SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE
DE LA PLAINE DU ROUSSILLON

DOO
Documents d'Orientations et d'Objectifs

Le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon

SCOT
PLAINE DU ROUSSILLON

DUP emportant mise en compatibilité n°1 du SCOT

Historique :
- SCOT approuvé le 13.11.2013
- Modification n°1 approuvée le 07.07.2016
- Mise en compatibilité n°1 approuvée le

Document d'Orientations et d'Objectifs

Sommaire détaillé

Préambule 7

Précisions 8

A. Réconcilier l'urbanisme avec l'agriculture et l'environnement 9

A.1. Reconnaître et valoriser une armature verte et bleue et protéger les espaces agricoles 10

A.1.1. Protéger les milieux naturels d'intérêt écologique 10

A.1.2. Protéger les espaces agricoles à forts potentiels et doter les zones de projets agricoles portés par les collectivités d'une vocation pérenne 16

A.1.3. Préserver la nature ordinaire (espaces à vocation agricole et naturelle), support d'activités et d'un cadre de vie de qualité 19

A.1.4. Décliner et valoriser l'armature verte et bleue dans les documents d'urbanisme communaux, à l'échelle locale ou intercommunale 19

A.2. Valoriser le socle paysager et le patrimoine catalan 20

A.2.1. Préserver les paysages emblématiques et valoriser les paysages quotidiens 20

A.2.2. Mettre en valeur le patrimoine catalan et les perceptions paysagères 27

A.3. Construire la ville en respect du territoire et de l'archipel 32

A.3.1. Garantir des coupures vertes et des pénétrantes paysagères 32

A.3.2. Caractériser et qualifier des franges urbaines et rurales, comme des interfaces ville-campagne durables et génératrices de qualité de vie 36

A.3.3. Introduire la nature en ville et promouvoir des parcs urbains multifonctionnels : 37

A.3.4. Assurer la pertinence paysagère des extensions urbaines 38

A.4. Assurer la préservation des ressources naturelles 39

A.4.1. Protéger les ressources en eau et les milieux aquatiques 39

A.4.2. Amorcer un nouveau modèle énergétique 41

A.4.3. Permettre l'exploitation du sous-sol en limitant les nuisances 42

A.5. Prévenir les risques naturels et technologiques et leurs possibles évolutions 43

A.6. Promouvoir un mode spécifique de développement durable sur le littoral 44

A.6.1. Reconnaître les sites emblématiques du littoral 45

A.6.2. Définir les principales coupures d'urbanisation 48

A.6.3. Reconnaître les espaces proches du rivage 49

A.6.4. Déterminer les capacités d'accueil des communes littorales 49

B. Articuler les dispositions réglementaires avec un urbanisme de projet pour construire la ville durable 55

B.1. Consolider une armature urbaine, socle fondamental d'une répartition équilibrée et cohérente de l'offre en logements 56

B.1.1. Développer et répartir harmonieusement l'offre en logement 56

B.1.2. Préciser les objectifs dans le cadre des politiques communautaires 58

B.1.3. Permettre aux petites communes d'atteindre une taille critique 58

B.2. Produire une offre en logement plus diversifiée pour garantir l'équité et la cohésion sociale 59

B.3. Prioriser des secteurs de projets stratégiques à vocation dominante d'habitat, laboratoires de la ville durable 61

B.4. Renouveler la ville plutôt que de l'étendre 65

B.4.1. Reconnaître le potentiel de renouvellement urbain et de résidentialisation 65

B.4.2. Permettre le renouvellement urbain en accompagnant les évolutions et en préservant l'identité 66

B.5. Maîtriser l'étalement urbain et ses conséquences par le levier de l'action foncière 67

B.5.1. Développer les politiques d'intervention foncières 67

B.5.2. Maîtriser le développement des zones d'étalement urbain diffus 67

B.5.3. Définir des objectifs de consommation économes 69

B.5.4. Maîtriser la consommation foncière des espaces de développement urbain potentiel ... 70

B.6. Assurer la mixité des fonctions dans les espaces urbains 71

B.6.1. Maintenir l'activité au cœur de la ville et des villages 71

B.6.2. Préserver le tissu de commerces traditionnels et maîtriser les impacts des zones d'aménagement commercial sur l'organisation du territoire 71

B.6.3. Promouvoir des parcs d'activités de proximité au sein de petits bassins 73

B.7. Renouveler l'économie du territoire par l'aménagement d'un réseau de parcs stratégiques à dominante d'activités 75

B.8. Prévoir les grands projets d'équipements et de services 81

B.8.1. Assurer le rayonnement touristique, culturel et universitaire du territoire 81

B.8.2. Conforter le réseau d'équipements et de services structurants 82

C. Définir un réseau multimodal efficient pour un maillage complet du territoire 83

C.1. Mettre en réseau les grands équipements et les territoires pour assurer le rayonnement de l'espace métropolitain transfrontalier 84

C.1.1. Connecter le territoire à la grande vitesse 84
C.1.2. Requalifier la plateforme aéroportuaire 85
C.1.3. Promouvoir l'accessibilité maritime du littoral 86
C.1.4. Renforcer l'accessibilité numérique du territoire 86

C.2. Construire un schéma multimodal des déplacements à l'échelle de la plaine du Roussillon 87

C.2.1. Faire des lignes ferroviaires « voyageurs », à conforter, optimiser ou remettre en service, une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière 87
C.2.2. Renforcer une offre structurante en transport collectif routier complémentaire à l'offre ferroviaire 90

C.3. Compléter et hiérarchiser le réseau d'infrastructures routières, pour améliorer la qualité de vie 91

C.3.1. Reconnaître la hiérarchisation du réseau viaire 91
C.3.2. Préserver et conforter prioritairement le réseau d'infrastructures existantes pour rationaliser les investissements et diminuer les impacts 93
C.3.3. Compléter le maillage routier existant 94
C.3.4. Eviter le franchissement par l'urbanisation des grandes infrastructures routières et ferroviaires .96

C.4. Adapter les réseaux aux spécificités des entités du territoire 97

C.4.1. Reconnaître les besoins saisonniers du littoral 97
C.4.2. Connecter les territoires ruraux aux réseaux 98

C.5. Assurer le cadencement des transports collectifs, supports d'une mobilité durable et performante 98

C.5.1. Créer une « croix » de TCSP dans le cœur d'agglomération qui structure le cœur du système de transport 99
C.5.2. Promouvoir des lignes express en articulation avec la croix de TCSP 100

C.6. Générer des projets urbains autour des pôles d'échanges multimodaux 100

C.6.1. Organiser les pôles d'échanges 100
C.6.2. Impulser des projets urbains 103

C.7. Organiser les modes doux de déplacements 104

C.7.1. Promouvoir l'élaboration d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation dédiée aux mobilités dans les documents d'urbanisme communaux 104
C.7.2. Améliorer l'offre cyclable dans un objectif de report modal 105
C.7.3. Valoriser la découverte du territoire avec les voies vertes et les parcours paysagers 106

C.8. Soigner le paysage des routes et les entrées de ville 108

C.8.1. Valoriser ou requalifier certains axes routiers 108
C.8.2. Mettre en valeur les entrées du territoire et les entrées de ville 110

Annexes 111

➥ Préambule

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

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables constitue l'expression politique du projet de territoire défini par les élus. Le Document d'Orientations et d'Objectifs constitue sa déclinaison réglementaire, il est composé de dispositions prescriptives (écrites ou graphiques) qui s'imposent par un rapport de compatibilité à un certain nombre de documents dont les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et les cartes communales. Ce document comprend également des recommandations ou préconisations qu'il serait souhaitable de mettre en œuvre pour atteindre les différents objectifs exposés dans le DOO.

Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les différents espaces s'appuient sur **le confortement d'une armature multipolaire cohérente et la protection et la valorisation des espaces et des activités agricoles**. Cette organisation fonctionnelle doit permettre de soutenir les trois ambitions majeures du PADD visant à concilier l'accueil de nouvelles populations et la qualité de vie, impulser un nouveau rayonnement du Roussillon et replacer l'environnement au cœur de nos pratiques. Cette organisation constitue également un fil conducteur pour l'ensemble des dispositions développées dans le DOO.

Pour s'inscrire dans le contenu de l'article L.122-4 du code de l'Urbanisme, le DOO détermine des règles visant à réconcilier l'urbanisme avec l'agriculture et l'environnement par la reconnaissance d'une armature verte et bleue, la protection des espaces agricoles ainsi que la valorisation des paysages et du patrimoine. Les grands équilibres entre les différents espaces sont également confortés par la mise en place de coupures vertes, pénétrantes paysagères et franges urbaines et rurales garantissant la valorisation du territoire archipel et la protection des espaces naturels et agricoles. Le DOO s'attache d'autre part à promouvoir un mode de développement plus vertueux sur le littoral, à préserver les ressources naturelles et prévenir les risques.

Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces sont également déterminés par la consolidation de l'armature urbaine et une répartition plus équilibrée de l'offre en logements, des activités économiques, des équipements structurants et des zones d'aménagement commercial (notamment par le biais de secteurs de projets stratégiques). Elles conditionnent par ailleurs, la mise en place d'un schéma multimodal de déplacement à l'échelle du grand bassin de vie. La maîtrise du développement urbain, la lutte contre l'étalement urbain se traduisent notamment par des dispositions relatives au renouvellement urbain, au développement de l'action foncière, des transports collectifs, des modes doux de déplacements…

➦ Précisions

Sont compatibles avec le DOO : les programmes locaux de l'habitat , plans de déplacements urbains, schémas de développement commercial, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur, cartes communales, ainsi que la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1 (PAEN), les opérations foncières et opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat. Il en est de même pour certaines autorisations d'exploitations commerciales ou projets d'établissement de spectacles cinématographiques (article L.752-1 du code de commerce et article L. 212-7 du code du cinéma et de l'image animée).

Les représentations cartographiques du DOO et notamment la carte de synthèse au 1/55.000° ont un caractère prescriptif à leurs échelles respectives, ces représentations n'ont pas vocation à être exploitées :

- à une autre échelle que celle précisée en légende sur la carte,
- en superposant d'autres fonds notamment cadastraux ou parcellaires.

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

Les éléments de légende situés en marge du texte correspondent soit à la carte de synthèse annexée au DOO, soit aux cartes thématiques annexées dans le présent document.

Le document d'aménagement commercial (DAC) constitue un document spécifique annexé au DOO.

Schémas de secteurs : dans certains secteurs où les enjeux nécessitent des réflexions particulières les dispositions du SCOT devront être complétées et précisées par l'élaboration de schémas de secteurs (L.122-1-14) et d'un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer (L.122.1-11).

Les secteurs concernés par l'élaboration d'un schéma au titre de l'article L.122-1-14 sont matérialisés par un cadre spécifique (A, B et C) dans la carte de synthèse du DOO et les modalités d'évolution au sein de ces périmètres en l'absence de schéma de secteur approuvé sont précisées en annexe n°1.

DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS

A

RECONCILIER L'URBANISME AVEC L'AGRICULTURE ET L'ENVIRONNEMENT

Réconcilier l'urbanisme avec l'agriculture et l'environnement

A.1. Reconnaître et valoriser une armature verte et bleue et protéger les espaces agricoles

> ***L.122-1-4*** *: « Le DOO détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ».*
>
> ***L.122-1-5 al.2*** *: « Le DOO détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation» ; « il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques ».*

Le développement durable du territoire repose sur la préservation d'un cadre de vie de qualité, des grands équilibres naturels et de la richesse biologique des milieux. Le DOO détermine une armature verte et bleue qui correspond au maillage des principaux espaces naturels et agricoles à préserver.

Cette armature est la résultante de deux composantes :

- D'une part les **milieux naturels d'intérêt écologique**, correspondant à l'ensemble des espaces inventoriés ou faisant l'objet de mesures de gestion ou de protection, au motif d'une riche biodiversité. Parmi ces derniers, l'on distingue des cœurs de nature, dont la participation à la biodiversité est primordiale, et des espaces plus vastes, dont la participation est forte.

- D'autre part, les **espaces agricoles à forts potentiels**, qui pour la majorité se situent en zone alluviale et préservent ainsi les abords des cours d'eau et les champs d'expansion des crues de toute urbanisation. Ces espaces participent également à la mise en réseau des milieux naturels d'intérêt écologique.

En outre, des **corridors connus** sont localisés et contribuent à la libre circulation de la faune et à la propagation des espèces végétales.

Cette armature verte et bleue est représentée dans la carte thématique suivante ainsi que sur la carte de synthèse. Les documents d'urbanisme communaux doivent décliner précisément sa délimitation et sa traduction réglementaire au niveau local.

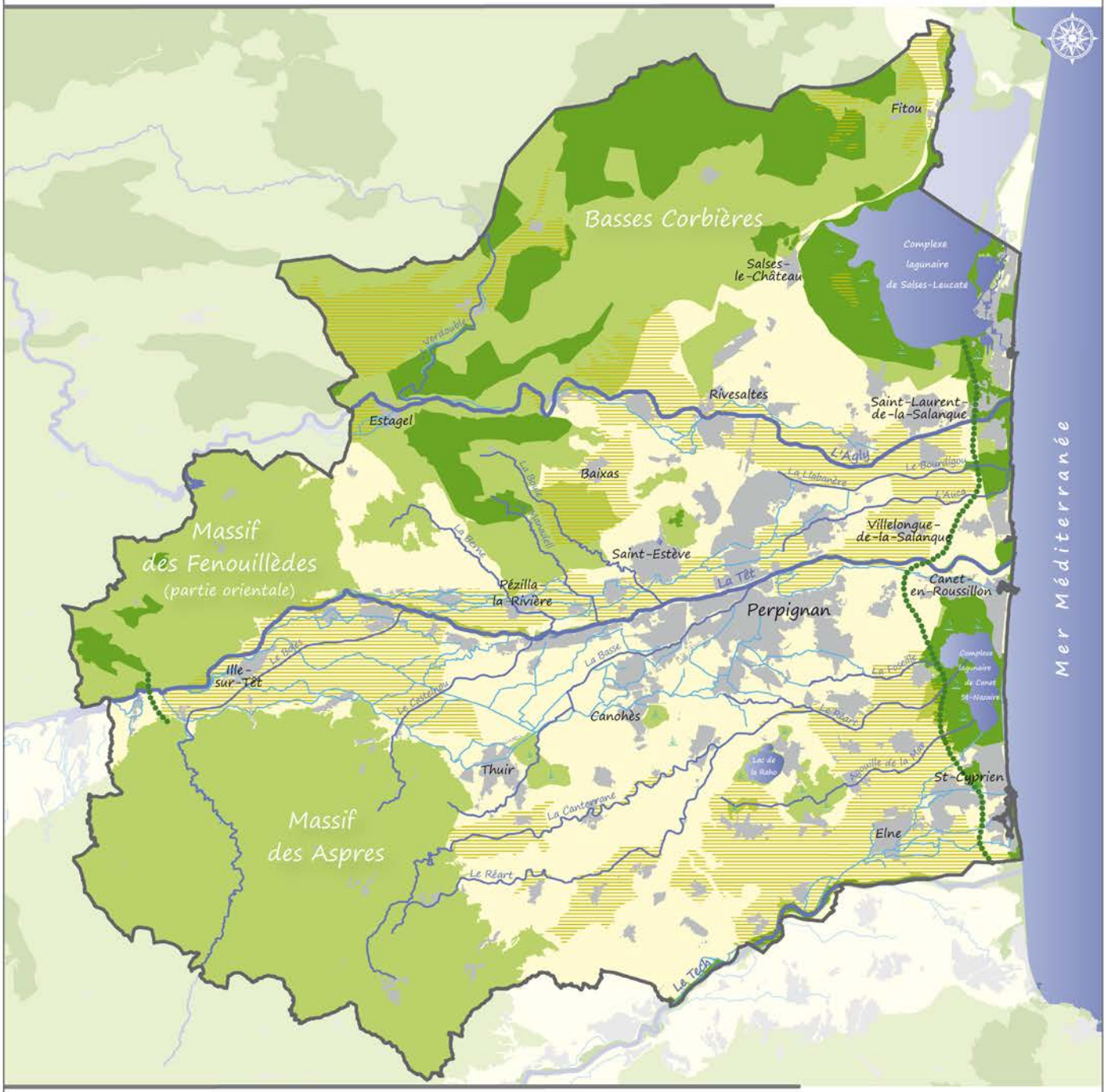
A.1.1. Protéger les milieux naturels d'intérêt écologique

Les milieux naturels d'intérêt écologique sont identifiés par les inventaires et statuts de gestion et protection existants. La plaine du Roussillon présente une enceinte boisée assise sur les massifs des Aspres, des Corbières et des Fenouillèdes, d'une richesse naturelle importante et reconnue. Elle se compose également d'une frange littorale, particulièrement intéressante sur un plan écologique par la présence de lagunes littorales et de milieux littoraux riches et sensibles. Cette frange est cependant très convoitée. Enfin, le réseau hydrographique ainsi que l'ensemble des dépressions humides qui ponctuent la plaine constituent des réservoirs de biodiversité et des continuités aquatiques à conserver et valoriser.

Ces espaces doivent être connectés entre eux par des continuités non bâties. Par ailleurs, il convient de garantir leur accessibilité et leur intégrité paysagère en évitant la formation de continuums urbains le long des périmètres de protection en vigueur.

Reconnaître et valoriser une armature verte et bleue, et protéger les espaces agricoles

SCOT PLAINE DU ROUSSILLON



Protéger et valoriser les milieux naturels d'intérêt écologique

Cœur de nature : Natura 2000 (SIC, ZPS, ZSC), Arrêtés de Protection de Biotope, Réserve naturelle, Espaces remarquables (L146.6 de la loi Littoral), Espaces définitivement protégés par le Conservatoire du Littoral, et ...

... zones humides *(recensement non exhaustif)*

Autre milieu d'intérêt écologique : ZNIEFF type I et II, ZICO, Espaces Naturels (SDEN/CG66)

Corridor ou continuité non bâtie

Protéger et valoriser les continuités hydrographiques, support de la trame bleue

Surface en eau

Cours d'eau principal

Cours d'eau secondaire

Canal d'irrigation potentiellement valorisable

Protéger et valoriser les espaces et les activités agricoles

Espace agricole à fort potentiel à protéger en priorité
(étude de caractérisation des espaces agricoles. CA66-SAFER LR-BRL/AURCA 2010)

Nature ordinaire à préserver (espaces à vocation agricole et naturelle)

Espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air

Périmètre du SCOT

AURCA AGENCE D'URBANISME CATALANE

Sources : IGN BD Topo®2011/BD Carthage®2008, BRL, AERM&C, DREAL 2010/2013, Chambre d'Agriculture 66, Chambre d'Agriculture 11 Conservatoire du Littoral, CG66, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2013. Tous droits réservés.

0 5 Km

• Les cœurs de nature, des milieux à protéger fortement

Élément de légende

cœur de nature à protéger

surface en eau

cf. carte page 11 pour les «cœurs de nature» et carte de synthèse, toutes cartes pour les «surfaces en eau»

Les cœurs de nature constituent des réservoirs de biodiversité. Ils correspondent à l'ensemble des espaces concernés par les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, le réseau Natura 2000 (SIC, ZPS, ZSC), les zones humides (indiquées sur les cartographies ou non), les réserves naturelles, les espaces remarquables au titre du L146-6 du Code de l'Urbanisme, la bande des 100 mètres au sens de la loi Littoral, les Espaces acquis par le Conservatoire du Littoral et des Rivages Lacustres, le réseau hydrographique et les plans d'eau dans leur totalité.

Ces cœurs de nature doivent être durablement protégés, au motif de la biodiversité qu'ils hébergent. Les modalités de protection sont les suivantes :

▪ Les documents d'urbanisme locaux **doivent impérativement limiter strictement la constructibilité** de ces espaces aux constructions nécessaires à l'activité agricole, ou aux équipements d'intérêt collectif, notamment ceux qui contribuent à la protection contre les risques naturels, à la protection de l'environnement, au développement des activités d'élevage et de sylviculture, au développement des énergies renouvelables (hormis le photovoltaïque de plein champ), et à l'information et la sensibilisation du public, dès lors qu'ils ne compromettent pas la qualité ou le rôle fonctionnel de ces espaces. Lorsque les enjeux le justifient une extension limitée de l'urbanisation peut être autorisée à condition d'être située en continuité d'espaces déjà urbanisés, en dehors des zones humides et de ne pouvoir se déployer ailleurs, sous réserve des conclusions des études d'impacts ou d'analyse des incidences qui préciseront les actions et les moyens à mettre en œuvre pour supprimer, atténuer et/ou compenser les éventuels impacts. Dans cette hypothèse, le projet devra mettre en œuvre des procédés de génie écologique, assurer l'intégration paysagère et préserver voire restaurer les fonctionnalités et les continuités écologiques. En outre, dans le but de préserver voire de réhabiliter les abords immédiats qui pourraient être affectés par le projet, il est vivement recommandé de mettre en oeuvre des plans de gestion des espaces concernés, en lien avec les gestionnaires des espaces naturels, et en particulier les opérateurs des documents d'objectifs des sites Natura 2000.

▪ Lorsque les enjeux le justifient et qu'ils ne peuvent se déployer ailleurs, des aménagements, des constructions et des installations liés à l'exploitation des ressources minérales peuvent y être autorisés, sous réserve des conclusions des études d'impacts ou d'analyse des incidences qui préciseront les actions et les moyens à mettre en œuvre pour supprimer, atténuer et/ou compenser les éventuels impacts.

Élément de légende

zone d'hébergement de plein air à maîtriser et qualifier

cf. carte de synthèse *cf. cartes pages 46, 52, 60*

▪ Aucune structure d'hébergement de plein air ne peut être créée ou développée. Néanmoins, les structures déjà existantes peuvent être améliorées sur le plan qualitatif dès lors que ces évolutions ne compromettent pas la qualité ou le rôle fonctionnel des cœurs de nature.

▪ Les documents d'urbanisme locaux doivent **éviter une urbanisation linéaire ou circulaire autour des cœurs de nature** afin de maintenir la perméabilité entre ces espaces et les espaces agricoles ou naturels voisins.

▪ Ces dispositions ne sont pas applicables au sein des espaces déjà urbanisés, à renouveler et à valoriser répertoriés par la carte de synthèse du SCOT.

Élément de légende

zone humide à délimiter finement et à protéger (zonage non exhaustif)

cf. carte page 11 et carte de synthèse

▪ **Les zones humides, dont une partie est repérée sur la carte de synthèse par des pictogrammes**, doivent être délimitées finement et complétées par les documents d'urbanisme pour les seules zones humides confinant directement avec des zones d'enjeux d'aménagement et d'urbanisation. Les documents d'urbanisme définissent les modalités de zonage et de protection de ces espaces afin d'interdire leur constructibilité et d'éviter d'éventuelles altérations (drainage, comblement, dépôts divers…). Les communes peuvent se référer à l'atlas départemental des zones humides du Conseil Général des Pyrénées-Orientales et à l'inventaire préliminaire régional de la DREAL Languedoc-Roussillon ; sur le périmètre du SAGE de l'étang de Salses-Leucate, l'inventaire cartographié doit être consulté et considéré. Des outils d'acquisition foncière peuvent être mobilisés pour protéger les zones humides.

▪ Les collectivités compétentes sont encouragées à **mettre en place des plans de gestion**, afin de préserver et restaurer les habitats naturels, en encadrant les usages, notamment la fréquentation des sites, et en déployant des actions bénéfiques aux fonctionnalités écologiques des espaces.

▪ Les milieux aquatiques (les étangs de Salses et de Canet, les plans d'eau de Villeneuve-de-la-Raho, de Millas et de Saint-Feliu-d'Avall et les embouchures des cours d'eau de l'Agly, du Bourdigou, de la Têt) appellent des mesures spécifiques de gestion saisonnière des usages et de médiation touristique (aménagements, panneaux pédagogiques…).

Les cœurs de nature à protéger identifiés sont les suivants :

Nature de l'inventaire ou de l'outil de gestion et de protection		Nom du site
Réserve naturelle nationale		Mas Larrieu
Arrêté préfectoral de protection de biotope		Biotope de l'aigle de Bonelli du Serrat de la Narède
Sites Natura 2000	Sites d'Importance Communautaire (SIC)	Complexe lagunaire de Canet
		Embouchure du Tech et grau de la Massane
		Friches humides de Torremilla
		Complexe lagunaire de Salses
		Le Tech
		Sites à chiroptères des Pyrénées-Orientales
	Zones de Protection Spéciale (ZPS)	Basses-Corbières
		Complexe lagunaire de Salses-Leucate
		Complexe lagunaire de Canet-Saint-Nazaire
	Zones Spéciale de Conservation (ZSC)	Château de Salses
		Fenouillèdes
Sites définitivement protégés par le Conservatoire du Littoral		Mas Larrieu
		Etang de Canet / Le Lido
		Plage de Sainte-Marie
		La Ribère
		Mas de l'Isle
		Etang de Salses-Leucate
Zones humides *(A.2/à délimiter finement et à compléter par les PLU)*		Prade de Canohès
		Prade de Montescot
		Prade de Bages
		Els Estanyots
		Prade de Thuir et de Llupia
		Prairies humides de Saint-Cyprien
		Estany de Nyls
		Pourtours de l'étang de Salses-Leucate
		Pourtours de l'étang de Canet-Saint-Cyprien
Zones d'application de la Loi Littoral		Espaces remarquables au titre du L.146-6 du CU *(cf.A.6.1)*
		Bande littorale des 100 m dans les espaces non urbanisés

• Les autres milieux d'intérêt écologique à préserver

Élément de légende

autre milieu d'intérêt écologique à préserver

cf. carte page 11 et carte de synthèse

D'autres milieux d'intérêt écologique sont identifiés sur le territoire par des inventaires (ZICO, ZNIEFF de types I et II, Espaces Naturels inventoriés par le Schéma Directeur des Espaces Naturels du CG66 ne faisant pas l'objet d'un classement déjà cité dans ce paragraphe ou le précédent, canaux d'irrigation à valeur patrimoniale et/ou environnementale, Espaces Boisés Classés). Ces espaces accueillent des habitats importants pour la biodiversité.

Ces milieux doivent être préservés, grâce aux modalités suivantes :

▪ Autant que possible, **les communes concernées orientent préférentiellement leur développement en dehors de ces espaces.**

▪ Néanmoins, lorsque ces espaces sont concernés par des projets de développement urbain (notamment pour assurer le développement des communes intégralement situées dans ces espaces ou pour mettre en œuvre un projet stratégique sur un secteur répertorié par le SCOT), **les extensions urbaines sont limitées en favorisant des formes urbaines compactes et économes en espace**. D'autre part, l'intérêt écologique est pris en compte dans l'aménagement par la mise en place de mesures appropriées (préservations de secteurs, mesures d'atténuation des incidences, mesures compensatoires lorsqu'il y a atteinte à un habitat ou des espèces remarquables…).

▪ Les documents d'urbanisme locaux doivent **éviter la fragmentation des espaces en limitant l'urbanisation diffuse et isolée** aux seules constructions nécessaires à l'activité agricole, à l'accueil du public (par aménagement léger ou valorisation du bâti patrimonial), ou aux équipements d'intérêt collectif, notamment ceux qui contribuent à la protection contre les risques naturels, à la protection de l'environnement, au développement des activités d'élevage et de sylviculture, au développement des énergies renouvelables (hormis le photovoltaïque de plein champ), et à l'information et la sensibilisation du public, dès lors qu'ils ne compromettent pas la qualité ou le rôle fonctionnel de ces espaces.

▪ Dans le cas de requalification d'anciens sites d'extraction de matériaux ou décharges, l'implantation de centrales photovoltaïques au sol ainsi que l'aménagement d'équipements contribuant à l'irrigation sont autorisés exclusivement sur l'emprise de ces sites dans la mesure où l'intérêt écologique de la zone est pris en considération par la mise en œuvre, si besoin, de mesures particulières (évitement, réduction voire compensation des impacts), et que l'implantation ne compromette pas la fonctionnalité écologique des milieux alentours. »

La liste des sites composant les autres milieux d'intérêt écologique à préserver figure en annexe au document.

• Les corridors supports des continuités écologiques à protéger et valoriser

Élément de légende

principale continuité hydrographique, support de la trame bleue, à préserver

cf. cartes pages 33, 46 et carte de synthèse

Afin de relier l'ensemble des milieux naturels d'intérêt écologique et ainsi de permettre les cycles de vie des espèces remarquables ou plus communes, des corridors écologiques doivent être identifiés et protégés.
Les corridors principaux sont identifiés par la carte thématique suivante ainsi que par la carte de synthèse. Ces corridors participent aux continuités écologiques, qu'il convient de **maintenir, préserver et remettre en bon état.**

L'ensemble du réseau hydrographique, dont les principaux cours d'eau et les plans d'eau sont représentés sur les cartes, constitue des corridors écologiques. Cette trame bleue repose sur les surfaces en eau, mais éga-

lement sur les ripisylves plus ou moins importantes qui accompagnent les cours d'eau. Ces forêts alluviales jouent un rôle majeur en termes de continuité écologique, et gagnent à être protégées, gérées et parfois restaurées. Cette gestion doit reposer sur une bonne coordination des interventions sur l'ensemble du bassin versant, ce qui invite les communes à consulter la structure de gestion concernée (Têt, Tech, Réart…).

Les canaux d'irrigation qui s'adossent au réseau hydrographique viennent mailler celui-ci. Ainsi, ils peuvent participer aux continuités écologiques pour un certain nombre d'espèces de mammifères, d'oiseaux, d'insectes, de batraciens…, mais aussi pour la végétation dont ils permettent le développement à leurs côtés. Cette participation est néanmoins variable selon la nature et le degré d'imperméabilisation du canal. Une distinction pourra être apportée entre les canaux patrimoniaux et les canaux à seule vocation fonctionnelle. Par ailleurs, les canaux doivent être considérés et valorisés à la lueur de l'ensemble des enjeux qui les caractérisent (usage agricole, aménités urbaines, vecteur de déplacements doux, patrimoine bâti, fonctions environnementales diverses…). Sont notamment concernés les cours d'eau suivants : l'Agly, la Têt, le Tech, le Réart, la Canterrane, l'Agouille de la Mar, la Basse, le Bolès, le Castelnou, le Manadell, la Berne, la Boule, l'Auca, le Bourdigou la Llabanère ainsi que la Fosseille, l'Agouille de Fontcouverte, ainsi que les canaux patrimoniaux suivants : las Canals, le canal du Vernet et Pia, le canal de Pézilla, le canal de Corneilla et le canal de Thuir. Les efforts de préservation s'appliquent prioritairement sur les cours d'eau, puis sur les canaux patrimoniaux et enfin sur les canaux à seule vocation fonctionnelle.

Une bonne gestion hydraulique des graus des complexes lagunaires de Salses-Leucate et de Canet-Saint-Cyprien est nécessaire pour assurer les continuités écologiques entre les différents milieux que constituent les étangs et la mer.

Élément de légende

●●●● *corridor ou continuité non bâtie à maintenir*

cf. cartes pages 111, 46 et carte de synthèse

Une continuité non bâtie terrestre, d'orientation principale Nord/Sud, est localisée sur la partie orientale du territoire. Son inconstructibilité permet la mise en réseau des espaces remarquables du littoral et évite l'urbanisation linéaire « rétro-littorale » isolant les cœurs de nature et fragmentant l'espace. Par ailleurs, cette continuité participe au grand corridor littoral lagunaire, corridor écologique reconnu par le Schéma Régional de la Biodiversité. Un autre corridor est identifié au niveau du col de Ternère entre le massif des Aspres et celui des Fenouillèdes. La perméabilité entre les deux massifs doit être conservée.

Les modalités de protection de ces espaces sont les suivants :

- Les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer la largeur de ces continuités et y limiter strictement **la constructibilité** avec l'objectif de **préserver ou restaurer les continuités écologiques** dans les espaces déjà artificialisés.

- Les cours d'eau artificialisés (par exemple les cours d'eau endigués Agly ou Réart) peuvent faire l'objet de réflexions spécifiques afin d'**améliorer leur fonctionnement écologique et permettre la reconstitution de ripisylves**, en conciliant les impératifs de prévention des risques d'inondations. Des outils comme les contrats de rivières, les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux, les Programmes d'Action pour la Prévention des Inondations, ou les schémas d'entretien de la ripisylve peuvent préciser ces mesures.

L'Agly ©AURCA

Tordères ©AURCA

▪ Dans la traversée des espaces urbanisés, les corridors sont à valoriser par le **maintien et l'aménagement de trames végétales** sans que celles-ci ne fassent obstacle à l'écoulement des eaux. Les opérations d'aménagement et de renouvellement urbain aux abords des corridors doivent prendre en compte cet objectif.

▪ Enfin, lorsque des projets d'infrastructures impactent ces continuités non bâties, des dispositions spécifiques doivent être prévues afin de **garantir la remise en bon état des continuités écologiques** (reconstitution de boisements, de bocages, transparence écologique des ouvrages…).

A.1.2. Protéger les espaces agricoles à forts potentiels et doter les zones de projets agricoles portés par les collectivités d'une vocation pérenne

➦ ***L.122-1-4*** *: « Le DOO détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ».*

➦ ***L.122-1-5 al.2*** *: « il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation ».*

• Les espaces agricoles à forts potentiels à protéger en priorité

Élément de légende

espace agricole à fort potentiel, à protéger

cf. carte de synthèse *cf. carte page 11*

Les espaces agricoles participent au développement économique du territoire tout en jouant des rôles multiples en matière environnementale et sociétale (aménités paysagères, récréatives, rôles environnementaux multiples…). Parce qu'ils présentent des potentialités agronomiques importantes et/ou qu'ils sont le support d'une activité dynamique, certains espaces sont qualifiés d'espaces agricoles à forts potentiels et jouissent à ce titre d'une **protection forte**.

Les espaces agricoles à forts potentiels doivent être pérennisés en conservant ou en réappliquant un zonage agricole ou naturel dans les PLU.

La constructibilité de ces espaces est limitée aux constructions nécessaires à l'activité agricole, et aux équipements de protection contre les risques naturels, de protection de l'environnement, de développement des énergies renouvelables (hormis le photovoltaïque de plein champ), et d'information et de sensibilisation du public. En outre, le changement de destination d'un bâtiment agricole est autorisé, à condition de respecter l'article L.123-3-1 du code de l'Urbanisme : « Dans les zones agricoles, le règlement (du PLU) peut désigner les bâtiments agricoles qui, en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial, peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'exploitation agricole.

La Prade de Canohès ©AURCA

Serres - Alénya ©AURCA

Élément de légende

secteur de développement urbain potentiel soumis à conditions particulières

cf. carte de synthèse

Néanmoins, peuvent être tolérés :

- Les **projets de développement urbain situés en continuité des espaces urbanisés, à condition :**

  - d'être situés dans l'enveloppe de développement urbain potentiel délimitée par **une frange urbaine et rurale durable** identifiée par la carte de synthèse du SCOT (Cf. § A.3.2), de favoriser des formes urbaines compactes et économes en espace et **de considérer et préserver** les exploitations existantes, les canaux d'irrigation, les périmètres irrigués ou irrigables, les voies de circulation des engins agricoles, ainsi que les projets agricoles des exploitations existantes situées à l'intérieur du périmètre de développement urbain ou à proximité de celui-ci,

  - ou, en l'absence de franges urbaines et rurales durables identifiées par le SCOT de faire l'objet d'une **étude d'impact orientée sur les problématiques agricoles**, imposée préalablement à l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau. Cette étude doit permettre de réorienter les choix d'aménagement ou d'en atténuer les impacts sur l'activité agricole. Elle précise notamment les choix retenus, les éventuelles mesures d'accompagnement des exploitants impactés et les mesures de soutien à l'activité agricole, envisagées globalement à l'échelle communale. Si les choix de développement urbain sont confirmés, ils doivent à minima respecter les recommandations formulées à l'alinéa précédent et matérialiser dans les documents graphiques du PLU une frange urbaine et rurale qui garantira la protection durable des espaces agricoles ou naturels situés au-delà.

- Les **infrastructures de transports,** si elles sont justifiées par l'intérêt général et qu'elles ne peuvent se déployer ailleurs pour des raisons techniques, financières ou urbanistiques, qu'il conviendra d'expliciter.

Partout, des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement et de la santé sont recommandées.

Des **projets collectifs de protection et de valorisation de ces espaces agricoles** peuvent être déployés par les collectivités ou l'Etat. Le PAEN (périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains) ou la ZAP (Zone Agricole Protégée) constituent des exemples d'outils pouvant être mis en œuvre.

• Les zones de projets agricoles portés par les collectivités à doter d'une vocation pérenne

Élément de légende

PAEN de la Prade de Canohès et du plateau viticole attenant à doter d'une vocation pérenne

ilot foncier agricole de PMCA à doter d'une vocation pérenne

espace de projet agricole de Claira à doter d'une vocation pérenne

PAEN *projet de PAEN*

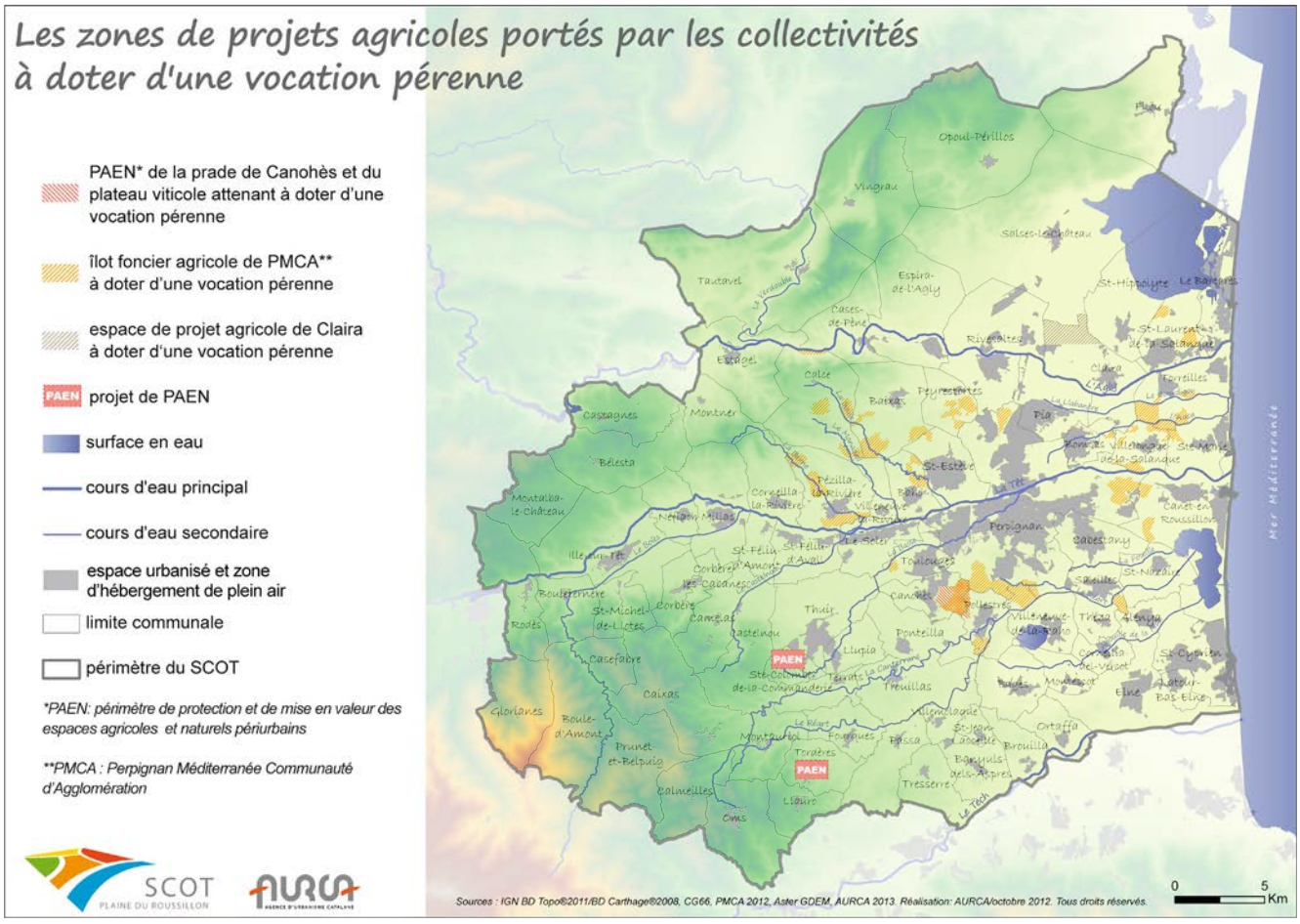
cf. carte page 18

Des zones de projets agricoles portés par les collectivités doivent être protégées dans les mêmes conditions : il s'agit du PAEN de la Prade de Canohès et du plateau viticole attenant (périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains), des îlots fonciers agricoles concernant le territoire de la communauté d'agglomération ainsi que du secteur Nord de Claira.

Cette délimitation peut s'enrichir d'autres initiatives déployées sur des espaces agricoles à forts potentiels ou non. Ces espaces, parce qu'ils font l'objet d'une action publique, doivent être dotés d'une vocation agricole pérenne, en conservant ou en réappliquant un zonage agricole ou naturel dans les PLU. Aucune construction n'y est autorisée à l'exception des constructions nécessaires à l'activité agricole (dans les mêmes limites que les espaces agricoles à fort potentiel).

Sur les îlots fonciers agricoles, certaines constructions peuvent être tolérées : les constructions nécessaires aux équipements de protection contre les risques naturels, de protection de l'environnement et de sensibilisation du public aux métiers de la terre et à l'environnement.

Le document d'orientations et d'objectifs développe **un large panel de dispositions participant à préserver les espaces agricoles**. Outre la protection des espaces agricoles à fort potentiel, les objectifs économes de consommation foncière et la localisation de zones d'étalement urbain à figer (§ B.5.2), les objectifs favorisant le renouvellement urbain (§ B.4.1) et limitant le transfert des activités, équipements et services vers les zones périphériques (§ B.6.1), la mise en place de franges contenant les enveloppes urbaines (§ A.3.2), la reconnaissance de paysages agricoles emblématiques (§ A.2.1) ou encore les choix raisonnés effectués en matière de création de nouvelles infrastructures (§ C.3.2) participent à la préservation des espaces agricoles, supports essentiels de notre économie.



A.1.3. Préserver la nature ordinaire (espaces à vocation agricole et naturelle), support d'activités et d'un cadre de vie de qualité

Élément de légende

nature ordinaire à préserver
(espaces à vocation agricole et naturelle)

cf. carte page 11 et carte de synthèse

Outre les espaces composant l'armature verte et bleue, les espaces à vocation agricole ou naturelle, doivent être considérés comme un atout indéniable pour le cadre de vie qu'ils offrent, et par conséquent l'attractivité qu'ils génèrent, mais aussi comme un support indispensable aux activités qui s'y exercent.

Toutes les terres agricoles doivent bénéficier d'une **lisibilité sur leur devenir**. Leur pérennité doit être clairement et durablement affichée afin de maintenir et développer des pratiques et des productions de qualité.

Ainsi les communes doivent rechercher dans l'élaboration de leur document d'urbanisme, la préservation des espaces agricoles, qu'ils participent ou non de l'armature verte et bleue.

Cette préservation doit être opérante grâce aux modalités suivantes :

- Partout, les zones alluviales et irrigables grâce aux canaux ou à des équipements collectifs d'irrigation sont à préserver.

- Afin de limiter le mitage et la fragmentation des espaces, les documents d'urbanisme locaux veillent à limiter la dispersion de l'habitat, l'urbanisation linéaire le long des axes routiers, la multiplication des infrastructures.

A.1.4. Décliner et valoriser l'armature verte et bleue dans les documents d'urbanisme communaux, à l'échelle locale ou intercommunale

L'armature verte et bleue du territoire doit trouver une déclinaison et une traduction dans les documents d'urbanisme communaux.

Ainsi,

- Les communes doivent préciser les limites des milieux naturels d'intérêt écologique et celles des espaces agricoles à forts potentiels.

- Elles doivent également proposer un règlement permettant la protection de ces espaces et de leurs vocations.

- Les documents d'urbanisme locaux doivent compléter le réseau de corridors reconnus par le SCOT, en identifiant les corridors complémentaires. D'une manière générale **les trames végétales ponctuelles et continues doivent être prises en compte** pour leurs rôles multiples - écologiques, patrimoniaux et agricoles (arbres isolés, bosquets, haies brise-vent, ripisylves, allées d'honneur…) **et préservées** par des zonages réglementaires, notamment en Espaces Boisés Classés ou par l'article L .123-1.7° du Code de l'Urbanisme.

- Les communes doivent s'attacher à mettre en perspective leurs projets multiples, leur développement et la préservation du tissu non bâti. Des synergies sont à rechercher entre besoins de récréation des populations, nécessité de proposer des itinéraires doux de circulation et préservation des espaces agricoles et naturels et des activités qui s'y déploient. Une attention particulière pourra être portée aux questions des pratiques de sports motorisés sur des espaces fragiles.

A.2. Valoriser le socle paysager et le patrimoine catalan

> ***L.122-1-4*** *: « Le DOO définit les conditions de valorisation des paysages ».*

Le capital paysager exceptionnel du territoire suppose que les modalités et les conditions de sa valorisation s'appuient sur deux types d'orientations traduites sur deux cartes thématiques spécifiques : « Préserver le socle paysager » et « Mettre en valeur le patrimoine catalan ».

La qualité paysagère de la Plaine du Roussillon contribue indéniablement à son attractivité touristique et résidentielle. La reconnaissance des spécificités de chaque grand paysage et la valorisation des structures paysagères fondamentales sont essentielles pour utiliser de façon qualitative le socle naturel original du territoire du SCOT. Les documents d'urbanisme des communes doivent s'attacher à considérer la singularité des paysages (atouts, faiblesses, enjeux) comme supports des orientations d'aménagement.

A.2.1. Préserver les paysages emblématiques et valoriser les paysages quotidiens

Les paysages remarquables et les paysages sensibles sont des espaces à fortes valeurs paysagères. Ils constituent le grand patrimoine paysager du territoire et doivent faire l'objet d'une prise en compte spécifique dans les documents d'urbanisme. Les PLU identifient les sites paysagers les plus significatifs, développent des dispositions destinées à limiter l'urbanisation et le mitage par les constructions et les installations et engagent des réflexions particulières (préservations des abords, mise en valeur, cône de vue…). Leur protection en tant que patrimoine paysager exceptionnel doit être mise en place par un zonage adapté (par exemple : vocation agricole avec valeur paysagère ou vocation naturelle avec valeur paysagère).

Les paysages quotidiens ruraux façonnent la qualité du cadre de vie en offrant une organisation spatiale riche de respirations et de rythmes entre les lieux habités. Certains sites agricoles particulièrement exposés aux vues ou offrant un écrin paysager remarquable pour les villages méritent une attention particulière. Pour valoriser les paysages quotidiens, il est préconisé des approches globales du territoire (plans et chartes paysagères intercommunaux…). Les PLU reconnaissent les unités paysagères dans lesquelles s'inscrivent les projets et mettent en évidence, dans « le volet paysager », les enjeux à prendre en compte pour garantir une évolution qualitative du cadre paysager communal.

Ces orientations sont déclinées en 8 paragraphes et les éléments de légende figurant en marge sont représentés sur une carte thématique spécifique.

• Reconnaître les éléments structurants du relief et valoriser les paysages géologiques

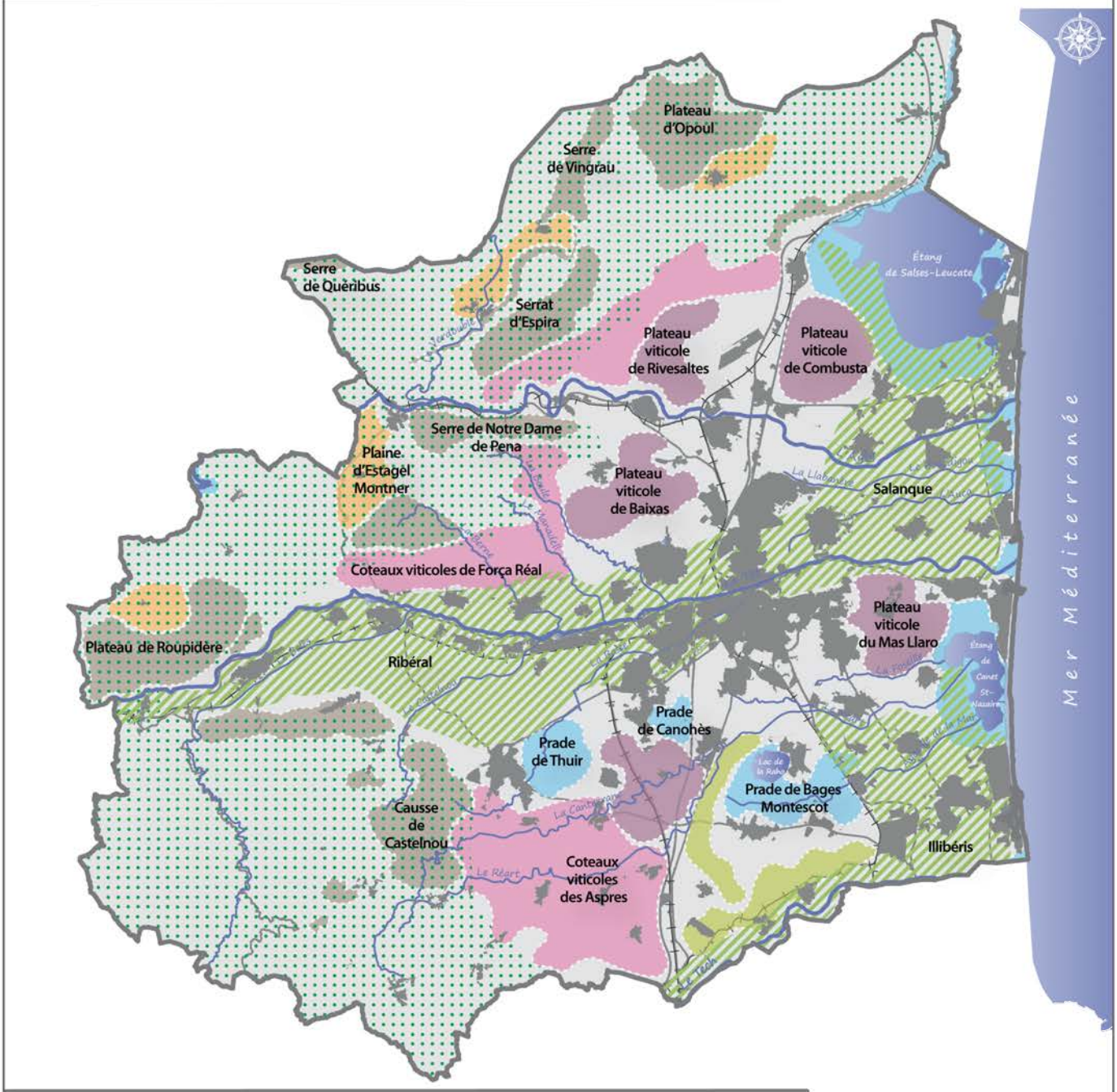
Élément de légende

reconnaître les éléments structurants du relief et valoriser les paysages géologiques

cf. carte page 21

Les éléments structurants du relief sont un atout paysager majeur. Les grands massifs offrent des points de repère et des horizons majestueux à la plaine et aux vallées. Les petites buttes et les terrasses où se sont implantés les villages animent singulièrement la plaine. Toute intervention sur les reliefs (extension ou ouverture de carrière, passage d'infrastructure, extension d'urbanisation) demande une réflexion en amont afin de limiter les modifications topographiques et de stopper toute urbanisation diffuse.

