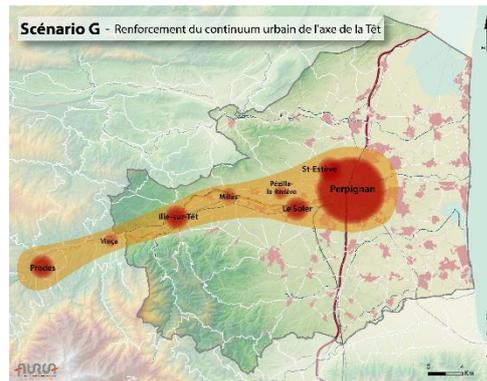
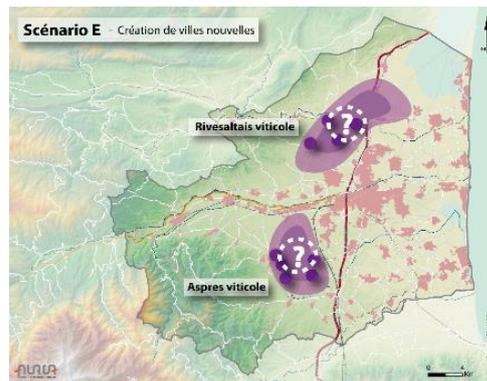
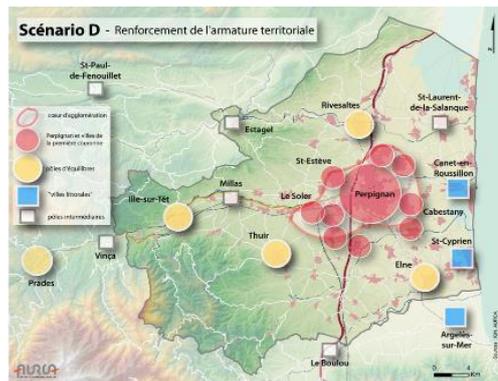
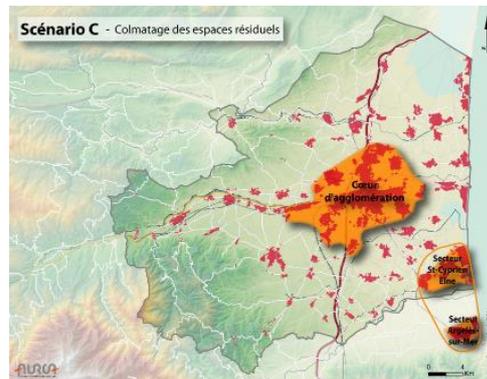
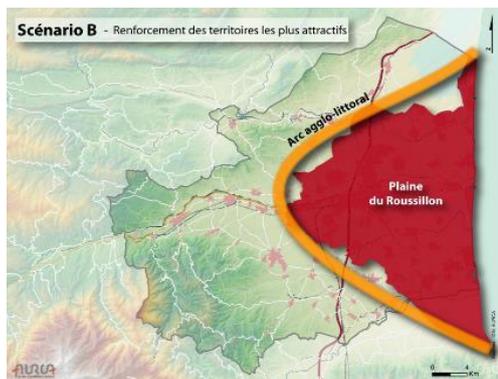


Le scénario A, dit « Au fil de l'eau », correspond à une urbanisation qui se développe autour des zones actuellement bâties selon la dynamique constatée ces dernières années, à savoir une périurbanisation autour de Perpignan et sa première couronne, sur la frange littorale et le long des principales voies de communication.

Il a été écarté au regard notamment de ses conséquences sur l'environnement : étalement urbain peu contrôlé, conurbation dégradant le cadre de vie des populations et faisant obstacle aux continuités écologiques, allongement des déplacements en voiture particulière, concentration des prélèvements en eau potable sur des secteurs sensibles, etc.

En plus du scénario A « Au fil de l'eau », six autres scénarii ont été débattus :

- B. Renforcement des territoires les plus attractifs (appui sur la zone orientale du territoire) ;
- C. Renforcement du cœur d'agglomération (renforcement du continuum urbain) ;
- D. Renforcement de l'armature territoriale multipolaire (soutien au cœur d'agglomération et développement des pôles d'équilibre) ;
- E., F. et G. Création de villes nouvelles (territoires des plaines et plateaux agricoles ou (redistribution via le développement des vallées ou renforcement du continuum urbain de l'axe de la Têt).



- Conforter l'armature multipolaire : un choix politique réaffirmé



Les élus du Comité syndical se sont finalement positionnés sur un scénario de confortement de l'armature multipolaire du territoire et la reconnaissance de 4 entités géographiques sur le périmètre pour asseoir le projet de SCOT.

Ce scénario s'appuie sur le réseau de polarités historiques qui maille le territoire et qui bénéficie de fonctions importantes à l'échelle du territoire.

La localisation préférentielle de l'habitat, des activités économiques, des équipements, des services et commerces... cible ces bourgs mais profite aussi aux autres villages qui bénéficient d'une proximité de l'ensemble de ces fonctions.

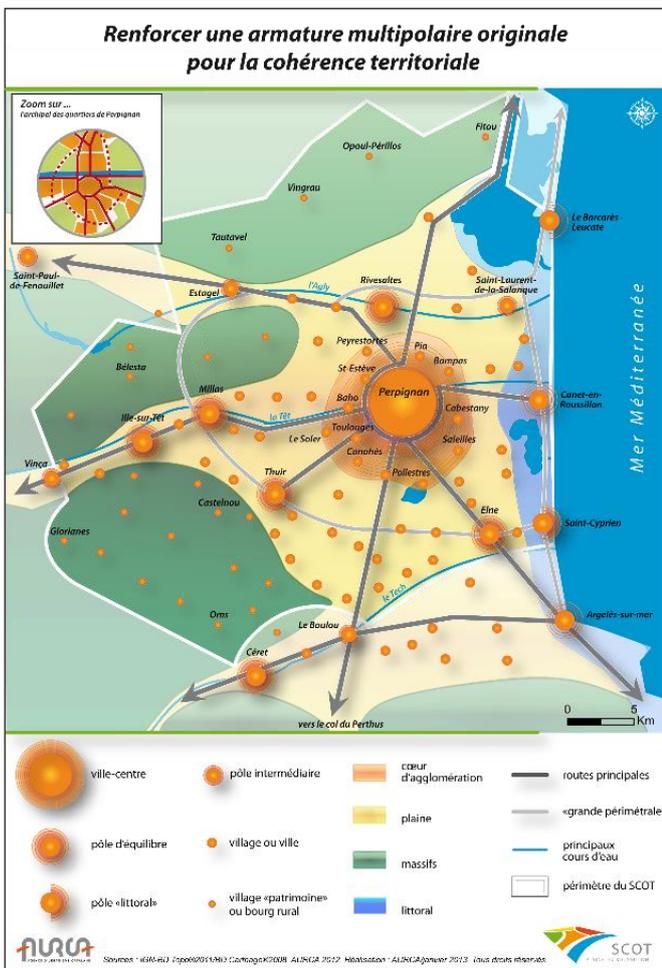
Ce scénario validé pour l'élaboration du SCOT a été questionné puis confirmé pour réviser le schéma. Il s'agit d'une part (tel qu'expliqué en amont), de permettre au projet initial de SCOT de « produire ses effets » et, d'autre part, concernant l'armature du prolongement d'un fonctionnement historique. Même si ce fonctionnement a été mis à mal par la périurbanisation, il reste à conforter car il se veut vertueux à plusieurs titres.

Cette organisation est garante de la réalisation des orientations fixées par le projet politique traduit dans le PADD du SCOT révisé, notamment en matière de modération de la consommation d'espaces et de lutte contre l'étalement urbain, de reconquête des centralités urbaines, d'organisation du développement commercial, de réduction des déplacements et de déploiement des modes actifs de déplacements, de préservation de l'armature verte et bleue du territoire ...

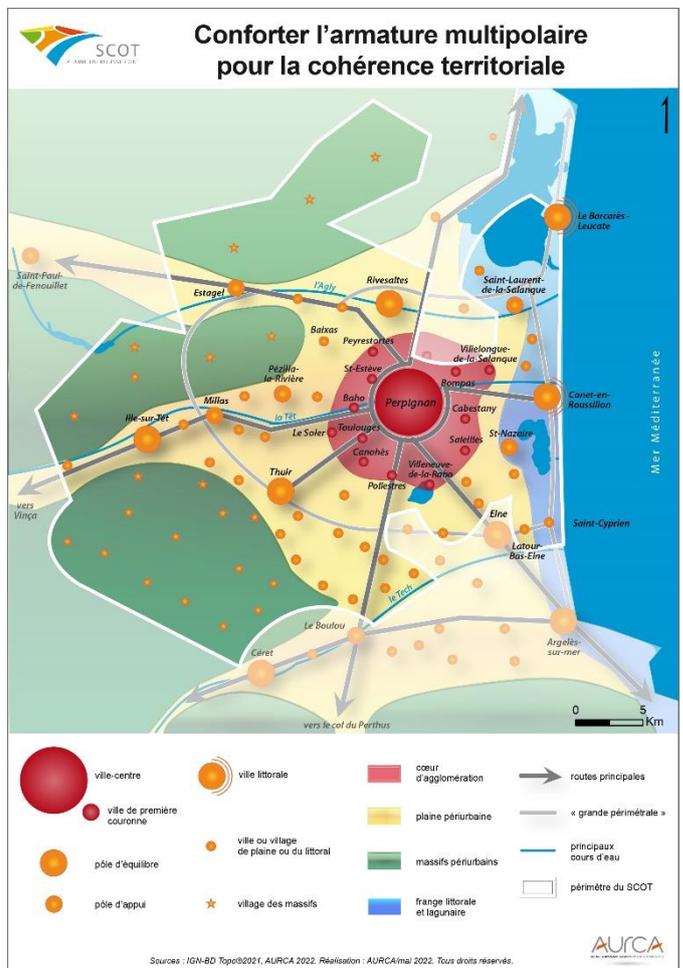
Malgré les évolutions (de périmètre) et les tendances socio-démographiques observées, notamment lors du bilan d'application à 6 ans, l'ambition de préservation et de renforcement de cette organisation territoriale n'a ainsi pas été remise en question dans le projet de révision. Ainsi, il est toujours prévu et réaffirmé que le cœur d'agglomération composé de Perpignan, ville-centre, et des communes de première couronne, accompagné d'un réseau de bourgs historiques polarisent le développement urbain ainsi que l'implantation de nouveaux équipements.

Des ajustements ont cependant été opérés pour tenir compte d'évolutions mises en exergue au travers du bilan du 1^{er} SCOT ainsi que des diagnostics réalisés dans le cadre de la révision.

1^{er} SCOT



SCOT 2



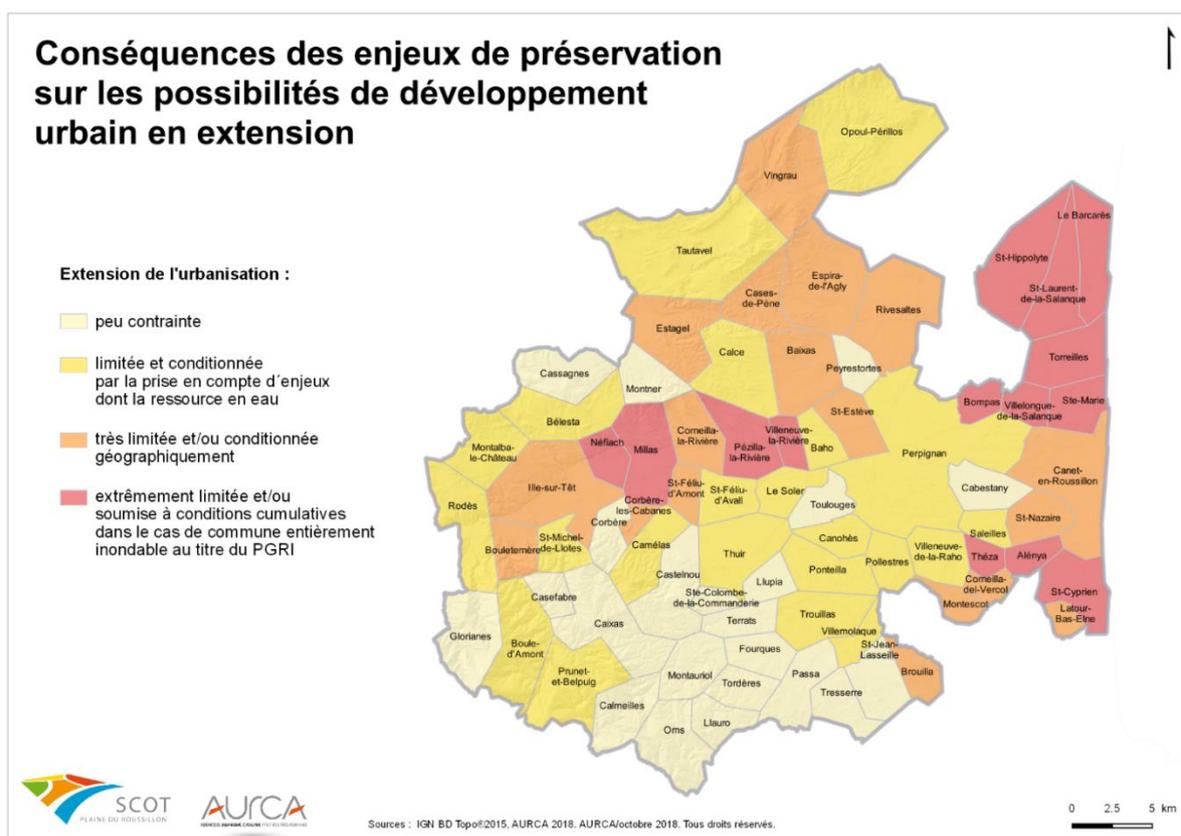
Ces ajustements sont les suivants :

Premièrement, les pôles intermédiaires ont été renommés pôles d'appui et étoffés en nombre en raison des difficultés potentielles pouvant être rencontrées par les pôles d'équilibre historiques quant à l'accueil de population, vis-à-vis du risque inondation en particulier. Bien que devant rester des pôles d'accueil et de développement majeurs, le bilan du 1^{er} SCOT ainsi que les travaux menés dans le cadre du diagnostic montrent que les pôles d'équilibre peinent et peuvent continuer à rencontrer des difficultés à remplir les fonctions qu'il conviendrait qu'ils assument, pour toutes les raisons évoquées précédemment. Les pôles d'appui sont aujourd'hui composés de Millas (ancien pôle d'équilibre très impacté par le risque), Pézilla-la-Rivière, Estagel, Saint-Laurent-de-la-Salanque et Saint-Nazaire, ces deux derniers étant ciblés en guise de soutien rétro-littoral aux deux seules villes-littorales maintenues dans ce projet, à savoir Le Barcarès et Canet-en-Roussillon.

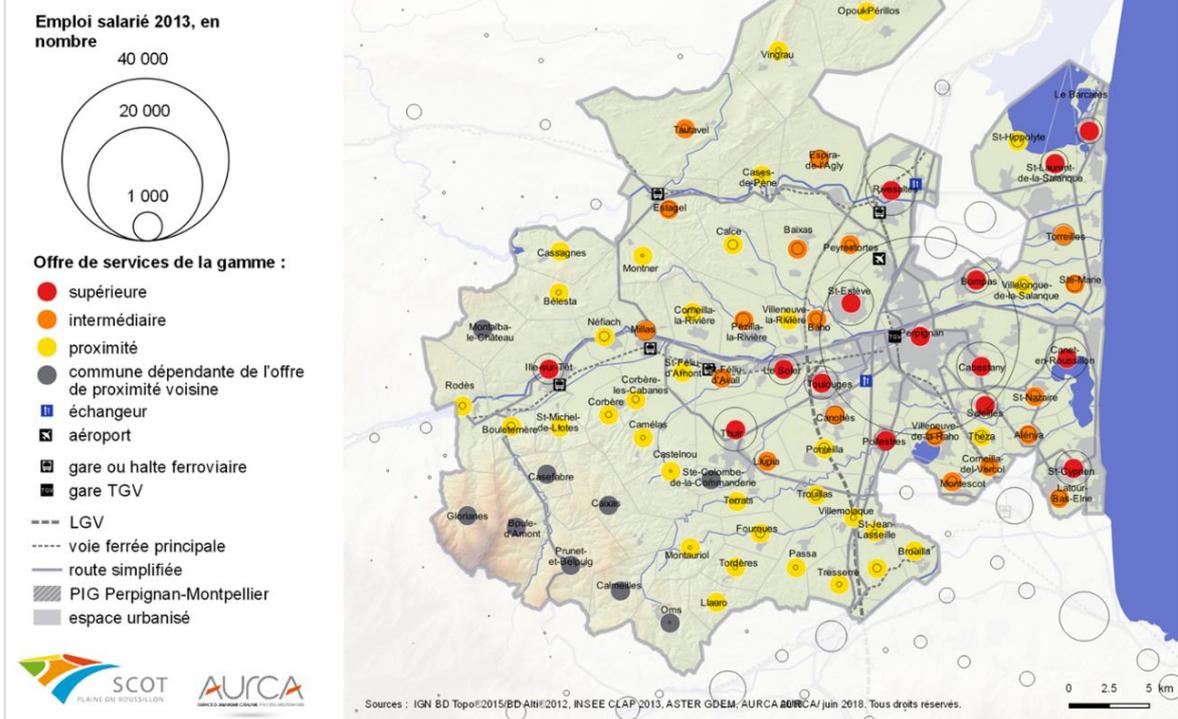
Deuxièmement, les secteurs géographiques de la plaine, du littoral et du cœur d'agglomération ont été remaniés pour gagner en cohérence, notamment en termes d'articulation avec les documents de rang supérieur :

- Le secteur de la frange littorale a été étendu à l'intégralité des communes concernées par la Loi littoral permettant d'intégrer le sujet du report rétro-littoral en intégrant de fait Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Salanque et Saint-Nazaire qui sont exclus du secteur de la plaine.
- Avec le départ de Pia et de Clairac en particulier vers un autre SCOT, et l'intégration des communes de Saint-Hippolyte et de Saint-Laurent-de-la-Salanque au secteur littoral, la commune Villelongue-de-la-Salanque se retrouvait comme commune de plaine isolée. Elle a donc été intégrée au cœur d'agglomération facilitant ainsi au passage l'articulation avec le PLH de la Communauté Urbaine dont elle fait partie.

Bien que les villes d'appui semblent également cumuler des contraintes similaires à celles des pôles d'équilibre et villes-littorales, celles-ci offrent également un niveau de service intéressant pour polariser plus fortement l'accueil de population, ce qui permet de promouvoir les courtes distances et donc de diminuer les déplacements et les émissions de gaz à effets de serre (et donc de participer à limiter le réchauffement climatique) comme en témoignent les cartes de travail suivantes :



FONCTIONNEMENT GLOBAL DU TERRITOIRE: Organisation des équipements et des services



Des scénarii alternatifs ont été étudiés, notamment un scénario « Villes nouvelles » pour tenir compte des contraintes principales, mais les secteurs étudiés cumulaient aussi des contraintes du fait notamment de leur déconnexion aux réseaux et infrastructures principaux, voire de leur manque d'équipements. Ces scénarii auraient pu être fortement consommateurs d'espaces et générateurs d'une augmentation des déplacements notamment, ainsi que d'une dégradation paysagère importante.

Développer des «villes nouvelles» en réponse aux contraintes



• Constats et hypothèses émanant du bilan d'application

Un scénario de croissance démographique moins dynamique : en effet, le taux de croissance annuel moyen observé depuis l'approbation du document est en deçà des projections attendues. Le territoire continue d'accueillir de nouvelles populations mais dans une moindre proportion que sur la décennie précédente. À noter que l'accroissement démographique sur la plaine du Roussillon est essentiellement porté par le solde migratoire, le solde naturel étant relativement faible.

- ✓ **Réajuster le taux de croissance projeté en corrélation avec les tendances de ralentissement de l'accroissement démographique.**

Un rééquilibrage de peuplement en cours mais qui reste à conforter : depuis l'approbation du SCOT, la majorité des nouveaux habitants s'établit sur les communes du cœur d'agglomération et des pôles d'équilibre, ce qui participe à renforcer cette organisation territoriale. Malgré ces efforts de rééquilibrage de peuplement, le bilan fait état de la poursuite du phénomène de périurbanisation, d'autant que les documents d'urbanisme locaux n'ont été que partiellement mis en compatibilité avec le SCOT depuis son approbation.

- ✓ **Renforcer l'armature multipolaire pour une plus grande cohérence territoriale.**

Des objectifs de production de logements difficiles à tenir : le bilan du SCOT présente le constat d'une production de logements satisfaisante, notamment sur le cœur d'agglomération, mais en dessous des objectifs fixés.

- ✓ **Mettre en cohérence les objectifs de production de logements avec l'évolution démographique et renforcer les objectifs de répartition géographique.**

Une diversification de l'offre de logements effective au sein de la production : à l'exception des communes périurbaines pour lesquelles la production reste orientée majoritairement vers de l'habitat individuel de grande taille, le bilan fait état d'un rééquilibrage en faveur de logements plus petits, davantage adaptés aux tendances lourdes de diminution de la taille moyenne des ménages. Le bilan constate également le rééquilibrage en faveur de la production de logements locatifs privés et sociaux.

- ✓ **Poursuivre l'effort de diversification de l'offre de logements afin de faciliter les parcours résidentiels des ménages.**

Une tendance au réinvestissement urbain en nette progression et des objectifs « d'intensification urbaine » validés : en effet, dans un contexte de limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF), le développement urbain au sein des espaces déjà urbanisés (dents creuses, réhabilitations, démolitions/reconstructions, divisions parcellaires, etc.) est un phénomène grandissant. La rareté du foncier favorise le réinvestissement des tissus déjà constitués sur le cœur d'agglomération et la frange littorale, les autres secteurs du SCOT étant, jusqu'à présent, moins sujets aux contraintes foncières. De plus, depuis 2013, le bilan présente des densités de construction à vocation d'habitat supérieures à celles fixés par le schéma.

- ✓ **Fixer des objectifs de densité de constructions plus ambitieux que dans le premier SCOT et soutenir davantage la densification et le réinvestissement urbain, comme par exemple des objectifs de production de logements au sein des espaces déjà urbanisés afin de poursuivre les efforts de limitation de consommation des ENAF.**

Un objectif de production de logements locatifs sociaux (LLS) au sein de la construction neuve atteint : plus d'un tiers des résidences principales livrées entre 2013 et 2017 sont des LLS. Cet effort a été fourni au sein des secteurs ciblés (cœur d'agglomération et pôles), la répartition reste donc inégale sur le territoire et notamment sur les secteurs de plaine, de massifs et du littoral (communes non SRU) où la production y est beaucoup plus faible.

- ✓ **Poursuivre les objectifs pour satisfaire la demande en matière de logements sociaux.**

Un faible pourcentage de production de logements au sein des Secteurs de Projets Stratégiques : en effet le bilan de l'application du SCOT montre que seul 1 logement sur 10 a été construit au sein des SPS habitat entre 2013 et 2017 générant de fait un questionnement sur leur caractère prioritaire. De plus, le rythme d'urbanisation de ces secteurs laisse présager leur surdimensionnement et leur nombre trop important. Les conditions particulières auxquelles ils sont soumis semblent être respectées (densité, performance énergétique, formes urbaines, mixité sociale...). En revanche peu de sites sont desservis de manière satisfaisante par les transports collectifs.

- ✓ **Réajuster de manière quantitative les secteurs d'urbanisation prioritaires à vocation d'habitat, notamment dans le cadre de l'articulation urbanisme et transports afin de privilégier les sites pouvant être raccordés à un bon niveau de service par les transports en commun et les modes actifs.**

Des extensions urbaines de zones d'aménagement commercial favorisant la vacance commerciale : l'analyse des résultats de l'application du SCOT présente le constat d'un report des enseignes commerciales au sein des nouvelles ZACOM dans le but de conserver une certaine attractivité, accentuant de fait la vacance commerciale au sein des zones plus anciennes. Le DACOM a permis d'encadrer leur développement quantitatif et qualitatif. Par ailleurs les dispositions applicables ont dans l'ensemble été bien appliquées. Le constat national d'une conjoncture peu favorable au développement des zones commerciales permet d'enclencher des réflexions sur leur renouvellement.

- ✓ **Restreindre les extensions de zones commerciales périphériques et privilégier leur requalification, favoriser l'offre commerciale dans les centralités.**

Des signes encourageants concernant la structuration des offres alternatives à l'automobile et l'augmentation de leur fréquentation : face à l'augmentation des trafics routiers et donc des incidences sur la santé, l'investissement dans les offres de mobilité alternatives à la voiture-solo reste insuffisant pour opérer un réel basculement dans les pratiques quotidiennes.

- ✓ **Poursuivre les efforts en matière de développement des modes de transports alternatifs et renforcer l'axe urbanisme et transports pour mieux intégrer les enjeux de mobilité durable dans l'ensemble des parcours de vie.**

Des réserves foncières dédiées au développement des activités économiques surdimensionnées : le bilan expose que le rythme d'urbanisation des Secteurs de Projets Stratégiques à dominante d'activités et des Parcs d'Activités de Proximité s'est considérablement ralenti depuis les années 2000. Le 1^{er} SCOT a cherché à promouvoir le développement économique du territoire au travers d'un réseau de parcs d'activités. Tout en les hiérarchisant, il s'agissait de créer une synergie entre eux, entre spécialisation et complémentarité, afin de voir émerger une stratégie d'aménagement des espaces économiques. Le bilan ne dresse pas un état précis du respect des spécialisations de chaque parc mais il est porté à connaissance que des évolutions ont été observées. La révision du schéma devra donc les prendre en compte. Le bilan atteste également que des efforts ont été réalisés en matière de qualité paysagère et architecturale au sein des nouveaux sites mais qu'en revanche les zones d'ancienne génération n'ont toujours pas entamé de processus de revalorisation (nécessité de plan de recomposition, de densification et de reconnexion aux quartiers environnants).

- ✓ **Le redimensionnement de ces zones reste un enjeu pour la révision du schéma où il s'agira de projeter les besoins en foncier nécessaires au plus juste afin notamment de rationaliser la consommation d'espace et de réaliser des projets plus qualitatifs. Ce dernier devra porter une attention particulière aux vocations et rayonnement de chaque site à enjeu.**

Le secteur de la logistique entraîne l'économie locale : le bilan du SCOT atteste du caractère essentiel de ces activités, notamment en matière de logistique alimentaire, en lien avec les besoins accrus d'approvisionnement. Néanmoins, s'agissant d'une activité relativement impactante, le SCOT entreprend d'orienter et de conditionner son développement pour accompagner la réduction de l'empreinte carbone liée.

- ✓ **Préserver et orienter le développement de la filière logistique notamment sur des secteurs stratégiques ciblés.**

Une augmentation significative du tourisme urbain et du tourisme d'arrière-pays : comme le préconisait le 1^{er} SCOT, le développement de l'activité touristique devait tendre vers un rééquilibrage des différents espaces touristiques de la plaine du Roussillon. En effet, bien que la façade littorale reste la destination privilégiée des touristes, celle-ci est aussi particulièrement sensible d'un point de vue environnemental et vis-à-vis des risques naturels. Avec une augmentation des emplois issus du secteur du tourisme, une évolution significative en matière de capacité d'accueil des hébergements hors littoral et une amélioration qualitative de ces derniers, le bilan du SCOT atteste qu'un rééquilibrage des activités de tourisme est à l'œuvre sur le territoire notamment sur les massifs et la ville-centre.

- ✓ **Conforter l'activité touristique, en tant que pilier de l'économie locale, au-delà des activités de bord de mer afin de trouver un équilibre entre tourisme littoral et estival, tourisme d'arrière-pays et tourisme urbain.**

Un niveau d'équipements et de services qui se conforte sur l'ensemble des bassins de vie : grâce à un bon maillage territorial, le bilan du SCOT atteste que les habitants bénéficient d'un niveau satisfaisant en matière d'équipements et de services. Les polarités se renforcent permettant d'assurer leur rôle de communes relais en tant qu'alternative aux déplacements systématiques sur la ville-centre. Concernant les équipements structurants projetés, 3 sur 7 ont été réalisés entre 2013 et 2018 permettant de conforter la stratégie du SCOT qui visait à rendre le territoire plus attractif.

- ✓ **Permettre la réalisation des grands projets d'équipements, vecteurs d'un cadre de vie qualitatif et de développement de l'emploi, et soutenir les communes relais pour assurer leur pérennité en tant que pôles de services.**

Une consommation d'espace qui diminue et un équilibre général entre les espaces urbains, agricoles et naturels maintenu : le bilan atteste que les effets attendus du SCOT en matière de consommation d'espace portent leur fruit puisque l'expansion urbaine (habitat + économie) diminue depuis 2013. L'étalement urbain semble lui aussi diminuer. Les grands équilibres du territoire sont respectés malgré d'importants projets de parcs photovoltaïques au sol sur des terres agricoles qui méritent une attention particulière dans le cadre de la révision du schéma.

- ✓ **Poursuivre et amplifier la réduction de la consommation d'espaces en réinterrogeant les besoins, notamment en matière de foncier économique, qui restent cependant difficiles à anticiper et sensibles au regard de la situation du territoire en termes d'emplois et de chômage.**

Les espaces naturels et agricoles composant l'armature verte et bleue sont préservés : le bilan indique que les dispositions du SCOT visant la préservation de la biodiversité et des espaces agricoles et naturels sont largement respectées. L'objectif est donc atteint grâce à la détermination de l'armature verte et bleue du territoire et aux outils déployés par le SCOT (coupures vertes, franges urbaines et rurales, secteurs d'étalement urbain diffus, ceinture verte du cœur d'agglomération).

- ✓ **Poursuivre la protection des milieux d'intérêts écologiques et de l'ensemble des composantes de la trame verte et bleue avec un point d'attention concernant l'intégration des serres photovoltaïques qui devra faire l'objet d'un encadrement dans la révision du schéma.**

Une mise en œuvre harmonisée de l'application de la loi Littoral à l'échelle de l'ensemble des communes littorales : au regard de l'importance des enjeux économiques et environnementaux (tourisme, risques naturels, adaptation au changement climatique...), le littoral constitue un espace aux enjeux spécifiques appelant une gestion différenciée dans le cadre du SCOT. Une attention particulière est notamment portée sur certaines communes vis-à-vis de la production de logements dans les espaces proches du rivage. Les coupures d'urbanisation méritent également d'être précisées et les autres outils déployés par le SCOT comme les franges urbaines et rurales mobilisés plus fortement pour encadrer le développement urbain.

- ✓ **Fixer un plafond de logements à produire moins important, notamment au sein des espaces proches du rivage afin de mieux prendre en compte la sensibilité de ces espaces.**



Les dispositions du SCOT relatives à la préservation des paysages « quotidiens » sont globalement respectées : à travers la définition de coupures vertes, de franges urbaines et rurales ainsi que d'îlots de nature en ville, la qualification des espaces concernés reste toutefois limitée, s'agissant notamment des franges urbaines et rurales. Outre l'extension de l'urbanisation, le développement de parcs photovoltaïques au sol, hangars « alibis » et de serres photovoltaïques (à la mise en culture incertaine voire inexistante) soulève aujourd'hui de réelles problématiques (intégration paysagère, consommation de l'espace, réalité de l'activité agricole).

- ✓ **Poursuivre la préservation et la mise en valeur des paysages du quotidien et investiguer le sujet de serres et parcs photovoltaïques afin de mieux encadrer leur implantation.**

Un développement important de la production d'énergie renouvelable : essentiellement via l'éolien et le photovoltaïque, mais aussi grâce à la diversification de la production (réseau de chaleur, biogaz...). Au regard de l'importance des projets et de leur localisation, le développement de certaines de ces installations soulève toutefois des problématiques sur lesquelles le SCOT pourrait se pencher à son échelle (éolien, serres photovoltaïques...). Sur le plan des transports, le temps « court » de mise en œuvre du SCOT n'a pas permis de renverser la tendance globale à l'augmentation des trafics automobiles, impliquant consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins, la structuration des offres alternatives à l'automobile et leur fréquentation à la hausse sont des signes encourageants.

- ✓ **Permettre le développement des projets d'énergies renouvelables sans toutefois compromettre la qualité des paysages et la vocation agricole ou naturelles des espaces sensibles.**

Une nette diminution de la constructibilité dans les zones à risque : tout particulièrement dans les zones inondables, notamment dans les secteurs potentiellement les plus vulnérables (zone inondable pour un événement fréquent). En revanche le bilan fait état d'une faible évolution du nombre de plans de prévention des risques, notamment concernant l'incendie de forêt. À noter que ce dernier s'étant renforcé au cours de ces dernières années au cœur de la plaine et sur le littoral, cela augmente la sensibilité du territoire (et pas uniquement sur les massifs) vis-à-vis de cet aléa.

- ✓ **Orienter, autant que possible, le développement de l'urbanisation en dehors des zones à risque.**

Une diminution des prélèvements voués à l'alimentation en eau potable dans les nappes profondes : Depuis quelques années, la question de l'eau dans l'aménagement du territoire devient de plus en plus prégnante. Les efforts consentis se matérialisent notamment par une baisse des captages en eau potable. Toutefois, d'importantes disparités existent localement et deux secteurs méritent une attention particulière (Bordure côtière nord et Aspres-Réart). Sur le volet qualitatif, la situation semble relativement stable, une absence d'amélioration de la qualité des eaux étant constatée.

- ✓ **L'amélioration de la connaissance et le renforcement des politiques de gestion de l'eau à travers l'élaboration ou la révision de différents documents (SDAGE, SAGE, PGRI...) doivent permettre de renforcer la prise en compte de la protection des ressources en eau et des milieux aquatiques dans le cadre de la révision du SCOT, tant sur le plan quantitatif que qualitatif.**

• **Deux débats sur les orientations générales du PADD nécessaires pour prendre en compte les évolutions marquant l'avancée de la procédure**

- **Modérer la consommation d'espaces : principale difficulté requestionnant les orientations générales du PADD débattu en 2019 (1^{er} débat)**

À l'issue de la présentation d'une première version des éléments de diagnostic en 2018 et en l'absence de contrainte légale « chiffrée » (entendons par là que la loi Climat et Résilience n'était pas encore promulguée), les objectifs de modération de la consommation d'espaces issus du premier débat sur le PADD de 2019 apparaissent aujourd'hui peu ambitieux en comparaison (-20% par rapport aux 10 années précédentes). Pourtant lorsque les travaux sur la phase réglementaire (l'élaboration du Document d'Orientations et d'Objectifs), ont démarré en 2020, il a été rapidement

constaté l'ampleur de la tâche compte-tenu des réserves foncières inscrites au sein des documents d'urbanisme en vigueur ainsi que des coups partis et projets bien engagés.

Le SRADDET Occitanie 2040 d'abord, puis la loi Climat et Résilience d'août 2021 ont bouleversé les réflexions en cours et imposé aux élus de redébattre d'un PADD dont les objectifs de modération de la consommation d'espaces permettraient d'inscrire le territoire dans une trajectoire raccord avec celle imposée par la nouvelle loi : -50% les 10 premières années par rapport à la décennie 2011-2020 puis -20% les 5 années suivantes par rapport aux 10 premières années d'exercice du schéma.

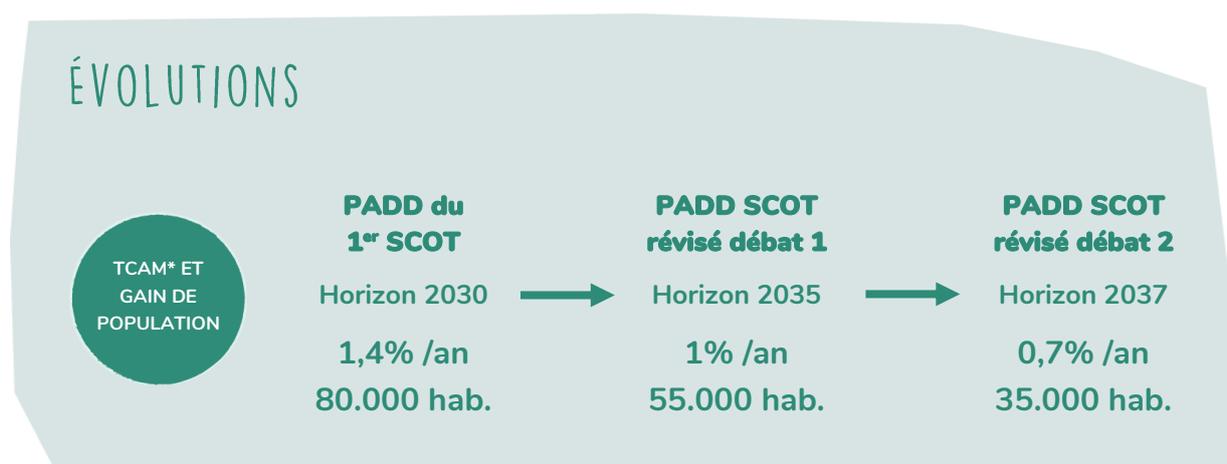
C'est ainsi qu'un nouveau débat PADD a eu lieu fin 2021 / début 2022, permettant notamment de rehausser les efforts en termes de modération de la consommation d'espaces. Pour ce faire, les hypothèses démographiques ont également été requestionnées puisque l'accueil de population génère des besoins en logements qui consomment forcément de l'espace.

- Ajustement des perspectives démographiques : un tassement de la croissance à prendre en compte

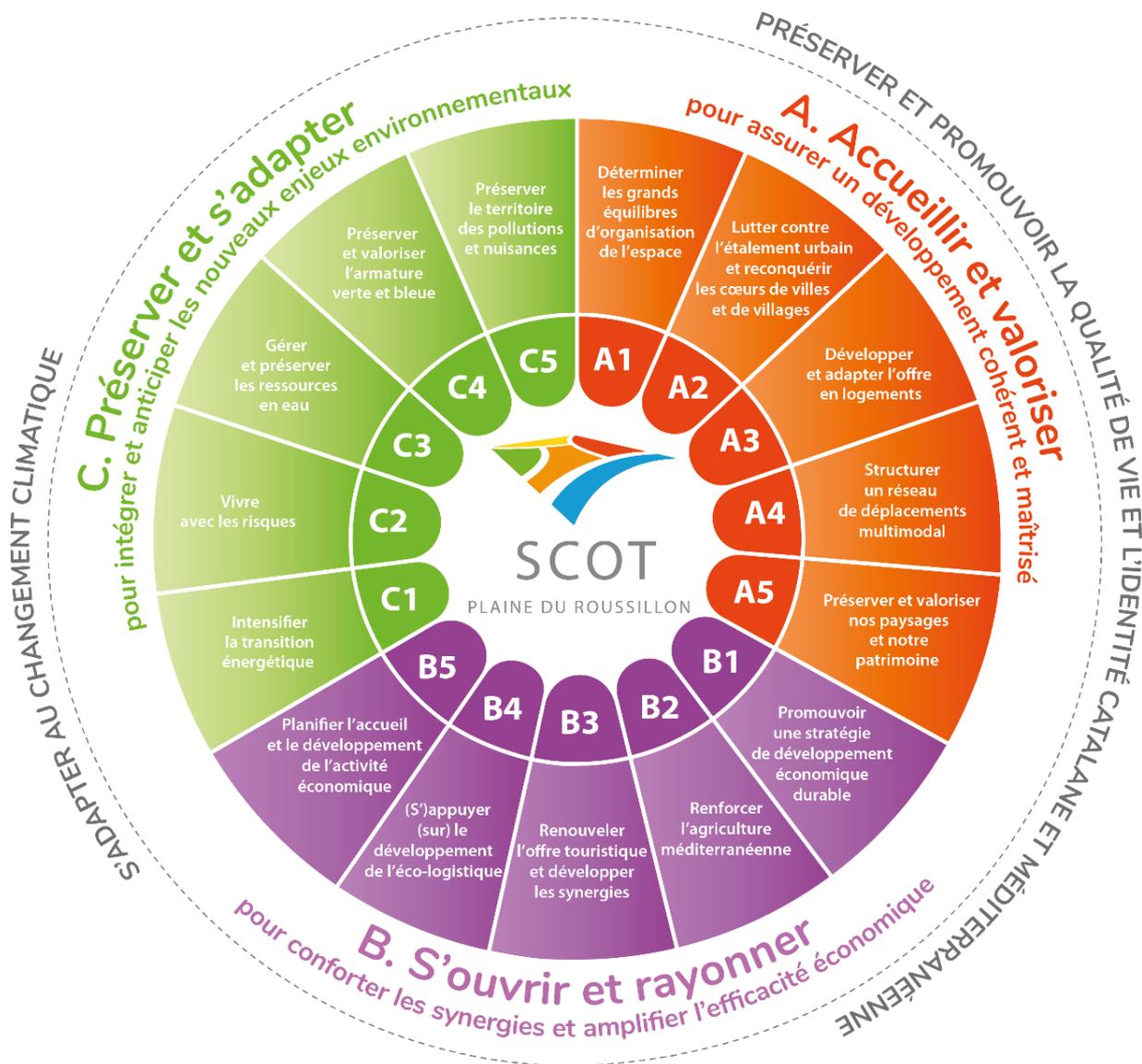
Une première hypothèse d'accueil de population a été présentée lors du débat du PADD de 2019. Elle proposait un taux de croissance annuel moyen* de 1% /an, correspondant à un gain de population de 55 000 nouveaux habitants à horizon 2035. Les constats de l'analyse de l'application du SCOT démontrant un ralentissement de l'accroissement démographique, la projection envisagée était donc inférieure à celle du premier SCOT : 1% /an contre 1,4% /an.

Le second débat du PADD a eu lieu afin de prendre en compte les évolutions démographiques grâce à des données plus récentes. Une seconde hypothèse d'accueil de population a donc été validée politiquement à l'horizon 2037. Elle relève à la fois de l'analyse du contexte de la plaine du Roussillon sur les années précédentes ainsi que d'objectifs politiques affichés en matière d'aménagement du territoire.

Le scénario retenu est le « tendanciel ». Il bénéficie de données récentes, développe une projection qui tient compte du « fil de l'eau » et intègre les tendances de ralentissement de l'évolution démographique observées ces dernières années (tassement des apports migratoires et vieillissement de la population). Il table sur un taux de croissance annuel moyen de 0,7% par an ; la population du SCOT devrait atteindre près de 374 000 habitants à l'horizon 2037, soit un gain démographique attendu d'environ 35 500 habitants sur 15 ans. C'est un scénario qui s'appuie sur la réalité des dynamiques démographiques, largement partagée à l'échelle du littoral Méditerranéen, mais aussi sur une ambition d'accueil maîtrisé et respectueux de la qualité de vie du territoire. (Pour en savoir plus, se référer au cahier II du Rapport de présentation « *Les dynamiques démographiques et l'habitat, partie A4 Projections démographiques* »).



B. Un PADD rénové bâti sur 3 ambitions, un impératif et un fil conducteur transversaux



• Le fil conducteur de l'identité et de la qualité du cadre de vie

L'importance du cadre de vie a été largement relayée par les élus du territoire qui se sont accordés sur la nécessité de se questionner sur les conditions d'accueil d'une population supplémentaire afin de ne pas dégrader ce cadre. « Accueillir oui, mais pas à n'importe quel prix, et pas au détriment de l'identité », d'abord pour les habitants déjà en place et parce qu'un développement mal encadré du territoire serait contreproductif vis-à-vis de l'attractivité recherchée, notamment d'un point de vue économique.

La détérioration des qualités environnementales, paysagères et patrimoniales, véritables atouts identitaires du territoire, est alors apparue comme une menace récurrente qu'il s'agissait d'éviter, d'où sa traduction en fil conducteur. Bien que ne faisant pas partie des orientations générales du PADD, ce fil a permis d'arbitrer certains choix faits lors des discussions menées dans le cadre de l'élaboration de ce dernier.