Préserver le socle paysager



Préserver le socle paysager

- reconnaître les éléments structurants du relief et valoriser les paysages géologiques
- maintenir des paysages ouverts au sein des massifs
- préserver les paysages de microplaines cultivées
- renforcer la lecture des paysages de piémont et de coteaux viticoles
- assurer la pérennité des grands plateaux viticoles
- valoriser les hautes terrasses agricoles du Réart et du Tech
- conserver et protéger les paysages bocagers
- maintenir la qualité des micro-paysages humides et des paysages d'eau

Garantir la lisibilité du réseau hydrographique

- cours d'eau principal
- cours d'eau secondaire

Éléments de fond de carte

- surface en eau
- réseau primaire de voirie
- Ligne à Grande Vitesse mixte/voie ferrée
- espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air
- périmètre du SCOT

0 5 Km

Sources : IGN BD Topo®2011/BD Carthage®2008, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2013. Tous droits réservés.

Les paysages géologiques, par leur diversité, traduisent des milieux riches, sources de curiosité, et méritent une protection forte (comme les Orgues d'Ille) ou une valorisation (comme le canyon de la Canterrane).

Sont concernés notamment par cette orientation :

▪ **Les grands ensembles** : le plateau calcaire d'Opoul-Périllos, la Serra de Vingrau, le serrat d'Espira, le serrat de la Narède, la Serre de Queribus, la corniche de Notre Dame de Pena, le plateau granitique de Roupidère, le piémont de Saint-Michel de la LLotes et de Corbère, le causse calcaire de Castelnou et Sainte Barbe…

▪ **Les coteaux ou promontoires caractéristiques** tels ceux de Château Roussillon, de Peyrestortes, du Réart au niveau de Pollestres, de Força Réal, de Cases de Pène et d'Espira…

▪ **Les paysages géologiques remarquables** tels que les Orgues d'Ille-sur-Têt, les gorges de Guillère, les falaises de la vallée de l'Agly, les Corbières orientales, le piton Saint-Martin, le Mont Hélène, Montner (communes de Calmeilles-Prunet-et-Belpuig), le canyon de la Canterrane…

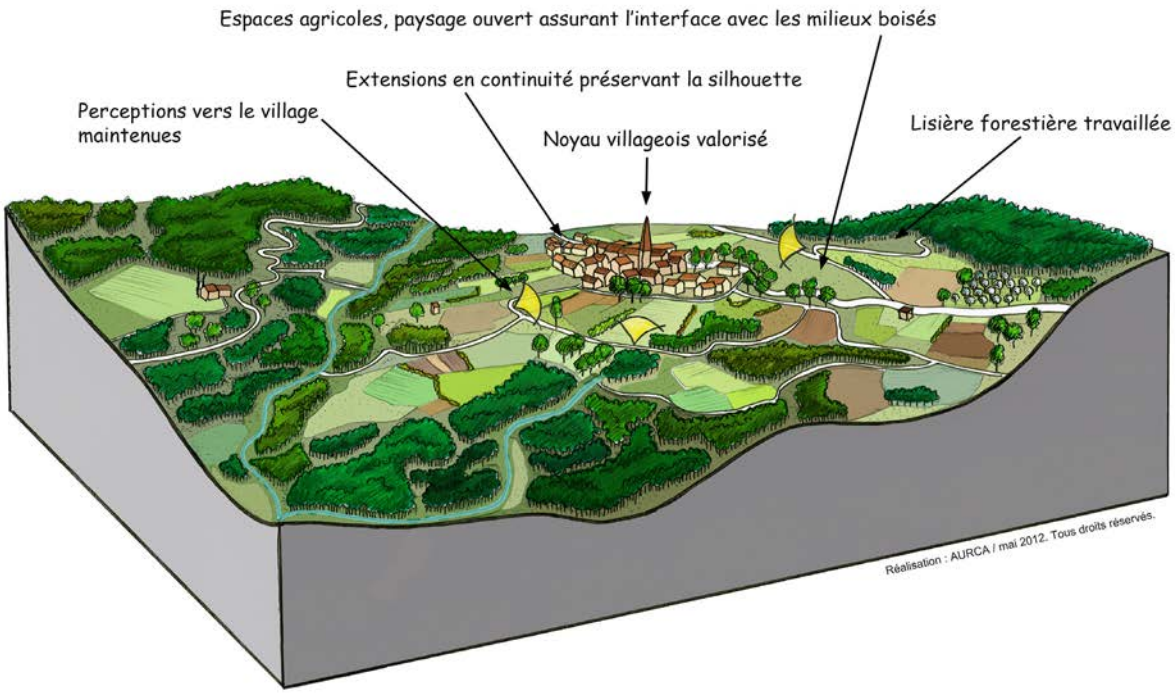
• Maintenir des paysages ouverts au sein des massifs

Élément de légende

maintenir des paysages ouverts au sein des massifs

cf. carte page 21

Les espaces ouverts cultivés dans les massifs et dans les contreforts doivent être maintenus pour leur rôle spécifique. Pour cela, l'activité agricole est prioritaire sur les espaces qui jouent le rôle de « tampons » entre les espaces naturels soumis à des risques d'incendie et les espaces urbanisés pour protéger les villages et conserver une qualité de cadre de vie. L'activité agricole est également prioritaire dans les vallons, qui relient les territoires « d'arrière-pays » à la plaine pour maintenir des liens physiques et visuels.



Exemple d'un village de massif mis en scène par son écrin paysager

En soutien des activités agricoles, les activités touristiques peuvent être développées sur l'ensemble du territoire (découverte du patrimoine, circuits culturels et œno-touristique, tourisme vert, hébergements de qualité, restauration liée aux produits du terroir). Les projets agro-touristiques veillent à maintenir et à valoriser les sites mettant en lien production (vente de proximité, image liée au terroir) et accueil (tourisme-cadre de vie).

Pour encourager la diversification et le maintien des activités agricoles dans les territoires « d'arrière-pays », les documents d'urbanisme peuvent repérer « les bâtiments agricoles situés dans les zones agricoles qui, en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial, peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'exploitation agricole » (article L.123-3-1 du Code de l'Urbanisme).

• Préserver les paysages de micro-plaines cultivées

Élément de légende

préserver les paysages de microplaines cultivées

cf. carte page 21

Les paysages de micro-plaines cultivées s'individualisent dans les massifs en offrant de grandes respirations spatiales et une mise en scène exceptionnelle pour les silhouettes villageoises. Le DOO affirme la place et le rôle des espaces agricoles structurants (cf. mesures A.1.2 et A.1.3).

Le DOO identifie les paysages de micro-plaine suivants :

- La micro-plaine d'Opoul-Périllos.
- La micro-plaine de Tautavel et de Vingrau.
- La micro-plaine de Montner et d'Estagel.
- La micro-plaine de Montalba-le-Château.

Plus particulièrement, les documents d'urbanisme veillent à définir des limites urbaines claires autour des villages et favorisent des formes urbaines qualitatives limitant la consommation foncière. Toute urbanisation dispersée est à proscrire en dehors des exploitations agricoles qui demandent une bonne insertion paysagère. Une analyse paysagère fine détermine la pertinence des extensions urbaines au regard des covisibilités entre l'espace agricole et les façades urbaines de valeur.

• Renforcer la lecture des paysages de piémont et de coteaux viticoles

Élément de légende

renforcer la lecture des paysages de piémont et des coteaux viticoles

cf. carte page 21

Les paysages de piémont assurent une transition de qualité entre les contreforts et la plaine. Leur lecture doit être affirmée pour préserver les grands horizons. Les PLU doivent fixer les zones d'habitat diffus (et éventuellement fixer les conditions de leur densification – voir § B.5.2) et limiter le mitage par les nouvelles constructions. Par des zonages adaptés, la pérennité des parcelles cultivées doit être assurée pour préserver la qualité paysagère et minimiser le risque incendie (coupures agricoles).

Enfin, il est nécessaire d'encadrer le développement des activités ayant un fort impact sur le paysage (gestion des carrières) et de requalifier les interventions dégradantes (terrassements disgracieux des infrastructures, décharges…).

Trois grands paysages de piémont sont concernés par cette orientation :

- Le piémont viticole des Corbières.
- Les coteaux viticoles de Força Real et de Calce.
- Les coteaux viticoles des Aspres.

• Assurer la pérennité des grands plateaux viticoles

Élément de légende

assurer la pérennité des grands plateaux viticoles

cf. carte page 21

La préservation de la trame des espaces agricoles assure la pérennité des paysages emblématiques (terroirs spécifiques, grandes entités) ainsi que celle des paysages quotidiens aux portes des villages et des villes (espaces agricoles périurbains, coupures vertes).

Les grands plateaux viticoles, par leurs caractéristiques spatiales (grands ensembles homogènes, ligne de force du parcellaire) et leur richesse patrimoniale (présence de mas anciens et de casots) forment des paysages fortement identitaires.

Le DOO met en avant l'existence des plateaux suivants :

- Le plateau viticole de Combusta.
- Le plateau viticole de Rivesaltes.
- Le plateau viticole de Baixas et de Peyrestortes.
- Le plateau viticole de Ponteilla et de Trouillas.
- Le plateau viticole du Mas LLaro.

Les PLU concernés préservent le caractère agricole et l'unité des grands plateaux par des mesures de protection (cf. mesures en faveur des espaces agricoles § A.1.2 et A.1.3, mesures destinées à préserver le territoire archipel § A.3, mesures destinées à maîtriser le développement des zones d'étalement urbain § B.5.2).

• Valoriser les hautes terrasses agricoles du Réart et du Tech

Élément de légende

valoriser les hautes terrasses agricoles du Réart et du Tech

cf. carte page 21

Les hautes terrasses du Réart et du Tech méritent d'être reconnues comme des paysages remarquables. Leur topographie prononcée marque la fin des Aspres viticoles et le rebord de la plaine du Tech. Véritables promontoires, elles offrent une succession et une multiplicité de points de vue à la fois sur les massifs éloignés (Albères, Aspres et Canigou) et sur les silhouettes villageoises (Pollestres, Villeneuve-de-la-Raho, St-Jean-Lasseille, Banyuls-dels-Aspres, Brouilla et Ortaffa). La culture de la vigne et des vergers d'oliviers, rythmée de talus arborés et de lignes de cyprès, et la présence de grands domaines renvoient une image de paysage soigné et pittoresque. Véritable vitrine paysagère, les hautes terrasses du Réart sont bien visibles depuis la RD900. Quant à la silhouette perchée de Banyuls-dels-Aspres, elle constitue un repère fort pour l'entrée sud du territoire.

Pourtant, la vocation agricole des hautes terrasses est aujourd'hui fragilisée par un abandon progressif (dynamique d'enfrichement), des dégradations locales et la progression d'un habitat diffus (surtout sur les coteaux d'Ortaffa).

Les grandes orientations pour ces paysages de hautes terrasses portent à la fois sur une reconnaissance et sur une requalification :

- Les PLU consolident les valeurs paysagères notamment en conservant les structures végétales singulières (en appliquant l'article L .123-1 7° du Code de l'Urbanisme). Ils préservent la vocation agricole par un zonage adapté (cf. mesures en faveur des espaces agricoles § A.1.2 et A.1.3).

- Les documents d'urbanisme veillent ensuite à proposer un développement urbain qui tient compte des subtilités du relief et des limites naturelles. Ils contiennent le mitage pavillonnaire qui rattrape les grands domaines isolés (cf. mesures destinées à maîtriser le développement des zones d'étalement urbain § B.5.2).

- La mise en place d'un plan paysager pour accompagner l'évolution de ces paysages est préconisée (gérer la reconversion des friches, requalifier les dégradations locales, travailler les interfaces avec les villages, consolider les perceptions).

• Conserver et protéger les paysages bocagers

Élément de légende

conserver et protéger les paysages bocagers

cf. carte page 21

Les paysages bocagers avec leur trame végétale linéaire de haies brise-vent et leur maillage savant de canaux d'irrigation méritent d'être reconnus et leurs structures paysagères protégées. La plupart de ces paysages sont fragilisés (pression foncière, mitage, remembrement avec disparition des haies, enfrichement) et appellent une mobilisation urgente.

Il s'agit principalement :

- Des paysages bocagers du Ribéral (rive gauche de la Têt) et de la vallée de la Têt.

- Des paysages bocagers de l'Illibéris et de la vallée du Tech.

- Des paysages bocagers de la Salanque.

Seul le Ribéral, en rive droite de la Têt, forme un paysage remarquablement épargné et doit être protégé dans son intégralité (voir mesures en faveur des espaces agricoles § A.1.2 et A.1.3).

Les PLU veillent à préserver les linéaires de haies pour leur rôle écologique et les canaux d'irrigation pour leur rôle agricole (article L .123-1 7° du Code de l'Urbanisme).

Dans les projets d'extensions urbaines, les PLU peuvent identifier et localiser les canaux patrimoniaux à conserver (en utilisant notamment l'article L .123-1 7° du Code de l'Urbanisme) et proposer des démarches de valorisation, à travers les orientations d'aménagement.

Pour protéger durablement (renouvellement et/ou renforcement à l'échelle du domaine, du terroir, de l'unité paysagère) les composantes de la trame agricole de ces paysages et assurer leur évolution qualitative, les communes concernées peuvent mettre en place des plans de gestion communs ou des chartes paysagères. La problématique de l'eau et la gestion des paysages sont à considérer à l'échelle du bassin versant (ex : réaliser des schémas bocagers).

• Maintenir la qualité des paysages humides

Élément de légende

maintenir la qualité des micro-paysages humides et des paysages d'eau

cf. carte page 21

Les documents d'urbanisme doivent prendre en compte les grands paysages d'eau pour leur rôle majeur dans la qualité du cadre de vie (loisirs verts) et préserver les micro-paysages humides pour leurs ambiances spécifiques.

Les grands paysages d'eau et les micro-paysages humides appellent des mesures spécifiques pour l'entretien et la gestion de pratiques respectueuses (multifonctionnalité et saisonnalité de ces espaces). Une sensibilisation sur ces espaces doit être recherchée dans les projets communaux (médiation touristique, aménagements, panneaux pédagogiques…). **Cela concerne en particulier les paysages humides suivants :**

- Les étangs de Salses et de Canet.
- Les plans d'eau de Villeneuve-de-la-Raho, de Millas, de Saint-Feliu-d'Avall.
- Les embouchures de l'Agly, du Bourdigou, de la Têt et du Tech.
- Les barrages de Caramany et de Vinça.
- Les prades et dépressions de Thuir-Llupia, de Canohès, de Bages-Montescot, de Saint-Cyprien, de l'Estany de Nyls, dels estanyots, …
- Les espaces littoraux.

Plus finement, les orientations des PADD communaux mettent en avant la nécessité de créer des aménagements de qualité aux abords des grands paysages d'eau. Enfin, les PLU doivent identifier les micro-paysages humides (prades, friches, dépressions) et les protéger en appliquant l'article L 123-1 7° du Code de l'Urbanisme.

• Garantir la lisibilité du réseau hydrographique

Élément de légende

cours d'eau principal/cours d'eau principal

cf. toutes cartes

Le réseau hydrographique (des plus modestes aux plus grands éléments) peut être valorisé par un travail sur leur perception paysagère, leur continuité et leur accessibilité. Une attention particulière doit être portée sur les éléments hydrographiques de la plaine qui ont souvent subi de fortes artificialisations et dégradations. Les documents d'urbanisme doivent assurer la lisibilité des cours d'eau et des agouilles en tant que repères dans le paysage.

Dans les PLU, il est recommandé de protéger les ripisylves par l'inscription réglementaire en « Espaces Boisés classés » (articles L.130-1 à 130-6 du Code de l'Urbanisme).
Dans le cadre de projets d'extensions urbaines, un « cordon vert » doit être préservé le long des principaux cours d'eau et canaux. Les nouvelles constructions devraient respecter une marge de recul (5 mètres minimum de part et d'autre du cours d'eau) pour maintenir les continuités végétales.
Les orientations d'aménagement des PLU peuvent proposer une valorisation du réseau hydrographique par des replantations de berges et la requalification d'agouilles aujourd'hui très artificialisées (plantations avec une palette végétale adaptée).

Les canaux principaux sont à faire connaître par des itinéraires paysagers de découverte (création de cheminement doux) et par des aménagements qui les relient à la trame verte (desserte possible de jardins) ainsi qu'aux cœurs historiques urbains. **Cela concerne en particulier les éléments du réseau hydrographique suivants :**

- Les cours d'eau de l'agouille de la Mar, l'agouille de l'Auca, le Réart, la Fosseille, la Têt, le Bourdigou, l'Agly.
- Les canaux de Las Canals, de Vernet et de Pia, de Pézilla, de Corneilla, de Thuir.

A.2.2. Mettre en valeur le patrimoine catalan et les perceptions paysagères

• Mettre en valeur le patrimoine paysager rural

Élément de légende

▲ *patrimoine bâti rural à sauvegarder et valoriser*

cf. carte page 28 et carte de synthèse

Le patrimoine bâti rural est sauvegardé et placé au cœur des stratégies de développement :

- Patrimoine bâti isolé (mas et grands domaines).
- Patrimoine religieux (églises, chapelles, ermitages,…).
- Patrimoine militaire ou lié à la surveillance du territoire (châteaux, forteresse, tours de guet,…).
- Patrimoine lié à l'activité agro-pastorale (orrys, canaux...).

Ce patrimoine bâti rural, partiellement repéré sur la carte « mettre en valeur le patrimoine catalan» (146 sites identifiés), doit être reconnu par les documents d'urbanisme locaux qui précisent les modalités de leur préservation, notamment en identifiant :

- Article L151-19 du Code de l'Urbanisme : « Le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. ».

- Article L151-11: « Dans les zones agricoles, naturelles ou forestières, le règlement peut : 1° Autoriser les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages; 2° Désigner, en dehors des secteurs mentionnés à l'article L. 151-13 , les bâtiments qui peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site. Le changement de destination est soumis, en zone agricole, à l'avis conforme de la commission départementale de la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers prévue à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime, et, en zone naturelle, à l'avis conforme de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.»

Le patrimoine bâti rural ainsi identifié doit être préservé et autant que possible valorisé par des dispositions réglementaires appropriées concernant l'aspect architectural et l'intégration paysagère des constructions. Si nécessaire, ces dispositions peuvent limiter la constructibilité et soumettre à des conditions particulières l'occupation des sols aux abords du patrimoine bâti rural.
Le patrimoine végétal existant : structures végétales ponctuelles ou linéaires (arbres isolés, bosquets, haies brise-vent, allées d'honneur, ripisylves, talus arborés) crée un maillage de qualité qui anime l'espace rural. Les PLU peuvent repérer le patrimoine végétal dans « le volet paysager » et le protéger (article L .151 -23). Le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, notamment pour la préservation, le maintien ou la remise en état des continuités écologiques et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation. Lorsqu'il s'agit d'espaces boisés, ces prescriptions sont celles prévues aux articles L. 113-2 et L. 421-4 . […]».

SCOT
PLAINE DU ROUSSILLON

Mettre en valeur le patrimoine catalan

Reconnaître et valoriser les éléments de patrimoine

- grand site patrimonial
- patrimoine rural bâti
- système principal de canaux d'irrigation

*Protéger et faire découvrir les principales voies antiques**

- tracé hypothétique
- tracé reconnu

Protéger et mettre en scène les trames urbaines historiques

- celleres et leurs faubourgs

Respecter les silhouettes villageoises et urbaines selon leur typologie d'implantation

- préserver les silhouettes villageoises sensibles
- site de promontoire
- site de rive
- site de plaine
- site de piémont ou massif
- site littoral

Éléments de fond de carte

- cours d'eau principal
- cours d'eau secondaire
- canal d'irrigation
- surface en eau
- réseau primaire de voirie
- LGV** mixte/voie ferrée
- espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air
- périmètre du SCOT

0 5 Km

AURCA
AGENCE D'URBANISME CATALANE

* Via Domitia et Voie hérakléenne **Ligne à Grande Vitesse

Sources : IGN BD Topo®2011/BD Carthage®2008, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/décembre 2015. Tous droits réservés.

• Pérenniser la singularité des villages et des bourgs

Élément de légende

site de promontoire

site de piémont ou massif

site littoral

site de rive

site de plaine

cf. carte page 28

D'une manière générale, **les silhouettes villageoises et urbaines sont préservées et valorisées** selon leur typologie d'implantation dans le paysage (site promontoire, site de rive, site de plaine, site de piémont, site de massif…) et selon leur sensibilité (silhouettes remarquables). Pour ce faire, les documents d'urbanisme maintiennent l'inconstructibilité des espaces (vergers, jardins, prairies au contact des zones urbanisées) qui magnifient les vues vers l'appréhension globale de la silhouette. Les nouvelles constructions ne doivent pas perturber la perception des fronts urbains de qualité (façades historiques, patrimoine architectural).

La prise en considération des formes urbaines historiques et des relations qu'elles ont entretenues avec le paysage immédiat, doit permettre de mieux guider le développement. Les projets d'extensions urbaines doivent être structurés en prenant en compte la typicité des sites.

De façon prioritaire, les PLU et les projets d'aménagements veillent :

- **Pour les villages en « site promontoire »**, à privilégier les liens visuels au grand paysage (par exemple en interdisant les constructions dont la hauteur modifierait profondément la silhouette ascendante) et à respecter la singularité du relief (réflexion par rapport à la pente). Les villages présentant une implantation remarquable sur un promontoire sont : Banyuls-dels-Aspres, Corneilla-del-Vercol, Elne, Fourques, Passa, Ponteilla, Saint-Nazaire, Tresserre, Villemolaque, Villeneuve-de-la-Raho.

- **Pour les villages en « site de rive »**, à renforcer les liens physiques à l'eau (cheminements, maillage d'espaces verts ou de jardins familiaux, qualité des franchissements) et à travailler la qualité des ambiances liées à l'eau (aménagement des berges, préservation des ripisylves).

- **Pour les villages en « site de plaine »**, à travailler la qualité des interfaces à l'espace agricole (qualité des vues sur le paysage viticole ouvert) et le prolongement possible avec la trame végétale rurale au cœur des nouveaux quartiers (haies arborées et arbustives, vergers collectifs).

- **Pour les villages en « site de piémont/massif »**, à prendre en compte les spécificités géomorphologiques (respect de la topographie : ligne de crête ou sommet à ne pas dépasser, intégration à la pente) et à gérer les interfaces à l'espace boisé sensible au risque incendie (espaces agricoles ouverts, aménagement de clairières, lisières forestières soignées…).

- **Pour les villes en « site littoral »**, à privilégier les liens physiques entre les stations, les accès aux plages et les perspectives visuelles vers la mer. Les liaisons douces vers les étangs et les berges des cours d'eau sont à développer. Le traitement des arrières d'urbanisation est à favoriser : des interfaces soignées avec les étangs et les espaces agricoles ou naturels rétro-littoraux peuvent se matérialiser par un accompagnement végétal.

Élément de légende

préserver les silhouettes villageoises sensibles

cf. carte page 28

Les villages présentant une silhouette sensible sont : Bélesta, Boule d'Amont, Calce, Calmeilles, Cases-de-Pène, Cassagnes, Castelnou, Montalba-le-Château, Montner, Oms, Rodès, Sainte-Colombe-de-la Commanderie, Tordères et Vingrau.

• Mettre en valeur des cœurs historiques

Élément de légende

celleres et leurs faubourgs

cf. carte page 28

La mise en valeur des cœurs historiques et du patrimoine bâti catalan passe notamment par l'**identification et la valorisation des secteurs les plus représentatifs** de la singularité du développement urbain. Dans les villes et villages de la plaine, doivent être préservés et valorisés :

▪ **Les cœurs historiques organisés en « celleres »**, particulièrement nombreux sur le territoire : Bages, Baho, Baixas, Banyuls-des-Aspres, Belpuig, Bompas, Bouleternère, Brouilla, Cabestany, Calce, Canet-en-Roussillon, Canohès, Castelnou, Claira, Corbère, Corneilla-del-Vercol, Corneilla-de-la-Rivière, Elne, Espira-de-l'Agly, Estagel, Fourques, Ille-sur-Têt, Latour-bas-Elne, LLauro, Llupia, Millas, Montescot, Néfiach, Nyls, Ortaffa, Passa, Perpignan, Peyrestortes, Pézilla-la-Rivière, Pia, Pollestres, Ponteilla, Rivesaltes, Saint-Estève, Saint-Feliu-d'Amont, Saint-Feliu-d'Avall, Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Sainte-Colombe-de-la-Commanderie, Salses-le-Château, Le Soler, Tautavel, Terrats, Théza, Thuir, Torreilles, Toulouges, Tresserre, Villelongue-de-la-Salanque, Villeneuve-de-la-Raho, Villeneuve-de-la-Rivière.

▪ **Le patrimoine vernaculaire** (par exemple le secteur sauvegardé de Perpignan, le cœur de Saint-Cyprien village…) et les ensembles bâtis caractéristiques (par exemple les « canétoises », ensemble de villas du front de mer à Canet…).

Par ailleurs, les aménagements s'attachent à redécouvrir l'eau dans la ville et valoriser le réseau ancestral de canaux qui parcourt certains tissus urbains (Perpignan, Ribéral, Rivesaltais, Illibéris…).

• Favoriser les perceptions paysagères

D'une façon générale, les points de vue remarquables sont à maintenir et à valoriser sur l'ensemble du territoire.

Les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement portent une attention particulière aux perceptions paysagères en :

▪ **Mettant en scène les perspectives visuelles depuis l'espace urbain.** Les études paysagères des PLU repèrent les perspectives depuis les espaces publics urbains (les places, les rues, les parcs…) vers les paysages agricoles et naturels et les valorisent dans les projets d'aménagement.

▪ **Préservant des ouvertures visuelles sur les éléments remarquables**. Les PLU protègent les cônes de vues depuis les routes et les chemins (selon les circonstances locales en interdisant la constructibilité, en limitant la hauteur des plantations) vers les silhouettes villageoises remarquables, le patrimoine «repère», les reliefs emblématiques, les paysages culturels.

Mas de las Fonts - Calce ©AURCA

Mas de la Bresa - Salses ©AURCA

▪ **Valorisant les vues panoramiques depuis les reliefs.** Les orientations d'aménagement favorisent l'aménagement de lieux d'arrêt, de belvédères et de tables d'orientation pour donner à voir les grands systèmes paysagers (relation montagne /mer ; relation montagne/plaine…).

• Reconnaître le patrimoine structurant l'organisation du territoire

Élément de légende

système principal de canaux d'irrigation

canal d'irrigation

principale voie antique (tracé reconnu)

principale voie antique (tracé hypothétique)

cf. carte page 28

Le **réseau ancestral de canaux et le maillage de voies historiques** qui parcourent la plaine du Roussillon constituent un patrimoine peu reconnu et faiblement valorisé. Outre son rôle dans la structuration du territoire, ce patrimoine représente un potentiel important pour valoriser la qualité paysagère, améliorer la qualité de vie ou encore développer le capital attractif et identitaire du territoire.

Les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement doivent prendre en compte ce patrimoine en assurant sa protection et en contribuant à sa valorisation notamment par le développement d'itinéraires dédiés aux modes doux de déplacement (voir § C.9). Cette protection se traduit notamment par la préservation des plantations accompagnant les canaux et le maintien des sections à ciel ouvert des canaux.

Ce patrimoine est notamment matérialisé par :

▪ Le système principal de canaux en rive droite de la Têt, canaux de Corbère, de Thuir et de Las Canals (ou canal royal de Perpignan).

▪ Le système principal de canaux en rive gauche de la Têt, canaux de Corneilla, Pézilla et du Vernet et Pia.

▪ Le canal d'Elne.

▪ Le canal de Rivesaltes et de Claira.

▪ La Via Domitia et le réseau de voies antiques (voies Hérakléennes).

Elne ©AURCA

Canal du Vernet et Pia - Villeneuve de la Rivière ©AURCA

A.3. Construire la ville en respect du territoire et de l'archipel

En complément de la délimitation de l'armature verte et bleue, la nécessité de maîtriser l'étalement urbain et de pérenniser le caractère discontinu des espaces urbains impose de définir des orientations et objectifs spécifiques, afin de préserver cette organisation territoriale originale désignée par le terme archipel.

Il s'agit d'une part de **préserver l'essentiel des espaces de respiration** entre les communes, même si l'intérêt écologique ou le caractère inondable ne sont pas avérés et d'autre part, de **promouvoir des pénétrantes paysagères et des îlots de nature au cœur de l'espace urbain** comme composantes majeures de la ville durable. L'identification de **franges urbaines et rurales à qualifier** est une disposition essentielle qu'il convient de traduire sur le terrain et doit faire l'objet de réflexions et attentions spécifiques.

A.3.1. Garantir des coupures vertes et des pénétrantes paysagères

Élément de légende

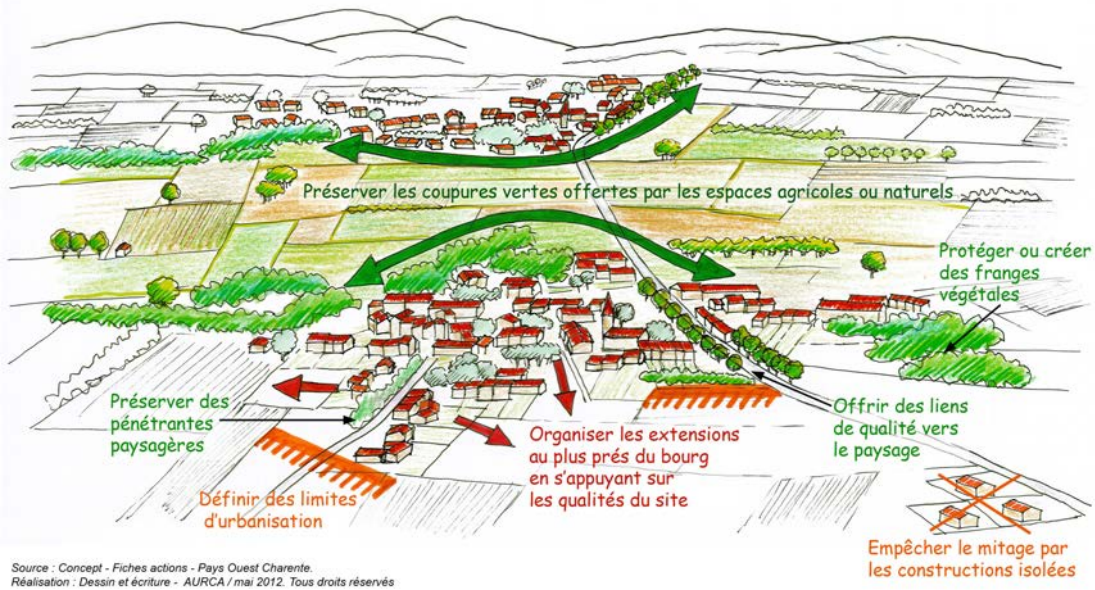
coupure verte à préserver entre les villes et les villages

maintenir les principales coupures d'urbanisation du littoral

cf. cartes pages 33, 35 et carte de synthèse pour les «coupures vertes»

Afin de préserver la spécificité de l'organisation du territoire où chaque commune est identifiée et mise en réseau au sein d'une armature urbaine cohérente, il est nécessaire d'**identifier des coupures vertes qui participent à la lisibilité territoriale** mais également à la qualité de vie et à la préservation d'espaces agricoles stratégiques.

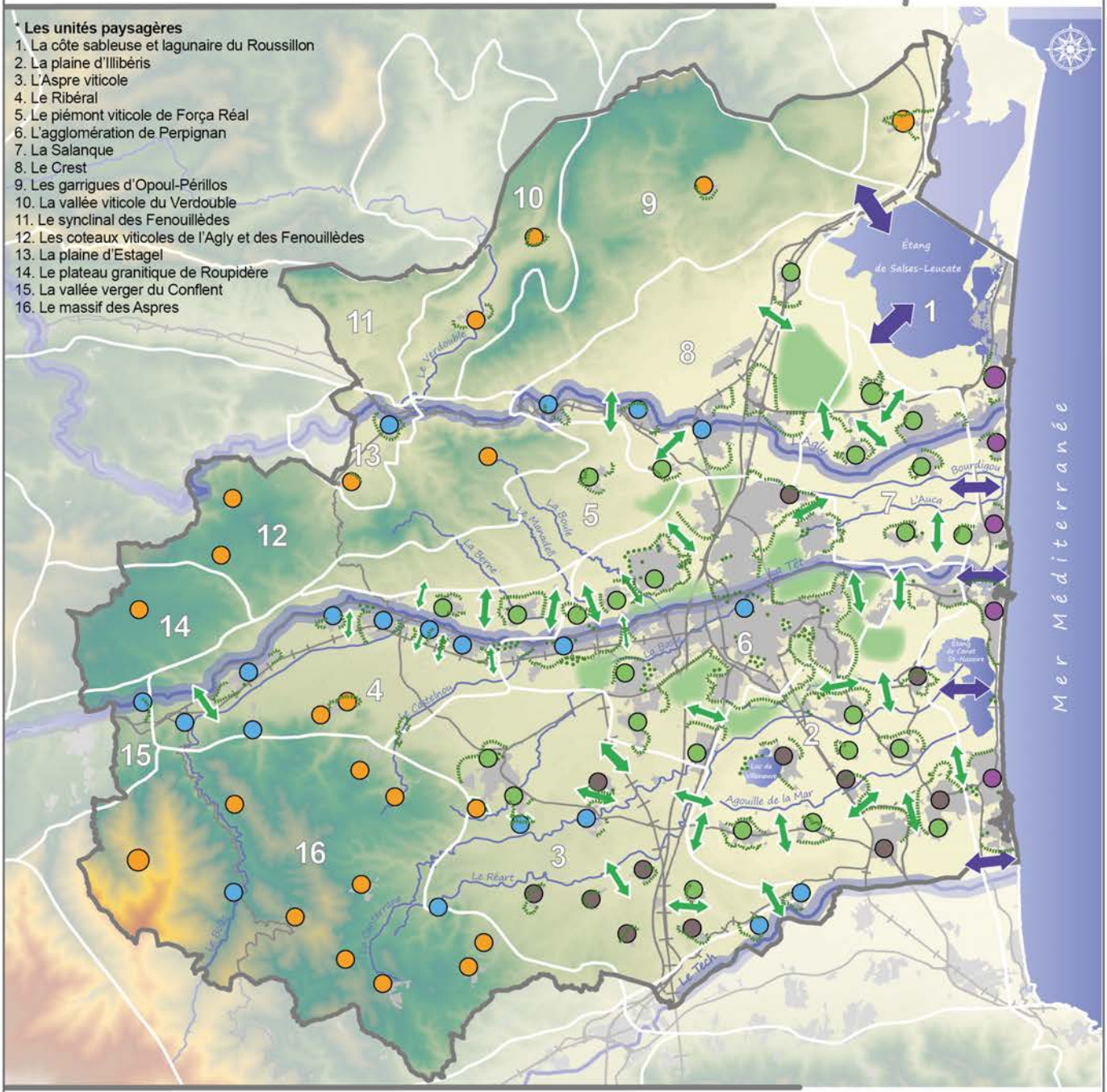
Un certain nombre de ces espaces de respiration sont repérés comme coupures vertes. Il s'agit notamment des espaces paraissant les plus menacés par la formation de continuums urbains, en particulier dans le cœur d'agglomération, certains pôles d'équilibre ou encore l'espace rétro-littoral. Les limites de ces espaces devront être étudiées plus finement dans un cadre communautaire et déclinées dans les documents d'urbanisme locaux qui veilleront à y **limiter la constructibilité**. Les équipements collectifs (bassins de rétention, parcs aménagés, équipements sportifs, stations d'épuration…) peuvent y être tolérés à condition de ne pas compromettre le caractère de coupure. La matérialisation des coupures vertes ne fait pas obstacle au renforcement des coutures entre deux espaces urbanisés notamment au développement de liaisons sous forme de cheminements doux.
Sur les communes soumises aux dispositions de la loi Littoral, les coupures d'urbanisation au sens de l'article L.146-2 du Code de l'Urbanisme se substituent à certaines coupures vertes et sont représentées schématiquement au § A.6.2.



Source : Concept - Fiches actions - Pays Ouest Charente.
Réalisation : Dessin et écriture - AURCA / mai 2012. Tous droits réservés

Principe d'une coupure verte maintenant la singularité des bourgs

Construire la ville en respect du territoire et de l'archipel



Pérenniser la singularité des villages et des bourgs selon leur typologie d'implantation

- site de promontoire
- site de rive
- site de plaine
- site de piémont ou massif
- site littoral
- coupure verte à préserver entre les villes et les villages
- maintenir les principales coupures d'urbanisation du littoral*
- frange urbaine et rurale à qualifier

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

- 1 unité paysagère*
- valoriser les espaces à vocation agri-paysagère dont la future ceinture verte du coeur d'agglomération
- valoriser les paysages "colonnes vertébrales" de l'Agly, de la Têt et du Tech par un projet partagé

Encourager la nature en ville

- îlot de nature en ville à créer ou préserver

Éléments de fond de carte

- cours d'eau principal
- cours d'eau secondaire
- canal d'irrigation
- surface en eau
- réseau primaire de voirie
- LGV** mixte/voie ferrée
- espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air
- périmètre du SCOT

0 5 Km

*se reporter à la carte «Harmonisation des dispositions particulières au Littoral **Ligne à Grande Vitesse

Sources : IGN BD Topo©2011/BD Carthage©2008, DREAL 2010, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2013. Tous droits réservés.

Élément de légende

espace à doter d'une vocation agri-paysagère, future ceinture verte de l'agglomération

cf. cartes pages 33, 35 et carte de synthèse

Dans le cœur d'agglomération, la préservation d'un certain nombre d'espaces d'intérêt agricole et paysager est nécessaire pour **garantir la constitution et la mise en œuvre d'une véritable ceinture verte.** Il sera impératif de déterminer par l'élaboration de projets, la vocation plurielle de ces espaces : à dominante agricole comme les jardins Saint-Jacques, à dominante patrimoniale et récréative comme le Serrat d'en Vaquer…

La viabilité de ces espaces agri-paysagers du cœur d'agglomération dépendra également de la mise en réseau de ces sites, en s'appuyant lorsque cela est possible sur les voies vertes qui maillent le territoire et la **mise en valeur des éléments patrimoniaux du paysage** (un mas ou un domaine agricole, la Via Domitia, une chapelle, un bosquet, un point de vue…). Une voie de découverte de la ceinture verte du cœur d'agglomération pourra être mise en place. Cet objectif devrait redonner de la valeur à des espaces souvent en perte de vitesse.

Par ailleurs, des liens logiques doivent être affirmés entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles et naturels. **Ces espaces ne doivent plus s'opposer mais se composer mutuellement**.

Les coutures durables entre la ville et la campagne sont donc fondamentales. Si dans la plupart des villages de la plaine et des massifs, ce contact est évident car la campagne participe directement à la qualité de vie, ce lien s'est profondément distendu dans le cœur d'agglomération et les communes périurbaines.

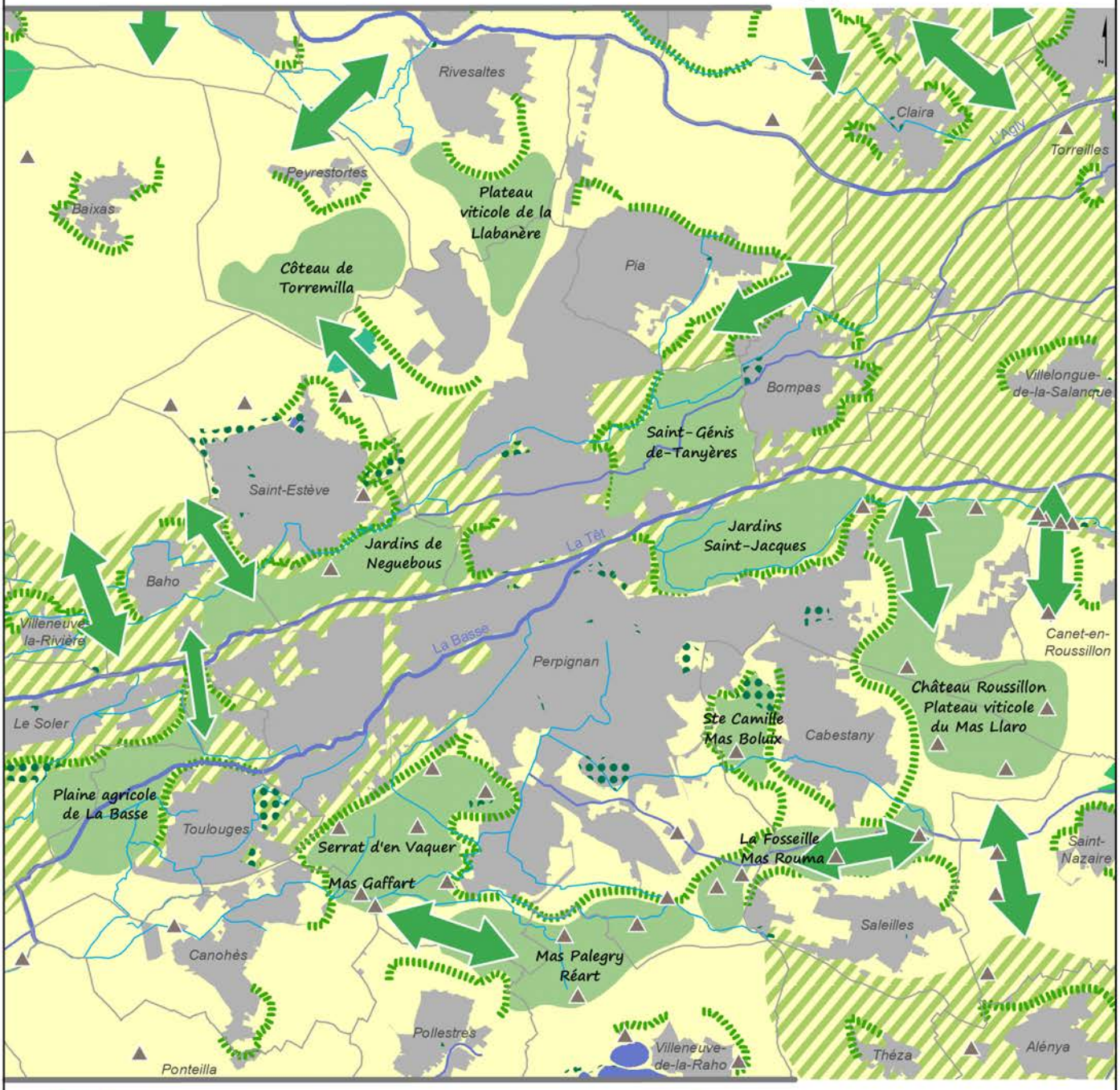
Il est également fondamental de **favoriser les perméabilités physiques dans l'espace urbain** en offrant des liens de qualité vers les paysages remarquables, les espaces verts périphériques, les coupures et les espaces ruraux alentours, de **relier le centre historique ancien avec les extensions** par un ensemble d'espaces collectifs alimentant l'armature verte et bleue, et enfin de créer des liaisons en s'appuyant sur des structures paysagères majeures (cours d'eau, canaux…).

Ces orientations visent également à **préserver les pénétrantes paysagères**, espaces agricoles et naturels qui s'immiscent dans le cœur d'agglomération, façonnent les paysages et génèrent une qualité de vie singulière (les jardins Saint-Jacques, les cuvettes de Sant Vicens et de Sainte Camille, le Serrat d'en Vaquer ou encore le bocage de Neguebous…). Il est nécessaire de préserver la perméabilité des espaces en évitant de couper les unités foncières agricoles de qualité.

N°	Les espaces d'intérêt pour constituer la ceinture verte du cœur d'agglomération
1	Coteau de Torremilla
2	Plateau viticole de la Llabanère
3	Plaine agricole de St Génis de Tanyères
4	Jardins Saint Jacques
5	Plateau viticole du Mas Llaro – Château Roussillon
6	Cuvette de Sainte Camille – Mas Boluix
7	La Fosseille – Mas Rouma
8	Mas Palégry - Réart
9	Serrat d'en Vaquer – Mas Gaffart
10	Plaine agricole de la Basse
11	Jardins de Neguebous

En dehors du cœur d'agglomération, un espace d'intérêt agricole et paysager est également répertorié entre les communes de Salses, Claira et Saint-Hippolyte. Il s'agit du plateau viticole de Combusta qui ménage un vaste espace ouvert sur l'étang de Salses-Leucate et parcouru par la Via Domitia.

Les espaces d'intérêt pour constituer la ceinture verte de l'agglomération



- coeur de nature à protéger
- îlot de nature en ville à créer ou préserver
- patrimoine bâti rural à sauvegarder et valoriser
- coupure verte à préserver entre les villes et les villages
- espace à vocation agri-paysagère à valoriser (dont la future ceinture verte de l'agglomération)
- frange urbaine et rurale à qualifier
- conserver et protéger les paysages bocagers
- nature ordinaire à préserver (espaces à vocation agricole ou naturelle)
- espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air
- cours d'eau principal
- cours d'eau secondaire
- surface en eau
- limite communale

Sources : IGN BD Topo®2011/BD Carthage®2008, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2015. Tous droits réservés.

0 1 Km

A.3.2. Caractériser et qualifier des franges urbaines et rurales, comme des interfaces ville-campagne durables et génératrices de qualité de vie

En s'étendant sur les espaces naturels et surtout agricoles, la ville ignore encore trop souvent le monde agricole, ses impératifs, ses logiques fonctionnelles et spatiales. Les deux espaces sont souvent perçus comme antagonistes alors que la gestion de leurs interfaces peut contribuer à leur enrichissement mutuel.

Élément de légende

frange urbaine et rurale à qualifier

cf. cartes pages 33, 35, 52, 60 et carte de synthèse

La matérialisation de cette interface répond à la nécessité de **garantir une protection durable pour les espaces agricoles et naturels.**

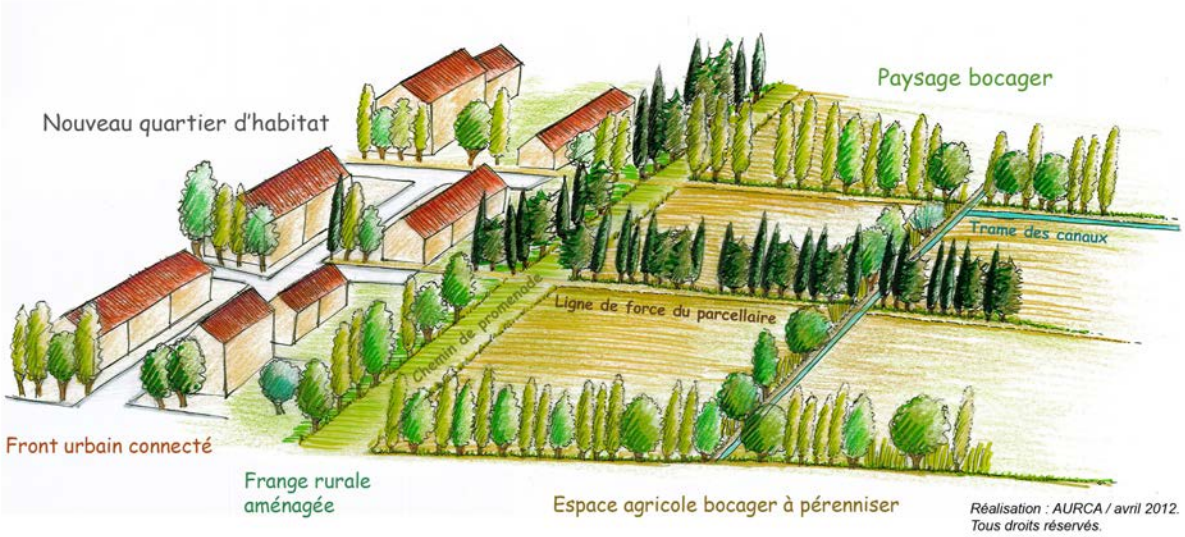
Ce dispositif donne de la lisibilité sur la pérennité des espaces agricoles, afin de **préserver l'agriculture aux portes de la ville.** Cette orientation se traduit par le repérage d'un certain nombre de franges urbaines et rurales dans les différentes cartes du présent document, notamment dans le cœur d'agglomération ou sur certains secteurs sensibles où les espaces agricoles ou naturels méritent d'être protégés du développement urbain ou de ses effets à proximité pour leur valeur économique, écologique ou paysagère.

Autant que possible, ces franges prennent appui sur des éléments paysagers existants et/ou à créer (rupture de pente, chemins, cours d'eau, canaux, structures végétales linéaires, vergers, murets…) et doivent être également appréciées comme de véritables **interfaces à ménager entre la ville et la campagne**. Ces franges urbaines et rurales doivent être traitées comme des espaces de coutures et de transition qui peuvent prendre différentes formes et concilier différentes vocations selon le contexte, par exemple :

- Ceintures boisées avec des itinéraires dédiées aux modes doux de déplacements (piétons, vélos,…).
- Parcs de loisirs et de détente pouvant concilier les impératifs de rétention ou d'infiltration pluviale et ménageant des vues ouvertes sur les espaces agricoles et les massifs environnants.
- Espaces d'interpénétration du maillage agricole et bocager dans l'espace urbain (vergers urbains, jardins familiaux, haies brise-vent prolongées dans les quartiers,…).
- Dans d'autres sites, il peut s'agir de maintenir les espaces agricoles ou une bande déboisée mais aménagée (cheminement piéton) assurant l'interface avec un massif boisé sensible au risque incendie,…

Les conditions d'aménagement de ces interfaces sont précisées dans le cadre de l'élaboration des PLU qui doivent :

- Prendre en compte la qualité de la perception des fronts bâtis.
- Définir les vocations des franges dans le cadre des projets urbains.
- Qualifier par des aménagements paysagers les franges (travailler la composition végétale, les vues, les liens physiques,…).
- Travailler sur les transitions entre espace privé urbain et espace privé rural (réglementation des clôtures, des murs, des haies,…).
- Aménager les franges dans le cadre des opérations d'aménagement d'ensemble et promouvoir les usages collectifs de ces espaces.



La frange rurale : une véritable interface à aménager entre la ville et la campagne

Ce sont également les PLU ou les documents en tenant lieu qui précisent et complètent la délimitation de ces franges, tandis que les OAP caractérisent les modalités de leur aménagement et précisent si besoin l'épaisseur à donner à la frange urbaine et rurale. Une certaine perméabilité peut être conservée afin de permettre l'implantation ponctuelle d'équipements collectifs au-delà de cette frange (bassins de rétention, parc aménagé, équipements sportifs, stations d'épuration…). Autant que possible, le périmètre des opérations d'aménagement doit inclure l'espace réservé à la frange urbaine et rurale pour permettre le traitement paysager de cette interface et l'éventuelle implantation d'équipements collectifs (bassins de rétention, parc aménagé…).

A.3.3. Introduire la nature en ville et promouvoir des parcs urbains multifonctionnels

➦ ***L.122-1-5 al.7*** *: « Le DOO peut également définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation ».*

Élément de légende

îlot de nature en ville à créer ou préserver

cf. carte page 35 et carte de synthèse

Outre les espaces agricoles et naturels qui jouxtent la ville, **des espaces verts accessibles aux populations doivent être préservés et développés**. Ainsi, 55 îlots de nature existants ou à créer ont été repérés et listés (cf. Annexe 6). **Ceux-ci doivent être délimités précisément par les documents d'urbanisme** qui définissent les mesures de protection et la nature des aménagements nécessaires à leur fonction d'îlot de nature.

Afin de favoriser l'introduction de la nature en ville, dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation, un objectif de mobilisation d'au moins 10 % du terrain d'assiette des zones ouvertes à l'urbanisation (supérieures à 1 ha) est nécessaire **pour le maintien ou la création d'espaces verts**. Ces espaces, à paysager, peuvent concilier différentes fonctions récréatives, sportives, de rétention ou d'infiltration des eaux pluviales, d'observation de la faune mais également des jardins familiaux… Ces objectifs peuvent être nuancés selon l'importance des contraintes techniques et financières liées à la réalisation de l'espace vert ou compensées par la réalisation ou l'extension d'un espace vert en dehors de la zone faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation.
Dans les espaces urbains les plus importants et les plus denses, un objectif de maintien ou de création d'un îlot de nature de proximité, accessible au public, de plus d'1 ha doit être affirmé pour les communes de plus de 3 500 habitants. Partout, les documents d'urbanisme doivent s'appuyer sur les éléments végétaux ou patrimoniaux remarquables existants en assurant leur préservation et leur valorisation.

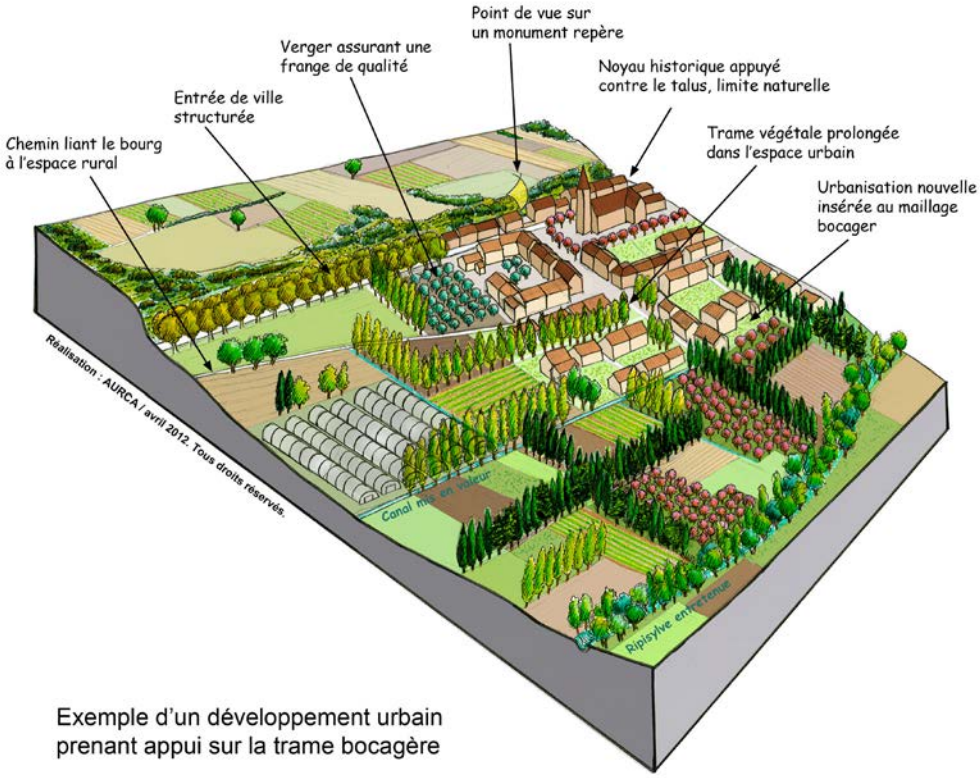
Afin de favoriser la cohésion et le lien social mais aussi de répondre à de nouveaux enjeux sociétaux, les jardins familiaux sont à développer, prioritairement sur les sites les plus propices, bénéficiant d'un accès à la ressource en eau par le réseau d'irrigation et d'un statut foncier approprié. Seules des constructions légères de type abris de jardins y sont autorisées et leur vocation première de terrains de production agricole et de loisirs doit être maintenue.
La qualité de vie dans les villages et les villes résulte pour beaucoup de la place qu'occupe le végétal dans les espaces urbanisés. Il s'agit de renforcer le règne végétal sur l'ensemble des espaces publics, en ombrant notamment les parcs urbains, les principales places et voies structurantes, les surfaces de parkings, mais aussi en innovant au travers de toitures terrasses ou de façades végétalisées… Les espaces verts urbains doivent être interconnectés aux espaces verts périphériques, coupures et espaces ruraux alentours. Ces liaisons peuvent être assurées par des boisements linéaires ou par des chapelets de végétation.

Par ailleurs, les bassins de rétention doivent faire l'objet de réflexions particulières afin de **mutualiser**, sous réserve de faisabilité technique et financière, **les équipements à l'échelle des quartiers**, voire de la ville et des villages et non des opérations. Cette orientation permet d'**organiser des espaces multifonctionnels et paysagés participant à la qualité urbaine.**

A.3.4. Assurer la pertinence paysagère des extensions urbaines

Les éléments géomorphologiques spécifiques (lignes de crêtes, versants, talus, berges, prades…) qui conditionnent la qualité des sites sont à prendre en compte dans les projets d'aménagement. Les documents d'urbanisme définissent des mesures pour réglementer (limites à ne pas dépasser, insertion dans la pente, hauteurs des constructions…) voire interdire les nouvelles constructions.

Les projets d'extensions urbaines doivent être conçus en prenant en compte la typicité des silhouettes et en s'appuyant sur des motifs paysagers existants tels que les éléments géomorphologiques spécifiques, les lignes de force du parcellaire agricole, les vues remarquables, la végétation patrimoniale. Les PLU réglementent en conséquence l'implantation des nouvelles constructions par exemple en matière de hauteur, d'implantation, de densité ainsi que leur aspect architectural.
Dans des cas bien précis et justifiés, comme par exemple la nécessité de préserver une « silhouette sensible » (notamment pour les villages cités au §. A.3.2 alinéa 2), cette orientation peut se traduire par la création de hameaux nouveaux plutôt qu'un recours à des extensions « en greffe » trop impactantes. Cette possibilité doit toutefois répondre à l'ensemble des enjeux, notamment en termes d'accessibilité routière, aux équipements et services, de prise en compte des risques...



Exemple d'un développement urbain prenant appui sur la trame bocagère

A.4. Assurer la préservation des ressources naturelles et encadrer leur exploitation

> *« Les schémas de cohérence territoriale déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable : la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles » .*

A.4.1. Protéger les ressources en eau et les milieux aquatiques

L'accueil de population sur le territoire et le développement économique doivent obligatoirement s'accompagner de mesures ambitieuses visant la gestion globale et durable de l'eau et des milieux aquatiques, ainsi que l'adaptation du territoire à la rareté et la préciosité de la ressource. Les tensions qui s'y exercent s'accroissent au fil du temps, sous l'effet conjugué de l'augmentation des besoins individuels et globaux, et de la raréfaction de la ressource, liée aux pollutions et au changement climatique.

D'une part, l'ensemble des politiques locales et globales de gestion de l'eau doivent être encouragées et relayées localement. La Directive Cadre sur Eau (DCE), la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA), le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) approuvés ou en cours mais aussi les contrats de milieux et les Programmes d'Actions et de Préventions des Inondations (PAPI) doivent être consultés et considérés en amont des réflexions communales d'aménagement. Les instances locales de gestion de l'eau (CLE, comités rivières), lorsqu'elles existent, doivent être consultés et leurs avis considérés pour tout nouvel aménagement.

D'autre part des précautions spécifiques doivent être prises lors de l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme communaux.

Ainsi, il est nécessaire :

- **D'encourager les économies d'eau et d'y contribuer par** :

  - un urbanisme compact visant une réduction des linéaires de réseaux,
  - des pratiques vertueuses de recherche de fuites et d'augmentation des rendements,
  - des infléchissements dans les choix des espaces verts urbains en privilégiant des espèces peu consommatrices en eau, en outre la gestion différenciée (ou gestion raisonnée durable) des espaces verts urbains sera fortement encouragée,
  - un encadrement des choix des particuliers et des acteurs économiques dans les règlements des opérations d'urbanisme (lotissements, ZAC, ZAE…),
  - une sensibilisation des populations et des services techniques des collectivités.

- **De phaser l'ouverture à l'urbanisation des différents secteurs d'un PLU** en fonction de la disponibilité des ressources mobilisables, en volume et en qualité, à justifier à l'échelle de la masse d'eau ou du bassin versant. Ainsi, le développement et l'amélioration des infrastructures d'adduction, de traitement, de stockage et de distribution d'eau potable aux populations, devront précéder le développement urbain.

- **D'assurer la protection des ressources en eau pour l'alimentation des populations** par une réglementation adaptée en matière d'occupation des sols sur les périmètres de protections des captages. Des DUP devront être prises pour tout nouveau captage et les captages futurs devront être considérés les plus en amont dans les décisions d'aménagement du territoire.

  Il s'agit d'assurer la prévention des risques de pollution agricole, industrielle et domestique, en particulier des phytosanitaires, en encourageant les bonnes pratiques des agriculteurs et des jardiniers, la gestion différenciée des espaces verts urbains et l'amélioration des pratiques des services des routes, autoroutes et voies ferrées.

De plus, sur les aires d'alimentation des captages prioritaires au titre du Grenelle (à savoir le forage de Notre Dame de Pène, le puits du Château d'eau d'Estagel, le captage Le Stade (F4) à Espira-de-l'Agly) et du SDAGE (ces 3 derniers captages ainsi que la prise d'eau sur la conduite forcée du barrage de l'Agly à Cassagnes, le forage Milleroles à Bages, le forage profond (F2) à Pollestres, le captage Verdouble les canals à Tautavel, la captage Garoufe (F4) à Pia), les opérations d'aménagement se feront en respect du maintien des obstacles naturels au ruissellement (talus, fossés, haies) qui jouent un rôle important dans la fixation des éléments polluants (nitrates, phosphates, phytosanitaires…). En outre, une évolution des pratiques agricoles est requise pour une meilleure protection des ressources en eau. Aussi est-il vivement recommandé de mobiliser les outils fonciers, agro-environnementaux et de planification dans les aires d'alimentation de ces captages.

Enfin, il est recommandé de conduire un état des lieux des forages existants lors de l'ouverture à l'urbanisation d'une nouvelle zone, de façon à procéder à leur fermeture afin de restaurer l'isolation des différents niveaux-réservoirs.

▪ **D'anticiper et de maîtriser les pressions des prélèvements sur les nappes**, notamment sur la frange littorale et rétro-littorale du territoire afin de prévenir l'intrusion du biseau salé, et les pressions de prélèvements et de rejets d'eaux usées traitées sur les eaux superficielles. Cela implique une maîtrise des afflux de population et/ou une gestion appropriée de l'adduction en eau potable (maillage avec l'arrière-pays, ressources complémentaires, économies, interdiction de forages…), en respect des conclusions des études « volumes prélevables » disponibles. Cela appelle à un renforcement de la politique d'assainissement des communes, et à l'adaptation des conditions de rejet pour préserver les milieux récepteurs particulièrement sensibles aux pollutions, notamment les complexes lagunaires de Salses-Leucate et de Canet- Saint Nazaire.

▪ De **réserver les nappes profondes du Pliocène**, captives et considérées comme ressources prioritaires, à l'alimentation en eau potable des populations et à l'industrie agro-alimentaire et de **privilégier les nappes quaternaires et les ressources superficielles** pour les autres usages (irrigation, arrosage, remplissage des piscines, ou activités industrielles), dès lors que ces ressources sont mobilisables.

▪ **D'identifier et localiser les canaux d'irrigation et de drainage dans les PLU, de les caractériser** (vocations, périmètre irrigué, présence d'une ASA ou ASCO, débit autorisé de prélèvement, usages, caractère patrimonial), **de les maintenir dans les extensions d'urbanisation et de les restaurer** lorsque cela est possible techniquement et financièrement. Les conditions d'évolution de leur utilisation pour l'évacuation des eaux pluviales devront être précisées le cas échéant. Une utilisation des eaux superficielles peut être favorisée dans les centres bourgs en entretenant et en redéployant les réseaux de canaux ancestraux.

▪ **De réaliser des schémas d'assainissement pluvial** permettant d'apprécier l'accroissement des débits d'eaux pluviales générés par les extensions urbaines, de limiter l'imperméabilisation des parcelles afin d'accroitre l'infiltration et la recharge des nappes, et/ou de favoriser le stockage.

▪ **D'utiliser des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales** par des aménagements favorisant l'infiltration des eaux pluviales (noues, chaussées réservoirs, chaussées perméables …), et, lorsque cela est possible, par la récupération des eaux pluviales pour les utilisations collectives ou privées (arrosage des parcs et jardins…).

▪ **De valoriser les cours d'eau, les canaux et leurs ripisylves** par une recherche de leur libre accès, et de cheminements doux, sous condition de sécurité suffisante et du respect de la qualité et du fonctionnement des milieux.

L'accueil de populations et d'activités doit tenir compte des territoires voisins, dépendants du Roussillon ou dont dépend le Roussillon (haute et moyenne vallée de la Têt, du Tech, de l'Agly, aire de distribution des eaux des nappes).

A.4.2. Amorcer un nouveau modèle énergétique

> ***L.110*** *: « réduire les émissions de gaz à effet de serre, réduire les consommations d'énergie, économiser les ressources fossiles ».*

Le Roussillon n'échappe pas au changement climatique, aujourd'hui reconnu de tous. Les engagements européens et nationaux amènent les acteurs locaux du territoire à contribuer à l'**effort national de lutte contre les gaz à effet de serre et de développement de la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique**. Il s'agit en effet de réduire par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 et de respecter la règle européenne des « 3 * 20 » : réduire de 20% les émissions de GES, améliorer de 20 % l'efficacité énergétique, porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie.

Dans le Roussillon, les dépenses énergétiques sont majoritairement liées aux postes habitats, activités tertiaires et déplacements. Ainsi, la recherche systématique d'un **urbanisme de proximité**, d'une **mixité fonctionnelle** des bourgs et de leurs extensions, le **développement des transports alternatifs** (doux et en commun), la création de parcs relais et les **améliorations d'isolation, d'exposition et de conception des bâtiments d'habitation et d'activités**, sont autant de leviers qui contribuent à dépenser moins d'énergie.

Les bâtiments des futures opérations urbaines doivent respecter la Réglementation Thermique 2012 et viser une consommation d'énergie primaire de 50 kWhEP/m^2/an maximum. Le confort d'été doit être intégré dans les réflexions pour leur conception, leur construction et leur exploitation. Les actions de réhabilitation des bâtiments existants devront participer de la lutte contre la précarité énergétique. La réalisation des espaces publics devra être réfléchie en fonction du lieu, du climat, et des usages. Une gamme variée d'espaces publics est souhaitable. Des démarches de type Bâtiments Durables Méditerranéens pourront être suivies.

Outre ces orientations pour partie développées dans les chapitres suivants, les documents d'urbanisme communaux permettent la contribution au développement des énergies renouvelables, source de revenus pour le territoire, tout en veillant à ce que celui-ci n'altère pas les efforts d'économie des sols, de préservation de la biodiversité et des activités agricoles, ni la qualité des paysages.

Ainsi :

- En matière de **solaire thermique et photovoltaïque**, la priorité est donnée à la couverture des toitures et des bâtiments agricoles (serres, hangars) par des panneaux solaires. Les bâtiments d'activité sont privilégiés. Les champs photovoltaïques sont proscrits dans les zones à enjeux agricoles forts ainsi que dans les cœurs de nature. Sur les autres milieux naturels d'intérêt écologique, ils doivent faire l'objet de précautions particulières (continuité avec l'urbanisation existante, requalification d'anciennes décharges ou d'anciens sites d'extraction sous conditions, insertion paysagère et minimisation des impacts environnementaux), et réfléchis à la lueur d'une analyse coût environnemental - bénéfice.

- En matière d'**énergie éolienne**, le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie doit être consulté et pris en compte et les procédures de délimitation des Zones de Développement de l'Eolien peuvent être considérées à l'échelle plus large du bassin de vie.

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

Exploitation agricole - Cassagnes ©AURCA

Eoliennes - Rivesaltes ©AURCA

▪ Le **recours au bois comme source d'énergie** est à développer. Les communes et EPCI peuvent aider à la structuration de la filière Bois Energie en développant des chaufferies collectives pour les bâtiments de leur patrimoine ainsi que pour des projets urbains qu'elles portent, dès lors que les conditions de densité et de seuil de population sont réunies.

▪ Les documents d'urbanisme communaux facilitent la construction de **bâtiments bioclimatiques**, l'intégration du bois dans les constructions des bâtiments résidentiels et d'activités, et favorisent voire imposent les dépassés de toiture, les pare soleil ou auvents pour assurer la protection solaire en faisant évoluer leur règlement (modification de l'article 11 du règlement du PLU au titre de « l'aspect extérieur des constructions »).

▪ **Différents outils sont encouragés** : l'approche environnementale de l'urbanisme, les approches bioclimatiques les démarches Agenda 21 ou encore les éco-quartiers.

A.4.3. Permettre l'exploitation du sous-sol en limitant les nuisances

L'extraction de matériaux répond à une nécessité économique liée pour beaucoup à la construction de bâtiments et à l'aménagement d'infrastructures (voies et ouvrages d'art). Elle approvisionne également des filières industrielles implantées sur le territoire du Roussillon, telles que les entreprises Omya ou La Provençale qui transforment les carbonates de calcium extraits des carrières en produits industriels.

Plusieurs carrières exploitent le sous-sol sur le territoire du Roussillon, pour l'extraction de granulats et de roches massives. Leur implantation puis leur fonctionnement n'est pas sans incidences sur l'environnement et le paysage. Néanmoins, elles contribuent à la vitalité économique locale et permettent un approvisionnement de matériaux en « circuits courts ». La limitation des distances d'acheminement est essentielle pour la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et pour la réduction des coûts.

L'autonomie du département en matière d'approvisionnement en matériaux de construction **doit donc être maintenue par le renouvellement de concessions** pour l'exploitation des carrières déjà existantes. L'implantation de nouvelles carrières ne peut se concevoir que dans l'opportunité d'exploiter des matériaux rares et absents des carrières déjà exploitées localement. En effet, les nuisances liées à l'exploitation des carrières sont déjà présentes et souvent encadrées. Qu'il s'agisse du bruit, des atteintes paysagères, des poussières dégagées ou des altérations environnementales en termes de lessivage des sols, comblement des cours d'eau, destruction d'habitat ou destruction d'espèces, une concentration des activités sur les sites déjà exploités est donc souhaitée.

Conformément au **schéma départemental des carrières** et à la réglementation en vigueur, les extractions alluvionnaires sont proscrites dans le lit mineur, dans les périmètres de protection immédiate des captages d'eau destinée à la consommation des collectivités, des forêts de protection, des espaces boisés classés et des espaces remarquables au titre du L.146-6 du Code de l'Urbanisme. Sur les secteurs à forte sensibilité environnementale comme l'espace de mobilité des cours d'eau, les périmètres de protection rapprochée des captages d'eau destinées à la consommation des collectivités, ou les secteurs à risque des PPR, les extractions doivent faire l'objet d'**importantes mesures de précaution** et leur extension géographique doit être maîtrisée.

Ailleurs, outre le respect des textes réglementaires et des orientations du schéma départemental en vigueur, il sera recherché une réduction et/ou une compensation des atteintes portées au milieu environnant.

Le **recyclage des déchets du BTP** devra toutefois être encouragé, et facilité par le recours des produits qui en sont issus pour tous les travaux dont les normes géotechniques autorisent leur emploi.

Par ailleurs, les collectivités devront être associées lors des **projets de remise en état des sites après exploitation**, afin de veiller à leur intégration dans les projets de territoire d'ensemble. Enfin, il s'agira de veiller à ce que la remise en état des carrières existantes soit faite en conformité avec les obligations réglementaires et en limitant au maximum les risques d'impact sur l'environnement.

A.5. Prévenir les risques naturels et technologiques et leurs possibles évolutions

> ***L.122-1-4*** *: « Le DOO définit les conditions de prévention des risques ».*

Le territoire est soumis à de nombreux risques qui, malgré les aménagements visant à s'en protéger, obèrent les capacités de développement de certains secteurs.

Les risques naturels sont amenés à évoluer avec les changements climatiques. En effet, outre la relation évidente entre la montée du niveau de la mer et l'accentuation des aléas littoraux, le dérèglement climatique (fortes précipitations, tempêtes, canicules…) accroit notamment la vulnérabilité de la végétation au risque incendie, du littoral à l'aléa submersion et des bassins versants aux risques de crue et mouvements de terrain associés.

L'urbanisation doit donc être orientée en conséquence, **en privilégiant les zones les moins vulnérables** et en assurant une solidarité entre territoires à risques et territoires hors risques. Les espaces inondables quant à eux, peuvent être le support de nouvelles fonctions, telles que l'agriculture irriguée, les espaces récréatifs et sportifs, les espaces à vocation naturelle ou paysagère, les observatoires faunistiques et floristiques…, en veillant à ce que ces utilisations ne gênent ni les écoulements ni les infiltrations d'eau et ne compromettent pas les fonctionnalités écologiques des milieux.

En outre, la vulnérabilité des zones existantes dans les secteurs à risque doit être réduite. Il s'agit par ailleurs de renforcer la résilience des formes urbaines et des bâtiments face aux risques et au changement climatique.

Les risques liés aux transports de matières dangereuses et aux installations classées ICPE ou SEVESO, et leurs incidences cumulées doivent aussi être pris en compte.

Compte-tenu des enjeux, des conditions de prévention des risques ont donc été définies.

- **Le développement et l'harmonisation des plans de prévention des risques sont recherchés** afin de mieux connaître et prendre en compte les risques dans les opérations d'aménagement. Les modalités d'élaboration de ces documents doivent autant que possible prendre en compte la diversité des enjeux du territoire pour éviter de pénaliser le développement des communes et permettre un développement de l'urbanisation encadré par des dispositions constructives dans les zones où le risque est acceptable.

- **Les plans communaux de sauvegarde doivent être élaborés** sur l'ensemble des communes faisant l'objet de PPR et développer des actions d'information préventive auprès des populations.

- **Une meilleure gestion des eaux pluviales** doit être promue. L'infiltration de l'eau doit être recherchée pour éviter l'augmentation du ruissellement et le lessivage des sols, générés par la hausse des surfaces imperméabilisées. Des schémas d'assainissement pluvial sont nécessaires. Différentes techniques alternatives peuvent être mises en œuvre.

- **L'entretien et la gestion des espaces** situés à l'interface entre les zones bâties et les milieux propices aux éclosions et propagation d'incendies **sont fortement recommandés**. Une attention particulière doit être portée sur l'enfrichement des terres agricoles. L'élevage peut répondre opportunément à ces problématiques. Les communes, en plaine comme sur les massifs, sont invitées à nouer des partenariats avec les éleveurs du territoire et leurs groupements, et à maintenir ou reconduire les associations foncières pastorales.

▪ **La réduction de la vulnérabilité** des zones habitées par le redéploiement de l'agriculture et l'élevage dans les zones de massifs **est à rechercher.**

▪ **Des réflexions sur les conditions d'occupation des sols dans les zones inondables sont à mener** afin de permettre sous conditions, diverses fonctions récréatives, sportives, agricoles ou écologiques.

▪ **La lutte contre l'érosion du trait de côte doit être poursuivie** en privilégiant les aménagements doux et la restauration du cordon dunaire.

▪ **Le développement sur le littoral doit être orienté prioritairement en dehors des espaces proches du rivage** pour les communes littorales (les espaces proches du rivage étant globalement plus vulnérables aux risques de submersion marine ou d'inondation).

▪ **Le maintien de retraits pour l'habitat doit être assuré** dans les zones à urbaniser aux abords des principaux corridors utilisés par les transports des matières dangereuses (autoroute et voie ferrée internationale).

A.6. Promouvoir un mode spécifique de développement durable sur le littoral

Le littoral roussillonnais présente des écosystèmes riches et fragiles, constitués notamment par les milieux marins, les plages, les lidos et les lagunes de Salses-Leucate et Canet-Saint Nazaire. Cependant, il est le siège d'une occupation saisonnière et permanente de plus en plus marquée. Les plages constituent un attrait essentiel pour le territoire dont l'économie est en partie conditionnée par la fréquentation touristique.

Au vu de la législation et afin de trouver un équilibre entre la protection des milieux et le développement du territoire, les onze communes soumises à la Loi Littoral (retranscrite dans les articles L.146-1 à L.146-9 du Code de l'Urbanisme) doivent intégrer un certain nombre de principes spécifiques.

La représentation spatiale des modalités d'application de la Loi Littoral (coupures d'urbanisation, espaces proches du rivage…) traduit la mise en place de cette politique de protection, d'aménagement et de mise en valeur du littoral au sein des documents d'urbanisme (SCOT et PLU notamment).

Le Plan Local d'Urbanisme doit s'attacher à décliner et appliquer ces dispositions particulières, le SCOT, veille à la cohérence d'ensemble, en particulier ce souci d'harmonisation se traduit par :

▪ La reconnaissance des principaux espaces remarquables.

▪ La définition des coupures d'urbanisation principales.

▪ La reconnaissance des espaces proches du rivage.

▪ Ainsi que l'estimation des capacités d'accueil et le repérage des principaux secteurs d'urbanisation à justifier au sein des espaces.

A.6.1. Reconnaître les sites emblématiques du littoral

• Identifier les principaux espaces remarquables

Les espaces remarquables, définis par l'article L.146-6 du Code de l'Urbanisme et le décret n°89-694 du 20 septembre 1989, **sont des espaces terrestres et marins constituant un site ou un paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral, nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique.**

Sur le territoire du SCOT, les espaces remarquables ont été déterminés sur les onze communes soumises aux dispositions particulières du littoral en fonction du cadre réglementaire en vigueur, de la prise en compte des modalités d'application de la Loi Littoral dans les documents d'urbanisme locaux, des documents départementaux d'application de la Loi Littoral (DDALL) des Pyrénées-Orientales (1995) et de l'Aude (1994) et de l'étude réalisée par le bureau d'études ADELE en 2008 concernant l'interprétation et la spatialisation de la Loi Littoral dans les Pyrénées-Orientales.

Conformément à la législation qui fixe les milieux à préserver, **la délimitation des espaces remarquables concerne :**

- La réserve naturelle nationale « Mas Larrieu ».
- Les parties naturelles du site classé « Château de Salses ».
- Les sites à proximité du rivage désignés par la directive européenne n°79-409 du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et intégrés au réseau Natura 2000 en tant que zone de protection spéciale (ZPS). A savoir les sites Natura 2000 « Complexe lagunaire de Salses - Leucate » et « Complexe lagunaire de Canet - Saint-Nazaire ».

Par ailleurs, **les zones humides, les dunes, les plages et les lidos** reconnus comme milieux présentant un fort intérêt écologique au titre de l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I, sont **identifiés comme espace remarquable**. Ces espaces concernent les ZNIEFF de type I :

- « Prairies humides de Saint-Cyprien ».
- « Lido des portes du Roussillon ».
- « La Corrège et les Dosses ».
- « Dunes de Capellans ».
- La partie le long du Bourdigou du site « Embouchures de l'Agly, du Bourdigou et de l'Auque ».

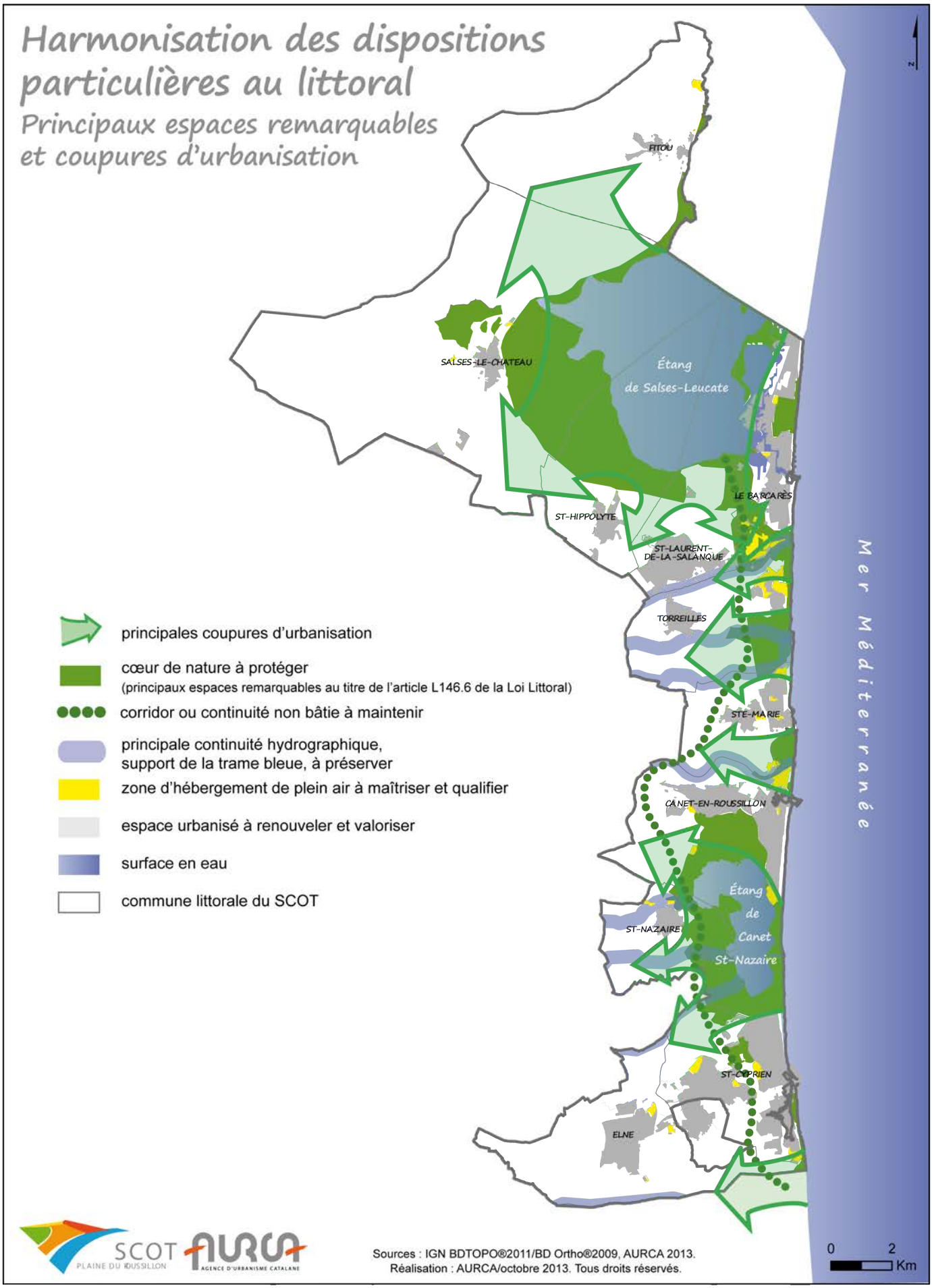
En outre, d'après les espaces remarquables inscrits dans les documents d'urbanisme locaux et la nature de certains milieux non identifiés par des inventaires naturalistes ou des mesures de protection, les boisements de la Crosta, les parties naturelles de l'embouchure de la Têt et les plages avoisinantes sur la commune de Canet-en-Roussillon, et le cordon dunaire intégré dans la ZNIEFF de type II « Embouchure du Tech et grau de la Massane » reliant les dunes de Capellans à la réserve naturelle du Mas Larrieu sur la commune de Saint-Cyprien font aussi partie intégrante des espaces remarquables identifiés dans le cadre de l'élaboration du SCOT.

Complexe lagunaire de Canet-St Nazaire ©AURCA

Complexe lagunaire de Salses-Leucate ©AURCA

Harmonisation des dispositions particulières au littoral

Principaux espaces remarquables et coupures d'urbanisation



SCOT PLAINE DU ROUSSILLON — AURCA AGENCE D'URBANISME CATALANE

Sources : IGN BDTOPO®2011/BD Ortho®2009, AURCA 2013.
Réalisation : AURCA/octobre 2013. Tous droits réservés.

Le tableau suivant récapitule **les espaces remarquables identifiés sur les onze communes soumises aux dispositions particulières au littoral** :

Sites identifiés en Espaces Remarquables	Principaux milieux naturels	Commune
Réserve naturelle nationale du Mas Larrieu	plages, landes, boisements	Elne, St-Cyprien
Parties naturelles du site classé Château de Salses	boisements, garrigues	Salses-le-Château
Sites Natura 2000 Complexe lagunaire de Salses - Leucate (ZPS)	plages, landes, zones humides, îlots	Salses-le-Château, St-Hippolyte, St-Laurent-de-la-Salanque, Le Barcarès, Torreilles, Ste-Marie, Fitou
Sites Natura 2000 Complexe lagunaire de Canet - Saint-Nazaire (ZPS)	lagunes, zones humides, landes, lidos	Canet-en-Roussillon, St-Nazaire, St-Cyprien
ZNIEFF de type 1 Prairies humides de St-Cyprien	zones humides	St-Cyprien
ZNIEFF de type 1 Lido des portes du Roussillon	plages, dunes, boisements	Le Barcarès
ZNIEFF de type 1 La Corrège et les Dosses	landes, zones humides	Le Barcarès
ZNIEFF de type 1 Dunes de Capellans	plages, dunes	St-Cyprien
Une partie de la ZNIEFF de type 1 Embouchures de l'Agly, du Bourdigou et de l'Auque	zones humides	Torreilles
Les boisements de la Crosta, les parties naturelles de l'embouchure de la Têt et les plages avoisinantes	plages, landes, boisements	Canet-en-Roussillon, Ste-Marie
Le cordon dunaire intégré à la ZNIEFF de type 2 Embouchure du Tech et grau de la Massane	plages	St-Cyprien

Les principaux espaces remarquables identifiés intègrent les cœurs de nature de l'armature verte et bleue du territoire identifiée par le SCOT. Ces sites à la fois sensibles et emblématiques du littoral sont mis en réseau par une continuité non bâtie « rétro-littorale » permettant de relier le bocal du Tech au complexe lagunaire de Salses-Leucate, en passant par l'étang de Canet-Saint-Nazaire et le Bourdigou au sud de Torreilles.

Dans ces espaces, toute nouvelle urbanisation est proscrite. Seuls des aménagements légers sont tolérés s'ils ne portent pas atteinte à la qualité du milieu (se référer notamment à l'article R.146-2 du code de l'Urbanisme).

Le SCOT reconnaît les principaux ensembles tandis que les PLU complètent si besoin l'identification des espaces remarquables (R.146-1 du code de l'Urbanisme) et précisent leurs limites.

- **Repérer et classer les boisements les plus significatifs**

Les communes soumises à la loi Littoral ont l'obligation, au titre de l'article L.146-6 du Code de l'Urbanisme, de repérer et classer les boisements les plus significatifs du territoire communal en **espaces boisés classés** lors de l'élaboration du plan local d'urbanisme.

Il n'appartient pas au SCOT d'identifier les espaces boisés à classer. Une analyse approfondie sera donc effectuée dans le cadre de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme, avec une attention particulière sur les boisements caractéristiques du Mas de l'Illa (Le Barcarès), du Bourdigou (Torreilles), des embouchures et ripisylves de la Têt, de l'Agly et du Tech (Canet, Sainte-Marie, Le Barcarès, Torreilles, Elne…) et de la colline de l'Esparrou (Canet).

A.6.2. Définir les principales coupures d'urbanisation

➦ ***L.146-2*** *: « Les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation ».*

Élément de légende

principale coupure d'urbanisation

cf. carte page 46

Les coupures d'urbanisation, définies par l'article L.146-2 du Code de l'Urbanisme, sont des espaces naturels ou agricoles non urbanisés qu'il convient de préserver afin notamment d'éviter **la constitution de fronts bâtis continus entre les agglomérations du littoral**. Dans ces coupures, seuls des aménagements, constructions ou installations ne compromettant pas le caractère de la coupure d'urbanisation peuvent être admis, notamment les équipements légers (loisirs, sports…) et les aménagements de voirie. Ces coupures sont également des composantes de la trame verte et bleue du territoire, elles participent aux équilibres écologiques et permettent la structuration du tissu urbain et le maintien d'un paysage naturel caractéristique.

Afin d'assurer la cohérence d'ensemble, le document d'orientations et d'objectifs définit globalement les principales coupures d'urbanisation, notamment celles de portée intercommunale.

Les limites et les vocations de ces coupures d'urbanisation sont précisées par les documents d'urbanisme locaux. Par ailleurs, des coupures d'urbanisation complémentaires (notamment à l'échelle communale) peuvent exister et être identifiées par ces mêmes documents.

A.6.3. Reconnaître les espaces proches du rivage

Les espaces proches du rivage, définis par l'article L.146-4 du Code de l'Urbanisme, sont des espaces qui doivent être protégés en **limitant les extensions urbaines et en favorisant un développement de l'urbain en profondeur** (c'est-à-dire à l'arrière des quartiers existants, plutôt qu'en front de mer). La limite de ces espaces est déterminée notamment en fonction de la distance au rivage, de la notion de co-visibilité et de la nature de l'espace (ambiance marine). **Toute extension de l'urbanisation doit être limitée et justifiée au sein de ces espaces par les PLU et/ou le SCOT.**

Une **limite des espaces proches du rivage** est identifiée dans le présent document. Celle-ci est matérialisée par un trait continu assumant une marge d'incertitude que les documents d'urbanisme locaux devront préciser par une approche plus fine.

La définition et le tracé des espaces proches du rivage doivent être cohérents entre les communes littorales.

A.6.4. Déterminer les capacités d'accueil des communes littorales

> ***L.146-2*** *: « Pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte : de la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L. 146-6 ; de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ; des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.*
>
> *Dans les espaces urbanisés, ces dispositions 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. »*

La capacité d'accueil peut notamment se traduire par le niveau de pression acceptable exercé par les populations permanentes et saisonnières ainsi que les activités pouvant être supportées par le territoire sans mettre en péril ses spécificités.

• Maîtriser la croissance démographique d'un espace contraint

Le projet d'aménagement et de développement durables privilégie le confortement de l'armature urbaine, en s'appuyant notamment sur un certain nombre de polarités avec la volonté clairement exprimée de **« maîtriser et accompagner la croissance démographique » du littoral**.

Aujourd'hui, compte tenu notamment des contraintes spécifiques à cette entité, la croissance démographique des 11 communes concernées par l'application de la loi Littoral s'est tassée passant de 3,9 % (1999/2005) à 2,3 % par an (2005/2009) pour les cinq communes du littoral sableux et de 1,8 % par an (1999/2005) à 1.5 % (2005/2009) pour les communes « rétro-littorales », c'est-à-dire les six communes concernées par les dispositions de la loi Littoral (du fait de leur proximité avec les complexes lagunaires) mais dont le fonctionnement est

Pourtours de l'étang de Salses-Leucate ©AURCA

Littoral - Saint-Cyprien-plage ©AURCA

plus proche des autres communes de la plaine du Roussillon (Elne, Salses-le-Château, Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Fitou et Saint-Nazaire).

Ce processus de modération de la croissance est donc engagé, cependant chaque commune doit pouvoir poursuivre un développement équilibré sans pour autant compromettre les ressources du territoire.

Les besoins chiffrés en logements sur l'ensemble des 11 communes concernées par les dispositions particulières au littoral (à l'horizon de 15 ans) sont estimés à près de 10 000 logements environ dont 7500 sur les cinq communes du littoral sableux. Ces besoins s'appuient sur un taux de croissance prévisionnel de 1,2% par an (§ B.1.1), ils s'inscrivent globalement dans le potentiel d'offre de nouveaux logements estimé au regard des projets communaux. Ce potentiel équivaut à 9000 logements dont 5900 sur les cinq communes du littoral sableux, il pourrait se traduire par une **population permanente supplémentaire de 13 000 habitants**.

Cette capacité d'accueil de nouveaux habitants permanents reste globalement compatible avec les ressources d'un territoire dont le potentiel d'accueil total actuel est largement plus élevé. La population permanente ne représente par exemple que 25% de la capacité des équipements d'épuration des eaux usées du littoral (estimée 255 000 équivalents/habitants en 2009). Un effort devra être mené pour lisser le pic de fréquentation estivale sur les cinq communes du littoral sableux.

Aucun hameau nouveau au sens de l'article L.146-4 du code de l'urbanisme n'est prévu sur l'espace littoral.

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

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

Sur le plan de l'habitat, au moins 80 % des 10 000 logements nécessaires aux 11 communes concernées par les dispositions de la loi littoral devront être orientés en dehors des espaces proches du rivage (résidences secondaires comprises). Ce sont donc moins de 2000 logements qui peuvent être envisagés dans les espaces proches du rivage, en respectant la notion d'extension limitée de l'urbanisation.

Par ailleurs, ce potentiel devra être orienté préférentiellement vers des opérations de renouvellement urbain ou d'extension au sein des tissus déjà urbanisés, le cas échéant en mobilisant le parc de résidences secondaires. Compte tenu de leur situation géographique, il est admis que certaines communes puissent orienter majoritairement ou intégralement leur offre en logements au sein des espaces proches du rivage à condition de respecter la répartition globale précitée (maximum de 20% de l'offre globale en logement dans les espaces proches du rivage à l'échelle du SCOT) et que cette offre n'amène pas à dépasser le plafond de 2000 logements dans les espaces proches du rivage à l'horizon des 15 ans pour l'ensemble des communes.

Afin de satisfaire les besoins en logements identifiés au § B.1., **les communes du littoral** (en particulier Sainte-Marie, Le Barcarès, Saint-Laurent-de-la-Salanque et Torreilles dont le potentiel d'extension est limité) **doivent également agir simultanément sur des opérations de renouvellement urbain** lorsque les conditions des plans de prévention des risques (PPR) le permettent.

Une partie de ces besoins doit être assurée par la mobilisation partielle du parc de résidences secondaires (résidentialisation) qui atteint un total de 31 000 logements dont 30 000 sur les cinq communes du littoral sableux.

Ce phénomène risque fort d'être exacerbé par la diminution des capacités de développement des communes les plus contraintes. Si l'on extrapole les tendances observées entre 2005 et 2009, ce phénomène de résidentialisation pourrait satisfaire un besoin en logements équivalent à 3000 résidences principales. Néanmoins, cette évaluation mérite d'être prise avec précaution car ce phénomène est difficilement contrôlable (effet d'aubaine, présence potentielle de seuils incompressibles, volonté des communes de maintenir une offre en résidences secondaires…).

Près de 600 logements vacants de longue durée peuvent être également mobilisés pour répondre à ces enjeux et diminuer la consommation d'un espace devenu rare. Cependant, ici encore ce parc a déjà considérablement diminué et cette tendance pourrait se heurter au phénomène de vacance incompressible (estimé à 1% du parc total).

• Justifier la capacité d'accueil dans les espaces proches du rivage

> ***L.146-2*** *: « L'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 précitée doit être justifiée et motivée, dans le plan local d'urbanisme, selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Toutefois, ces critères ne sont pas applicables lorsque l'urbanisation* **est conforme aux dispositions d'un schéma de cohérence territoriale** *ou d'un schéma d'aménagement régional ou compatible avec celles d'un schéma de mise en valeur de la mer ».*

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

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

Deux communes concernées par les dispositions spécifiques au littoral sont reconnues comme pôles d'équilibre majeurs du territoire, il s'agit des villes de Canet-en-Roussillon et d'Elne dont le rôle dans la structuration et l'organisation du territoire est reconnu et affirmé. Le projet prévoit également de conforter le rôle de la ville de Saint-Cyprien au sein de cette armature territoriale.

Sur ces trois communes, **des secteurs de développement urbain prioritaires ont été définis sur des secteurs à fort potentiel** (secteurs de projets stratégiques). Ils sont soumis à des conditions particulières incluant notamment une densité minimale et se situent en dehors des espaces proches du rivage (secteurs « Les Regals » et « Les Alizés » à Canet-en-Roussillon, « Las Closes » à Elne et le secteur « Colomine » au nord du village de Saint-Cyprien). L'aménagement de ces secteurs est justifié et n'appelle pas à respecter une notion d'extension limitée de l'urbanisation au sens de l'article L.146-2 du code de l'urbanisme.

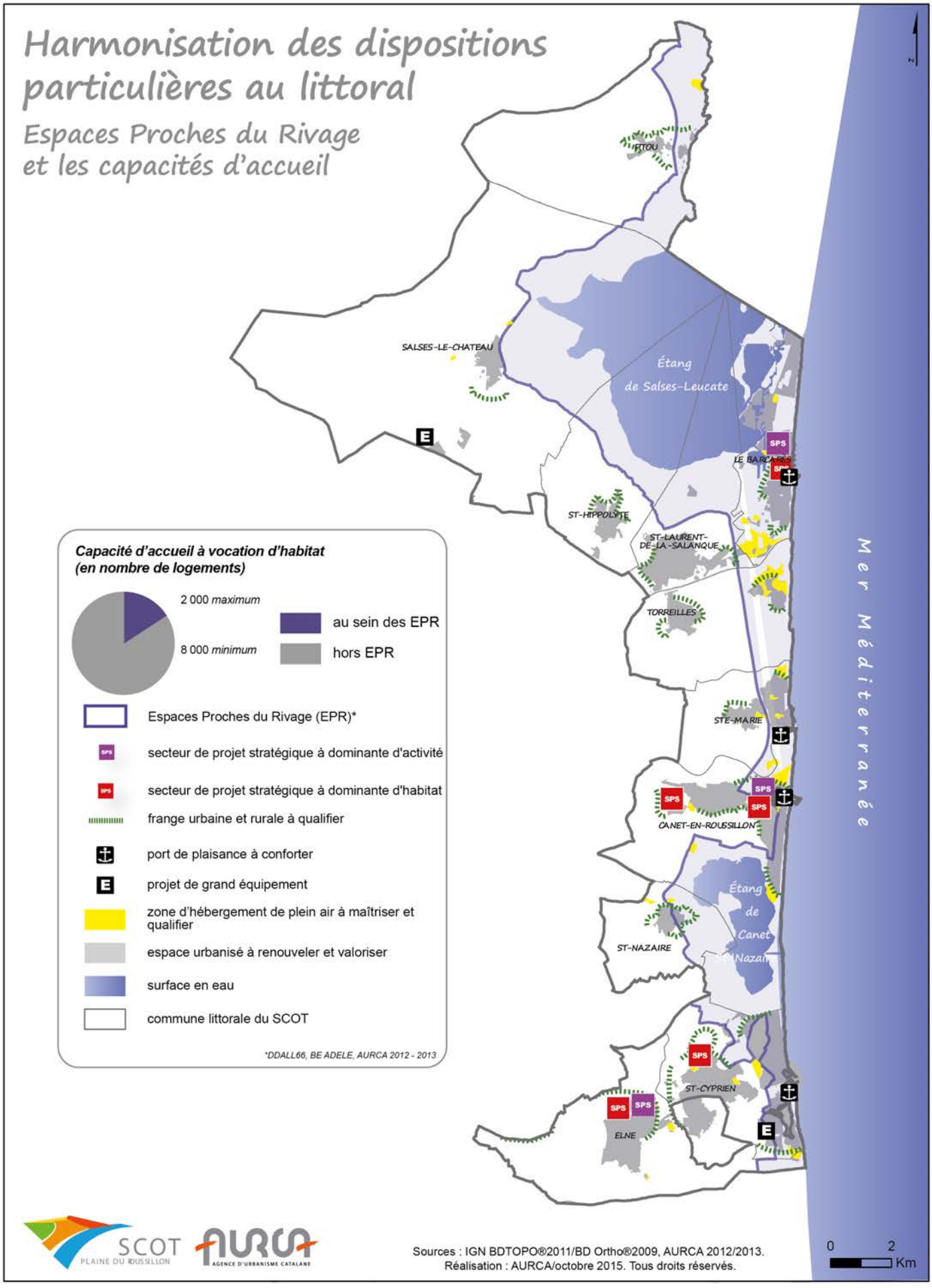
En dehors de ces secteurs, **d'autres zones potentielles de développement à dominante d'habitat peuvent être développées** notamment dans les espaces proches du rivage, le principe d'extension limitée de l'urbanisation devra être justifié par les documents d'urbanisme locaux notamment selon des critères liés à la configuration particulière des lieux.

Les extensions de l'urbanisation concernant les parties actuellement urbanisées des communes (c'est-à-dire à l'intérieur du tissu urbain des villes et villages) doivent être favorisées dans le respect des caractéristiques des quartiers environnants et en limitant l'édification d'immeubles collectifs en front de mer. Les autres extensions doivent respecter les grands équilibres à préserver et les objectifs globaux de protection des espaces naturels et agricoles développés dans le schéma de cohérence territoriale.

Les documents d'urbanisme locaux devront justifier le caractère limité et l'intégration de ces extensions au regard de leur environnement urbain, naturel ou agricole. Les coutures avec les espaces urbains environnants et les interfaces avec les espaces naturels ou agricoles seront aménagés et feront l'objet d'attentions particulières.

Harmonisation des dispositions particulières au littoral

Espaces Proches du Rivage et les capacités d'accueil



Capacité d'accueil à vocation d'habitat (en nombre de logements)

2 000 *maximum*

8 000 *minimum*

au sein des EPR

hors EPR

- Espaces Proches du Rivage (EPR)*
- secteur de projet stratégique à dominante d'activité
- secteur de projet stratégique à dominante d'habitat
- frange urbaine et rurale à qualifier
- port de plaisance à conforter
- projet de grand équipement
- zone d'hébergement de plein air à maîtriser et qualifier
- espace urbanisé à renouveler et valoriser
- surface en eau
- commune littorale du SCOT

*DDALL66, BE ADELE, AURCA 2012 - 2013

SCOT PLAINE DU ROUSSILLON

AURCA AGENCE D'URBANISME CATALANE

Sources : IGN BDTOPO®2011/BD Ortho®2009, AURCA 2012/2013.
Réalisation : AURCA/octobre 2015. Tous droits réservés.

Sont notamment concernés par ces dispositions : les secteurs de la Passe à Saint-Nazaire, du cœur de station à Torreilles plage, des Cabanes à Fitou ainsi que le projet urbain et portuaire du Barcarès (secteur de projet stratégique identifié par le SCOT) et partiellement ceux situés au sud de Saint-Cyprien (Las Routes, les Capellans).

En matière de développement économique, trois sites majeurs (sites de projets stratégiques) ont été reconnus sur les villes d'Elne, du Barcarès et de Canet-en-Roussillon. Pour ces deux dernières communes, les secteurs de projets stratégiques sont localisés dans les espaces proches du rivage, s'agissant de sites exigeant la proximité immédiate de l'eau (pôle nautique à Canet et projet de pôle de recherche lié aux technologies marines pour la commune du Barcarès).

Des parcs d'activités de proximité sont également repérés et disposent d'un potentiel de développement pour satisfaire prioritairement les besoins des entreprises artisanales. A Salses-le-Château, Saint-Hippolyte, Torreilles, Saint-Nazaire, Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien, ces parcs d'activités représentent un potentiel d'environ 41 ha au total dont 6 ha seulement sont situés dans les espaces proches du rivage sur la commune de Canet. Ce potentiel est à la fois mobilisable pour les activités liées au nautisme (potentiel identifié en site de projet stratégique) et celles liées au parc d'activités de proximité de Las Bigues attenant.