● L'impératif de l'adaptation au changement climatique

Même s'il faut continuer de se préoccuper des mesures d'atténuation du changement climatique, son proche avenir est déjà écrit et il est donc indispensable d'intégrer des mesures urgentes d'adaptation à l'évolution du climat. Ce souci, encore peu relayé dans le précédent SCOT, s'inscrit aujourd'hui comme un impératif transversal qui irrigue l'ensemble des mesures du schéma d'un territoire situé aux avant-postes du changement de par sa situation géographique.

Compte-tenu de cette situation, les enjeux principaux portent sur la réduction de la vulnérabilité du territoire aux risques naturels, mais aussi sur la gestion de la ressource en eau.

Le SCOT développe par ailleurs de nombreuses et nouvelles dispositions en faveur de la transition énergétique, en permettant la mise en œuvre d'un projet plus économe en énergie et émissions de gaz à effet de serre, mais aussi plus ambitieux en matière de développement des énergies renouvelables.

L'adaptation au changement climatique est prise en compte dans l'ensemble des orientations générales du PADD et déclinée dans le Document d'Orientations et d'Objectifs avec de nombreuses dispositions qui concourent à l'atténuation et l'adaptation : meilleure prise en compte des risques naturels dans leur diversité, gestion économe des ressources, notamment en eau, préservation des terres agricoles, de la biodiversité, lutte contre les zones de surchauffe urbaine et promotion de la nature en ville, organisation et décarbonation des mobilités et activités économiques, sobriété énergétique et développement des énergies renouvelables sont des objectifs clairement développés par le nouveau schéma.

● Ambition A : Accueillir et valoriser, pour assurer un développement cohérent et maîtrisé

- A1. Déterminer les grands équilibres d'organisation de l'espace

En connaissance de leur obligation de prévoir 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, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements, **les élus du territoire ont fait le choix d'agir plus fortement sur les paramètres de sobriété et de maîtrise des équilibres offerts par l'outil SCOT.**

Afin de prendre en compte des prévisions plus réalistes, le taux de croissance annuel moyen a été largement revu à la baisse par rapport au 1^{er} SCOT (scénario tendanciel de 0,7%/an au lieu de 1,4%/an) pour volontairement tenir compte des perspectives actualisées sans obérer un éventuel effet de regain suite à la crise sanitaire. Comme dans le premier SCOT, les capacités de construction et de réhabilitation liées sont orientées afin d'agir sur le confortement de l'armature multipolaire qui guide l'ensemble des orientations du SCOT.

Comme évoqué précédemment et dans la continuité du 1^{er} SCOT il s'agit d'anticiper et orienter prioritairement l'accueil des 35 500 habitants supplémentaires envisagés sur le cœur d'agglomération (Ville-centre et première couronne) ainsi que sur les pôles d'équilibre, et en second lieu, si nécessaire, sur un réseau de pôles d'appui.

Sur la frange littorale, il s'agit d'orienter préférentiellement le développement sur des villes-littorales accompagnées désormais de « binômes » identifiés comme pôles d'appui en rétro-littoral, mais aussi d'axer l'accueil principalement en dehors des espaces proches du rivage conformément aux objectifs du législateur.

Cette organisation a l'avantage de tenir compte des infrastructures et équipements, de rapprocher les différentes fonctions urbaines et donc de contribuer à limiter les déplacements et l'étalement urbain (et d'inverser les constats encore effectués au moment du diagnostic et du bilan qui tendent à démontrer que cette armature est mise à mal par la périurbanisation).

Cette orientation vise également **à cibler les centres anciens comme des lieux de reconquête urbaine** afin d'assurer la préservation des équilibres entre l'urbain et les espaces naturels et agricoles.

- **A2. Lutter contre l'étalement urbain et reconquérir les cœurs de villes et de villages**

Accueillir 35 500 nouveaux habitants en préservant autant que possible les équilibres en espaces agricoles, naturels et urbanisés passe nécessairement par une optimisation des espaces déjà bâtis. Si cet objectif était déjà abordé dans le SCOT précédent, il est désormais plus fortement affiché et ambitionné, sobriété foncière oblige. La stratégie de développement urbain souhaitée est orientée sur une double logique :

- Le réinvestissement urbain d'une part ;
- La rationalisation et l'économie des espaces urbanisés d'autre part.

Pour cela des objectifs chiffrés sont fixés :

- Au moins 30% des besoins en logements (soit plus de 11 000 logements environ) doivent être satisfaits au sein de l'enveloppe actuelle des espaces urbanisés. Ce chiffre apparaît réaliste au regard des gisements fonciers étudiés mais aussi des tendances observées en matière de mobilisation. Il n'a pas été question d'être aussi ambitieux que ce qui peut déjà s'opérer en termes de ratio constructions résidentielles en réinvestissement / constructions résidentielles en extension urbaine afin d'afficher des objectifs réalistes. En effet, dans un contexte de réduction d'espaces à urbaniser, il apparaît que les élus se heurtent à d'importantes difficultés financières parallèlement à une rétention des gisements fonciers qui prend de plus en plus de valeur. Par conséquent, 70% des besoins en logements pourront être satisfaits par extension de l'urbanisation, sans dépasser un volume de consommation foncière global fixé par ailleurs dans l'orientation B.2.
- Une majoration globale des densités attendues à l'échelle du SCOT pour les opérations de développement urbain qui doit permettre de la voir progresser à 35 logements/ha contre 27 logements / ha actuellement en extension. Cette progression est à nuancer en fonction des secteurs et de l'armature dans le Document d'Orientations et d'Objectifs pour tenir compte des réalités différentes entre secteurs et parfois au sein de ces secteurs.

Il appartiendra aux collectivités d'accompagner et d'anticiper plus fortement le réinvestissement urbain notamment, dans ce cadre ainsi fixé. Au-delà des objectifs chiffrés, il s'agit de réunir les conditions favorables à la reconquête des cœurs de villes et de villages. Même si la mobilisation des gisements reste particulièrement complexe et parfois incertaine dans quelques quartiers dégradés, du fait notamment de l'insuffisance des outils et financements, **la remise sur le marché des logements vacants et la réhabilitation du parc de logements sont désormais indispensables pour satisfaire les besoins en logements et respecter les objectifs de sobriété foncière.**

Des stratégies de reconquête des centres-bourgs doivent être définies de manière transversale au sein desquelles il s'agira notamment de traiter de l'amélioration des performances énergétiques du bâti, de l'adaptation des logements au vieillissement de la population et de lutter contre l'habitat indigne ou dégradé. La question du maintien et du développement du maillage de services et d'équipements, prépondérante à l'échelle de la plaine pour limiter les déplacements et assurer une réponse aux besoins de proximité l'est tout autant à l'échelle des villes vis-à-vis des centres et des quartiers de faubourgs (notamment de Perpignan) afin de rendre ces espaces vivants et attractifs.

La question des équilibres commerciaux tient là aussi une place importante. L'ambition portée par la révision, plus forte que dans le 1^{er} SCOT, vise à maîtriser le développement commercial périphérique en limitant strictement les extensions urbaines en vue de privilégier plus clairement les nouvelles implantations au sein de centralités urbaines et la requalification des pôles commerciaux existants.

Cet objectif permet d'une part de conforter les efforts pour favoriser le réinvestissement urbain, mais aussi de participer à limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'autre part.

- **A3. Développer et adapter l'offre en logements**

Une fois les besoins en logements estimés au regard du desserrement et de la croissance démographique, il s'agit de proposer une offre suffisante en quantité et diversifiée en qualité.

Les besoins (34 500 logements) sont fondés sur des hypothèses présentées au sein de la partie B.4 du cahier II du Rapport de présentation « Hypothèse de projection des besoins en logements ». Ils reprennent également les constats présentés dans l'analyse des résultats de l'application du SCOT.

Ils couvrent :

- la satisfaction des besoins liés à la croissance démographique exogène et endogène ;
- le renouvellement du parc de résidences principales ;
- la nécessité de fluidifier les parcours résidentiels des ménages en détendant le marché ;
- la satisfaction des besoins en résidences secondaires pour anticiper la pression touristique.

Outre une identification quantitative il s'agit aussi de proposer une palette qualitative permettant de s'inscrire en adéquation avec ces besoins. Adaptation de la taille des logements, diversité des produits en termes de statuts sont autant d'objectifs que les élus ont souhaité maintenir et réaffirmer vis-à-vis du SCOT précédent.

S'agissant plus précisément des formes urbaines, le SCOT vise la diversification des types de logements, la promotion de quartiers d'habitat durables et denses (sans viser la labellisation « Écoquartiers » comme dans le SCOT précédent), ambitionne de faire sortir du modèle du « tout pavillonnaire » ; produit marqué d'une empreinte écologique insoutenable aujourd'hui. Les Secteurs de Projets Stratégiques à vocation d'habitat (SPS) n'ont connu qu'un succès relatif dans le SCOT précédent bien qu'il s'agisse d'une mesure phare, censée garantir l'atteinte de certains objectifs. Bien que lesdits objectifs qualitatifs aient été souvent atteints (progression de la densité résidentielle par exemple), ces quartiers n'ont pas été prioritaires et peu ont été urbanisés depuis, faisant face à des problématiques foncières qui semblent aujourd'hui se résoudre. Le SCOT proroge ainsi ce dispositif, sur les mêmes communes que précédemment (ville-centre, cœur d'agglomération, villes-littorales et pôles d'équilibre) et avec la plupart des objectifs qui leur étaient assignés. En sus et notamment pour répondre à la nécessité de mieux articuler urbanisme et transports, en lien avec les constats émanant du bilan d'application, le caractère stratégique du foncier aux abords des gares est affirmé, au même titre que les SPS.

- **A4. Structurer un réseau de déplacements multimodal à l'échelle de la Plaine du Roussillon**

Par rapport au précédent SCOT, l'accent est porté particulièrement sur le caractère multimodal du réseau de déplacements à structurer en s'appuyant sur l'armature multipolaire.

Le bilan du 1^{er} SCOT tout comme le diagnostic, montrent l'importance des déplacements effectués en voiture du fait de l'étalement urbain et de la périurbanisation. Les efforts pour développer les offres de mobilités alternatives sont donc à poursuivre pour structurer réellement le réseau de déplacements multimodal à l'échelle de la Plaine.

En ce sens, l'offre en transports collectifs doit être confortée et les réseaux mieux articulés. La mise en place d'un maillage de pôles d'échanges multimodaux et de parcs-relais est affirmée comme une nécessité pour organiser et plébisciter le rabattement automobile et contribuer ainsi à apaiser les circulations, notamment au sein des villes et villages et dans le cœur d'agglomération, site essentiel d'expérimentation d'un modèle de déplacements plus durables.

Cet apaisement des circulations qui doit permettre de désengorger l'espace urbanisé des voitures, doit aussi favoriser le report sur les modes actifs qui méritent d'être développés, tant du point de vue des déplacements utilitaires que pour les loisirs. Un réseau de liaisons intercommunales cyclistes efficace doit être déployé pour renforcer l'accessibilité des zones d'emplois, grands équipements, ainsi que du littoral. La question du partage des voiries concernées est donc importante dans l'atteinte de ces objectifs, ce qui doit se faire lors de l'amélioration du maillage de voiries roussillonnaises. Cela passe par une hiérarchisation du réseau mais surtout par la mise en adéquation du profil avec la fonction ambitionnée et la montée en gamme de certains axes. L'enjeu du confortement de ce réseau (complété par des projets ciblés, le contournement de Perpignan par exemple) est également important.

Compte-tenu du caractère touristique du territoire, la question de l'accessibilité du littoral mais également de certaines vallées est prépondérante. Là aussi, il s'agit de diminuer l'importance de la voiture pour réduire les phénomènes de congestion associés à ces pics de fréquentation, sources de nuisances multiples, notamment pour la population locale.

S'agissant des territoires ruraux et montagnards, le PADD cible comme solution à l'enjeu de l'amélioration de leur accessibilité, celle du développement d'une offre en transports collectifs adaptés couplée aux solutions de rabattement précédemment évoquées. La modernisation des axes doit également permettre de renforcer leur sécurité.

- **A5. Valoriser nos paysages et notre patrimoine**

Bien que le paysage et le patrimoine constituent un fil transversal, des orientations spécifiques ont été définies comme dans le précédent SCOT afin prendre en compte les menaces qui pèsent sur eux : développement urbain aux formes banalisées, développement des dispositifs de production d'énergie renouvelable insuffisamment encadré, évolution des pratiques agricoles potentiellement déstructurantes...

Concernant le paysage, des orientations sont définies pour préserver la qualité de ces derniers. L'amphithéâtre constitué par la Plaine du Roussillon doit être préservé et mis en valeur. Cela passe par la préservation des lignes de force ainsi que par la protection des espaces emblématiques et des principaux cônes de vue associés. A ce titre, les espaces de respiration entre les espaces urbanisés sont identifiés comme à conforter, ce qui confirme la nécessité de matérialiser par la suite des coupures vertes comme dans le SCOT précédent, et d'y associer des mesures de préservation.

Concernant le patrimoine et l'identité, l'enjeu du SCOT réside dans une meilleure valorisation des formes urbaines ancestrales et l'évitement de la détérioration de ces dernières, notamment par un développement urbain banalisé, en particulier lorsqu'il s'agit de silhouettes bâties d'intérêt. D'autres éléments plus ponctuels dans les espaces urbanisés mais aussi naturels et agricoles méritent également d'être préservés pour leur valeur patrimoniale et culturelle.

La question de la qualité urbaine des extensions mise à mal notamment du fait de la périurbanisation, est prépondérante pour répondre à l'enjeu de la banalisation des formes, du risque de perte d'identité et au-delà pour s'adapter au changement climatique. Il s'agit en effet de la rechercher systématiquement, que ce soit en réinvestissement urbain comme en extension. Le retour à des formes urbaines plus denses, nécessitées par la modération de la consommation d'espaces, doit s'inspirer des formes anciennes traditionnelles qui souvent permettaient déjà de s'adapter au climat méditerranéen de manière relativement naturelle. Cependant, il ne s'agit pas non plus d'obérer que ces formes ont été abandonnées ces dernières années car peu adaptées aux modes de vie et aspirations des ménages. En ce sens, des adaptations des tissus doivent être recherchées.

En matière de qualité urbaine, le SCOT doit aussi agir sur celle des entrées de villes, vectrices de l'image des bourgs. Celles-ci méritent, pour certaines, des efforts de requalification et de mise en scène pour contribuer à valoriser le patrimoine et favoriser la bonne intégration urbaine et paysagère des opérations de développement urbain en extension qui participent à repousser la limite de l'entrée de ville.

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

- **B1. Promouvoir une stratégie de développement économique durable**

Le système urbain de la Plaine du Roussillon polarise son propre espace à l'interface des espaces pyrénéens et méditerranéens. Cependant, il s'agit de conforter le statut de 3^{ème} pôle urbain régional de la communauté urbaine et de son aire urbaine en capitalisant sur son positionnement géographique stratégique. Cela doit participer à renforcer son attractivité notamment vis-à-vis de l'emploi et de l'activité économique, faiblesses du territoire.

Sa situation est aussi propice à capitaliser pour favoriser l'ouverture vers le territoire sud-catalan, auquel la Plaine est particulièrement bien connectée et avec lequel elle entretient des liens culturels forts. Il s'agit de saisir l'opportunité de bénéficier de l'attractivité de l'aire métropolitaine de Barcelone en particulier.

La polarisation de la Plaine du Roussillon autour de son système urbain doit également permettre d'entraîner les espaces ruraux des vallées et massifs dans une stratégie de développement solidaire.

Enfin les élus affirment également dans leur PADD la nécessité de dialoguer avec les autres espaces voisins, notamment dans le cadre d'un Inter SCOT Sud-Méditerranée afin de renforcer la cohérence dans les domaines qu'ils partagent.

Afin de faciliter ces échanges, l'amélioration de l'accessibilité du territoire est un enjeu pour diminuer la prégnance des déplacements effectués en voiture et diversifier les modes de transports. Malgré le regain d'attractivité de la plateforme aéroportuaire, sa pérennité reste fragile et les aéroports les plus proches restent à plus d'une heure trente d'autoroute depuis Perpignan. Si la mise en service de la ligne à grande vitesse a amélioré la connexion ferroviaire avec la Catalogne Sud et l'Espagne (bien qu'elle présente un certain nombre de défauts), l'acte 2 de la mise en réseau consistant à relier Perpignan à Montpellier se fait, lui, attendre. Or, il s'agit d'une infrastructure nécessaire et sur laquelle les élus souhaitent s'appuyer ensuite pour déployer une offre périurbaine et le fret ferroviaire.

En matière d'équipements et de services, l'armature multipolaire a l'avantage de rapprocher les habitants de ces derniers au sein de bassins de proximité. Seules quelques communes des massifs restent fortement dépendantes et relativement éloignées des polarités. La desserte du territoire par le numérique n'est pas oubliée, car certains secteurs sont moins bien lotis que la plaine dans ce domaine. Or le numérique est un facteur d'attractivité économique et un élément conditionnant l'accessibilité aux services, notamment dans les territoires les plus ruraux ; deux objectifs que les élus ont souhaité se donner.

Parallèlement le développement de l'offre globale en équipements est également souhaité afin de ne pas perdre en qualité de vie d'une part, mais aussi de voir le territoire monter en gamme pour se positionner sur un rang métropolitain via le déploiement d'équipements d'envergure, notamment dans les domaines culturels et sportifs d'autre part.

L'offre en enseignement supérieur doit elle aussi être confortée de manière à appuyer les filières économiques du territoire. L'économie, quant à elle, doit se diversifier au profit du développement de l'emploi, notamment de la sphère productive, en vue de tendre vers une économie plurielle et innovante et ainsi rompre avec sa tertiarisation engagée. Il s'agit de la rendre plus durable, adaptée et adaptable aux enjeux du changement climatique et de la transition énergétique et alimentaire.

- **B2. Renforcer l'agriculture méditerranéenne**

Renforcer l'agriculture revient notamment à limiter la consommation d'espaces agricoles, le foncier étant le premier outil de l'agriculteur. Le foncier agricole étant aux portes des villes, il est la première victime de l'étalement urbain. Bien que le rythme de consommation d'espaces ne cesse de baisser, même plus rapidement que ce que le 1^{er} SCOT ne le prévoyait comme en témoigne son bilan, la périurbanisation est toujours synonyme de perte irréversible de terres agricoles. C'est ainsi que l'on retrouve dans cette partie les objectifs de modération de la consommation d'espaces définis par les élus dans le cadre de la révision du SCOT.

L'enveloppe maximale de consommation foncière à 15 ans est de 818 ha (dont 584 ha les 10 premières années). Elle est fixée au regard des données de consommation foncière observées entre 2012 et 2021 indiquée dans l'État Initial de l'Environnement, équivalentes à 1 169 ha environ. Les 818 ha correspondent à une réduction de la consommation de 50% les dix premières années (2022-2031) et à une réduction de 20% de ce qui aura été consommé en théorie ces dix premières années sur les cinq années suivantes (2032-2037).

Une trajectoire permettant de visualiser l'atteinte des objectifs de réduction de l'artificialisation par tranche de 10 ans pour atteindre le ZAN à 2050 est également définie.

Au-delà de ces objectifs de préservation du foncier agricole qui visent à limiter l'étalement urbain de façon indifférenciée, certaines terres agricoles méritent une protection ciblée plus forte, comme c'était déjà le cas dans le premier SCOT. ainsi, le concept des « espaces agricoles à fort potentiel » jouissant d'une protection forte a été reconduit sans hésitation de la part les élus dès le PADD.

L'identification et la préservation de zones agricoles pérennes est également promue, tout comme la mise en œuvre de politiques d'intervention foncière au sein de ces espaces, pour améliorer leur lisibilité, en faciliter l'accès pour les agriculteurs, et ainsi soutenir l'activité.

Enfin, l'agriculture est l'une des activités qui sera parmi les plus impactées par le changement climatique. En ce sens, les élus se sont interrogés sur les orientations à inscrire dans le SCOT pour permettre et soutenir l'adaptation de cette activité qui reste un pilier économique du territoire. La préservation des canaux et le soutien à la diversification agricole et à l'extension de l'irrigation sont les pistes ciblées comme devant être facilitées par les collectivités dans ce but.

- **B3. Renouveler l'offre touristique et développer les synergies**

Autre pilier de l'économie (les Pyrénées-Orientales étant le 7^e département le plus fréquenté du territoire national en 2021 et 8 % des emplois selon l'ADT), le tourisme mérite d'être conforté mais aussi restructuré pour plusieurs raisons : Le territoire est fortement marqué par un tourisme balnéaire saisonnier peu lucratif qui confronte le secteur littoral à des difficultés liées à sa capacité d'accueil et d'hébergements... Ainsi, montée en gamme, mise en synergie des divers supports touristiques du territoire pour désaisonnaliser l'économie touristique et faire rayonner cette activité sur l'ensemble du territoire par le développement d'une offre en hébergement en rétro-littoral ainsi qu'à l'arrière-pays et notamment en direction des massifs, sont autant d'enjeux et de pistes évoquées par les élus dans le PADD pour restructurer l'activité.

Pour cela, un réseau de grands équipements d'envergure, notamment en termes d'évènementiel, l'appui général au tourisme urbain et l'amélioration de l'accessibilité du territoire (cf. B1) sont également évoqués.

- **B4. (S') appuyer (sur) le développement de l'éco-logistique**

De par sa situation géographique stratégique à l'échelle européenne (sur un corridor d'échanges majeurs entre le Maghreb, la péninsule Ibérique et le nord de l'Europe, au cœur d'un triangle métropolitain Toulouse-Montpellier-Barcelone), la logistique fait partie des atouts économiques de la plaine du Roussillon. Il convient de tirer les avantages de cette situation et de ne pas seulement subir les inconvénients liés aux flux de transit.

Bien conscients des enjeux économiques mais aussi de l'intérêt de limiter les impacts de cette activité, une orientation spécifique du PADD est désormais développée. Des projets sont notamment ciblés par un soutien affiché du SCOT en matière d'amélioration des plateformes et de développement de l'offre (En Cavaillès à Tresserre/Le Boulou ou les projets sur le parc régional Arago de Rivesaltes par exemple). Le PADD cible également le développement et la modernisation des plateformes de transport combiné afin de réduire l'empreinte carbone de cette activité bien au-delà du seul territoire de la plaine, et soutient le développement des équipements liés à l'amélioration du transport routier (véhicules électriques, hydrogène...).

Parallèlement, la logistique étant un secteur fortement consommateur d'espaces cependant, il convient d'appuyer l'optimisation et la recomposition de ces secteurs afin de préserver les emprises nécessaires à son développement et d'y déployer des dispositifs de production d'énergies renouvelables par exemple.

- **B5. Planifier l'accueil et le développement de l'activité économique**

Au regard des objectifs de modération de la consommation d'espaces fixés et des hypothèses prises en matière de densité et de réinvestissement urbain pour répondre aux besoins en logements, la planification économique devra nécessairement prendre un virage important et s'orienter plus que jamais vers un développement localisé au sein des espaces déjà bâtis. À noter que cela participe également à la mixité fonctionnelle et donc à diminuer les déplacements par une optimisation des tissus urbanisés, ce que l'on appelle communément la « ville des courtes distances ».

Par ailleurs, certains élus ont pu constater sur leur territoire que le développement économique ne passe pas uniquement par la mise à disposition de foncier nu à bâtir, tant les besoins des entreprises et entrepreneurs sont diversifiés. Lors du bilan, il a pu être constaté qu'un volume important des surfaces dédiées à l'extension des secteurs de projets stratégiques à vocation économique du 1^{er} SCOT n'avait pas été urbanisé.

En complémentarité avec les orientations prises sur la reconquête des centres-villes (A2), les centralités urbaines doivent donc également être la cible du développement économique poursuivi, en vue de faire revenir les activités en ville, tout du moins celles qui s'avèrent compatible avec la vie urbaine. La recomposition des zones d'activités existantes est également une orientation importante pour optimiser et améliorer la qualité de ces espaces déjà dédiés.

Néanmoins, les besoins des entreprises endogènes ainsi que la situation du département en matière d'emplois et surtout de chômage induisant la nécessité de capter des entreprises exogènes, couplés à la nécessité de diversifier l'économie pour la sécuriser et la rendre plus durable, imposent de planifier l'extension ou la création de nouvelles zones d'activités. Cette consommation prévisible doit néanmoins être rationalisée via un accueil mieux planifié, organisé, notamment d'un réseau de secteurs de projets stratégiques identifiés en priorité sur les pôles du SCOT et en articulation avec les infrastructures d'accessibilité de ces (futurs) sites d'emplois. En vue de réussir le pari d'attirer de nouvelles entreprises, la qualité de ces zones sera encadrée.

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

- **C1. Intensifier la transition énergétique**

Dans la plaine du Roussillon, les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre sont essentiellement liées aux transports, particulièrement routiers, et aux bâtiments d'habitation et tertiaires.

Le territoire est naturellement bien doté pour le développement des énergies renouvelables, notamment du fait du climat à l'origine d'un gisement éolien et d'une insolation exceptionnelle. Les élus se sont accordés sur la nécessité d'intensifier localement la transition énergétique afin de s'inscrire dans les engagements supra-territoriaux dans ce domaine (stratégie « Région à énergie positive » par exemple).

Cette orientation se décline en 3 axes : Premièrement l'intensification de la transition énergétique doit s'opérer par une amélioration à porter au bâti en réfléchissant à sa conception, en permettant sa rénovation (notamment pour limiter les déperditions puisque près de 40% du parc de logements est antérieur à la première réglementation thermique de 1974 et donc susceptible d'être énergivore) et en promouvant l'usage des énergies renouvelables au sein des constructions (existantes ou à venir).

Le deuxième axe est celui de la promotion d'une mobilité durable. Les transports routiers sont responsables de près de la moitié des consommations énergétiques du territoire et de 67% des émissions de gaz à effet de serre. Les élus ont donc rapidement identifié cet item comme un levier incontournable d'intensification de la transition. Un certain nombre d'orientations précédemment développées concourent déjà à la mise en œuvre de l'intensification recherchée : toutes les orientations en faveur de la limitation de l'étalement urbain, de la compacité urbaine, de la mixité fonctionnelle et de la ville des courtes distances... y contribuent. Naturellement, le développement des mobilités douces et l'intermodalité recherchée (A4) y participent fortement. Les élus ont également complété ce propos en identifiant le développement de l'électro-mobilité comme étant à favoriser.

Enfin le troisième axe consiste à développer mais aussi encadrer les énergies renouvelables (EnR). Le développement de la production d'énergie renouvelable marque à la fois une contribution aux engagements supra-territoriaux et à l'essor de l'économie circulaire, une articulation avec les politiques menées par certains EPCI à travers leur Plan Climat Air Énergie Territorial notamment, et constitue également une source potentielle de revenus pour les territoires concernés.

Cependant, afin de minimiser les impacts agricoles, environnementaux et paysagers liés à ce développement non encadré par le SCOT précédant, les élus ont souhaité doter la plaine du Roussillon d'un cadre précis permettant d'éviter les effets d'aubaine qui guident le développement de ces EnR. Ce cadre est le fruit de plusieurs discussions et résulte de choix politiques basés sur les nombreux retours d'expériences des élus du territoire ces dernières années. Le développement des équipements de production d'énergie éolienne et solaire est ainsi orienté géographiquement dans le SCOT révisé et dans le respect de la loi d'accélération des EnR de mars 2023.

Parallèlement, une diversification des dispositifs de production d'énergie renouvelable est également recherchée, le développement du bois-énergie par exemple faisant partie des leviers à encourager.

- **C2. Vivre avec les risques**

Très impacté, et ce depuis toujours, par les risques, notamment le risque d'inondation (40% de la population exposée selon les données de l'OTRI en 2017), le territoire doit vivre avec, et s'adapter à une vulnérabilité grandissante du fait d'une exposition croissante aux différents aléas en lien avec le réchauffement climatique.

Cette orientation se décline en deux sous-orientations. Il s'agit d'abord de prévenir les risques et d'orienter préférentiellement le développement de l'urbanisation en dehors des zones concernées en prenant en compte les évolutions prévisibles attendues. Chaque type de risque fait alors l'objet d'orientations spécifiques. S'agissant par exemple du risque d'inondation, il importe de promouvoir un développement urbain tenant compte du risque acceptable, dans le respect des objectifs du PGRI. De manière générale, quel que soit le risque, le développement de l'habitat diffus et de la cabanisation (cette dernière se déployant souvent sur des secteurs vulnérables) doit également être endigué.

Les élus ont également pris la mesure de l'importance de réfléchir à la localisation de certains équipements, voire à leur relocalisation, notamment les plus sensibles.

- **C3. Gérer et préserver les ressources en eau**

Le développement du territoire est tributaire de ses ressources en eau, tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Aussi l'objectif de préservation des ressources en eau poursuivi par le SCOT s'inscrit en respect des différents documents relatifs à la politique de l'eau (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux, Plans de Gestion des Ressources en Eau...).

En premier lieu il s'agit de garantir l'adéquation entre les besoins (générés par le développement envisagé) et les ressources disponibles, en respect notamment des volumes prélevables définis dans les nappes du Pliocène. Conformément à la législation en vigueur, les incidences sur les ressources de toutes les opérations d'urbanisme devront être étudiées en amont et la disponibilité en eau assurée.

En second lieu, les élus se sont accordés, comme dans le 1^{er} SCOT, sur la nécessité de protéger les ressources et de rationaliser les consommations et prélèvements dans un souci d'exploitation équilibrée (économies d'eau, optimisation des infrastructures existantes et soutien à la mobilisation de ressources alternatives).

Il est ambitieux notamment de réserver les nappes pliocènes pour l'eau potable et par conséquent d'orienter l'irrigation vers d'autres ressources. Le rôle des canaux d'irrigation est par ailleurs réaffirmé.

Du point de vue qualitatif, le respect des périmètres de protection des captages et de la ressource en eau est naturellement affirmé. Les politiques d'amélioration du traitement des eaux usées sont également à encourager.

- **C4. Préserver et valoriser l'armature verte et bleue**

La qualité de vie reconnue est considérablement liée à la grande variété de milieux et de paysages qui composent le territoire. Ceux-ci abritent également une très grande richesse en termes de biodiversité, fragilisée par endroit. Le 1^{er} SCOT dans son PADD se donnait déjà pour objectif d'identifier et de préserver une armature verte et bleue, maillage de continuités vertes et résultante d'un croisement entre composantes agricoles et composantes écologiques. Les grands concepts reconnus dans le premier SCOT ont été repris tout comme les niveaux de protection associés. Protection des réservoirs de biodiversité, cœurs de nature en particulier mais aussi des autres milieux d'intérêt écologique, préservation des continuités écologiques (déterminées en cohérence avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) annexé au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)) sont des grands principes reconduits. Si les espaces agricoles et notamment ceux identifiés comme à fort potentiel sont traités par ailleurs dans le PADD, leur rôle dans l'armature verte et bleue du territoire n'est pas remis en cause et leur protection également maintenue (cf. B2), de même que les fonctions assurées par une nature plus ordinaire restent reconnues.

Le secteur littoral caractérisé par une richesse environnementale spécifique, support d'une activité touristique importante et d'une attractivité démographique conséquente doit faire l'objet d'une réflexion quant au caractère durable du développement de cette entité.

L'armature verte et bleue doit également trouver des continuités à l'intérieur des espaces urbanisés, c'est pourquoi les élus ont réaffirmé l'importance de la nature en ville. Véritable facteur d'attractivité, outil de limitation des îlots de chaleur urbains, la végétalisation de l'espace public ou encore des façades et toitures, la place à laisser/ redonner à l'eau constituent des orientations fortes de ce PADD en vue de travailler ou retravailler les formes urbaines à l'avenir.

- **C5. Préserver le territoire des pollutions et nuisances**

Préservée de la pollution industrielle, la situation géographique de la plaine du Roussillon (carrefour d'échanges, routiers notamment) est à l'origine de flux nombreux et donc de pollutions et de nuisances pouvant altérer le cadre de vie et la santé des habitants. Conscients de cela, les élus se sont donné l'objectif de préserver le territoire des pollutions et nuisances. Cela passe par la réduction de l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions. Dans ce sens, un ensemble d'orientations précédemment évoquées y concourt déjà : montée en puissance des offres de déplacement alternatives à la voiture solo et mesures en faveur de la mixité fonctionnelle urbaine et de la ville des courtes distances, et notamment la limitation de l'étalement urbain participent déjà à cet objectif. Il s'agit alors en sus de maîtriser le développement urbain aux abords des zones concernées par ces nuisances et pollutions.

En matière de prévention, les élus ont également choisi d'affirmer la nécessité d'optimiser la gestion des déchets en réunissant les conditions nécessaires à une poursuite des efforts consentis en matière de collecte sélective, de confortement voire d'adaptation des installations de traitement, et de valorisation des déchets.

II. Explication des choix retenus pour établir le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)

Suite au bilan d'application du 1^{er} SCOT réalisé en 2019, la volonté a été d'améliorer la lisibilité et de faciliter l'analyse des résultats en faisant coïncider orientations générales du PADD et orientations et objectifs du DOO. Ceci a rendu parfois la rédaction du DOO un peu périlleuse du fait de la transversalité inhérente à certaines thématiques, mais a l'avantage de faciliter la compréhension et la prise en main concrète du schéma. Ainsi le DOO a été complètement restructuré par rapport au SCOT précédant pour coïncider avec le projet politique inscrit au sein du PADD. Il s'organise donc en 3 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

Ces trois ambitions permettent ensuite de décliner les orientations et objectifs du schéma qui constituent pour la majeure partie, une continuité du précédent. En effet, l'essentiel des dispositions emblématiques du 1^{er} SCOT a été maintenu, la déclinaison spatiale parfois adaptée pour tenir compte de nouvelles contraintes (risques en particulier), de nouvelles connaissances environnementales, mais aussi des changements des projets d'aménagement des collectivités composant le territoire du SCOT. Le détail est expliqué orientation par orientation.

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

• A1. Déterminer les grands équilibres d'organisation de l'espace

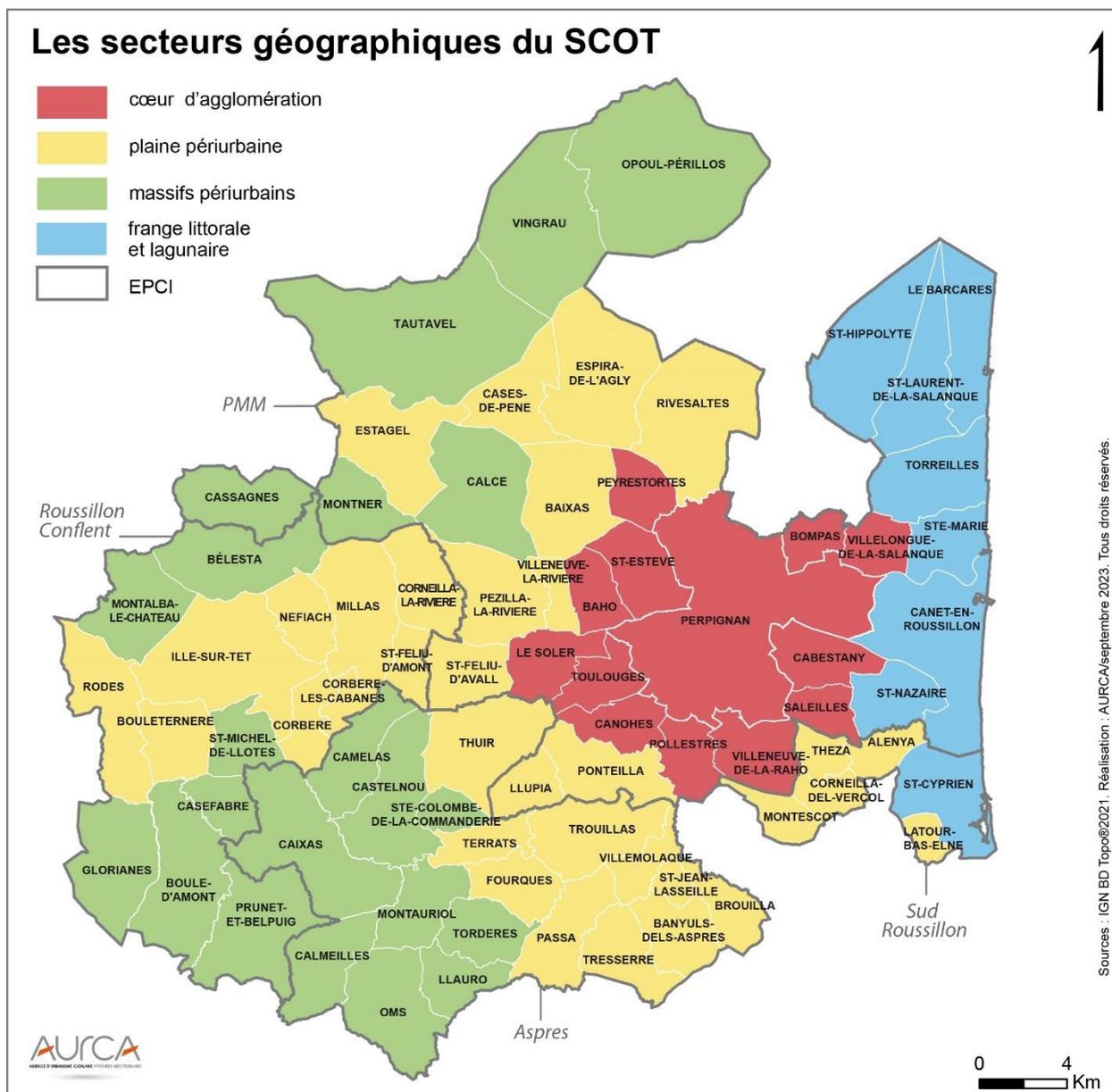
En déclinaison des ambitions du PADD relatives aux équilibres d'organisation de l'espace, le DOO vise tout d'abord à définir les modalités du développement urbain attendu, au regard des hypothèses de croissance prises en compte, de l'armature urbaine à consolider, et des enjeux et spécificités propres à chaque secteur géographique composant le territoire du SCOT. L'objectif poursuivi est, comme indiqué dans le PADD, **d'organiser le développement en lien avec les besoins (logements, activités, équipements...) pour l'anticiper et ne pas la subir, dans le sens où l'attractivité ne doit pas menacer la qualité du cadre de vie** et les grands équilibres notamment au regard des ressources du territoire.

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

Comme précisé dans le chapitre dédié à la justification des choix relative au PADD, les grands principes de l'armature multipolaire du 1^{er} SCOT ont été pérennisés et seuls quelques ajustements mineurs ont été apportés. Ainsi comme dans le SCOT précédant, deux objectifs sont affirmés quant aux modalités de développement urbain :

- **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. Cet objectif ayant une résonance accrue avec les impératifs de sobriété foncière et d'adaptation au changement climatique.**

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



Les secteurs géographiques se traduisent par des «particularités locales» constituant une des modalités de déclinaison des orientations et objectifs du SCOT pour assurer l'équilibre entre espaces naturels, agricoles et espaces urbanisés ou à urbaniser.

La traduction précise de ces deux grands principes trouve notamment place dans la répartition des besoins en logements (A3) et des objectifs de modération de la consommation d'espaces (B2).

Néanmoins, cette orientation A1 définit les objectifs généraux à poursuivre vis-à-vis de chaque type de commune et de chaque secteur géographique, et notamment de chaque secteur géographique « physique » (en complément des secteurs géographiques administratifs qui correspondent aux EPCI).



- **Harmoniser les modalités d'application de la loi Littoral**

La frange littorale du SCOT Plaine du Roussillon est un territoire où se croisent des enjeux environnementaux, paysagers, urbains et économiques importants.

Dans le rapport de présentation, un cahier dédié présente les études spécifiques à la montagne et au littoral (cf. cahier 8). Au sein de ce cahier sont exposées les études relatives à la définition des modalités d'application harmonisées de la loi Littoral sur les huit communes concernées au sein du SCOT. On y retrouve les études et justifications de :

- La détermination de la capacité d'accueil ;
- La qualification des espaces bâtis ;
- La détermination des espaces proches du rivage ;
- L'identification des espaces remarquables du littoral et des coupures d'urbanisation.

Au sein du PADD, les orientations et objectifs relatifs au littoral sont inscrits de manière transversale dans les trois grandes ambitions du document, notamment à travers les orientations générales A1. « Déterminer les grands équilibres d'organisation de l'espace », A3. « Développer et adapter l'offre en logements », A5. « Valoriser nos paysages et notre patrimoine », B2. « Renforcer l'agriculture méditerranéenne », B3 « Renouveler l'offre touristique et développer les synergies » et C4. « Préserver et valoriser l'armature verte et bleue ». Ces orientations générales s'inscrivent directement dans les grands objectifs de la loi Littoral qui pour rappel visent essentiellement à trouver un équilibre entre le développement et la protection du littoral, un espace au patrimoine naturel et paysager riche et particulièrement sensible, soumis à de nombreuses pressions (risques naturels, tourisme...).

En cohérence avec les orientations du PADD, le DOO s'attache à définir et harmoniser les modalités d'application de la loi Littoral. Bien que développées au sein de différentes orientations du DOO, l'ensemble des dispositions visant à harmoniser les modalités d'application de cette loi sont synthétisées au niveau de l'orientation A.1, au sein d'un sous-chapitre dédié.

Ce sous-chapitre reprend pour l'essentiel des orientations et objectifs issus de la mise en déclinaison locale de la loi Littoral au regard des études et analyses évoquées précédemment (cf. cahier 8 du rapport de présentation) et en partie déjà mises en œuvre par le 1^{er} SCOT (réitération du principe de protection de la bande des 100 mètres ou encore justification du caractère limité des extensions au sein des espaces proches du rivage par exemple). La révision du schéma a été l'occasion de prendre en compte les évolutions de l'application de la loi Littoral donnant plus de poids au SCOT en la matière, et d'accroître l'harmonisation de sa déclinaison locale.

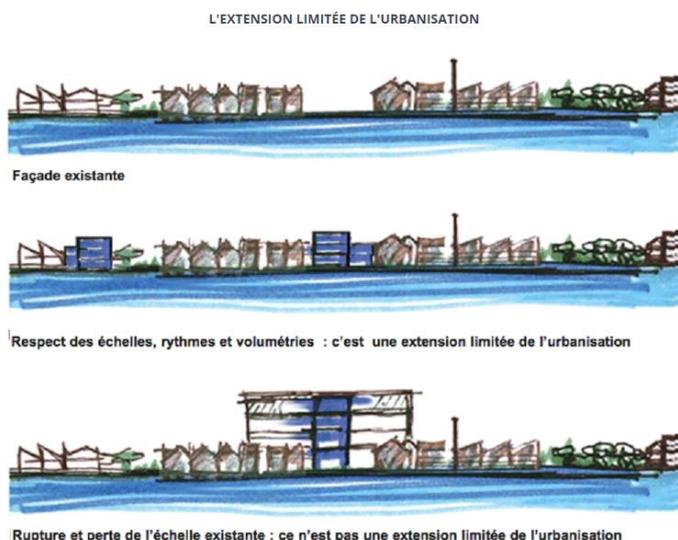
Parmi les nouveautés, **le SCOT identifie les secteurs constructibles du littoral** par le biais d'une qualification des espaces bâtis en villages, agglomérations ou autres secteurs urbanisés. Un travail d'inventaire et de caractérisation multicritères des entités urbaines existantes au sein des 8 communes concernées a été réalisé, le détail de cette analyse étant décrit dans le cahier dédié (cahier 8 du rapport de présentation). Ces définitions permettent de mieux **harmoniser le développement urbain au sein des 8 communes du littoral** sableux de la plaine du Roussillon. Elles définissent un cadre sur ces communes pour urbaniser en continuité des entités ainsi reconnues, conformément aux dispositions de la loi Littoral rappelées dans le DOO. Ce sont les documents d'urbanisme locaux qui, en déclinaison des dispositions du SCOT, doivent délimiter finement les parties actuellement urbanisées des « agglomérations », des « villages » ainsi que des « autres secteurs urbanisés », tels que prévus par la loi Littoral.