Par ailleurs, les **capacités portuaires** doivent être améliorées par l'aménagement, le développement et la requalification des ports existants à Sainte-Marie, Le Barcarès et Saint-Cyprien, à l'image des aménagements réalisés sur le port de Canet-en-Roussillon qui a fait l'objet d'un aménagement global comprenant d'importants travaux hydrauliques, le développement de la capacité portuaire (1 300 places dont 50 réservées aux navires de passage), l'aménagement du pôle nautique ainsi que du lycée R. Luxemburg.

Ces orientations entendent répondre à une partie des besoins évalués à 3 000 anneaux supplémentaires pour le département par la fédération française des ports de plaisance (Source : Parc Naturel Marin). Selon la nature des aménagements envisagés, la réalisation d'un chapitre individualisé valant SMVM sera indispensable pour préciser les conditions d'aménagement et de développement des espaces portuaires.

En matière de projet de **grands équipements**, le développement du pôle sportif et culturel des Capellans sur le territoire de Saint-Cyprien est partiellement situé dans les espaces proches du rivage, il correspond à un projet d'envergure destiné à asseoir le rayonnement du territoire. Ce projet est adossé à un pôle d'équipements existants qu'il convient de renforcer (Grand-Stade).

Concernant les **zones d'aménagement commercial** en dehors des centralités urbaines, trois ensembles ont été répertoriés par le Document d'Aménagement Commercial (DAC). Il s'agit de zones d'envergure intermédiaires appelées à rayonner sur le bassin littoral et périurbain.

Conformément aux orientations générales relatives à l'organisation du territoire, ces zones d'aménagement commercial sont délimitées sur les pôles d'équilibre de Canet-en-Roussillon (Alizés) et Elne (Illibéris) ainsi que sur le pôle intermédiaire de Saint-Laurent-de-la-Salanque (Salanque). Pour le pôle d'Elne, la ZACOM est multisites et concerne également la commune de Latour-Bas-Elne, tout comme pour le pôle de Saint-Laurent qui partage sa zone d'aménagement commercial avec Le Barcarès. L'accueil de grandes surfaces commerciales dans les conditions prévues par le DAC concerne un total de 68 ha environ dont 9 ha actuellement non urbanisés. Ces zones sont intégralement situées en dehors des espaces proches du rivage à l'exception de celles situées au Barcarès.

Plage de Torreilles ©AURCA

Port de Saint-Cyprien ©AURCA

Élément de légende

zone d'hébergement de plein air à maîtriser et qualifier

cf. carte de synthèse *cf. cartes pages 46, 52, 60*

Enfin, un grand nombre de **campings** sont également installés sur les communes du littoral, leur surface approximative s'étend sur **245 ha dont 87% de cette surface située dans les espaces proches du rivage**. Dans la majorité des cas, ces campings se sont historiquement développés dans des secteurs situés à proximité des espaces remarquables, dans des zones inondables aujourd'hui reconnues comme inconstructibles par les PPR ou encore dans des espaces présentant le caractère de coupure d'urbanisation. Leur capacité peut être estimée à 44 000 lits pour 70 000 à 85 000 personnes ; trois communes concentrent les ¾ de l'offre (Le-Barcarès, Torreilles et Canet-en-Roussillon).

De fait, leur évolution est strictement encadrée et **leur mutation vers des zones urbanisées doit être proscrite**, à l'exception potentielle des campings situés dans les espaces urbanisés des communes ou à leurs abords immédiats. Par ailleurs, l'aménagement et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes en dehors des espaces urbanisés ne peuvent avoir lieu dans la bande littorale définie à l'article L. 146-4 du code de l'Urbanisme.

Néanmoins, ces structures d'hébergements représentent un **potentiel d'accueil indispensable à l'économie touristique du département**. Elles doivent pouvoir évoluer vers une **amélioration qualitative** pouvant notamment se traduire par l'aménagement d'équipements collectifs (animation, loisirs, sécurité, sport, culture…) sans compromettre le caractère des espaces dans lesquels elles se situent. Les documents d'urbanisme locaux devront préciser ces conditions selon la configuration des lieux.

DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS

B

ARTICULER LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES AVEC UN URBANISME DE PROJET POUR CONSTRUIRE LA VILLE DURABLE

➦ Articuler les dispositions réglementaires avec un urbanisme de projet pour construire la ville durable

B.1. Consolider une armature urbaine, socle fondamental d'une répartition équilibrée et cohérente de l'offre en logements

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

A la fois menacé par l'uniformité et les ségrégations socio-spatiales, l'espace de la Plaine du Roussillon doit s'organiser afin de permettre à l'ensemble des communes de se développer harmonieusement et de bénéficier d'une proximité des équipements et des services. Pour cela, deux orientations sont exprimées :

- **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).**

- **Eviter le développement excessif de certaines communes lorsqu'il pénalise le développement ou le fonctionnement d'autres communes.**

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

B.1.1. Développer et répartir harmonieusement l'offre en logement

➦ *« Le DOO précise : les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ».*

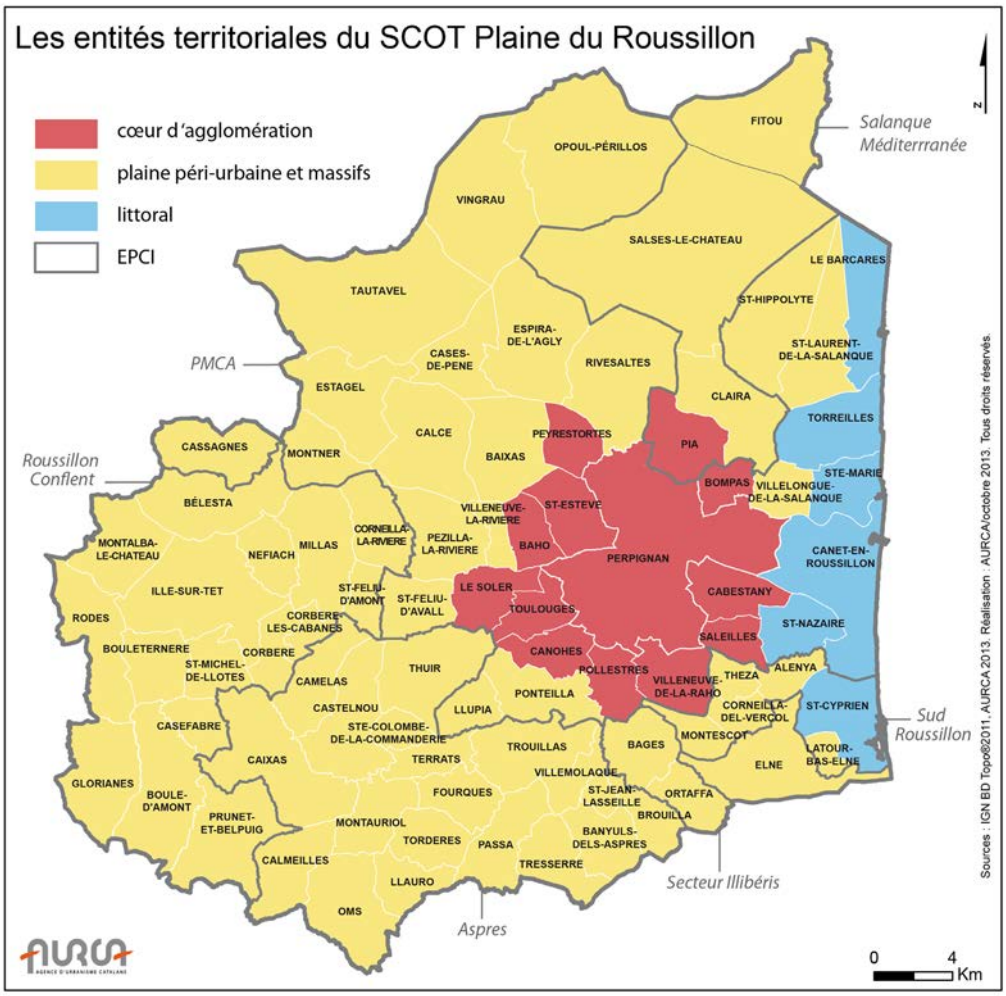
Les objectifs d'offre de nouveaux logements sont répartis entre les établissements publics de coopération intercommunale selon les orientations générales de l'organisation de l'espace précitées.

Ces objectifs sont également étayés sur une hypothèse de croissance démographique relativement dynamique, exprimée par un taux d'évolution annuel moyen de l'ordre de 20 % sur 15 ans à l'échelle du territoire du SCOT, qu'il convient de moduler en fonction des entités géographiques du territoire.

Cette hypothèse dynamique trouve son fondement dans la volonté d'une plus grande ouverture du territoire vers une nouvelle économie, vers une politique d'accueil plus diversifiée mais également vers les espaces métropolitains environnants, rapprochés du fait de l'arrivée du TGV.

Pour les 15 ans à venir, le territoire devra produire près de 48 000 logements (à l'horizon 2030) pour répondre à la diversité des besoins liés à la structure sociale de la population. **Cette offre concerne chaque commune du territoire qui, au sein des espaces déjà urbanisés mais également par la création de nouveaux quartiers d'habitat, devra apporter une réponse aux besoins qualitatifs et quantitatifs**. Ces objectifs (comprenant également les résidences secondaires) sont répartis de manière suivante :

Objectifs d'offre de nouveaux logements répartis entre les établissements publics de coopération intercommunale à l'horizon 2030 (en nombre de logements)							
EPCI	**Total**	**Entités territoriales**					
		Cœur d'agglomération		**Plaine péri-urbaine et massifs ***		**Frange Littorale****	
		Première couronne	**Ville centre**	**Villages**	**Pôles d'équilibre**	**Villages**	**Pôles d'équilibre**
Perpignan Méditerranée	**35500**	9500	14000 (Perpignan)	4500	1500 (Rivesaltes)	4500	1500 (Canet)
Roussillon Conflent	**3200**			1200	2000 (Ille-sur-Têt et Millas)		
Salanque Méditerranée	**1700**	800		900			
Sud Roussillon	**2700**			1200			1500 (St-Cyprien)
Aspres	**3200**			1700	1500 (Thuir)		
Illibéris	**400**			400			
Elne	**1000**				1000 (Elne)		
Total SCOT	**47700**	**10300**	**14000**	**9900**	**5500**	**4500**	**3000**



** Les communes « rétro-littorales » concernées par les dispositions particulières de la loi Littoral sont rattachées à l'entité plaine.*
*** Les communes inscrites dans l'entité « frange littorale » sont celles du littoral sableux.*

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

B.1.2. Préciser les objectifs dans le cadre des politiques communautaires

Les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), doivent préciser la nature de cette offre en logement et ventiler ces objectifs au niveau communal, en respectant les orientations et objectifs du SCOT. **La programmation des principales opérations doit autant que possible éviter les situations de pénuries ou d'offre trop abondante au sein des différents bassins**. Pour cela, il est recommandé que les communes définissent en collaboration avec les EPCI la programmation des principales opérations.

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

Cette volonté de promouvoir une croissance harmonieuse et une organisation de l'espace équilibrée se traduit par la mise en place d'un seuil maximal d'offre en logements nouveaux à l'échelle communale.
Ainsi, pour les communes de plus de 2000 habitants, il est préconisé d'appliquer un coefficient multiplicateur maximal de 1,2 du nombre de résidences principales à l'horizon de 15 ans. Pour les communes d'une taille comprise entre 500 et 2000 habitants, ce coefficient est relevé à 1,5.

Ce coefficient n'est pas applicable :

- Pour les communes dont la population permanente est inférieure à 500 habitants.
- Pour la ville centre et les communes identifiées en pôles d'équilibre pour lesquelles les objectifs chiffrés sont inscrits dans le tableau du § B.1.1.
- Pour les communes dotées d'un PLH approuvé pour lesquelles les objectifs peuvent être mutualisés.

L'indicateur de référence et le nombre de résidences principales sur lesquelles se basent ces calculs sont les données les plus récentes publiées par l'INSEE.
Par exemple : pour une commune de 2700 habitants possédant un parc de résidences principales de 1174 logements, la production de logements ne devrait pas excéder 235 constructions supplémentaires à l'horizon de 15 ans (1174 x 1,2).

B.1.3. Permettre aux petites communes d'atteindre une taille critique

Élément de légende

★ *développement rural de qualité à promouvoir*

cf. carte page 60 et carte de synthèse

La diversité du territoire se matérialise notamment par la présence de petites communes avec des problématiques bien particulières. Parmi les orientations et objectifs exprimés le **confortement des communes les plus rurales** est clairement identifié. Il s'agit sur ces communes, souvent pénalisées par une accessibilité plus difficile, par l'éloignement des équipements, par l'absence ou la difficulté à maintenir des commerces de proximité, de **préserver la qualité de vie rurale**.

Sur ces communes, les objectifs qualitatifs sont particulièrement importants alors que les objectifs chiffrés, peu adaptés au contexte, doivent être relativisés. En fonction, des circonstances locales, les communes rurales doivent pouvoir atteindre une taille critique permettant la sauvegarde ou le développement d'un tissu d'équipements, de services et de commerces de proximité garantissant une certaine équité sociale et une meilleure qualité de vie.

B.2. Produire une offre en logement plus diversifiée pour garantir l'équité et la cohésion sociale

> ***L .122-1-7*** *« Le DOO définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs ».*

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

Afin de développer l'offre locative sociale, l'ensemble des communes de plus de 3500 habitants doivent **viser un objectif global de 20 % de logements locatifs sociaux** (LLS) par rapport au parc de résidences principales. Pour les autres communes, des objectifs de production de logements locatifs sociaux doivent être déterminés au regard de leur production globale de résidences principales. Ces objectifs imposent, par ailleurs sur l'ensemble des communes de prévoir une part minimale de logements locatifs sociaux équivalente à 20 % de l'offre totale pour tout programme de logements comportant plus de 3000 m^2 de surface de plancher, d'inscrire des emplacements réservés destinés aux logements sociaux selon les opportunités – (Art. L.123-2). Cependant, et afin de ne aller à l'encontre d'une mixité sociale réussie ces objectifs doivent être nuancés, si la commune concernée dispose déjà d'un parc de logements locatifs sociaux supérieur à 20 % ou si dans l'environnement urbain du secteur concerné, ce seuil est déjà atteint.

L'ensemble des communes recherchera une part de logements locatifs, notamment privés, au moins égale à 15 % du parc de résidences principales. Ce principe pourra être minoré au sein d'une même opération lorsque les objectifs de production de logements locatifs sociaux dépasseront les 20 %.

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

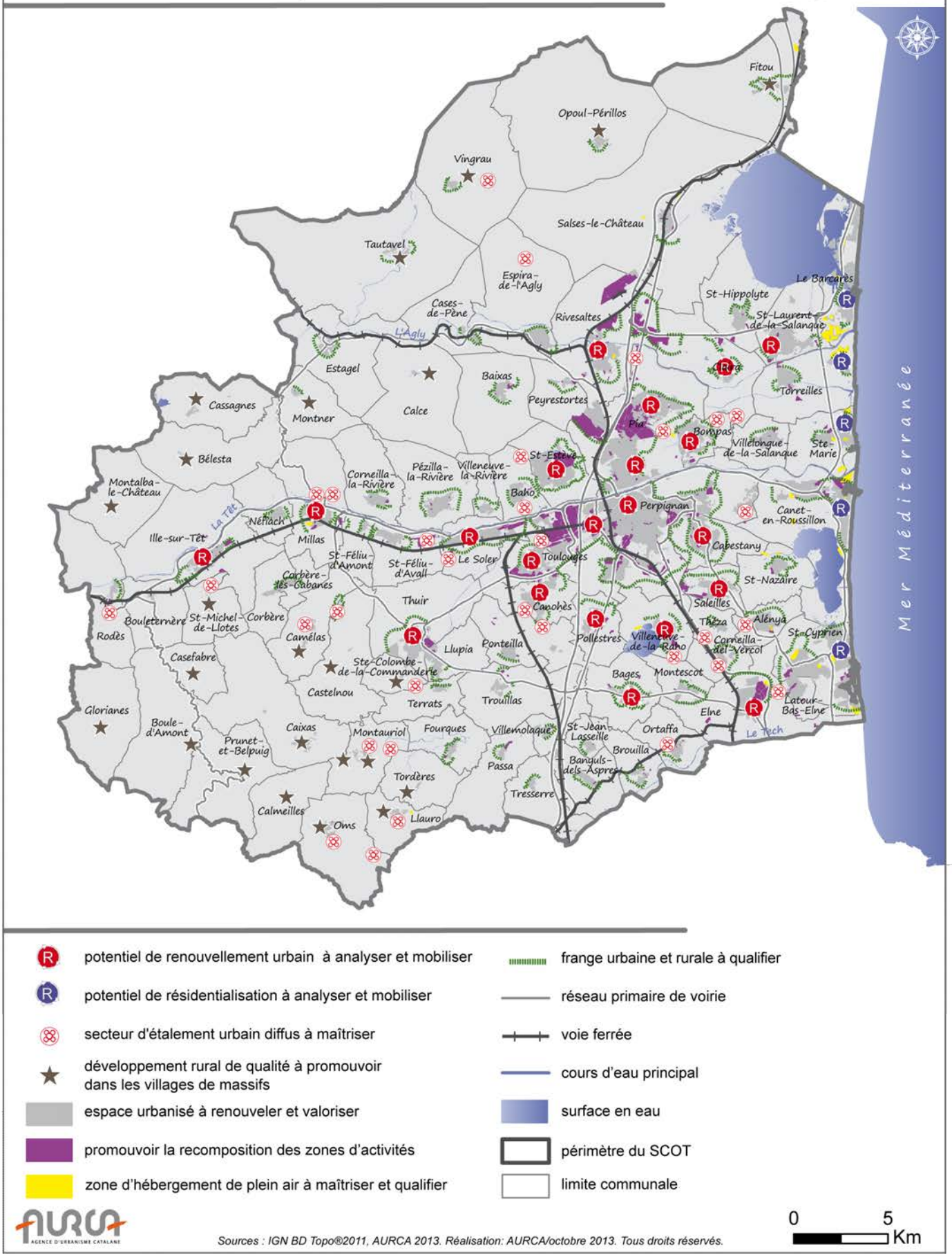
Ces principes et objectifs visent à répondre à la diversité des besoins en matière de logements.

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

Afin de parvenir aux objectifs précités, notamment en matière de logements locatifs sociaux, les communes sont encouragées à mettre en place la THLV (taxe d'habitation sur les logements vacants), la MTFPNB (Majoration de la taxe sur le foncier des propriétés non-bâties en espaces urbanisés) et des emplacements réservés à la production de logements sociaux. Les communes procèdent à l'identification des principaux terrains ou bâtiments mobilisables dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, au besoin en s'appuyant sur l'étude requise au § B.4.1 (étude de densification des zones déjà urbanisées).

Les communes et EPCI compétents cherchent à traduire dans leurs documents d'urbanisme et/ou de programmation (PLH) les dispositions des documents supérieurs visant le développement d'une offre d'hébergement et/ou de logements adaptés (comme le plan départemental d'action en faveur du logement des personnes défavorisées – PDALPD et le schéma départemental d'accueil des gens du voyage - SDAGV…). Autant que possible, les lieux d'hébergement spécialisés comme les maisons de retraite (EHPAD), résidences séniors et autres lieux d'hébergement (type RHJ …) privilégient une localisation dans les cœurs de ville et de village afin de rapprocher ces hébergements des différentes fonctions urbaines, en évitant les zones économiques et commerciales périphériques et les zones trop excentrées.

Maîtriser la consommation d'espace et apporter des réponses à la diversité des besoins en logements



- potentiel de renouvellement urbain à analyser et mobiliser
- potentiel de résidentialisation à analyser et mobiliser
- secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser
- développement rural de qualité à promouvoir dans les villages de massifs
- espace urbanisé à renouveler et valoriser
- promouvoir la recomposition des zones d'activités
- zone d'hébergement de plein air à maîtriser et qualifier
- frange urbaine et rurale à qualifier
- réseau primaire de voirie
- voie ferrée
- cours d'eau principal
- surface en eau
- périmètre du SCOT
- limite communale

0 5 Km

Sources : IGN BD Topo®2011, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2013. Tous droits réservés.

B.3. Prioriser les secteurs de projets stratégiques à vocation dominante d'habitat, laboratoires de la ville durable

- ***L .122-1-5 al.3*** *« Le DOO précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs … il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs ».*
- ***L .122-1-5 al.9*** *« Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction ».*
- ***L .122-1-5 al.7*** *« peut également définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation ».*
- ***L.122-1-5 al.5*** *« peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées ».*

Élément de légende

SPS — *secteur de projet stratégique à dominante d'habitat*

cf. carte page 75 et carte de synthèse (figuré avec numérotation)

Afin d'**assurer la mise en œuvre efficiente des orientations du PADD**, des secteurs de projets stratégiques visant à développer de nouveaux quartiers d'habitat ont été localisés dans la carte de sites de projets stratégiques et répertoriés dans la liste suivante. Il s'agit de **secteurs de développement urbain prioritaires soumis à des conditions particulières** et localisés sur des sites à fort potentiel de développement.

Les justifications particulières qui ont permis de définir ces secteurs résultent de plusieurs critères : ils sont localisés à proximité des différentes fonctions urbaines, notamment sur les différentes polarités à conforter identifiées par le PADD (ville-centre, cœur d'agglomération, pôles d'équilibre…). Ils sont desservis ou peuvent être desservis dans des conditions satisfaisantes par les transports collectifs.

Enfin ils constituent des espaces de développement urbain cohérents et stratégiques pour satisfaire les besoins en logements exprimés par le SCOT et assurer la préservation de l'armature verte et bleue du territoire. La prise en compte des risques naturels a également guidé la définition de ces secteurs.

Les conditions particulières qui s'y imposent visent à **générer de véritables projets urbains et à soutenir les démarches innovantes** (écoquartiers, approche environnementale de l'urbanisme…).

Pour autant, chaque commune du territoire peut dans d'autres secteurs que ceux répertoriés dans le SCOT, mettre en œuvre tout ou partie des orientations et objectifs définis ci-dessous.

Les conditions applicables dans ces secteurs dont la délimitation figure en annexe portent notamment sur les points suivants :

▪ **Promouvoir la mixité des formes urbaines** afin de concilier l'identité catalane et méditerranéenne, la compacité et l'intégration de la nature en ville. Dans ces secteurs, les objectifs suivants doivent être atteints :

- **une densité minimale exprimée en m² de surface minimale de plancher dédiée à l'habitat et définie par site doit être atteinte. Les documents d'urbanisme garantissent l'atteinte de cette densité** via les règles de gabarit (hauteur minimum, emprise minimum, prospect maximum) définies dans le règlement et éventuellement représentées dans les OAP. Cet objectif exprimé en surface de plancher concerne les constructions à vocation d'habitat ; il peut être minoré dans le cas d'implantation d'équipement structurant* dans la limite de 10%. Il peut éventuellement être minoré également par des justifications liées aux contraintes locales : servitudes, présence de risques naturels ou technologiques, notion d'extension limitée pour les espaces proches du rivage….
- **une part au moins équivalente à 10 % de la superficie du secteur réservée au maintien ou à la création d'espaces verts** (espaces paysagés multifonctionnels, bassins de rétention accessibles au public, jardins familiaux, boisements, parcs publics…).

▪ **Assurer la mixité des fonctions urbaines** afin d'éviter la constitution de quartiers monofonctionnels et de générer une vie urbaine, notamment :

- en favorisant l'implantation d'activités de proximité (activités libérales, commerces de proximité…),
- en confortant la mise en place d'équipements publics, générateurs de lien social (écoles, services, équipements sportifs…).

▪ **Garantir la diversité de l'offre en logements** notamment :

- en intégrant une part de logements locatifs sociaux comprise entre 20 et 30 % de l'offre totale (cet objectif pourra être nuancé si la commune concernée dispose déjà d'un parc de logements locatifs sociaux supérieur à 20 % ou si dans l'environnement urbain du secteur, ce seuil est déjà atteint),
- dans les mêmes conditions, il est recommandé d'intégrer une part de logements locatifs au moins égale à 15 % de l'offre totale (cet objectif pourra être minoré au sein d'une même opération lorsque les objectifs de production de logements locatifs sociaux dépasseront les 20 %),
- dans les mêmes conditions, il est recommandé d'intégrer une part de logements en accession intermédiaire au moins égale à 15 % de l'offre totale.

▪ **Assurer une desserte satisfaisante du secteur par les transports collectifs** notamment :

- **en subordonnant l'ouverture à l'urbanisation du secteur à la desserte par les transports collectifs** (les conditions de cette desserte et du niveau de service doivent être étudiées en fonction de la capacité d'accueil du secteur. Dans le cœur d'agglomération en particulier, un bon niveau de service devrait se traduire par un cadencement inférieur à 30 mn en heure de pointe).

▪ **Promouvoir le développement des modes doux de déplacements** en diminuant la prégnance de la voiture et l'importance des stationnements en surface, notamment :

- en développant des aires de stationnement mutualisées (et optimisées par une utilisation diversifiée mixant stationnement résidentiel, professionnel, commercial, lié aux loisirs…),
- en mettant en place l'aménagement d'un maillage cyclable sur les principales voies structurantes,
- en adaptant et en développant les plans locaux de stationnement (PLS),
- ainsi qu'en fixant des obligations minimales en matière de stationnement pour les deux roues non motorisés (le détail de ces obligations est fixé dans le paragraphe relatif à « la ville des courtes distances »- § C.7).

** par équipement structurant, on entend en particulier les mairies, établissements scolaires, maisons de retraite, gendarmerie, stades et gymnases.*

En matière de performance environnementales, il est recommandé dans ces secteurs :

- De **développer l'utilisation du bois et des éco-matériaux**.

- De **mettre en place des récupérateurs d'eaux pluviales** afin de réutiliser les eaux stockées pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des surfaces extérieures.

- De promouvoir des bassins de rétention des eaux pluviales mutualisés à l'échelle des secteurs et de **favoriser l'infiltration des eaux pluviales** plutôt que leur ruissellement.

- D'équiper les bâtiments d'un double réseau d'eau, permettant de recourir à des réseaux d'eaux brutes et superficielles pour soulager le réseau d'alimentation en eau potable. Ces équipements ne pourront se faire que sous réserve de mesures sanitaires suffisantes et de disponibilité des ressources en eau superficielles. L'approvisionnement en eau brute pourra être interrompu en cas de sécheresse. Par ailleurs, les consommations d'eau brute devront impérativement être comptabilisées et facturées à un tarif encourageant les économies.

- D'intégrer les questions relatives à la **collecte sélective des déchets** dès la conception des opérations urbaines, à l'échelle du quartier d'habitat comme du logement, de veiller à en faciliter l'exécution et de réduire les nuisances olfactives et visuelles générées par les points d'apport volontaires envisagés.

- De **promouvoir** des espèces végétales peu consommatrices en eau et peu exigeantes en fertilisants ou phytosanitaires.

En matière de performances énergétiques, il est recommandé dans ces secteurs :

- De **mettre en place des démarches permettant une meilleure conception des bâtiments et des espaces** privés, publics ou partagés, afin de réduire les consommations en énergie pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage (pour rappel, la réglementation thermique 2012 impose d'ores et déjà de limiter la consommation d'énergie primaire des bâtiments neufs à un maximum de 50 kWhEP/m^2/an en moyenne.

- De **limiter l'éclairage** des voies publiques et privées.

- De **développer les installations de production d'énergie renouvelable**, en veillant à leur intégration paysagère.

4 secteurs de projets stratégiques concernent des communes de la frange littorale (Canet, Saint-Cyprien et Le Barcarès). Sur ces secteurs la particularité littorale est reconnue et peut amener à développer une offre touristique intégrée aux programmes de logements. Il est par ailleurs requis une attention particulière en matière de maîtrise des impacts environnementaux en raison de la proximité de ces secteurs avec les complexes lagunaires de Canet-Saint Nazaire et de Salses-Leucate, composants essentiels des cœurs de nature du territoire.

Vertefeuille ©AURCA

Sainte-Marie ©AURCA

Secteurs de projets stratégiques soumis à des conditions particulières *(voir Annexe 3)*					
N°	**Commune**	**Secteur soumis à conditions particulières**	**Entité concernée**	**Potentiel de développement approximatif et indicatif (ha)**	**Surface Minimale de Plancher dédiée à l'habitat en m²**
1	Perpignan	Pou de les Colobres	Ville-centre	78	245 700
2	Perpignan	Mas Rous	Ville-centre	49	154 350
3	Perpignan	Jardins de la Basse	Ville-centre	17	53 550
4	Perpignan	Parc des Sports	Ville-centre	20	63 000
5	Le Soler	Les Meravelles – Le Soler Sud	Cœur d'agglomération	105	330 750
6	Toulouges	Mas Puig Sec	Cœur d'agglomération	21	66 150
7	Canohès	El Crusat	Cœur d'agglomération	29	91 350
8	Pollestres	Le plateau des vignes	Cœur d'agglomération	74	233 100
9	Saleilles	Els Gorgs	Cœur d'agglomération	17	53 550
10	Cabestany	Serrat d'en Diumenge	Cœur d'agglomération	56	176 400
11	Bompas	Camp d'en Barrere	Cœur d'agglomération	19	59 850
12	Pia	Ull d'en Noguet - les Estanyols	Cœur d'agglomération	44	138 600
13	Peyrestortes	Las Faichettes	Cœur d'agglomération	20	63 000
14	Saint Estève	Les Mires	Cœur d'agglomération	20	63 000
15	Rivesaltes	Pla Petit - Rombau	Pôle d'équilibre	48	151 200
16	Ille-sur-Têt	La Sinia – Ouest	Pôle d'équilibre	32	100 800
17	Thuir	La Cantarane	Pôle d'équilibre	36	113 400
18	Elne	Les Closes	Pôle d'équilibre	28	88 200
19	Canet	Els Regals	Pôle d'équilibre	64	201 600
20	Canet	Les Alizés	Pôle d'équilibre	9	28 350
21	Saint-Cyprien	Colomine	Ville littorale	81	255 150
22	Millas	Camps de las Canals	Pôle intermédiaire	11.5	36 225
23	Villeneuve-de-la-Raho	La Colomina	Cœur d'agglomération	13.5	42 525
24	Rivesaltes	Cami de Vingrau	Pôle d'équilibre	17	53 550
25	Le Barcarès	Projet urbain et portuaire	Ville littorale	93	292 950

Le développement de l'urbanisation dans ces secteurs est prioritaire, néanmoins, les ouvertures à l'urbanisation doivent être phasées notamment sur les secteurs les plus importants et respecter les autres dispositions du Document d'Orientations et d'Objectifs, en particulier celles relatives aux objectifs en matière de logements (§ B.1.), de protection des espaces agricoles ou naturels (§A.1), de valorisation des paysages (§A.2 et A.3), de capacité d'accueil pour les communes du littoral (§ A.6.4.) ou encore de prévention des risques naturels et technologiques (§ A.5)…

B.4. Renouveler la ville plutôt que de l'étendre

> ***L .122-1-4*** *« Le DOO définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux ».*
>
> ***L .122-1-7*** *« Le DOO précise : Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé ».*

Afin de promouvoir les conditions d'un développement urbain maîtrisé, **le renouvellement urbain des villes et des villages doit être soutenu et amplifié**. La restructuration des espaces urbanisés et la revitalisation des centres urbains et ruraux doivent être guidées par un certain nombre de principes destinés à préserver la typicité du patrimoine urbain tout en stimulant le réinvestissement des tissus urbains. Les documents d'urbanisme locaux doivent démontrer dans quelles conditions s'établissent les équilibres entre le renouvellement urbain et les extensions.

B.4.1. Reconnaître le potentiel de renouvellement urbain et de résidentialisation

> ***L .122-1-5 al.4*** *« Le DOO peut, en fonction des circonstances locales, imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau : La réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées ».*

Élément de légende

R — *potentiel de renouvellement urbain à analyser et mobiliser*

R — *potentiel de résidentialisation à analyser et mobiliser*

cf. carte page 60 et carte de synthèse

Afin de promouvoir la restructuration des espaces urbanisés et la revitalisation des centres, **le potentiel de densification des zones déjà urbanisées** mérite d'être analysé sur les communes les plus importantes (communes de plus de 3500 habitants*). **Sur ces communes, les circonstances locales liées à un potentiel de renouvellement urbain plus important imposent de réaliser une étude de densification des zones déjà urbanisées** préalable à toute urbanisation d'un secteur nouveau (c'est-à-dire à toute nouvelle ouverture à l'urbanisation d'un secteur agricole ou naturel). Ce potentiel de renouvellement urbain est notamment lié à la présence d'un habitat vacant ou dégradé significatif et la présence notable de bâtiments ou d'espaces « mutables » (c'est-à-dire pouvant changer de destination) tandis que sur les communes du littoral concernées, ce potentiel est plutôt lié à la capacité de résidentialisation du parc de logements secondaires (transformation de logements saisonnier en habitat permanent).

Cette étude devra permettre de **préciser le potentiel de renouvellement urbain** en fléchant au moins la destination des principaux espaces libres de plus de 1 ha dans le tissu urbanisé et en indiquant les outils à déployer sur le potentiel repéré. Autant que possible, le potentiel « mutable » sera également repéré et analysé. Il s'agit notamment de reconnaître les ensembles bâtis les plus importants susceptibles de faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain (anciennes caves coopératives, bâtiments d'activités, équipements publics délocalisables, campings insérés dans le tissu urbain…).

L'étude de densification des zones déjà urbanisées devra évoquer les pistes à retenir : définition de dispositions favorisant la densité des logements (hauteurs, volumes bâtis…) ; mise en œuvre de la Taxe d'Habitation sur les logements vacants (THLV) ; du droit de préemption urbain ; Emplacement réservé logement social – (Art. L.123-2) ; mobilisation des établissements publics fonciers…

** La population de référence à prendre en compte correspond à l'estimation de la population totale la plus récente publiée par l'INSEE.*

Sur les communes fortement contraintes par le risque inondation, les circonstances locales imposent que cette étude analyse plus finement le potentiel de densification afin de permettre de satisfaire la diversité des besoins en logements.

Sur la ville centre, cette étude pourra être ciblée sur les secteurs disposant des plus forts potentiels comme sur le secteur « Actisud-panchot » ou aux abords du corridor de TSCP Nord-Sud.

Au sein des zones d'aménagement commercial délimitées dans le Document d'Aménagement Commercial l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau est conditionnée à la réalisation préalable d'une étude de densification des zones déjà urbanisées de la ZACOM concernée (se reporter au C.5 du DAC annexé au DOO). Cette étude est également imposée lorsque l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau d'une zone d'activité de proximité excède 5 ha (se reporter au § B.6.3. du DOO).

B.4.2. Permettre le renouvellement urbain en accompagnant les évolutions et en préservant l'identité

Élément de légende

espace urbanisé à renouveler et valoriser

cf. carte de synthèse

En matière de préservation et de valorisation du patrimoine urbain, plusieurs principes doivent guider l'action des communes et l'élaboration des documents d'urbanisme locaux. Il est nécessaire d'encadrer parfois plus strictement l'évolution des centres villes en limitant les atteintes portées au bâti traditionnel, notamment :

- Par l'**usage ou la valorisation des matériaux, des formes et des couleurs traditionnels** dans les cœurs de ville, de village et de quartiers.

- Par la maîtrise, l'adaptation et l'intégration des éléments standardisés contribuant à dégrader la qualité architecturale et paysagère (climatiseurs, paraboles, containers, volets roulants, signalétique, publicités…).

Néanmoins, lorsqu'elles sont trop contraignantes, les réglementations en vigueur, peuvent être adaptées afin de **permettre une évolution de la trame urbaine** en rapport avec le contexte. En particulier, l'adaptation des périmètres et des règles de protection des Monuments Historiques peut être envisagée afin par exemple de permettre sous conditions le curetage et l'aménagement de certains îlots dégradés, de favoriser la mise en place d'éléments producteurs d'énergies photovoltaïque ou encore de soutenir l'utilisation d'éco-matériaux.

La mise en valeur des cœurs historiques et du patrimoine bâti catalan passe notamment par l'**identification et la valorisation des secteurs les plus représentatifs** de la singularité du développement urbain. Dans les villes et villages de la plaine, les celleres doivent être préservées et valorisées tout comme les ensembles bâtis caractéristiques (par exemple les « canétoises », ensemble de villas du front de mer à Canet…). Les aménagements doivent s'attacher à **redécouvrir l'eau dans la ville** et valoriser le réseau ancestral de canaux qui parcourt certains tissus urbains (Perpignan, Ribéral, Rivesaltais, Illibéris…).

D'autre part, **le renouvellement urbain doit être une priorité favorisée** par des principes à développer dans les documents d'urbanisme :

- En fonction de leur typologie et des caractéristiques de leurs espaces urbanisés, les communes doivent créer les conditions d'un réinvestissement des cœurs de villes, de villages et de quartiers notamment par des **règles incitatives** dans les PLU (implantations des constructions par rapport aux voies, aux limites séparatives, emprise au sol, hauteurs, obligations en matière de stationnement adaptés…).

- Des principes comme le **maintien et le développement des commerces de proximité, des équipements et services au cœur des villes et villages, la desserte par les transports collectifs, l'aménagement d'espaces publics** sont développés dans les orientations du DOO et doivent contribuer à stimuler le renouvellement urbain.

▪ Des réflexions devraient être engagées afin d'**aménager des aires de stationnement** en périphérie immédiate des cœurs de villes et villages pour satisfaire les besoins résidentiels, promouvoir l'attractivité commerciale et favoriser les déplacements des piétons. La présence d'aires collectives de stationnement pouvant permettre de minorer les obligations de stationnement dans les zones les plus denses.

▪ Pour être attractives, ces aires de stationnement devraient être accessibles à tous (accessibilité, places réservées aux personnes à mobilité réduite, aire 2 roues) et attrayantes (emplacements ombragés voire sécurisés si le contexte le justifie).

Dès lors que la géographie urbaine s'y prête, les communes sont soucieuses d'orienter la production immobilière sur une logique de réinvestissement urbain. Elles doivent donc créer les conditions d'un développement maitrisé, permettant de restructurer prioritairement les espaces urbanisés et de revitaliser les centres villes. Les politiques d'amélioration et de réhabilitation des parcs de logements existants publics ou privés doivent avoir pour objectif prioritaire de **requalifier et de rénover les tissus anciens les plus dégradés**, notamment ceux situés dans les cœurs de ville et des principaux bourgs. Des actions menant vers une plus grande **sobriété énergétique des bâtiments** (isolation, économies d'énergies, production d'énergies renouvelables…) doivent être intégrées aux politiques d'amélioration de l'habitat, notamment par l'intermédiaire des OPAH « Renouvellement urbain » et de PIG « Précarité énergétique ».

Les programmes de rénovation urbaine sont également développés sur les quartiers disposant de grands ensembles de logements, notamment sociaux afin d'assurer la requalification des espaces publics, la rénovation des logements et le développement de la mixité fonctionnelle. Lorsque les circonstances l'imposent, ces quartiers peuvent être dé-densifiés.

B.5. Maîtriser l'étalement urbain et ses conséquences par le levier de l'action foncière

> ***L .122-1-5 al.2*** *« Le DOO arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, qui peuvent être ventilés par secteur géographique » « Il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation ».*

B.5.1. Développer les politiques d'intervention foncières

Les conditions d'un développement urbain maîtrisé passent par le **déploiement d'une véritable politique foncière**. Cet objectif est essentiel pour garantir la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables de la plaine du Roussillon. L'efficience des projets stratégiques, qu'ils soient à vocation dominante d'habitat ou d'activités, est notamment conditionnée à la maîtrise foncière de tout ou partie des sites repérés. Les outils à mobiliser doivent intervenir à plusieurs niveaux, ainsi, il est proposé de mettre en place une politique d'action foncière systématique en utilisant les outils de préemption comme les zones d'aménagement différé ou le droit de préemption urbain puis, lorsque cela est possible, en mobilisant les établissements publics fonciers (EPF) sur les périmètres des secteurs de projets stratégiques.

B.5.2. Maîtriser le développement des zones d'étalement urbain diffus

Élément de légende

secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser

cf. carte page 60 et carte de synthèse

Un certain nombre d'espaces et de sites naturels, agricoles et forestiers doivent être protégés d'un étalement urbain et d'un mitage particulièrement consommateurs d'espaces et parfois dégradants pour la qualité des

paysages. Cet objectif de **lutte contre l'étalement urbain et de protection des espaces naturels et agricoles** se traduit notamment par le repérage de plusieurs zones de mitage particulièrement consommatrices d'espaces. Sur ces zones, essentiellement occupées par un habitat diffus déconnecté des villes ou villages, souvent situées dans des zones d'assainissement non collectif au sein des espaces naturels ou agricoles à protéger : **le développement est limité et maîtrisé**. Afin de protéger les espaces naturels et agricoles délimités autour de ces zones d'étalement urbain mais aussi pour des raisons liées à la préservation de la qualité des paysages et à la rationalisation des investissements publics et de l'aménagement du territoire, **les contours actuels des zones urbanisées repérées et mentionnées dans le tableau suivant sont figés**. Les PLU peuvent éventuellement autoriser la densification de ces zones urbanisées selon les circonstances locales. Ces mesures de protection renforcée des espaces agricoles, naturels ou forestiers concernent une trentaine de sites localisés dans la plaine et les massifs.

Localisation des espaces et sites naturels, agricoles, forestiers à protéger du développement de l'étalement urbain		
Commune	**Secteur soumis à conditions particulières de limitation de l'étalement urbain**	**Espaces et sites naturels, agricoles, forestiers à protéger**
Espira-de-l'Agly	Montpins	Massif des Basses Corbières
Vingrau	Pas de l'escala	
Oms	Bosc d'en Guillemot	Massif des Aspres
	Riucerdà	
Camélas	Bellecroze diffus	
Montauriol	Serrat de les Planes / Mas Chiville	
Llauro	La Calcina	
Perpignan	Mas Llaro	Plateau viticole du Mas Llaro
Elne	Mas Mitjavila – Est RD 914	Plaine agricole de l'Illibéris
Théza	La Travessa - abords RD 914	
Alenya	Mas Blanc	
Corneilla-del-Vercol	Els-Pujets Ouest Voie ferrée	Prade de Montescot
Villeneuve-de-la-Raho	Mas Val Marie	
Le Soler	El Piló	Plaine agricole de la Basse et du Castelnou
Toulouges	Mas Freixe	
Castelnou	Pla de l'Auxinell	
Saint-Féliu-d'Avall	Camí Ral Bas	
Millas	Têt Nord – Route Estagel	Plaine agricole du Moyen Ribéral
Baho	ZA Riberal – Rec del Vernet	Plaine agricole du bas Ribéral
	La Murtrara	Plateau viticole de Baixas, Peyrestortes et St Estève
Rodès	Els Turons - Ouest RN116	Plaine agricole du haut Ribéral
Saint-Michel-de-Llotes	Mas Verdaguer	
Néfiach	Mas Fontanell	
Ponteilla	Caraig / Sud Canohès	Plateau viticole de Ponteilla - Trouillas
Canohès	Route de Ponteilla / Camp del Roure	
Ste Colombe	La Vinyassa	Coteaux viticoles des Aspres
Ortaffa	Chemin du Sarrat Gros Nord Voie ferrée	Coteaux viticoles des Basses Aspres
Pia	Els Estanyols	Plaine agricole de la Salanque
Claira	Hameau St Joseph	
Bompas	La Granja	

B.5.3. Définir des objectifs de consommation économes

Les objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain s'appuient sur l'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma. Cette analyse est exposée dans le rapport de présentation.

Compte-tenu de cette analyse, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par les espaces urbanisés et les infrastructures pourrait être supérieure à 3300 ha pour les 15 années à venir. **L'objectif chiffré de consommation économe de l'espace arrêté par le schéma est fixé à 2550 ha** ce qui constitue une réduction de 750 ha environ par rapport au scénario tendanciel.

Pour atteindre cet objectif global, **une consommation foncière maximale comprise entre 1600 et 1700 ha pour les quartiers à dominante d'habitat** est fixée à l'échéance du SCOT. Ces objectifs pour les quartiers à dominante d'habitat sont ventilés par secteurs géographiques : 750 hectares pour le secteur géographique du cœur d'agglomération, 700 ha sur le secteur du grand périurbain et des massifs dont 250 ha orientés préférentiellement sur les pôles d'équilibre ou intermédiaires, enfin, 200 ha sur le secteur du littoral (les secteurs géographiques sont représentés sur une carte insérée au § B.1.1).

Pour ces nouveaux quartier d'habitat l'objectif est d'atteindre une densité moyenne de 25 logements / ha à l'échelle du périmètre du SCOT. **Cette intensité urbaine peut être nuancée en fonction des sites et des circonstances locales**, des densités moyennes supérieures sont nécessaires dans les principales polarités urbaines, notamment au sein des secteurs de projets stratégiques à vocation d'habitat (ou une surface minimale de plancher dédiée à l'habitat à atteindre et définie par site au § B.3). A l'inverse, afin notamment de prendre en compte des contraintes topographiques sur les secteurs de massifs ou de respecter des dispositions supérieures éventuellement édictées par les Plans de Prévention des Risques (PPR), cet objectif peut être minoré. **Les 850 à 950 ha restants sont affectés aux besoins en matière de développement économique à l'échelle du périmètre du SCOT.**

D'autre part, de nombreuses orientations exprimées dans le DOO concourent à promouvoir une consommation économe de l'espace. Bien que difficilement quantifiables, ces dispositions participent aux objectifs de consommation économe de l'espace. Il s'agit notamment de l'ensemble des dispositions qui incitent :

- Au renouvellement urbain (§ B.4).

- A limiter les transferts de certaines activités vers les zones commerciales et économiques périphériques (§ B.6).

- A promouvoir des parcs de stationnement mutualisés ou organisés sur plusieurs niveaux (DAC).

- A reconnaître et à maîtriser le développement de certaines zones d'étalement urbain consommatrices d'espaces agricoles ou naturels à protéger (§ B.5.2).

- Ou encore à s'appuyer sur l'optimisation du réseau d'infrastructures existant pour asseoir les conditions d'une mobilité durable (§ C.3.2)…

Baixas ©AURCA

Perpignan et Saint-Estève ©AURCA

B.5.4. Maîtriser la consommation foncière des espaces de développement urbain potentiel

Élément de légende

secteur de développement urbain potentiel soumis à conditions particulières

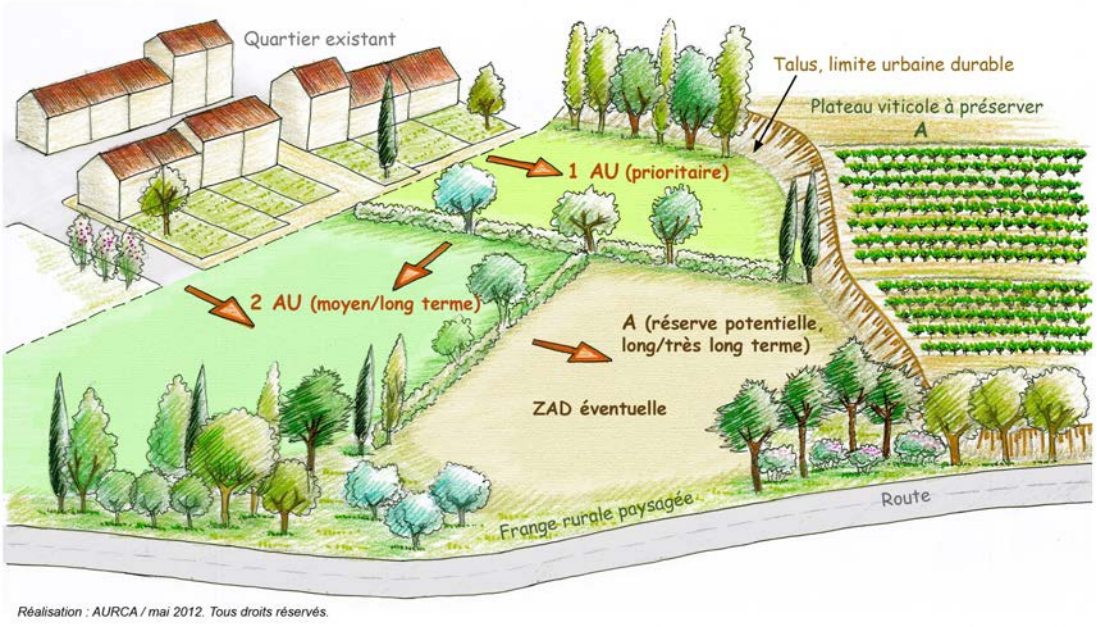
cf. carte de synthèse

Les espaces de développement urbain potentiel situés entre les franges urbaines et rurales identifiées dans la carte de synthèse (et évoquées au § A.3.2) et les espaces déjà urbanisés ne sont pas en rapport avec les objectifs chiffrés de consommation foncière et les objectifs d'offre de nouveaux logements déterminés par le présent document (§ B.1.2 et B.5.3). Ils permettent donc aux communes de faire des choix qui seront justifiés dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme. Par ailleurs, les flèches matérialisant les axes potentiels de développement urbain sur la carte de synthèse ont une valeur purement indicative.

Les communes doivent donc définir des objectifs de consommation foncière et d'offre de nouveaux logements en rapport avec les besoins identifiés et en compatibilité avec le SCOT et les PLH lorsque ces derniers existent. Elles peuvent donc **maintenir la vocation agricole ou naturelle de tout ou partie des espaces situés entre les franges urbaines et rurales et les espaces déjà urbanisés. La définition de franges urbaines et rurales et la présence d'axes potentiels de développement urbain ne constituent pas un impératif d'urbanisation de ces espaces.**

Si les espaces de nature ordinaire constituent des espaces de développement possibles pour les extensions urbaines, dans certains cas les espaces agricoles à fort potentiel, les cœurs de nature et les autres milieux d'intérêt écologique peuvent être également concernés par des projets d'extensions urbaines ou d'aménagements dont la réalisation est conditionnée au respect de dispositions spécifiques. Ces dispositions spécifiques assurent des niveaux de protections nuancés de ces espaces en fonction des enjeux (voir §.A.1.1. et A.1.2.).

Dans les espaces de développement urbain potentiel, il est vivement recommandé de phaser les ouvertures à l'urbanisation (voir schéma ci-après) en privilégiant un classement en zones à urbaniser (AU) pour les seules zones urbanisables à court et moyen terme (à l'horizon de 6 à 10 ans) et en maintenant en zone agricole ou naturelle les autres secteurs. Par ailleurs, afin notamment de limiter la spéculation foncière sur ces espaces, les collectivités concernées sont invitées à mettre en œuvre des politiques d'intervention foncière (se reporter au §.B.5.1).



Principe de développement urbain maîtrisé et phasé au sein d'une frange rurale aménagée

B.6. Assurer la mixité des fonctions dans les espaces urbains

> ***L .122-1-9*** *« Le document d'orientation et d'objectifs précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti. Il comprend un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire…».*

B.6.1. Maintenir l'activité au cœur de la ville et des villages

Le développement économique et l'emploi concernent l'ensemble du territoire sans exception. La mise en place d'un réseau de parcs d'activités innovants n'est qu'une réponse partielle aux enjeux. Le document d'orientations et d'objectifs détermine les conditions d'un développement équilibré entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers, notamment dans l'espace rural.

Ces conditions passent notamment par **le maintien et le développement des activités compatibles avec la vie urbaine** au cœur de la ville, des villages et des quartiers, en limitant le transfert de ces activités vers les zones d'activités et les zones commerciales périphériques. Ainsi, les activités telles que les commerces de proximité, les équipements et services, (cabinets médicaux, maisons de retraite, écoles, équipements culturels, restaurants…) restent des fonctions primordiales pour **assurer la revitalisation des centres-villes et conforter la qualité de vie.**

Afin de limiter la spécialisation des zones, de limiter les déplacements, la consommation d'espaces ou encore de **promouvoir la diversité des fonctions dans la ville**, le développement des activités tertiaires doit également privilégier une localisation urbaine. Cette mixité doit notamment être introduite dans les secteurs de projets stratégiques à vocation d'habitat précédemment définis.

D'autre part, l'implantation ou l'extension d'activités porteuses de nuisances ou de pollutions importantes doit être examinée avec attention par les collectivités compétentes en matière de développement économique afin de limiter les conflits et l'exposition des personnes. L'implantation de nouvelles activités porteuses de risques technologiques de type « SEVESO » n'est pas souhaitée.

B.6.2. Préserver le tissu de commerces traditionnels et maîtriser les impacts des zones d'aménagement commercial sur l'organisation du territoire

Le projet d'aménagement et de développement durables manifeste clairement la volonté de **restaurer la cohérence territoriale en s'appuyant sur le rééquilibrage de l'armature urbaine** et en confortant un certain nombre de polarités en capacité d'agir sur l'organisation du territoire. Ce schéma conditionne les orientations spécifiques à l'aménagement commercial.

Ainsi, les objectifs relatifs à l'équipement commercial et aux localisations préférentielles des commerces sont les suivants :

- **Les commerces de proximité* doivent pouvoir s'implanter dans l'ensemble des communes** en

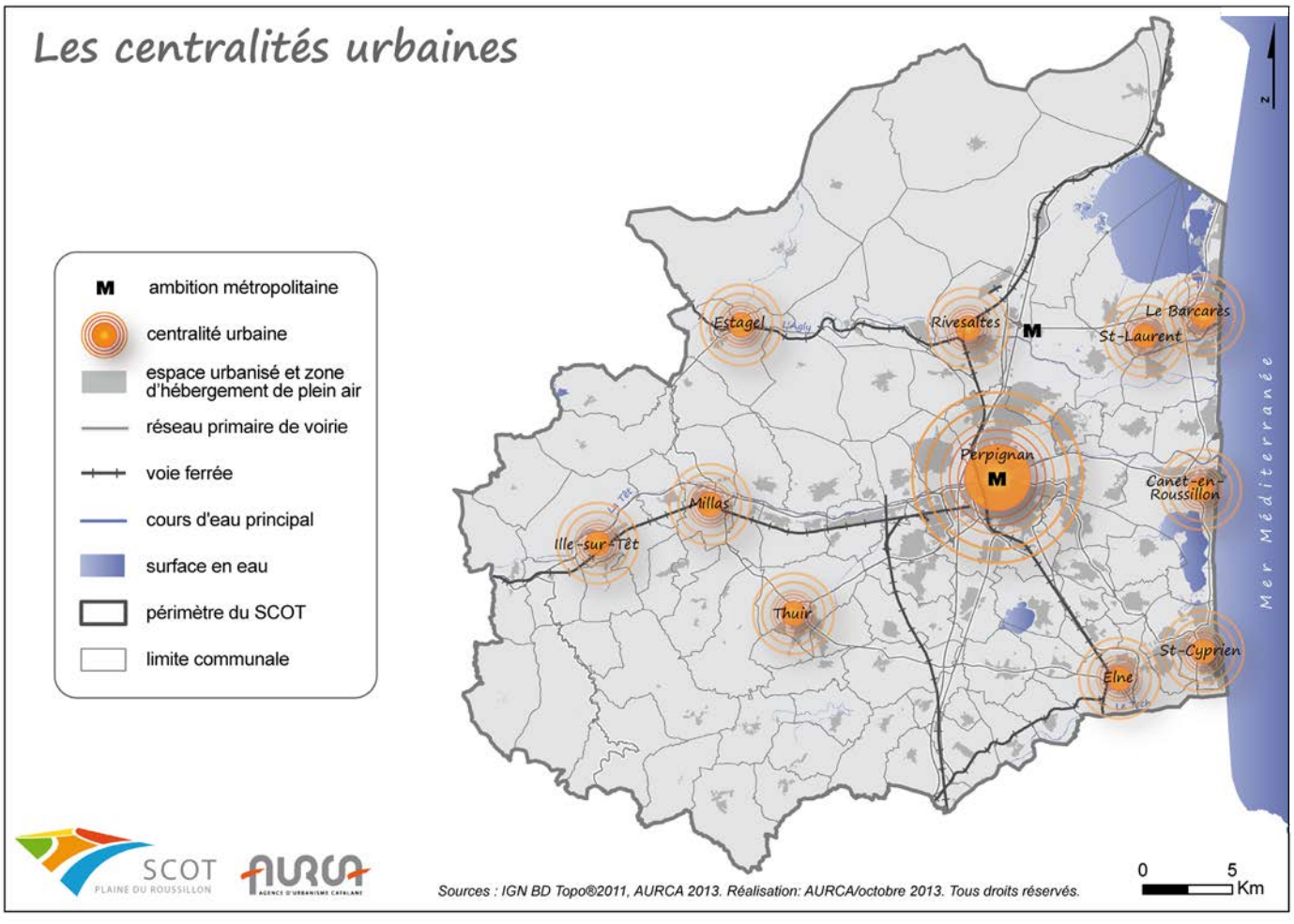
** Par commerce de proximité on entend en particulier **le commerce de « quotidienneté »** qui regroupe les commerces pour lesquels les achats des consommateurs sont quotidiens, ou du moins très fréquents : commerce alimentaire spécialisé (boulangeries-pâtisseries, boucheries-charcuteries, poissonneries, commerces de fruits et légumes, de boissons, de tabac et autres commerces de détail alimentaires), alimentation générale, supérettes, éventaires et marchés, traiteurs, cafés-tabacs, librairies, marchands de journaux, papeteries et pharmacies. Définition issue des travaux du conseil stratégique du commerce de proximité, installé en 2009 reprise par l'INSEE.*

respectant les réglementations locales et en privilégiant une localisation au cœur du tissu urbain (cœur de ville, centre du village, cœur des quartiers, des stations touristiques…).

▪ **Dans les centralités** des pôles déjà repérés par le PADD, le maintien, le renouvellement et le développement d'un tissu commercial dense est vivement souhaité et doit être soutenu pour assurer la revitalisation des centres-villes. Cette identification prend en compte le caractère touristique du territoire en reconnaissant notamment trois polarités littorales. L'ensemble des centralités urbaines identifiées ci-dessous constituent des **zones préférentielles pour toute catégorie de commerces** (y compris les grandes et moyennes surfaces). Les plans locaux d'urbanisme (PLU) peuvent règlementer les conditions d'implantations en fonction des circonstances locales.

Les centralités urbaines sont identifiées sur les communes suivantes :

- Perpignan (centralité principale / envergure métropolitaine à affirmer).
- Ille-sur-Têt (centralité pôle d'équilibre).
- Rivesaltes (centralité pôle d'équilibre).
- Elne (centralité pôle d'équilibre).
- Thuir (centralité pôle d'équilibre).
- Canet-en-Roussillon (centralité pôle d'équilibre littoral).
- Saint-Cyprien (centralité pôle littoral).
- Le Barcarès (centralité pôle littoral).
- Saint-Laurent-de-la-Salanque (centralité pôle intermédiaire).
- Millas (centralité pôle intermédiaire).
- Estagel (centralité pôle intermédiaire).



Les centralités urbaines constituent le cœur de l'espace urbain où se concentrent les fonctions urbaines caractéristiques : densité urbaine, tissu commercial développé et diversifié, équipements, services, desserte par les transports collectifs. Les centralités excluent donc les espaces urbanisés périphériques des communes concernées. Les plans locaux d'urbanisme des communes concernées devront préciser la délimitation de la centralité urbaine.

B.6.3. Promouvoir des parcs d'activités de proximité au sein de petits bassins

Élément de légende

P *parc d'activité de proximité à promouvoir*

cf. carte page 75 et carte de synthèse (figuré avec numérotation)

Le développement de **parcs d'activités de proximité** au sein d'un maillage dense mais équilibré et cohérent vise à **satisfaire prioritairement la localisation de l'équipement artisanal au sein d'un bassin de proximité** (chaque parc de proximité pourra rayonner et satisfaire les besoins de plusieurs communes). Cette offre peut également satisfaire les besoins liés à l'activité agricole en permettant notamment l'implantation de bâtiments de stockage, de transformation ou de conditionnement et éviter leur dissémination dans les espaces agricoles dont l'intérêt paysager, répertorié par le SCOT (§ A.2) et les enjeux agricoles militent pour une limitation de la constructibilité.

Afin de limiter les effets d'aubaine et de rationaliser les investissements publics, **les projets doivent être exclusivement définis dans le cadre des politiques communautaires**. Ils doivent être dimensionnés en fonction des besoins du bassin de proximité à desservir et respecter en particulier les objectifs énoncés au § B.6.1 visant à maintenir l'activité au coeur de la ville et des villages. Les communautés compétentes en matière de développement économique veillent à **coordonner et prioriser l'aménagement et la commercialisation des parcs d'activités de proximité**.

Pour éviter les conflits qui pénalisent le fonctionnement des zones d'activités, les conditions d'occupation des sols doivent veiller **à interdire ou à limiter strictement le logement dans les parcs d'activités** (hors services généraux pour l'ensemble de la zone) par exemple en conditionnant ceux-ci à l'intégration au volume bâti avec une surface maximale.

Le **développement d'une offre immobilière** portée par les collectivités ou les investisseurs privés peut également répondre aux besoins des artisans et aux enjeux d'un fonctionnement durable des parcs d'activités.

Afin de prendre en compte les enjeux de **recomposition des parcs d'activités de proximité** existants, une étude de densification de la zone d'activités existante sera préalablement imposée à toute ouverture à l'urbanisation d'un nouveau secteur de la zone d'activité, lorsque celui-ci excède 5 ha. Cette étude analyse notamment le potentiel de densification des bâtiments inoccupés et de réduction des surfaces occupées par le stationnement des véhicules.

En matière de **valorisation de la qualité paysagère, de performance environnementale et énergétique**, les créations, extensions et réaménagement des parcs d'activités de proximité doivent s'inspirer des recommandations formulées au § B.7 relatif aux secteurs de projets stratégiques pour les activités. D'autre part, lorsque ces créations ou extensions concernent des entrées de ville ou du territoire (§ C.8) des réflexions particulières doivent être menées.

Espace Polygone - Perpignan ©AURCA

Tecnosud ©AURCA

Les parcs d'activité de proximité			
N°	Nom du parc d'activité de proximité *	Commune d'implantation/Bassin de proximité desservi	Surface approximative et indicative (en ha)
1	Naturopôle *	Toulouges/Canohès, Ponteilla	35
2	Sainte Eugénie	Le Soler	62
3	Peyrestortes	Peyrestortes	9
4	Camp dels Aiguals	Bompas/Villelongue, Sainte-Marie	6.5
5	Colomines	Cabestany	22
6	Parc Sud Roussillon	Saleilles/Villeneuve-de-la-Raho	48
7	La Creu Blanca	Pollestres	16
8	Le Lavoir	Saint-Nazaire/Canet-en-Roussillon	4
9	Els Mossellons	Corneilla-del-Vercol/Théza	9
10	Les Aspres *	Saint-Cyprien/Latour-Bas-Elne, Alénya	35
11	Madraguère	Torreilles/St-Laurent, Le Barcarès	6
12	Saint-Hippolyte	Saint-Hippolyte	10
13	les Croettes *	Salses-le-Château/Opoul-Périllos, Fitou	5
14	Les Solades	Rivesaltes/Espira, Cases-de-Pène	72
15	Patau	Pia	35
16	Estagel	Estagel	3.5
17	Montner	Montner/Cassagnes	2
18	Les Castanyes	Pézilla-la-Rivière/Villeneuve-de-la-Rivière	9
19	Les Famades *	Corneilla-la-Rivière	3
20	Le Camiral	Saint-Féliu-d'Avall	40
21	Mas Sabole *	Villemolaque/ Tressere, Passa, St-Jean-Lasseille	10
22	Les Olivedes *	Banyuls-dels-Aspres/Brouilla	2
23	El Riberal	Trouillas/Fourques, Tordères, Montauriol, Oms, Llauro, Calmeilles	6
24	Los Comalls	Terrats	2
25	Montescot	Montescot/Bages	5
26	Lous Prats	Tautavel/Vingrau	2.5
27	Sainte Barbe	Rodès/Glorianes	2
28	Las Bigues	Canet-en-Roussillon	16
◊	La Mirande	Saint-Estève/Baho	Voir § B.7
◊	Polygone – Bel Air	Perpignan, Pia	
◊	Le Ribéral	Ille-sur-Têt/St Michel, Bouleternère, Rodès, Bélesta, Montalba, Casefabre, Boule d'Amont, Prunet-et-Belpuig	
◊	Les Aspres – La Carbouneille *	Thuir/St Colombe, Llupia, Castelnou, Camélas, Caixas	
◊	Illibéris*	Elne/Ortaffa	
◊	Los Palaus *	Millas, St Féliu d'Amont/Néfiach, Corbère	
◊	La Basse	Baixas/Calce	

◊ *Ces parcs d'activités sont également répertorié en tout ou parties en* ***secteur de projet stratégique*** *et soumis à des conditions particulières exposées au paragraphe suivant (§ B.7).*

** Ces parcs d'activités sont également répertoriés par le* ***schéma départemental des ZAE****.*

Il existe d'autres parcs d'activités de proximité non mentionnés disposant de capacités de développement limitées.

B.7. Renouveler l'économie du territoire par l'aménagement d'un réseau de parcs stratégiques à dominante d'activités

➦ ***L .122-1-5 al.3*** *« Le DOO précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs…Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs ».*

➦ ***L .122-1-5 al.9*** *« Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction ».*

➦ ***L .122-1-5 al.7*** *« peut également définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation ».*

➦ ***L .122-1-5 al.5*** *« peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées soit des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques ».*

Élément de légende

SPS — *secteur de projet stratégique à dominante d'activité*

cf. carte page 75 et carte de synthèse (figuré avec numérotation)

En complémentarité des secteurs de projets stratégiques à vocation dominante d'habitat, la mise en place de secteurs de projets stratégiques à dominante d'activités entend répondre à l'objectif de **renouveler le développement économique du territoire**. Ces secteurs ont été définis en fonction de plusieurs critères : capacité de renforcement de l'armature urbaine territoriale, accessibilité routière voire ferroviaire ou maritime, respect de l'armature verte et bleue du territoire, desserte par les transports collectifs, importance et typologie des activités existantes, potentiel de développement, contraintes particulières (notamment risques naturels).
Il s'agit de rendre lisible et attractif le réseau des espaces économiques en s'appuyant sur les synergies et les complémentarités à promouvoir entre les différents sites et les filières. L'objectif affiché est notamment d'attirer des activités exogènes au territoire, en impulsant le développement (par la création, l'extension ou la recomposition) d'une nouvelle génération de parcs d'activités répondant aux nouveaux enjeux économiques, sociétaux et environnementaux.

Ce schéma induit d'abord des orientations en matière de localisation préférentielle des entreprises :

▪ **Les sites spécialisés** identifiés répondent à des logiques de filières et de développement «en grappes», leur vocation doit être confortée en ciblant l'accueil des entreprises liées à la spécialisation retenue dans un cadre communautaire. Les activités ciblées correspondent à des filières historiques ou innovantes pour le territoire (Eco-construction, nautisme, Recherche et Développement, logistique, santé, industrie…).

- Le secteur n°15 (Site de Tresserre) est exclusivement dédié à la logistique, son aménagement est lié à la présence d'un embranchement fer et d'un échangeur autoroutier existants et situés à proximité. L'aménagement de ce secteur doit notamment considérer les enjeux environnementaux spécifiques (proximité avec le Tech, ses rives faisant l'objet d'un classement au titre de la Directive Habitats) et paysagers (entrée de ville du Boulou, entrée de territoire). D'autre part, dans le cadre de l'InterSCOT, des réflexions globales pourront être menées afin par exemple, d'étudier les possibilités de mutualisation de certains équipements et services à l'échelle de la plateforme Tresserre - Le Boulou.

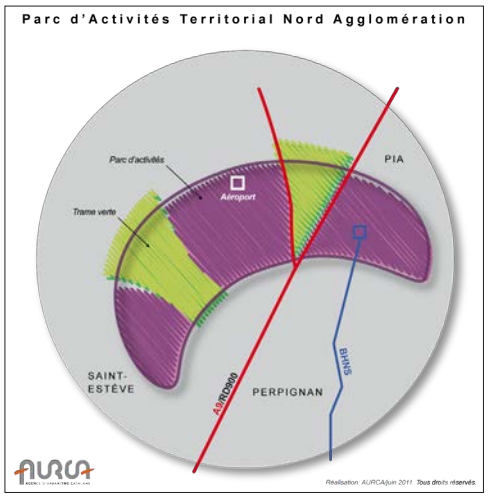
- Le site n°17 (Site Le Barcarès) doit accueillir des activités liées à la recherche et au développement dans le domaine des technologies marines, son aménagement doit notamment considérer des enjeux environnementaux particuliers liés à la proximité avec le complexe lagunaire de Salses-Leucate. Ces activités pourront exiger la proximité immédiate de l'eau.

▪ **Les deux sites à vocation internationale** (PRAE Arago/ZAC «fer»/Espace Entreprise Méditerranée et Pôle Saint Charles), doivent prioritairement satisfaire l'implantation des **activités à fort potentiel de rayonnement** (activités industrielles, de transports et de logistique mais également en lien avec la recherche et le développement). Ces deux sites bénéficient d'une accessibilité optimale (échangeur autoroutier et embranchement fer) qui peut être encore améliorée. Considérant leur potentiel de développement et d'attraction, des « quartiers » spécialisés peuvent y être organisés afin de favoriser les effets d'entraînement (par exemple possibilité de réserver certains secteurs du parc à la logistique exclusivement).

- le secteur n°1 (Pôle Economique Saint-Charles) se situe dans un environnement relativement contraint qu'il convient de prendre en compte pour assurer un développement cohérent. Les implantations sans lien avec les activités de logistiques et le marché international sont autant que possible orientées vers d'autres secteurs afin notamment d'optimiser le fonctionnement du secteur.

- le secteur n°2 « PRAE Arago/ZAC «fer»/Espace Entreprise Méditerranée » est partiellement concerné par un intérêt environnemental répertorié (§ A.1.1), son développement doit considérer cet enjeu par la mise en place de mesures appropriées (par exemple préservations ou reconstitution de secteurs naturels, mesures compensatoires…). Le site est également concerné par la réalisation d'un schéma de secteur, il convient de se reporter en annexe n°1 du DOO pour identifier les zones pouvant être ouvertes à l'urbanisation en l'absence de schéma de secteur approuvé.

▪ Enfin, **les parcs d'activités territoriaux** positionnés sur les pôles d'équilibre et le cœur d'agglomération peuvent viser des implantations plus généralistes définies dans le cadre communautaire.



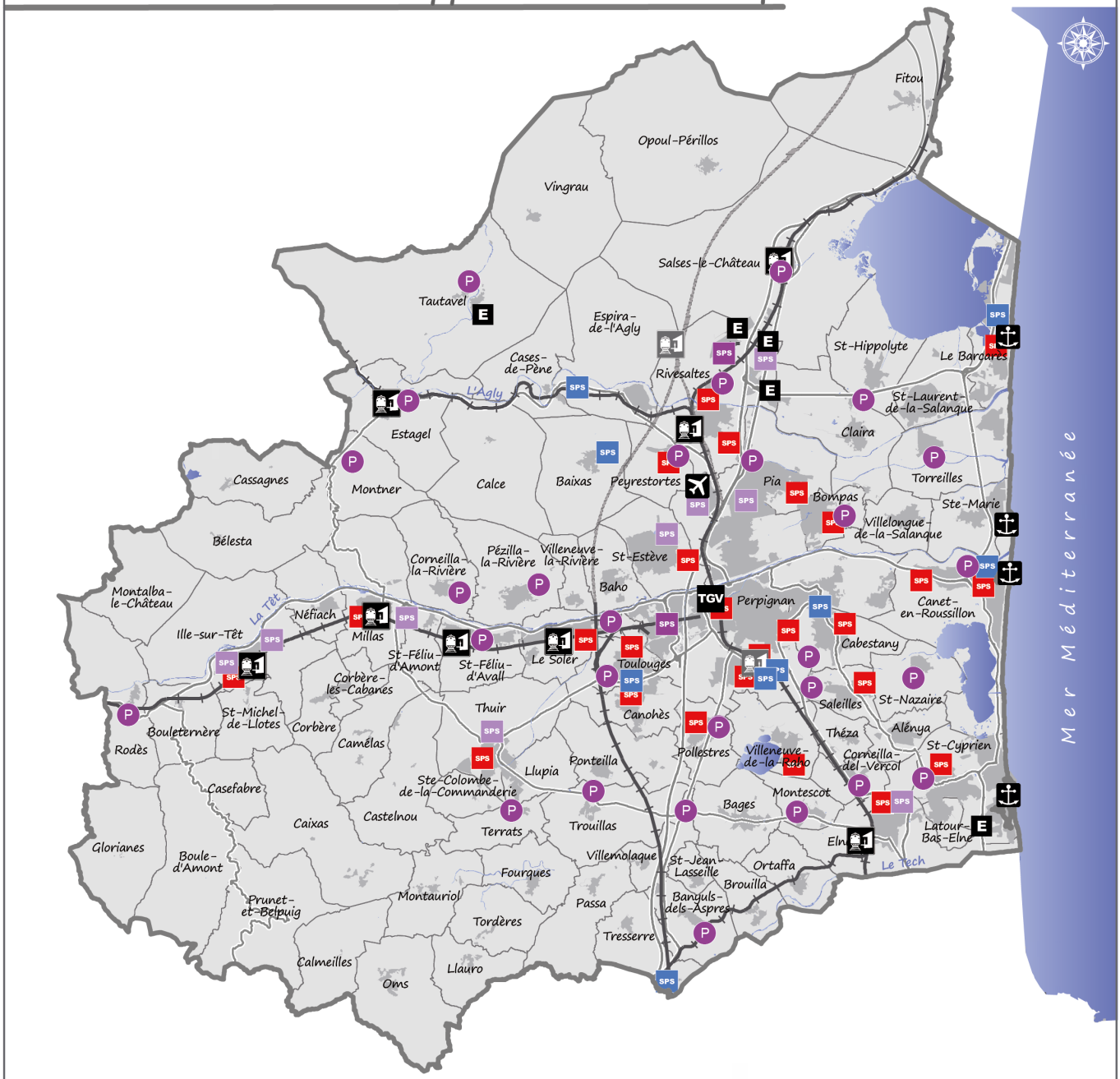
- le secteur n° 3 « Croissant Nord-agglomération » est multi-sites, il comprend l'espace Polygone ainsi que ses extensions sur les secteurs « Bel Air » et Pia, l'espace Torremilà disposant de sous secteurs spécialisés (santé, aéronautique…) à proximité de l'aéroport, ainsi que la zone d'activités de la Mirande sur la commune de Saint-Estève.
Le développement du parc d'activités territorial doit considérer plusieurs enjeux particuliers notamment la proximité d'un cœur de nature répertorié sur le site de Torremilà pour lequel des mesures spécifiques devront être étudiées et mises en œuvre ou encore la présence d'une entrée de territoire majeure (aéroport) pour laquelle une attention particulière est requise en matière de qualité paysagère et environnementale.

- Le secteur n°4 « Camp Llarg - La Sinia » est également multi-sites. Il est constitué à l'ouest de la commune d'Ille-sur-Têt par la zone d'activités généraliste du Camp Llarg et d'une autre partie en secteur de projet stratégique à vocation dominante d'habitat (n°16 la Sinia). Le secteur n°4 vise à accueillir à la fois de l'activité artisanale, commerciale et des services, et à rayonner ainsi sur un bassin de vie important et sur une partie du Riberal, confortant le rôle de centralité urbaine de la commune d'Ille-sur-Têt.

- Le secteur n°6 « Mas de la Garrigue » est plus particulièrement voué à l'accueil d'industries et comprend un pôle dédié aux activités liées à la viticulture (« Vinipolis »). Le secteur n°6 comprend également un îlot commercial situé en bordure de l'autoroute A9 destiné à la création d'une vitrine de la zone d'aménagement commercial multisite « Espace Roussillon ». Cette zone commerciale majeure vise une envergure métropolitaine (voir les conditions d'aménagement spécifiques dans le document d'aménagement commercial). L'aménagement du secteur n°6 doit garantir l'amélioration de l'accessibilité routière et anticiper l'augmentation des flux routiers liés aux différentes opérations et doit par ailleurs assurer la qualification exemplaire de cette entrée du territoire, notamment par l'intégration paysagère des bâtiments et des parkings aux abords de l'autoroute, de la RD 900 et du carrefour du Mas de la Garrigue.

SCOT
PLAINE DU ROUSSILLON

Les "Secteurs de Projets Stratégiques"
des conditions particulières pour assurer le développement durable et équilibré du territoire



Secteurs de Projet Stratégique à vocation dominante....

- SPS ...d'habitat
- SPS ...d'économie d'envergure internationale
- SPS ...d'économie d'envergure territoriale
- SPS ...d'économie spécialisée

- espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air
- gares et haltes ferroviaires à conforter
- gares et haltes ferroviaires à créer
- aéroport à développer
- port de plaisance à conforter
- P parc d'activité de proximité à promouvoir
- E projet de grand équipement

- réseau primaire de voirie
- voie ferrée
- PIG* à réaliser
- cours d'eau principal
- surface en eau
- périmètre du SCOT
- limite communale

0 5 Km

*Projet d'Intérêt Général Ligne Nouvelle Perpignan-Montpellier à réaliser

Sources : IGN BD Topo®2011, AURCA 2013.

Réalisation: AURCA/octobre 2015. Mise à jour AURCA / Mai 2023. Tous droits réservés.

AURCA AGENCE D'URBANISME CATALANE

La définition d'objectifs qualitatifs est essentielle à la constitution de ce réseau de parcs innovants. Il s'agit à la fois de promouvoir le niveau de service en direction des entreprises et d'assurer le développement de parcs où « il fait bon travailler ».

Les objectifs qualitatifs préconisés concernant les services sont les suivants :

- **Assurer la desserte ou la programmation par le Très Haut Débit numérique**.

- **Conditionner l'ouverture à l'urbanisation du secteur à la desserte par les transports collectifs** (les conditions de cette desserte et du niveau de service doivent être étudiés, en fonction de la capacité d'accueil du secteur. Dans le cœur d'agglomération en particulier, un bon niveau de service devrait se traduire par un cadencement inférieur à 30 mn en heure de pointe).

- **Réaliser une aire d'accueil et de services** calibrée en fonction de l'importance du parc d'activités et conciliant espaces de stationnement, informations sur les entreprises (plans, bornes d'information interactives…).

- Sur les parcs d'activités les plus importants, **penser l'aménagement d'un pôle services-loisirs** (services mutualisés de type guichet d'accueil, salles de séminaire, surveillance générale de la zone, poste, crèche, guichet bancaire, restauration, salle de sport, aire naturelle aménagée…) ainsi que selon les opportunités, la création d'un **pôle hôtelier/restauration** lié au fonctionnement du parc d'activités

En matière de valorisation de la qualité paysagère, les recommandations suivantes sont formulées :

- **Investir dans la qualité architecturale des constructions** en rapport avec la composition générale de la zone (volumes bâtis différenciés, répartition des matériaux utilisés, hauteurs maîtrisées, couleur…) en s'appuyant de préférence sur un architecte conseil pour le secteur de projet stratégique.

- **Préserver et mettre en valeur les éléments patrimoniaux** lors de l'aménagement des zones (un bosquet, un cours d'eau, un bâtiment traditionnel caractéristique comme un mas…) ou encore par le maintien et la valorisation des eaux de surface pour les cheminements doux et des aires de détente ouvertes aux usagers de la zone (clients, salariés…).

- **Limiter la hauteur des zones de stockages** et d'exposition extérieure. Les zones de stockages devront être développées à l'arrière des bâtiments et à l'opposé des façades donnant sur la voie principale, leur intégration sera améliorée par des aménagements spécifiques (merlons, haies vives…). Les zones d'exposition extérieures seront maîtrisées (piscines, véhicules, matériel élevé…).

- **Traiter avec des aménagements paysagers les espaces libres et les bassins de rétention** des eaux pluviales. Mutualiser les bassins de rétention des eaux pluviales à l'échelle de la zone. Organiser des noues paysagées (fossé large et peu profond recueillant les eaux pluviales) pour rompre la monotonie des espaces artificialisés.

- **Traiter les franges** du secteur de projet stratégique en créant des coutures avec les espaces voisins (pénétrations paysagères, liaisons avec les quartiers, maintien de cônes de vues sur les massifs environnants…).

- **Limiter l'importance des enseignes** : par exemple en fixant un maximum de deux enseignes par activité, à intégrer dans le volume du bâtiment et n'excédant pas 25% de la surface de la façade ou à regrouper sur des structures porteuses. Limiter l'impact des totems (un seul par activité n'excédant pas la hauteur du bâtiment d'activité) et de la signalisation publique…

- **Développer une identité visuelle homogène** sur l'ensemble du secteur traduite sur le mobilier urbain (mâts d'éclairage, bornes, clôtures…) et la signalétique en relation avec l'aspect architectural (cahier des charges à élaborer par zone).

▪ Enfin, **assurer le traitement paysager des parkings** véhicules légers non couverts et des espaces résiduels libres, avec par exemple :

- pour les parkings supérieurs à 30 places : des plantations d'arbres de haute tige assurant l'ombrage des emplacements avec un minimum d'un arbre pour huit emplacements ou la mise en place d'ombrières photovoltaïques ou de pergolas.
- et au-delà de 100 places : ajouter à ces dispositions, celle de créer des haies vives ou des noues paysagères pour compartimenter les vastes étendues de stationnement.

En matière de performances énergétiques, il est préconisé :

▪ De subordonner l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation à l'obligation de **mise en place d'éléments producteurs d'énergies renouvelables** (Panneaux photovoltaïques sur les toitures terrasses et/ou sur ombrières sur les aires de stationnement…). La mise en œuvre de cette disposition pourrait concerner tout bâtiment développant une surface de toiture supérieure à 1 000 m^2.

▪ D'**exposer de manière préférentielle les bâtiments d'activités** afin d'assurer une bonne luminosité naturelle (avec des éléments d'occultations adaptables), d'éviter les déperditions énergétiques et de permettre l'implantation de panneaux photovoltaïques.

▪ De **favoriser la thermorégulation en développant des espaces verts** dans les vastes espaces artificialisés (lutte contre les îlots de chaleur).

▪ De **promouvoir des mesures d'économie d'énergie** comme l'extinction des enseignes lumineuses en dehors des heures d'ouverture ou encore la mise en place de modérateurs d'intensité sur les éclairages.

En matière de performance environnementales, il est recommandé :

▪ De **développer l'utilisation du bois et des éco-matériaux**.

▪ De **mettre en place des récupérateurs d'eaux pluviales** afin de réutiliser les eaux stockées pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des surfaces extérieures.

▪ De promouvoir des bassins de rétention des eaux pluviales mutualisés à l'échelle des secteurs et de **favoriser l'infiltration des eaux pluviales** plutôt que leur ruissellement.

▪ De **promouvoir des espèces végétales** peu consommatrices en eau et peu exigeantes en fertilisants ou phytosanitaires.

▪ De mettre en place des **dispositifs de traitement des eaux** avant rejet dans le réseau pluvial ou d'eaux usées (déshuileur, séparateur d'hydrocarbures, décanteur…).

▪ D'**intégrer les questions relatives à la collecte sélective des déchets** dès la conception des opérations urbaines, de veiller à en faciliter l'exécution et de réduire les nuisances olfactives et visuelles générées par les points d'apport volontaires envisagés.

▪ De favoriser les **process industriels en circuits fermés ou semi-fermés**.

La déclinaison de ces objectifs doit être assurée par les documents d'urbanisme locaux et mise en œuvre par les communautés compétentes en matière de développement économique ainsi que les collectivités concernées. Des **modèles de gouvernance partagée** s'appuyant sur le développement et la mise en réseau des associations d'entreprises ou de plateformes (par exemple syndicat mixte MP2 pour la logistique, AEP…) doivent être soutenus afin d'**amplifier les démarches et promouvoir les projets** (plan de déplacement entreprise, labellisation des parcs d'activités, gestion des aires et services mutualisés…).

En complément de ces préconisations, les collectivités compétentes peuvent se référer au schéma départemental stratégique des zones d'activités économiques et solliciter l'accompagnement technique du SATEDE (Conseil Général).

N°	Commune	Secteur soumis à conditions particulières	Entité concernée	Vocation*	Surface approximative et indicative du secteur (en ha)
1	Perpignan - Toulouges	PESC - Saint-Charles	Cœur d'agglomération	Internationale	392
2	Rivesaltes *	PRAE Arago - Espace Entreprise Méditerranée	Pôle d'équilibre	Internationale	302
3◊	Perpignan - St Estève - Pia	« Croissant Nord » Polygone - Bel Air - Torremilà - Mirande	Cœur d'agglomération	Territoriale	468
4 ◊	Ille-sur-Têt	Riberal	Pôle d'équilibre	Territoriale	18
5 ◊	Thuir *	Aspres	Pôle d'équilibre	Territoriale	49
6	Rivesaltes *	Rivesaltais - Mas de la Garrigue	Pôle d'équilibre	Territoriale	150
7 ◊	Elne*	Illibéris	Pôle d'équilibre	Territoriale	80
8 ◊	Millas - St Feliu*	Los Palaus	Pôle intermédiaire	Territoriale	22
9	Perpignan	Agrosud	Cœur d'agglomération	Spécialisée (Agroalimentaire)	15
10 ◊	Canet	Pôle nautique	Ville littorale	Spécialisée (Nautisme)	57
11	Toulouges - Canohès*	Naturopôle - La Sanya	Cœur d'agglomération	Spécialisée (Tertiaire, RD)	40
12	Perpignan	Tecnosud	Cœur d'agglomération	Spécialisée (Tertiaire, RD)	45
13	Espira-de-l'Agly*	Mas Llucia	Plaine	Spécialisée (Industrie et activités liées aux carrières-CSDU)	55
14	Cabestany	Médipôle	Cœur d'agglomération	Spécialisée (Santé)	15
15	Tresserre - Le Boulou	MPL - Tresserre	Plaine	Spécialisée (Logistique)	56
16 ◊	Baixas	La Basse	Plaine	Spécialisée (Eco-construction)	15
17	Le Barcarès	Le Barcarès	Ville littorale	Spécialisée (R&D technologies marines)	3

Nota *: les sites à vocation internationale ou territoriale peuvent disposer de « quartiers » spécialisés par exemple : zones logistiques insérées dans les parcs Saint-Charles et Arago. Les surfaces indicatives des secteurs comprennent les parcs d'activités existants et leurs extensions prévisibles.*
◊ *Ces Parcs d'activités sont également répertoriés en tout ou parties en* ***parc d'activités de proximité*** *(§ B.6.3) et peuvent donc satisfaire des besoins liés à l'implantation préférentielle de l'équipement artisanal au sein d'un bassin de proximité, ainsi que les besoins liés à l'activité agricole.*
** Ces Parcs d'activités sont également répertoriés par le* ***schéma départemental stratégique des ZAE****.*

B.8. Prévoir les grands projets d'équipements et de services

> ***L .122-5 al.6*** *« Le DOO définit les grands projets d'équipements et de services ».*

B.8.1. Assurer le rayonnement touristique, culturel et universitaire du territoire

Élément de légende

E — *projet de grand équipement*

U — *université*

cf. carte page 75 et carte de synthèse

Outre les grands projets d'équipements et de services liés aux déplacements et transports (développés en partie C du document), **plusieurs grands équipements touristiques, sportifs et culturels d'envergure** existent sur le territoire, ils permettent d'asseoir son rayonnement. Le théâtre de l'Archipel, la piscine Europa sont des exemples traduisant la volonté d'élever le niveau qualitatif et l'influence de cette offre touristique, culturelle ou sociale. Par ailleurs, en matière de tourisme, le PADD développe des orientations visant notamment à conforter le tourisme littoral et développer le tourisme vert en s'appuyant sur des notions de qualité et d'authenticité.

Il est donc nécessaire de :

▪ **Soutenir les grands projets d'équipements touristiques, sportifs, culturels et patrimoniaux complémentaires** pouvant s'inscrire dans la valorisation de cette offre, en particulier :

- la création d'un centre de balnéothérapie à Sainte-Marie,
- l'extension du pôle sportif de Grand Stade à Saint-Cyprien,
- le projet de réalisation du **mémorial du Camp de Rivesaltes** s'appuyant sur la nécessité de se doter d'un lieu de recueil, de pédagogie et de diffusion de la connaissance dédié aux victimes de l'internement,
- le projet de réalisation d'un circuit automobile dans le secteur du Mas de la Garrigue à Rivesaltes auquel est associé le développement d'une zone spécialisée dédiée à la filière « sports mécaniques » et aux entreprises de recherche et de développement liées (recherches sur les énergies propres et renouvelables, les nouvelles technologies…).
- la requalification et le développement du **centre européen de la Préhistoire à Tautavel**.

Ces grands projets d'équipements peuvent être accompagnés de programmes hôteliers liés, ils doivent considérer les dispositions particulières au littoral (notamment à Sainte Marie et à Saint Cyprien) et l'intérêt environnemental répertorié sur certains espaces (notamment sur le site du Camp de Rivesaltes) et faire l'objet d'une intégration paysagère exemplaire.

Considérant leur importance, chaque grand projet d'équipements et de services mentionné ci-dessus devra faire l'objet d'une étude d'impact préalable à l'ouverture à l'urbanisation du secteur concerné. Cette étude d'impact traitera notamment des questions d'accessibilité et de déplacements.

D'autre part, le DOO développe une série de mesures **en matière de confortement de l'activité touristique :**

▪ Valoriser le socle paysager et le patrimoine catalan (A.2.2) notamment avec l'identification du patrimoine bâti rural à sauvegarder et valoriser (environ 146 sites répertoriés), la préservation des silhouettes villageoises sensibles et la mise en valeur des cœurs historiques.

▪ Reconnaître et protéger les sites emblématiques du littoral notamment avec l'identification des espaces remarquables et des principales coupures d'urbanisation (A.6.1 et 2).

- Conforter l'offre portuaire et améliorer qualitativement les structures d'hébergement de plein air (A.6.4).

- Renforcer l'accessibilité globale au territoire avec la ligne à grande vitesse, l'accessibilité maritime et aérienne (C.1).

- Reconnaître les besoins saisonniers du littoral notamment par la mise en place d'une desserte spécifique de transports collectifs (C.4.1).

- Valoriser la découverte du territoire avec les voies vertes et les parcours paysagers (C.7.3).

- Mettre en valeur les entrées du territoire (C.8.2)…

L'Université de Perpignan Via Domitia (UPVD) est appelée à jouer un rôle fort de « marqueur » de territoire, d'autant plus important que l'offre départementale d'enseignement supérieur est concentrée autour de l'Université, et que les effets de la loi LRU de 2007 poussent au jeu de la compétition territoriale. En effet, l'Université est à la fois une passerelle vers le monde professionnel et les modèles économiques émergents (développement des axes recherche et innovation, des partenariats avec les laboratoires, les pépinières et incubateurs d'entre-prises), et une ouverture vers d'autres territoires (initiatives transfrontalières prises dans le cadre du programme européen INTERREG IV, réflexion autour du PRES « Pyrénées-Méditerranée »). Du point de vue de l'aménage-ment, **le lien entre l'Université et la ville est à renforcer** notamment par des politiques d'accessibilité spéci-fiques ou d'éventuelles délocalisations de certaines antennes de l'Université au cœur de la ville de Perpignan.

B.8.2. Conforter le réseau d'équipements et de services structurants

Le réseau d'équipements et de services structurants doit être conforté afin d'**améliorer l'offre globale** et de rationaliser les déplacements. Ce développement doit s'appuyer préférentiellement sur le rééquilibrage de l'armature urbaine **en confortant les polarités influentes** sur l'organisation du territoire.

Autant que possible les équipements recevant du public sont aménagés en continuité ou au sein des espaces urbanisés lorsqu'ils n'occasionnent pas de nuisances particulières. Il est recommandé que les équipements et services structurants comme les équipements scolaires, socio-éducatifs, culturels, sportifs, administratifs privilégient une **localisation urbaine** et contribuent à la **revitalisation des centres-villes** (collèges, écoles, centres de formation, cinémas, halles des sports, piscines, services administratifs…). De préférence, ces amé-nagements doivent s'inscrire dans un programme global de réhabilitation du centre-ville et de rénovation des espaces publics.

La commune de Rivesaltes accueillera un établissement pénitentiaire. il sera implanté au nord de la commune entre l'A9 et la voie ferrée à l'ouest et le pôle vinicole à l'est. L'implantation d'un établissement pénitentiaire répond à un cahier des charges spécifiques. Il vise in fine à permettre à l'administration pénitentiaire de conduire sa mission dans les meilleurs conditions de sécurité, de sûreté et de fonctionnalité.

Enfin, les grands projets d'équipements et de services selon leur localisation et leur envergure (public reçu) devront faire l'objet d'attentions particulières en matière d'information préventive des risques naturels et tech-nologiques et être systématiquement intégrés aux plans communaux de sauvegarde (PCS).

DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS

C

DEFINIR UN RESEAU MULTIMODAL EFFICIENT

C. Définir un réseau multimodal efficient pour un maillage complet du territoire

- ***L.122-1-5 al.6*** *: « Le DOO définit les grands projets d'équipements et de services ».*
- ***L.122-1-8*** *: « Le DOO définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs ».*
- ***L.121-2*** *: « l'Etat veille…à la prise en compte des projets d'intérêt général ainsi que des opérations d'intérêt national » - sont qualifiés de projets d'intérêt général la mise à 2x3 voies de l'autoroute A9 ainsi que la ligne nouvelle ferroviaire Montpellier-Perpignan.*

C.1. Mettre en réseau les grands équipements et les territoires pour assurer le rayonnement de l'espace métropolitain transfrontalier

C.1.1. Connecter le territoire à la grande vitesse

Élément de légende

Projet d'Intérêt Général Ligne Nouvelle Perpignan-Montpellier à réaliser

cf. carte page 75 et carte de synthèse

Le développement du territoire passe par sa mise en réseau afin de rompre son isolement à l'échelle interrégionale, nationale et internationale. **Le soutien à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Montpellier-Perpignan (LNMP) est donc essentiel**. Ce chaînon manquant dans les liaisons européennes à grande vitesse (LGV), doit répondre à plusieurs enjeux :

- **Viser un caractère mixte entre Perpignan et Narbonne** (tolérant le passage du fret quitte à dégrader un peu la vitesse voyageur). Cette mixité est en effet essentielle pour anticiper l'accroissement du fret ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, éviter les traversées d'agglomération (Salses- le-Château…), permettre le développement de circulations voyageurs régionales sur la ligne « historique » mais également anticiper l'accroissement de la vulnérabilité sur la ligne historique (passage dans les complexes lagunaires…).

- **Assurer une bonne prise en compte des nuisances** engendrées dans les zones urbaines traversées (Le Soler…) par des aménagements spécifiques (passage en tunnel, murs anti-bruits…).

- **Assurer une bonne intégration paysagère** des infrastructures en rapport avec la qualité des sites traversés (plateaux viticoles de Baixas, de Rivesaltes et Salses…), par des ouvrages de franchissements des cours d'eau et des routes à la hauteur des paysages emblématiques traversés (éviter notamment les bardages métalliques…) ou encore par des aménagements paysagers garantissant une bonne cicatrisation des saignées ouvertes pour le passage des voies.

- **Préserver les transparences**, par le rétablissement des voies de circulation rurales notamment pour les activités agricoles, par le maintien ou la restauration des corridors écologiques, par la prise en compte des risques d'inondations en évitant d'accroître la vulnérabilité de certains secteurs (éviter l'effet barrage de l'infrastructure)…

Élément de légende

Projet d'Intérêt Général Ligne Nouvelle Perpignan-Montpellier à réaliser

cf. carte page 75 et carte de synthèse

Compte-tenu de l'intensification des échanges, il est également recommandé de préserver la possibilité d'élargir ou de doubler cette infrastructure à très long terme. Le même principe peut être appliqué le long de l'itinéraire LGV Perpignan- Barcelone traversant le territoire du SCOT.
Afin de permettre la réalisation à terme d'une halte ferroviaire complémentaire sur la LGV Perpignan-Montpellier à hauteur de Rivesaltes, une politique de maîtrise foncière devrait être mise en place afin de ne pas obérer cette possibilité. Les conditions d'aménagement de ce secteur seront précisées et détaillées par l'élaboration d'un schéma de secteur (L.122-1-14 du code de l'Urbanisme – voir annexe n°1).

La réalisation du contournement fret de Perpignan entre la ligne classique et la ligne grande vitesse mérite également d'être étudiée et précisée en s'appuyant notamment sur l'étude de faisabilité portée par RFF en 2009 pour les raccordements « Rivesaltes » et « Elne- Le Boulou ». Cette étude devra intégrer une analyse des incidences environnementales sur les espaces concernés par la réalisation de ce shunt ferroviaire.

Aux différentes échelles du territoire, il est recommandé :

- La **réflexion sur la mise en œuvre d'un service ferroviaire intercités cadencé à l'échelle catalane** entre Perpignan, Figueres, Girona et Barcelone, profitant de la mise en service de la LGV Perpignan- Barcelone (2013). Cette infrastructure doit permettre de prolonger les services ferroviaires existants de part et d'autre des Albères en vue d'atténuer l'effet-frontière.

- Avec la LGV Perpignan-Montpellier et le Contournement Nîmes-Montpellier, le même principe de **liaisons ferroviaires intercités** pourrait être appliqué entre Perpignan et les villes languedociennes (Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier et Nîmes).

C.1.2. Poursuivre la requalification de la plateforme aéroportuaire

Élément de légende

aéroport à développer

cf. cartes pages 75, 87 et carte de synthèse

La poursuite de la requalification de la plateforme aéroportuaire internationale Perpignan- Rivesaltes et le développement de l'offre de destinations, actuellement en cours, est également indispensable au développement du territoire. Il est par ailleurs recommandé de pérenniser la navette actuellement en place pour desservir l'aéroport (ligne CTPM). A plus long terme, il est nécessaire d'améliorer encore la desserte de la plateforme aéroportuaire par l'étude d'un lien aéroport - centre-ville – PEM Centre del món profitant de l'infrastructure en site propre de la première ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), ouverte aux lignes classiques. Un parc-relais mutualisé situé à Torremilà ou dans le secteur du Polygone-Nord pourrait compléter ce dispositif. A plus long terme, la création d'une halte ferroviaire Torremilà-aéroport sur la ligne historique devra faire l'objet d'une étude de pertinence.

TGV en gare de Perpignan Centre del món ©AURCA

Aéroport international Perpignan-Rivesaltes ©AURCA

C.1.3. Promouvoir l'accessibilité maritime du littoral

Élément de légende

port de plaisance à conforter

cf. cartes pages 75, 87 et carte de synthèse

En raison notamment de sa vocation touristique et de sa façade maritime, le littoral est concerné par plusieurs grands projets d'équipements et de services. Cet espace constitue une vitrine du territoire, son capital attractif doit être préservé et valorisé afin de bénéficier à l'ensemble du département. La façade maritime constitue également une porte d'entrée essentielle pour le développement économique grâce notamment aux équipements portuaires.

Au-delà du territoire de la plaine du Roussillon, le **port de commerce fruitier de Port-Vendres** est essentiel au fonctionnement de la plateforme internationale de Saint-Charles. Le territoire possède également quatre **ports de plaisance** pour lesquels l'offre d'accueil mérite d'être complétée, requalifiée et diversifiée. Grâce à d'importants travaux d'aménagement, le port de Canet-en-Roussillon répond aujourd'hui globalement à ces enjeux. Cet objectif est à rechercher pour les ports de Saint-Cyprien, Sainte-Marie et Le Barcarès avec des extensions mesurées associées à la mise en place de port à sec, moins consommateurs d'espace et d'équipements portuaires complémentaires (cales de mise à l'eau…). Ces objectifs seront précisés par l'élaboration d'un Chapitre individualisé valant Schéma de mise en valeur de la mer.

C.1.4. Renforcer l'accessibilité numérique du territoire

> ***L.122-1-5*** *: « Le DOO peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques ».*

L'amélioration des infrastructures et des réseaux de communication électroniques est également indispensable au développement économique des territoires, en particulier dans les zones rurales parfois mal desservies afin de permettre le maintien et le développement des activités, notamment l'accueil touristique en soutien des activités agricoles. Il est recommandé d'établir une cartographie pertinente de la couverture du haut débit repérant notamment les zones blanches et les débits accessibles.

En vue de réduire la fracture numérique du territoire, il est également réclamé d'assurer à terme une couverture quasi-totale du territoire en haut débit ou ADSL/ ADSL2+ par liaisons classiques en cuivre ou par l'intermédiaire des technologies filaires (notamment la fibre optique) ou hertziennes (WI-FI, WiMAX). Les orientations d'aménagement et de programmation (PLU) doivent préciser les caractéristiques du projet permettant de garantir le raccordement au réseau numérique très haut débit des zones concernées et de leurs constructions en cohérence avec le schéma directeur territorial d'aménagement numérique régional THD (SDTAN).

Dans le domaine des déplacements, et ce en vue de favoriser le report modal depuis la voiture particulière vers les transports en commun , il est recommandé que les Autorités Organisatrices de Transports travaillent à la mise en place d'un **système d'information multimodale partagé** (information par mode de transport, calcul d'itinéraires, intermodalité, covoiturage, TAD, vélos en libre service, stationnement, accessibilité PMR, trafic et état des réseaux en temps réel…).

Port de plaisance de Canet-en-Roussillon ©AURCA

Ligne ferroviaire du Tech ©AURCA

C.2. Construire un schéma multimodal des déplacements à l'échelle de la plaine du Roussillon

> ***L.L.122-1-8*** *: « Le DOO définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements, Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs ».*

Les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements s'appuient sur la mise en place d'un schéma multimodal des déplacements à l'échelle du grand bassin de vie de la plaine roussillonnaise.

C.2.1. Faire des lignes ferroviaires « voyageurs », à conforter, optimiser ou remettre en service, une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière

Ce schéma repose sur le **maillage ferroviaire existant**, véritable atout pour structurer le territoire par la revalorisation et le développement du potentiel « voyageurs » sur ce réseau, en relation avec la politique menée par le Conseil Régional et les sillons disponibles. Sur ces axes ferroviaires identifiés, **les gares doivent être confortées comme lieux de convergence de tous les modes de déplacements**, notamment pour favoriser les déplacements domicile-travail (voiture particulière, bus, TAD, cycles, piétons…).

Pour chaque étape du projet d'optimisation et de développement du réseau ferroviaire roussillonnais, la question des financements sera discutée entre AOT et autres partenaires financiers potentiels.