La révision du SCOT s'est accompagnée d'une étude spécifique visant à analyser les **capacités d'accueil** des communes littorales (cf. RP. Cahier 8). Outil d'aide à la décision, elle aboutit à une discrimination des 12 entités urbaines littorales selon leur capacité à accueillir des populations et activités supplémentaires, permanentes ou saisonnières, en considérant la fragilité des ressources et les spécificités du territoire littoral (cf. Focus ci-après). Cette étude est notamment prise en compte dans l'orientation A3 qui prévoit de modérer la croissance démographique sur les communes littorales et d'orienter prioritairement l'accueil de populations en dehors des espaces proches du rivage. Dans cette orientation A3, le DOO définit le besoin en logements des communes littorales sur la base **d'un taux de croissance plus réduit que par le passé**, et définit également un volume maximum de logements au sein des espaces proches du rivage, espaces les plus sensibles du littoral.

En complément, au sein de l'orientation A1., **le SCOT définit et justifie les principales extensions limitées au sein des espaces proches du rivage.**

(NB : conformément aux dispositions de l'ancien article L.121-13 du Code de l'urbanisme, et comme le prévoyait déjà le 1^{er} SCOT, les espaces proches du rivage ont été précisés dans le DOO en vue d'être protégés en limitant les extensions de l'urbanisation et en privilégiant un développement urbain en profondeur ménageant la façade littorale. Cette limite qui avait été définie lors de l'élaboration du 1^{er} SCOT n'est pas modifiée, les critères ayant conduit à cette délimitation étant inchangés (cf. A5)).

Le DOO évoque en premier lieu un principe de **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)) qui doit être favorisé 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.



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

Illustrations visant à définir l'extension limitée de l'urbanisation au sens de la loi Littoral (extraite du DOO) - Source : Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN)

La densification étant manifestement insuffisante pour répondre à l'ensemble et à la diversité des besoins des communes concernées, **les extensions de l'urbanisation identifiées et projetées participent à répondre aux besoins des communes en matière de logements, équipements et développement économique.**

Elles sont également déterminées au regard des **possibilités de développement « en extension »** (au sens des extensions limitées de la loi Littoral, cf. illustration ci-contre), **compte-tenu du cumul de contraintes qui pèsent au sein de ces espaces sensibles** (prégnance du risque d'inondation notamment, sensibilités environnementales et paysagères qui trouvent écho dans la définition des coupures littorales et dans la préservation des espaces remarquables par exemple...).

Ainsi, sur les communes de **Saint-Laurent de la Salanque, Saint-Hippolyte et Torreilles aucune extension au sein des espaces proches du rivage n'est prévue.** La situation de ces communes et leurs caractéristiques imposent que leur développement se fasse en dehors de ces espaces sensibles :

- les espaces bâtis qualifiés d'agglomération ou de village étant situés en dehors des espaces proches du rivage pour Saint-Hippolyte et Saint-Laurent ;
- et la commune de Torreilles bénéficiant d'une entité rétro-littorale à la situation plus avantageuse en termes de développement urbain que l'entité Torreilles plage, située intégralement au sein des espaces proches du rivage.

La commune du **Barcarès, ville littorale du SCOT, se situe en intégralité au sein des espaces proches du rivage.** Au regard des contraintes en matière de risque et d'environnement pesant sur la commune, la délimitation des extensions limitées par le SCOT est faite dans une logique de moindre impact vis-à-vis de ces éléments. Ainsi sur **Le Barcarès**, le SCOT justifie et identifie les extensions limitées suivantes :

- Le site de « **Cap de Front** », au nord de la commune, est en continuité d'espaces bâtis en bordure de la RD83 côté étang de Salses-Leucate. Cet axe offre une sortie dédiée (sortie n°15) qui rend le site d'extension très accessible. Il est actuellement non urbanisé et peu entretenu alors qu'il marque l'entrée de ville Nord du Barcarès depuis Leucate. Le projet devra présenter un caractère mixte permettant de répondre aux besoins en logements (permanents) et en hébergements touristiques (type hôteliers) sur une surface de 2 hectares. Il ne devrait pas développer plus **de 19 000 m² de surface de plancher à vocation d'habitat** et proposera des formes urbaines cohérentes au regard du tissu urbanisé adjacent qui comprend des pavillons denses et du petit collectif sur des niveaux allant jusqu'au R+2 maximum.

- Le secteur de **renouvellement urbain du port «Ila Catala»** est situé en plein cœur de cette commune largement étalée le long de la RD83. Le site doit accueillir un **projet d'envergure de requalification** et de **réinvestissement du port** actuel et de son environnement immédiat. Cet espace se justifie notamment en tant que **Secteur de Projet Stratégique à vocation dominante d'habitat** en lien avec son potentiel important pour la commune et pour le SCOT. La révision du SCOT reconnaît l'**extension limitée** de ce site sur une surface d'environ 11,2 ha correspondant à une première tranche d'opération au sein de laquelle environ **25 000 m² de surface de plancher** sont prévus pour la réalisation d'environ 300 logements. Ce site s'inscrit dans une opération de recomposition et de densification urbaine puisque 15 000 m² de surface de plancher sont déjà existants sur site et seraient donc remobilisés dans le cadre de l'opération d'ensemble. Il est important de rappeler qu'en tant que Secteur de Projet Stratégique à vocation dominante d'habitat du SCOT, ce projet de recomposition urbaine est soumis à des conditions particulières incluant notamment une densité minimale et des formes urbaines économes en espace. Ainsi une densité suffisante y est attendue tout en s'inscrivant en cohérence avec les espaces urbanisés adjacents qui composent un tissu relativement hétérogène allant du pavillon assez dense au grand collectif pouvant monter jusqu'au R+7.
- Le secteur « **Caserne** » est à vocation mixte de logements et d'équipements sur une surface totale de 7 ha incluant environ **1 300 m² de surface de plancher**. Il s'agit en partie d'une zone d'aménagement commerciale inscrite dans le 1^{er} SCOT, qui, conformément aux orientations du PADD relatives à l'encadrement du développement commercial est supprimée (cf. PADD A2). Si une vocation commerciale n'est plus souhaitable sur ce secteur, sa situation géographique le rend propice au développement urbain de la commune. Cette zone est actuellement occupée par des terrains en friche délimités par des espaces construits mais sans vrais liens : au nord (avenue du Stade) avec des équipements sportifs et sur toute la limite sud-est un secteur d'habitat pavillonnaire (quartier de l'Estanyot). Au Nord-Ouest, le secteur est délimité par la RD 83 (profil en 2x2 voies). Le maintien d'une coulée verte naturelle devra être assuré pour permettre une transition douce vers le quartier d'habitat existant au regard de la densité attendue sur le site, plus élevée que celle des quartiers voisins en réponse aux objectifs du SCOT. Le projet devra matérialiser la couture urbaine avec le projet Ila Catala à proximité et composer avec la proximité de la RD 83 qui constitue une entrée non seulement pour la ville mais également pour le territoire. À ce titre, les abords de cet axe devront être traité d'un point de vue de la qualité paysagère et les nuisances sonores liées au trafic routier prises en compte dans la composition urbaine du quartier.

Sur la commune de **Sainte-Marie-la-mer**, le SCOT n'identifie à l'intérieur des espaces proches du rivage **qu'un secteur d'extension limitée** de l'urbanisation et ce à des fins d'accueil d'équipements. En l'occurrence, il s'agit du **projet d'extension du port de plaisance** de la commune, reconnu comme **grand projet d'équipement** par le SCOT (cf. DOO B1). Sur une superficie d'environ 16 hectares, il s'agira d'agrandir le port de plaisance actuel avec une augmentation très mesurée du nombre d'anneaux, l'adaptation des typologies d'unités ciblées et la construction d'équipements spécifiques en lien avec la montée en gamme poursuivie et le positionnement choisi par la municipalité : se différencier et garantir une complémentarité avec les offres portuaires voisines de la région et notamment de Canet-en-Roussillon. Ce projet s'inscrira au travers d'un cadre vertueux mêlant intégration des espaces naturels sensibles au sud et espaces urbains au nord avec lesquels des connexions seront recherchées. L'aménagement sera conditionné par la recherche d'un équilibre entre fonctionnement portuaire et impact environnemental. Ce projet fait partie des **opérations complexes envisagées dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) « Têt Méd »** qui pourra emporter mise en compatibilité du SCOT et dont la finalité consiste, entre autres, à concevoir un projet de développement urbain en lien avec l'économie bleue sur les communes complémentaires de Sainte-Marie et de Canet-en-Roussillon. C'est à ce titre, notamment, que le SCOT reconnaît donc ce projet comme grand projet d'équipement.

Sur la commune de **Canet-en-Roussillon**, un vaste **programme de renouvellement urbain** sur la partie est de l'agglomération (Canet plage) est également identifié comme **site pilote dans le cadre du PPA « Têt Méd »** évoqué dans le paragraphe précédent. Il vise à finaliser la conversion de la station balnéaire de Canet en véritable ville littorale, déjà envisagé dans le cadre du 1^{er} SCOT par ailleurs. Il se situe **pour moitié au sein des espaces proches du rivage** et participera à l'amélioration de l'habitat (par démolition, reconstruction, densification, etc.) sans qu'à ce jour les opérations concernées puissent être précisément localisées. Ce projet partenarial d'aménagement pourra s'imposer au SCOT une fois approuvé d'où la volonté, même en l'absence de localisation précise à ce jour d'en tenir compte en proportion dès à présent. Cela permet aussi de bénéficier d'une vision sur les équilibres au sein des espaces proches du rivage. En ce sens le SCOT prévoit une enveloppe estimative de 250 logements pour **19 400 m² de surface de**

plancher à vocation d'habitat d'ores et déjà fléchée au sein des espaces proches du rivage pour la commune de Canet-en-Roussillon.

Enfin, s'agissant des **extensions limitées à vocation économique**, le SCOT identifie sur la commune de Canet -en-Roussillon un **Secteur de Projet Stratégique à vocation économique d'envergure majeure**, situé au sein des espaces proches du rivage. Il s'agit du « **pôle nautique** » qui de fait nécessite bien **conformément à la loi, la proximité immédiate de l'eau** et dont le développement est également inclus dans le périmètre du PPA « Têt Med ».

Sur la commune de **Saint-Nazaire**, la commune entend répondre à ses besoins en logements en réinvestissement d'une part mais aussi en complément par le biais de secteurs d'extensions situés en continuité du village parmi lesquels figure le site de « **la Passe** », situé dans les espaces proches du rivage. Le site de la Passe s'inscrit sur un promontoire en continuité du cœur du village et **à l'abri du risque d'inondation. D'une surface approximative de 8 ha**, le site doit accueillir un **projet d'écoquartier** réalisé en partenariat avec la communauté urbaine et les services de l'État. Il comprend du logement mais aussi des équipements, tels qu'une maison de l'environnement et un projet hôtelier avec mise en œuvre d'une architecture bioclimatique. Cet ensemble se développera sur une surface de plancher maximale de 9500 m² en rapport avec les espaces urbanisés environnants, à l'interface et en continuité du village et des espaces naturels et paysagers. Le projet ménagera une transition douce avec l'urbanisation limitrophe actuelle composée principalement d'habitat pavillonnaire peu dense et d'équipements dans une moindre mesure. La mise en valeur de ce site et les aménagements prévus doivent participer à sa préservation à long terme (sentiers de promenades, information, espaces d'observation, en particulier sur l'extrémité orientale du promontoire...).

Sur la commune de **Saint-Cyprien**, le SCOT identifie **le projet de requalification de son port** vieillissant (3 ha) vers un outil de développement plus adapté aux attentes touristiques, économiques et environnementales actuelles ainsi que **la création d'un secteur d'habitat sur le site de « las Routes »** (9 ha) tous les deux situés au sein des espaces proches du rivage. Les deux projets en continuité des espaces urbanisés se situent à l'interface des deux zones urbanisées de Saint-Cyprien « Plage Nord » et « Plage Sud - les Capellans » constituant le front urbanisé du littoral communal.

À l'échelle communale, ce secteur est localisé dans le tissu urbain existant, en plein cœur urbain de la ville littorale. **Il s'agit donc d'un projet situé au sein des espaces déjà urbanisés, compatible avec les objectifs du SCOT en la matière.**

Le **projet de requalification urbaine du port** intéresse une **partie très limitée** de la zone appelée « **le Port** », qui s'étend de l'ancienne capitainerie jusqu'à la promenade Jean d'Ormesson.

S'agissant du site de « **Las Routes** » : Il s'agit d'une « dent creuse » imbriquée entre deux entités urbaines littorales Nord et Sud créées par la mission Racine et insérée dans le tissu urbain sur 3 de ses cotés. L'ensemble est desservi par des équipements publics.

Ce projet lié à une **recomposition et une requalification générale du port après démolition** de certains immeubles existants et vétustes, s'accompagnera notamment de la modification des principaux équipements tels que l'ancienne capitainerie, l'office du Tourisme et le casino. Il comprendra également l'aménagement des quais, terrasses, des cheminements piétons et viaires, des stationnements nécessaires au Port sur des espaces jusque-là délaissés. Le projet devra veiller à terminer la couture des deux entités urbaines littorales de Saint-Cyprien plage. Les enveloppes de surfaces de plancher des opérations de requalification urbaine du secteur du port et du secteur de Las Routes n'excéderont pas 20 000m² de surface de plancher totale. La volonté communale de produire un urbanisme à l'architecture soignée et aux dimensions mesurées, invite à développer une volumétrie des constructions correspondant à du R+3 sur le site du port et R+4, voire R+5 ponctuellement et au maximum, qui devrait bien s'intégrer à l'environnement urbain immédiat.

À terme, le projet de requalification urbaine du Port associé à celui du site de Las Routes participera à la confortation du port de plaisance dans toutes ses fonctions. A ce titre, conformément aux orientations du PADD (B.3), le SCOT identifie ce projet comme un **grand projet d'équipement** à soutenir participant à la requalification de la station littorale et de son front de mer.

En dehors des secteurs précités, d'autres zones potentielles de développement peuvent éventuellement être développées dans les espaces proches du rivage, en continuité des villages et agglomérations. 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.

À noter que **les secteurs justifiés par le SCOT au titre de l'article L.121-13 de la loi littoral ne permettent pas le dépassement des enveloppes foncières attribuées par EPCI** (cf. B.2) pour atteindre les objectifs de modération de la consommation d'espaces fixés par le schéma.

Ainsi, l'ensemble des extensions d'urbanisation présentées ci-dessus, **revêtent un caractère limité au sein des espaces proches du rivage**. Le volume en surface de plancher pour les extensions à vocation d'habitat permet aussi de garantir la préservation des équilibres avec l'environnement urbain proche et l'intégration au volumes existants en continuité des espaces déjà urbanisés.

Au regard des extensions prévues et justifiées dans les espaces proches du rivage, le SCOT oriente préférentiellement le développement urbain en dehors de ces espaces, soit un volume maximal de 1600 logements représentant 20% des besoins des communes concernées (ce ratio reste identique à celui du 1^{er} SCOT, mais la valeur absolue est plus basse du fait de la baisse des besoins en logements et de la croissance démographique projetée).

Au sein des espaces proches du rivage, les extensions envisagées représentent 8% des espaces déjà urbanisés et 2% des surfaces terrestres des espaces proches du rivage (hors espaces déjà urbanisés). *NB : Les surfaces urbanisées sont évaluées à partir de la tache urbaine existante réalisée par l'AURCA en 2021.*

Focus sur l'articulation entre la détermination de la capacité d'accueil des communes littorales (cf. cahier 8 du rapport de présentation) et les objectifs du DOO

Sont ici considérés les orientations, objectifs et secteurs de projet portés et/ou inscrits dans le SCOT. L'ensemble des zones de projets recensées dans les documents d'urbanisme communaux en vigueur - qui devront se mettre en compatibilité avec le SCOT une fois celui-ci approuvé - ne sont pas intégrées à cette analyse.

Rappel des éléments de diagnostic :

L'étude de détermination de la capacité d'accueil des communes littorales est exposée dans le cahier 8 du rapport de présentation. La capacité d'accueil est ici définie comme la capacité à accueillir des populations et des activités supplémentaires, permanentes ou saisonnières, sans mettre à mal les ressources et les spécificités du territoire littoral qui en font sa richesse, notamment sur le plan environnemental et paysager.

L'évaluation de cette capacité se base sur les critères mentionnés à l'article L121-21 du Code de l'urbanisme, à savoir la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L. 121-23 ; l'existence de risques littoraux, notamment ceux liés à la submersion marine ; la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ; et les conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés. Au-delà de ces critères « réglementaires », l'analyse intègre d'autres facteurs susceptibles de conditionner l'accueil sur le territoire littoral. Ces derniers permettent de tenir compte de spécificités locales, en lien avec les enjeux qui ressortent des travaux menés dans le cadre de la révision du SCOT. Ainsi, au total, dix critères sont retenus. Ils permettent d'analyser la capacité d'accueil au regard de :

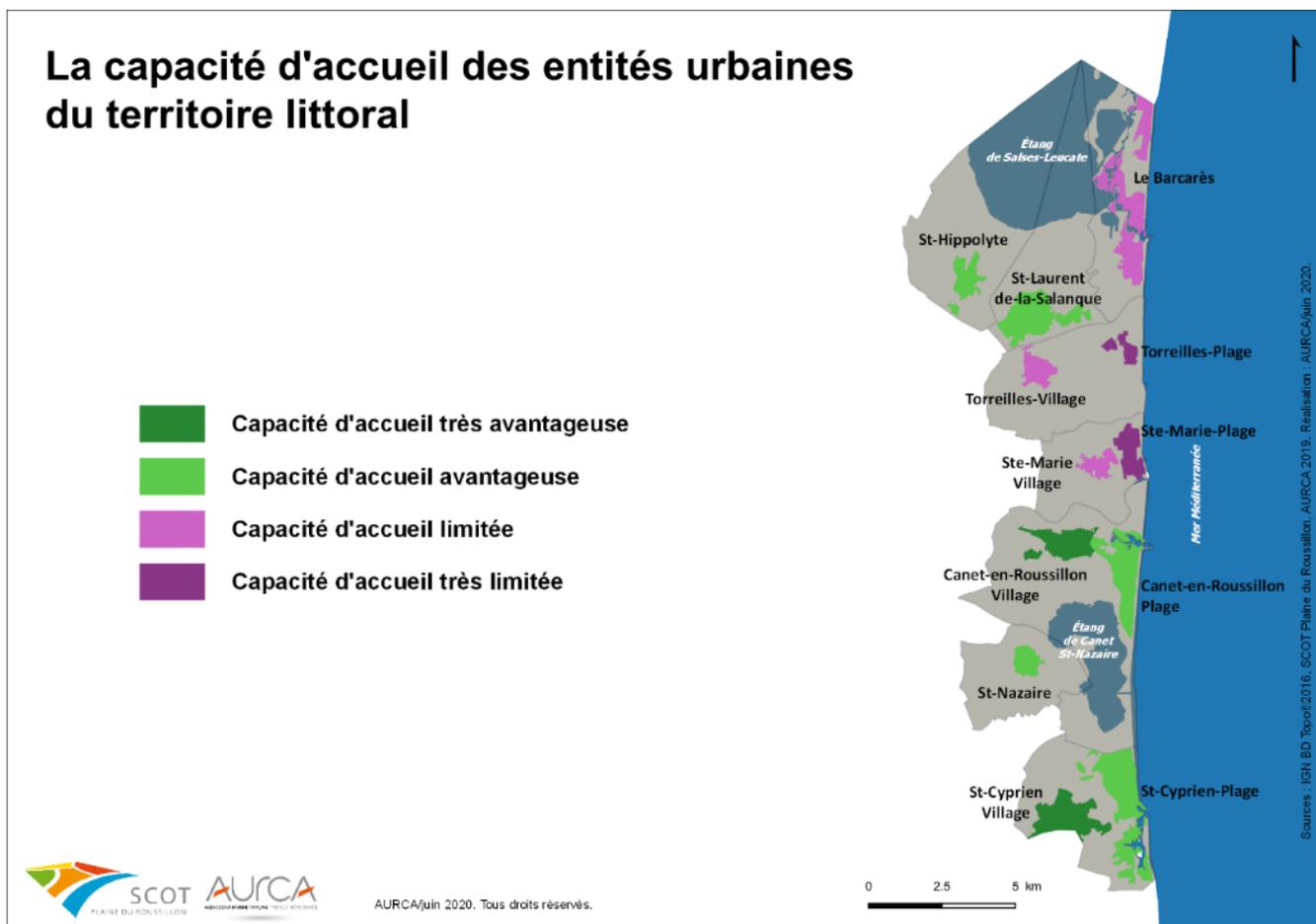
- La vulnérabilité aux risques naturels ;
- La sensibilité des milieux d'intérêt écologique ;
- La disponibilité des ressources en eau ;
- La sensibilité des milieux aquatiques et de la qualité des eaux ;
- Les conditions de fréquentation du rivage et de la mer ;
- Les conditions d'accessibilité et de desserte terrestre ;
- Le potentiel de reconquête urbaine ;
- Le potentiel d'extension urbaine ;
- L'équilibre urbain et économique ;
- La pression touristique.

L'analyse croisée des différents critères permet de déterminer pour les 12 entités urbaines identifiées sur les communes littorales si la capacité d'accueil est - à la date de réalisation de l'étude - très limitée, limitée, avantageuse ou très avantageuse. Les résultats sont exposés sur la cartographie suivante.

Les principales conclusions sont rappelées en suivant :

- Les entités urbaines de Saint-Cyprien-Village et Canet-Village disposent d'une capacité d'accueil très avantageuse (par rapport aux autres entités du territoire). Elles constituent ainsi les entités qui semblent les plus à même d'absorber un accueil de populations et d'activités supplémentaires ;
- Les entités urbaines de Sainte-Marie-Plage et Torreilles-Plage sont particulièrement contraintes. Les possibilités d'accueil de nouvelles populations et activités y apparaissent particulièrement limitées ;
- La situation des entités urbaines disposant d'une façade maritime est globalement plus préoccupante que celle des entités urbaines rétro-littorales. Ce constat milite en faveur d'un développement préférentiellement orienté en rétro-littoral.

Point essentiel, il est important de préciser, que nonobstant la situation établie (à la date de réalisation de l'étude), certains choix, travaux ou aménagements - en réponse aux divers risques de déséquilibre identifiés - sont susceptibles d'influer sur les capacités d'accueil et ainsi de permettre à une entité urbaine d'augmenter sa capacité d'accueil à court ou moyen terme.



La capacité d'accueil des entités urbaines du littoral (extrait du cahier 8 du rapport de présentation)

Choix retenus dans le SCOT :

Le SCOT oriente 80% (a minima) de la production de logements des communes littorales en dehors des espaces proches du rivage. Ce sont donc au maximum 1600 logements qui pourront voir le jour dans les espaces proches du rivage (reconquête urbaine et résidences secondaires comprises). Ce choix fort s'inscrit en respect des conclusions de l'étude qui militent principalement en faveur d'un développement urbain préférentiellement orienté en rétro-littoral, soit sur des entités urbaines qui disposent d'une capacité d'accueil globalement plus avantageuse.



Si l'on se concentre sur la façade maritime, comme évoqué précédemment, le SCOT repère 78 hectares de projets en extension limitée de l'urbanisation au sein des espaces proches du rivage (toutes vocations confondues). Cette surface représente 8% du tissu actuellement urbanisé dans les espaces proches du rivage du SCOT. Les zones de projet dans les espaces proches du rivage se répartissent de la manière suivante :

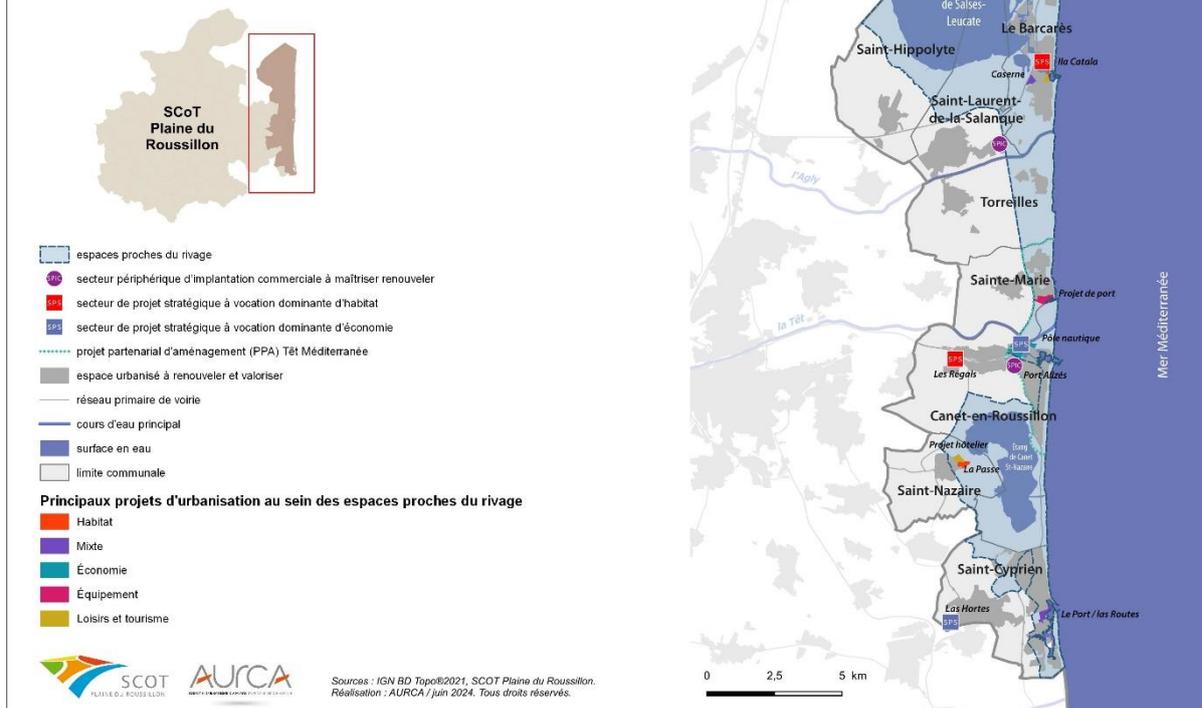
- 20 ha à vocation économique liés à l'extension du SPS Pôle nautique exigeant la proximité immédiate de l'eau. Ce secteur est situé sur « Canet Plage », entité urbaine qui présente une capacité d'accueil « avantageuse ».
- 58 ha à vocation d'habitat, d'équipement, de loisirs ou mixte répartis sur les entités urbaines de Saint-Cyprien Plage (capacité d'accueil « avantageuse »), Le Barcarès (capacité d'accueil « limitée ») et Sainte-Marie Plage (capacité d'accueil « très limitée »).

Au regard d'une capacité d'accueil considérée comme « limitée » ou « très limitée », des précisions méritent d'être apportées sur les entités urbaines de Sainte-Marie Plage et Le Barcarès sur lesquelles le SCOT repère des projets.

Sur Sainte-Marie Plage : le SCOT identifie uniquement un grand équipement lié au projet portuaire qui porte sur une emprise avoisinant 17 hectares. Outre une augmentation très mesurée du nombre d'anneaux, ce projet « port nature » vise notamment à faire évoluer l'offre portuaire en complémentarité des offres voisines, notamment de celle de Canet-en-Roussillon. Les démarches administratives relatives à ce projet inscrit dans le PPA « Têt Med » sont en cours et il faut relever que ce projet ne prévoit aucune offre nouvelle de logement. La prise en compte des enjeux environnementaux (prise en compte des risques, préservation de la biodiversité...) est assurée à travers les études préalables (étude d'impact...).

Sur Le Barcarès : il est rappelé que le SCOT reconnaît la commune comme « ville littorale », elle a ainsi vocation à polariser à l'échelle de la frange littorale et du bassin de vie, notamment en lien avec le pôle d'appui intermédiaire et voisin de Saint-Laurent-de-la-Salanque, lui-même très contraint par le risque d'inondation. D'autre part, compte tenu de sa situation géographique, la commune est intégralement située au sein des espaces proches du rivage. Outre le grand équipement et SPS à vocation dominante d'habitat « Ila Catala », des extensions sont envisagées sur les sites « Caserne » et « Cap de Front ». Au total 20 ha sont ciblés sur la commune. Seulement 5% de la production de logements prévue sur les communes littorales est orientée sur cette commune.

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



Secteurs de projets sur les communes littorales (extrait carte du DOO – Orientation A1)

Sur ces deux entités urbaines, principalement sur Le Barcarès intégralement située dans les espaces proches du rivage et reconnue comme ville littorale par le SCOT, des solutions doivent impérativement être mises en œuvre en amont de la réalisation des projets. L'objectif est d'orienter certains choix et/ou de réaliser des travaux ou aménagements de manière à mettre en adéquation la capacité d'accueil à court ou moyen terme. Des solutions doivent en effet être programmées pour répondre aux risques de déséquilibres identifiés, notamment concernant les critères mentionnés à l'article L121-21 du Code de l'urbanisme (vulnérabilité aux risques naturels, accès au rivage, protection des espaces agricoles et naturels...) et tout particulièrement pour assurer la protection et la pérennité des ressources en eau dans un contexte de changement climatique.

Il est aussi important de souligner qu'au titre de l'article L121-21 « dans les espaces urbanisés, ces dispositions [soit les critères relatifs à la capacité d'accueil] ne font pas obstacle à la réalisation des opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi qu'à l'amélioration, l'extension ou la reconstruction des constructions existantes », comme c'est le cas pour le projet « Ila Catala » réalisé en partie en réhabilitation de l'existant.

En sus, les études réalisées dans le cadre de la révision des documents d'urbanisme locaux ainsi que les études préalables aux projets concernés (étude d'impacts, demandes d'autorisation environnementale) devront, en cas de conséquences dommageables attendues sur l'environnement, définir les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation à mettre en œuvre.

Concernant la dernière entité urbaine maritime, à savoir Torrelles Plage, le SCOT n'identifie ni secteur de projet ni extension limitée de l'urbanisation sur cette entité qui présente une capacité d'accueil « très limitée ». Il en est de même sur Torrelles Village et Sainte-Marie Village qui présentent des capacités d'accueil « limitées ».

Les conclusions de l'étude de détermination de la capacité d'accueil des communes littorales ont ainsi guidé les choix opérés dans le cadre du SCOT, avec un développement largement orienté en rétro-littoral et sur des entités urbaines qui présentent une capacité d'accueil considérée comme « avantageuse » ou « très avantageuse ». Le cas du Barcarès, ville littorale intégralement située dans les espaces proches du rivage, est atypique. Disposant d'une capacité d'accueil considérée comme « limitée » au regard de l'ensemble des critères étudiés, la commune devra nécessairement programmer et réaliser les équipements ou aménagements nécessaires pour surmonter les risques de déséquilibres identifiés. Elle pourra ainsi augmenter sa capacité d'accueil mais aussi déterminer de nouveaux équilibres à l'échelle de son propre territoire très étendu et de son parc de logements particulièrement développé (résidences touristiques et secondaires).

- **Reconnaitre la particularité des massifs notamment au titre de la Loi Montagne**

En lien avec le contentieux ayant pesé sur le 1^{er} SCOT quant à la déclinaison de la loi Montagne, sa révision s'est attachée à **reconnaitre de façon plus approfondie la particularité de ses territoires de massif**. Ce principe passe en particulier par une bonne intégration des dispositions de la loi susnommée dans la révision. Une des dispositions de cette loi est la **qualification des espaces bâtis** des communes concernées (qui devront être repris et délimités finement au sein des documents d'urbanisme locaux). Le SCOT identifie donc les bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants des 8 communes du massif des Aspres concernées par les dispositions de la loi Montagne (Llauro, Oms, Calmeilles, Caixas, Prunet-et-Belpuig, Boule d'Amont, Casefabre et Glorianes).

Dans le rapport de présentation, en sus des cahiers de diagnostic réalisés à l'échelle du territoire du SCOT, un cahier particulier présente les études spécifiques aux zones de montagne (cf. cahier 8 - Diagnostic permettant la déclinaison des lois Littoral et Montagne). Au sein de ce cahier, sont exposées :

- La justification de la qualification des espaces bâtis déterminée dans le DOO (village, hameaux...);
- La détermination des besoins en matière d'immobilier de loisirs et d'unités touristiques nouvelles.

Selon la même logique exposée dans le cadre des orientations et objectifs pour la protection et la valorisation du littoral par la déclinaison des dispositions de la loi Littoral, un **travail d'inventaire et de caractérisation multicritères des entités urbaines existantes en zone de montagne** a été réalisé. Cette analyse a permis de distinguer différentes typologies d'entités urbaines, et d'en souligner les principales caractéristiques. Ceci a permis de formuler des **définitions garantes d'un développement équilibré et harmonieux** de l'urbanisation en zone de montagne (lutte contre le mitage, préservation des espaces naturels et agricoles...).

Compte-tenu du diagnostic, le SCOT Plaine du Roussillon n'a identifié **aucun besoin en matière de réhabilitation d'immobilier de loisir ni d'Unité Touristique Nouvelle (UTN)**. Insérées au sein du massif des Aspres, les communes concernées ne rencontrent pas les enjeux liés aux stations de montagne, principalement visées par la loi montagne. Au contraire, ces communes bénéficient d'une offre en hébergements touristiques souvent très qualitative et relativement peu développée d'un point de vue quantitatif.

ÉVOLUTIONS

La révision du SCOT n'a pas pour objectif de remettre en question le fondement du 1^{er} SCOT : le confortement d'une armature multipolaire historique et établie. Ainsi, les orientations et objectifs afférents à cette organisation ont pour l'essentiel été reconduits et adaptés aux enjeux apparus, ou dont la prégnance s'est vue renforcée, incluant notamment l'importance du risque inondation. Les spécificités de chacun des secteurs y sont plus détaillées que dans le SCOT précédent afin de mieux justifier les distinctions faites entre eux dans la déclinaison des orientations et objectifs du DOO.

Une déclinaison plus fine des modalités locales d'application des lois Littoral et Montagne est opérée avec la qualification des espaces bâtis des communes concernées par celles-ci par exemple. Cela participe à garantir une harmonisation dans l'application de ces lois au sein du territoire du SCOT. S'agissant des orientations et objectifs pour la protection et la mise en valeur des zones de montagne par l'harmonisation des dispositions de la loi inscrits dans le SCOT révisé, ceux-ci étant absents du 1^{er} SCOT, ils sont totalement nouveaux.

S'agissant de la loi Littoral en particulier, le SCOT révisé est plus détaillé dans la limitation recherchée des extensions au sein des espaces proches du rivage. En effet, ces extensions ont été justifiées et repérées plus précisément, avec une superficie associée et une surface de plancher indiquée pour les opérations d'habitat.

● A2. Promouvoir la proximité et reconquérir les cœurs de villes et de villages

La périurbanisation marquée et observée sur le territoire malgré le 1^{er} SCOT s'opère majoritairement par étalement urbain pavillonnaire, ce qui fragilise l'armature urbaine défendue d'une part, et les cœurs de villes et de villages d'autre part. L'enjeu de leur reconquête est plus que jamais prépondérant au regard des efforts attendus de modération de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers.

Celle-ci relève de l'activation de plusieurs leviers complémentaires, la synergie des différents outils à déployer étant un facteur de réussite de cette reconquête : optimisation du foncier et des espaces bâtis, travail de qualification des différents espaces publics, création de poches de stationnements, mixité fonctionnelle par le maintien (ou le retour) d'équipements, de services et de commerces dans les centres assurant des aménités urbaines qui viendraient notamment compenser, au moins en partie, l'absence de la maison 4 faces et son jardin tant convoités.

Le DOO inscrit donc deux objectifs :

- **Réinvestir et redynamiser les espaces déjà urbanisés ;**
- **Lutter contre l'étalement urbain.**

Ces deux objectifs qui sont ensuite déclinés dans le DOO de manière plus précise permettent de répondre à l'attente du législateur et des documents de rang supérieur et notamment du SRADDET en matière de lutte contre l'étalement urbain. En effet, la loi exige des documents d'urbanisme la fixation d'objectifs ambitieux de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) et de l'artificialisation des sols en particulier depuis la promulgation de la loi Climat et Résilience. En l'absence de SRADDET dit « climatisé » le SCOT Plaine du Roussillon a pris le parti d'anticiper en inscrivant un objectif de modération de la consommation d'ENAF de 50% sur 2022-2031 (cf. DOO B2), par rapport à la consommation observée les 10 années précédentes (cf. cahier 6 : EIE). L'ensemble des objectifs inscrits dans cette orientation A.2 participent ainsi à garantir l'atteinte de l'objectif de modération de consommation d'ENAF fixé dans le PADD et inscrit dans le DOO en orientation B.2 tel que l'exige la loi, et participent aussi à identifier les leviers nécessaires pour réussir l'intensification urbaine induite notamment en termes d'acceptation sociale. Cette orientation du DOO permet aussi au SCOT de s'inscrire en compatibilité du SRADDET vis-à-vis de plusieurs de ses règles notamment celles relatives aux centralités (Règle N°4), aux commerces (Règle n°6), ou encore à la qualité urbaine (Règle n°12)... Le détail de la démonstration de la compatibilité avec les règles du SRADDET est intégré à l'évaluation environnementale du projet de SCOT.

- Contenir l'évolution urbaine et définir des conditions de développement économes

OBJECTIF DE RÉINVESTISSEMENT URBAIN

Conformément à l'ambition politique portée par le PADD, le DOO définit un objectif de **satisfaire au moins 30% des besoins en logements identifiés par le biais du réinvestissement urbain.**

Le premier PADD débattu visait un objectif de 25% ; cet objectif a été rehaussé au moment du second débat sur le PADD en s'appuyant sur une analyse plus fine des potentiels de réinvestissement et avec la volonté d'accroître les objectifs en termes de modération de la consommation d'espaces et ce, en lien avec la promulgation de la loi Climat et Résilience. À cette occasion, pour les besoins du DOO, une analyse de potentiel de densification a été réalisée à l'échelle du territoire du SCOT pour vérifier la pertinence de cet objectif et surtout sa crédibilité au regard du potentiel mobilisable et des capacités des politiques publiques et privées à le mobiliser.

Cette étude technique spécifique n'est pas annexée au rapport de présentation afin d'éviter qu'elle soit reprise telle- quelle par les documents d'urbanisme locaux. Ceux-ci doivent en effet produire **une analyse fine des capacités de densification et les confronter aux réalités de terrain**, ce qui n'est pas dans les prérogatives du SCOT. Il s'agit donc de ne pas obérer et influencer le travail de dentelle qui est légalement imposé aux PLU(i) et non aux SCOT.

L'analyse réalisée par le SCOT vise à comptabiliser la somme des surfaces identifiées grâce aux fichiers fiscaux (MAJIC) des potentiels de dents creuses (parcelles non bâties) et des divisions parcellaires (BIMBY, parcelles bâties densifiables théoriquement) au sein des espaces urbanisés cartographiés par le SCOT. Les potentiels situés en zone de risque au titre du PGRI, ainsi que les emplacements réservés des PLU et les espaces de nature du SCOT préalablement repérés sont déduits pour déterminer un potentiel maximaliste mais tenant compte des contraintes.

Reste ensuite à y appliquer, un taux de mobilisation (pour tenir compte de la rétention foncière) et à y appliquer une densité, le tout dans le but d'**estimer le nombre réaliste de logements réalisables sur ces potentiels**.

Les taux de mobilisation et les densités appliqués varient selon si l'on se trouve ou pas dans un périmètre de secteur stratégique (de gare ou secteur de projet sous réserve que l'emprise soit connue, à défaut une emprise maximaliste est retenue pour l'analyse, et qu'il intègre les espaces urbanisés cartographiés par le SCOT). À titre d'information les coefficients de mobilisation varient de 40% minimum (pour le BIMBY par exemple) et montent jusqu'à 85% (dents creuses insérées au sein de secteurs de gare ou secteurs de projet stratégiques par exemple). Les densités appliquées sont celles retenues par le DOO en fonction du rang de la commune ou du secteur géographique.

OBJECTIF DE REMISE SUR LE MARCHÉ DES LOGEMENTS VACANTS

À ce nombre de logements réalisables par densification du bâti (de la tache urbaine) est ajouté un **objectif de remobilisation de logements vacants susceptibles de revenir sur le marché** pour répondre aux besoins. Ainsi, cet objectif correspond à remettre sur le marché 25% du parc actuellement vacant (fichiers Majic millésime 2021) sur la ville-centre et 15% sur les autres communes du SCOT. Un objectif modulé sur

Perpignan en raison de l'importance du parc immobilier vacants comparativement aux autres communes.

Cet objectif correspond à la remobilisation d'environ 5 000 logements vacants d'ici 2037, dont 3 000 sur la ville centre. Les taux de logements vacants depuis plus de deux années consécutives pourraient ainsi être abaissés d'ici à entre 2 et 3% sur Perpignan (contre 7% actuellement) et entre moins de 1% et 2% sur les autres communes du SCOT (contre 3%).

			OBJECTIF ↓			↓ ATTEINDRE	
	Logements vacants en 2022 <i>(toutes durées d'ancienneté)</i>	Taux de vacance globale en 2022	% de mobilisation de logements vacants totaux entre 2022 et 2037...	... correspondant à remettre sur le marché en 15 ans	Nombre de logements vacants de +2ans en 2022	Taux de logements vacants de +2 ans en 2022	Taux de logements vacants de +2ans en 2037
SCOT	24 400	11%	/	5 000	9 090	4%	/
Ville-centre	12 500	17%	25%	3 100	5 050	7%	2 à 3%
Reste du SCOT	11 900	8%	15%	1 900	4040	3%	1 à 2%

Sources : fichiers foncier MAJIC millésime 2021, Syndicat Mixte Plaine du Roussillon 2024 et AURCA 2024.

En complément de la remobilisation de logements vacants préférentiellement de longue durée, un volume de résidences secondaires susceptibles de muter vers un statut de résidences principales sur le littoral est également pris en compte dans l'objectif global de réinvestissement urbain afin de limiter la production de logements neufs sur un territoire particulièrement sensible. Cet objectif est évalué sur la base du volume de résidences secondaires (issu des fichiers fiscaux) et au regard des tendances observées ces dernières années.

L'ensemble de ces gisements pourrait potentiellement permettre de contribuer à apporter une réponse d'environ 10 500 à 12 500 logements ; soit 30% à 35% des besoins identifiés. Ces estimations ont participé d'une augmentation de la part des besoins en logements à satisfaire par un processus de réinvestissement urbain porté de 25 à au moins 30% dans le PADD, puis en déclinaison dans le DOO. Cet objectif se veut à la fois très ambitieux, mais sans être déconnecté des réalités du marché et des jeux de l'offre et de la demande, dans un contexte économique incertain d'une part et réglementaire durci, d'autre part qui pourraient générer des difficultés supplémentaires pour satisfaire les besoins en logements. En effet le pouvoir d'achat immobilier des ménages locaux demeure précaire, comme l'importance du reste à charge des locataires, et la déconnexion entre l'offre et la demande est à toujours surveiller de très près.