Les réponses à privilégier sont, par ordre d'importance, les suivantes :

Élément de légende

voie ferrée

cf. carte page 75 et carte de synthèse

1/ Ces grandes orientations s'appuient prioritairement sur l'**optimisation nécessaire des lignes voyageurs existantes :**

- Salses-le-Château - Argelès-sur-Mer en passant par Perpignan et les pôles d'équilibre de Rivesaltes et d'Elne.

- Villefranche-de-Conflent - Perpignan en passant par Prades (hors SCOT), par le pôle d'équilibre d'Ille-sur-Têt et le pôle intermédiaire de Millas.

Des recommandations sont formulées afin d'y remplacer progressivement certains passages à niveaux (cf. § C.3.2.).

Élément de légende

service à améliorer

service à recréer (court terme/moyen terme)

service à recréer (moyen terme/long terme)

cf. carte page 87

2/ **Des études de faisabilité sont recommandées pour envisager la desserte ferroviaire « voyageurs » de lignes à réutiliser** (ligne ferroviaire de l'Agly depuis Rivesaltes, ligne ferroviaire du Tech depuis Elne) et approfondir avec les Autorités Organisatrices de Transport compétentes, ainsi qu'avec les structures partenaires

susceptibles de participer au financement de ces projets, les conditions et modalités de remise en service. La cohabitation sur voies uniques avec un trafic fret en développement, notamment sur la ligne de la vallée du Tech, est par ailleurs à prendre en considération.

Le DOO propose un phasage pour la **réutilisation des lignes voyageurs** aujourd'hui fermées :

- D'abord, la ligne ferroviaire du Tech depuis Elne vers les pôles structurants du Boulou et de Céret (hors SCOT) .

- Puis, à plus long terme, la ligne ferroviaire de l'Agly depuis Rivesaltes vers Saint-Paul-de-Fenouillet et Axat (hors SCOT) en passant par le pôle intermédiaire d'Estagel.

Dans tous les cas, les ouvrages d'art, les emprises pour la modernisation des axes ferrés, l'aménagement ou la création de gares et de haltes et les accès à ces points d'arrêts doivent être préservés dans l'optique d'un possible renforcement ou d'une remise en service de l'offre.

Élément de légende

halte ferroviaire actuelle

halte ferroviaire à créer ou réhabiliter

halte ferroviaire actuelle à étudier et justifier

cf. carte page 87

3/ **La montée en puissance des déplacements interurbains**, couplés à des enjeux de mobilité durable et d'alternative à la voiture particulière conduisent à recommander la création, réouverture ou relocalisation de gares ou haltes ferroviaires.

- La création de la halte Perpignan Tecnosud-Université est à prioriser. Dans sa révision, le PDU de l'agglomération perpignanaise veillera à hiérarchiser les autres projets de créations de gares ou haltes ferroviaires sur les lignes classiques (Perpignan- Saint Charles, Perpignan- Torremilà…).

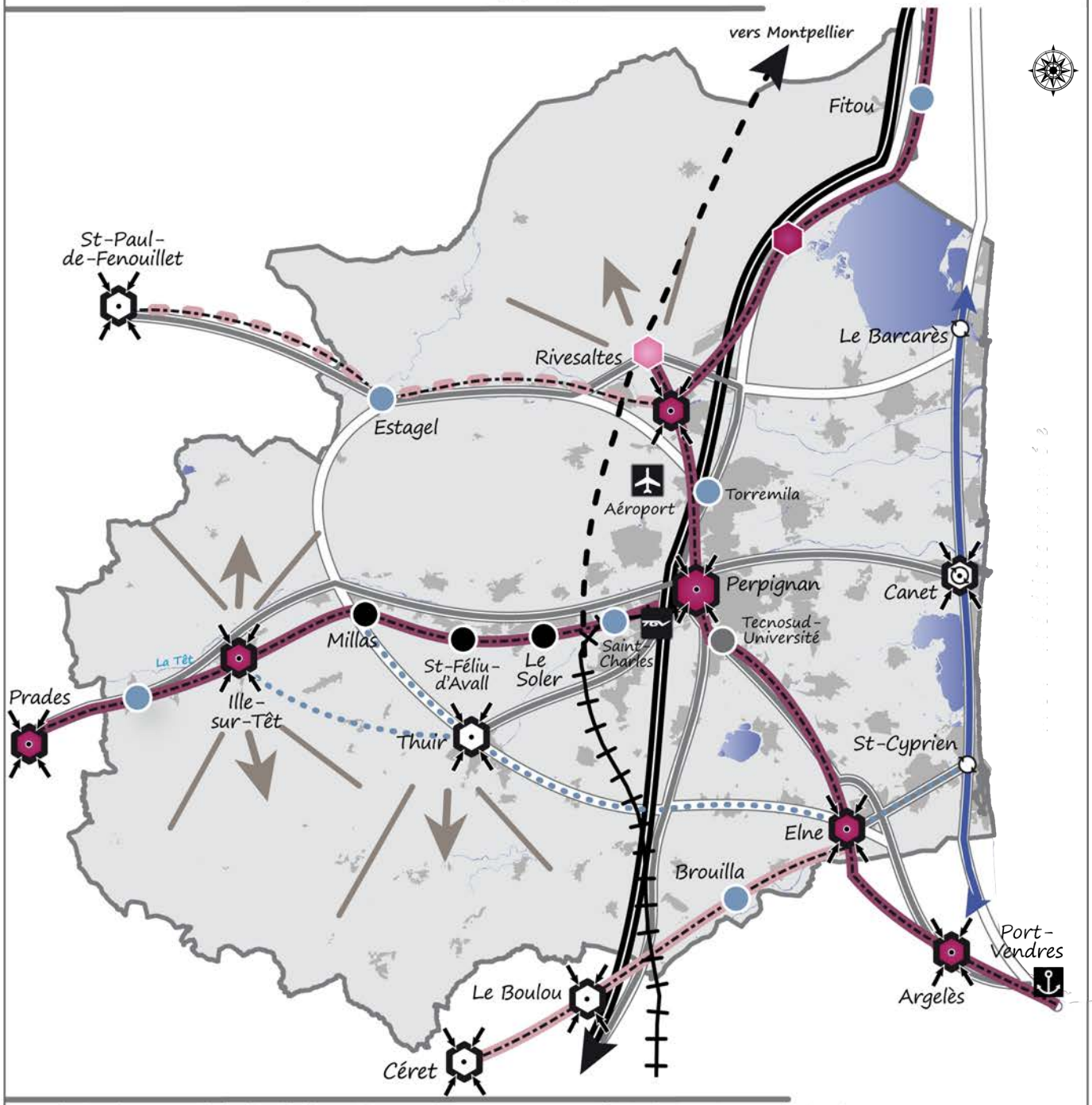
- En vue de répondre aux déplacements prenant origine ou destination dans l'espace périurbain, la mobilisation du réseau ferroviaire existant est à favoriser. Il est donc préconisé d'étudier notamment, et ce dans un rayon minimal de 500m autour de son site d'implantation envisagé, la faisabilité technique et financière d'un nouvel arrêt. Le potentiel présent ou attendu de la ligne, la chalandise et le potentiel de rabattement (population, emplois, accessibilité), ainsi que le potentiel de développement urbain de nouvelles haltes dans cet espace (localisation, réserves foncières, densités urbaines, contraintes...) devront être investigués :

  - sur la ligne de la vallée de la Têt modernisée en 2008 grâce à l'action de la Région. Cette ligne dispose d'horaires cadencés et mis en correspondance avec la ligne Cerbère-Perpignan-Narbonne depuis décembre 2011 et d'une expérimentation de la tarification à 1€ sur cet axe depuis cette même date (études de pertinence Perpignan- Saint Charles, Rodès…),

  - en articulation avec le projet de réutilisation par le trafic voyageur de la ligne de la vallée du Tech, le même principe de création d'arrêts doit être étudié. La création d'une halte à Brouilla, équidistante du Boulou et d'Elne et offrant une connexion via la RD2 à la rive droite du Tech (par Saint-Génis-des-Fontaines) permettrait par ailleurs de compléter les ambitions relayées dans le territoire du SCOT voisin, Littoral Sud (remise en service ou création de gares ou haltes à Le Boulou, Céret…). Dans le cadre de sa révision, le PDU de Perpignan-Méditerranée Communauté d'agglomération hiérarchise et priorise, en bonne entente avec l'AOT concernée, les créations de gares ou haltes ferroviaires sur son périmètre de transports urbains,

  - d'autres gares ou haltes associées pourraient être remises en service sur la ligne de l'Agly, notamment celle du pôle intermédiaire d'Estagel ou encore sur la ligne internationale historique pour ce qui est de la commune littorale de Fitou .

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



Revaloriser le potentiel de l'étoile ferroviaire catalane

- réseau ferré
- gare voyageurs en service

Liaison ferroviaire avec nouvelles haltes potentielles ...

- service à améliorer
- service à recréer (CT/ MT)*
- service à recréer (MT/ LT)*
- halte ferroviaire actuelle
- halte ferroviaire à créer ou réhabiliter
- halte ferroviaire à étudier et justifier

Bâtir une offre de transports en commun littorale

- navette littorale saisonnière
- offre saisonnière littorale dans les stations

Définir des axes interurbains de transports en commun routiers structurants

- route principale
- ligne express et/ou cadencement interurbain
- ligne interurbaine à étudier
- autoroute
- rabattement principal tous modes vers ville-centre et pôles d'équilibre

Développer et améliorer l'accessibilité

- aéroport
- port
- desserte des massifs et territoires ruraux
- gare TGV®
- halte ou gare TGV® potentielle à long terme
- LGV existante
- LGV projetée

* CT : court terme/MT : moyen terme/LT : long terme

Sources : IGN BD Topo®2011, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2013. Tous droits réservés.

0 5 Km

Outre la question du financement, les potentialités urbaines dans un rayon de 500m autour de ces projets de gares ou haltes « TER » seront un critère de création, réouverture ou relocalisation.

En collaboration avec le Conseil Régional, chargé de l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs, la **poursuite de l'effort consenti depuis décembre 2011 en matière de cadencement et des fréquences** qui tendent vers le bon niveau de service doit être étudiée, ainsi que les correspondances entre lignes (notamment de pôles d'équilibre à pôles d'équilibre en passant par Perpignan).

Cette fréquence pourrait atteindre la demi-heure en heures de pointe sur la ligne classique internationale et la ligne de la vallée de la Têt, tandis que cette fréquence pourrait être nuancée sur la ligne de la vallée du Tech et celle de la vallée de l'Agly.

Les études de faisabilité recommandées devront traiter la **question des protections contre les nuisances sonores ainsi que celle de la sécurité routière**.

C.2.2. Renforcer une offre structurante en transport collectif routier complémentaire à l'offre ferroviaire

Élément de légende

ligne express et/ou cadencement interurbain

rabattement principal tous modes vers cille-centre et pôle d'équilibre

cf. carte page 87

Pour les deux pôles d'équilibre de Canet-en-Roussillon et de Thuir, la desserte performante par les transports collectifs passe par le mode routier et l'instauration de grandes lignes rapides vers Perpignan et le pôle d'échanges multimodal du Centre del Món, en articulation avec les pôles d'échanges identifiés dans la partie C.6.1. En ce qui concerne la desserte de la ville littorale de Saint-Cyprien, l'articulation fonctionnelle avec Elne doit être étudiée. D'autres liaisons express pourraient voir le jour ou être confortées, à l'initiative des AOT compétentes pour notamment pallier à l'attente des aménagements ou réutilisation de lignes ferroviaires à destination d'un trafic voyageur ou mixte sur la ligne de la vallée du Tech ou de l'Agly (RD900, RD117…).

Le système ferroviaire ne peut répondre à lui seul à tous les besoins de déplacements. Les offres de transports doivent se compléter et non se concurrencer, condition primordiale pour améliorer la performance et réduire les coûts. **La coordination des politiques portées par les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) et par les gestionnaires de voiries est un élément essentiel de la bonne gestion des déplacements.**

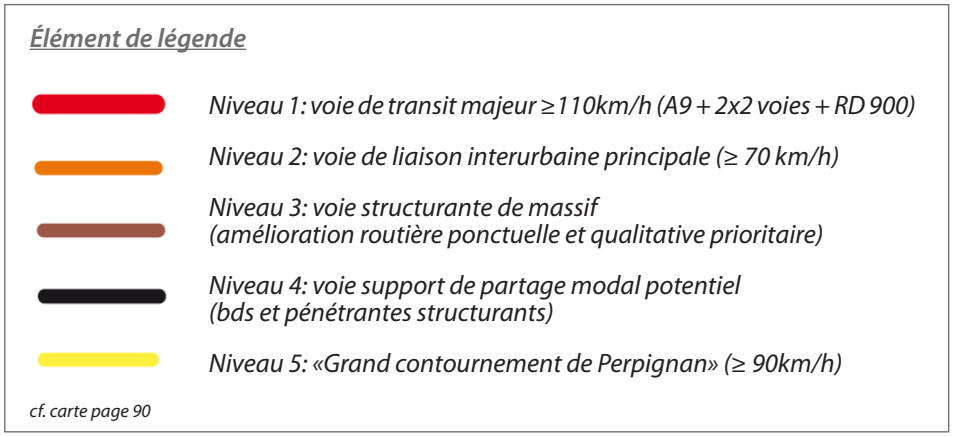
Les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements doivent être déclinées et mises en œuvre par les AOT de la plaine du Roussillon dans le cadre de mesures et d'initiatives concrètes partagées et concertées (étudier les améliorations possibles en matière de correspondances et de suppressions de doublons entre services de transports en commun ; développer des politiques tarifaires uniques à l'échelle du SCOT, du département, de la région et de l'espace catalan transfrontalier, améliorer l'information aux usagers…).

Train régional en gare de Perpignan ©AURCA

Pôle d'échanges multimodal El Centre del Món ©AURCA

C.3. Compléter et hiérarchiser le réseau d'infrastructures routières, pour améliorer la qualité de vie

C.3.1. Reconnaître la hiérarchisation du réseau viaire



Les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements s'appuient également sur la reconnaissance d'un **réseau viaire hiérarchisé en 5 niveaux**.

- **Niveau 1** : il correspond aux voies de transit majeur, (autoroute A9, 2x2 voies, RN116, RD914, RD617, RD83, RD 900) qui structurent le territoire de la plaine du Roussillon et facilitent le passage des flux de transit et les échanges dans le grand territoire. La priorité est à la fluidité du trafic. Les vitesses y sont généralement supérieures ou égales à 110 km/h.

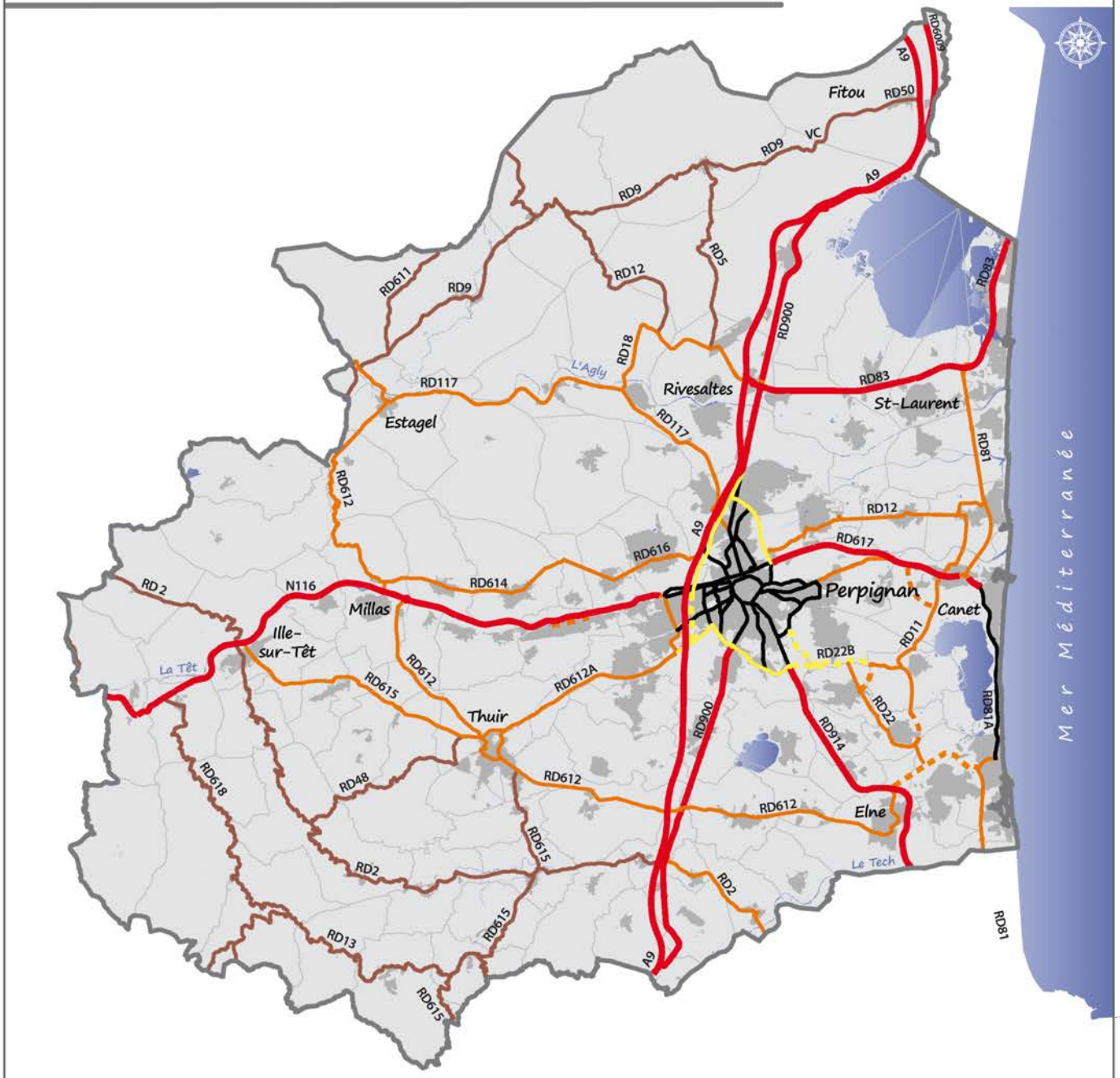
- **Niveau 2** : il correspond aux voies de liaisons interurbaines principales qui maillent la plaine du Roussillon. Ces voies (dont la grande périmétrale), assurent le grand contournement de l'agglomération perpignanaise, et relient entre eux les pôles d'équilibre, intermédiaires et littoraux (elles concernent sur tout ou partie les RD612, RD612a, RD615, RD614/616/616a, RD117, RD18, RD83, RD81, RD11, RD 12, RD22, RD2 et RD617b). Généralement, les vitesses y sont généralement comprises entre 70 et 90 km/h.

- **Niveau 3** : il correspond aux voies structurantes de massifs sur lesquelles les améliorations routières, ponctuelles et qualitatives sont prioritaires (Aspres : RD615, RD618, RD13, RD48, RD2 ; plateau de Roupidère : RD2 ; Corbières catalanes : RD 611, RD9, RD12, RD5, RD9 ; Corbières audoises : RD50 - VC Fitou). Les vitesses y sont généralement comprises entre 50 et 90 km/h.

- **Niveau 4** : les voies supports de partage modal potentiel (boulevards et voies structurantes délimitées par le contournement de Perpignan (niveau 5)). L'aménagement du réseau viaire doit favoriser autant que faire se peut la coexistence des modes de déplacements (partage modal), notamment en cœur d'agglomération perpignanaise. La création de sites propres pour les transports en commun routiers dans Perpignan et sa première couronne est favorisée : sur ces voies, l'intégration de voies en site propre pour les transports collectifs, la priorité accordée à ces mêmes transports, le maintien de la performance pour les voies déjà aménagées, la modération des vitesses automobiles, l'intégration d'aménagements cyclables continus, la sécurisation de traversées piétonnes et cyclables doivent être la règle. Les vitesses y sont généralement comprises entre 30 et 90 km/h.

- **Niveau 5** : il correspond au contournement à achever de Perpignan, notamment les RD900, RD914 et 22b. La priorité est à la fluidité du trafic sur un tracé continu, permettant de délester les voies pénétrantes dans la ville d'un flux de transit en augmentation. Les vitesses y sont généralement supérieures ou égales à 90 km/h.

Hiérarchisation du réseau viaire



Niveau 1: voie de transit majeur ≥110km/h *(A9 + 2x2 voies + RD 900)*

Niveau 2: voie de liaison interurbaine principale (≥ 70 km/h)

projets routiers potentiels

Niveau 3: voie structurante de massif
(amélioration routière ponctuelle et qualitative prioritaire)

Niveau 4: voie support de partage modal potentiel
(bds et pénétrantes structurants)

Niveau 5: «Grand contournement de Perpignan» (≥ 90km/h)

Rocade Ouest + RD 22 B (DUP)

espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air

cours d'eau principal

surface en eau

périmètre du SCOT

limite communale

Sources : IGN BD Topo®2011, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2013. Tous droits réservés.

0 5 Km

C.3.2. Préserver et conforter prioritairement le réseau d'infrastructures existantes pour rationaliser les investissements et diminuer les impacts

La hiérarchisation du réseau viaire et la priorisation des actions en matière d'aménagement routier ont notamment pour but de **préserver l'intégrité de terroirs agricoles** menacés de cloisonnement ou d'espaces naturels concernés pas des projets routiers. **L'optimisation des infrastructures existantes vise à limiter autant que faire se peut, les créations de voirie**.

Sont privilégiés les aménagements ponctuels et justifiés dans une perspective de sécurité routière. Ainsi, les projets de RD81b ou de rocade de Perpignan tels qu'imaginés avant l'élaboration du SCOT sont écartés du scénario viaire proposé. Une étude particulière viendra apporter des éléments éclairants quant au devenir de la voie littorale empruntant le lido de l'étang de Canet- Saint Nazaire.

La problématique des déplacements liée aux activités agricoles doit être considérée. Le SCOT recommande que le PDU, ou en l'absence de PDU, les documents d'urbanisme communaux, notamment dans leur plan plurimodal de déplacements, identifient des axes principaux de circulations d'engins agricoles.

Outre l'utilisation de ces chemins ruraux par une circulation de plus en plus intense aux abords de Perpignan, certains aménagements routiers peuvent s'avérer gênants pour ces circulations agricoles vers les parcelles cultivées, les grossistes, les coopératives ou centres d'expédition (ralentisseurs, plateformes surélevées, terre-pleins et aménagements centraux, accotements et glissières de sécurité, restrictions de voirie, giratoires…). Ces problématiques doivent être prises en compte.

En matière de logistique urbaine, le PDU de l'agglomération perpignanaise veillera à organiser et optimiser la circulation et la livraison des marchandises dans le cœur d'agglomération, sur les plans fonctionnels, environnementaux et de réduction des nuisances.

Afin d'améliorer la sécurité et la fiabilité des axes routiers existants, des recommandations sont formulées afin de :

- **Substituer progressivement les passages à gué** dont la moyenne journalière annuelle de transit est supérieure à 2.000 véhicules par des ponts, pour une meilleure sécurité.

- **Remplacer progressivement les passages à niveau** sur la ligne ferroviaire internationale Nord-Sud, en traversée d'agglomérations (Salses-le-Château, Perpignan), ainsi que sur le réseau structurant de voirie (RN116, RD117, grande périmétrale…) par des ouvrages et des aménagements assurant la continuité sécurisée des liaisons existantes et des fonctions urbaines associées. Dans le cas de l'amélioration de l'offre de services et notamment la mise en place d'un cadencement ferroviaire ambitieux, cette préoccupation devra systématiquement être prise en compte dans la réflexion pour accroître la sécurité des usagers et des habitants tout en assurant une cohabitation harmonieuse entre les infrastructures ferroviaires et routières.

- **Assurer la déviation des flux de transit lorsque ceux-ci sont porteurs d'importantes nuisances, notamment liées aux flux de poids-lourds** (par exemple à Estagel) ou de configuration des lieux (par exemple à Banyuls-dels-Aspres).

Passage à niveau de Salses ©AURCA

Trafic poids lourds sur la RD12 ©AURCA

- **Dans la mesure technique et financière du possible, limiter et concentrer en quelques points les piquages de voies non hiérarchisées sur les voies de niveau 1, 2 et 5.**

Les requalifications routières ou les créations de voirie notamment concernant les niveaux 1, 2 et 5 doivent répondre à un enjeu d'intégration paysagère des infrastructures en rapport avec la qualité des sites concernés, notamment par la réalisation d'ouvrages d'art à la hauteur des paysages emblématiques traversés ou encore par des aménagements paysagers garantissant une bonne cicatrisation des saignées ouvertes pour le passage des voies (merlons, noues).

Une attention particulière doit être portée à leurs impacts visuels et sonores, hydrographiques (transparences), ainsi qu'à la pollution induite par le trafic routier (mise en place de bassins de rétention avec décantation, déshuilage, filtration, avant retour vers le milieu récepteur), plus particulièrement sur les voies de niveau 1, 2 et 5.

C.3.3. Compléter le maillage routier existant

Élément de légende

réseau primaire de voirie en projet

réseau primaire de voirie en projet

cf. carte de synthèse

Par ailleurs, la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures routières doit être étudiée afin de compléter le maillage existant et traiter certains points névralgiques :

- La finalisation du contournement routier ouest de Perpignan.

- La mise à 2x2 voies de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades.
- La création ou requalification de voies dans le secteur Sud-Est du territoire du SCOT (RD22b, RD11, RD22, RD42, RD612 entre la RD914 et Saint-Cyprien plage).

La mise en œuvre de ces infrastructures est structurante pour le territoire. Elle implique éventuellement l'adaptation des documents d'urbanisme concernés et doit respecter l'armature verte et bleue du territoire.

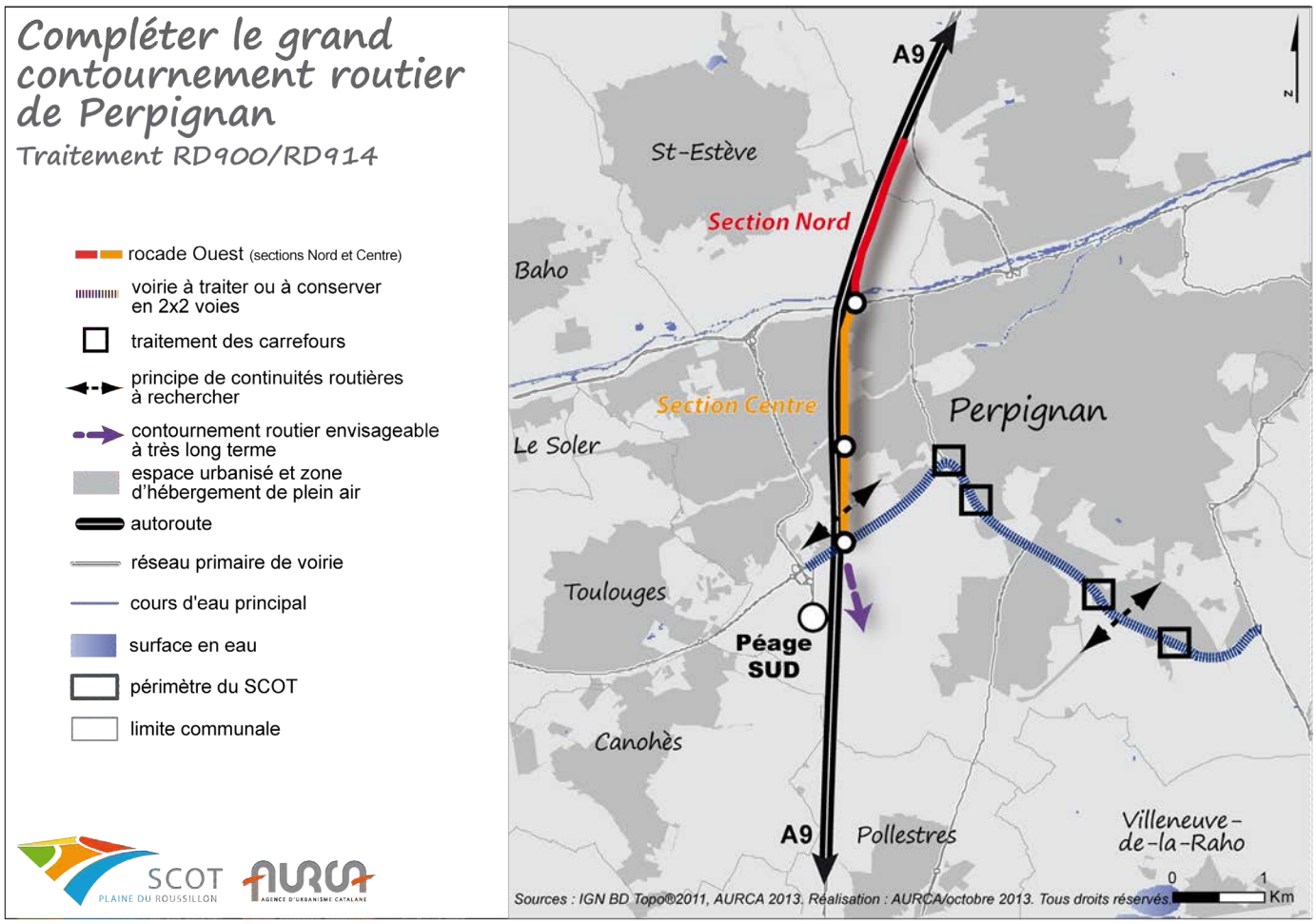
• Le contournement de Perpignan par les rocades ouest et sud

Dans l'agglomération perpignanaise, l'éventuelle gratuité de l'autoroute 9 ne permettant pas du fait du positionnement des péages sud et surtout nord de Perpignan, de favoriser un report du flux quotidiens d'usagers domicile-travail vers l'A9, **la réalisation de la « Rocade ouest de Perpignan » selon un profil en 2x2 voies** doit être intégrée dans les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements.

Il est en effet nécessaire d'apporter une réponse au trafic de transit en complétant le réseau primaire identifié et de requalifier les axes routiers allégés par la réalisation de ce grand contournement, avec une attention particulière portée sur le partage modal et la perméabilité douce des voies.

La réalisation des deux premières tranches de la rocade, depuis la RD900 au nord de la Têt jusqu'à la RD900 à hauteur du péage sud en longeant l'A9 parait indispensable tandis que la suspension des deux tranches suivantes (très long terme) peut être compensée par l'optimisation de la RD900 depuis le péage Perpignan-Sud jusqu'au rond-point du Mas Rouma (mise à 2x2 voies des tronçons en 2x1 ; traitement des carrefours de Mailloles, du Serrat d'en Vaquer, du Mas Rous ; réflexion sur les connexions des voies perpendiculaires).

Cette hypothèse permet entre autres une connexion avec le péage de l'A9, la limitation du nombre d'échangeurs et la préservation des continuités vertes (espaces agricoles du Sud Perpignanais pénétrante paysagère du Mas Gaffard) et des principaux cheminements doux (par exemple « las canals »…).



• Le schéma de desserte routière du secteur sud-est

Dans le secteur sud-est (Réart) qui correspond à un quadrilatère Perpignan- Canet- Elne- Saint-Cyprien, l'accessibilité routière mérite d'être complétée et adaptée au contexte. Le réseau routier actuel n'est plus compatible avec la croissance des communes périurbaines et des deux villes littorales de Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien ainsi qu'avec l'attraction touristique du littoral. Les enjeux environnementaux et agricoles doivent être mieux intégrés dans cette réflexion.

Les réponses à privilégier sont chronologiquement les suivantes :

1. Améliorer la desserte en peigne des communes littorales du secteur.

a. Privilégier le raccordement de la ville de Saint-Cyprien à l'axe de la RD 914 (barreau manquant de la RD 612) .

b. Aménager le contournement Sud de Cabestany (RD 22b) relié à la rocade sud de Perpignan permettant d'améliorer l'accessibilité à Saint-Nazaire et Saleilles.

2. Mettre en place des contournements des zones urbanisées sur l'axe « rétro-littoral » de la RD 11. A l'image du contournement de Saint-Nazaire, ces principes doivent être recherchés à Canet-en-Roussillon (liaison RD 11/RD 617 au carrefour du « Soleil Roy » à étudier) et à Alénya.

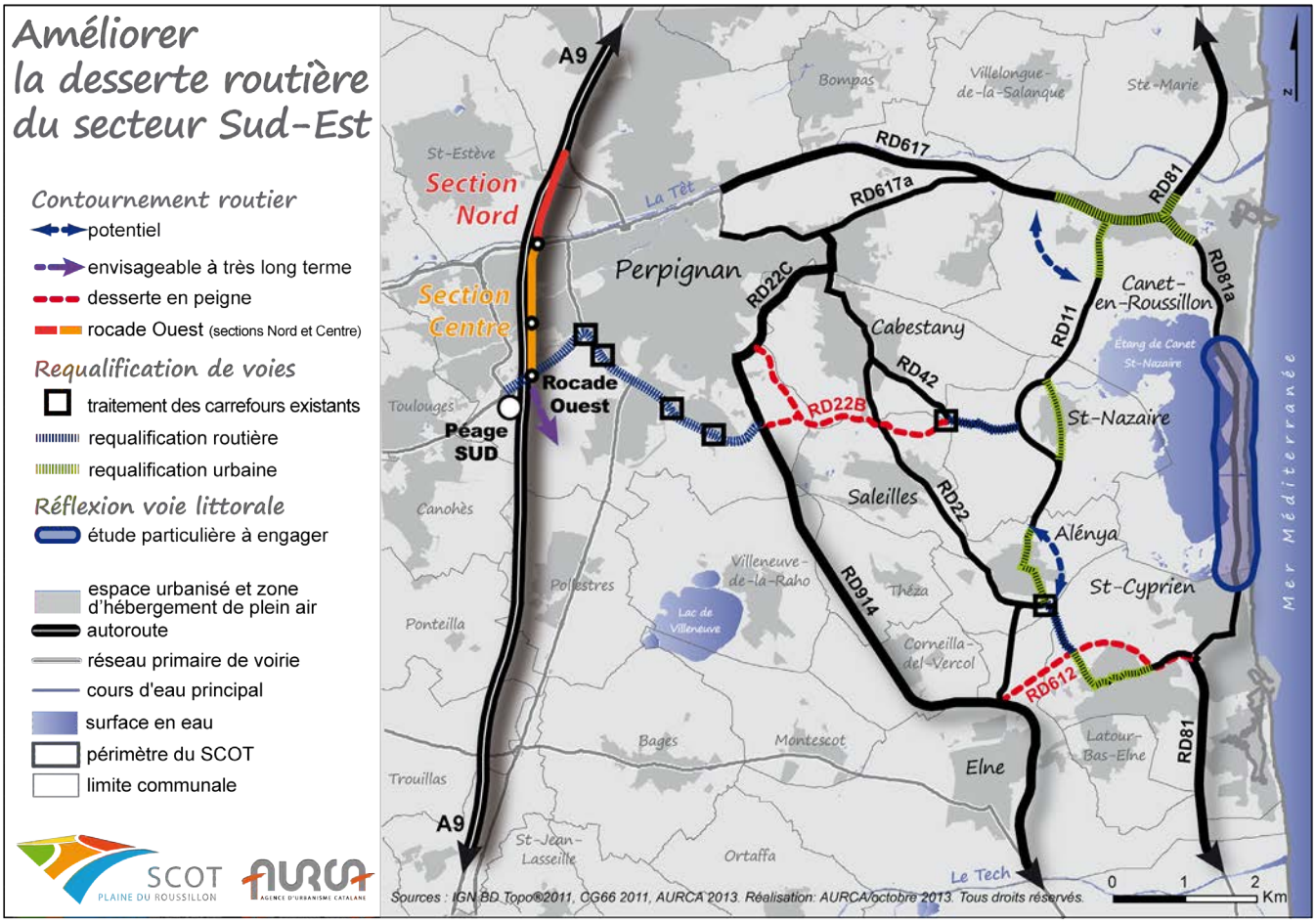
3. Requalifier les axes existants.

a. Afin notamment de détourner les flux de transit dans les traversées d'agglomération (Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien, Alénya). Pour ce faire, les aménagements veillent à requalifier les axes routiers existants en voies urbaines.

b. Afin d'améliorer la fluidité et la sécurité sur certaines sections en dehors des zones urbaines (RD 42/RD 11).

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

Ces infrastructures doivent s'insérer dans le paysage, avec un souci particulier de limiter les impacts visuels et sonores, de préserver la perméabilité des continuités écologiques et de ne pas gêner les circulations douces ou agricoles. Des tracés évitant autant que faire se peut, les îlots agricoles des exploitations sont recherchés.



C.3.4. Eviter le franchissement par l'urbanisation des grandes infrastructures routières et ferroviaires

Une orientation spécifique entend **éviter le franchissement par l'urbanisation de voies structurantes existantes ou à créer**, afin que ce réseau ne devienne pas un vecteur d'urbanisation amenant à créer de nouvelles déviations (niveaux 1 à 3, et 5 du réseau viaire et autres déviations de RD). Les déviations des villes et villages assurent donc prioritairement le contournement des flux de transit et ne constituent pas des axes de desserte locale ou inter-quartiers.

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

Ces mêmes objectifs doivent être poursuivis, lorsqu'une commune n'a pas d'autres alternatives que de franchir le réseau ferré pour asseoir son développement urbain.

C.4. Adapter les réseaux aux spécificités des entités du territoire

C.4.1. Reconnaître les besoins saisonniers du littoral

Élément de légende

navette littorale saisonnière

offre saisonnière littorale dans les stations

cf. carte page 87

L'accessibilité en période estivale demeure un enjeu majeur pour le territoire littoral du SCOT de la plaine du Roussillon. Une réflexion particulière devrait être portée par les AOT pour les dessertes depuis la gare de Perpignan et l'aéroport Perpignan-Rivesaltes. Parmi les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements développées par le SCOT, la **mise en place d'un transport collectif empruntant l'axe littoral** du Barcarès à Argelès-sur-Mer (principalement RD 81) est devenue nécessaire. Cette offre saisonnière pourrait compléter l'offre de déplacement liée à la voie verte cyclable, la « vélittorale » et devrait s'articuler logiquement avec les navettes de transports collectifs communales saisonnières. **Ce service devrait promouvoir une politique durable d'accès aux plages**.

En complément de cette offre, la desserte en peigne des stations littorales depuis les villages, les vallées et le cœur d'agglomération devrait être adaptée en période estivale. Un certain nombre de liaisons **respectant des logiques de vallées** méritent d'être optimisées (Vallée de l'Agly, Vallée de la Têt, Vallée du Tech). Différentes formes de services à choisir ou à combiner peuvent être avancées (prolongement et adaptation des dessertes des lignes de bus classiques, petits trains sur pneus voire utilisation de voie d'eau pour les connexions villages/stations…). Cette desserte par les transports collectifs doit promouvoir une accessibilité optimisée au littoral par rapport aux aires de stationnement réservées aux véhicules. L'organisation du stationnement aux abords du littoral doit être poursuivie avec notamment l'objectif de **préserver le cordon dunaire et les espaces sensibles**.

Il est préconisé que le pôle d'équilibre de Canet-en-Roussillon tout comme les villes littorales du Barcarès et de Saint-Cyprien structurent cette démarche en permettant une articulation avec l'offre de transports collectifs permanente et en offrant des parcs-relais paysagés adaptés au principe de service décrit ci-dessus.
Dans le respect des orientations du § B.3.2, la réflexion concernant la voie littorale entre Canet sud et Saint-Cyprien plage devra intégrer la mise en place de cette navette littorale saisonnière en favorisant l'accès par ce mode de déplacement, ainsi qu'une connexion avec la liaison cadencée envisagée entre Elne et Saint-Cyprien.
Afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des stations balnéaires ne disposant que d'un accès principal unique (Torreilles, Sainte-Marie), il est recommandé que soit étudiée avec les gestionnaires de voirie compétents la possibilité de créer un second accès dans le respect des dispositions de la loi littoral. Cette réflexion devra permettre d'optimiser l'accès des secours et de faciliter les évacuations dans de bonnes conditions, elle sera couplée à une réflexion globale sur la continuité des cheminements piétonniers et cyclables et la requalification des stations.

Ces orientations sont articulées avec l'harmonisation des dispositions particulières au littoral.

RD617a ©AURCA

RD22c ©AURCA

C.4.2. Connecter les territoires ruraux aux réseaux

Élément de légende

desserte des massifs et territoires ruraux

cf. carte page 87

Les déplacements quotidiens depuis et vers les massifs doivent être facilités par une stratégie d'**amélioration de l'accessibilité de ces territoires ruraux** principalement par la modernisation et la recherche de complémentarité des vecteurs de mobilité (voiture particulière, transports en commun, modes doux…).

Les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements développées par le SCOT doivent conduire à améliorer qualitativement les axes routiers majeurs de desserte des massifs vers les Hautes-Aspres (RD 615 et RD 618), les Corbières (RD12 et RD9…), et le massif de Força Real – Roupidère (RD 2, 612…). Cet objectif vise à favoriser le développement des transports collectifs, notamment le transport à la demande (TAD), ainsi que celui de l'usage collectif de la voiture particulière (covoiturage).

Le schéma entend promouvoir des pôles d'équilibre renforcés dotés d'un ensemble de fonctions habitat- services- activités/emplois- équipements, permettant de limiter les déplacements vers Perpignan et le cœur d'agglomération.

Ainsi, **le rabattement des dessertes des territoires ruraux doit s'organiser préférentiellement vers les pôles d'équilibre** qui structurent de petits bassins de vie autour d'Ille-sur-Têt, de Thuir et de Rivesaltes mais également autour des pôles intermédiaires de Millas et d'Estagel.

Pour rallier Perpignan depuis ces pôles identifiés, le rabattement vers le mode ferroviaire doit être privilégié (vers les gares et haltes des axes ferroviaires innervant le territoire), ou à défaut vers les transports collectifs routiers (ligne de bus express Thuir- Perpignan…).

Néanmoins, ce schéma ne doit pas faire obstacle à la mise en place ou à la préservation de lignes de bus directes et du transport à la demande (TAD) en appui ou en alternative au rabattement vers les pôles d'équilibre ou intermédiaires afin de rallier le plus rapidement possible le cœur d'agglomération et d'éviter notamment les ruptures de charges parfois contre-productives.

Les lignes de transport à la demande vers les pôles d'équilibre doivent être confortées. La fréquence de ce service pourra être développée. Dans chaque commune, il serait souhaitable qu'au moins un arrêt soit muni d'un quai adapté à la montée/descente des personnes âgées et personnes handicapées.

C.5. Assurer le cadencement des transports collectifs, supports d'une mobilité durable et performante

> ***L.L.122-1-8*** *: « Le DOO définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements, Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs ».*

Parmi les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements définies, l'**amélioration du réseau de transports collectifs dans le cœur d'agglomération** est essentielle. S'agissant du cœur du système, les efforts largement engagés notamment avec la mise en service prochaine de la première ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) doivent être poursuivis.

C.5.1. Créer une « croix » de TCSP dans le cœur d'agglomération qui structure le cœur du système de transport

Élément de légende

Transport Collectif en Site Propre à aménager

cf. carte de synthèse

Le schéma développé par le présent document s'appuie sur une orientation visant à **créer une « croix » de transport en commun en site propre (TCSP)** sur laquelle le rabattement des lignes classiques sera la norme. Les croisements de flux, notamment sur giratoires, doivent être traités pour limiter autant que faire se peut les ralentissements des bus à haut niveau de service (BHNS).

- **Depuis la première ligne de BHNS nord/sud** en site propre, de nouveaux secteurs pourraient être desservis en particulier au nord (vers Pia ou l'aéroport) voire au sud.

- **La seconde ligne orientée est/ouest** devra prendre en compte la nécessité de desservir les pôles économiques Saint-Charles et de Naturopôle et pourrait irriguer les communes de Toulouges voire de Canohès (continuités urbaines). La question de la perméabilité contraignante de grandes infrastructures (LGV, A9) devra être prise en compte. Vers l'est, le Mas Guérido et Médipole en passant par la desserte du Pôle d'Echanges Multimodal « Gare TGV® Centre del Món » et du cœur de ville de Perpignan doivent guider les choix du futur tracé.

Ces deux axes TCSP structurants sont au cœur du système de transports et de déplacements. Ils doivent susciter :

- La desserte des principaux sites générateurs de déplacements (zones d'emplois, zones d'aménagement commercial, grands équipements sociaux, de santé, culturels, sportifs...) et les secteurs les plus peuplés avec un service de qualité (capacité, confort, rapidité, correspondances, fréquence et cadencement renforcés).

- Le développement de correspondances entre les lignes et organiser l'intermodalité, avec des parcs-relais (P+R) en entrées de territoire, d'agglomération, et des petits pôles d'échanges multimodaux à proximité de haltes ferroviaires (Tecnosud-Université, Saint-Charles) ou d'extrémités TCSP.

- La mise en place d'arrêts TC structurants où les correspondances sont favorisées ainsi que l'accessibilité modes doux.

- Le développement des points d'arrêts, notamment sur les villages de la plaine, du littoral et des massifs.

- La mise en place d'un meilleur partage de la voirie (sites propres bus, cycles) et l'amélioration des conditions d'utilisation de l'infrastructure routière par les TC principalement en cœur d'agglomération (priorités aux feux, aménagements de ronds-points et autres franchissements de croisements, aménagements de bandes d'arrêts d'urgence en voie réservée bus…).

- L'amélioration des fréquences de passage, notamment en heures de pointe, des cadencements, des amplitudes de service, de l'information des usagers…

Bus urbain de PMCA ©AURCA

Transport routier interurbain départemental ©AURCA

D'autres **axes potentiels structurants** pouvant accueillir des lignes ou tronçons en site propre et/ou des aménagements de priorité doivent compléter cette seconde ligne. Ces axes urbains forment une toile viaire « apaisée » qui favorisent l'intégration de l'ensemble des modes (voiture particulière, modes doux, réservation d'un site propre pour les transports collectifs). Ils sont identifiés dans le schéma de hiérarchisation du réseau viaire matérialisé dans le présent document.

C.5.2. Promouvoir des lignes express en articulation avec la croix de TCSP

Par ailleurs des lignes express directes peuvent être identifiées en articulation avec le système TCSP défini : vers le pôle d'équilibre de Canet-en-Roussillon (en articulation avec le TCSP E/O), vers la zone commerciale majeure de Rivesaltes- Claira visant une envergure métropolitaine (en articulation avec le TCSP N/S) mais également en direction du pôle d'équilibre de Thuir, ne bénéficiant pas d'accessibilité ferroviaire (en articulation avec l'aile Ouest du TCSP Est-Ouest). Ce principe de ligne express de transport en commun routier peut également être imaginé sur la RD900, depuis le Mas Sabole ou le Sud de la commune de Pollestres, puis se connecter au tronc commun de la première ligne BHNS perpignanaise.

Les voies supports de ces lignes express doivent faire l'objet d'aménagements favorisant le TC routier : sites propres, aménagements de croisements et priorité aux feux, aménagements de franchissements, de sites propres en secteurs congestionnés… Une stratégie conjointe entre gestionnaires de voirie pourrait être portée en matière d'amélioration de l'infrastructure routière, support partagé des services TC urbains et interurbains.

La révision du plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération perpignanaise doit notamment préciser les modalités de dessertes et les niveaux de service associés à ces grandes orientations.

C.6. Générer des projets urbains autour des pôles d'échanges multimodaux

C.6.1. Organiser les pôles d'échanges

Élément de légende

gare ou halte ferroviaire à promouvoir

gare ou halte ferroviaire à créer

cf. carte page 75 et carte de synthèse

Le schéma de cohérence identifie à titre indicatif des **sites privilégiés d'implantation ou de confortement de pôles d'échanges**, pour lesquelles chaque AOT et/ou gestionnaires compétents, en bonne entente avec les communes et autres financeurs, définiront une fonctionnalité (parcs-relais sécurisés, pôles d'échanges multimodaux, aires de covoiturage…) qui permettent d'assurer le rôle d'interface entre axes de transport en commun structurants et usagers potentiels. Il est préconisé de définir de tels lieux d'échanges dans les secteurs les plus problématiques en matière de saturation routière, là où le report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs est le plus à même d'être efficient (pôles d'échanges d'entrée d'agglomération perpignanaise).

L'aménagement de ces lieux d'échanges doit s'effectuer en fonction des enjeux :

- Extrémités de lignes de bus à haut niveau de service.

- Au droit des gares SNCF des pôles d'équilibre (Elne, Ille-sur-Têt et Rivesaltes) et des pôles intermédiaires (Millas et Estagel).

▪ Extrémités de lignes express dans les pôles d'équilibre non desservis par une infrastructure ferroviaire (Canet-en-Roussillon, Thuir).

▪ Carrefours stratégiques, par exemple sur la RD900 (Mas Sabole-Pollestres Sud, segment à partir duquel le trafic devient dense) et aux entrées de territoire (échangeurs routiers et autoroutiers notamment).

▪ Secteurs de covoiturage à structurer et sécuriser.

A proximité immédiate des gares SNCF des trois pôles d'équilibre concernés, **des pôles d'échanges multimodaux doivent être structurés**. Ils nécessitent des aménagements permettant la correspondance bus/TER, un rabattement en modes doux (à pied, deux-roues), le stationnement économe en espace pour les voitures particulières (relais et covoiturage).

Les accès ainsi que les aires de stationnement automobiles et modes doux doivent y être favorisés pour faciliter et créer les conditions du rabattement vers les gares. Des disponibilités foncières sont préservées pour maintenir ou créer des aires de stationnement économes en espace et articulées aux dessertes en TC et modes doux. **Les gares doivent être rendues très accessibles**, tant par la marche à pied que par les autres modes.

Pour les pôles d'équilibre de Canet-en-Roussillon et de Thuir, des lieux de rabattement tous modes (gares routières, aires multimodales ou parcs-relais) doivent être étudiés. Ces lieux pourraient également permettre d'organiser l'articulation entre réseaux interurbains et urbains. Un petit pôle d'échange à hauteur du Mas Sabole permettrait également de répondre à une demande localisée dans le sud du territoire du SCOT, sur la RD900.

Un objectif de **réalisation de parcs-relais** (P+R) est fixé en extrémité de projets de lignes de transports en commun en site propre dédiées à un Bus à Haut Niveau de Service afin de rentabiliser le système et de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. Ils doivent préférentiellement être accessibles par modes doux, offrir un stationnement automobile sécurisé, des services aux usagers, et peuvent être un arrêt de correspondance choisie pour d'autres lignes de bus, cette fois-ci classiques.