En effet, même si le réinvestissement urbain constitue un champ de réponses possibles aux besoins en logements, néanmoins, les gisements fonciers et immobiliers les plus « facile d'accès » s'amenuisent (grandes « dents creuses », friches industrielles, cave coopérative...) et ce qui reste devient bien plus difficile à mobiliser, plus complexes

également, et enfin de plus en plus cher au m² de surface de plancher créé, (foncier, coût des travaux), et pour le privé comme le public (notamment les bailleurs sociaux).

Pour mémoire le parc de logements en vacance dure (correspondant à une vacance supérieure à deux années consécutives) représente moins de 4 % du parc de logements total. Par ailleurs, avec près de 5 000 logements vacants, Perpignan, ville-centre concentre plus de la moitié de cette vacance ; essentiellement concentrée sur l'hypercentre de la commune, où malgré la massification des politiques publiques, le volume de logements vacants de longue durée, ou encore en vacance structurelle (état du bâti) reste élevé.

La maîtrise foncière est un enjeu important pour débloquer le foncier d'une part, mais aussi pour s'assurer de prix de sortie accessibles à la population locale d'autre part, ce qui ne facilite pas la tâche des collectivités qui, par ailleurs, ne sont pas toutes outillées de la même manière et qui sont inégalement dotées en termes de potentiel. Les documents d'urbanisme devront réaliser finement ce travail et démontrer de la bonne prise en compte de ce potentiel avant de pouvoir justifier un besoin en extension urbaine pour l'habitat. Au regard de l'étude de densification produite, la réponse aux besoins en logements via le réinvestissement urbain doit permettre l'atteinte de l'objectif global de 30% minimum des besoins en logements satisfaits par le biais du réinvestissement urbain à l'échelle du SCOT.

Au-delà de cet objectif chiffré, le DOO prévoit (en continuité du PADD) de **réunir les conditions favorables à la reconquête des cœurs de villes et de villages**. Ces derniers mis à mal par le long processus d'étalement urbain et de périurbanisation développé dès les années 70, doivent concentrer les efforts des politiques publiques. Le DOO identifie un ensemble de dispositions qui doivent garantir l'atteinte de cet objectif chiffré en profitant de l'effet de synergie lié à la mise en œuvre de l'ensemble de ces dispositions. Parmi ces mesures on retrouve notamment des objectifs d'amélioration qualitative et quantitative des logements en centre-ancien avec notamment des actions visant à l'amélioration de la sobriété énergétique des bâtiments. Le DOO laisse également la possibilité d'étudier la dédensification de certains espaces urbanisés pour accroître leur attractivité globale et laisser entrevoir le retour d'habitants dans les îlots vacants proches.

L'évolution des règlementations en faveur de la préservation architecturale et patrimoniale des centres-anciens est également évoquée notamment pour permettre d'adapter le bâti aux modes de vie et aspirations pour faire de l'identité un facteur d'attractivité et non une contrainte.

En vue de ne pas pénaliser les stratégies de reconquête des centres à mettre en œuvre, le DOO définit des objectifs visant à **encadrer les modalités de développement urbain en extension**. Les franges urbaines et rurales, mesure emblématique du 1^{er} SCOT sont préservées et consolidées dans le nouveau SCOT afin de **contenir l'évolution urbaine**. Véritables interfaces entre espaces naturels et agricoles d'une part et espaces à vocation urbaine d'autre part, les franges urbaines et rurales, elles conditionnent les possibilités d'articulation et de valorisation mutuelle de ces espaces. Le SCOT révisé identifie certaines de ces franges dans le prolongement ou l'ajustement du SCOT précédent et les collectivités à travers leur document d'urbanisme affine cette délimitation et veillent à la valorisation des espaces concernés. Les franges urbaines et rurales du SCOT sont définies autant que possible sur des éléments de topographie ou paysagers existants ou à créer (talus, cours d'eau, canal, structure végétale, muret, route...), comme dans le premier SCOT. Elles prennent appui plus fortement dans cette révision sur des limites de zones inondables, par exemple en rive gauche de la Têt de Pézilla-la-Rivière à Sainte-Marie-la-Mer, les franges urbaines épousent les limites du front urbain actuel, ne permettant plus d'extension significative en direction du fleuve. Ces franges constituent la matérialisation et l'aménagement d'une limite durable à l'urbanisation et garantissent la pérennité des espaces naturels et agricoles situés au-delà. Elles peuvent à long terme recouvrir une certaine épaisseur. Le linéaire de frange a été augmenté et de nouvelles communes disposent aujourd'hui de franges urbaines et rurales notamment pour transposer des dispositions de la charte du PNR Corbières-Fenouillèdes.

À noter que les espaces ménagés entre l'urbanisation existante et ces franges ne constituent pas des impératifs de développement. Des choix devront être faits en fonction des enveloppes maximales de consommation foncière inscrites au B2. Également comme dans le premier SCOT, le DOO pour répondre à l'orientation du PADD visant à endiguer le mitage grignotant les espaces naturels et agricoles, identifie des **secteurs d'étalement urbain diffus à encadrer**. Ces sites pour lesquels il s'agit d'interdire tout développement en extension et de limiter la densification sont désormais cartographiés dans une annexe au DOO pour parfaire l'état des lieux et limiter leur progression, tel que le prévoit l'objectif du SCOT. Leur repérage, opéré lors de l'élaboration du 1^{er} SCOT, correspond à des secteurs déconnectés des noyaux urbains principaux.

Enfin, afin de satisfaire l'objectif de modération de la consommation d'espace défini par le PADD et retranscrit en orientation B2 du DOO, cette orientation s'intéresse aussi aux **modalités d'encadrement des extensions urbaines à vocation résidentielle**. En déclinaison du PADD, le DOO prévoit **une augmentation significative de la densité attendue à l'échelle des opérations de développement urbain**. Ainsi une densité globale à l'échelle du SCOT de l'ordre de 33 à 35 logements par hectare est attendue au regard des densités fixées par le DOO par polarité ou secteur géographique (allant de 20 lgts/ha dans les massifs à 45 lgts/ha dans la ville centre). Il s'agit d'un objectif global appliqué à la commune sur l'ensemble des opérations de développement urbain résidentiel, en fonction de son secteur géographique ou de son rang dans l'armature.

Il appartient à chaque commune élaborant son document d'urbanisme, si elle dispose de plusieurs secteurs de développement urbain, de faire varier la densité d'un secteur à l'autre (en extension urbaine ou pas) en fonction des contraintes et de l'environnement de chaque projet, de manière à atteindre l'objectif de densité qui lui est fixé par le DOO. Lorsqu'elle ne dispose pas de plusieurs choix, alors la densité s'applique à l'unique opération prévue.

Les densités fixées par le DOO tiennent compte :

- **Des orientations définies par le PADD en matière de lutte contre l'étalement urbain et de reconquête des centres-villes** (cf. PADD -A2), imposant aux opérations de développement urbain d'atteindre une densité de 35 logements par hectare ;

- **Des orientations définies par le PADD en matière de modération de la consommation d'ENAF** (cf. PADD - B2) traduites dans le DOO dans l'orientation B2 ;

- **Des potentiels de réinvestissement urbain de chaque commune estimés par le SCOT** à l'occasion de l'étude de densification réalisée pour vérifier la crédibilité de l'objectif politique fixé en la matière comme évoqué plus haut ;

Des besoins en logements estimés à la commune, mais non-inscrits règlementairement dans le DOO en tant qu'objectif (la modalité de répartition des besoins en logements retenue par le Comité syndical étant l'EPCI, tel que permis par le Code de l'urbanisme au 1° du L.141-12 , cf. DOO A3).

Polarité ou secteur géographique	Densités médianes observées en U/AU sur 2011-2021, en logements / ha (source AURCA)	Densité de logement attendue à l'échelle de l'ensemble des opérations d'aménagement à vocation principalement résidentielle, en logement / ha)
Ville-centre	37	40
Cœur d'agglomération	26	35
Pôles d'équilibre / Pôles littoraux	33	35
Pôles d'appui	25	35
Communes de la plaine périurbaine et de la frange littorale (hors pôles)	25	30
Communes des massifs	19	20
Densité attendue à l'échelle du SCOT	27	Entre 33 et 35 log /ha

À partir de la combinaison de ces facteurs, différentes hypothèses de répartition de la densification ont été proposées aux élus en Comité syndical et en bureau, et ont conduit au choix ci-dessus, inscrit dans le DOO.

Ce choix s'explique par une **volonté de répartir l'effort à consentir à toutes les échelles du territoire. Tous les secteurs sont ainsi concernés, plus ou moins fortement, au regard des densités observées au sein des opérations réalisées ces dernières années** et telles que calculées dans le tableau ci-contre en dernière colonne.

Ce choix devrait permettre d'atteindre une densité globale de 33 à 35 lgts/ha à l'échelle du SCOT, en compatibilité avec l'objectif politique fixé dans le PADD. On peut observer que cette majoration de la densité inscrite dans le projet de SCOT révisé est très ambitieuse au regard des densités produites ces dernières années, quand bien même celle-ci ait été plus élevée que ce que le 1er SCOT prévoyait.

En ce sens, le DOO prévoit aussi des **objectifs visant à favoriser l'acceptabilité sociale de cette progression de la densité**, qui soulignons-le, se fait « sous la contrainte » (modération nécessaire de la consommation d'ENAF, raréfaction du foncier disponible aboutissant à une montée des prix de ce dernier...). Il invite par exemple les documents d'urbanisme à **imposer la conception systématique des logements avec un espace extérieur au sein des opérations les plus denses**.

La combinaison des besoins en logements couverts par le réinvestissement urbain et des densités à produire, notamment en extension urbaine, permet d'estimer que le logement ne devrait pas consommer plus de 710 ha d'ENAF et consommer plutôt entre 670 et 700 ha. À noter que cette estimation est la base du plafonnement proposé pour la consommation foncière à vocation économique fixé par le DOO au sein de l'orientation B.5, même si les enveloppes de consommation foncière maximale inscrites au sein du B2 restent l'objectif chiffré absolu et que celui-ci n'est pas réparti par vocation.

- **Préserver le tissu de commerces traditionnels et maîtriser les impacts des secteurs périphériques d'implantation commerciale**

Il y a également un domaine dans lequel il est important d'agir à la fois sur les centres et sur les périphéries, c'est celui de l'aménagement commercial. En préalable aux conditions d'implantation définies dans le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC), conformément à l'ancien article L.141-16 du Code de l'urbanisme, **le DOO définit les localisations préférentielles pour l'implantation et le développement commercial.** Pour ce faire, l'armature commerciale déployée dans le DOO prend en compte : les objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture. En somme, l'armature commerciale s'inscrit dans la continuité de l'armature urbaine du SCOT qui répond aux mêmes objectifs précités.

Au-delà de l'armature qui hiérarchise et catégorise différents niveaux de localisations préférentielles, le DOO donne notamment la part belle aux « **centralités urbaines** » au sein desquelles le SCOT ambitionne le renouvellement et le développement d'un tissu dense, tandis que les « **Secteurs Périphériques d'Implantation Commerciale** » (SPIC), qui correspondent aux ex-ZACOM du 1^{er} SCOT, doivent être réservés aux activités qui ne peuvent s'implanter dans les centralités urbaines.

Ces objectifs sont la déclinaison d'une ambition politique forte affichée dans le PADD suite au constat réalisé dans le cadre du diagnostic d'une offre abondante en grandes surfaces commerciales, trop abondante certainement au regard de l'évolution des modes de consommation opérée et à venir (cf. RP cahier 3). Ces objectifs correspondent aussi à la déclinaison locale de la volonté du législateur notamment au regard de la loi ELAN du 23 novembre 2018.

ÉVOLUTIONS

Enjeu de la révision, en parallèle de la lutte contre l'étalement urbain, la reconquête des cœurs de villes et de villages est bien plus développée que dans le précédent SCOT, d'où le renforcement des mesures existantes (cartographie des secteurs d'étalement urbain diffus, augmentation du linéaire de franges urbaines et rurales de 7% environ et création de nouvelles franges sur 8 communes par rapport au SCOT précédent) et la mise en œuvre d'un objectif chiffré de besoins en logements à combler par le biais du réinvestissement urbain d'au moins 30%.

L'aménagement commercial est également plus encadré avec la reprise du concept de centralité urbaine mais aussi avec des objectifs plus stricts de développement des périphéries commerciales en déclinaison des orientations politiques émanant du PADD qui visent à restreindre ces extensions et ne plus créer de nouvelles zones dédiées. Ce thème est plus précisément développé dans le chapitre dédié aux justifications des choix relatives au DAAC.

• A3. Développer et adapter l'offre en logements

- Développer et répartir harmonieusement l'offre en logements : DÉVELOPPER

En matière de logements, les besoins et objectifs sont fondés sur des hypothèses présentées au sein de la partie B4 du cahier II du Rapport de présentation « *Hypothèse de projection des besoins en logements* ». Ils reprennent également les constats présentés dans l'analyse des résultats de l'application du SCOT de 2019.

Les besoins en logements sont le résultat d'un ensemble de déterminants parmi lesquels on retrouve le besoin pour loger les nouveaux arrivants (cf. projection de la croissance démographique du SCOT à 2037) ainsi que les besoins liés au point mort (c'est-à-dire le volume de logements nécessaire afin de répondre à la demande de la population déjà présente sur le territoire, ainsi qu'à l'amélioration du parc immobilier).

Le SCOT satisfait son obligation de « *fixer les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale* » conformément au Code de l'urbanisme. Bien que facultative, il fait le choix d'une répartition par EPCI pour faciliter la déclinaison locale des objectifs.

• L'évolution de la taille moyenne des ménages

Le premier déterminant est la projection d'une taille moyenne des ménages. Le SCOT l'évalue à 2,00 personnes par logement en 2037 (contre 2,10 en 2021) considérant que la contraction de la taille moyenne des ménages va se poursuivre dans le temps sur un rythme tendanciel (comme le projette par ailleurs l'Insee dans l'estimation des besoins en logements, tant au niveau national que régional). En effet, celle-ci découle de tendances lourdes observées ces dernières années : vieillissement de la population et maintien à domicile renforcé par les politiques publiques, décohabitation des jeunes du domicile parental plus précoce, diminution du nombre d'enfants par femme, et augmentation du nombre de familles monoparentales, de divorces et de personnes célibataires, ou encore de phénomènes nouveaux comme le LAT « Living Apart Together » = « vivre ensemble chacun chez soi » ou la multi-résidence (le fait de vivre près de 6 mois par an dans un second logement qui n'est plus réellement une résidence secondaire au sens où l'on s'y rend quelques semaines par an).

• Le besoin en logements des nouveaux habitants

Cette projection de la taille moyenne des ménages est à la base du nombre de logements nécessaires pour **loger les ménages qui s'installent sur le territoire**. Sur la base d'un taux de croissance de + 0,7% par an (soit strictement l'hypothèse retenue par le scénario central Omphale développé par l'Insee pour le territoire), correspondant à un apport de 35 500 nouveaux habitants d'ici 15 ans. Cet apport démographique est à diviser par la taille moyenne des ménages projetée à 2,00 personnes par ménage, ce qui correspond à un besoin de **17 750 logements**.

• Le besoin en logements pour satisfaire le desserrement des ménages

La projection de la taille moyenne des ménages est aussi à la base du nombre de logements nécessaires pour **satisfaire les besoins de la population déjà présente** sur le territoire. Le desserrement est la prise en compte de l'évolution de la taille moyenne des ménages, c'est-à-dire qu'à population constante, une diminution de la taille moyenne des ménages induit une augmentation du nombre de ménages et donc un besoin en nouveaux logements. Ainsi, là où il faut 475 logements pour loger 1 000 personnes actuellement (taille moyenne des ménages à 2,10 en 2021), il en faudra plus de 500 dans 15 ans (taille moyenne à 2,00 en 2037). À l'inverse, une augmentation de la taille moyenne des ménages diminuerait le besoin en nouveaux logements, ce qui n'est pas le cas sur le territoire du SCOT.

La population actuelle sur le territoire du SCOT (338 200 habitants en 2021, source AURCA) représente environ 161 000 ménages. En tenant compte des tendances du desserrement à venir, ce même nombre d'habitants représentera environ 169 150 ménages en 2037. Donc à population égale, le SCOT doit prendre en compte un nombre de logements suffisant pour répondre aux **8 150 nouveaux ménages** générés par le desserrement pour les 15 ans à venir.

- **La demande en résidences secondaires**

La demande en résidences secondaires correspond au nombre de logements supplémentaires à produire pour répondre à la demande des ménages locaux ou non, souhaitant acquérir un logement dont la destination ne vise pas une occupation permanente. Une résidence secondaire est un logement utilisé pour des séjours de courte durée (week-ends, loisirs, ou vacances). Les logements meublés mis en location pour des séjours touristiques, et les logements occasionnels sont également classés en résidences secondaires.

L'observation des flux de logements construits et livrés entre 2011 et 2021 (source DGfip) indique que ce sont 2 666 logements qui ont été construits sur l'exercice, soit 7,88 résidences secondaires par an et pour 10 000 habitants. Par ailleurs, entre les deux millésimes, le parc de résidences secondaires n'a évolué que de + 1 460 logements. Il est donc possible de considérer qu'environ 1 200 résidences secondaires sont devenues, par la tension du marché local, des résidences principales (phénomène de résidentialisation) en 10 ans. En conservant ce ratio de 7,88 résidences secondaires par an pour 10 000 habitants et en l'appliquant à la population attendue en 2037 (environ 373 700 habitants), le volume de logements à construire pour répondre à la demande en résidences secondaires s'élèverait donc à environ 3 000 logements. Il s'agit ici de maintenir la demande, sans accélération (pourtant observable depuis 2013 sur les données en stock de l'INSEE).

Prévoir moins de logements ne pourrait entraîner qu'une compétition accrue entre les jeunes ménages souhaitant accéder à la propriété ou à un logement locatif, et les ménages plus âgés et plus aisés souhaitant acquérir une résidence secondaire. Ainsi, ce sont donc près de **3 000 demandes en résidences secondaires** qui seraient à satisfaire afin de ne pas entraîner de hausse des prix déraisonnable pour les ménages souhaitant habiter sur certaines parties du territoire.

- **Besoins liés au renouvellement du parc immobilier**

Le besoin lié au renouvellement du parc correspond au nombre de logements supplémentaires à produire pour remplacer le nombre de logements retirés du marché, ou profondément restructurés ou encore purement et simplement démolis, de manière à compenser dans une logique de 1 pour 1 ces derniers.

La méthode retenue a été d'observer l'écart du volume de logements entre deux millésimes distincts (environ 24 000 logements entre le millésime 2011 et le millésime 2021 source DGfip) mis en miroir avec le volume de logements neufs autorisés entre 2009 et 2018 (formellement en n-2 afin de tenir compte du temps qui s'écoule entre la délivrance d'un permis de construire ou le début des travaux et la « taxation » visible et effective du logement sur les bases fiscales), soit environ 27 400 logements (source SITADEL).

Rapporté à 15 ans, **le besoin lié au renouvellement urbain du parc immobilier s'élève à 5 200 logements.**

- **Besoins liés à la fluidité des parcours**

Les besoins liés à la fluidité des parcours peuvent être appréhendés de deux façons. La première est de répondre aux besoins du mal logement (problématiques de suroccupation des logements, personnes hébergées en structure, chez un proche, ou hors logement, etc.). La seconde approche consiste à considérer qu'il est nécessaire d'être toujours en légère surproduction pour ne pas tendre le marché ; on « crée » donc des logements vacants (vacance frictionnelle) qui trouveront à court terme un occupant.

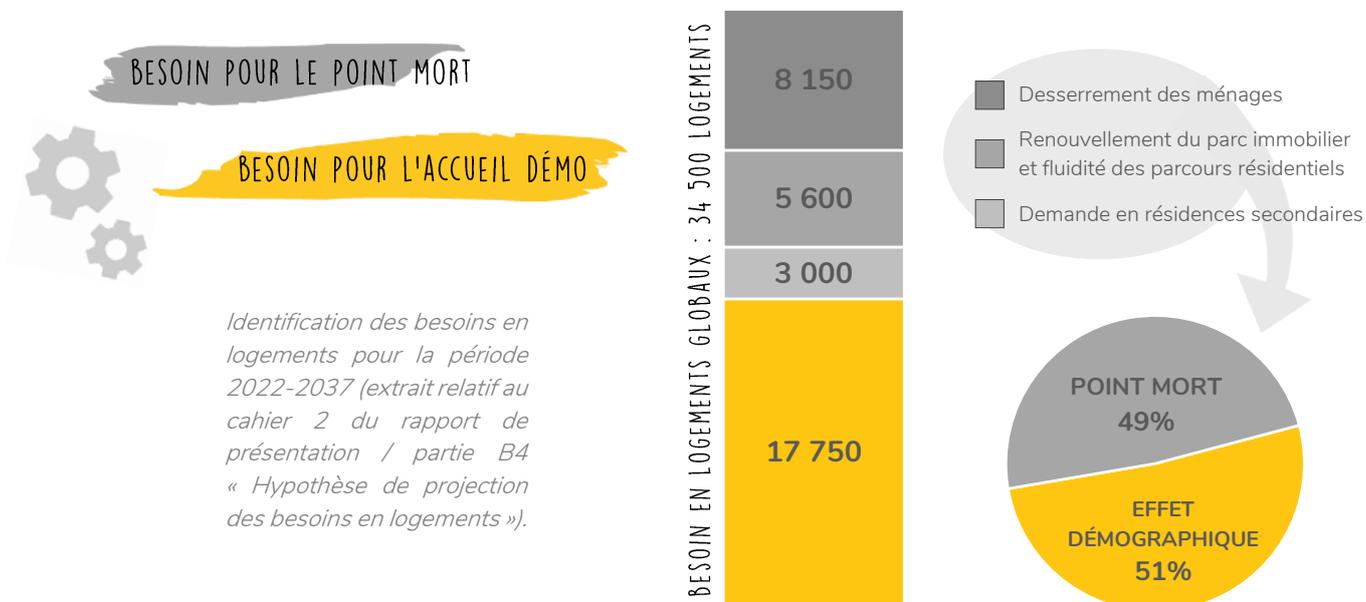
Considérant le desserrement attendu, le taux de suroccupation connu (4,3% sur le SCOT, source Insee 2019), et par ailleurs le nombre de personnes logées temporairement en structures d'hébergements ou à l'hôtel, chez un proche ou encore en cabanisation, **un taux raisonnable de 5% a été appliqué sur le desserrement attendu.** Un taux qui ne devrait pas être en capacité de solutionner à la fois le « mal-logement », le « non-logement » et de jouer un rôle décisif dans la fluidification des trajectoires résidentielles. Cependant le ralentissement de l'accroissement démographique attendu pourrait permettre de détendre le marché, si la production restait corrélée par ailleurs.

Le taux de 5% retenu permet ainsi d'envisager **400 logements supplémentaires pour améliorer la fluidité des parcours résidentiels.** Les hypothèses développées par le SOeS pour la DREAL ou par le Cerema pour la DGALN admettent communément entre 900 et 1200 logements supplémentaires.

• La satisfaction des besoins en logements → quelle répartition de l'offre (constructions neuves ou non) ?

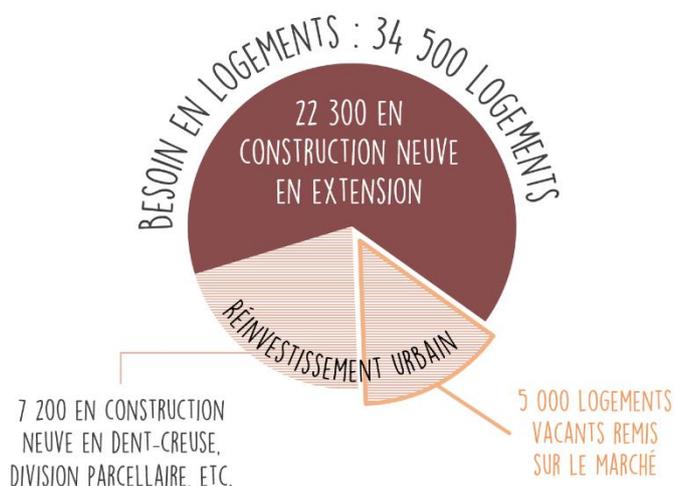
1 : Récapitulatif de l'évaluation des besoins en logements :

- en jaune ; le nombre de logements qui devrait permettre de répondre aux besoins des nouveaux ménages accueillis ;
- en nuances de gris ; le nombre de logements qui permettront de répondre aux besoins endogènes du territoire (le point mort : desserrement des ménages, renouvellement du parc immobilier et fluidité des parcours résidentiels et demande en résidences secondaires).



2 : Répartition du nombre de logements identifiés pour répondre aux besoins globaux :

- le nombre de logements à réaliser en constructions neuves en extension ;
- le nombre de logements réalisables en constructions neuves en réinvestissement urbain (comblement des dents creuses, divisions des parcelles déjà bâties, démolition / reconstruction, changement d'affectation) ;
- le nombre de logements vacants pouvant être remis sur le marché limitant, de ce fait, les besoins en constructions neuves.

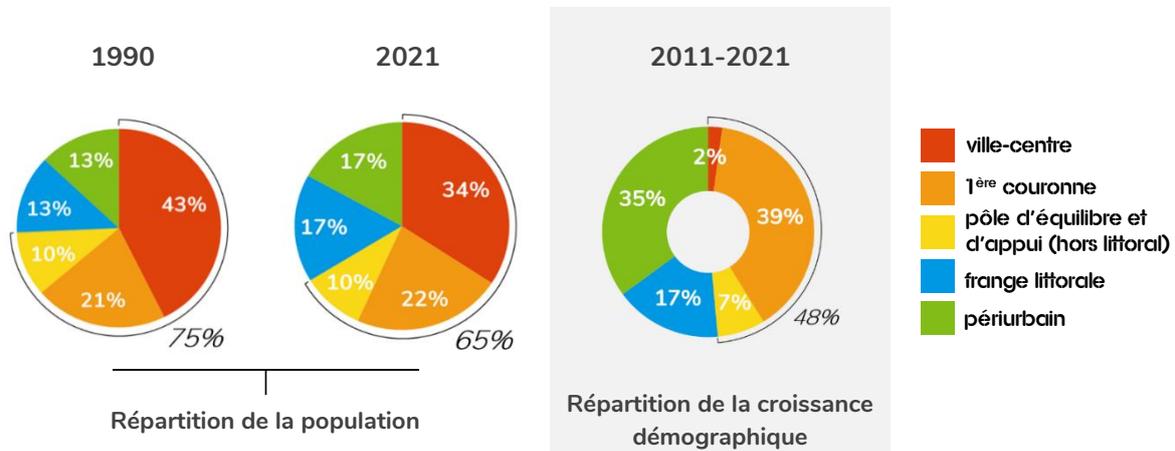


Ainsi, dans la révision du SCOT, **34 500 logements sont nécessaires sur 15 ans (2022-2037)**, soit environ 2 300 logements en moyenne par an pour répondre aux besoins des populations en place et à venir. Par ailleurs, ce besoin en logements pourrait se voir réduit par une mobilisation du parc vacant. En effet le projet estime que dans un souci d'économie foncière et de reconquête urbaine, en s'appuyant sur des mesures incitatives et coercitives, près de 5 000 logements vacants pourraient être remis sur le marché, limitant de ce fait les besoins en constructions neuves à moins de 30 000 logements.



- Développer et répartir harmonieusement l'offre en logements : RÉPARTIR

Comme l'ont montré les éléments de diagnostic, les grands équilibres d'organisation de l'espace de la plaine du Roussillon ont été altérés en moins de 3 décennies suite à un développement important des communes de la frange littorale et des espaces périurbains entre autres. Le territoire connaît donc un déséquilibre de son fonctionnement interne historique que le schéma souhaite enrayer afin notamment de renouer avec une certaine attractivité sur la ville centre et les pôles d'équilibres.



Répartition de la population (sources : INSEE, FILOCOM, AURCA). Extrait relatif au cahier 2 du rapport de présentation / partie A1 « Les dynamiques de l'évolution sur le territoire ».

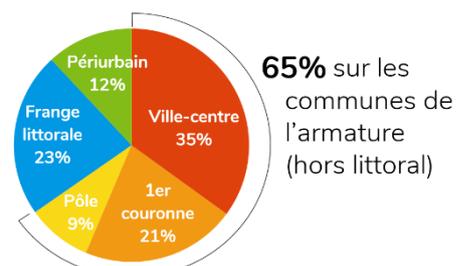
Pour ce faire, et comme présenté dans la première partie du DOO (A1. Déterminer les grands équilibres d'organisation de l'espace), les objectifs d'offre de nouveaux logements sont répartis de manière à consolider l'armature urbaine, c'est-à-dire en confortant l'ensemble du réseau de polarités (ville-centre, pôle d'équilibre etc.) et en évitant le développement de communes pouvant déséquilibrer le fonctionnement d'autres communes.

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

Ainsi, la répartition du besoin en logements dans la révision garde la même philosophie que celle du 1^{er} SCOT. **Il est ventilé par établissement public de coopération intercommunale puis définit une fourchette par polarité en accord avec l'armature territoriale.** Par ailleurs, afin de limiter la production de logements neufs, des objectifs de remise sur le marché de logements vacants, et donc sortis du système, sont indiqués.

Extrait du DOO relatif à la distribution des objectifs chiffrés de production de logements.

+ 34 500 LOGEMENTS



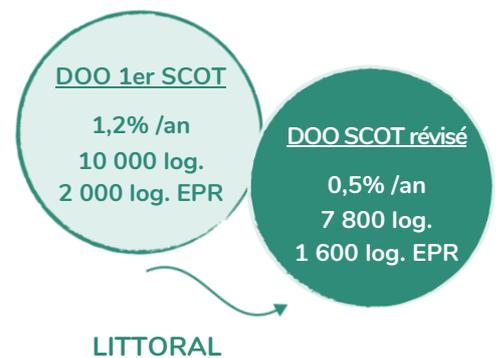
C'est donc plus de 65% du besoin en logements qui est orienté préférentiellement en direction de la ville-centre, des communes de première couronne et des pôles d'équilibre et pôles d'appui (hors littoral) afin de contenir la périurbanisation et freiner le développement urbain des espaces littoraux et lagunaires.

In fine, le SCOT s'appuie sur les PLH existants ou à venir (qu'il recommande fortement) mis en compatibilité, pour porter de manière opérationnelle le projet qu'il dessine. Les PLH ayant pour but de coordonner, programmer et mettre en œuvre la production de logements afin de répondre aux demandes des ménages dans leurs spécificités, et de faciliter les trajectoires résidentielles, l'amélioration du parc ancien et la production d'une offre dédiée aux publics spécifiques (jeunes, personnes âgées ou handicapées...).

- **Affiner les modalités de répartition de l'offre au regard des particularités locales**

Concernant les dispositions des **communes des massifs** qui connaissent des spécificités rurales et/ou montagnardes, **le SCOT révisé poursuit l'objectif du premier schéma**, à savoir de **permettre leur développement limité** tout en garantissant la préservation de leur qualité de vie.

Bien que toujours très dynamique en matière d'accueil démographique, les études sur la capacité d'accueil des **communes littorales** indiquent un espace fragile qu'il s'agira de préserver. Pour ce faire, le DOO modère la croissance démographique de ce secteur par rapport au 1^{er} SCOT tout en permettant un développement équilibré (0,5% de croissance annuelle moyenne). Ainsi par rapport au premier SCOT, **le plafond de logements à produire a été réduit**. Ainsi, bien que le ratio de 20% de l'offre globale en logements nécessaires aux besoins des communes littorales et admis dans les espaces proches du rivage (EPR) soit maintenu, la valeur absolue de ce nombre de logements autorisés en EPR est elle aussi réduite par rapport à la première version du schéma (1.600 au lieu de 2.000 soit 20% de moins).



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

- **La demande en matière de logements sociaux et de diversification du parc de logements**

Les objectifs de réalisation en matière de logements locatifs sociaux, privés et de logements en accession intermédiaire dans le SCOT révisé sont les mêmes que dans le SCOT 1. En effet, l'analyse de l'application des résultats du SCOT présente un constat satisfaisant quant à leur production dans la livraison de nouvelles résidences principales sur les 5 années d'application du schéma. Il s'agit donc de poursuivre ces objectifs qui visent à favoriser une mixité de l'offre en logements et une facilitation des parcours résidentiels, le parc immobilier devant s'adapter à une demande en profonde mutation.

Le document conseille toujours la mise en place de politiques de l'habitat à l'échelle intercommunale afin de doter les EPCI d'un Programme Local de l'Habitat (PLH) ou d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal intégrant un volet habitat (PLUi-H). Le SCOT laisse la liberté aux EPCI de ventiler la production de logements neufs entre communes, et dans le respect des objectifs géographiques. Il appartient aux EPCI de se saisir de cette opportunité afin de mettre en place à leur échelle une programmation cohérente à même d'orienter favorablement et de soutenir la stratégie de l'intercommunalité dans le cas de contraintes ne permettant pas l'atteinte des objectifs préconisés par le SCOT.

- **Développer une offre dédiée afin de répondre à la demande des publics cibles ou spécifiques**

Le SCOT rappelle dans ses objectifs la nécessité au-delà d'une offre de logements « ordinaires » diversifiée, tant dans sa forme (individuel, groupé, collectif), tant dans ses typologies (petites ou grandes surfaces), tant dans ses statuts d'occupation (locataire, propriétaire, privé, abordable ou social), ou de son adaptation et/ou adaptabilité (aux personnes âgées ou handicapées), d'appuyer le développement spécifique des hébergements dédiés dont le territoire est de manière structurelle sous-doté : maisons de retraite (EHPAD), résidences seniors, résidences pour personnes handicapés, pour jeunes (RHJ, saisonniers...). Ces derniers doivent pouvoir bénéficier d'une forme de facilitation dans leur réalisation qui pouvant passer par du réinvestissement urbain. Le SCOT et les PLU doivent offrir une flexibilité dans l'installation de ces programmes si ces derniers répondent notamment à une logique de proximité des services et des aménités desquels ils dépendent plus encore que le reste de la population.

- Prioriser des secteurs stratégiques de développement urbain

En continuité du PADD et du SCOT précédent, des secteurs stratégiques de développement urbain ont été identifiés dans le SCOT révisé pour garantir l'atteinte globale de différents objectifs du SCOT. Il s'agit des :

- Sites de Projet Stratégiques à vocation principale d'habitat (SPS) ;
- Secteurs urbains aux abords des gares.

Après le réinvestissement urbain, ils représentent les secteurs prioritaires en matière de développement de l'offre en logements.

• **Les sites de projet stratégiques à vocation principale d'habitat**

Les SPS sont positionnés sur la plupart des communes de l'armature (ville-centre, du cœur d'agglomération et des pôles d'équilibre) qui disposent encore de capacités de développement urbain importantes (au regard du risque d'inondation en particulier). Il s'agit des communes qui doivent polariser plus fortement l'accueil des logements pour conforter l'armature multipolaire et rendre plus efficaces les objectifs du DOO.

L'existence de ces sites au sein du 1^{er} SCOT constitue un premier critère d'identification de ces derniers : en effet les sites présents historiquement sont pris en compte lors des dialogues entre collectivités, AOM et délégataires de la mission de transport collectif public. Le SCOT ne les remet en question que sur certains motifs, les principaux étant la présence de risque, ou la réalisation d'une urbanisation avancée.

Ce sont des secteurs considérés comme à fort potentiel de développement urbain, devant permettre d'atteindre des densités satisfaisantes, de la mixité dans l'offre de logements mais également de la diversité dans les fonctions urbaines, une bonne intégration aux réseaux de transports collectifs et la présence d'espaces de nature partagés. Le DOO localise ou définit ces sites en fonction des références juridiques prises en compte.

Sur les 23 sites listés dans le 1^{er} SCOT, 10 sites ont été retirés dans la révision :

- « Els Vidres » à Thuir, « Mas Puig Sec » à Toulouges, « El Cruzat » à Canohès, « les Alizés » à Canet-en-Roussillon, « la Colomina » à Villeneuve-de-la-Raho et « Cami de Vingrau » à Rivesaltes sont des projets aujourd'hui réalisés ;
- « Camp de las Canals » à Millas, « Camp d'en Barrere » à Bompas et « la Colomine » à St Cyprien car situés en tout ou partie en zone inondable ;
- Le site « Parc des sports » à Perpignan afin d'intégrer le projet d'extension du complexe sportif inscrit en grand projet d'équipement dans la révision du SCOT et de prendre en compte de nouvelles priorités de développement pour la ville-centre ;

Tandis que 8 nouveaux sites de projet sont retenus pour satisfaire les besoins, notamment en logements :

- 4 nouveaux sites sont retenus sur Perpignan afin de mieux polariser l'accueil et préserver les grands équilibres sur la ville centre : « Chef de Bien », « Mas Balande - Vertefeuille », « Roseraie – Llobères » et « la Vigneronne » ;
- Dans le cœur d'agglomération, à l'interface de la ville-centre et de la première couronne sont privilégiés de nouveaux sites pour leur capacité d'accueil, leur proximité des polarités d'emploi, d'équipements et de services et leur capacité d'intégration aux réseaux, notamment de mobilités. Il s'agit du « Mas d'en Gafard » à Canohès, de « las Palabas » à Toulouges et du quartier du golf à Villeneuve-de-la-Raho.
- Enfin, « les Espassoles » sur le pôle d'équilibre de Thuir, dispose des mêmes qualités au sein du bassin de vie des Aspres.

La principale nouveauté par rapport au 1^{er} SCOT consiste dans le fait que ces sites ne sont qu'une localisation indicative. Ils ne sont plus cartographiés ni associés à une surface en hectares. Une définition de ces sites complète la localisation indicative en cas de déplacement des projets. Le DOO considère que les SPS devront s'implanter en zone 1AU des communes de l'armature qui sont concernées par une localisation indicative.

Une des évolutions principales est l'inscription d'une **densité minimale de construction de logements traduite en surface de plancher par hectare** (le DOO du 1^{er} SCOT et modifié en 2016 sur ce point donnait une surface de plancher associée à la superficie du site de projet). Comme dans le premier SCOT, il s'agit d'une densité imposée afin d'optimiser le foncier stratégique de ces sites. Cette surface de plancher à l'hectare correspond à la traduction de la densité en logements/ha attendue, qui par ailleurs a été considérablement augmentée par rapport au premier SCOT pour

participer à l'atteinte des objectifs du schéma en matière de modération de la consommation d'espaces. Ces nouvelles modalités d'application découlent d'une meilleure prise en compte du cadre réglementaire, et notamment de l'ancien article L141-8 du Code de l'urbanisme.

De plus, le nouveau DOO insiste plus encore sur **l'articulation urbanisme/transport** et notamment sur l'importance d'une desserte efficace par les transports collectifs. Le DOO affiche un objectif de conclusion d'un « **Pacte Territorial** » lors d'une ouverture à l'urbanisation d'un SPS. Ce pacte vise à mettre aménageurs, collectivités et AOM autour de la table pour garantir l'atteinte des objectifs du SCOT.

La révision du SCOT reprend également les objectifs de mixité des fonctions urbaines, de diversité de l'offre en logements, de sécurité et de confort des piétons et cyclistes ainsi que de performances énergétiques et environnementales déjà présents dans le 1^{er} SCOT. Ils ne sont qu'adaptés par rapport au SCOT précédent, notamment pour tenir compte de la modernisation du Code de l'urbanisme en matière de PLU(i). Par exemple, les SPS sont reconnus comme **centralités de quartiers** pour l'application des ambitions du DAAC afin de leur permettre d'atteindre les objectifs poursuivis en matière de mixité fonctionnelle.

- **Les secteurs urbains aux abords des gares**

Le SCOT révisé renforce le poids des secteurs urbains stratégiques aux abords des gares dans la mise en œuvre de ses objectifs, notamment en matière d'articulation urbanisme/transport. Ces secteurs jouissent d'un potentiel important aux yeux du projet de SCOT. Il s'agit **d'y optimiser le foncier et d'y adosser un objectif de renforcement de l'offre ferroviaire**. Cette optimisation poursuivie passe notamment par la mise en œuvre d'un objectif de densification des parcelles qui seraient bâties via des **règles de gabarit** qui devront être inscrites dans les documents d'urbanisme (conformément aux dispositions de l'ancien article L.141-7 du Code de l'urbanisme).

Leurs **périmètres sont annexés au DOO et ont été délimités au travers d'une étude distance/temps** depuis la gare. La cartographie de ces secteurs a été sensiblement affinée puisque le rayon de 500 mètres du 1^{er} SCOT autour de l'infrastructure a été complété par un périmètre délimité à l'aide de cartes isochrones. Ces dernières permettent de dessiner les secteurs accessibles à pieds pour un temps de parcours défini.

- Les secteurs d'Ille-sur-Têt, du Soler, de Millas, de Rivesaltes et de Saint-Félicien-d'Avall conservent la distance/temps de 10 minutes (rayon de 500 mètres) de marche à pied autour de la gare ;
- Pour les secteurs de Perpignan, la distance/temps a été portée à 900 mètres, soit 15/20 minutes de marche à pied sur la gare existante et sur celle ambitionnée (moulin-à-vent).

Des objectifs de mixité fonctionnelle et de développement de la nature en ville sont également définis pour accroître l'attractivité de ces secteurs. Ces secteurs sont reconnus (tout comme les SPS habitat) en tant que **centralités de quartier** au titre de l'application des objectifs du DAAC. Ainsi ce nouvel outil du SCOT va permettre d'intensifier ces quartiers de gare mais aussi de les rendre attrayants et qualitatifs. À noter aussi **l'absence de superposition entre périmètres de SPS et périmètres de secteurs stratégiques aux abords des gares** qui a été précisée pour éviter tout écueil dans la mise en œuvre des dispositions du SCOT.

ÉVOLUTIONS

Par rapport au 1^{er} SCOT, la prise en compte des dernières projections démographiques (+0,7%/an) et de la baisse de la taille moyenne des ménages ont permis d'ajuster les nouveaux objectifs de production de logements au contexte actuel (en neuf et en mobilisation de vacants). Ainsi, dans la révision du SCOT, 34 500 logements sont nécessaires sur 15 ans (2022-2037), soit environ 2 300 logements en moyenne par an pour répondre aux besoins des populations en place et à venir contre 48 000 logements dans le 1^{er} SCOT.

La répartition territoriale de la production en réponse aux besoins en logements reste similaire à celle du 1^{er} schéma et poursuit la concentration des $\frac{2}{3}$ du besoin en direction des polarités du territoire. Concernant le littoral, la révision permet de renforcer l'encadrement des perspectives d'évolution urbaines en orientant massivement l'accueil en dehors des espaces proches du rivage notamment pour le nombre de logements admis qui y est revu à la baisse.

La diversification des types de logements se poursuit de manière à garantir l'équité et la cohésion sociale comme dans le 1^{er} SCOT.

Enfin le SCOT poursuit sa trajectoire en priorisant les secteurs stratégiques de développement urbain au travers des « SPS habitat », mais également via le renforcement des « secteurs urbains aux abords des gares » pour lesquels de nouveaux objectifs urbanisme/transport ont été développés.



• A4. Structurer un réseau de déplacements multimodal à l'échelle de la plaine du Roussillon

Dans un contexte d'augmentation de population sur le territoire de la plaine du Roussillon, les élus du SCOT identifient les enjeux liés à la multiplication des déplacements dans un territoire où la voiture solo reste le mode de transport majoritaire (pour plus de 4 salariés sur 5 entre le domicile et le lieu de travail). Ce sont des enjeux en termes d'attractivité (le maintien d'une accessibilité aux sites d'intérêt et pôles d'emplois), de cadre de vie (la garantie de la mobilité pour tous) et d'environnement (la contribution à l'objectif de diminution des consommations énergétiques de 40% à l'horizon 2040 (cf. SRADDET et C.1 du DOO)). Le projet de SCOT formule donc deux grandes ambitions que sont **concrétiser la cohérence entre le développement urbain et la planification des réseaux de transport d'une part, et développer les solutions de mobilités alternatives à la voiture solo** d'autre part, afin de structurer un réseau de déplacements multimodal à l'échelle de la plaine, là où le 1^{er} SCOT visait sa construction.

Le SCOT révisé maintient la recommandation d'élaboration de **documents de planification de la mobilité**, mais la fait évoluer en invitant les intercommunalités à réaliser un **Plan de Mobilité** (Simplifié) ou document assimilé. Le format programmatique d'un tel document et son échelle intercommunale paraissant en effet plus adaptés à la mise en œuvre et à l'établissement d'un dialogue avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (notamment la Région) que l'OAP inscrite au SCOT modifié en 2016 et finalement peu mobilisée.

Précision : les orientations et les objectifs en matière de grande accessibilité et d'entrée de ville ont été replacées dans le SCOT révisé dans les chapitres visant respectivement à amplifier l'efficacité économique et la valorisation du socle paysager.

- Concrétiser la cohérence entre développement urbain et planification des réseaux de transports

Au regard de l'impact des déplacements sur le budget des ménages, sur le cadre de vie des habitants et sur la qualité de l'air et des milieux naturels démontrés lors du diagnostic, le SCOT renforce son ambition pour « concrétiser la cohérence entre le développement urbain et la planification des réseaux de transport ». Pour cela, il traduit l'ambition du PADD de développer un système de déplacements appuyé sur l'armature multipolaire dans le DOO par :

- la **priorisation de la desserte vers les grands pôles générateurs de déplacements** et notamment les grandes zones d'emplois (le diagnostic a montré qu'un déplacement Domicile-Travail moyen d'un habitant du SCOT était de 11km, soit l'émission en voiture d'une Tonne de CO₂ sur une année) ;
- l'impulsion de **projets urbains ambitieux aux abords des gares et haltes** de la plaine en précisant les conditions de développement et de renouvellement urbain spécifiques au travers de l'outil « quartiers de gare » (cf. A.3.3). Les secteurs urbains stratégiques aux abords du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) identifiés dans le 1^{er} SCOT ne sont pas maintenus car le réseau de transports collectifs urbain s'organise aujourd'hui différemment : les lignes structurantes du réseau ne présentent en effet pas un niveau de service ni une stabilité suffisante pour y adjoindre des objectifs relevés, en matière de densité notamment.
- l'accentuation des ambitions en matière d'aménagement des espaces publics et d'accessibilité des **Secteurs de Projet Stratégiques** (SPS), qu'ils soient à vocation d'habitat ou économique, en extension ou en rénovation (cf. A.3 et B.5). Les résultats du bilan du SCOT précédent montrent en effet que 20% des logements construits entre 2013 et 2017 ne bénéficient d'aucune alternative à la voiture particulière pour les déplacements de leurs habitants, ce qui interroge au regard des 15% du budget des ménages français dédiés aux transports et de l'instabilité du prix des carburants. Les élus du SCOT ont donc souhaité s'équiper d'un outil actant le dialogue entre les porteurs de projets urbains et les autorités organisatrices de la mobilité locale : les pactes territoriaux (cf. A.3). L'objectif de cet outil est la planification commune des transports et de l'urbanisme lors des projets d'envergure afin de garantir des conditions de mobilité durable aux futurs habitants.

- Optimiser le réseau d'infrastructures routières

Comme en 2013, le SCOT réaffirme l'ambition « d'optimiser le fonctionnement et d'éviter les nouvelles infrastructures tout en améliorant le service rendu aux habitants ». Pour ce faire, le plan de référence de la hiérarchisation de la voirie est actualisé pour y intégrer les nouvelles infrastructures et les réorganisations de circulation - tout en conservant le classement selon cinq catégories de fonction dont les objectifs et grandes caractéristiques sont rappelées. Les voies

sur berge à Perpignan et la RD117 sont repositionnées dans la catégorie supérieure traduisant le renforcement de leur rôle de transit.

Ainsi le PADD vise en priorité l'**optimisation du fonctionnement des infrastructures de voiries**, avant de le compléter ponctuellement et dans le cadre d'objectifs circonscrits (le délestage des centres-bourgs et du cœur de métropole, la sécurisation des axes et l'amélioration de l'accessibilités des vallées, des zones d'emplois et des nouveaux projets urbains).

Parallèlement, le diagnostic montre une augmentation forte des niveaux de trafic routier sur les grands axes d'accès au cœur d'agglomération, notamment due à l'accueil d'habitants supplémentaires (+16 % sur la D612A à hauteur de Toulouges entre 2013 et 2017 par exemple). Aussi, afin de répondre à la fois aux ambitions de montée en gamme du réseau de voirie principal, et de développement de la pratique des transports collectifs et du vélo au quotidien, le DOO recommande la mise en place de « **corridors d'accès au cœur d'agglomération** ». Il s'agit de garantir un niveau de service satisfaisant de ces infrastructures tout en poursuivant la politique d'accueil de nouveaux habitants. Ces corridors ciblent l'optimisation des voies pénétrantes, premières concernées par les problématiques de saturation routière, entre les communes de première couronne et les portes situées sur les boulevards perpignanais (comme démontré par l'étude des trafics du sud-ouest perpignanais pour évaluer l'opportunité de la prolongation du contournement). La multiplication des parcs-relais, le confortement d'offres de transports collectifs efficaces, la systématisation d'itinéraires cyclables efficaces et sécurisés, la mise en place de dispositifs de régulation du trafic et l'adaptation à l'environnement urbain ou naturel traversé sont les caractéristiques des corridors d'accès.

- **Constituer un réseau de transports collectifs multimodal**

Le SCOT maintient son ambition de faire des **transports collectifs** une alternative crédible à la voiture particulière en constituant une offre complète à l'échelle de la plaine du Roussillon. Il recommande pour cela la mise en place d'un réseau de pôles d'échanges multimodaux (PEM), actualisé et étoffé par rapport au contenu du SCOT précédent. Le DOO vient également caractériser la fonction de ces PEM entre les portes d'entrée du territoire, l'équilibre entre les pôles primaires et secondaires, le report vers des modes alternatifs à la voiture à l'entrée du cœur d'agglomération, et les correspondances. Cette orientation contribue à l'un des dix chantiers prioritaires en matière de transports de la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée prévoyant la multiplication des PEM sur le territoire.

Le SCOT fait le choix de fixer des objectifs de **haut niveau de service en transports collectifs** (fiabilité des temps de parcours, fréquence et amplitude horaires, pôles d'échanges) sur les liaisons prioritaires du territoire, s'appuyant sur l'armature multipolaire définie dans le PADD et héritée du 1^{er} SCOT, bien que ponctuellement ajustée. Cela permet d'assurer la cohérence transport-urbanisme tout en laissant aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) des marges de manœuvre pour la mise en place et la gestion de leur réseau. Ce réseau à haut niveau de service combine les modes de transport ferroviaire et routiers, et s'articule avec un principe de rabattement depuis les territoires ruraux ou périurbains afin de contribuer au droit à la mobilité pour tous. Les études recommandées pour l'ouverture de lignes ferroviaires et de nouvelles haltes sont maintenues, au regard d'une part des enjeux de désenclavement de territoires ruraux et de report d'autre part des mobilités vers des modes de transport moins polluants. Les cartes des compétences ont d'ailleurs été récemment rebattues mettant en première ligne la Région (notamment en tant qu'AOM locale), le département (qui reste gestionnaire de son réseau routier), et les communes et intercommunalités. Le SCOT recommande donc l'étude des modalités d'un cadre commun de gouvernance dans le but de décliner et de mettre en œuvre les grandes orientations en matière de transports et de déplacements à travers des initiatives concrètes, partagées et concertées.

Le SCOT maintient son ambition de mobilité durable et performante au sein du cœur d'agglomération et vise l'**apaisement et le rééquilibrage des pratiques de mobilité** en faveur des transports collectifs urbains. S'appuyant sur les conclusions du diagnostic d'une part (actant la faiblesse du réseau de transport collectif sur ses temps de parcours et sa fiabilité), et l'ambition du PADD ciblant « le cœur d'agglomération comme lieu essentiel pour expérimenter un modèle de déplacement plus durable » d'autre part, le SCOT recommande de prioriser les véhicules de transport en commun dans le plan de circulation, d'atteindre le haut niveau de service urbain sur les lignes structurantes, à Perpignan, mais aussi entre la ville-centre et les communes de première couronne dont le dynamisme démographique implique d'en développer l'accessibilité. La « croix TCSP » relayée dans le 1^{er} SCOT se traduit aujourd'hui par une priorisation de trois lignes du réseau urbain reprenant les logiques nord-sud et est-ouest.

- Développer les conditions à l'utilisation du vélo et de la marche

Les élus du SCOT ont souhaité relever l'ambition en matière de pratique cycliste en faisant évoluer le vocable de la sous-orientation en la matière vers « **Développer massivement les conditions à l'utilisation du vélo et de la marche** au quotidien et en loisir ». Le SCOT affirme ainsi vouloir favoriser « la ville des courtes distances et la pertinence des modes de transport actifs » (vélo, marche...). Le réseau de liaisons intercommunales du précédent SCOT est actualisé. L'objectif est de constituer un réseau à haut niveau de service (confort, lisibilité, équipements), au même titre que pour les transports en commun. Les gestionnaires de voiries sont invités à mettre en œuvre l'aménagement et la gestion de ce réseau structurant à l'échelle de la plaine.

Les cœurs de villes et villages font l'objet de recommandations spécifiques (cf. A.2), notamment parce qu'ils concentrent les déplacements de courtes distances propices à l'utilisation des modes actifs.

Le SCOT recommande à chaque EPCI de préciser les conditions et les modalités de soutien à la sécurisation et au développement de l'usage du vélo par l'élaboration d'un **Plan Vélo**. Cet outil permet en effet de planifier les programmations d'aménagement, complétées par des solutions de stationnement, de services et de sensibilisation.

- Développer des solutions de mobilités spécifiques

Le SCOT maintient les ambitions spécifiques portant sur l'**amélioration des conditions de mobilité durable dans les territoires ruraux** et élargit le propos à toutes les solutions de mobilités complémentaires, convenant qu'elles peuvent aussi être d'ordre organisationnel ou de service comme le soutien à la pratique du télétravail. L'objectif est de chercher la complémentarité avec les services de transports collectifs réguliers peu adaptés à des territoires de faible densité. Le SCOT décline ainsi l'objectif thématique 2.4 du SRADDET visant à « garantir dans les massifs et les territoires de faible densité un socle de services et l'accès aux ressources extérieures ».

Le SCOT révisé cible toujours la **spécificité saisonnière** de la plaine du Roussillon et renforce son ambition en maintenant l'enjeu de reconnaître ces mobilités, mais aussi en recommandant l'action, notamment en matière de coordination des offres de transport. En effet, en sa qualité de destination touristique, le département voit sa population doubler pendant les deux mois d'été. Avec une importante concentration de population sur la bande littorale, certains axes routiers sont particulièrement sollicités (le niveau de trafic a augmenté de +80% en juillet-août en 2019 sur la route interplages). La desserte en peigne entre les villes littorales et les vallées est aussi un objectif mis en avant, répondant ainsi à l'ambition du PADD de proposer un modèle de déplacements saisonniers portant à la fois sur le littoral et l'arrière-pays.

ÉVOLUTIONS

Les mobilités constituaient une ambition à part entière dans le DOO du 1^{er} SCOT alors que le sujet est aujourd'hui une orientation au sein d'une ambition A plus large. Ce choix, qui découle de la transposition faite à ce sujet dans le PADD, n'aboutit pas pour autant à diminuer les objectifs du SCOT en la matière. Au contraire, il témoigne aussi d'une volonté d'une meilleure articulation entre planification de l'urbanisme et des mobilités, d'où l'intérêt de traiter les mobilités dans une partie unique et combinée. On retrouve un certain nombre d'objectifs communs entre les deux documents (1^{er} SCOT / SCOT révisé) et beaucoup sont même plus ambitieux. Tous tiennent compte des constats relevés dans le cadre du bilan du SCOT, du diagnostic ou encore des échanges avec les différents partenaires concernés sur la mise en application du 1^{er} SCOT (ou de sa non application, avec par exemple, la suppression de l'OAP mobilité intégrée au SCOT par modification en 2016).

• A5. Préserver et valoriser le socle paysager ainsi que le patrimoine catalan

Depuis la loi ALUR du 24 mars 2014 la prise en compte des paysages dans les documents d'urbanisme est renforcée par l'introduction d'objectifs de qualité paysagère. Le diagnostic du SCOT a ainsi été considérablement étoffé par rapport au 1^{er} SCOT sur le volet paysager et architectural, donnant lieu de manière générale, à des orientations et des objectifs un peu plus poussés et précis selon les items.

Ainsi le DOO révisé, en déclinaison du PADD, consacre une part considérable aux modalités de préservation du paysage mais aussi à la mise en valeur du patrimoine. Cela concourt grandement à alimenter et à garantir l'atteinte de l'ambition transversale de préservation et de promotion de la qualité de vie et de l'identité catalane et méditerranéenne.

En effet, les orientations du DOO « préserver la qualité et l'identité de nos paysages » et « promouvoir la qualité urbaine et la qualité de vie » et les objectifs qui en découlent visent à valoriser les paysages et le patrimoine constitutifs de l'identité catalane, objectif formulé dans le PADD.

- Préserver la qualité et l'identité des paysages

• Le grand paysage et les sites emblématiques

Les composantes des **paysages emblématiques** à préserver n'ont pas été modifiées et découlent des structures paysagères identifiées dans le diagnostic (cf. RP. Cahier 7), seul le site de Força Réal a été ajouté aux sites géologiques à valoriser. En termes de représentation (cf. carte « Préserver les paysages emblématiques ») les entités paysagères « paysages de piémont » et de « coteaux viticoles » viennent se superposer aux « paysages de massifs » et aux « paysages géologiques » car il n'existe pas de limite franche dans le paysage entre ces différentes entités. Il y a en revanche un enjeu à maintenir lisible cette épaisseur, en limitant et en encadrant les activités ou "éléments" impactant en piémont. Cette limite faisant l'objet de projets de développement des énergies renouvelables, le SCOT y développe des objectifs appelant à y porter une attention particulière en termes d'intégration paysagère. En déclinaison du PADD, la définition de cet objectif renvoie à la pression pesant sur cet espace en particulier ces dernières années, avec le développement des dispositifs de production d'énergies renouvelables. Il s'agit là justement de préserver autant que possible cet espace de transition entre plaine où se concentrent les ouvertures, fenêtres et massifs qui concentrent eux un certain nombre d'éléments ponctuels ou emblématiques du socle du grand paysage.

La délimitation des **espaces proches du rivage** est traitée comme dans le 1^{er} SCOT en tant qu'épaisseur et non comme une limite franche. Le tracé opéré par le SCOT reste le même, et ménage toujours une marge d'incertitude à préciser par les documents d'urbanisme qui doivent garantir une cohérence d'ensemble du tracé. Par rapport au 1^{er} SCOT, le DOO du SCOT révisé renforce les objectifs de préservation paysagère, de sensibilisation et de gestion adaptée de ces espaces (balisage, dispositifs pédagogiques, gestions du stationnement et des déchets...).

Concernant le patrimoine associé à ces paysages emblématiques, les **silhouettes urbaines singulières** ponctuent le paysage. 5 catégories de silhouettes villageoises marquant les paysages ont été définies et intégrées au 1^{er} SCOT ; ces catégories n'ont pas changé. La notion de « sensibilité » est en revanche renforcée et éclaircie, intégrant le risque de perturbation patrimoniale lié à des éventuelles extensions urbaines ou à des travaux de rénovation architecturale, pouvant causer des pertes importantes modifiant la nature intrinsèque de la silhouette remarquable. À partir de cette notion re-précisée, le rajout de la silhouette de Bouleternère a été opéré : en effet sa silhouette ancienne et pittoresque est remarquable depuis la RD16 mais cette vision est perturbée par les extensions urbaines au nord du village depuis l'axe de la RN116.

Des croquis ont été ajoutés pour mieux comprendre la notion de silhouette urbaine et des éléments qui la composent, ainsi que les enjeux et orientations assurant sa préservation.

Comme le permet l'ancien article L.141-18 du Code de l'urbanisme, des normes supplémentaires sont ajoutées pour les communes considérées comme **silhouettes villageoises sensibles et soumises au RNU**. Ces normes n'ont pas été édictées pour répondre aux enjeux de développement urbain de l'ensemble des communes au RNU du territoire mais pour les silhouettes villageoises sensibles considérées comme particulièrement vulnérables en l'absence de documents d'urbanisme **au sein des massifs car elles sont par ailleurs également concernées par la loi Montagne**. Ce sont des communes qui pour la plupart n'ont jamais engagé ou n'ont pas fini l'élaboration de documents d'urbanisme. Ces normes complètent de manière plus précise les objectifs définis pour l'ensemble des silhouettes sensibles. Une mention particulière est ajoutée concernant les dispositifs d'énergie renouvelable sur le bâti au regard des constats faits sur le terrain d'intégration maladroite, faute de règlement adapté.

En complément de ces silhouettes sensibles, le SCOT donne également pour objectif de préserver les **sites emblématiques** (inscrits ou classés), y compris ceux situés en dehors du territoire, en lien avec leur visibilité depuis les axes de découverte, c'est par exemple le cas des « citadelles du vertige ». Il s'agit de garantir la pérennité et la qualité des cônes de vue notamment.

- **Les paysages du quotidien**

Dans la préservation des espaces du quotidien, la question des espaces « vides » (d'urbanisation) entre les communes et des transitions entre ces espaces naturels et agricoles et l'espace urbain est prépondérante, c'était déjà le cas dans le premier SCOT. Les différentes composantes des paysages du quotidien que sont les entrées de villes et de villages, les franges urbaines et rurales et les coupures d'urbanisation ont connu quelques évolutions dans le document révisé.

Concernant les éléments participant à la bonne lisibilité de la structure urbaine du territoire :

La révision du SCOT a fait l'objet d'un travail d'évaluation qualitative des **entrées de villes** situées sur les communes de l'armature. Ont été retenus seulement les entrées de villes positionnées sur des voiries de niveau 1 et 2 (issue de la hiérarchisation du réseau viaire proposée par le DOO en partie A4). Une grille analytique a permis d'établir une notation en fonction de la vocation principale de l'entrée de ville, de la nature de la transition et de plusieurs critères qualitatifs (présence de points faibles paysagers, perception de l'identité de la ville ou du village, rapport au paysage, effet de seuil). Le nombre d'entrées de villes ou de villages à traiter a considérablement augmenté et le périmètre d'intervention à ce sujet s'est élargi. Le DOO du 1^{er} SCOT distinguait les entrées de ville à qualifier et à requalifier principalement sur le cœur d'agglomération et la partie basse de la plaine, hors frange littorale. Les objectifs du 1^{er} SCOT en matière d'entrée de villes étaient relativement succincts (mentionnés dans l'ambition C relative aux mobilités). Ceux-ci sont renforcés et précisés dans le DOO révisé, notamment ceux concourant à la valorisation paysagère de ces espaces de transition. Ainsi en accord avec l'article L101-2 du Code de l'urbanisme qui vise à renforcer la qualité urbaine des entrées de ville, sont matérialisées 84 entrées de villes à valoriser sur le territoire du SCOT (cf. grille et critères d'évaluation dans le cahier diagnostic patrimoine et paysage) dont 39 qualifiées comme peu qualitatives à retravailler en priorité et 45 identifiées comme moyennement qualitatives sur lesquelles une réflexion est à prévoir. Le SCOT identifie aussi désormais en complément, grâce à ce travail sur les entrées de ville, les « principaux alignements structurants » qui participent pleinement à la mise en scène des entrées de ville du territoire.

Les **franges urbaines et rurales** qui assurent une transition paysagère entre les espaces urbanisés et ceux de nature ou agricoles ont progressé (en linéaire et en nombre de communes concernées) par rapport à 2013. Cette augmentation s'explique par la création de franges sur certaines communes (en lien avec la charte du PNR Corbières Fenouillèdes par exemple) : Bélesta, Calce, Cassagnes, Montalba-le-Château, Montauriol, Ste-Colombe de la Commanderie, St-Michel de Llotès et Tordères. Désormais, seulement 9 communes ne possèdent toujours pas de « franges » de par leur contexte paysager encore très rural : Boule d'Amont, Caixas, Calmeilles, Casefabre, Glorianes, Llauro, Oms et Prunet-et-Belpuig. La majorité des communes ayant une frange identifiée en 2013 voit le linéaire de celle-ci augmenter dont 18 fortement : Le Barcarès, Bouleternère, Brouilla, Canohès, Cases-de-Pène, Latour-bas-Elne, Millas, Montner, Passa, Ponteilla, Saint-Féliu-d'Avall, Saint-Jean-Lasseille, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Tautavel, Théza, Tresserre, Trouillas, et Villeneuve-de-la-Raho. Le caractère de « couture » qui invite à une certaine perméabilité des usages est maintenu pour inviter les espaces situés de part et d'autre à se composer et s'enrichir mutuellement tout en matérialisant une limite durable à l'urbanisation.

Les **coupures d'urbanisation** qui assurent la bonne lecture du territoire sont à garantir, qu'il s'agisse de coupures vertes entre villes et villages ou de coupures littorales. Dans le SCOT révisé, leur présence est intensifiée en réponse à la menace de constitution de continuums urbains qui reste prégnante. Ainsi, 11 « coupures vertes » ont été ajoutées depuis la version de 2013 : à l'est d'Estagel, au sud-est de Perpignan, au sud de St Cyprien, entre Peyrestortes et Baixas, Bompas et Villelongue, Saleilles et Alénia, Montescot et Bages, Brouilla et Banyuls-dels-Aspres, Banyuls-dels-Aspres et Tresserre, Rodès et Bouleternère, Ille/Têt et Néfiaçh. Une « coupure verte » a basculé en « coupure littorale », celle entre St-Laurent-de-la-Salanque et St-Hippolyte.

A la demande de la commune d'Espira-de-l'Agly durant l'enquête publique, la coupure verte existante entre le village et son voisin Cases-de-Pène a été déplacée vers l'ouest en direction de ce dernier de manière à la positionner de manière plus centrale entre les deux communes. Elle se situe désormais sur des espaces naturels (friches agricoles et garrigues) entre l'entreprise Semin existante et la carrière Lafarge au niveau du Mas Lucia reconnu par le SCOT comme élément de patrimoine bâti rural à préserver. Ce nouveau positionnement permet également de faciliter l'extension projetée de la zone d'activités économiques ainsi que celles de la carrière et de l'entreprise Semin.

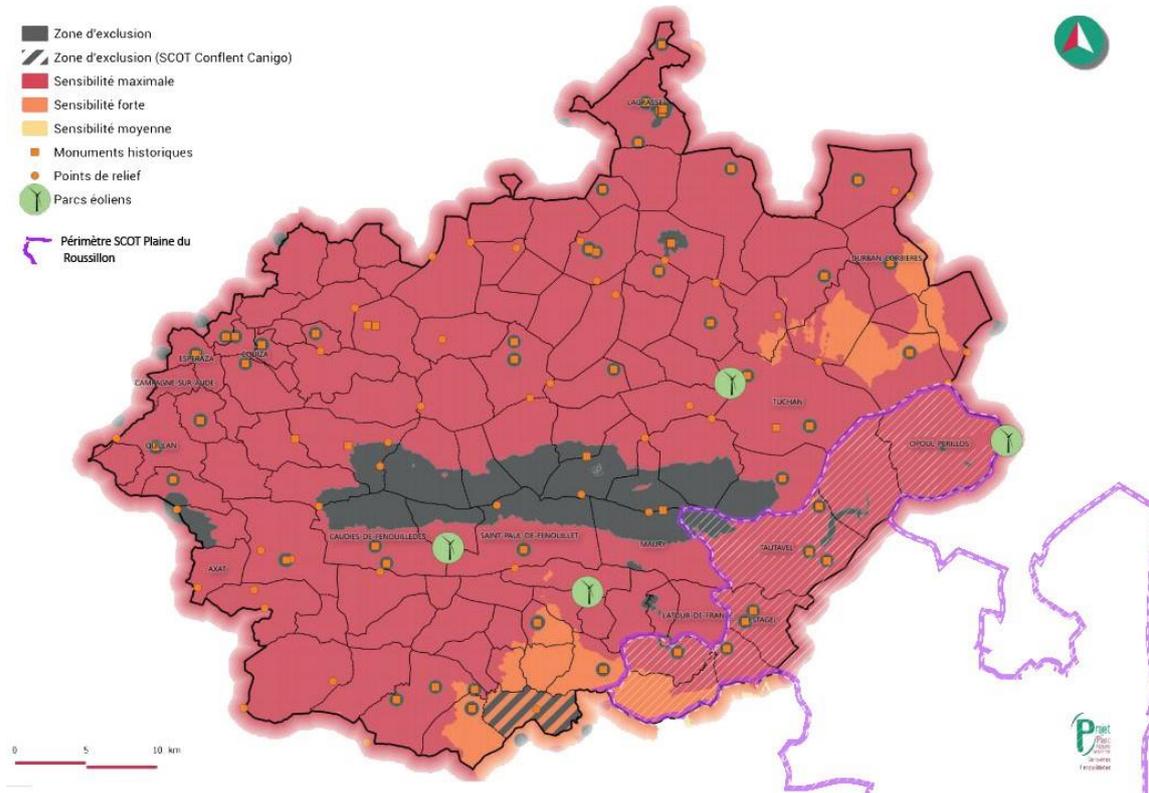
La représentation graphique des coupures littorales a été complétée par un atlas cartographique annexé au DOO pour renforcer la déclinaison de la Loi littoral.

Concernant les éléments participant à la qualité des paysages du quotidien que les projets d'aménagement doivent considérer :

La superficie totale des **espaces agri-paysagers** de la ceinture verte du cœur d'agglomération a progressé dans le nouveau document, passant ainsi de 4 570 ha en 2013 à 5 452 ha dans le SCOT révisé soit une augmentation de 19%. Ceci s'explique par le besoin de caractériser au maximum les espaces à vocation paysagère et/ou agricole qui s'inscrivent entre les espaces urbanisés du cœur d'agglomération, qui participent à la qualité du cadre de vie et qui sont l'objet de spéculations foncières importantes. Ainsi, 7 espaces agri-paysagers voient leur superficie augmenter (le plateau de la Llabanère, St-Génis-de-Tanyères, Château Roussillon et le Mas Llaro, la plaine agricole de la Basse, les jardins du Néguebous et plus particulièrement le coteau de Torremilà et la zone viticole du Mas Palégy - Réart). L'opportunité de les élargir à d'autres espaces en dehors du cœur d'agglomération, par exemple sur des terrasses et plateaux viticoles d'intérêt paysagers (notamment lorsqu'ils ne sont pas protégés par les espaces agricoles à fort potentiel) a été étudiée en partenariat avec la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales. Cette piste n'a pas été retenue pour cette procédure de révision car cela nécessitait d'adapter la définition des espaces agri-paysagers et parce que les élus n'avaient pas fait émerger cette ambition. D'autre part cela nécessitait aussi d'en faire évoluer les objectifs attendants et demandait un travail important notamment pour s'assurer de la lisibilité des objectifs en cas de superposition.

Des objectifs sont ajoutés dans le document révisé concernant **l'intégration des paysages d'exploitation des ressources naturelles**. En premier lieu il s'agit d'objectifs concourant à l'identification de lieux préférentiels d'implantation d'éventuels nouveaux projets ou à l'inverse des zones de vigilance en lien avec une sensibilité accrue et donc de développer des conditions d'implantation pour veiller à la meilleure intégration possible.

Le SCOT définit des objectifs en articulation et cohérence avec ceux développés par les territoires limitrophes, et notamment avec les objectifs de la Charte du Parc Naturel Régional (PNR) Corbières-Fenouillèdes en termes d'implantation éolienne ainsi qu'avec ceux du SCOT Littoral Sud, visant à minimiser les impacts paysagers liés au développement des énergies renouvelables. Par conséquent, les objectifs de préservation de l'armature verte et bleue et du paysage font en sorte qu'aucune installation éolienne ne soit autorisée dans les secteurs de massifs des Albères, du Vallespir, des Corbières et dans le sud des Aspres ; seules les zones de piémont (comprises à une altitude entre 150-200m) et la plaine sont concernées par l'accueil potentiel de projets (hors cœurs de nature et espaces proches du rivage et en compatibilité avec autres documents ou réglementations supérieures).



Carte de synthèse du Document de référence éolien du projet de PNR Corbières-Fenouillèdes
Situation au 1er janvier 2020

- Promouvoir la qualité urbaine et la qualité de vie

En déclinaison du PADD, le DOO développe un panel d'objectifs visant la promotion de la qualité urbaine et de vie, dont certains déjà présents dans le 1^{er} SCOT.

Chacun des objectifs participe à l'atteinte de l'orientation transversale de préservation et de promotion de l'identité. La typologie des villages selon leur implantation, déjà étudiées en 2013, qui donnaient lieu à la mise en place d'objectifs spécifiques permettant de les préserver et valoriser n'a pas évolué. L'objectif de préservation et de réhabilitation du **patrimoine des centres historiques** (type cellere) et des premiers faubourgs est réaffirmé, tout comme celui de mettre en valeur le **patrimoine bâti rural** (dont la liste a été légèrement étoffée) à la demande des communes, preuve de l'engagement politique autour de l'identité.

Au-delà de l'identité, le DOO du SCOT en déclinaison des orientations du PADD fait de la qualité urbaine et du cadre de vie des objectifs importants, même si l'essentiel des mesures qui en découlent étaient déjà présentes dans le 1^{er} SCOT, certaines sont renforcées ou légèrement modifiées.

Le rôle de la nature en ville en tant que garant du cadre de vie est réaffirmé. L'intitulé « îlot de nature en ville » a fait place à « **espaces de nature en ville** », plus cohérent au regard des sites retenus dont la liste a considérablement évolué. Chaque commune a été invitée à identifier au moins un espace à préserver. La révision du document a été également l'occasion de préciser les critères de détermination de ces espaces de nature pour les secteurs d'une superficie inférieure à 2 ha afin de conserver uniquement les plus pertinents à l'échelle d'un SCOT et éviter de tomber dans un inventaire. Ces derniers doivent disposer de mobilier urbain ou d'équipements (bancs, table, fontaine, jeux, parcours de santé, city stade...), être supports d'usages variés (promenade et détente, activités récréatives, activités sportives...) ou cumuler plusieurs « fonctions » (écologique, ornementale), posséder a minima une strate arbustive et avoir un sol semi ou entièrement perméable (analyse de terrain à l'appui).

Ainsi on compte désormais 98 **espaces de nature en ville** dont 55 nouveaux qui ont été sélectionnés et ajoutés (principalement sur proposition des communes) en fonction des critères précédemment définis.

Sur les 55 espaces de nature anciennement pointés comme îlots de nature en ville dans le 1^{er} SCOT :

- 43 sont reconduits ;
- 3 espaces sont désormais hors périmètre révisé (situés à Pia, Clairac et Bages) ;



- 4 espaces ont été supprimés mais remplacés dans les communes de Pézilla-la-Rivière, Pollestres, Cases-de-Pène et Villeneuve de la Raho ;
- 1 fusion d'espaces est opérée au niveau de Cabestany dans le secteur de Sant Vicens ;
- 4 espaces ont été supprimés car trop éloignés de la tache urbaine (Étang de Canet, Chapelle Villerase à Saint-Cyprien, Le projet de Parc Zen au Soler, la rivière à Villeneuve la Rivière) ;
- 4 espaces ont été supprimés pour cause de non correspondance aux critères de définition précédemment cités (l'espace Flamants Roses à Canet et le square côte Radieuse, l'espace Nungesser et Coli à Perpignan, la place Bergson à Saint-Cyprien).

Les espaces de nature en ville font l'objet d'une annexe qui les décrit et les cartographie dans l'objectif d'une préservation plus aboutie.

L'enjeu de **pertinence paysagère des extensions urbaines** est également traité, comme il l'était déjà dans le premier SCOT, à un détail important près : que le 1^{er} SCOT ménageait la possibilité d'avoir recours à des « hameaux nouveaux » plutôt qu'à des extensions en greffe, si celles-ci s'avéraient difficilement intégrables sur le plan paysager ; ce que le SCOT révisé n'affirme pas, puisqu'autant que possible les extensions doivent se situer en continuité des espaces urbanisés des villes et villages, notamment pour répondre à l'objectif de lutte contre l'étalement urbain.

- Soigner les perceptions paysagères depuis les itinéraires majeurs

Dans cette orientation, le SCOT définit, en plus des objectifs relatifs aux entrées de ville déjà évoqués plus haut et rappelés ici, des objectifs relatifs au traitement des **entrées de territoires**. Abordés dans l'ambition C du DOO du 1^{er} SCOT, principalement sous le prisme des mobilités, les objectifs paysagers étaient assez peu développés alors que le diagnostic du SCOT révisé démontre une faiblesse de leur qualité paysagère et donc un enjeu quant à la perception paysagère mais aussi identitaire du territoire.

En plus des entrées de territoire identifiées dans le 1^{er} SCOT (aéroport et échangeurs autoroutiers), le SCOT révisé considère également les ports comme des entrées maritimes, et identifie des portes d'entrées « cyclistes ». Pour chacun de ces types d'entrée, des objectifs de mise en valeur et de mise en scène sont donc définis par le DOO.

Les entrées de territoire sont également complétées par l'identification de **portes secondaires** en lien avec les documents et/ou projets portés par des territoires limitrophes (plan paysage Canigó Grand Site, et charte PNR Corbières Fenouillèdes en l'occurrence).

Le DOO révisé identifie les **cônes de vue remarquables** afin de les mettre en valeur depuis les itinéraires de découverte du territoire identifiés dans le cadre du diagnostic étoffé.

ÉVOLUTIONS

Du fait notamment du renforcement du diagnostic paysager et patrimonial (cf. cahier 7 du diagnostic de territoire), les modifications sont assez nombreuses dans cette orientation du DOO par rapport au 1^{er} SCOT. De manière générale, les objectifs de préservation sont renforcés (renfort des franges urbaines et rurales, extension des espaces à vocation agri-paysagère du cœur d'agglomération, augmentation des coupures vertes et littorale, augmentation des espaces de nature en ville...) et précisés (atlas cartographique des coupures littorales...).

Des sujets sont également mieux traités ou plus développés en lien avec les enjeux et les choix politiques portés dans le PADD. On relève par exemple une analyse plus poussée des entrées de ville donnant lieu à des objectifs plus nombreux et précis dans le DOO du SCOT révisé.

Des objectifs nouveaux ont fait également leur apparition tels que les normes architecturales pour les communes des massifs au RNU, certaines entrées de territoires à mettre en scène ou encore des cônes de vue à valoriser.

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

• B1. Promouvoir une stratégie de développement économique durable

En lien avec l'avancement puis l'adoption du projet de SRADDET Occitanie 2040, les élus ont affirmé à plusieurs reprises, et notamment lors du débat PADD, leur volonté de conforter le statut de pôle urbain régional. En déclinaison de cette ambition politique, le DOO prévoit de manière plus opérationnelle et concrète de « promouvoir une stratégie de développement économique durable » qui s'appuie sur une notion de complémentarité et de solidarité au sein de la plaine du Roussillon et vis-à-vis des territoires en interaction et sur une montée en gamme globale (en termes d'accessibilité et d'équipement en particulier) pour confirmer son rang métropolitain. Bien au-delà d'une simple velléité politique, il s'agit surtout d'associer à cette ambition un développement économique et de l'emploi plus intense et performant afin d'agir sur les paramètres socio-économiques du territoire, globalement défavorables.

Il convient néanmoins de rappeler que le SCOT ne se substitue pas aux stratégies de développement économique des collectivités compétentes. Il s'agit d'un des vecteurs permettant de les conforter et de les amplifier dans une dynamique d'ensemble.

- Promouvoir les ouvertures régionales et transfrontalières pour confirmer le statut métropolitain

Pour confirmer le rôle de 3^{ème} métropole régionale et conforter ce statut, le SCOT s'appuie sur le positionnement stratégique de la plaine à l'interface des espaces méditerranéens et pyrénéens, générateurs de richesses économiques et culturelles. Dans ce but, le rôle du **confortement des infrastructures liées à la grande accessibilité routière et ferroviaire** du territoire depuis les 3 métropoles les plus proches (en ajoutant Barcelone aux 2 métropoles régionales occitanes) est renforcé par rapport au 1^{er} SCOT qui prévoyait déjà néanmoins des objectifs similaires (**projet de PIG LGV LNMP à réaliser, aéroport à développer...**). Le soutien au projet d'intérêt général est ainsi réaffirmé avec un volet de maîtrise des impacts développé notamment dans le DOO (intégration paysagère, maîtrise des nuisances sonores, transparences hydrauliques, compensation agricole...) tandis que des objectifs complémentaires visent à **développer une offre de transports périurbaine** et ainsi favoriser la solidarité vis-à-vis des territoires en interaction avec la plaine (Conflent, Fenouillèdes...) pour contribuer à l'orientation du PADD relative à l'amplification des solidarités avec les vallées et massifs.

Le SCOT révisé reconnaît également la nécessité de poursuivre la requalification de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes, déjà largement engagée ainsi que **le rôle des ports quant à l'amélioration de l'accessibilité maritime du territoire. Les grands projets de requalification des ports des villes littorales sont ainsi reconnus comme grands projets d'équipements. Il s'agit des ports de plaisance du Barcarès, de Sainte-Marie, de Canet et de Saint-Cyprien.** Ces ports existants et partiellement requalifiés (celui de Canet en particulier) nécessitent d'être repensés dans le cadre de projets d'ensemble assurant une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux associée à une amélioration des capacités d'accueil et à l'intégration des activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau (activités liées aux ports ou à l'espace maritime).

Dans l'optique d'un développement durable il est également question d'améliorer les flux et les échanges non physiques par le **renforcement de l'accessibilité numérique, facteur d'attractivité, de compétitivité mais aussi de solidarité en vue du maintien d'un niveau de services équitable entre les territoires.**

- Soutenir le rayonnement du territoire

En complément des grandes infrastructures et des équipements liés à l'accessibilité, les élus entendent soutenir le rayonnement du territoire en confortant et développant une offre diversifiée de grands équipements d'envergure afin d'asseoir le statut de pôle métropolitain régional et d'améliorer la qualité de l'attractivité.

Le 1^{er} SCOT prévoyait déjà les grands projets d'équipements et de services, dont plusieurs ont été réalisés, d'autres abandonnés, tandis que certains projets restent d'actualité. Le DOO organise désormais cette offre en équipements en 5 typologies articulées avec les ambitions et orientations générales exprimées dans le projet. Ainsi cette offre concerne :

- **Les équipements culturels, de loisirs et sportifs** qui visent à étendre le panel autant pour les besoins et la qualité de vie des habitants du bassin de vie que pour diversifier l'offre touristique dans une dynamique plus qualitative que quantitative mais aussi de rééquilibrage territorial.
- **Les équipements en lien avec les plateformes logistiques du territoire** : précieux alliés pour organiser et sécuriser les approvisionnements en marchandises des territoires mais aussi contribuer à la décarbonation des transports de marchandises ;
- **Les équipements judiciaires et pénitentiaires** en lien avec les besoins exprimés à l'échelle nationale ;
- **Les équipements liés au traitement des déchets** ;
- Et ceux en lien avec **la formation, la recherche et l'innovation**, inscrits dans une dynamique de confortement de la ville universitaire d'équilibre explicitée ci-dessous.

Les objectifs de chacun de ces équipements sont développés dans le DOO, en fonction de l'avancement des projets, les dispositions du SCOT devront être intégrées et prises en compte. Selon la nature de ces différents projets, les impacts prévisibles peuvent être très variés, il conviendra de les identifier et de prendre les mesures nécessaires (Éviter, Réduire, Compenser).

Le rayonnement du territoire s'inscrit aussi dans une volonté forte et unanime de conforter l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation. Il s'agit en effet d'un critère essentiel pour amplifier l'attractivité et le développement économique du territoire. Les orientations et objectifs du SCOT s'inscrivent en cohérence avec les ambitions **de développement de l'enseignement supérieur de la recherche et de l'innovation** exprimées par le Schéma régional en cours d'élaboration (SESRI) qui prévoit notamment de préserver et de conforter les « Villes Universitaires d'Équilibre » dont font partie Perpignan et son bassin de vie.

Concrètement, ce soutien porte sur l'ensemble des équipements s'inscrivant dans cette dynamique, et tout particulièrement pour toutes les formations en lien avec les filières historiques ou émergentes, ainsi que celles privilégiant une localisation contribuant à la revitalisation des centralités urbaines (campus Mailly à Perpignan, Cité digitale au Soler...).

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

La stratégie de développement économique durable est aussi appuyée sur **l'essor d'une économie plurielle au service de l'emploi** pour assurer l'éclosion de nouvelles filières et l'enrichissement des circuits courts. L'expression du projet politique partagé prévoit notamment de soutenir le développement des filières liées au nautisme et plus généralement à l'économie bleue, aux industries aéronautiques, à l'économie numérique et digitale ainsi qu'aux filières santé et bien-être. Ces choix sont en lien avec ceux des collectivités compétentes en matière de développement économique et tout particulièrement Perpignan Méditerranée Métropole qui abrite près de 80 % des emplois du territoire.

La volonté partagée de conforter les circuits courts prenant appui sur les ressources naturelles du territoire est aussi clairement exprimée, que ce soit sur les productions agricoles, l'élevage, les minéraux ou encore les énergies renouvelables. Ces axes sont notamment justifiés par la présence d'un foncier agricole à fort potentiel agronomique, de ressources naturelles renouvelables comme l'eau, le soleil et le vent mais aussi de ressources minérales dont l'exploitation est à préserver et à encadrer en cohérence avec le schéma régional des carrières Occitanie.

ÉVOLUTIONS

Les évolutions au regard du 1^{er} SCOT sont relativement importantes. Elles résultent principalement du positionnement stratégique territorial qui s'est affirmé en lien avec le confortement des compétences communautaires. Ainsi, les ouvertures régionales et transfrontalières sont aujourd'hui mieux assumées tout comme l'inter-territorialité avec les vallées. De fait, les orientations et objectifs concernant la grande accessibilité au territoire (LGV, aéroport...) sont développées tandis que l'offre en grands équipements à conforter, soutenir ou réaliser a été complétée en lien avec les stratégies plus globales.

Ces dispositions existaient principalement aux chapitres B8 « prévoir les grands projets d'équipements et de services » et C1 « mettre en réseau les grands équipements et territoires pour assurer le rayonnement de l'espace métropolitain transfrontalier » du 1^{er} SCOT. Elles sont aujourd'hui actualisées et développées dans une dynamique de diversification des activités économiques et touristiques, d'amélioration de la qualité de vie, de confortement de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation mais aussi de réduction de l'empreinte carbone des territoires. Enfin, le souhait de développer une économie plus diversifiée est également relayé avec le soutien à l'émergence et au déploiement de nouvelles filières et la promotion de l'économie circulaire.

• B2. Renforcer l'agriculture méditerranéenne

La protection des espaces agricoles est une constante des SCOT en général et tout particulièrement de celui de la Plaine du Roussillon qui développait déjà toute une série de mesures emblématiques pour atteindre cet objectif. Les élus du territoire ont confirmé les choix déjà opérés et ont souhaité les amplifier en renforçant et développant la plupart des mesures de protection déjà présentes.