Élément de légende

PE *pôle d'échange existant ou en projet*

PE *autre pôle d'échange potentiel*

cf. carte page 100

Cet objectif concerne :

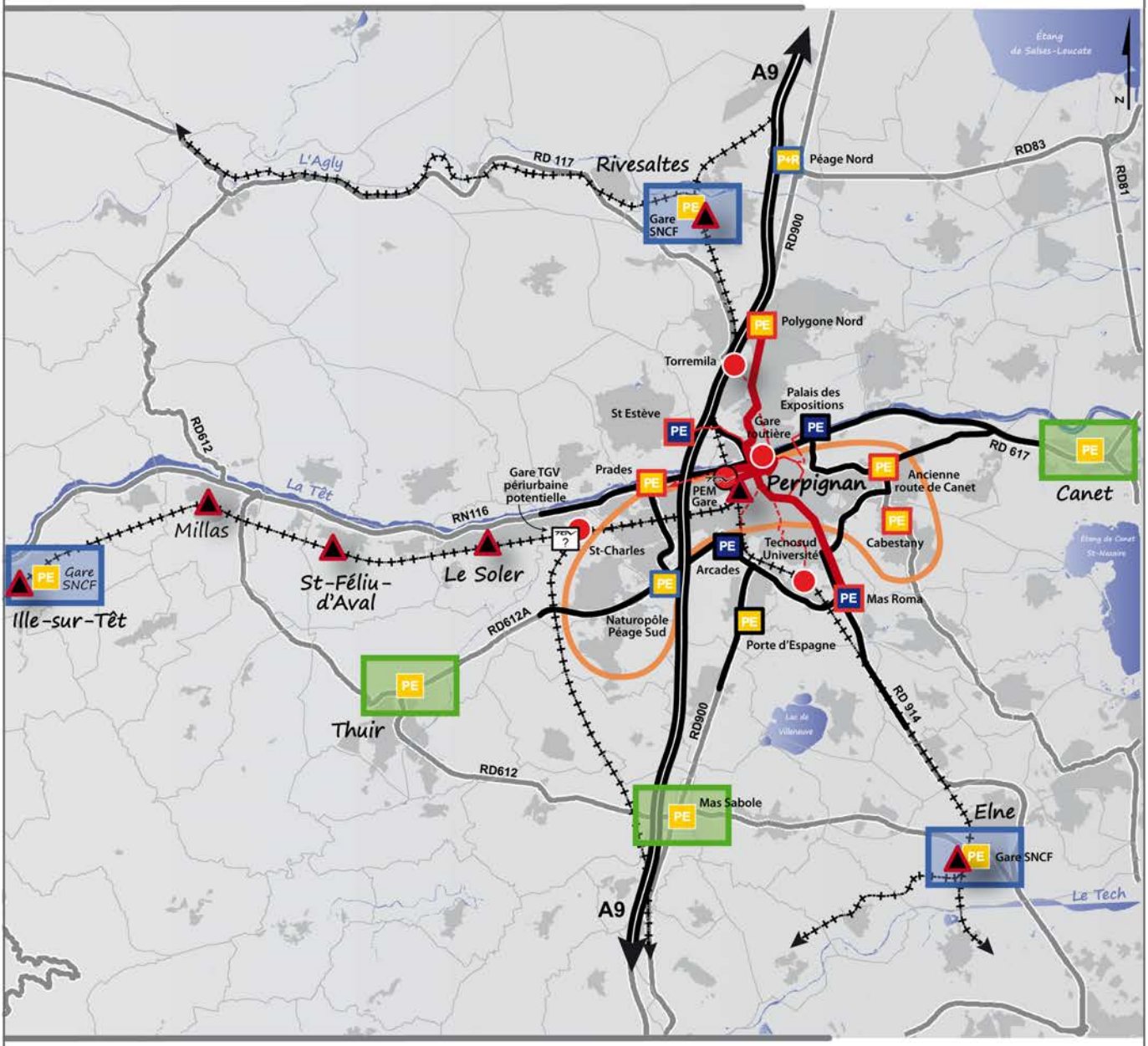
▪ **Les Pôles d'échanges ou parcs-relais d'entrée d'agglomération** qui doivent se localiser préférentiellement à la jonction entre voies de niveau 1 ou 2 et voies de niveau 5 (contournement de Perpignan). Ils concernent :

- les extrémités des deux lignes TCSP structurantes (et les secteurs de Torremilà/Polygone Nord, Mas Romà, Naturopôle/Péage sud, Cabestany...),
- les autres lignes principales en site propre continu ou discontinu où le principe de création ou de confortement de parc-relais doit être étudié (Arcades, Parc des Expositions, Tecnosud/Université, route de Prades, Saint-Estève, jardins Saint-Jacques).

▪ **Les deux échangeurs autoroutiers du territoire** où le positionnement de parc-relais ou des pôles d'échanges doit capter les flux d'entrées et de sorties du territoire (covoiturages…) et d'entrées et sorties du cœur d'agglomération (transports collectifs express ou TCSP). Cette offre devrait permettre le stationnement de véhicules lourds afin de désengorger les aires d'accueil des péages.

Lorsque le positionnement de ces parcs-relais est arrêté, notamment dans le cadre de l'élaboration du plan de déplacements urbains de la communauté d'agglomération, les documents d'urbanisme communaux doivent veiller à réserver ces emplacements et à en faciliter les accès. La promotion du covoiturage doit être développée dans le PDU de l'agglomération perpignanaise ou en l'absence de PDU, dans le cadre d'un schéma d'intention par les AOT et gestionnaires de voirie compétents.

Des pôles d'échanges à identifier



Réseau

- autoroute
- voie rapide urbaine (VRU) *(Charte des espaces publics, Ville de Perpignan)*
- axe structurant départemental
- réseau ferré
- bande d'étude TCSP E/O principe d'intention
- ligne TCSP nord-sud

Axe prioritaire

- site bus propre continu
- site bus propre discontinu

Pôle d'échanges structurant

- existant
- potentiel
- gare SNCF ou halte ferroviaire existante

Autre pôle d'échange

- PE existant ou en projet
- PE autre PE potentiel

Fonctionnalité pôle d'échange

- à articuler avec axe ferroviaire
- à articuler avec TC routier structurant
- d'entrée d'agglomération articulé ou à articuler avec tracé TCSP *(terminus ou arrêt structurant)*
- d'entrée de territoire
- d'entrée d'agglomération et indépendant d'un tracé TCSP

espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air — surface en eau — cours d'eau principal — limite communale

Sources : IGN BD Topo®2011, PDU 2006-2012, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2013. Tous droits réservés.

0 2 4 Km

C.6.2. Impulser des projets urbains

• Aux abords des gares et haltes ferroviaires

Élément de légende

secteur urbain stratégique aux abords des gares

cf. carte de synthèse

Aux abords des gares et des haltes ferroviaires, qu'elles soient en service, projetées ou potentiellement réutilisables, un objectif de **préservation des espaces fonciers nécessaires au bon fonctionnement de l'équipement ferroviaire** (gare, parc de stationnement, cheminements doux depuis les quartiers voisins) doit être décliné par les documents d'urbanisme locaux. Cet objectif doit également concerner la préservation des emprises ferroviaires existantes et leurs ouvrages d'art associés pour garantir la circulation des trains.

Secteurs autour des gares et des haltes soumis à des conditions particulières		
Commune	**Typologie**	**Secteur**
Perpignan Centre del Món	Gare	Ville-centre
Rivesaltes	Gare	Pôle d'équilibre
Elne	Gare	Pôle d'équilibre
Ille-sur-Têt	Gare	Pôle d'équilibre
Millas	Halte	Pôle intermédiaire
Le Soler	Halte	Cœur d'agglomération
Perpignan Tecnosud-Université	Halte	Ville-centre

Les gares et leurs quartiers environnants représentent un fort potentiel pour générer des projets urbains, capables d'articuler urbanisme et transports. Aux abords des principales gares du territoire le **développement de l'urbanisation prioritaire doit être favorisé par des conditions particulières permettant d'impulser de véritables projets urbains** associant des objectifs de mixité des formes urbaines et des fonctions ainsi que de diversité de l'offre en logements.

Ces conditions correspondent à celles applicables dans les secteurs de projets stratégiques à vocation dominante d'habitat (§ B.3.). Toutefois, s'agissant de sites souvent déjà urbanisés, ces dispositions pourront être nuancées en fonction de la nature et de l'importance des opérations ou programmes de logements. D'autre part, les objectifs en matière de desserte par les transports collectifs sont adaptés aux contraintes de l'offre ferroviaire.

Les secteurs concernés correspondent aux disponibilités foncières au voisinage des gares ou haltes des communes mentionnées dans le tableau ci-dessus dans la limite d'un rayon de 500 m. Dans ces secteurs, une orientation d'aménagement particulière (PLU) devrait préciser les caractéristiques du projet de développement ou de renouvellement urbain (densité, formes urbaines, accessibilité viaire et modes doux, stationnement...) et le cas échéant, justifier les raisons pour lesquelles ces objectifs doivent être adaptés au regard du contexte local. Lorsque un secteur de projet stratégique identifié par le SCOT recoupe le secteur de 500 m autour d'une gare ou d'une halte, ce sont les dispositions du secteur de projet stratégique qui s'imposent.

Aire multimodale - Ille-sur-Têt ©CG66

Délaissés ferroviaires en gare de Rivesaltes ©AURCA

- **Aux abords des lignes de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP)**

Élément de légende

secteur urbain stratégique aux abords du TCSP

cf. carte de synthèse

Dans des conditions identiques le développement de l'urbanisation prioritaire doit être favorisé dans le corridor de la première ligne de TCSP (bus tram nord -sud). Ce tracé constitue une colonne vertébrale desservant de nombreux pôles générateurs de déplacements (centre hospitalier Saint-Jean, cœur de ville, gare TGV®, Université Perpignan Via Domitia, cinémas…). Dans une bande de 600 mètres (300 mètres mesurés de part et d'autre de l'axe de la voie), des objectifs de densités et de mixités des formes et des fonctions urbaines sont affirmés, avec une localisation préférentielle des équipements, services, activités tertiaires et commerciales.
Dans cette bande les conditions correspondent à celles applicables dans les secteurs de projets stratégiques à vocation dominante d'habitat (§ B.3.). Toutefois, s'agissant de sites souvent déjà urbanisés, ces dispositions pourront être nuancées en fonction de la nature et de l'importance des opérations ou programmes de logements.

Par ailleurs, un objectif de limitation des possibilités de stationnement pour les véhicules motorisés (par logement, par poste de travail, par m^2 de surfaces commerciales, par capacité d'accueil des établissements recevant du public…) doit être recherché dès lors qu'une offre performante de TCSP est effective (cette disposition n'est pas applicable aux pôles d'échanges multimodaux et parcs relais).

Il est également recommandé de mettre en œuvre ces orientations et objectifs dans les secteurs susceptibles de recevoir la seconde ligne est - ouest (les tracés repérés sur la carte de synthèse du DOO sont des tracés de principe qui seront adaptés lors d'études particulières). Une démarche de type contrat d'axes entre Autorité(s) organisatrice(s) de transport et communes et/ou EPCI pourrait être envisagée à terme pour les secteurs d'urbanisation nouvelle.

Les études pré-opérationnelles et/ou opérationnelles des nouveaux quartiers d'habitat envisagés dans ces secteurs devront considérer les nuisances sonores potentielles générées par les transports collectifs.

C.7. Organiser les modes doux de déplacements

> ***L.L.122-1-8*** *: « Le DOO peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments : les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés et les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés ».*

C.7.1. Promouvoir l'élaboration d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation dédiée aux mobilités dans les documents d'urbanisme communaux

En adéquation avec des schémas cyclables à élaborer à l'échelle de chaque EPCI en articulation avec le schéma cyclable départemental (cf. C.7.2), les documents d'urbanisme locaux, et notamment les PLU doivent **préciser les conditions de développement et d'organisation des modes doux de déplacement à l'échelle communale par l'élaboration d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation dédiée à cette thématique.** L'OAP doit traiter à minima les problématiques de développement des modes doux de déplacements à l'échelle du territoire concerné. L'obligation de l'élaboration de cette OAP spécifique et thématique concerne toute commune de plus de 3500 habitants, néanmoins l'ensemble des communes qui le souhaite peut se prêter à cet exercice. Les communes dotées d'un schéma mode doux labélisé ADEME ou d'un schéma équivalent peuvent s'exempter de cette élaboration à condition que leur document d'urbanisme intègre les orientations et objectifs de ces études.

Elle doit donc permettre en particulier d'apporter des **réponses territorialisés et sécurisées** pour le développement des modes doux, équitables et économes de déplacements et de participer à la réduction du trafic automobile.

Cette orientation peut permettre en particulier d'apporter des réponses territorialisées pour le développement des modes doux de déplacements, en précisant :

- Les connexions centre des villes et villages avec les extensions urbaines.

- Les liaisons secteurs résidentiels /pôles générateurs de déplacements (zones d'emplois, établissements d'enseignement, de loisirs, de commerces et services…).

- L'accessibilité des gares ferroviaires, gares routières, parcs-relais ou autres lieux d'intermodalité, lorsque la commune est concernée par ces équipements.

- La prévision des connexions avec les voies vertes ou la vélittorale voisines.

- Les conditions de franchissements sécurisés des principales infrastructures routières…

- Des objectifs chiffrés en matière de linéaire d'aménagements cyclables en site propre.

L'OAP peut également aborder les questions d'entrées de ville (qualification et requalification), également aborder les questions de stationnement et de logistique urbaine notamment dans les périmètres de secteurs de projets stratégiques à vocation économiques (§.B.7), d'habitat (§.B.3) ainsi que les ZACOM (voir le document d'aménagement commercial). Son contenu peut également suivre les préconisations suivantes :

- Privilégier les cheminements piétonniers et les voies vertes découplés du réseau viaire automobile et les pistes cyclables plutôt que des bandes cyclables.

- Promouvoir la généralisation des double-sens cyclables associés, les zones 30, les zones de rencontre et les aires piétonnes en particulier dans le cœur d'agglomération, les pôles d'équilibre et les centres anciens.

- Conforter la sécurisation et l'entretien des itinéraires existants et le développement d'une signalétique piétonnière et cyclable facilitant l'accès aux sites d'intérêt (équipements, centralités, itinéraires touristiques…).

Les PLU peuvent préciser et justifier finement les tracés et caractéristiques des cheminements piétonniers et cyclables (profils, coupes de principe) et peuvent prendre les mesures nécessaires pour réaliser, réserver ou protéger les emplacements considérés adéquats.

En complémentarité de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation dédiée, les tracés piétonniers, cyclables et de transport en commun envisagés peuvent être inscrits dans le cadre des futures opérations d'aménagement de type ZAC ou PAE afin de mieux combiner projets de ville et projets de transport. La promotion des modes doux de déplacement passe également par un **renforcement de la sécurisation et de l'entretien des itinéraires existants et le développement d'une signalétique piétonnière et cyclable** facilitant l'accès aux sites d'intérêt (équipements, centralités, itinéraires touristiques…).

C.7.2. Améliorer l'offre cyclable dans un objectif de report modal

• Vers la mise en place de schémas cyclables communautaires

Le modèle de développement urbain doit privilégier l'intensification urbaine et le renouvellement au détriment de l'étalement urbain afin de favoriser la ville des courtes distances et la pertinence des modes doux de déplacements à vocation de déplacements domicile-travail ou récréatifs. La carte du « maillage cyclable » vient préciser les grands principes de liaison à créer à court terme pour assurer la continuité de parcours cyclables sécurisés, en cohérence avec les schémas cyclables existants.

Chaque EPCI doit préciser les conditions et modalités de réalisation du maillage cyclable dans le cadre de l'élaboration d'un schéma cyclable communautaire articulé avec le schéma départemental. Ce schéma cyclable communautaire doit permettre de relier toutes les communes du territoire communautaire entre elles, préfé-

rentiellement par l'aménagement de sites propres continus et bidirectionnels cyclables (emprise minimale de 3m). Ces itinéraires doivent, autant que faire se peut, être sécurisés, cohérents, sans détours, confortables et entretenus. Les PDU et PLU prennent en considération les avancées de ces schémas.
Le long des principales routes communales, communautaires ou départementales il convient de prévoir la maîtrise foncière des emprises nécessaires à la réalisation de pistes cyclables interurbaines, d'entrée de village ou de ville, de voies vertes, avec une attention particulière à porter lors de l'extension de l'urbanisation à proximité immédiate de ces voies routières. Ce schéma doit également préciser des actions visant à assurer un maillage et des continuités entre EPCI et, le cas échéant, avec les territoires limitrophes au SCOT.

Une attention toute particulière doit également être portée sur la permanence et la continuité des chemins ruraux et autres chemins de traverses qui participent de manière indirecte au maillage cyclable du territoire.
Dans sa révision, le PDU de l'agglomération perpignanaise doit s'attacher à préciser les liaisons cyclables sécurisées et structurantes entre Perpignan et les communes de première couronne.

• Conforter l'utilisation des deux-roues non motorisés par une offre de stationnement adaptée

Afin que l'utilisation du vélo soit facilitée, des **obligations minimales en matière de stationnement pour les deux roues non motorisés** sont fixées (disposition non applicable dans les territoires couverts par un plan local d'urbanisme comprenant un plan de déplacements urbains). Ces obligations minimales sont les suivantes :

- Pour les opérations d'habitat les plus importantes (plus de 3000 m² de Surface de plancher) et celles situées dans les secteurs déterminés comme « secteurs de projets stratégiques à vocation dominante d'habitat » (§ B.3) ou les quartiers situés à proximité des gares et sites propres de transports collectifs (§ C.6.2) : un emplacement minimum par logement.

- Pour les bâtiments d'activités situés dans les secteurs déterminés comme « secteurs de projets stratégiques à vocation dominante d'activités » un emplacement pour 10 postes de travail.

- Pour les implantations commerciales situées dans les zones d'aménagement commerciales repérées par le DAC : 1 emplacement pour 100 m² de surfaces commerciales auquel s'ajoute 1 emplacement pour 10 postes de travail.

Ces emplacements sont à prévoir soit dans le volume bâti ou à proximité de l'entrée des bâtiments. Pour les logements collectifs, activités et équipements recevant du public, ils peuvent être regroupés au sein d'aires de stationnement aménagées et signalées. De même, pour certaines catégories d'équipements ou d'établissements recevant un public nombreux , il est recommandé de prévoir au moins 1 emplacement pour 10 personnes en fonction de la capacité d'accueil de l'établissement en particulier pour les cinémas, restaurants, collèges, équipements sportifs et culturels…. Cette possibilité devra être appréciée en fonction de la typologie des établissements et de leur localisation. Afin de **préserver ces emplacements au seul stationnement vélo**, il est recommandé à ce que soient créées des zones de stationnement différenciées et dédiées aux deux-roues motorisés à proximité des emplacements dévolus aux vélos.

C.7.3. Valoriser la découverte du territoire avec les voies vertes et les parcours paysagers

D'une façon générale, des **itinéraires de découverte** doivent être réfléchis pour assurer des continuités entre les grands sites touristiques et les boucles d'initiatives locales qui donnent de la valeur au territoire (chemins de randonnées, sentiers à thème, sentiers pédagogiques, «routes belvédères»…). Ces itinéraires de découverte doivent contribuer au développement d'un tourisme vert de qualité, par exemple en assurant des connexions avec le patrimoine bâti (grands domaines, mas, villages et hameaux…).

Les documents d'urbanisme intègrent les **grands itinéraires de voies vertes** (en particulier dans les Aspres viticoles ou dans la ceinture verte du cœur d'agglomération pour valoriser la découverte du territoire) et favorisent, par des emplacements réservés et dans leurs orientations d'aménagement, des parcours paysagers de découverte le long des canaux principaux. Le long des canaux de Las Canals et du Vernet et Pia mais également des principaux cours d'eau valorisables (Bourdigou, Fosseille, Llobère de Canet…) des continuités seront préservées afin d'organiser des voies vertes maillant le territoire. Les franges urbaines et rurales (cf. § A.3.2) peuvent être le support de voies vertes et participer du maillage cyclable du territoire.

Améliorer l'offre cyclable

SCOT
PLAINE DU ROUSSILLON

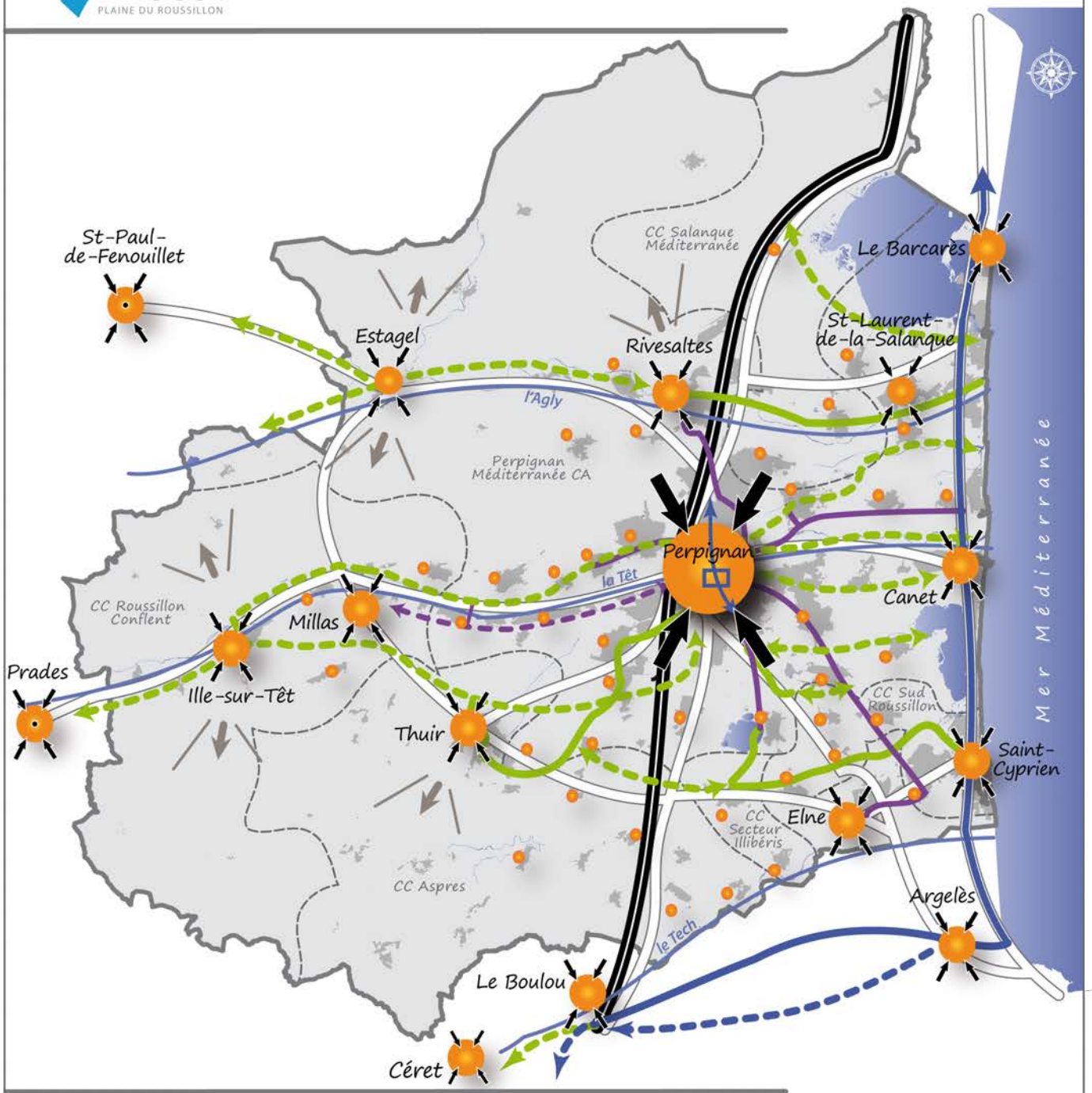


schéma cyclable communautaire à réaliser
(limites des EPCI)

Grands principes de connexions cyclables

- aménagement cyclable existant
- autre continuité à développer
- Bustram en projet, voie mixte bus/vélo
- voie d'intérêt européen (Eurovélo n°8)
- voie verte existante
- voies vertes à créer le long de canaux ou de cours d'eau valorisables
- desserte cyclable des massifs et territoires ruraux

Réalisation d'un plan plurimodal des déplacements

(communes >1 000 habitants)

- centralité cyclable à développer
- thématique cyclable à développer
- autoroute
- route principale
- cours d'eau principal
- surface en eau
- espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air
- périmètre du SCOT

AURCA
AGENCE D'URBANISME CATALANE

Sources : IGN BD Topo®2011, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2013. Tous droits réservés.

0 5 Km

C.8. Soigner le paysage des routes et les entrées de ville

➦ ***L.L.122-1-4*** *: « Le DOO définit les conditions de mise en valeur des entrées de ville ».*

➦ ***L.L.122-1-5 al.3*** *: « Il peut étendre l'application de l'article L. 111-1-4 à d'autres routes que celles mentionnées au premier alinéa dudit article ».*

C.8.1. Valoriser ou requalifier certains axes routiers

Élément de légende

route à requalifier prioritairement

route à requalifier

route à valoriser

cf. carte page 107

Certains axes routiers dont le paysage est fragilisé ou dégradé, méritent d'être valorisés ou requalifiés en se reportant à la hiérarchie du réseau. Cela est particulièrement vrai pour un certain nombre de routes du cœur d'agglomération : (rocade sud, RD 900…). Les communes, notamment à travers leur documents d'urbanisme, s'attachent à travailler l'interface entre la route et le paysage en :

- Veillant à la qualité de la lisière dans les espaces naturels et/ou boisés.
- Gérant l'affichage publicitaire (zone de publicité spéciale…).
- Proposant des aménagements paysagers.

Dans le cas d'extensions de nouveaux quartiers, les documents d'orientations d'aménagement des PLU donnent **une « épaisseur paysagère» en déterminant un « profil paysager »** (prévoir éventuellement des emplacements réservés avec une emprise totale pour obtenir l'ambiance souhaitée) et décrivent l'aménagement paysager à prévoir.

Sur la carte suivante, les routes à requalifier sont repérées en rouge et les routes à valoriser en orange. Les attentions devront se concentrer préférentiellement sur ces axes.

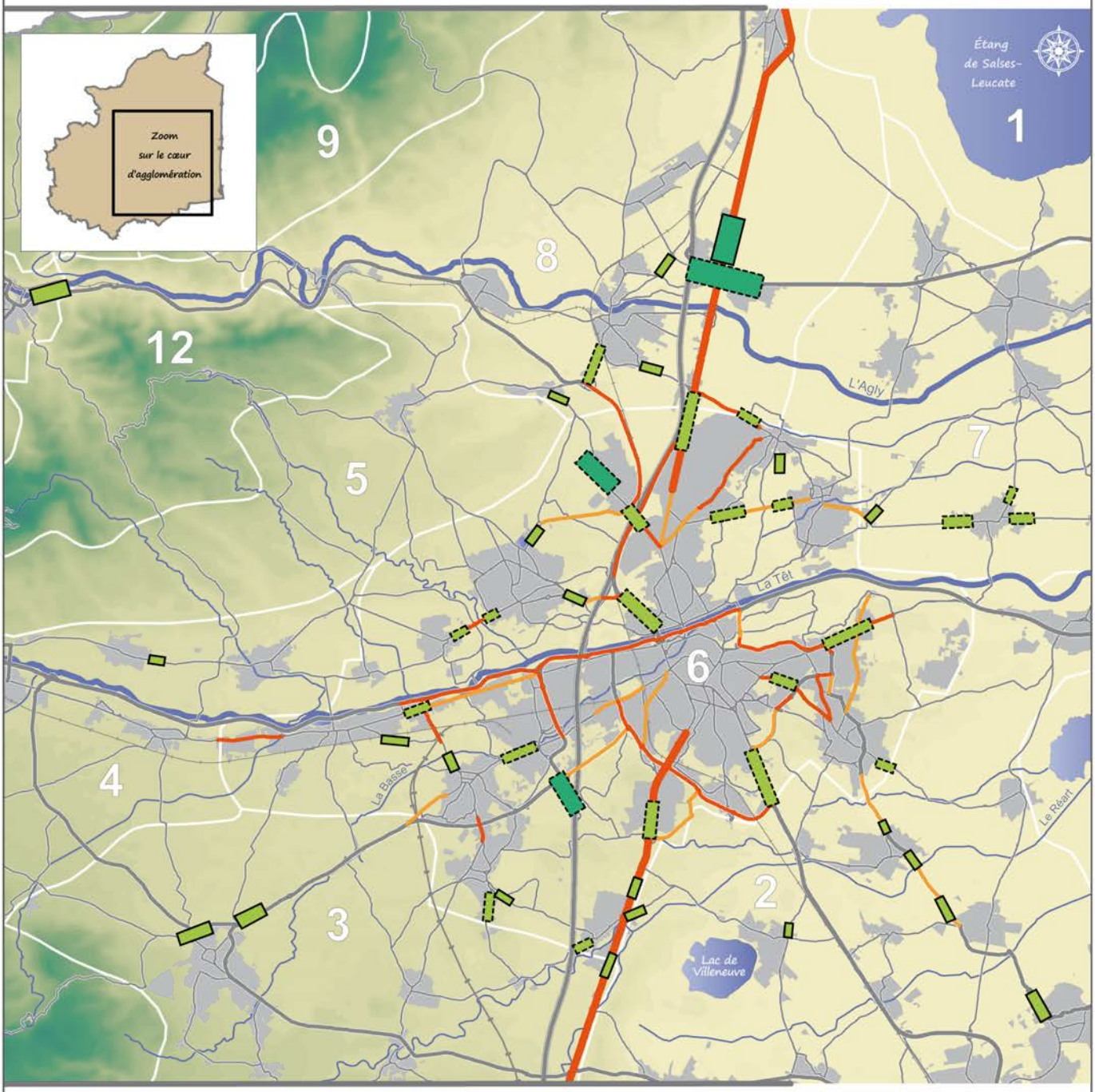
Pour les nouveaux projets d'infrastructures, les documents d'urbanisme s'attachent à **déterminer les enjeux paysagers et étudient l'impact paysager** des tracés potentiels, identifiant les lieux stratégiques à éviter, à préserver ou à valoriser.

Avenue Dalbiez - Perpignan ©AURCA

RD916 entre Perpignan et Le Soler ©AURCA

Travailler l'accueil du territoire et favoriser sa découverte

SCOT PLAINE DU ROUSSILLON



Reconnaître et médiatiser la richesse et la diversité des paysages

1 unité paysagère

1. La côte sableuse et lagunaire du Roussillon
2. La plaine d'Illibéris
3. L'Aspre viticole
4. Le Ribéral
5. Le piémont viticole de Força Réal
6. L'agglomération de Perpignan
7. La Salanque
8. Le Crest
9. Les garrigues d'Opoul-Périllos
12. Les coteaux viticoles de l'Agly et des Fenouillèdes

Mettre en scène l'accueil du territoire

Entrée de territoire

- à qualifier
- à requalifier

Entrée de ville

- à qualifier
- à requalifier

Maîtriser la paysage des routes

- à requalifier prioritairement
- à requalifier
- à valoriser

Éléments de fond de carte

- cours d'eau principal
- cours d'eau secondaire
- surface en eau
- réseau primaire de voirie
- réseau secondaire de voirie
- LGV** mixte/voie ferrée
- espace urbanisé et zone d'hébergement de plein air
- périmètre du SCOT

0 2 Km

AURCA AGENCE D'URBANISME CATALANE

Sources : IGN BD Topo®2011/BD Carthage®2008, DREAL 2010, AURCA 2013. Réalisation: AURCA/octobre 2013.Tous droits réservés.

C.8.2. Mettre en valeur les entrées du territoire et les entrées de ville

Élément de légende

entrée de territoire à qualifier ou requalifier

cf. carte de synthèse

entrée de territoire à qualifier

entrée de territoire à requalifier

entrée de ville à qualifier

entrée de ville à requalifier

cf. carte page 107

D'une façon générale, une **mise en valeur des entrées du territoire** est souhaitable : l'entrée nord par la route D900 ou l'autoroute A9 (Mas de la Garrigue), l'entrée ouest par l'aéroport (RD117), l'entrée sud-ouest par l'autoroute A9 (RD612) et l'entrée sud par la route D900 après le seuil du Boulou. Ces entrées du territoire sont valorisées en fonction de l'image qu'elles doivent véhiculer et du contexte paysager dans lequel elles sont placées.

Les communes, dotées ou non d'un document de planification veillent à **mettre en scène leur entrée de ville**, première image emblématique de l'espace urbanisé à travers les orientations suivantes :

- Protéger et valoriser les éléments paysagers structurants dans les documents d'urbanisme (patrimoine, vues…).
- Définir des actions visant à requalifier les espaces publics de voiries par des aménagements paysagers.
- Proposer des orientations visant à atténuer les éléments disgracieux et gérer l'affichage publicitaire.
- Travailler les repères paysagers (éléments culturels et visibles de loin).

Lorsque les extensions des agglomérations concernent les entrées de ville, une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes et routes express (niveaux 1 et 5) ou de 75 mètres pour les routes à grande circulation (niveau 2) doit être mise à profit pour la création de zones vertes paysagées (merlons de protection, boisements) où les zones de stockages et enseignes commerciales doivent être proscrites. La constructibilité aux abords de ces axes est limitée et conditionnée à la mise en œuvre d'une « entrée de ville » réalisée en application de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme précisant les mesures d'intégration paysagère des bâtiments.

D'une manière générale, il est vivement recommandé de maîtriser l'impact de la publicité extérieure sur l'ensemble des entrées de villes et des entrées du territoire. Il paraît nécessaire de **limiter le foisonnement des supports publicitaires**, enseignes et pré-enseignes qui portent préjudice à la qualité paysagère du territoire. Pour ce faire, les collectivités peuvent **mettre en œuvre la taxe locale sur les publicités extérieures** (TLPE).

Les entrées de territoire et de ville à qualifier ou à requalifier sont repérées sur la carte suivante.

DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS

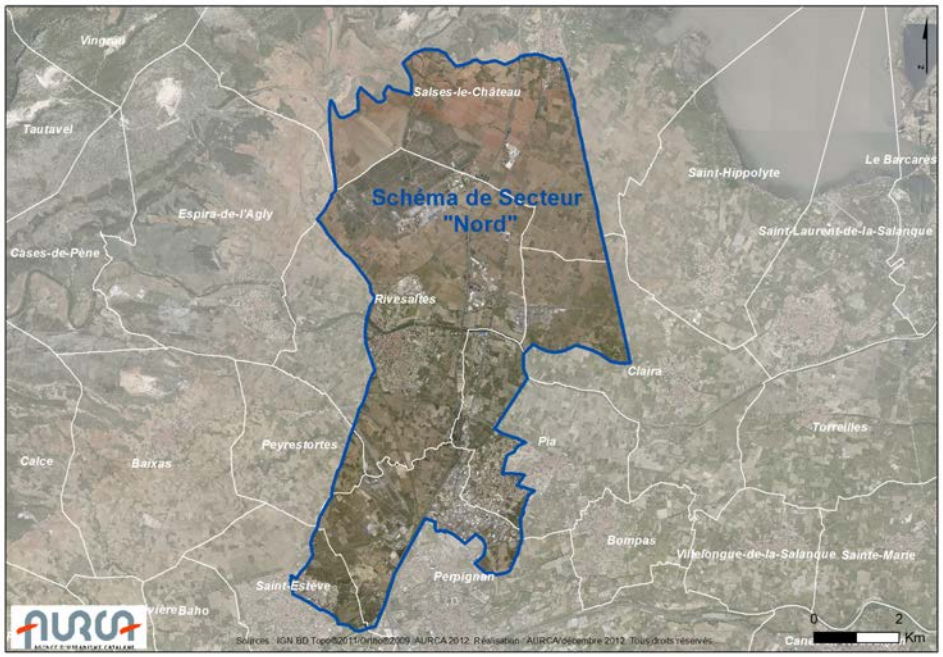
ANNEXES

➦ Annexe 1

Modalités d'évolution au sein du périmètre du schéma de secteur « Nord » en l'absence de schéma de secteur approuvé (secteur A)

Dans le projet de périmètre ci-dessous (délimitation indicative) et en l'absence de schéma de secteur approuvé, peuvent être réalisées :

Les ouvertures à l'urbanisation et opérations d'aménagement et d'urbanisme situées au sein des espaces compris entre les franges urbaines et rurales à qualifier et les espaces déjà urbanisés, ainsi que celles situées dans les zones urbanisées et à urbaniser des PLU en vigueur à la date d'approbation du SCOT. Les projets de grands équipements liés au mémorial et au circuit du Roussillon ainsi que les projets d'équipements ou d'installations publics sont également autorisés dans le respect des orientations et objectifs du SCOT.



Modalités d'évolution au sein du périmètre du schéma de secteur « Serrat d'en Vaquer - Saint-Charles » en l'absence de schéma de secteur approuvé (secteur B)

En l'absence de schéma de secteur approuvé, seules les ouvertures à l'urbanisation et opérations d'aménagement et d'urbanisme situées au sein des espaces compris entre les franges urbaines et rurales à qualifier et les espaces déjà urbanisés peuvent être réalisées, dans le respect des orientations et objectifs du SCOT.

Modalités d'évolution au sein du périmètre du schéma de secteur « Mas Rouma » en l'absence de schéma de secteur approuvé (secteur C)

En l'absence de schéma de secteur approuvé, seules les ouvertures à l'urbanisation et opérations d'aménagement et d'urbanisme situées au sein des espaces compris entre les franges urbaines et rurales à qualifier et les espaces déjà urbanisés peuvent être réalisées, dans le respect des orientations et objectifs du SCOT.

➦ Annexe 2

Liste des sites composant les autres milieux d'intérêt écologique à préserver

Nature de l'inventaire ou de l'outil de gestion et de protection	Nom du site
ZNIEFF de type I	Mares de Port-Leucate
	Sagnes d'Opoul et del Dévès
	Prairies des rives sud de l'étang de Salses - Leucate
	Camp militaire du Maréchal Joffre
	Embouchures de l'Agly, du Bourdigou et de l'Auque
	Puig de l'Aliga
	Mare de Peyrestortes
	Lido de l'étang de Canet-en-Roussillon
	Zone humide de l'étang de Canet-en-Roussillon
	Plan d'eau de la Raho
	Prade de Montescot
	Mas Larrieu
	Cours du Tech de Palau-del-Vidre à son embouchure
	Prairies humides de Saint-Cyprien
	Dunes de Capellans
	Els Estanyots
	Plaine de Torremila
	La Corrège et les Dosses
	Lido des Portes du Roussillon
	Fort de Salses-le-Château
	Etang de Canet-en-Roussillon
	Etang de Salses-Leucate
	Marais du Mas Tamarit
	Font de Génégals et mares de la Galère
	Massif du Montoulié de Périllou
	Plaine viticole et mare d'Opoul
	Garrigues de Vingrau
	Garrigues de Fitou et de Salses-le-Château
	Garrigues du Planal del Sorbier
	Serre de Quéribus
	Massif de la Tourèze
	Massif du Pic Aubeill
	Mine de fer de Montalba-le-Château
	Colline et grotte de Montou
	Prades de Thuir et de Llupia
	Grotte de Calmeilles
	Massifs du Mont Hélène et du Montner
	Plaine viticole de Baixas

Liste des sites composant les autres milieux d'intérêt écologique à préserver (suite)

Nature de l'inventaire ou de l'outil de gestion et de protection	Nom du site
ZNIEFF de type I (suite)	Plaine d'Estagel et de Maury
	Vallée de l'Agly
	Massif de Força-Réal
	Vallée de la Têt de Vinça à Perpignan
	Crêtes de Camelas
	Garrigues de Castelnou
	Vallée du Tech de Céret à Ortaffa
	Corniches de Notre-Dame de Pène et d'Estagel
	Garrigues de Calce
	Massif du Sarrat d'Espinets
	Plateau de Rodès et de Montalba-le-Château
	Coteaux du Fenouillèdes et Roc del Maure
	Serre de Tautavel
	Falaises de Tautavel et de Vingrau
	Iles de l'Hortel et des Sidrières à Fitou
ZNIEFF de type II	Complexe lagunaire de Canet - Saint-Nazaire
	Embouchure du Tech et grau de la Massane
	Massif du Fenouillèdes
	Plaine de Saint-Estève
	Massif des Aspres
	Corbières orientales
	Complexe lagunaire de Salses - Leucate
	Lido et marais de Torreilles
	Massif du Fenouillèdes septentrional
	Corbières centrales
	Rivière Le Tech
ZICO	Etangs de Leucate et Lapalme
	Hautes Corbières
	Basses Corbières
	Etang de Canet, de Villeneuve-de-la Raho et embouchure du Tech
Espaces naturels du schéma départemental/CG66	Retenue de Villeneuve de la Raho
	Forêt départementale de l'Alzine
	Abords du Prieuré de Serrabonne
	Château d'Opoul
	Fort de Salses-le-Château et ses abords
	Orgues d'Ille sur Têt
	Friches humides de Torremila
	Prades de Thuir
	Prade de Montescot
	Camp militaire du Maréchal Joffre

Liste des sites composant les autres milieux d'intérêt écologique à préserver (suite)

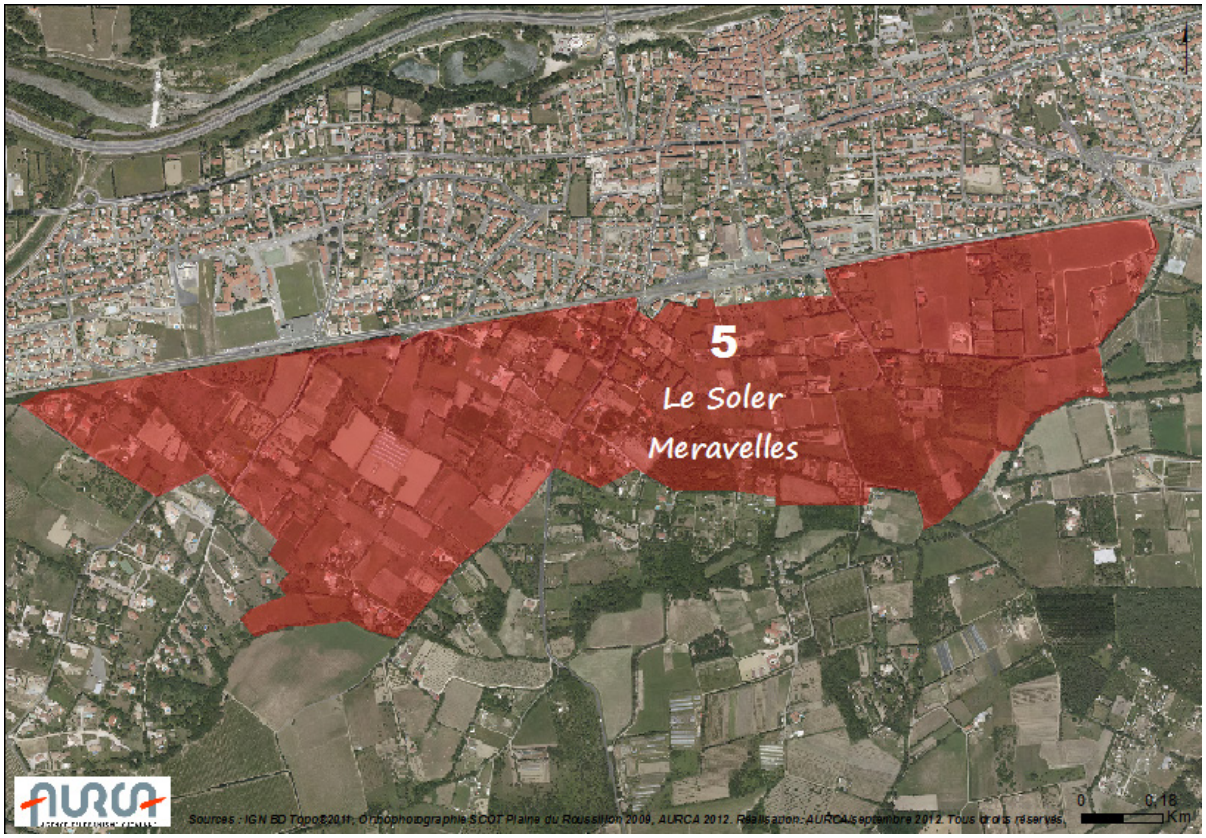
Nature de l'inventaire ou de l'outil de gestion et de protection	Nom du site
Espaces naturels du schéma départemental/CG66 (suite)	Ancien lit de la rivière de la Têt
	Prades de Bages
	Le Tech
	Prade de Llupia
	Prade de Canohès
	Causse de Castelnou et Sainte-Colombe
	Puig de l'Aliga
	Mare de Peyrestortes
	Els Estanyots
	Prairies humides de Saint Cyprien
	Dunes des Capellans
	La Têt
	Trou de l'Oulle
	Plateau de Roupidère et Roc del Maure
	Corniches de Notre Dame de Pène et d'Estagel
	Mont Hélène
	Crête de Camelas
	Mont Ner
	Serre et Garrigues du Buis
	Grotte de Montou
	Aven de Cortal Lalanne
	Caune de Périllos
	Grotte de Calmeilles
	Etang de Canet et espaces naturels périphériques
	Sagnes d'Opoul, del Dévès et Garrieux
	Embouchures de l'Agly, du Bourdigou et de l'Auque
	Réserve naturelle nationale du Mas Larrieu
	Etang de Salses - Leucate et espaces naturels périphériques
	Les Dosses
	Mas de l'isle
	Serrat de la Narède
	L'Agly
	Mares d'Opoul-Périllos et Fontanilles
	Ermitage de Força Real et ses abords
	Site du village de Castelnou, du château, ses remparts et extension

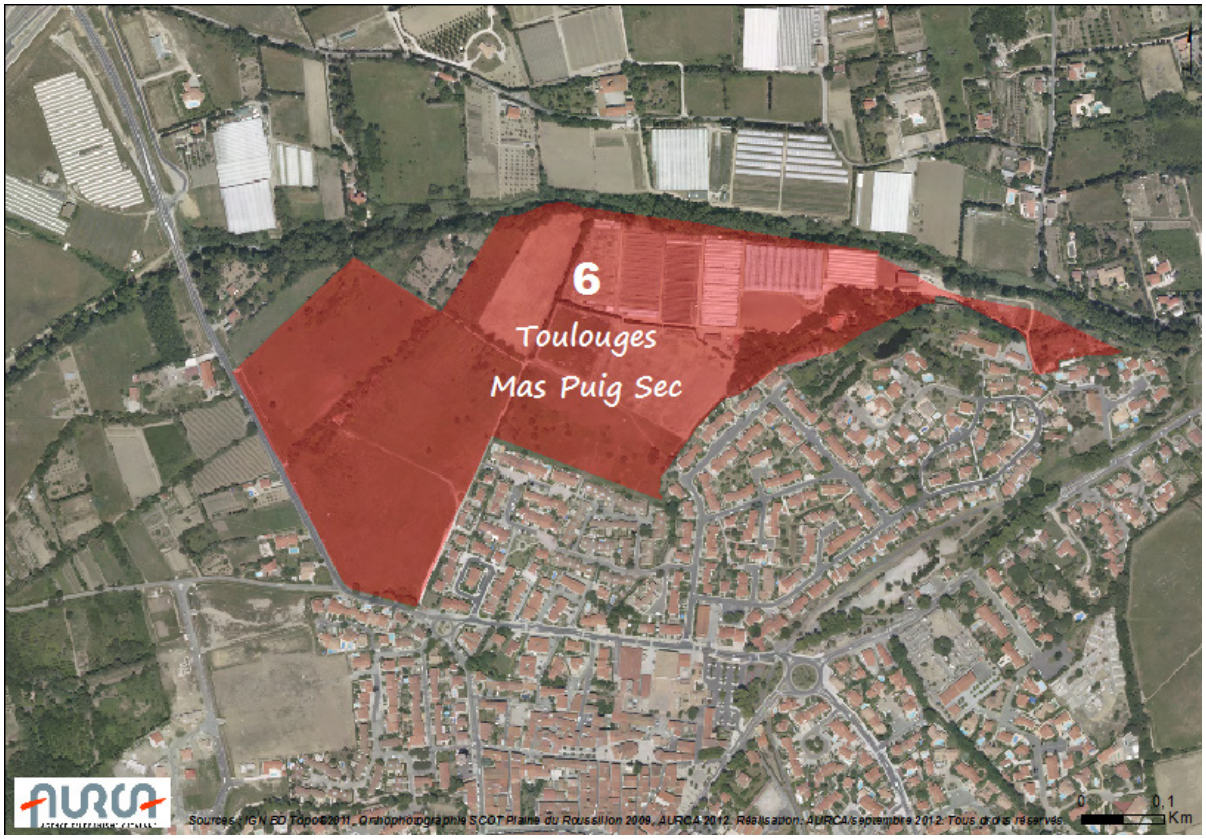
➦ Annexe 3

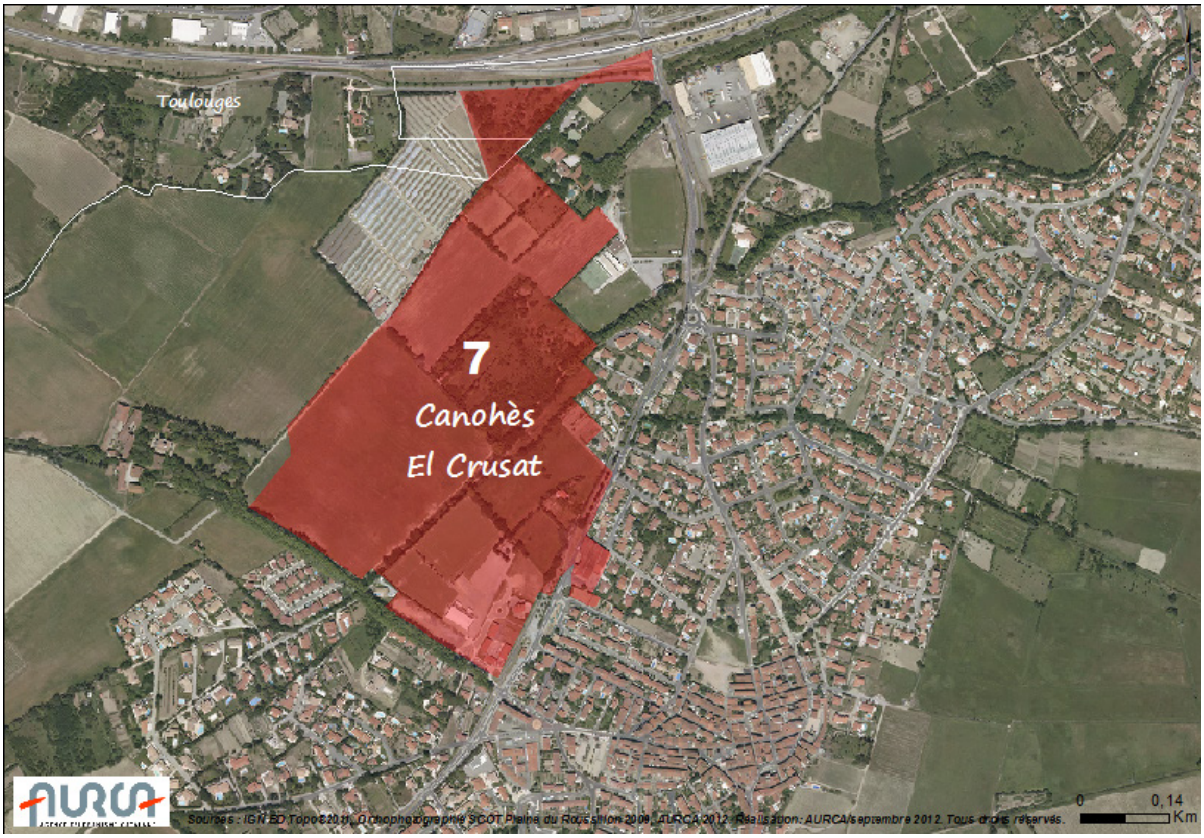
Délimitation des secteurs de projets stratégiques à vocation dominante d'habitat définis en application de l'article L.122-1-5 al.9 (§ B.3)