En termes de structuration générale, les mesures relatives à l'agriculture ont été rattachées aux orientations et objectifs concernant les activités économiques, alors qu'elles étaient plutôt développées en lien avec les mesures environnementales du précédent SCOT. Cela n'affecte en rien l'importance de l'agriculture qui interagit avec un large panel d'enjeux locaux. En effet, outre la vocation économique, l'agriculture est garante de la qualité de vie. Elle constitue un élément majeur du capital paysager et patrimonial, un élément essentiel pour l'autonomie alimentaire du territoire et au-delà, ou encore un paramètre fondamental pour la lutte contre les risques tout particulièrement d'incendies. Avec son maillage bocager caractéristique et son dense réseau de canaux d'irrigation dans la plaine ou encore sa capacité à maintenir des milieux semi-ouverts dans les massifs, l'agriculture contribue aussi fortement aux fonctionnalités écologiques du territoire.

- Définir des objectifs de consommation d'espaces économes et préserver le foncier agricole

Le SCOT est un outil particulièrement performant pour protéger les espaces agricoles. En ce sens il déploie toute une série de mesures destinées à préserver ces espaces, la plus emblématique consistant à réduire fortement l'étalement urbain et réduire de 53% le rythme de consommation de l'espace en comparaison de celui observé durant les 10 dernières années. Cet objectif s'inscrit en réponse à celui de la loi Climat et Résilience qui a une résonance locale très concrète puisque **la consommation d'espace est désormais bridée à 818 ha** sur les 15 prochaines années alors que la décennie précédente avait vu selon les observations près de 1.169 ha (source AURCA, DGFIP-BD Topo) d'espaces naturels, agricoles et forestiers consommés. À noter que le précédent SCOT prévoyait de limiter la consommation d'espaces à 2.250 ha sur un pas de temps équivalent. Les justifications des objectifs chiffrés de limitation de la consommation de l'espace sont spécifiquement détaillées au chapitre E de l'évaluation environnementale.

Sachant que l'étalement urbain impacte à près de 80 % des espaces à vocation agricole en raison de la configuration locale du réseau de villes et de villages, cette mesure permet une économie factuelle d'environ 655 ha de foncier agricole. La consommation d'espaces maximale mise en place par le SCOT est répartie par secteur géographique et EPCI en lien avec les observations des tendances passées et les objectifs de préservation des équilibres de l'armature urbaine. Elle nécessite bien entendu de faire évoluer plus rapidement le modèle de développement urbain notamment pour redéployer plus fortement les besoins en logements ou en activités économiques et équipements sur les espaces déjà urbanisés et prévoir des quartiers aux mixités et densités renforcées.

Cet objectif est ventilé par secteur géographique correspondant aux 4 EPCI composant le bassin de vie du SCOT, afin de permettre une déclinaison opérationnelle dans le cadre des Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi) qui devront décliner aux échelles communales cette répartition dans le respect des autres dispositions du SCOT (équilibres territoriaux, prise en compte des risques, de la ressource en eau...). En l'absence de PLU intercommunal, d'éventuelles chartes intercommunales pourront assurer cette répartition dans le respect des équilibres généraux.

D'autre part, la consommation foncière maximale est également fixée pour une première période de 10 ans (soit 584 ha) puis une seconde période de 5 ans (soit 234 ha) afin de couvrir l'échéance du schéma prévu pour 15 ans. Ces objectifs concernent la consommation d'espaces globale des espaces naturels, agricoles et forestiers par les espaces urbanisés qu'ils soient à vocation d'habitat, d'équipements ou d'activités économiques. En revanche, les infrastructures situées en dehors des espaces urbanisés (routes et notamment voies interurbaines, déviations, voies ferrées...) pour lesquelles la consommation d'espace passée n'a pu être comptabilisée en observation ne sont pas considérées dans les objectifs de consommation foncière dans l'immédiat (la mise en place d'outils d'observation plus précis est engagée permettant à terme d'analyser plus finement les évolutions).



D'autre part, le SCOT maintient et développe toute une série de mesures pour préserver le foncier agricole, en particulier **la reconnaissance des espaces agricoles à fort potentiel** (EAFP) initialement basée sur une analyse multicritères réalisée au moment de l'élaboration du premier schéma. Cette protection était jusqu'alors développée sur près de 25 000 ha de terres agricoles (18 650 ha si l'on considère la réduction du périmètre SCOT intervenue entre temps avec l'exclusion de 7 communes dont certaines à fort potentiel agricole comme Elne, Ortaffa, Pia ou Clairà). La révision a été l'occasion de conforter ce dispositif et de l'étendre. D'une part la couche initiale a été « nettoyée » par une analyse de l'occupation plus fine. Ont été par exemple supprimés les espaces naturels tels que les ripisylves de cours d'eau mais également des espaces déjà urbanisés qui se trouvaient en superposition d'espaces agricoles protégés, ou encore les espaces de projets prévisibles notamment délimités par des franges urbaines. D'autre part, un travail d'harmonisation a également été mené afin de donner plus de cohérence aux espaces agricoles protégés, par exemple dans la plaine arboricole du Ribéral ou de celle maraîchère de la Salanque les limites de protection qui s'interrompaient « arbitrairement » en limite communale (par un biais de l'analyse multicritère initiale) ont été complétées et prolongées afin d'intégrer un terroir plus cohérent. Enfin, certaines propositions d'extension relayées par les élus des communes ou la Chambre d'Agriculture ont également été intégrées, notamment sur le plateau viticole de l'Aspre ou aux abords de l'étang de Salses-Leucate.

Les surfaces agricoles « fortement » protégées ont ainsi progressé de plus de 2 360 ha pour atteindre environ 21 010 ha.

Parallèlement, **les espaces à vocation agri-paysagère en cœur d'agglomération** qui visent à préserver une ceinture verte et agricole y compris sur des terres à moyenne valeur agronomique ont été complétés. Ces espaces principalement repérés aux abords de la ville-centre et en première couronne, permettent de limiter l'expansion urbaine et ainsi de préserver un cadre de vie de qualité et de maintenir une continuité d'espaces agricoles aux portes de la ville. Leurs périmètres ont été globalement étendus et mieux délimités. Par exemple sur le plateau du Mas Llaro en direction de Canet-en-Roussillon, au sud de la ville avec des extensions sur les communes de Pollestres ou de Villeneuve-de-la-Raho sur les coteaux dominant le plan d'eau ou encore sur le coteau du bois de Peyrestortes où la protection a été prolongée en continuité sur la commune de Baixas et à l'inverse réduite en pied de coteau à proximité de Torremilà. **Les surfaces de ces espaces croissent de 21% pour atteindre 5 540 ha environ.**

Les franges urbaines et rurales qui matérialisent une limite durable des enveloppes urbaines (intégrant toute forme d'occupation en lien avec l'urbain : habitat, économie, équipements, espaces de nature, parcs, jardins familiaux...) et constituent donc une garantie de protection des espaces agricoles se trouvant au-delà ont également été conservées et complétées. Ce dispositif le plus souvent appuyé sur des limites physiques (un rebord de terrasse alluviale ou un talus marquant le paysage, une route, un cours d'eau...) ou règlementaire (par exemple une protection au titre de la biodiversité...) vise à limiter les extensions urbaines et les inscrire dans une enveloppe urbaine « maximale » afin de garantir la pérennité des espaces agricoles. Ces franges « urbaines et rurales » n'appellent pas pour autant à artificialiser les espaces compris entre le front urbain existant et la frange à proprement parler. Il s'agit d'espaces de projets potentiels ménageant des possibilités à définir dans le cadre des plans locaux d'urbanisme.

Les espaces existants entre les franges urbaines et le front urbain ne peuvent donc être pris en référence pour l'estimation des objectifs de consommation foncière. Ainsi comme l'exprime le schéma ci-dessous, le SCOT ménage dans certains cas plusieurs possibilités qui devront être analysées et finement délimitées dans le cadre des plans locaux d'urbanisme en lien avec les objectifs fixés en matière de consommation d'espace et les besoins exprimés en matière de logement, activités économiques et équipements. Par exemple sur le schéma ci-dessous le SCOT ménage 3 espaces de développement potentiel en rouge mais la commune ne devrait en retenir qu'un seul pour les besoins en habitat à l'issue de ses réflexions, éventuellement en mobiliser un second pour créer des espaces de nature et de loisirs au contact des zones d'habitat denses et en préserver un troisième pour l'activité agricole.

D'autre part, ces espaces peuvent être concernés par diverses contraintes ou servitudes les rendant de fait inconstructibles. Par exemple, un espace grevé par la présence du risque inondation peut être inconstructible mais permettre l'implantation de bassins de rétention, de parcs paysagers, de jardins familiaux et d'équipements sportifs participant à la qualité de vie des habitants et assurant une transition opportune entre les espaces agricoles et les espaces urbains.



Les principes des franges urbaines et rurales sont donc inchangés. En revanche leur délimitation a largement été reprise afin de se conformer aux objectifs de protection liés tout particulièrement à la présence des zones inondables constituant le plus souvent des espaces agricoles d'intérêt qui seront donc durablement préservés. Les collectivités sont invitées à préciser ces enveloppes dans leur document d'urbanisme, mais aussi à "donner de l'épaisseur" à ces interfaces "ville-campagne" en les qualifiant par des aménagements paysagers.

Le linéaire de ces franges urbaines a également progressé passant de 225 km (194 km, en excluant les communes sorties du périmètre, dans le 1^{er} SCOT) à 240 km environ dans le SCOT révisé. Les communes et les EPCI doivent effectuer des choix quant à l'éventuelle mobilisation des ressources foncières à l'intérieur des franges, **tout en respectant les objectifs chiffrés de consommation foncière fixés par le SCOT.**

Afin de lutter contre le mitage de l'espace notamment agricole, le 1^{er} SCOT repère plusieurs « **secteurs d'étalement urbain diffus à maîtriser** ». Plusieurs espaces ont été ajoutés notamment à Estagel, Nyls, Tresserre, Villemolaque, tandis que certains sites ont été supprimés (à Castelnou, Canohès, Saint-Michel de Llotès) et remplacés par des franges urbaines et rurales. Les changements apportés visent également à permettre d'assurer le suivi dans le temps du respect de l'application des dispositions du SCOT correspondantes et inchangées (contours figés, densification possible sauf en loi montagne). Ainsi, à la place de la localisation par un simple pictogramme sur la carte, le DOO est désormais étoffé d'une annexe cartographique précisant le contour des différents sites repérés.

- **Réunir les conditions du développement de l'activité agricole**

En lien avec les difficultés rencontrées par le monde agricole et dans un souci d'adaptation aux attentes des consommateurs, et aux effets du changement climatique, cette orientation vise à préserver et renforcer la place de l'agriculture localement. Outre la préservation du foncier agricole, premier support indispensable de cette activité, le **soutien à la diversification et à l'adaptation de l'activité en vue de la préserver et de la renforcer** est également développé. En reconnaissant que le schéma a peu de prise réglementaire sur les usages et pratiques agricoles, il est toutefois souhaité le développement de pratiques agricoles plus respectueuses de la santé et de l'environnement et d'autre part, une mobilisation de tous les leviers du ressort de la planification en vue d'aider l'agriculture à s'adapter aux effets du changement climatique.



Le SCOT apporte ainsi **son soutien aux démarches visant à la préservation et au développement de l'irrigation dans le contexte d'une gestion parcimonieuse de la ressource en eau ou encore à la diversification des cultures en lien avec le changement climatique.** Il impose également aux plans locaux d'urbanisme de **développer la protection des haies bocagères existantes tout comme des canaux** qui constituent depuis toujours des conditions essentielles au maintien et au développement de l'activité agricole au regard des effets des vents et de la chaleur qui s'amplifient.

En accompagnement de l'activité agricole, **le schéma soutient l'agritourisme** et le changement de destination de bâtiment lié. Il prône le **développement de circuits courts**. Il promeut l'encadrement du développement des énergies renouvelables par exemple en évitant l'éclosion de nouveaux projets industriels de serres agrivoltaïques sans activité agricole pérenne (notamment en protégeant les terrasses viticoles de ce type d'implantation)... Enfin, le schéma **soutient le développement des activités de transformation agro-alimentaires** pouvant, comme pour les matières premières, trouver un allié logistique de poids avec la plateforme d'éclatement internationale de Saint-Charles.

ÉVOLUTIONS

Si les grands principes de protection des espaces agricoles et les outils déployés par le SCOT pour atteindre ces objectifs sont sensiblement les mêmes que dans sa version précédente, ce sont les objectifs eux-mêmes qui sont nettement plus ambitieux en lien avec les impératifs de sobriété foncière et de prise en compte du changement climatique. Concrètement, les possibilités de consommation de l'espace définis à 15 ans sont considérablement réduites de 2 250 ha à 818 ha, en lien avec les observations réalisées et les obligations réglementaires. Par ailleurs, l'ensemble de la boîte à outil du SCOT est remobilisée pour atteindre les objectifs : extension et amélioration de la délimitation des espaces agricoles à fort potentiel, extension des linéaires des franges urbaines et rurales, développement des espaces agri-paysagers du cœur d'agglomération, maîtrise des zones d'étalement urbain diffus...

Le SCOT tente également de mieux accompagner l'adaptation de l'activité agricole au changement climatique : diversification de l'activité, préservation des canaux et irrigation raisonnée, protection des espaces bocagers, accompagnement du développement des installations agrivoltaïques, agritourisme...

● B3. Renouveler l'offre touristique et développer les synergies

En considérant l'importance du tourisme et de ses interactions avec les composantes socio-économiques du territoire les élus du SCOT ont exprimé dans le schéma la nécessité de **soutenir et consolider les différents atouts touristiques et de promouvoir les synergies** entre les différents espaces touristiques de la plaine du Roussillon. Le choix clairement partagé de **converger vers un tourisme plus qualitatif** (et moins quantitatif) se traduit par un développement touristique plus équilibré et valorisant mais aussi plus « durable », relayé dans le DOO.

- Soutenir le développement touristique du territoire

En soutien de l'économie touristique et de la volonté clairement exprimée de préserver les qualités territoriales qui constituent l'identité du Roussillon mais aussi son capital, des objectifs généraux ont été assignés au développement touristique : hébergement de qualité, valorisation du patrimoine et de l'identité, préservation des grands paysages, mobilités plus durables... Ces objectifs sont par ailleurs relayés dans d'autres parties du DOO.

Le SCOT relaie également l'ambition politique de développer les synergies entre les espaces et sites touristiques, entre le littoral et le rural notamment en développant les circuits touristiques et en assurant la valorisation des productions locales.

Bien qu'il n'ait pas de prise directe sur les stratégies de développement touristique le SCOT contribue à la mise en œuvre de conditions favorables à leur déploiement, notamment dans ses domaines de compétence.

- Encadrer le développement touristique en tenant compte des spécificités de chaque espace

Le moteur de l'économie touristique reste bien entendu le littoral qui, bien que la saisonnalité soit moins marquée que par le passé, constitue l'essentiel de l'offre en matière de capacité d'accueil.

Ainsi sur l'espace littoral le choix de préserver l'attractivité est énoncé et appelle une série de mesures visant à **conforter un modèle spécifique de développement durable du littoral**. Cette stratégie doit prendre en compte l'importance des mutations en cours et **les impacts prévisibles du changement climatique**.

Ces choix doivent également considérer les dispositions spécifiques au littoral (loi littoral) avec son corollaire d'espaces remarquables à protéger, de coupures d'urbanisation, de principes d'extensions limitées dans les espaces proches du rivage et de définition des capacités d'accueil. Toutefois, il s'agit de dépasser ce seul cadre devenu « obsolète » au regard des enjeux. Les choix ainsi développés dans le DOO tendent à la fois à maîtriser et encadrer le développement touristique au regard des enjeux liés à la fragilité des ressources disponibles, à l'amplification des risques naturels prévisibles et à la préservation de l'environnement au sens large.

D'autre part, dans un contexte de tensions sur le marché du logement et d'attractivité de l'espace littoral, la volonté des élus est de mieux connaître les dynamiques, d'encadrer et d'anticiper les évolutions plutôt que d'en subir les effets prévisibles. Ces objectifs de « **ville littorale et résiliente** » doivent se développer en adéquation avec le **maintien d'une fonction d'accueil touristique** qu'il convient de faire évoluer vers une capacité d'accueil plus qualitative et maîtrisée sur le plan quantitatif.

Les espaces ruraux, agricoles et montagnards appellent également à maîtriser le développement touristique avec des dispositions spécifiques. Il s'agit ici de **préserver voire de restaurer les potentielles ressources touristiques** (reconnaissance, préservation et valorisation du patrimoine...) et d'assurer les conditions du déploiement d'une offre en hébergement de qualité, notamment en soutien des activités agricoles.

Enfin, la ville de Perpignan dispose de nombreux atouts notamment patrimoniaux, constituant des points d'appui des filières touristiques que le SCOT de la plaine du Roussillon entend préserver et valoriser pour assurer le développement du tourisme urbain.

D'une manière générale les plans locaux d'urbanisme doivent être les relais de toutes ces dispositions (UTN, changements de destination, repérage et préservation du patrimoine, préservation et valorisation des paysages emblématiques...) tandis que les stratégies de développement touristiques portées par les différents acteurs doivent s'inscrire dans une dynamique de synergies interterritoriale, d'adaptation aux enjeux du changement climatique et de maîtrise des impacts sur l'environnement.

ÉVOLUTIONS

Le SCOT ne comprenait pas de dispositions spécifiques en lien avec la vocation touristique du territoire. Aujourd'hui, les enjeux liés à la pression touristique étant plus forts, les élus du territoire expriment leur volonté d'adapter et de mieux équilibrer l'activité touristique tout en assurant sa préservation. Il s'agit de développer un modèle plus résilient et durable, davantage orienté sur le qualitatif que sur le quantitatif, mais aussi mieux équilibré d'un point de vue territorial avec une plus grande ouverture sur les espaces ruraux et la ville-centre qui disposent d'atouts patrimoniaux considérables, tout en maîtrisant plus fortement les impacts sur le littoral, secteur plus sensible aux risques et aux problématiques de ressources.

• B4. S'appuyer sur le développement de l'éco-logistique

Relativement absentes du 1^{er} SCOT, les questions relatives à la logistique ont été développées dans le cadre de la révision, à la fois pour anticiper l'intégration d'un futur document d'aménagement artisanal, commercial **et logistique** (DAACL), requis pour les SCOT de nouvelle génération (prescrits après le 17 juin 2020) mais également pour **mieux considérer une problématique ayant une résonance particulière sur le territoire** de la plaine du Roussillon.

- Préserver et développer la filière logistique

Le SCOT Plaine du Roussillon aborde les questions de logistique avec deux angles d'approche différenciés. Le premier pour **préserver et développer la 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, voire au-delà.

C'est pour ces raisons que le site de **Saint-Charles, principal pôle d'emploi départemental** est spécifiquement reconnu afin de **préserver et de développer la plateforme internationale d'éclatement de fruits et légumes** mais aussi le chantier combiné intégré au site. Ils jouent un rôle majeur dans l'approvisionnement alimentaire européen pour le premier et dans la **décarbonation des transports de marchandises** pour le second. Le site peut également jouer un rôle prépondérant pour le développement économique local grâce à ses capacités d'entraînement pour le tissu économique (principe de hub-agroalimentaire reconnu par le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) en cours).

Le SCOT soutient également le développement de **la plateforme d'autoroute ferroviaire** située au Boulou (au sein du SCOT Littoral Sud) mais dont le projet d'extension concerne également la commune de Tresserre sur le territoire du SCOT de la plaine. Il s'agit de développer cette plateforme pour l'adapter à la multiplication des liaisons vers le Nord de la France et de l'Europe, permettant de charger directement les remorques des poids-lourds sur des convois et d'éviter ainsi la saturation des grands axes et l'émission de GES.

Enfin, **le site de Rivesaltes** (EEM / parc Arago) est aussi reconnu pour ses qualités en termes de connexions autoroutière et ferroviaire et l'importance de ses disponibilités foncières uniques pour le département.

Le choix de mieux encadrer le **développement de la logistique urbaine** est également saisi par le SCOT. L'enjeu principal est ici de favoriser la localisation des plateformes logistiques au bon endroit, c'est-à-dire à proximité des échangeurs autoroutiers (vecteurs des flux massifiés) et au plus proche des bassins générateurs des besoins (habitat, emploi) afin de développer une logistique « décarbonée » sur les derniers kilomètres. C'est avec cette logique que **les sites de Torremilà, Saint-Charles et Rivesaltes** (Mas de la Garrigue et parc Arago) sont identifiés pour développer la logistique de proximité et éviter la dispersion de ces activités sur le territoire.

- Imposer un traitement qualitatif des espaces dédiés

En corrélation avec les orientations précédentes, le développement des activités logistiques doit intégrer des objectifs qualitatifs, en matière de traitement paysager et environnemental, de performances énergétiques ou encore 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.

ÉVOLUTIONS

Le traitement des problématiques de la logistique était peu évoqué dans le précédent schéma. Sans être soumis aux nouvelles dispositions des SCOT modernisés, le nouveau projet de SCOT intègre ces problématiques étant donné son positionnement géostratégique pour ce type d'activités. Ainsi, il développe de nouvelles dispositions concernant la localisation préférentielle des activités de logistique urbaine et s'attache tout particulièrement à prévoir, orienter et soutenir le développement des activités de logistique internationale présentes à Saint-Charles, mais également sur les sites de Rivesaltes et du Boulou-Tresserre.

• B5. Planifier l'accueil et le développement de l'activité économique

Le SCOT identifie les secteurs les plus propices à l'accueil des activités économiques et fixe des conditions d'accueil des activités. Pour répondre aux besoins liés au maintien et au développement de l'activité économique et assurer une répartition cohérente et équilibrée de l'emploi en lien avec les principales polarités du territoire à conforter, il identifie des **secteurs de projets stratégiques à vocation économique** (SPSe). Ces dispositions déjà existantes dans le 1^{er} SCOT sont adaptées au nouveau contexte.

Tout comme pour l'habitat, les extensions des zones d'activités sont limitées et plus encadrées qu'auparavant. Ainsi les secteurs de projets stratégiques existants dans le SCOT ont vu leur surface diminuer pour mieux s'articuler avec l'estimation sommaire des besoins et les impératifs d'économie d'espace.

Alors que les capacités d'extension identifiées par le SCOT étaient de près de 990 ha, celles-ci sont ramenées à 140 ha pour les zones d'activités d'envergure locale auxquelles devraient s'ajouter les espaces de projet reconnus d'envergure régionale ou nationale (c'est-à-dire dépassant le seul intérêt local).

- Promouvoir un développement économique par réinvestissement urbain

Cette réduction conséquente implique que les collectivités et l'État identifient et mobilisent le potentiel existant au sein des tissus déjà urbanisés (locaux vacants, foncier non bâti exploitable...), en permettant et en soutenant **la densification et la recomposition des zones d'activités existantes** notamment les plus anciennes. Ainsi, le SCOT impose une étude de densification des parcs d'activités existants avant toute ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs à vocation économique en appui à l'inventaire des zones d'activités économiques lui-même introduit par la loi Climat et Résilience (Art L318-8-2 du Code de l'urbanisme).

D'autre part, il est indispensable de **promouvoir un développement économique par réinvestissement urbain**, c'est à dire de préserver l'activité existante dans les centres urbains, mais aussi de développer et d'organiser le possible retour des activités compatibles avec la vie urbaine par une offre foncière et immobilière adaptée.

Cet objectif justifie le développement d'une série de mesures exposées dans le DOO : **promouvoir la mixité des fonctions, préserver et conforter les activités dans les centralités ; impulser la création de nouveaux environnements économiques ; mutualiser les espaces de stationnement et conforter les modes actifs et transports collectifs.**

- Rationaliser la consommation d'espaces à vocation économique en planifiant mieux l'accueil d'activités

Afin de contribuer à la mise en œuvre d'une stratégie de développement économique durable et équilibrée, le SCOT localise des espaces d'accueil prioritaires dédiés à l'économie. Ces principes existaient déjà dans le 1^{er} SCOT qui comptabilisait 16 sites économiques stratégiques et 28 parcs d'activités de proximité.

La révision a été l'occasion de reposer à plat cette hiérarchisation avec une volonté affirmée de limiter le nombre de sites et de modérer plus fortement la consommation d'espace. Cet exercice complexe s'est déroulé notamment avec les communautés de communes compétentes en matière de développement économique et sur la base d'une identification des besoins beaucoup plus complexe à cerner que pour les besoins en logements, avec la volonté, par exemple de ménager des espaces d'accueil potentiels pour l'implantation de grandes industries dans le cadre des dispositions nationales (relocalisation industrielles et autonomie stratégique), sans garantie à ce stade de concrétisation des projets.

Ainsi, **l'ambition d'un développement économique et de l'emploi plus intense est clairement exprimée par l'ensemble des élus et acteurs socio-économiques**, bien conscients des paramètres socio-économiques encore défavorables du territoire (taux de chômage, taux de pauvreté, emplois précaires...), malgré des tendances récentes plus satisfaisantes.

Le SCOT est un vecteur pour **rendre lisible, attractif et opérationnel le réseau des espaces économiques en s'appuyant sur les synergies et les complémentarités entre les différents sites et les filières**. Pour ce faire, il **priorise et organise l'accueil des activités** au sein :

- De sites stratégiques majeurs ;
- De sites stratégiques du « cœur d'agglomération » ;
- De sites stratégiques des « bassins de vie de la plaine » ;
- De sites spécialisés pour favoriser les effets de grappe et d'entraînement ;
- Et des « autres ZAE » de proximité.

Les sites stratégiques majeurs répondent prioritairement à **l'implantation d'activités à fort potentiel d'attractivité** et s'inscrivent dans une envergure internationale, nationale ou régionale en raison de leurs caractéristiques ou de leurs dimensions. Chacun de ces sites est présenté et justifié dans le DOO. On peut notamment retenir :

- **Le site stratégique majeur de Saint-Charles-Orline** où la pérennité des activités et la performance indispensable de la plateforme alimentaire internationale est à assurer par la recombinaison des espaces déjà artificialisés associée à des extensions optimisées conciliant les enjeux économiques, environnementaux et paysagers. Ce site fait l'objet d'un schéma directeur stratégique ainsi que d'un futur Projet Partenarial d'Aménagement.
- **Le site stratégique majeur de l'Espace Entreprise Méditerranée / François Arago** qui 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. Ce site est inscrit dans des stratégies régionales et nationales.
- **Le site stratégique majeur de Torremilà**, 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 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. Ce site s'inscrit également dans un Projet Partenarial d'Aménagement.
- **Le site stratégique majeur du Mas de la Garrigue** développe principalement l'accueil d'entreprises en lien avec l'agro-alimentaire et la logistique urbaine. Il bénéficie d'un positionnement géostratégique d'intérêt.

- **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, par ailleurs reconnu au niveau national comme « pôle territorial d'industries culturelles et créatives favorisant la structuration d'écosystèmes locaux ».

Bien que le SRADDET soit en cours de révision afin notamment d'intégrer les objectifs de la loi Climat et Résilience, celui-ci devrait comporter une « liste des projets d'aménagements, d'infrastructures et d'équipements publics ou d'activités économiques qui sont d'intérêt général majeur et d'envergure nationale ou régionale, pour lesquels la consommation ou l'artificialisation des sols induite est prise en compte dans le plafond déterminé au niveau régional sans être déclinée entre les différentes parties du territoire régional ou national ».

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 niveaux régional ou national pour l'évaluation de l'atteinte des objectifs fixés par le schéma.

Les autres sites économiques stratégiques repérés par le SCOT sont des parcs d'activités économiques également intégrés aux stratégies de développement économique communautaires, qu'ils soient positionnés au sein du cœur d'agglomération ou sur les autres polarités principales du territoire, ainsi que des sites spécialisés pour l'accueil d'activités ciblées. Leur nombre est arrêté à 18 sites essentiels pour la mise en œuvre des équilibres territoriaux, la cohérence globale du schéma et la préservation et le développement du tissu économique du territoire.

Enfin, les « autres ZAE » de proximité souvent non inscrites dans les stratégies communautaires et autrefois repérées en « parcs d'activités de proximité » par le 1^{er} SCOT ne sont plus repérées par le nouveau schéma. En effet, ces zones d'activités ne s'inscrivant pas dans une dimension stratégique de niveau SCOT et relevant de besoins limités et ponctuels dépendent directement des politiques communautaires, devront tout de même s'intégrer à l'enveloppe globale de consommation d'espaces.

En résumé, concernant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des espaces à vocation économique :

- La consommation d'espaces maximale comptabilisée à l'échelle locale est estimée à 140 ha ;
- A laquelle s'ajoutera la consommation d'espaces liée aux 6 sites stratégiques majeurs qui pourra être prise en compte en tout ou partie aux niveaux régional ou national pour l'évaluation de l'atteinte des objectifs fixés par le schéma
- **À l'échelle de l'EPCI, c'est l'enveloppe de consommation foncière maximale** prévue au DOO (B.2.1.a) **qui demeure l'objectif principal du SCOT** en termes de réduction de la consommation d'espaces. Cet objectif n'est pas ventilé par destination pour permettre 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. **La consommation d'espaces comptabilisée à l'échelle régionale ou nationale n'est pas comptabilisée dans l'objectif local.**

Pour mémoire, les réserves foncières inscrites au 1^{er} SCOT s'élevaient à 767 ha pour les sites de projets stratégiques à vocation économique et à 220 ha pour les parcs d'activités de proximité soit près de 990 ha pour 44 sites répertoriés, à mettre en relation avec l'objectif maximal de 140 ha prévu par le SCOT révisé sur un total de 23 sites repérés (hors sites pris en compte aux échelles régionales ou nationales).

Développer une offre attractive pour l'accueil d'activités

Sur les différents sites identifiés, le SCOT soutient l'émergence d'une nouvelle génération de parcs d'activités économiques plus durable, plus attractive en édictant différentes mesures en vue de garantir le rayonnement et le développement de l'activité.

Ces dispositions considérablement renforcées au regard du précédent SCOT sont organisées en 4 paragraphes :

- **Développer les services aux entreprises pour accroître l'attractivité** notamment en améliorant les conditions de desserte par les transports collectifs et le niveau de service à atteindre, mais aussi en réfléchissant à l'aménagement d'un pôle de service-loisirs pour les usagers (salariés, visiteurs...) et en assurant le renforcement de l'accessibilité pour tous vers et au sein de la zone ;
- **Valoriser la qualité paysagère pour améliorer le cadre de travail** qui se manifeste notamment par le traitement qualitatif architectural et paysager des bâtiments, espaces libres, parkings, zones de stockage, enseignes ;
- **Mettre en œuvre la transition énergétique** qui se traduit par exemple par le soutien à la production d'énergies renouvelables (notamment ombrières et couvertures photovoltaïques), tout comme le développement de stations de bornes de recharges pour les véhicules électriques... ;
- **Améliorer les performances environnementales**, notamment pour assurer une bonne gestion des eaux pluviales et l'utilisation d'espèces végétales adaptées au contexte de changement climatique.

ÉVOLUTIONS

Les principales évolutions concernant les espaces à vocation économique portent sur le rééquilibrage de l'offre en direction des espaces déjà urbanisés ; à savoir la revitalisation des centralités urbaines qui se traduit par la remobilisation des disponibilités foncière aux cœurs des villes, villages et quartiers pour accueillir les activités compatibles avec l'ambiance urbaine. Elles portent également sur la recomposition des zones d'activités existantes qui offrent des disponibilités foncières variées et permettent parfois de densifier plutôt que de s'étaler.

Le nouveau schéma axe également ses efforts sur la réduction et la hiérarchisation du nombre de sites de projets stratégiques, avec un nécessaire relai à assurer par les stratégies de développement économiques à développer aux échelles communautaires et régionales. Ainsi, les réserves foncières inscrites au 1^{er} SCOT s'élevaient à 767 ha pour les sites de projets stratégiques à vocation économique et à 220 ha pour les parcs d'activités de proximité, soit près de 990 ha pour 44 sites répertoriés à mettre en relation avec l'objectif maximal de 140 ha prévu par le SCOT révisé sur un total de 23 sites repérés. Cette nouvelle hiérarchisation appelle aussi la reconnaissance régionale et/ou nationale de certains projets en lien avec leurs envergures et leurs intérêts extraterritoriaux afin de permettre au territoire d'amplifier le développement de son économie encore fragile.

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

À noter en préambule que les contenus du rapport de présentation relatifs à la description de l'articulation du SCOT avec les documents de rang supérieur et à l'analyse des incidences du schéma sur les différents champs de l'environnement (cf. Évaluation environnementale) complètent et contribuent largement à la justification des choix retenus dans le DOO, notamment pour les orientations de l'ambition C.

• C1. Intensifier la transition énergétique

Ces dernières années, de nombreux engagements en faveur de la transition énergétique ont vu le jour à l'échelle internationale, nationale, régionale et locale. S'inscrivant dans des politiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, ils visent notamment à réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre et à augmenter la production d'énergies renouvelables. Néanmoins, il n'est pas perçu une concrète diminution des consommations et des émissions sur le territoire du SCOT (source OREO).

Les transports routiers et les bâtiments sont les principaux postes consommateurs d'énergie sur le territoire. Ils sont aussi largement impliqués dans les émissions de gaz à effet de serre. Cette prédominance s'explique essentiellement par l'utilisation massive de la voiture particulière et les besoins des ménages et activités tertiaires, notamment en chauffage. Les stratégies mises en œuvre localement à travers les PCAET visent à agir sur ces problématiques.

La production d'énergies renouvelables a nettement progressé ces dernières années sur le territoire du SCOT qui est « naturellement » bien doté pour leur développement (gisement éolien et insolation exceptionnels). D'autres filières sont aussi en développement, principalement les filières biomasse (bois énergie, méthanisation...). Au regard des tendances observées localement, le développement de la production d'énergies renouvelables, principalement via l'implantation de parcs éoliens, de parcs photovoltaïques ou de serres photovoltaïques, mérite toutefois d'être encadré afin de limiter ses incidences sur le plan paysager, environnemental et agricole.

Afin de s'inscrire dans les engagements supra-territoriaux en matière de climat et d'énergie, et en lien avec l'orientation politique affichée dans le PADD, le DOO entend réunir les conditions pour intensifier la transition énergétique localement.

Cette orientation vise ainsi à inscrire pleinement le SCOT dans les engagements supra-territoriaux en matière de climat et d'énergie, notamment l'objectif régional « Région à énergie positive 2050 ». En lien étroit avec les stratégies et objectifs portés par les EPCI du territoire à travers leurs PCAET, des objectifs ambitieux sont fixés à horizon 15 ans : réduire de 25% les consommations énergétiques et multiplier par trois la production d'énergies renouvelables par rapport à la situation actuelle.

En respect du SRADDET, ces objectifs s'inscrivent dans des trajectoires énergétiques phasées dans le temps - une réduction de 18% des consommations énergétiques et une production d'énergie renouvelable multipliée par 2,4 à horizon 2030, et une réduction de 29% des consommations énergétiques et une production d'énergie renouvelable multipliée par 3,6 à horizon 2040 - visant à placer la plaine du Roussillon comme un territoire à énergie positive à horizon 2050.

- Promouvoir un développement urbain plus économe en énergie

Pan essentiel de la réussite de la transition énergétique, la réalisation d'économie d'énergie constitue un enjeu transversal auquel répondent plusieurs orientations et objectifs du SCOT. Au regard de leur prédominance en matière de consommation énergétique (et d'émission de gaz à effet de serre), le bâti et les transports routiers ont été considérés par les élus du SCOT comme des axes d'intervention prioritaires.

À ce titre, la promotion d'un développement urbain plus économe en énergie vise principalement à favoriser la densité urbaine et à rechercher la mixité ou le rapprochement des fonctions urbaines (habitat, commerces, équipements...).

Concernant les mobilités, complémentirement à d'autres orientations du SCOT (orientations en faveur de la limitation de l'étalement urbain, de la compacité urbaine, de la mixité fonctionnelle et de la ville des courtes distances), des objectifs spécifiques ciblent l'électro-mobilité (installation de nouveaux points de recharge pour les véhicules, planification du renouvellement de la flotte des AOM...).

Par ailleurs, il s'agit de favoriser la conception bioclimatique (confort d'habitation, économie d'énergie), de faciliter la réalisation de constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale ou à énergie positive (des performances énergétiques renforcées doivent notamment être fixées par les PLU au niveau des secteurs de projet stratégique), d'intensifier l'effort de rénovation thermique du parc bâti, de limiter les îlots de chaleur urbains et d'intégrer la question du confort d'été dans la conception des bâtiments et des espaces publics.

- **Développer et encadrer la production d'énergies renouvelables**

Complémentirement à la réalisation d'économie d'énergie, le second pan de réussite de la transition énergétique consiste à développer largement la production d'énergies renouvelables. Néanmoins, au regard des incidences potentielles de certaines installations sur la biodiversité, les paysages ou l'agriculture, les élus du SCOT ont souhaité doter la plaine du Roussillon d'un cadre précis permettant d'éviter certaines dérives pouvant aboutir à un développement relativement « anarchique » de ces installations.

Dans le but d'augmenter la production énergétique, le SCOT fait le choix de favoriser la diversification. En ce sens, au-delà du solaire et de l'éolien qui font l'objet de dispositions spécifiques (voir 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.

De plus, une production minimale d'énergie renouvelable est demandée au niveau des secteurs de projets stratégiques repérés par le SCOT.

Plus spécifiquement, l'encadrement de l'implantation des installations de production d'énergie d'origine solaire et éolienne vise à orienter géographiquement le développement de ce type d'installations au regard des enjeux de préservation de la biodiversité, des continuités écologiques, des paysages et des terres agricoles. Dans un souci d'articulation avec les territoires voisins, le cadre défini se traduit par la mise en œuvre d'objectifs spécifiques résultant de choix politiques basés sur l'armature verte et bleue et le socle paysager du territoire du SCOT, ainsi que sur les retours d'expérience des élus du territoire. À ce titre, l'implantation de ces équipements n'est pas permise sur certains secteurs du territoire au regard de leur sensibilité environnementale, paysagère ou agricole. À noter que ce cadre ne nuit toutefois pas à l'atteinte des objectifs chiffrés inscrits dans le schéma.

• **Encadrer les modalités de développement des dispositifs de production d'énergie solaire**

Afin de limiter les incidences en matière de consommation d'espaces et de préservation de la biodiversité, des paysages et des terres agricoles, la production d'origine solaire est privilégiée sur les toitures des bâtiments, les parkings et les autres espaces artificialisés ou dégradés (délaissés routiers, anciennes décharges...).

De plus, dans le but de développer des bassins de rétention multifonctionnels, l'implantation de panneaux solaires est permise au niveau des bassins de rétention dès lors qu'elle ne nuit pas à la fonction de 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.

En outre, partant du principe que des installations de plus grande envergure seront nécessaires pour atteindre les objectifs affichés en matière de production d'énergies renouvelables, et afin de définir un cadre précis et cohérent à l'échelle de la plaine du Roussillon en matière d'implantation des installations solaires (en lien notamment avec les nombreuses demandes enregistrées ces dernières années), le choix retenu a été de définir des modalités d'implantation selon le type d'équipements.

Ainsi, sous réserve que le projet soit lié à une activité agricole avérée, l'implantation de serres agricoles photovoltaïques est permise au sein des plaines arboricoles et maraichères uniquement ; une entité paysagère au sein de laquelle des serres agricoles sont historiquement implantées et où les terres sont favorables à la culture sous serres. En ce sens, tout projet de serre « alibi » sur des terrains non propices n'est pas permis.

Au-delà des serres, les ombrières à usage agricole constituent aussi des installations agrivoltaïques (c'est-à-dire des installations contribuant durablement à l'installation, au maintien ou au développement d'une production agricole ;

cf. la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables de Mars 2023). Pour des motifs environnementaux et paysagers, ces installations sont admises sur le territoire en dehors des cœurs de nature, des autres milieux d'intérêt écologique et des espaces agri-paysagers (lorsque ces derniers ne sont pas identifiés en plaine arboricole et maraichère).

Au sujet des parcs photovoltaïques au sol, dans la logique du 1^{er} SCOT et dans un souci de préservation de la biodiversité, des meilleures terres agricoles et des paysages, l'implantation de tels parcs n'est pas permise dans les espaces agricoles à fort potentiel, les espaces agri-paysagers, les cœurs de nature et les autres milieux d'intérêt écologique (hors terrains déjà artificialisés ou dégradés).

- **Privilégier un développement de l'énergie éolienne intégré à l'environnement et aux paysages**

En premier lieu, dans un souci notamment d'acceptabilité sociale et de moindre impact environnemental et paysager, le développement de la production d'énergie éolienne est préférentiellement orienté sur les secteurs où des éoliennes sont déjà implantées : densification, repowering ou extension des parcs éoliens existants. Elle est aussi privilégiée en mer, en lien avec le projet de ferme « pilote » au large du Barcarès et de Leucate.

En deuxième lieu, au regard des enjeux de préservation de la biodiversité (notamment de l'avifaune) et de maintien de la qualité des paysages et en lien avec les dispositions de la charte du PNR Corbières Fenouillèdes notamment, le choix retenu est de ne pas permettre l'implantation d'éoliennes dans les massifs, les cœurs de nature et les espaces proches du rivage.

En troisième lieu, sur les secteurs où elle est permise, l'implantation d'éoliennes doit notamment respecter des objectifs d'intégration paysagère. Une attention spécifique doit particulièrement être portée sur la zone de transition entre la plaine et les massifs qui est identifiée par le SCOT comme une zone de sensibilité forte sur le plan paysager (cf. orientation A5).

ÉVOLUTIONS

Nouveauté, le SCOT révisé fixe des objectifs énergétiques à son échelle qui s'inscrivent dans des trajectoires phasées dans le temps visant à devenir un territoire à énergie positive à horizon 2050.

Afin d'atteindre ces objectifs, les dispositions visant à réduire les consommations énergétiques et à diminuer les émissions de gaz à effet de serre ont été largement complétées dans le cadre de la révision du schéma, principalement concernant les secteurs des transports et des bâtiments.

Concernant les modalités d'implantation des installations de production d'énergie d'origine solaire et éolienne, les évolutions apportées lors de la révision du SCOT sont nombreuses. Non encadrée dans le 1^{er} SCOT, l'implantation des éoliennes fait maintenant l'objet d'objectifs spécifiques (zones préférentielles, zones où l'implantation n'est pas permise, objectifs d'intégration paysagère). Les orientations visant à encadrer l'implantation des installations solaires (parcs photovoltaïques au sol et installations agrivoltaïques) ont quant à elles été étoffées pour s'adapter aux dynamiques observées sur le territoire et aux évolutions réglementaires, notamment la loi « d'accélération des ENR » de mars 2023. Le cadre défini a été guidé par la prise en compte des enjeux de préservation de la biodiversité, des paysages et des terres agricoles.

• C2. Vivre avec les risques

Le territoire du SCOT est soumis à de nombreux risques naturels, principalement des risques d'inondation, des risques d'incendie et des risques littoraux. L'aléa inondation est prégnant. Bien qu'il concerne l'ensemble des communes, les enjeux exposés diffèrent d'un secteur à l'autre. Par le passé, la pression urbaine a entraîné une poursuite de l'urbanisation en zone inondable, augmentant ainsi la population exposée. Entre le débordement des cours d'eau, la submersion marine et l'érosion, le littoral est particulièrement touché par les risques naturels. Le risque incendie prend quant à lui de l'importance ces dernières années. Originellement essentiellement présent sur les franges du territoire, il tend à se renforcer dans la plaine du fait notamment du développement conséquent des friches agricoles.

Les risques technologiques sont quant à eux limités. Le territoire étant très peu industrialisé, l'on ne décompte parmi ces risques qu'un établissement SEVESO seuil haut, des risques liés au transport de matières dangereuses sur les principaux axes de communication et un certain nombre d'ICPE dont la dangerosité est relativement faible.

Dans les années à venir, les modifications attendues des paramètres climatiques auront probablement tendance à accentuer l'impact des aléas naturels sur le territoire. Par exemple, l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements extrêmes pourrait augmenter le risque de crues et de tempêtes mais aussi celui d'incendie. L'élévation du niveau marin pourrait quant à elle renforcer la vulnérabilité du littoral face à l'érosion et à la submersion marine.

Très impacté et ce depuis toujours par les risques, notamment d'inondation, le territoire est largement contraint et doit s'adapter à une exposition potentiellement croissante au regard des effets attendus du changement climatique. Dans ce cadre, et en lien notamment avec le PGRI Rhône-Méditerranée, les élus du SCOT ont souhaité renforcer la prise en compte des risques dans l'aménagement du territoire et réunir les conditions permettant de mieux vivre avec. Bien que la prise en compte des risques s'opère de manière transversale dans le DOO, la présente orientation vise spécifiquement à limiter l'exposition des biens et des personnes, réduire la vulnérabilité du territoire et renforcer la résilience.

- 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 doivent ainsi orienter durablement le développement urbain hors des zones à risques ou, le cas échéant, dans les secteurs les moins exposés aux risques.

Pour aller plus loin, en lien avec les éléments de diagnostic, les tendances à l'œuvre sur le territoire et la prise en compte des documents de rang supérieur, le SCOT détermine des objectifs spécifiques pour les principaux risques qui concernent le territoire.

S'agissant des risques d'inondation par débordement des cours d'eau et submersion marine, les choix retenus dans le cadre du SCOT se sont notamment appuyés sur les contenus du PGRI Rhône-Méditerranée 2022-2027, les dispositions du décret du 5 juillet 2019 relatif aux plans de prévention des risques concernant les aléas débordement de cours d'eau et submersion marine, dit décret PPRi, les courriers adressés par les services de l'Etat au syndicat mixte du SCOT ainsi que les règles d'application de l'article R.111-2 du Code de l'urbanisme pour les projets en zone inondable portées à connaissance des communes dans le cadre du « PAC de juillet 2019 ». Le SCOT s'attache ainsi à encadrer les possibilités de développement urbain à travers différentes dispositions. En ce sens, les documents d'urbanisme locaux 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 ;
- Encadrer les possibilités de reconquête urbaine au sein des zones urbanisées (dents creuses, divisions parcellaires, mutations 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 ;
- Ne pas permettre l'extension de l'urbanisation en zone inondable au regard de l'aléa de référence (hors hydrogéomorphologie), hors exceptions rendues possibles par la réglementation supérieure ;

- Ne pas permettre l'extension de l'urbanisation au sein de la bande de précaution située à l'arrière des systèmes d'endiguement ;
- Fixer la largeur d'une bande minimale inconstructible de part et d'autre de la ripisylve des cours d'eau.

Sur le littoral, le développement urbain est principalement orienté en dehors des espaces proches du rivage (pour rappel au maximum 20% de la production de logements des communes littorales pourra être satisfaite dans les espaces proches du rivage).

S'agissant des risques d'incendie, les documents d'urbanisme doivent contenir strictement le développement de l'habitat diffus ou isolé, en particulier dans les massifs.

Par ailleurs, une zone tampon doit être maintenue 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.

Le SCOT relaie aussi l'importance de la mise en œuvre des documents de prévention des risques, notamment les PPR dont les procédures d'élaboration ou de révision se poursuivent, afin de limiter l'implantation de nouvelles populations dans des zones à risques.

Les élus souhaitent également que les actions menées en faveur de la lutte contre la cabanisation soient 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...).

- 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 événement, notamment sur les secteurs urbanisés. Ces objectifs passent par la mise en œuvre de stratégies de résilience et de réduction de la vulnérabilité.

Dans ce cadre, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre la mise en place de dispositions constructives particulières et de mesures de réduction de la vulnérabilité sur les zones bâties ou à bâtir en zone inondable. Au regard des enjeux en présence, la gestion des eaux pluviales fait l'objet d'une approche particulière. Des objectifs spécifiques visant à limiter le ruissellement des eaux pluviales ont ainsi été définis : limitation de l'imperméabilisation, transparence hydraulique, préservation des capacités d'écoulement, désimperméabilisation des sols, gestion qualitative.

La réduction de la vulnérabilité passe aussi, sur les communes littorales, par l'anticipation des conditions de repli des biens concernés à travers des stratégies de recomposition spatiale (pour les secteurs vulnérables ou potentiellement vulnérables face au recul du trait de côte).

Le SCOT entend aussi privilégier une gestion des risques reposant sur des aménagements doux (restauration des zones d'expansion de crues...) et, à travers la matérialisation des franges urbaines et rurales, permettre l'entretien des espaces situés à l'interface entre les zones bâties et les milieux propices aux départs de feux.

Les élus ont aussi souhaité mettre l'accent sur les opportunités liées à la présence des risques. En ce sens, le développement d'usages et/ou d'aménagements compatibles avec les risques (agriculture, loisirs...) est recherché dans les zones d'aléas non urbanisables et l'aménagement des bassins de rétention doit être pensé de manière à y développer de nouveaux usages (aire de détente, espace paysagé, production d'ENR...).

ÉVOLUTIONS

Composante historique de l'aménagement du territoire en Roussillon, la prise en compte des risques faisait l'objet d'une orientation particulière dans le 1^{er} SCOT.

En lien avec le renforcement de la prise en compte du changement climatique, l'amélioration de la connaissance sur les zones d'aléas et les évolutions réglementaires, notamment suite à l'adoption du PGRI, les objectifs relatifs à l'intégration des risques ont été fortement complétés et renforcés dans le cadre du SCOT révisé.

Outre son importance dans les choix retenus concernant la stratégie globale d'aménagement, la prise en compte des risques, notamment d'inondation, fait dorénavant l'objet d'objectifs précis (encadrement des possibilités de reconquête urbaine, interdiction des extensions urbaines en zone inondable...). Le traitement des problématiques relatives au littoral et aux eaux pluviales a lui aussi été largement développé.

Les évolutions apportées marquent la volonté des élus de renforcer l'intégration des risques dans l'aménagement de la plaine du Roussillon.

● C3. Gérer et préserver les ressources en eau

La plaine du Roussillon connaît depuis quelques décennies une expansion urbaine et démographique particulièrement importante. Les populations et activités qui se développent mobilisent largement les ressources en eau locales. Les nappes plio-quaternaires de la plaine du Roussillon sont hautement stratégiques. Elles approvisionnent la grande majorité de la population locale mais sont depuis plusieurs décennies victimes d'une exploitation conséquente. Bien que le développement du territoire soit tributaire de ses ressources en eau, les études réalisées par les collectivités compétentes et le syndicat mixte des nappes du Roussillon indiquent que les solutions techniques existent aujourd'hui pour satisfaire les besoins futurs en eau potable de la plaine sans prélever davantage dans les nappes profondes.

Outre les prélèvements, les ressources superficielles comme souterraines font l'objet de pressions liées notamment à des pollutions diffuses et/ou ponctuelles (produits phytosanitaires, nitrates, chlorure...). Les efforts consentis ces dernières années par les acteurs locaux (amélioration des rejets de stations d'épuration, encadrement des pratiques agricoles...) sont à poursuivre pour limiter les pollutions, notamment sur les zones stratégiques pour l'alimentation en eau potable.

Dans un contexte d'adaptation aux effets du changement climatique, notamment visibles avec la période de sécheresse traversé par le territoire depuis 2022, et dans le respect des documents de gestion de l'eau (SDAGE, SAGE), le SCOT vise la préservation et la gestion des ressources en eau. En cohérence avec le PADD, la gestion durable des ressources en eau porte aussi bien sur le volet quantitatif que le volet qualitatif.

- **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 par les différentes catégories d'utilisateurs, 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.

La disponibilité des ressources en eau constituant un des critères prépondérants qui conditionnent et calibrent l'aménagement du territoire et le développement urbain de la plaine du Roussillon. L'adéquation entre les besoins en eau actuels et futurs et la disponibilité des ressources doit être dument démontrée. Le SCOT indique que toute nouvelle ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la suffisance de la ressource en eau potable. 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. Le rendement « seuil », défini en application du décret n°2012-97 du 27 janvier 2012, doit être atteint avant la délivrance de l'autorisation d'urbanisation ou le gestionnaire de la production d'eau potable doit s'engager, par délibération de son organe délibérant, à être en capacité à atteindre le rendement visé à la date de mise en service du projet. À défaut, le projet n'est pas réalisé.

Les économies d'eau représentent le premier levier à actionner dans le cadre de la gestion quantitative des ressources en eau. Ces dernières doivent être considérées comme un gisement prioritaire avant toute recherche de ressources complémentaires. Dans ce cadre, le SCOT relaie la nécessité de rationaliser l'utilisation de l'eau tant par les collectivités, les acteurs économiques, dont ceux du monde agricole, que les particuliers (amélioration des systèmes d'irrigation, choix d'aménagement d'espaces verts privilégiant les espèces végétales adaptées au climat méditerranéen...). Il convient aussi d'améliorer et d'optimiser le fonctionnement des infrastructures existantes, notamment en atteignant les objectifs de rendement des réseaux.

La sécurisation de l'approvisionnement en eau, notamment pour l'alimentation eau potable, est un enjeu essentiel 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. Au-delà de l'amélioration des réseaux d'eau potable existants, il convient ainsi de développer les interconnexions de réseaux entre collectivités compétentes et entre ressources, mais aussi d'anticiper l'utilisation renforcée de certaines ressources disposant d'un potentiel conséquent et la mobilisation de ressources alternatives.

- **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.

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-delà de relayer les dispositions réglementaires en vigueur, le SCOT fixe des objectifs concernant l'utilisation des sols dans les zones de sauvegarde des nappes du Roussillon et de l'aquifère des calcaires jurassico-crétacés des Corbières-Orientales : extension de l'urbanisation non permise dans les zones de type 1, extension de l'urbanisation limitée sur les autres zones, imperméabilisation limitée...

Outre la protection des secteurs stratégiques, la sauvegarde de la qualité de l'eau passe également par la réduction globale des pollutions. À ce titre, le développement urbain est conditionné 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. Le renforcement de la gestion des eaux pluviales, notamment sur le plan qualitatif, contribue aussi à limiter les pollutions en direction des milieux aquatiques et des ressources en eau. Enfin, l'ensemble des objectifs visant la préservation des milieux aquatiques et humides (cf. orientation C4) contribue aussi à la préservation de la qualité de l'eau sur le territoire.

ÉVOLUTIONS

Le 1^{er} SCOT disposait déjà d'une orientation particulière relative à la protection des ressources en eau.

Du fait de l'amélioration des connaissances, de l'adoption de documents de gestion de l'eau, avec notamment deux nouveaux SAGE sur le territoire, et du renforcement de la prise en compte des effets attendus du changement climatique, les objectifs inscrits au sein de cette orientation ont été largement développés.

De manière générale, les objectifs contribuant à la gestion durable des ressources en eau ont été renforcés et une carte a été ajoutée dans le DOO afin de localiser certains objectifs. La prise en compte du volet quantitatif a été clairement précisée dans le but de garantir sur le long terme l'adéquation entre les besoins en eau et la disponibilité des ressources (en lien notamment avec les objectifs des SAGE). De plus, de nouveaux objectifs ont été définis, par exemple pour assurer la préservation des zones de sauvegarde.

● C4. Préserver et valoriser l'armature verte et bleue

Le territoire du SCOT rassemble une grande diversité d'écosystèmes, de faune et de flore de par le gradient d'altitude, les variétés de faciès géologiques et pédologiques, les différents milieux aquatiques, notamment sur le littoral, les zones humides et la présence sur ses franges de massifs boisés.

Largement reconnue au titre de nombreux zonages environnementaux (Natura 2000, ZNIEFF, APPB...), la richesse de la biodiversité est aujourd'hui fragilisée par de nombreuses pressions : expansion urbaine, fragmentation de l'espace, pollutions urbaines et/ou agricoles, surfréquentation, fermeture des espaces, etc. Bien que moins dynamiques ces dernières années, l'étalement de l'urbanisation et la consommation de l'espace restent les principales menaces pour la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques localement.

Par ailleurs, les populations qui bénéficiaient autrefois d'une proximité aux espaces ruraux évoluent désormais dans des quartiers où la qualité du paysage bâti comme naturel est parfois amoindrie et où les espaces de nature sont globalement rares. Cette situation tend à se généraliser. Toutefois, ces dernières années, en lien avec une demande sociale forte, les collectivités prennent progressivement conscience de l'importance du rôle joué par la nature en ville (trame verte et bleue urbaine, îlots de fraîcheur, cadre de vie...).

En lien avec le PADD, cette orientation vise la préservation et la valorisation de l'armature verte et bleue principalement à travers la sauvegarde et la remise en bon état des continuités écologiques et le renforcement de la place de la nature dans les espaces urbanisés. Cette orientation s'inscrit pleinement dans l'objectif de viser l'absence de perte nette de biodiversité. Elle s'appuie ainsi sur le déploiement de la séquence Éviter Réduire Compenser, l'évitement des incidences sur l'environnement constituant la priorité recherchée par le SCOT.

En outre, en lien avec le SRADDET et dans l'objectif d'atteindre l'absence de perte nette, voire le gain de biodiversité suite à la mise en œuvre de mesures compensatoires, le SCOT invite les collectivités à repérer 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 plus efficaces.

En lien avec les enjeux de nature en ville, de perméabilité des sols et dans un souci d'anticipation de l'objectif ZAN 2050, le SCOT appelle aussi à délimiter et quantifier le gisement de foncier potentiellement « renaturable », c'est-à-dire les espaces aujourd'hui artificialisés (friches urbaine, berges de cours d'eau anthropisées...) qui pourraient être rendus à la nature (ou à l'agriculture) à travers la mise en œuvre d'opérations de renaturation/désartificialisation.

- Préserver la biodiversité et les continuités écologiques

La préservation de la biodiversité repose en premier lieu sur la protection des différentes composantes de l'armature verte et bleue mise en œuvre par le 1^{er} SCOT qui correspond au maillage des principaux espaces naturels et agricoles à préserver. Elle est la résultante de deux composantes : une composante « agricole » formée par les espaces agricoles à fort potentiel (cf. orientation B.2) et une composante « écologique » à travers la définition des continuités écologiques.

Du fait notamment de l'adoption du Schéma Régional de Cohérence Écologique, de la création du PNR Corbières Fenouillèdes et de plusieurs études réalisées sur le territoire, la composante « écologique » a été fortement renforcée dans le cadre de la révision du SCOT. Elle est composée 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.

Les continuités écologiques définies par le SCOT doivent être déclinées dans les documents d'urbanisme locaux, d'une part, en identifiant et en affinant la localisation des différents espaces repérés par le SCOT et, d'autre part, en complétant ce maillage avec l'identification de nouveaux espaces présentant un intérêt écologique plus local.

De plus, en lien avec les éléments de diagnostic sur la pollution lumineuse et la trame noire, les documents d'urbanisme locaux doivent localiser les zones de moindre pollution lumineuse dans le but de préserver les espaces constitutifs de la « trame noire ». Les collectivités sont aussi encouragées à mener des politiques d'éclairage public visant à limiter l'éclairage artificiel nocturne.

Les choix retenus consistent à protéger les continuités écologiques à travers les dispositions écrites et graphiques de l'armature verte et bleue du SCOT, en visant notamment la protection des cœurs de nature et des autres milieux d'intérêt écologique, la préservation des principaux corridors écologiques et la préservation voire la remise en bon état des continuités aquatiques.

Concernant les milieux d'intérêt écologique particulier, les grands concepts reconnus dans le premier SCOT ont été repris, tout comme les niveaux de protection associés. De nouveaux espaces ont néanmoins été intégrés, en lien avec les espaces reconnus notamment par le SRCE et le PNR Corbières Fenouillèdes.

- **Garantir une protection forte des cœurs de nature**

Les cœurs de nature constituent des réservoirs de biodiversité qui doivent être durablement protégés. À ce titre, ils bénéficient du niveau de protection le plus élevé. L'identification de ces espaces repose sur les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB), les sites Natura 2000, les zones humides connues et délimitées, 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 espaces remarquables du littoral, le site RAMSAR de l'étang de Salses-Leucate et les réservoirs de biodiversité du SRCE.

- **Préserver les autres milieux d'intérêt écologique**

Au-delà des espaces repérés comme cœurs de nature, d'autres milieux dont l'intérêt écologique est reconnu sont identifiés et préservés. Leur identification se base sur les ZNIEFF, les zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO), les espaces inventoriés au schéma départemental des espaces naturels et les espaces de biodiversité remarquable reconnus par le Parc Naturel Régional Corbières-Fenouillèdes (hors zones déjà identifiées en cœur de nature).

- **Préserver ou restaurer les principaux corridors écologiques**

Le SCOT identifie des corridors écologiques assurant des connexions entre les cœurs de nature, offrant à certaines populations d'espèces remarquables et communes des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Le repérage de ces corridors principaux – qui remplacent les continuités non bâties identifiées dans le 1^{er} SCOT – s'appuie sur les corridors écologiques identifiés par le SRCE et par des études techniques réalisées localement.

- **Préserver ou restaurer les continuités hydrographiques, support de la trame bleue**

Le SCOT fait le choix de reconnaître l'ensemble du réseau hydrographique, dont les principaux cours d'eau et surfaces en eau sont repérés sur la cartographie, comme réservoir de biodiversité ou corridor écologique. Les surfaces en eau (plans d'eau et étangs) sont pleinement intégrées aux cœurs de nature du SCOT.

- **Promouvoir et valoriser la nature en ville**

Les enjeux de biodiversité ne s'arrêtent pas à l'entrée des villes et villages. Il s'agit de promouvoir et de valoriser la nature en ville, notamment via la préservation d'espaces de nature, le renforcement de la place du végétal et de l'eau, ainsi que la mise en œuvre de trames vertes et bleues urbaines.

Ainsi, en complément de l'armature verte et bleue, le SCOT vise à identifier et à protéger 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 (arbres isolés, alignements d'arbres...), cours d'eau et canaux, etc. 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 recherchée.

Constituant en outre de véritables facteurs d'attractivité, de qualité du cadre vie et de limitation des îlots de chaleur urbains, le développement de la végétation et le redéploiement de l'eau dans les zones urbaines constituent des orientations fortes. L'importance du rôle joué par la nature en ville est ainsi confortée dans le SCOT révisé.

Le SCOT fait notamment le choix de repérer une centaine d'espaces de nature en ville à préserver. Ces espaces sont identifiés selon plusieurs critères techniques portant sur la superficie du site, le nombre d'usages et d'équipements recensés ainsi que la végétalisation et la perméabilité des sols.

ÉVOLUTIONS

Le 1^{er} SCOT définissait des orientations spécifiques visant à reconnaître et valoriser l'armature verte et bleue et à introduire la nature en ville. Les grands principes définis sont repris dans le cadre de la révision du SCOT mais d'importants compléments ont été apportés, tant sur la reconnaissance des différents espaces que sur les objectifs fixés. Ces évolutions sont essentiellement liées à la montée en puissance de certains enjeux, à l'amélioration de la connaissance et aux évolutions de la réglementation (caractérisation des continuités écologiques, renforcement du déploiement de la séquence Éviter Réduire Compenser, adoption du SRCE puis du SRADDET, forte demande sociale en faveur de la nature en ville...).

Ces évolutions peuvent notamment être mesurées à travers les éléments suivants :

- L'augmentation de 90% des surfaces reconnues en cœur de nature (intégration notamment de réservoirs de biodiversité du SRCE, des hauts lieux de biodiversité du PNR Corbières Fenouillèdes et de nouvelles zones humides délimitées). Ces espaces couvrent à présent près de 27000 hectares.
- La définition d'un réseau de plusieurs corridors écologiques (en remplacement des deux continuités non bâties identifiées dans le 1^{er} SCOT).
- La multiplication par deux du nombre d'espaces de nature en ville à préserver : 98 espaces sont à présent repérés et précisément cartographiés.

Outre ces évolutions chiffrées et cartographiques, les objectifs visant la préservation et la valorisation de la biodiversité ont été renforcés. Pour exemple on peut citer l'interdiction d'implantation d'éolienne dans les massifs et les cœurs de nature, l'obligation de réaliser une évaluation environnementale préalable (à l'échelle du projet) en cas de volonté d'extension urbaine pouvant impacter un cœur de nature, l'instauration systématique d'un coefficient de biotope par surface au niveau de l'ensemble des zones à urbaniser ou l'identification des espaces constitutifs de la trame verte et bleue urbaine dans les PLU(i).

Aussi, les élus ont souhaité inscrire certains objectifs qui représentent clairement une nouveauté par rapport au 1^{er} SCOT. À travers ces objectifs, le SCOT s'empare de nouveaux sujets et souhaite apporter une véritable plus-value concernant la prise en compte des enjeux de biodiversité. Il s'agit notamment des objectifs visant la prise en compte de la trame noire, le repérage du foncier à haut potentiel de gain écologique ou l'identification du gisement foncier potentiellement renaturable.

● C5. Préserver le territoire des pollutions et nuisances

Les flux motorisés ainsi que certaines activités sont à l'origine de pollutions et/ou nuisances susceptibles d'impacter l'environnement et la qualité de vie, voire la santé des habitants (bruits, odeurs, polluants atmosphériques...). Entre le transport des marchandises et la prédominance de la voiture individuelle, le trafic routier représente la principale source de nuisances et pollutions.

Par ailleurs, la croissance démographique entraîne une augmentation des déchets produits et les évolutions de la réglementation exigent des performances de valorisation de ces déchets toujours plus élevées. Les différentes politiques de gestion des déchets mises en œuvre ces dernières années ont permis de réduire leur production par habitant sur le territoire. Les installations de traitement des déchets sont aujourd'hui performantes et bien calibrées, et les différentes filières de valorisation sont bien identifiées. Toutefois, le refus de tri est non négligeable, des dépôts sauvages perdurent par endroits. La sensibilisation de la population et des professionnels mérite d'être poursuivie et la saturation à moyen/long terme des installations est à anticiper.

En cohérence avec le PADD et complémentairement à d'autres orientations du DOO, les objectifs poursuivis par cette orientation visent 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.

- 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 contribuant à 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.

Cet objectif s'inscrit en complémentarité des orientations visant à agir directement sur les flux motorisés afin de diminuer les nuisances et pollutions à la source, principalement à travers la réduction des déplacements motorisés et le développement des alternatives à la voiture (promotion d'un urbanisme de proximité et d'une mobilité durable).

La prise en compte de la santé humaine ne s'arrêtant pas à ces seuls enjeux, d'autres objectifs sont définis. Il s'agit notamment de 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, de garantir une utilisation des sols compatible avec la présence d'une éventuelle pollution au niveau des sites ou sols pollués ou potentiellement pollués, de considérer les effets cumulés (nuisances diverses, pollutions...) pouvant entraîner des impacts sur la santé humaine, et de 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.

Concernant l'environnement sonore, les collectivités sont notamment encouragées à préserver les zones de calme et, sur les nouvelles opérations urbaines, à développer des principes constructifs particuliers visant à limiter les nuisances (adaptation de la hauteur des constructions en fonction des conditions de propagation du bruit, espace extérieur privilégié à l'arrière des bâtiments exposés...).

- 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.

En ce sens, les objectifs poursuivis visent à anticiper la gestion des déchets dans la conception de la ville (adaptation, localisation et dimensionnement des espaces de stockage et de collecte...), à promouvoir un urbanisme générant moins de déchets (type de matériaux utilisés, réemploi des déchets...) ainsi qu'à tenir compte des besoins des équipements de traitement et de valorisation (extension, nouvelle implantation...).

ÉVOLUTIONS

En s'emparant pleinement des enjeux de pollutions, nuisances, santé humaine et gestion des déchets, le SCOT révisé marque clairement une évolution par rapport au 1^{er} SCOT.

Non précisément identifiés voire non développés en 2013, ces sujets font ici l'objet d'une orientation spécifique. À travers celle-ci, les élus ont souhaité s'inscrire dans une démarche d'aménagement du territoire favorable à la santé, positionnant la qualité du cadre de vie et le bien-être des populations au cœur du projet. Un ensemble de nouveaux objectifs a ainsi été défini.

En lien avec les évolutions réglementaires relatives aux politiques de prévention des déchets (objectifs nationaux, SRADDET) et dans les limites de son champ de compétence, le SCOT révisé se saisit aussi des enjeux de gestion des déchets.

D. Explication des choix retenus établir le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial

En conformité avec le Code de l'urbanisme et notamment les anciens articles L.141-16 et L.141-17, le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) précise les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal, définit les localisations préférentielles des commerces, et comprend un **Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable.**

Ainsi en complément et en continuité du DOO qui précise les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal, la révision du SCOT comprend un volet réglementaire spécifique consacré au commerce et à l'aménagement artisanal et commercial, le DAAC, qui vient **déterminer les conditions d'implantation des équipements commerciaux sus-cités au sein du territoire du SCOT.**

La rédaction du DAAC s'est inscrite dans ce cadre réglementaire et tient compte de plusieurs autres éléments de contexte, le premier étant celui des orientations du PADD relatives au commerce, débattues par les élus en Comité syndical. On retrouve ces orientations au sein du chapitre A2 du PADD traitant de la lutte contre l'étalement urbain et de reconquête des cœurs de villes et de villages. Compte-tenu des éléments de contexte issus du bilan du 1^{er} SCOT et du diagnostic réalisé dans le cadre de la révision, **le Comité syndical a largement opté pour un encadrement encore plus strict du développement commercial afin de conforter l'émergence d'une synergie au profit de la reconquête des centres-urbains, délaissés par leurs commerces ces dernières années.**

Par ailleurs, l'observation des modes de consommation à l'échelle nationale (montée en puissance des achats en ligne, renforcement des modes de consommation plus vertueux et responsables donnant la part belle aux circuits courts par exemple...) milite pour une **limitation plus importante du développement des zones commerciales périphériques tant elles semblent ne plus correspondre aux consommateurs actuels et futurs, et aller à l'encontre de tout développement durable,** en totale opposition avec la ville compacte, la ville des courtes distances et la mixité fonctionnelle des espaces urbanisés.

Dans ce sens, afin de préserver et restaurer les équilibres commerciaux, le Comité syndical a fixé dans le PADD les objectifs suivants :

- **Conforter l'attractivité commerciale du cœur de ville de Perpignan ;**
- **Préserver et développer le tissu commercial de proximité au cœur des villes, des villages et des quartiers ;**
- **Maîtriser le développement de l'offre commerciale périphérique en limitant les nouvelles implantations aux zones d'aménagement commercial existantes et aux centralités urbaines, et en limitant strictement les réserves foncières en extension ;**
- **Privilégier la localisation préférentielle des commerces de proximité dans les centralités urbaines.**

En déclinaison, le DOO fixe les objectifs suivants :

- **Maintenir le bon niveau d'équipement commercial ;**
- **Préserver et restaurer les équilibres commerciaux ;**
- **Renforcer les centralités notamment par le confortement des commerces ;**
- **Conforter l'attractivité commerciale du cœur de ville de Perpignan ;**
- **Préserver et développer le tissu commercial de proximité au cœur des villages et des quartiers pour participer à limiter les déplacements ;**
- **Maîtriser le développement de l'offre commerciale périphérique ;**
- **Requalifier et recomposer les pôles commerciaux existants ;**
- **Privilégier la localisation préférentielle des commerces de proximité dans les centralités urbaines.**

Pour répondre à ces objectifs, le DAAC encadre le développement commercial via **la définition de conditions d'implantation spécifiques s'appliquant au sein des localisations préférentielles définies dans le DOO.**

Le DOO distingue deux types de localisations préférentielles en déclinaison de l'armature territoriale multipolaire qu'il défend et donnant lieu à une armature commerciale fine et cohérente :

- **Les centralités urbaines et de quartiers**

Elles correspondent à **des secteurs urbanisés caractérisés par un tissu urbain dense** (principalement centres-villes) et présentant une **diversité de fonctions** : résidentielles, économiques (commerces, services, tertiaire), d'équipements publics et collectifs (administratifs, culturelles, loisirs)... L'enjeu est de **favoriser l'implantation d'équipements commerciaux proportionnés à la taille et au rôle des centralités concernées dans un objectif de reconquête des centres des villes et villages.** Elles comprennent :

- Les centralités urbaines de la ville-centre de Perpignan, dite « centralité urbaine principale »;
- Les centralités urbaines intermédiaires correspondant aux centralités des polarités de l'armature urbaine du SCOT;
- Les centralités de proximité qui concernent toutes les autres communes du territoire;
- Les centralités de quartier qui correspondent aux secteurs de projet stratégiques et aux secteurs urbains stratégiques aux abords des gares et haltes ferroviaires identifiés par le SCOT.

- **Les secteurs périphériques d'implantation commerciale (SPIC)**

SPIC : terminologie proposée par l'ordonnance de 2015 et introduite dans le Code de l'urbanisme par la loi Elan. Au sein de ces secteurs, qui correspondent aux Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) du 1^{er} SCOT, le commerce est déjà développé. Ils sont distingués par leur niveau d'envergure dans le prolongement et avec plusieurs ajustements de la hiérarchisation opérée par le Document d'Aménagement Commercial (DACOM) du 1^{er} SCOT :

- Les secteurs périphériques d'implantation commerciale **majeurs** ;
- Les secteurs périphériques d'implantation commerciale **structurants** ;
- Les secteurs périphériques d'implantation commerciale à vocation **spécifique** ;
- Les secteurs périphériques d'implantation commerciale périphérique de **relais**.

Le principe général guidant le DAAC en prolongement du DOO est **d'orienter prioritairement l'implantation des équipements commerciaux dans les centralités urbaines ou de quartier des communes.** Les commerces doivent pouvoir s'y développer prioritairement dans un objectif de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité, d'animation de la centralité, de réduction des déplacements motorisés...

Si le projet commercial n'est pas compatible avec le tissu urbain de la centralité urbaine, il peut alors s'orienter vers un SPIC sous réserve d'en apporter les justifications (nuisances pour le voisinage, problème de livraison, surface à mobiliser...).

Le DAAC fixe ensuite, comme exigé par l'article L141-17 du Code de l'urbanisme, **les conditions spécifiques propres à chaque type de localisation** afin de répondre aux objectifs correspondants.

À noter que le DAAC comprend un **atlas cartographique qui localise les SPIC comme le faisait déjà le DACOM avec les ZACOM. En sus, il localise aussi dans cette révision les centralités urbaines** (les centralités de quartier correspondant aux secteurs de gare sont cartographiées dans le DOO en annexe et les centralités de quartier de secteurs de projets stratégiques à vocation d'habitat sont à définir dans les PLU(i)), conformément aux articles du Code de l'urbanisme précités. **Les documents d'urbanisme préciseront l'ensemble de ces localisations et viendront traduire les objectifs du DAAC en termes de conditions d'implantation.**

En complément de la traduction dans les documents d'urbanisme et des avis prononcés par la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) pour les projets de plus de 1000 m² de surface de vente, le DAAC invite **les communes ou EPCI à saisir la CDAC lors de l'instruction d'un permis relatif à l'implantation d'un projet commercial dont la surface est comprise entre 300 et 1000 m² de surface de vente comme permis sur**

une commune de moins de 20 000 habitants (tel que prévu par la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008) et ce en vue de garantir la pleine mise en œuvre des objectifs du DAAC.

Le DAAC précise **que ses dispositions s'appliquent aux magasins de commerce de détail et d'artisanat commercial auto-produit, et aux points permanents de retrait d'achats au détail commandés par voie télématique (Drive) considérant que ce sont ces seuls équipements qui sont susceptibles** d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable.

Le reste des activités « commerciales » n'est donc pas concerné par les dispositions du DAAC.

S'agissant de la logistique commerciale, la révision du SCOT s'attache à définir quelques principes : **les constructions logistiques commerciales devront s'implanter dans des secteurs spécifiques que sont le Mas de la Garrigue, Saint-Charles ou Torremilà.** Cela se justifie par la proximité de ces zones vis-à-vis de la centralité urbaine de Perpignan et proche des principaux réseaux de transport participant de fait à réduire les déplacements motorisés et de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

• Justification des modalités de définition des localisations préférentielles par le DAAC

- Critères de localisation des centralités urbaines et de quartier

De manière générale, le Code de l'urbanisme dans son ancien article L.141-17 (2° alinéa) définit de manière précise ce qui est entendu par localisation préférentielle de type « centralité urbaine » au titre du SCOT. Dans la localisation des centralités retenues par le SCOT et cartographiées en atlas du DAAC, **ces critères (bâti dense, diversité des fonctions urbaines), ont été scrupuleusement respectés.** La méthodologie retenue a consisté à cartographier « manuellement » les centralités à partir des résultats croisés obtenus via différentes requêtes faites par usage des Systèmes d'Informations Géographiques (SIG). Premièrement, une donnée créée pour le SCOT consistait à mettre en exergue des **bâtis contigus sur plus d'un hectare au sein des espaces urbanisés** (à partir des fichiers cadastraux) toutes destinations confondues, afin d'apprécier les **espaces au bâti dense.** Le Code de l'urbanisme évoquant spécifiquement « les centres-villes » et la nécessité de prendre en compte « les objectifs de revitalisation » les concernant, l'observation de **l'ancienneté du bâti** (antérieur à 1945) a également été observée et analysée pour ces cartographies. Puis il a été fait usage de bases de données multiples pour apprécier la **diversité fonctionnelle** des espaces urbanisés (Base Permanente des Équipements de l'INSEE, données AURCA relatives aux commerces, Openstreetmap). Le tout a été également croisé avec les **zonages des PLU existants** (zone UA notamment), et vérifié sur certaines communes à enjeux par des **sessions de terrain**, donnant lieu à des premières cartographies des centralités urbaines. Ces cartographies ont évolué à la marge après avoir été soumises à amendements éventuels et validation de la part des élus de l'ensemble des communes du SCOT suite à transmission par le syndicat mixte.

Pour ce qui est de la « **centralité urbaine principale** » de la ville-centre Perpignan : elle a fait l'objet d'une attention particulière compte-tenu des enjeux en présence et des orientations politiques prises lors du PADD. Elle comprend le centre-ville sous un prisme assez large (incluant notamment les quartiers de faubourgs) ainsi que plusieurs centralités de quartiers anciens (las Cobas, le Vernet, St-Martin...) qui correspondent aux critères de densité et de mixité fonctionnelle précédemment évoqués et tendent à prolonger la centralité du centre-ville, le tout **en cohérence avec l'Opération de Revitalisation de Territoire (ORT) définie sur Perpignan dans le cadre d'Action Cœur de Ville.**

S'agissant spécifiquement **des communes de la frange littorale et notamment des stations balnéaires de Canet-en-Roussillon, Le Barcarès et Saint-Cyprien,** leur mode d'urbanisation demeure particulier et le critère d'ancienneté du bâti a été pris en compte différemment, en retenant les bâtiments anciens jusqu'à 1960 voire 1970 pour ne pas obérer la « jeunesse » relative de ces villes qui se sont largement développées avec les effets de la mission Racine, les congés payés et le développement du tourisme balnéaire de masse. Des « centres-villes » se sont constitués y compris dans ces stations balnéaires dans leurs entités « littorales » (Canet-plage et Saint-Cyprien plage en particulier). Il faut également noter une particularité sur ces mêmes communes, c'est que leur développement « récent » a abouti à voir se rejoindre les entités des « villages » et de la « plage », rendant les définitions de « centres » et de « périphéries » très floues voire dénuées de sens. L'exercice imposé par le Code de l'urbanisme en la matière est peu approprié sur ces communes.

En sus des centralités urbaines, le SCOT identifie les Secteurs urbains stratégiques aux abords des gares et les futurs Secteurs de Projets Stratégiques à vocation d'habitat (SPS) comme centralités de quartiers du fait de la mixité fonctionnelle et de la densité attendues dans ces (futurs) quartiers, mais également au titre de leur grande accessibilité et leur desserte par les transports en commun qu'elles soient existantes ou à venir.

Pour ce qui est de la hiérarchisation des centralités urbaines (principale, intermédiaire ou de proximité) celle-ci découle de l'armature urbaine, la « principale » étant réservée à Perpignan, les « intermédiaires » correspondant aux autres polarités de l'armature (cœur d'agglomération, pôles d'équilibre, pôles d'appui et villes-littorales), les centralités de proximité concernent quant à elles toutes les autres communes du SCOT.

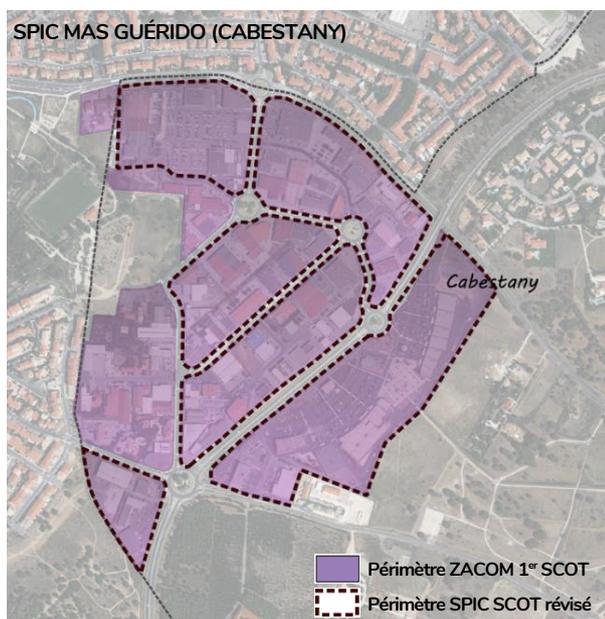
- Localisation des Secteurs Périphériques d'Implantation Commerciale (SPIC)

Comme évoqué précédemment, les SPIC sont la nouvelle appellation des ZACOM d'après le Code de l'urbanisme.

On observe donc globalement un prolongement des ZACOM du 1^{er} SCOT dans la définition des SPIC de la révision, à cela près que les élus ont choisi en cohérence avec le PADD, de :

- Ne pas créer de nouvelle zone commerciale ;
- Ne pas permettre la consommation d'ENAF par le commerce en limitant le développement des ex-ZACOM aux dents creuses, à la restructuration et aux zones de développement en extension ou en création faisant l'objet d'un projet déjà validé en CDAC (et qui donc ne peuvent plus être « déclassées » de cette qualification) à la date d'approbation du SCOT révisé.

En ce sens les possibilités de développement ont été considérablement réduites (sur les ex-ZACOM de Thuir, Rivesaltes et Perpignan notamment) et certaines ex-ZACOM ont été littéralement supprimées (sur Bompas et le Barcarès notamment).



Au total, près de 148 ha ont perdu la vocation de SPIC par rapport au 1^{er} SCOT (espaces urbanisés ou non). Lorsque des réductions de périmètres ont été opérés sur des espaces déjà urbanisés classés en ZACOM dans le 1^{er} SCOT, ceux-ci se justifient par une très grande mixité fonctionnelle et l'absence ou la présence peu marquée de commerces et notamment de Grandes et Moyennes Surfaces (GMS) commerciales (comme c'est le cas pour le périmètre du SPIC Espace Polygone et son remodelage sur sa partie est et le périmètre du SPIC de Cabestany sur sa partie ouest, voir ci-contre).

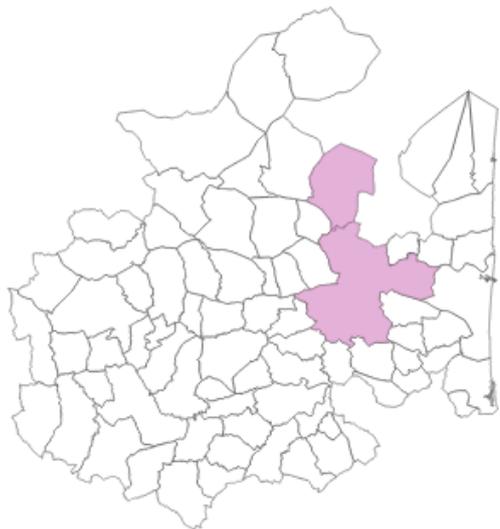
De plus, il est estimé qu'un peu plus de 50 ha non urbanisés et à vocation de ZACOM dans le 1^{er} SCOT ont été retirés de cette spécificité avec le redécoupage des SPIC dans la révision.

La cartographie des SPIC laisse tout de même entrevoir des réserves correspondantes à des dents creuses dont la somme des surfaces est inférieure à 16 ha.

Dans le prolongement du 1^{er} SCOT, les SPIC retenus sont tous des sites d'équipements commerciaux susceptibles d'avoir des impacts significatifs sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable. Il s'agit de sites souvent déconnectés des espaces urbanisés ou situés en périphérie de ces derniers ou des centres-villes. Ils souffrent, pour certains, d'une moindre connexion aux réseaux de transports en commun, qui, combinée aux caractéristiques de l'offre marchande qui y est proposée et aux vastes étendues de parkings, donne la part belle aux déplacements effectués en voiture solo et donc à un accroissement des flux les plus consommateurs d'énergies. Alors que les conditions d'implantation du 1^{er} SCOT mises en œuvre dans le DACOM imposaient déjà une amélioration de ces éléments, les habitudes prises par le consommateur demeurent et cela pose des enjeux importants en matière de développement durable du territoire et d'attractivité commerciale des centres-villes, dont celui de la ville-centre de Perpignan.



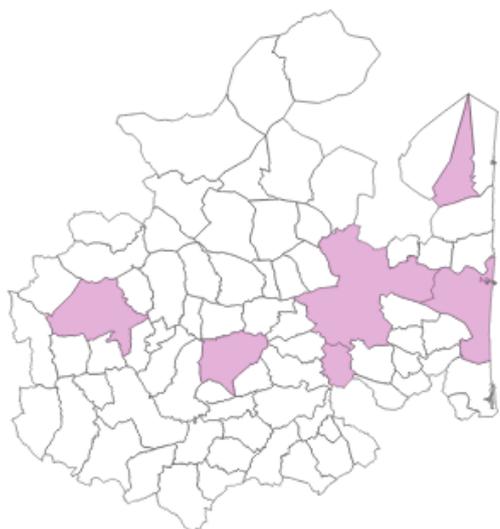
En termes de classification, le SCOT catégorise les SPIC en 4 types : « **majeurs** », « **structurants** », « **de relais** » et enfin « **spécifiques** ». Les 3 premiers constituent une hiérarchie, déclinaison de l'armature territoriale dans le domaine commercial. Elle connaît des adaptations importantes par rapport à celle mise en place par le DACOM du SCOT.



Le schéma d'organisation de l'équipement commercial s'appuie sur deux polarités prépondérantes au sud et au nord de la ville-centre : **les SPIC majeurs correspondent aux ZACOM majeures du 1^{er} SCOT, à savoir l'Avenue d'Espagne à Perpignan et l'Espace Roussillon à Rivesaltes**. Ce sont des pôles commerciaux à l'offre très diversifiée, mêlant établissements rayonnants sur un bassin de proximité à d'autres enseignes généralistes ou spécialisées participant à l'extension de zones de chalandises départementales, interdépartementales et même transfrontalières.

La ZACOM Espace Roussillon relocalisée en tant que SPIC est naturellement amputée de la partie concernant la commune de Clair, cette dernière ne faisant plus partie du périmètre du SCOT Plaine du Roussillon.

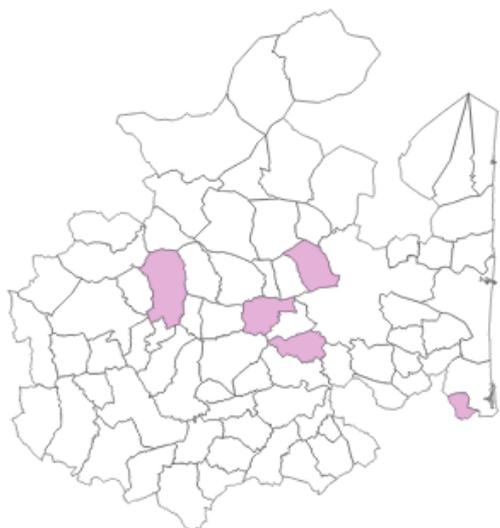
Le développement de ces zones s'est opéré de façon similaire. Il s'agit dans les deux cas de l'installation d'un hypermarché autour duquel sont venues se greffer de nombreuses enseignes générant une offre commerciale mixte de plusieurs familles de produits (alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison, culture et loisirs...). Aujourd'hui **ces SPIC majeurs représentent environ 120 ha** au sein desquels sont comptabilisés seulement quelques dents creuses permettant un complément très mesuré de ces zones qui devront tendre à la recomposition de leurs espaces qui demeurent très marqués par la présence du stationnement.



Les SPIC structurants rassemblent à la fois des ZACOM du rang « intermédiaire urbain » et quelques ZACOM du rang « intermédiaire rural » du 1^{er} SCOT. Ils concernent notamment les zones commerciales de la ville centre (hors Avenue d'Espagne et Mas Balande) et des zones commerciales ciblées au sein des pôles d'équilibre et d'appui (Thuir, Ille-sur-Têt et Saint-Laurent de la Salanque) et de la ville littorale de Canet-en-Roussillon, en cohérence avec les aménagements opérés sur l'armature urbaine du SCOT de manière générale. Au regard de l'envergure du projet développé sur Creu Blanca à Pollestres et de la typologie de l'offre commerciale, celui-ci a également été intégré au rang des SPIC structurants bien que les autres ex-ZACOM du cœur d'agglomération intègrent quant à elles d'autres catégories de SPIC.

Au sein de ces zones, l'offre commerciale est particulièrement développée et diversifiée, très souvent dominée par un hypermarché alimentaire. Les surfaces dédiées à l'équipement de la personne et de la maison y sont souvent également importantes. Le rayonnement de ces zones commerciales se développe depuis le cœur d'agglomération et les quartiers urbains de la ville-centre pour les SPIC structurants de Perpignan. Pour les SPIC structurants des pôles d'équilibre et d'appui, ils rayonnent en direction des différents secteurs de la plaine du Roussillon et des vallées. Le SPIC de la ville littorale de Canet-en-Roussillon est lui fortement impacté par la saisonnalité de la frange littorale et bénéficie d'une offre encore plus diversifiée que les autres SPIC de la même catégorie.

Ces SPIC se répartissent sur 6 communes en 7 zones et représentent **153 ha majoritairement déjà urbanisés, au sein desquels sont comptabilisés là aussi peu de réserves foncières**.



Les SPIC relais reprennent en partie les ZACOM de proximité du 1^{er} SCOT. On y retrouve notamment les ZACOM du cœur d'agglomération (la Mirande à Saint-Estève, Ste-Eugénie au Soler et Actipôle à Canohès) ainsi que celles du pôle d'appui de Millas et de la commune de Latour Bas-Elne. Les ZACOM de proximité de Bompas, d'Alénia et de Montescot ont par contre été supprimées en cohérence avec le PADD et sa volonté de ne pas créer de nouvelles zones commerciales ou de ne pas étendre celles-ci sur des ENAF. Celles de Pia et d'Elne disparaissent du fait de la sortie de ces communes du périmètre du SCOT Plaine du Roussillon.

Ces SPIC se caractérisent par un rayonnement essentiellement communal pour ceux situés dans le cœur d'agglomération et intercommunal sur les deux autres communes (Millas et Latour-Bas-Elne). Une offre commerciale de proximité s'y développe, souvent composée d'un supermarché alimentaire auquel se sont éventuellement adossées des surfaces complémentaires dédiées à l'équipement de la maison ou au jardin et/ou au discount alimentaire.

Ces zones se répartissent sur **5 sites pour environ 50 ha d'espaces majoritairement urbanisés** recelant quelques dents creuses.



Les SPIC spécifiques sont eux relativement déconnectés de la notion d'armature. Il s'agit de zones commerciales ayant des enjeux très spécifiques qui les différencient des autres pour lesquelles le SCOT, au travers du DAAC, définit des objectifs particuliers au regard de leurs spécificités et des objectifs globaux en matière d'encadrement du développement commercial.

On retrouve dans cette catégorie 2 sites sur environ 44 ha sans réserve de développement hors renouvellement urbain.

Le SPIC du Mas Balande au sud de Perpignan est spécialisé dans une offre loisirs/restauration qui rayonne bien au-delà du territoire du SCOT et qui n'a pas vocation à accueillir d'autre activité commerciale liée à une offre alimentaire et à des achats de quotidienneté.

Le SPIC du Mas Guérido à Cabestany est lui totalement inséré au sein des quartiers d'habitat de Perpignan et joue un rôle de proximité pour les populations résidentes. Il doit donc pouvoir accueillir des commerces de quotidienneté.

- L'encadrement du commerce en dehors des localisations préférentielles

En dehors des localisations préférentielles définies par le DOO et précisées par le DAAC, le territoire dispose d'une offre commerciale existante qu'il ne s'agit pas de contraindre outre mesure. Elle existe, perdure et profite à la mixité fonctionnelle des espaces urbanisés.

Il en est de même pour le développement de nouveaux commerces. Le développement raisonné de commerces n'est pas identifié comme un facteur négatif, tant que les proportions ne contrarient pas et ne concurrencent pas les efforts en direction du renforcement des centralités et de l'encadrement du développement commercial périphérique.

Ceci justifie que le DAAC édicte des mesures spécifiques concernant le commerce hors localisations préférentielles. Ces mesures consistent notamment à encadrer la taille des surfaces de vente admises et visent à s'assurer d'une mixité fonctionnelle des projets afin d'éviter l'émergence de moyennes et grandes surfaces commerciales. **Des règles « dérogatoires » sont fixées dans le cadre de locaux vacants et de friches pour que le commerce puisse être un vecteur de renouvellement urbain** dans certains secteurs urbanisés sans consommer d'espaces naturels ou agricoles.

Afin de permettre le bon fonctionnement des commerces existants, le DAAC admet qu'une ou plusieurs extensions puissent être réalisées. Toutefois il les limite d'une part, grâce à un ratio vis-à-vis de la surface de vente existante à la date d'approbation du SCOT et d'autre part, avec un plafond de surface de vente totale afin de **ne pas aller à l'encontre des règles qu'il fixe pour les localisations préférentielles et notamment celles visant à favoriser les localisations préférentielles de centralités urbaines voire de quartiers.**

En sus, le DAAC prévoit **qu'aucune implantation de commerce ou changement de destination « artisanat/industrie/service » vers du commerce ne soit permis au sein d'une zone d'activités économiques**, sauf s'il s'agit du prolongement de l'activité de production ou si la zone a vocation à évoluer vers une zone mixte habitat/commerce découlant d'une stratégie clairement énoncée par le document d'urbanisme. Dans ce cas les règles du DAAC concernant le développement de nouveaux commerces ou l'évolution de commerces existants précédemment évoquées s'appliquent.

● **Justification des conditions d'implantation mises en œuvre par le DAAC**

Pour rappel, le Code de l'urbanisme (dans son ancien article L.141-17) stipule que le DAAC détermine **les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale** des équipements commerciaux au sein des localisations préférentielles identifiées.

Ces conditions doivent privilégier **la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville par la compacité des formes bâties, l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement.** Elles portent également sur la **desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes, ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère**, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

Pour fixer les seuils de surface de vente, la méthodologie employée a consisté à compiler et comparer les surfaces de vente par catégorie de commerces de détails à l'échelle nationale et à l'échelle des ZACOM du 1^{er} SCOT afin de proposer des seuils dans le DAAC cohérents avec l'existant et les objectifs poursuivis.

Surfaces de vente (SV) moyennes en m ² dans le secteur alimentaire non spécialisé (Source: INSEE)	
Épicerie	< 120 m ² de SV
Supérette	120 à 400 m ² de SV
Supermarché	400 à 2500 m ² de SV
Hypermarché	> 2500 m ² de SV

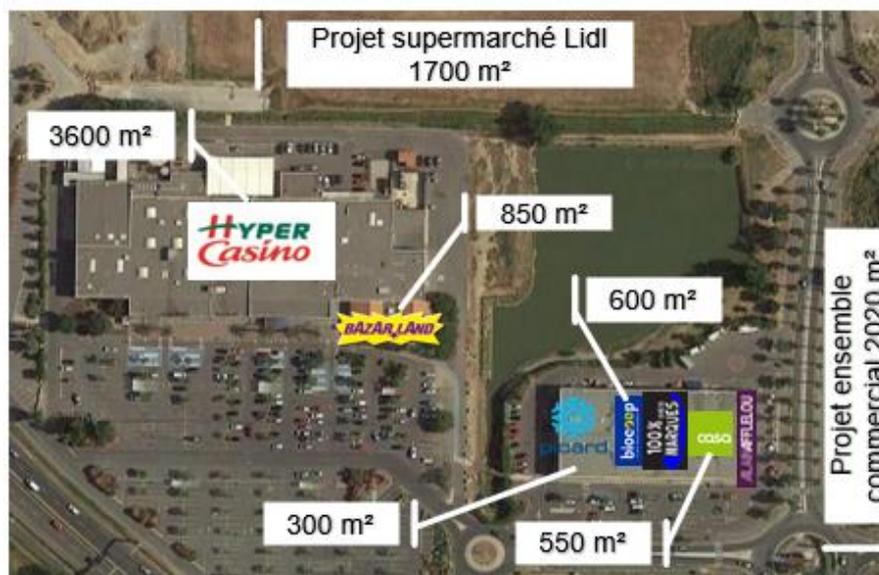
Parmi les éléments de définition et exemples retenus pour les propositions faites au Comité syndical dans le cadre de la révision du SCOT et du DAAC, on retrouve notamment l'analyse des **surfaces de vente moyennes dans le secteur de l'alimentaire** (cf. tableau ci-contre).

On considère qu'**au-delà de 300 m² de surface de vente, on parle de Grandes et Moyennes Surfaces (GMS)**.

Catégorie de commerce de détails	Exemple enseigne	Surface de vente moyenne en France (INSEE/DGFIP)
Alimentaire spécialisé et artisanat commercial	  	60 m ²
Alimentaire non spécialisé	   	740 m ²
Loisirs, culture et TIC	   	220 m ²
Équipement de la maison	  	490 m ²
Équipement de la personne	   	180 m ²
Biens médicaux	 	100 m ²
Autres (grands magasins, bazars, carburants, biens d'occasion...)	  	210 m ²

Synthèse d'éléments de benchmark réalisés pour la révision du SCOT afin d'aider à la fixation des seuils en surface de vente par le DAAC (INSEE/DGFIP, AURCA)

Zone Commerciale "Les Alizés" Canet-en-Roussillon



Extrait de benchmark local au sujet des surfaces de ventes par enseigne existante au sein des ZACOM du SCOT (CDAC / AURCA)

De manière générale, que ce soit en centralité urbaine ou en SPIC, le DAAC prévoit que **le développement de l'offre commerciale doit s'opérer préférentiellement par renouvellement urbain ou par comblement des dents creuses** pour répondre à un objectif de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. L'encadrement strict des SPIC va dans ce sens. Le DAAC précise également que **les évolutions commerciales doivent rester cohérentes avec le contexte démographique à l'échelle communale comme, plus largement, à l'échelle du SCOT.**

- Conditions générales d'implantation dans les secteurs de centralité urbaine

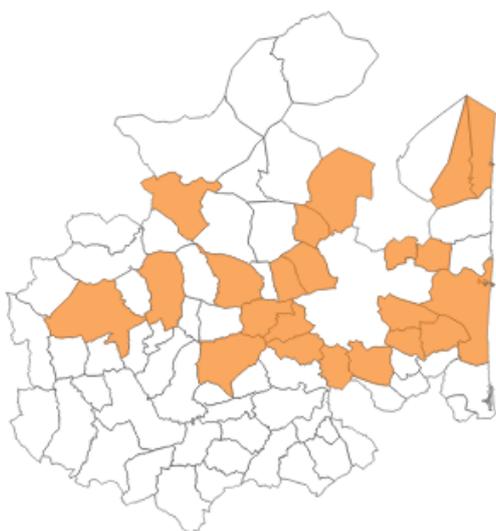
Dans le but de favoriser leur attractivité, les conditions d'implantation dans les secteurs de centralité urbaine et de quartier sont volontairement moins nombreuses et contraignantes que celles que le DAAC prévoit pour les SPIC et qui sont justifiées plus loin dans ce rapport.

Les conditions développées visent principalement **l'intégration (architecturale, paysagère et patrimoniale) au tissu urbain, la continuité des linéaires commerciaux existants et l'accessibilité aux sites en modes doux et/ou par les transports collectifs**, le tout dans une logique de synergie des dynamiques commerciales et de reconquête urbaine.

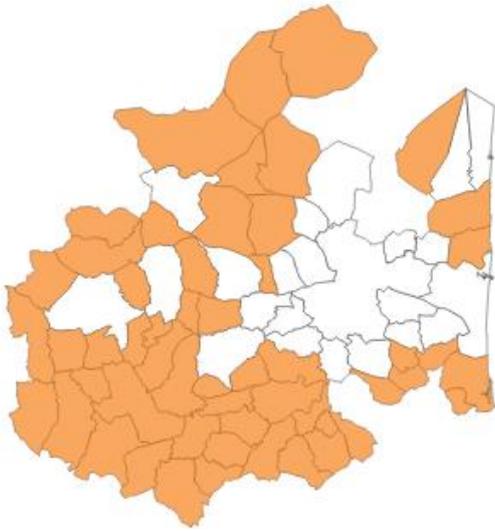
S'agissant du type d'activité et des surfaces de vente, le DAAC précise de manière générale que les centralités urbaines ont vocation à accueillir des commerces et boutiques d'artisans, commerçants de proximité répondant à des besoins d'achats quotidiens ou hebdomadaires. Afin de répondre au Code de l'urbanisme qui vise à utiliser prioritairement les surfaces vacantes, le DAAC indique que les seuils définis pour chaque niveau de centralité ne s'appliquent pas en cas d'implantation dans un local vacant.



Concernant la **centralité urbaine principale** de la ville-centre de Perpignan, l'objectif est de **consolider son offre commerciale et de se démarquer en proposant une offre qualitative et diversifiée en capacité d'asseoir son rayonnement** sur tout le territoire, bien au-delà de la plaine du Roussillon, dans un contexte d'évolution des modes de consommation des ménages. Elle a donc vocation à **accueillir tous types de commerces répondant à des besoins d'achats quotidiens, hebdomadaires, occasionnels ou exceptionnels** en mesure d'assurer une offre diversifiée, d'étendre son rayonnement et de participer à l'animation de la cité. Compte-tenu de cet objectif et en cohérence avec l'ORT mise en place sur la ville-centre dans le cadre d'Action Cœur de Ville, **le DAAC n'édicte pas de seuil de surface au sein de la centralité urbaine principale.**



Les **centralités urbaines intermédiaires** disposent d'un niveau d'offre de commerces de proximité satisfaisant, répondant aux besoins de consommation courante de la population. Afin d'assurer le maintien de centralités urbaines fortes où se mêlent les différentes fonctions de la ville, il convient de **développer le tissu commercial de proximité** en capacité de générer des fréquentations quotidiennes dans ces localités. Le DAAC prévoit que ces centralités accueillent des commerces répondant à une **offre d'achats quotidiens, hebdomadaires, voire occasionnels ou exceptionnels sur des formats adaptés au contexte urbain et démographique, dans la limite de 500 m² de surface de vente** par cellule commerciale. **Ce seuil doit permettre le développement du commerce de proximité et les moyennes surfaces sur des formats adaptés à ce type de centralités urbaines, en cohérence avec le rôle joué par la commune au sein de l'armature urbaine** et en complémentarité avec l'offre des centralités voisines.



Les **centralités urbaines de proximité** disposent d'un plus faible niveau d'offre commerciale, souvent limitée à une gamme de proximité, et dans certaines, le tissu commercial est parfois inexistant. De fait, elles sont fortement dépendantes des autres communes (centralités intermédiaires et principale). **L'enjeu est de maintenir l'offre existante et de la conforter autant que faire se peut dans le but de diminuer les obligations de déplacements** liés aux achats, ceux de première nécessité en particulier. Dans ce cadre, le DAAC laisse la possibilité dans ces communes d'**accueillir dans leur centralité des commerces de proximité répondant à une offre d'achats quotidiens sur des formats limités à 300 m² de surface de vente soit l'équivalent d'une petite supérette.**

- Conditions générales d'implantation dans les centralités de quartiers



La gare d'Ille-sur-Têt – Secteur urbain Stratégique du SCOT
Source : L'indépendant

Pour satisfaire la mixité fonctionnelle recherchée dans ces secteurs au regard de la densité prévue par le SCOT et des objectifs de performance en matière de desserte par les transports en commun en particulier, les élus du Comité syndical se sont accordés sur la nécessité d'**identifier les Secteurs de Projets Stratégiques (SPS) à vocation dominante d'habitat et, les secteurs urbains aux abords des gares comme des «centralités de quartier»** tel que permis par le Code de l'urbanisme.

Toutefois, ces secteurs et notamment les SPS qui sont de nouveaux quartiers, ne doivent pas concurrencer les **centralités urbaines localisées par le DAAC (cf. atlas DAAC)**. Ainsi ces sites peuvent accueillir des commerces de proximité **répondant à une offre d'achats quotidiens sur des formats limités à 300 m² de surface de vente**, à l'image de ce qu'il est possible de créer au sein des centralités de proximité.

Pour les communes de l'armature qui bénéficient d'un SPS, **ce seuil est donc volontairement plus bas que ce qui leur est permis dans leur centralité urbaine localisée par le DAAC en tant que centralité urbaine intermédiaire (rappel : 500 m² de surface de vente) afin de ne pas la fragiliser.**

- Conditions d'implantation dans les Secteurs Périphériques d'Implantation Commerciale (SPIC)

Telles qu'évoquées précédemment, les conditions d'implantation dans les **Secteurs Périphériques d'Implantation Commerciale (SPIC)** sont volontairement plus nombreuses que pour les centralités. Pour rappel, l'objectif majeur du DOO comme du DAAC est de privilégier les centralités urbaines. Le grand principe: dans le cas où un commerce ne peut s'implanter au sein d'une centralité urbaine, alors il a la **possibilité de s'orienter vers un SPIC sous certaines conditions, dont il s'agira d'explicitier les justifications.**



Pour compléter cette première condition, et répondre à l'objectif majeur précédemment énoncé, le DAAC stipule également que les nouvelles implantations commerciales au sein des SPIC ne devront pas porter atteinte aux centralités urbaines et **ne doivent pas résulter d'un transfert de commerce initialement implanté dans la centralité.**

Le DAAC précise en premier lieu des conditions générales d'implantation valables pour tous les SPIC. Il détaille ensuite des conditions particulières d'implantation dans certains domaines, en fonction de chaque type de SPIC.

- Justification des conditions générales d'implantation au sein des SPIC

Les conditions générales d'implantation s'imposent à **tout projet de création, d'extension ou de réhabilitation d'une surface à vocation de commerce de détail ou d'artisanat commercial au sein des SPIC. Ces conditions s'inscrivent dans les objectifs poursuivis par le législateur explicités à l'alinéa 2 de l'ancien article L141-17 du Code de l'urbanisme, et répondent aux items suivants : consommation économe de l'espace, desserte par les transports collectifs et accessibilité aux piétons et aux cyclistes, qualité environnementale, architecturale et paysagère, performance énergétique et de la gestion des eaux.**

A titre d'exemple (il ne s'agit pas là de réécrire ici les dispositions du DAAC) en matière de consommation économe de l'espace et de gestion du stationnement, le DAAC impose que chaque projet veille à :

- **limiter son emprise foncière en réinvestissant prioritairement des locaux vacants**, en mobilisant des espaces délaissés pouvant être optimisés ou en privilégiant des formes compactes ;

- **minimiser la surface affectée aux aires de stationnement.** Pour cela le DAAC précise que pour tout nouveau projet de création, les dispositions de l'article L.111-19 du Code de l'urbanisme (relatif au plafond maximal de l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale) doivent s'appliquer. Le DAAC stipule que cela passe notamment par la réalisation de parcs de stationnement verticaux ou encore la mutualisation du stationnement avec d'autres commerces ou fonctions urbaines.

- Justification des conditions propres à chaque catégorie de SPIC

En sus des conditions générales, le DAAC précise des conditions particulières propres à chaque type de SPIC afin de répondre aux objectifs recherchés pour chacun d'eux en cohérence avec l'armature urbaine et commerciale. De façon générale, plus l'envergure des SPIC est grande, plus les surfaces de ventes admises sont importantes, et plus les conditions sont nombreuses et « contraignantes » pour les porteurs de projet, et ce dans l'intérêt général du territoire en vue d'assurer son développement durable et en respect de ce qu'entend le Code de l'urbanisme en matière d'encadrement du développement commercial.

• **Conditions particulières d'implantation dans les SPIC majeurs**

Pour rappel, **ces SPIC ont vocation à accueillir des commerces engendrant une fréquentation occasionnelle ou exceptionnelle pour lesquels une implantation dans la centralité n'est pas envisageable** en raison de leur format, des contraintes d'approvisionnement ou de retrait de marchandises. Ces secteurs sont **destinés à l'accueil de commerces répondant à une offre d'achats occasionnels ou exceptionnels.**

En déclinaison de ces objectifs, le DAAC impose une surface minimale de vente (500 m²) mais pas de surface maximale. Ce seuil minimal tient compte de l'existant dans ces zones, notamment de la taille des cellules compatibles avec les objectifs poursuivis par le DAAC pour ces SPIC, comme en témoigne l'illustration ci-dessous montrant les surfaces de ventes admises en CDAC pour les enseignes de Cap Roussillon à Rivesaltes.

ZONE COMMERCIALE « CAP ROUSSILLON » RIVESALTES



Analyse des surfaces de vente des enseignes de Cap Roussillon en 2020 – Source : CDAC / AURCA

Même si les seuils ne s'appliquent pas en cas d'implantation dans un local vacant, pour ne pas aller à l'encontre des objectifs poursuivis vis-à-vis de ces SPIC majeurs, le DAAC précise que la mobilisation d'un local vacant ne doit pas aboutir à une division de locaux en vue de créer une galerie commerciale prenant la forme de boutiques accolées. **De nouvelles galeries commerciales ne pourront être créées et les existantes ne pourront pas s'étendre car celles-ci, bien que déjà présentes au sein de ces SPIC, ne correspondent pas à leurs objectifs et car les commerces traditionnellement présents dans les galeries peuvent aisément s'implanter au sein des centralités**, notamment celles de la ville-centre de Perpignan, participant de fait à leur redynamisation et à leur reconquête commerciale.

En vue de limiter la consommation d'espaces, le DAAC vient également **préciser les objectifs d'encadrement du stationnement des nouvelles implantations commerciales sur foncier nu** (les espaces de stationnement devront être intégrés, au moins à hauteur de 80%, au volume du bâtiment commercial) en prévoyant des dérogations en cas d'impossibilité technique ou en cas d'extension visant à créer des surfaces de ventes supérieures à 1000 m² (la surface affectée au parc de stationnement devra alors être réalisée verticalement à hauteur de 50%), hors mutualisation des espaces de stationnement.

Toujours en matière de stationnement mais cette fois ci **dans le but de développer des modes alternatifs à la voiture, notamment celles à moteurs à combustion, et pour renforcer la crédibilité d'un report modal au profit des modes actifs**, le DAAC rappelle également les obligations issues du Code de la construction et de l'habitation concernant les bâtiments neufs quant aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos.

Enfin, s'agissant de la qualité environnementale, le DAAC prévoit dans ces SPIC que les nouvelles implantations commerciales, mais également les extensions de commerces existants, fassent l'objet de **mise en place de dispositifs renforcés d'économie d'énergie prenant notamment la forme de panneaux / ombrières photovoltaïques** en ciblant les parcs de stationnement (couverts et non couverts) et les toitures des bâtiments et en fixant un ratio en fonction de leur emprise au sol / nombre de places de stationnement.

• Conditions particulières d'implantation dans les SPIC structurants

Pour rappel, les SPIC structurants participent au maillage commercial du territoire et constituent une alternative aux grands pôles commerciaux des SPIC majeurs. En ce sens ils contribuent à limiter les obligations de déplacements automobiles lointains en rapprochant le lieu d'achat des consommateurs de l'ensemble de la plaine. L'objectif est de **conforter ces secteurs par l'implantation de commerces engendrant une fréquentation hebdomadaire, occasionnelle voire exceptionnelle** pour lesquels une implantation dans la centralité n'est pas envisageable en raison de leur format ou des contraintes d'approvisionnement ou de retrait de marchandises. Ces secteurs sont donc **destinés à l'accueil de commerces répondant à une offre d'achats hebdomadaires à exceptionnels**.

Une fourchette de surfaces de vente admise pour chaque cellule (entre 300 m² et 2500 m²) vient décliner la mise en œuvre opérationnelle de cet objectif. Comme pour les SPIC majeurs, le DAAC prévoit que la mobilisation d'un local vacant ne doit pas aboutir à une division de locaux en vue de créer une galerie commerciale prenant la forme de boutiques accolées afin de ne pas contrarier l'objectif majeur de privilège des centralités, et de la centralité urbaine principale en particulier.

L'évolution des surfaces déjà existantes à la date d'approbation du SCOT est possible sans pour autant excéder la surface de vente maximale de 2500 m² correspondant à la surface de vente maximale admise au sein de ces SPIC structurants. Celles dépassant déjà ce plafond pourront également s'étendre de façon encadrée par le DAAC.

Comme au sein des SPIC majeurs, des mesures en faveur de la limitation de la consommation d'espaces sont précisées dans les conditions spécifiques d'implantation relatives au SPIC structurants impliquant notamment la limitation de l'emprise au sol des espaces de stationnement avec des objectifs similaires aux SPIC majeurs. Tout comme dans les SPIC majeurs également, **des objectifs plus précis en matière de performances environnementales sont édictés consistant à l'identique, à l'introduction de dispositifs de production d'énergies renouvelables sur les toitures et les espaces de stationnement (couverts et non couverts).**

La plupart des surfaces de vente existantes au sein de ces SPIC sont relativement semblables aujourd'hui (à l'exception des très grandes enseignes spécifiques aux SPIC majeurs mais qui demeurent relativement ponctuelles) d'où le **déploiement d'objectifs semblables au sein de ces deux catégories de SPIC.** Des efforts similaires sont donc en effet demandés aux porteurs de projets au sein de ces deux types de SPIC.

- **Conditions particulières d'implantation dans les SPIC spécifiques**

Les 2 SPIC spécifiques comme leur nom l'indique, font l'objet de conditions particulières propres et différentes pour chacun qui sont adaptées aux spécificités et aux objectifs poursuivis :

- Le secteur du Mas Balande marqué par une offre loisirs/restauration, **n'a pas vocation à accueillir d'activités commerciales liées à une offre alimentaire et à des achats de quotidienneté.** De fait le DAAC y interdit les commerces de moins de 300 m² et de plus de 2500 m² de surface de vente pour préserver autant que possible la spécialisation existante du secteur et éviter par effet de seuil l'implantation éventuelle d'un commerce alimentaire ;

- À l'inverse, le secteur du Mas Guérido, inséré au sein des quartiers d'habitat, **joue un rôle de proximité pour les populations et doit donc pouvoir accueillir des commerces de quotidienneté.** De fait, le DAAC y admet l'implantation de commerces de moins de 300 m² de surface de vente, et impose un seuil maximal de surface de vente jusqu'à 2500 m², ce qui peut paraître important mais qui permet de tenir compte de l'existant, notamment de tout ce qui relève de l'équipement de la maison, bien implanté dans ce secteur.

Les conditions générales d'implantation définies en matière de limitation de la consommation d'espaces, et en matière de performances environnementales sont elles aussi précisées, de la même manière que dans les SPIC majeurs et structurants.

- **Conditions particulières d'implantation dans les SPIC de relais**

Il semble nécessaire de rappeler au préalable que les SPIC de relais correspondent à des secteurs qui disposent d'une offre commerciale à dominante alimentaire, générant des fréquentations hebdomadaires à occasionnelles, sur des formats moyens avec des contraintes d'approvisionnement ou de retrait de marchandises ne permettant pas toujours une implantation dans la centralité urbaine. Il convient de **permettre l'évolution de ces commerces, soit par leur extension raisonnée, soit par la diversification de l'offre en présence. La vocation de ces secteurs est d'accueillir du commerce répondant à une offre d'achats hebdomadaires à occasionnels, voire exceptionnels.**

En ce sens, le DAAC fixe pour chaque cellule commerciale une capacité de développement sur une **surface de vente comprise entre 300 m² et 1000 m², soit une fourchette qualifiée d'intermédiaire** située juste au-dessus de ce qui est admis au sein des plus petites centralités, celles dites de proximité (300 m²), et en dessous de ce qui est admis en surface de vente maximale au sein de la catégorie que l'on considère comme supérieure des SPIC structurants (2500 m²). Ce choix s'explique par la volonté d'organiser et de hiérarchiser le développement commercial pour guider les porteurs de projets vers les secteurs correspondants. **Cette fourchette ainsi que les dérogations mises en place par le DAAC pour permettre l'évolution des enseignes existantes, notamment lorsqu'elles dépassent le seuil maximal autorisé en termes de surface de vente, permettent aussi de tenir compte de l'existant dans ces SPIC**

comme l'illustre la représentation ci-après et de **limiter l'implantation de grandes et moyennes surfaces (GMS) supplémentaires** qui viendraient se positionner sur ces communes en concurrence des quelques GMS déjà présentes sur ces SPIC, au détriment des équilibres commerciaux (suroffre) et dans une logique de cannibalisme d'enseigne.

ZONE COMMERCIALE « SAINTE-EUGÉNIE » LE SOLER



Exemple de la zone commerciale de Ste-Eugénie au Soler – Observation des surfaces de vente admises Sources : CDAC / AURCA

S'agissant de ces SPIC de relais, le DAAC prévoit que dans le cas d'un transfert d'un commerce existant situé en dehors d'un secteur de localisation préférentielle vers un SPIC de relais, le seuil maximal est relevé à 2500 m² de surface de vente. Cette possibilité est offerte pour conforter ces SPIC et inviter au regroupement commercial au sein desquels on observe encore quelques dents creuses intéressantes et pour inviter également à y amener une plus grande qualité urbaine et un meilleur traitement en termes d'accessibilité en particulier.

Les conditions générales d'implantation définies en matière de limitation de la consommation d'espaces, et de performances environnementales sont elles aussi précisées mais moins ambitieuses que celles définies pour les autres SPIC, compte-tenu de la taille des enseignes en présence. Ce type de SPIC intéresse des porteurs de projets d'envergure plus modeste d'une part, et les espaces de stationnement (qui sont parmi les postes les plus consommateurs d'espaces dans le domaine commercial) y sont de fait plus réduits d'autre part.

ÉVOLUTIONS

Contrairement au DOO, s'exercer à la comparaison du DACOM du 1^{er} SCOT et du DAAC du SCOT révisé s'avère relativement complexe et peu pertinente, les deux documents ayant été rédigés sur un formalisme et dans un cadre réglementaire totalement différents qui n'a cessé d'évoluer encore récemment. Le sujet du commerce est sensible aux fluctuations de contexte, en lien avec une demande qui évolue très vite et à laquelle les principaux acteurs économiques ont tout intérêt à s'adapter tout aussi rapidement, bien plus rapidement que ne peuvent le faire les documents d'urbanisme en l'occurrence.

La modération de la consommation d'espaces a considérablement impacté l'encadrement du développement commercial ambitionné sur la plaine du Roussillon. Il faut dire qu'avant l'approbation du 1^{er} SCOT, c'est un domaine qui avait contribué à une consommation foncière importante, observée le plus souvent en périphérie ce qui a participé à augmenter les déplacements, et qui a été souvent décrié par la population en particulier qui y a trouvé le coupable principal de la désertion des centres-villes. Ainsi la différence majeure entre ces deux documents est avant tout une question de principes et une orientation politique qui émane du PADD : la priorité est désormais donnée aux centralités urbaines (voire de quartier). Celles-ci sont désormais localisées par le DAAC (ce que ne faisait pas de manière aussi précise le DACOM) même si la charge de leur définition et de leur cartographie fine revient aux documents d'urbanisme locaux. Ce principe fait écho à un choix politique fort de renforcer les cœurs de villes et de villages et d'encadrer strictement le développement commercial périphérique pour ne pas contrarier les efforts à faire vis-à-vis des centres bourgs et ne pas engendrer de consommation foncière d'espaces naturels agricoles et forestiers pour le commerce (hors projets validés antérieurement et déjà en cours au moment de la révision du SCOT). La localisation des centralités, la réduction des surfaces de développement en extension par rapport aux périmètres des ex-ZACOM et la suppression de certaines ZACOM non urbanisées ou peu spécialisées constituent de fait les évolutions les plus importantes par rapport au DACOM du SCOT précédent.

L'autre modification importante tient dans la simplification mais aussi la précision apportée aux conditions d'implantation en particulier dans les ZACOM devenues des SPIC. Disposant de peu de réserves foncières, toutes situées en dents creuses, les mesures prises par le DAAC se précisent au regard des objectifs eux aussi plus précis en matière d'organisation du développement commercial : l'optimisation qui sera la voie du développement des SPIC doit être l'occasion d'opérer des modes d'urbanisation plus vertueux notamment en matière de gestion économe du foncier et de participation à la transition énergétique.

Enfin, le DAAC traite aussi par anticipation la question de la logistique commerciale en ciblant les zones adéquates, en cohérence avec les attentes du législateur en la matière.

III. Modalités de suivi et d'évaluation du SCOT Plaine du Roussillon révisé

Au titre de l'article R.141-2 5°, le rapport de présentation définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du schéma prévue à l'article L.143-28 du Code de l'Urbanisme. Ceux-ci sont divisés en deux parties : les indicateurs liés à l'environnement et la consommation d'espace à retrouver dans le cahier de l'évaluation environnementale au chapitre F (page 203) ; les autres domaines qui sont exposés dans le présent chapitre. Il y a des indicateurs à la fois obligatoires et facultatifs.

Les indicateurs retenus doivent permettre de procéder à une analyse des résultats de l'application du SCOT, notamment en matière **d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, d'implantations commerciales et, en zone de montagne, de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes.**

Cette analyse doit être réalisée au plus tard six ans après la délibération portant révision du SCOT.

Les conclusions issues de cette analyse permettront au syndicat mixte du SCOT de tirer le bilan de l'application de son document d'urbanisme et de s'interroger sur l'opportunité de le réviser ou de le faire évoluer. Elles permettront de suivre les effets du schéma sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, les impacts négatifs imprévus et d'envisager, si nécessaire, les mesures appropriées. Elles pourront aussi permettre de mettre en évidence des incohérences, des erreurs d'appréciation ou des évolutions de projections initialement établies ainsi que servir de support à des aménagements de dispositifs qui n'auraient, dans un premier temps, pas satisfait les attentes du syndicat mixte.

Le choix des critères et indicateurs retenus est réalisé en fonction des exigences réglementaires mentionnées à l'article L.143-28 (abrogé depuis) du Code de l'urbanisme ainsi que des ambitions et orientations du SCOT inscrites au sein du PADD et du DOO. Il repose notamment sur la liste d'indicateurs mobilisés dans le cadre du bilan du SCOT réalisé en 2019 préalablement à sa révision.

Leur capacité à être renseignés, à permettre un suivi et une évaluation objective du schéma et à être facilement appréhendables par les élus du syndicat mixte est essentielle.

Les tableaux ci-dessous présentent les indicateurs retenus. Bien que certains indicateurs soient transversaux et concernent ainsi plusieurs ambitions ou orientations, chaque indicateur n'est ici mentionné qu'à une seule reprise dans un souci de clarté. Cette liste d'indicateurs ne doit pas être perçue comme exhaustive ou limitative. À noter que les sources de données mobilisables sont annoncées à titre indicatif.

Plusieurs indicateurs présentés en suivant permettent d'observer directement la mise en œuvre de certaines dispositions du SCOT (indicateurs « de performance du SCOT ») tandis que d'autres ne témoignent pas directement de son application (indicateurs « d'état »). Concernant ces derniers, leur suivi apparaît toutefois nécessaire pour alerter les pouvoirs publics d'éventuels ajustements des politiques d'aménagement du territoire à déployer dans le cadre d'une évolution du schéma.

INDICATEUR	SOURCE
<p>Transports et déplacements (<i>indicateur règlementaire</i>)</p> <p><i>Le réseau d'infrastructures de transports permet-il de fluidifier l'ensemble des déplacements sur le territoire du SCOT? Les mobilités alternatives à la voiture solo ont-elles pu se développer?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Taux de motorisation des ménages - Part modale des déplacements domicile-travail - Évolution du trafic routier sur les axes principaux - Évolution de la fréquentation des transports en commun sur les lignes structurantes (bus, car-interurbain et TER) - Nombre de pôles d'échanges multimodaux, gares ou haltes ferroviaire inscrits au SCOT réalisés - Évolution du nombre de passages moyens journaliers sur les principaux itinéraires cyclables - Nombre de linéaires cyclable créés - Nombre de logements construits à moins de 500 mètres d'une offre de transport en commun 	<p>INSEE AOM (EPCI, Sankéo, réseau régional des mobilité liO) CD 66 MAJIC</p>
<p>Commerce et implantation commerciale (<i>indicateur règlementaire</i>)</p> <p><i>La cartographie de l'armature commerciale est-elle respectée? Les nouveaux équipements commerciaux se localisent-t-il majoritairement à l'intérieur des centralités urbaines?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Évolution des surfaces de vente autorisées et refusées en CDAC - Répartition territoriale des surfaces de vente autorisées en CDAC (au sein des localisations préférentielles et en dehors) - Typologie des surfaces de vente autorisées en CDAC - Évolution de la densité commerciale - Suivi du tissu commercial de proximité au sein des SPIC - Évolution du nombre de commerces dans les centralités urbaines et les secteurs urbains stratégiques aux abords des gares et haltes ferroviaires 	<p>DDTM SM SCOT-PR CNAC AURCA BPE INSEE CCI</p>
<p>Zone de montagne (<i>indicateur règlementaire</i>)</p> <p><i>Réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Compte-tenu de la qualité des hébergements de loisir observée sur les 8 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. De plus, le SCOT ne prévoit pas d'unité touristique nouvelle structurante. 	<p>/</p>
<p>Démographie et cohérence territoriale (<i>indicateur complémentaire</i>)</p> <p><i>Les grands équilibres de l'armature territoriale sont-ils respectés au regard de l'accroissement démographique?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Évolution de la population - Évolution de la répartition territoriale des nouveaux habitants 	<p>INSEE AURCA</p>



INDICATEUR	SOURCE
<p>Production de logements (<i>indicateur complémentaire</i>)</p> <p><i>L'offre de nouveaux logements est-elle en accord avec les objectifs chiffrés de répartition et de densité de construction du SCOT? La production de nouveaux logements répond-elle à la diversification de l'offre attendue par le schéma ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Évolution de la répartition territoriale de la construction de nouveaux logements (EPCI, secteurs géographiques et typologie de communes) - Suivi des dynamiques de construction et de leur mode d'occupation - Densités des nouveaux logements construits au sein des extensions urbaines - Évolution du parc de logements sociaux et de leur part dans la construction neuve - Évolution du parc de logements locatifs privés et de leur part dans la construction neuve 	<p>MAJIC SITADEL PRLS</p>
<p>Réinvestissement urbain (<i>indicateur complémentaire</i>)</p> <p><i>La part du réinvestissement urbain dans la production de nouveaux logements est-elle en accord avec les objectifs du SCOT ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Part des nouveaux logements réalisés au sein des espaces urbanisés et des extensions urbaines - Évolution du parc de logements vacants total et de logements vacants de longue durée - Nombre de logements vacants de longue durée remobilisés - Nombre de logements réalisés au sein des secteurs urbains stratégiques aux abords des gares et haltes ferroviaires 	<p>MAJIC</p>
<p>Lutte contre l'étalement urbain (<i>indicateur complémentaire</i>)</p> <p><i>L'extension urbaine et les zones de mitages ont-elles été contenues ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivi des franges urbaines et rurales (approche quantitative et qualitative) - Suivi des secteurs d'étalement urbain diffus à maîtriser - Nombre de documents d'urbanisme qui figent les secteurs d'étalement urbains diffus 	<p>Document d'urbanisme MAJIC Photo-aérienne / occupation des sols</p>
<p>Sites de Projet Stratégiques à vocation d'habitat (<i>indicateur complémentaire</i>)</p> <p><i>Les SPS habitat ont-ils permis de développer de nouveaux quartiers d'habitat connectés aux réseaux de transports en commun, aux formes urbaines économes en espace et tournés vers le développement durable ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre de documents d'urbanisme définissant les SPS habitat - Nombre de nouveaux logements produits - Densité de logements réalisés - Part des logements sociaux - Nombre de SPS habitat ouverts suite à un pacte territorial (AOM) - Nombre d'habitants situés à moins de 900 mètres d'un arrêt de transport en commun - Niveau de desserte en transport collectif - Présence d'un raccordement au maillage cyclable du territoire - Suivi de la mixité urbaine et fonctionnelle - Suivi des surfaces de plancher - Suivi des secteurs de performance énergétique renforcée 	<p>MAJIC Document d'urbanisme AOM (EPCI, Sankéo, réseau régional des mobilité IIO)</p>

INDICATEUR	SOURCE
<p>Économie et emploi (<i>indicateur complémentaire</i>)</p> <p><i>Les secteurs les plus propices à l'accueil des activités économiques sont-ils respectés ? Où s'est développé l'emploi ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Évolution des emplois et des établissements - Évolution de la répartition des emplois et des établissements par secteur d'activités - Évolution du nombre d'emplois et d'établissements à l'intérieur et en dehors des espaces urbanisés existants - Évolution du nombre d'emplois et d'établissements à l'intérieur des centralités urbaines - Évolution du nombre d'emplois et d'établissements à l'intérieur des secteurs stratégiques aux abords des gares et haltes ferroviaires - Évolution du nombre d'emplois et d'établissements à l'intérieur des secteurs de projet stratégiques à vocation économique - Évolution du nombre d'emplois et d'établissements à l'intérieur des parcs d'activités existants 	<p>INSEE SIRÈNE CCI</p>
<p>Tourisme (<i>indicateur complémentaire</i>)</p> <p><i>L'offre touristique se rééquilibre-t-elle vis-à-vis des quatre espaces touristiques identifiés dans le SCOT ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Évolution de la fréquentation des sites touristiques - Évolution du nombre d'hébergements touristiques et de leur capacité en lits, par gamme et catégorie au sein des différents espaces touristiques du SCOT - Évolution des effectifs salariés et du nombre d'établissements issus du secteur du tourisme 	<p>ADT66 INSEE URSAFF</p>
<p>Équipements (<i>indicateur complémentaire</i>)</p> <p><i>Les grands équipements prévus se sont-ils réalisés ? Le développement du maillage d'équipements et de service permet-il de conforter l'armature urbaine et de reconquérir les cœurs de villes et de village ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre de grands équipements confortés et réalisés - Évolution de la diversité de l'offre, par gamme d'équipements et par grand secteur du SCOT - Évolution du nombre d'équipements au sein des centralités urbaines, des sites de projet stratégiques à vocation dominante d'habitat et des secteurs stratégiques aux abords des gares et haltes ferroviaires 	<p>BPE INSEE SM SCOT-PR</p>



RÉALISATION



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