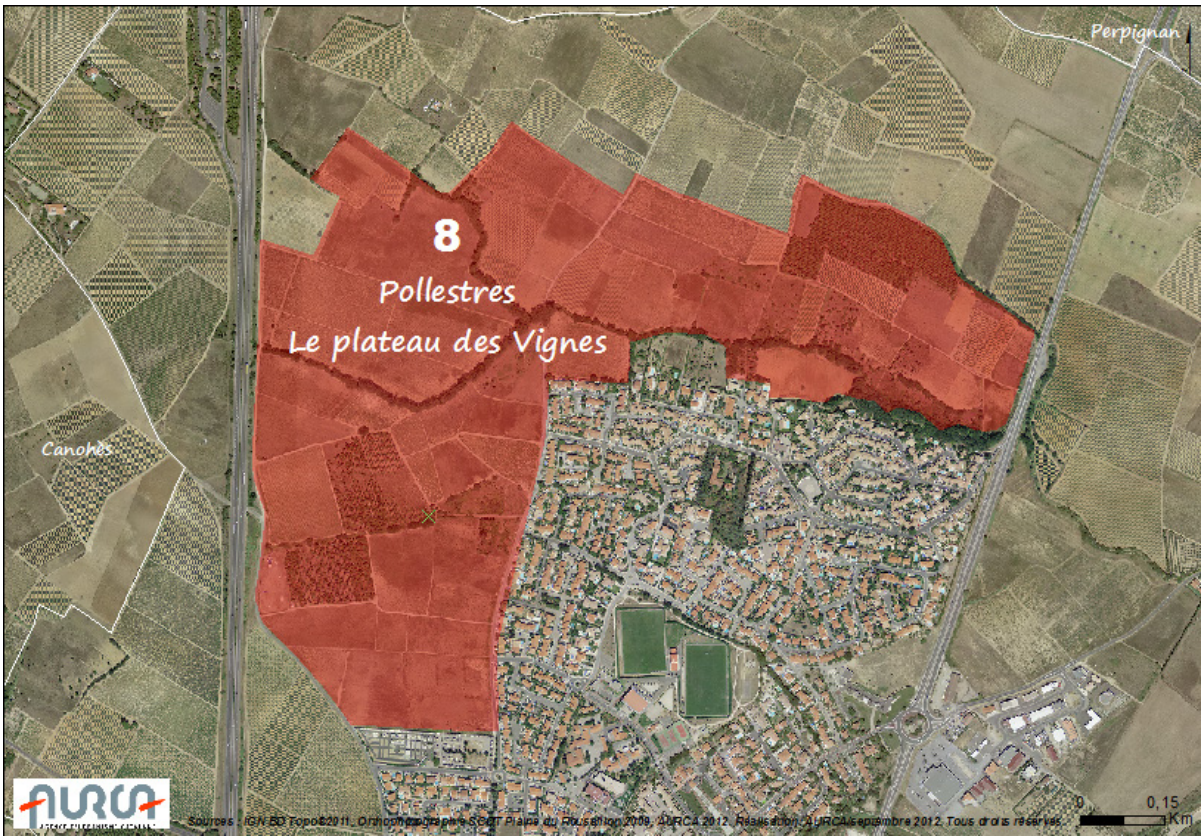
3
Perpignan
Jardins de la Basse
Sources : IGN BD Topo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation: AURCA/septembre 2012. Tous droits réservés.
0
Km

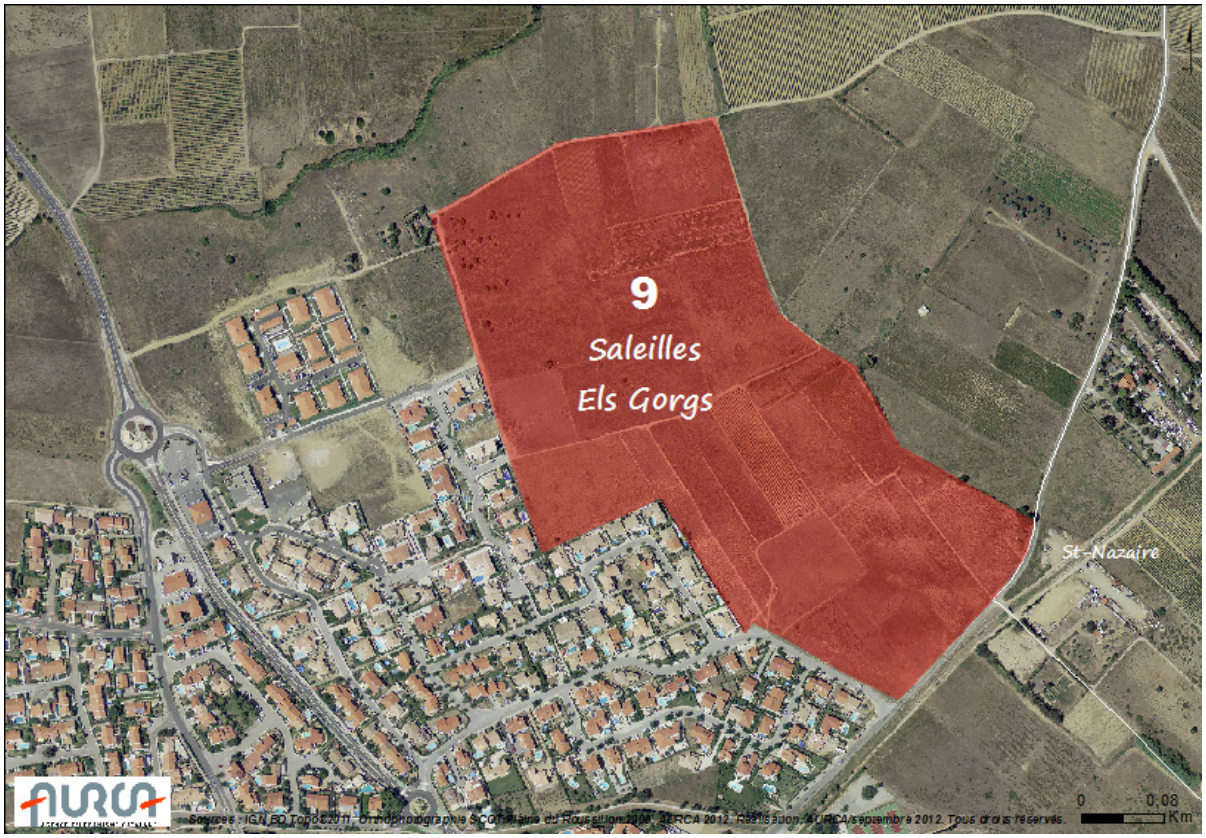
4
Perpignan
Parc des Sports
Sources : IGN BD Topo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation: AURCA/septembre 2012. Tous droits réservés.
0
0,12
Km

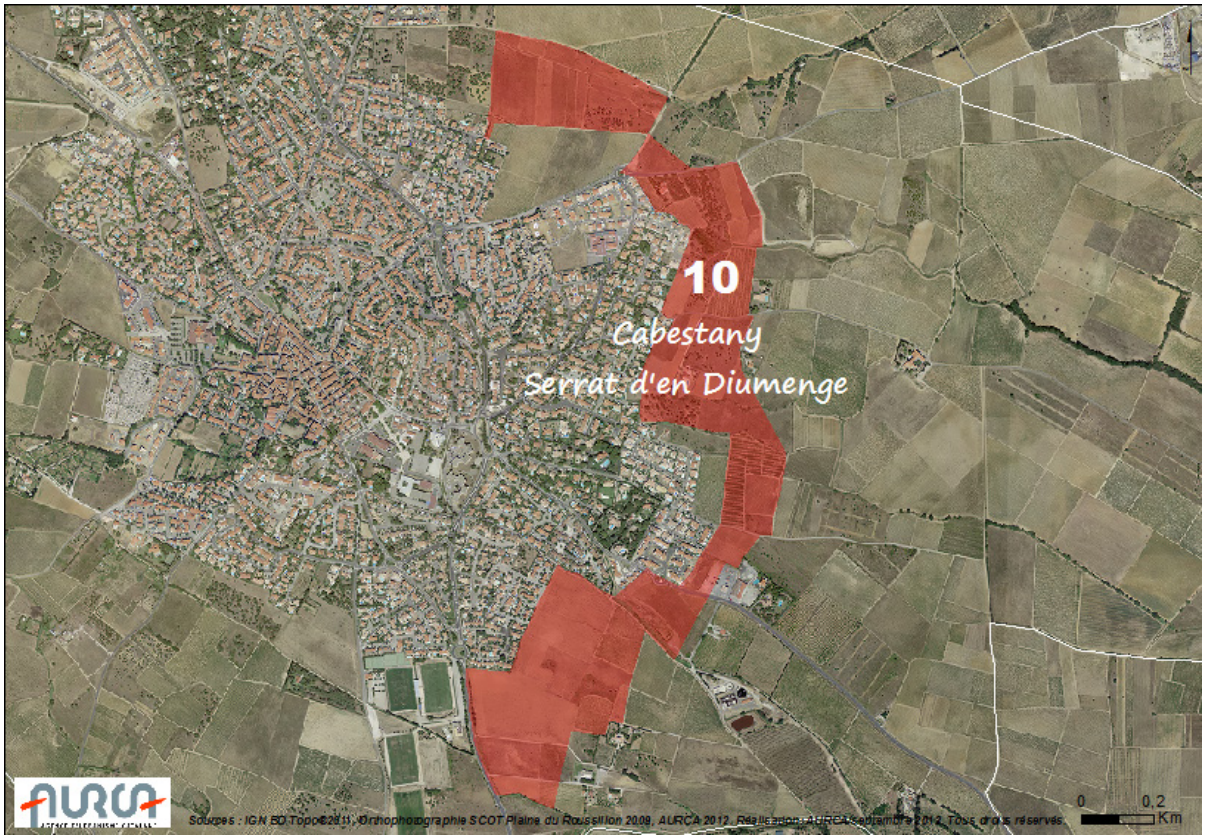

5
Le Soler
Meravelles
Sources : IGN BD Topo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation : AURCA septembre 2012. Tous droits réservés.
0
0,18
Km

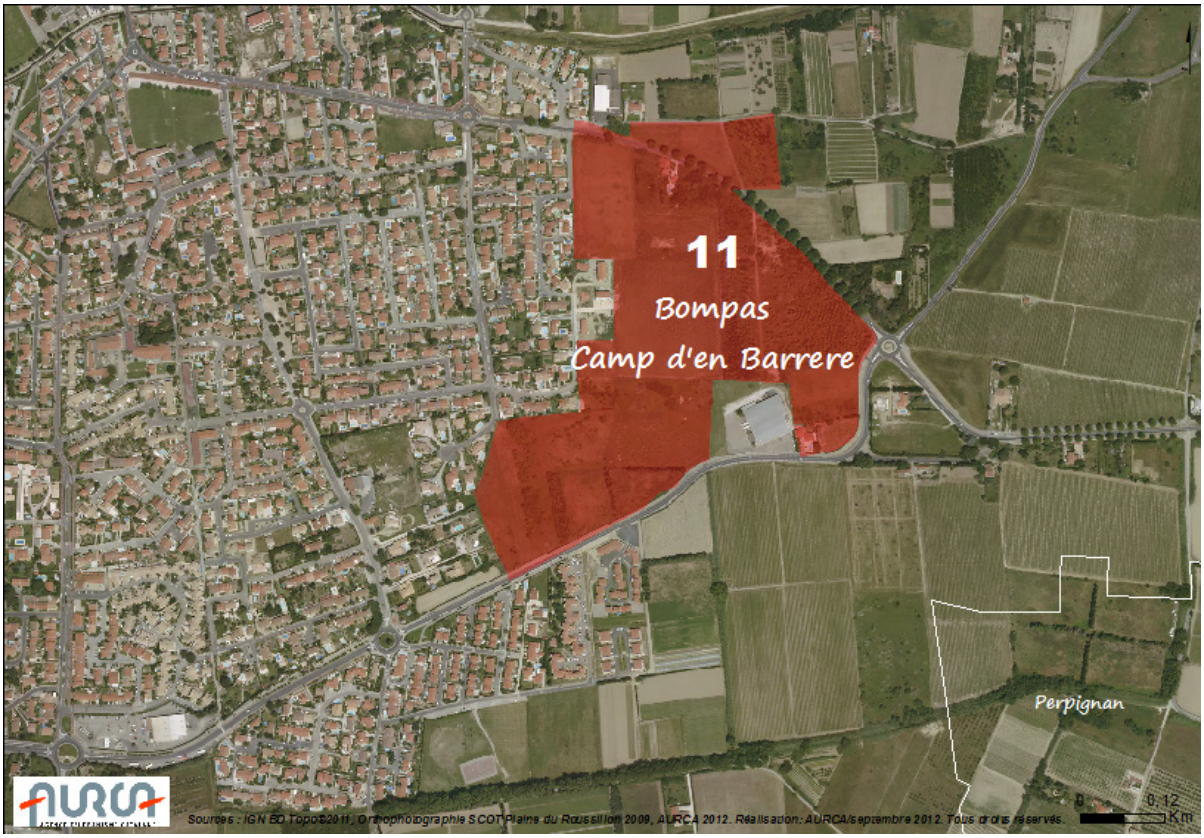

6
Toulouges
Mas Puig Sec
Sources : IGN BD Topo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation : AURCA septembre 2012. Tous droits réservés.
0
0,1
Km

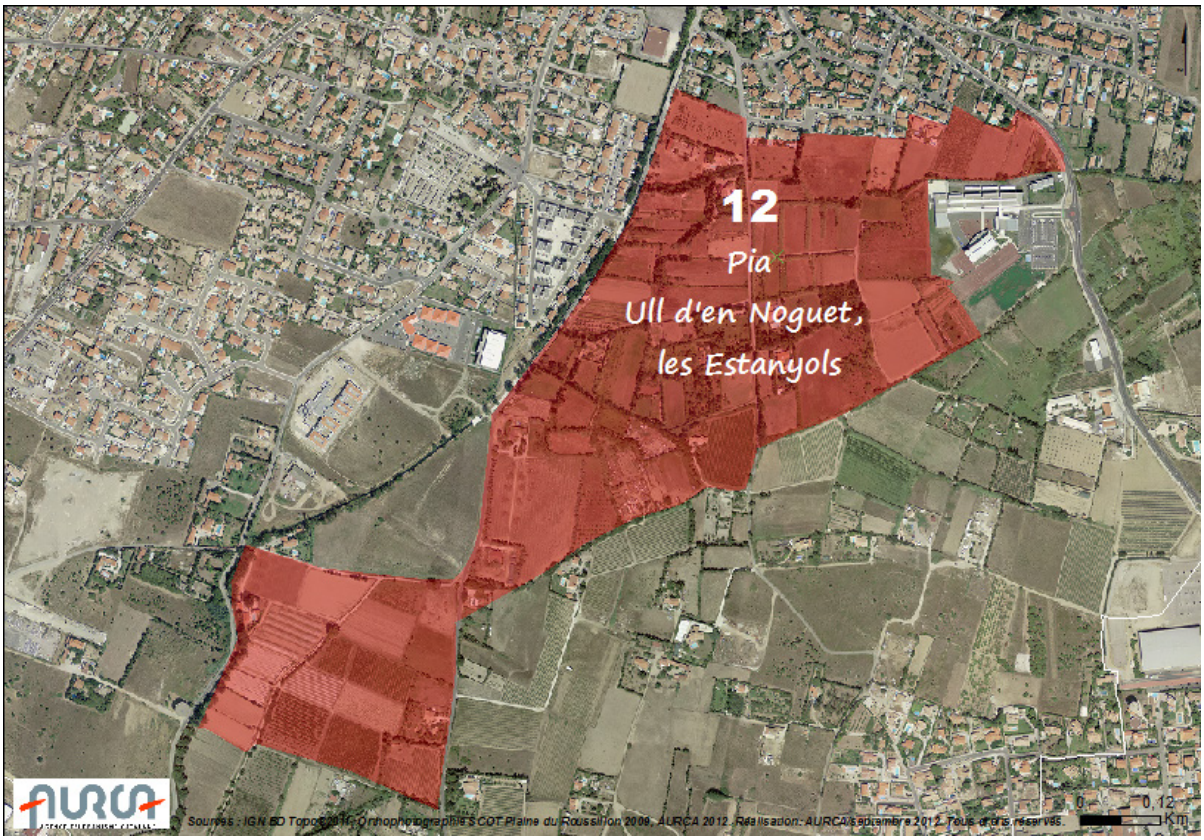

Toulouges
7
Canohès
El Crusat
0
0,14
Km

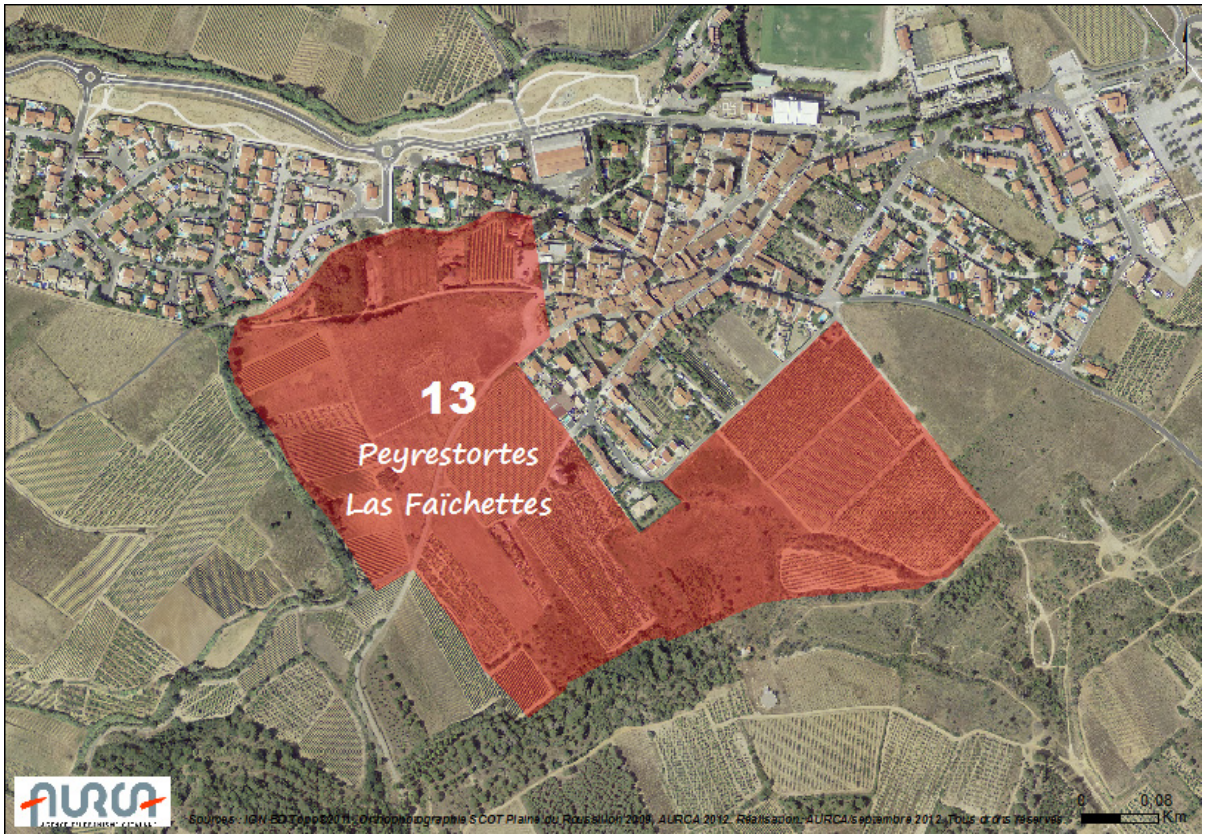

Perpignan
8
Pollestres
Le plateau des Vignes
Canohès
0
0,15
Km

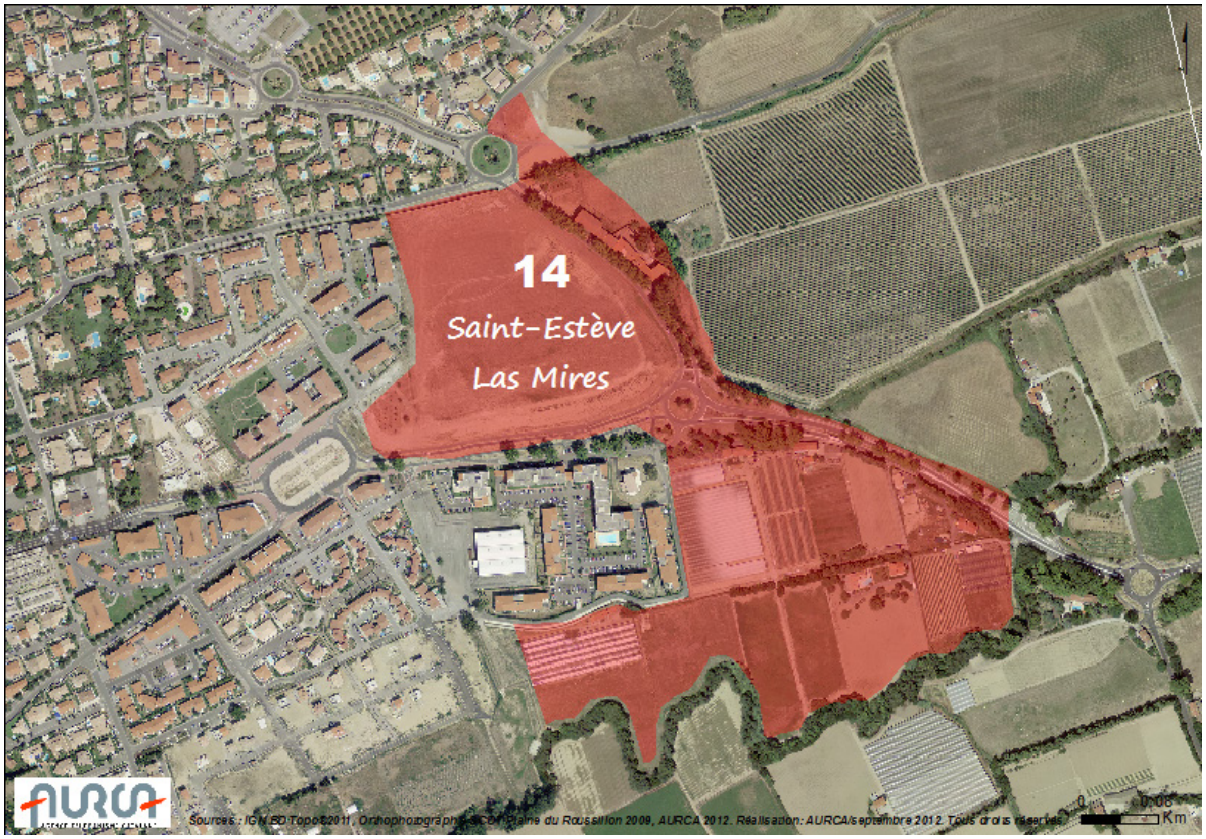

9
Saleilles
Els Gorgs
St-Nazaire
0 0,08 Km

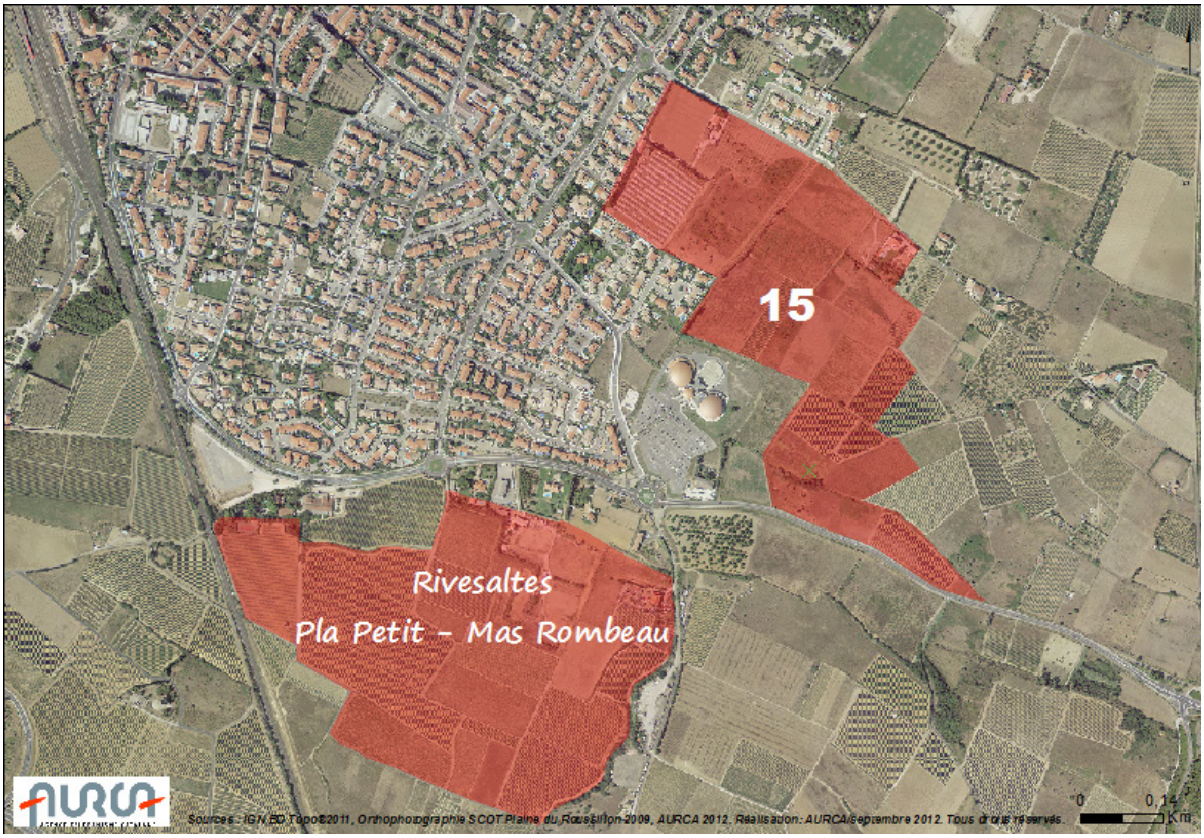

10
Cabestany
Serrat d'en Diumenge
0 0,2 Km

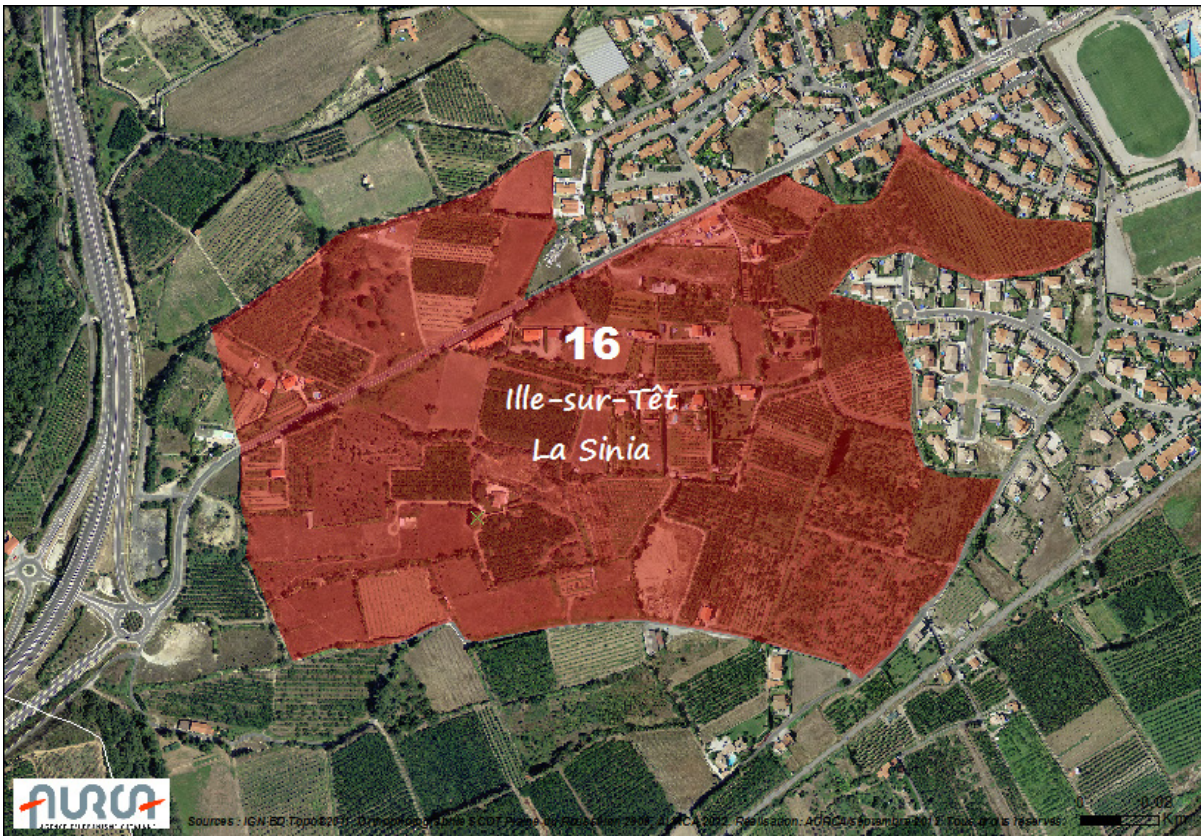

11
Bompas
Camp d'en Barrere
Perpignan
Sources : IGN BD Topo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation: AURCA/septembre 2012. Tous droits réservés.
0 0,12 Km

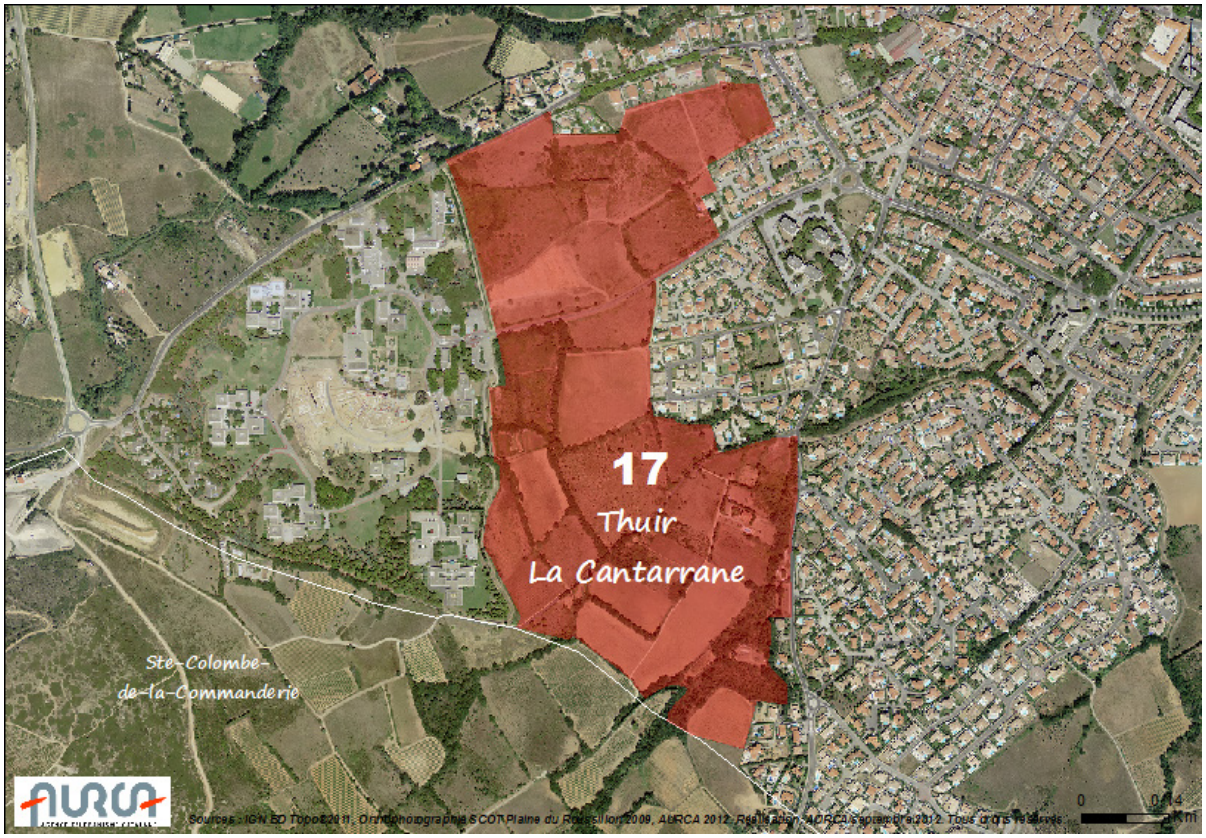

12
Pia
Ull d'en Noguet,
les Estanyols
Sources : IGN BD Topo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation: AURCA/septembre 2012. Tous droits réservés.
0 0,12 Km


13
Peyrestortes
Las Faïchettes
Sources : IGN BDTopo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation: AURCA/septembre 2012. Tous droits réservés
0 0,08
Km

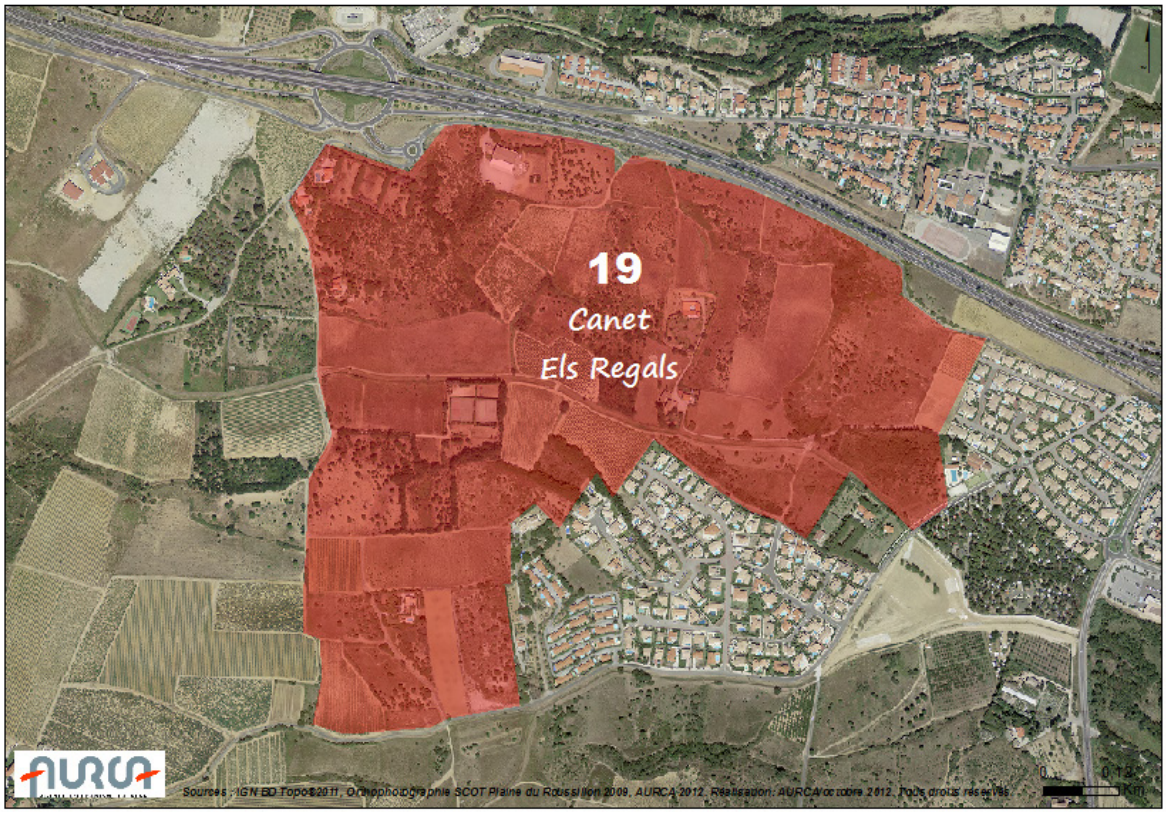

14
Saint-Estève
Las Mires
Sources : IGN BDTopo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation: AURCA/septembre 2012. Tous droits réservés
0 0,08
Km


15
Rivesaltes
Pla Petit - Mas Rombeau
Sources : IGN BD Topo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation: AURCA/septembre 2012. Tous droits réservés.
0
0,14
Km

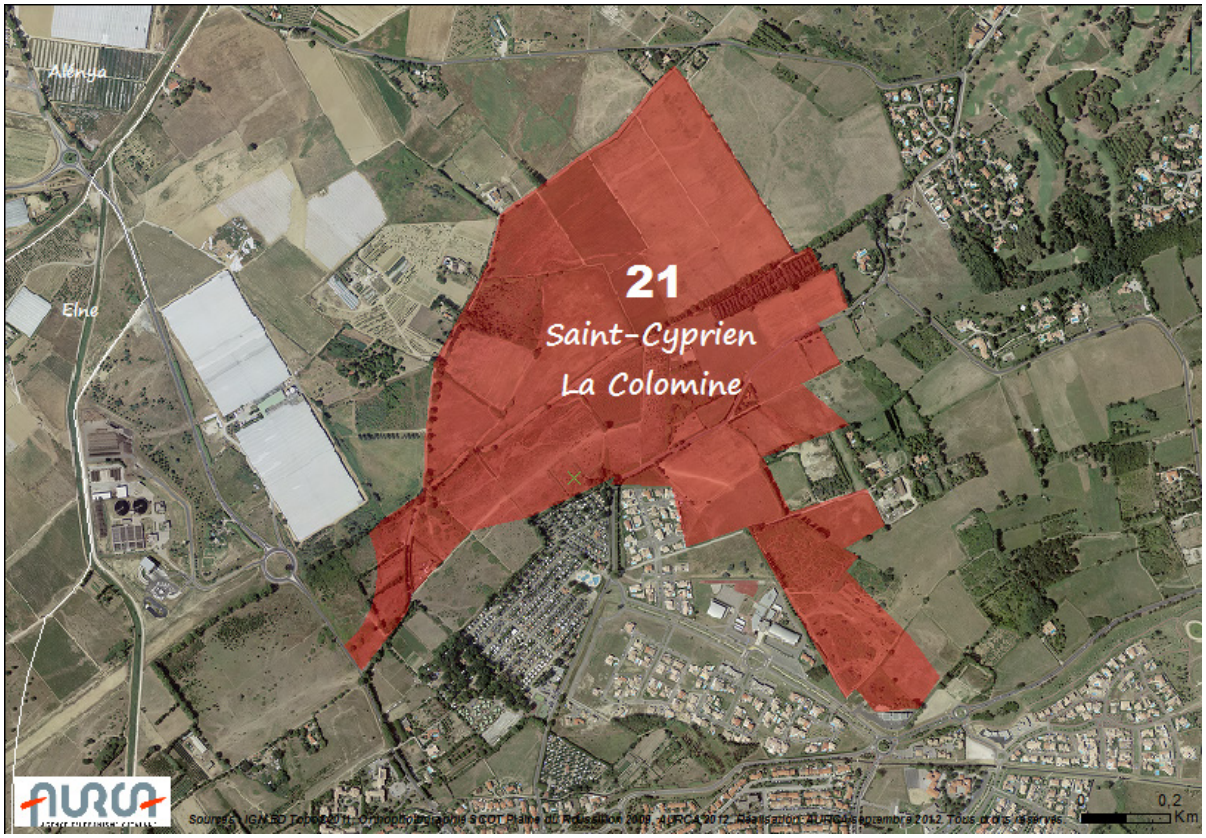

16
Ille-sur-Têt
La Sinia
0
0,02
Km

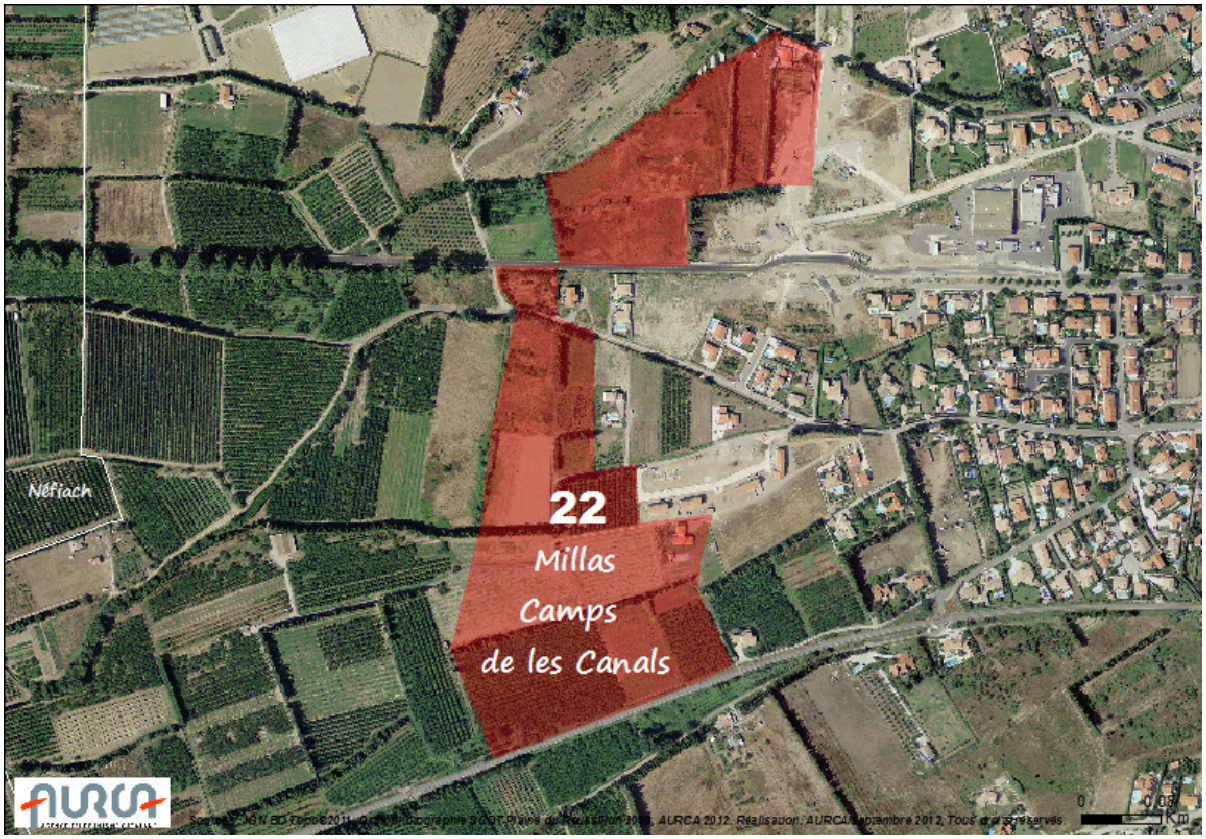

17
Thuir
La Cantarrane
Ste-Colombe-
de-la-Commanderie
0
0,14
Km

Corneilla-
del-Vercol
18
Elne
Las Closes
0
0,18
Km

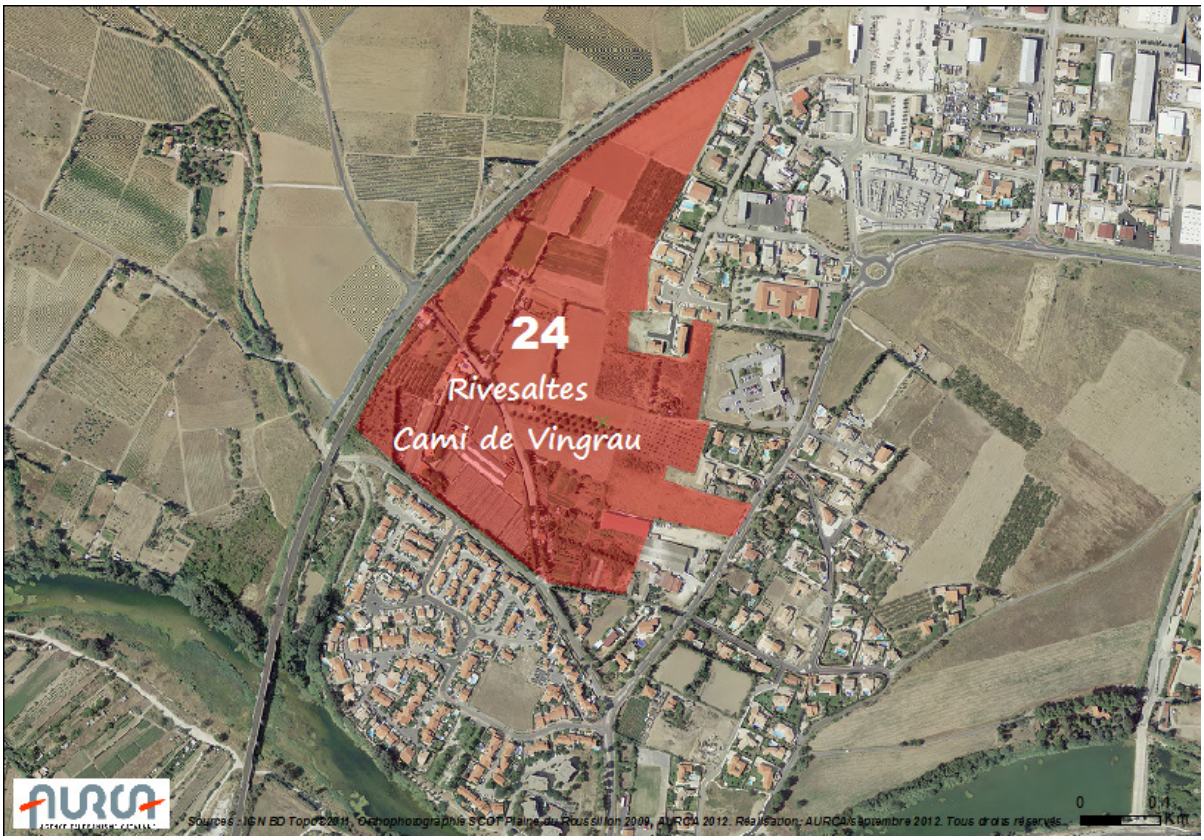

19
Canet
Els Regals

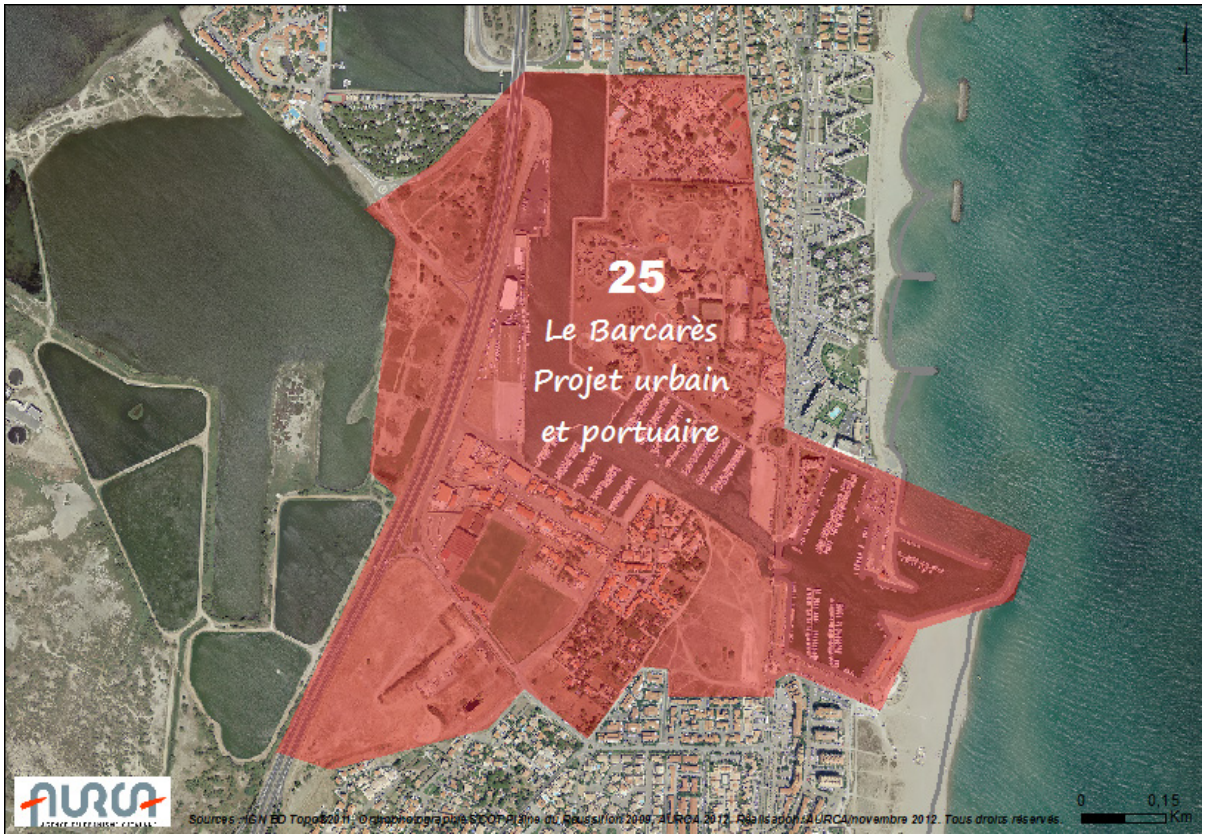
20
Canet
Port Alizés


Alénya
Elne
21
Saint-Cyprien
La Colomine
0
0,2
Km


Néfiach
22
Millas
Camps
de les Canals

23
Villeneuve-la-Raho
La Colomina
Sources : IGN BD Topo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation: AURCA/septembre 2012. Tous droits réservés.
0
0,08
Km


24
Rivesaltes
Camí de Vingrau
Sources : IGN BD Topo©2011, Orthophotographie SCOT Plaine du Roussillon 2009, AURCA 2012. Réalisation: AURCA/septembre 2012. Tous droits réservés.
0
0,1
Km


25
Le Barcarès
Projet urbain
et portuaire
0 0,15
Km

Annexe 4 : éléments de légende

Réconcilier l'urbanisme avec l'agriculture et l'environnement

- cœur de nature à protéger
- zone humide à délimiter finement et à protéger (zonage non exhaustif)
- autre milieu d'intérêt écologique à préserver
- principale continuité hydrographique, support de la trame bleue, à préserver
- corridor ou continuité non bâtie à maintenir
- espace agricole à fort potentiel, à protéger en priorité
- nature ordinaire à préserver (espaces à vocation agricole et naturelle)
- secteur de développement urbain potentiel soumis à conditions particulières
- patrimoine bâti rural à sauvegarder et valoriser
- coupure verte à préserver entre les villes et les villages
- espace à vocation agri-paysagère à valoriser (dont la future ceinture verte de l'agglomération)
- frange urbaine et rurale à qualifier
- îlot de nature en ville à créer ou préserver

Construire la ville durable

- espace urbanisé à renouveler et valoriser
- zone d'hébergement de plein air à maîtriser et qualifier
- développement rural de qualité à promouvoir
- axe potentiel de développement urbain
- SPS secteur de projet stratégique à dominante d'habitat
- R potentiel de renouvellement urbain à analyser et mobiliser
- R potentiel de résidentialisation à analyser et mobiliser
- secteur d'étalement urbain diffus à maîtriser
- Zone d'Aménagement Commercial à conforter et requalifier
- P parc d'activité de proximité à promouvoir
- SPS secteur de projet stratégique à dominante d'activité
- E projet de grand équipement
- U pôle universitaire à consolider
- périmètre soumis aux dispositions d'un schéma de secteur

Définir un réseau multimodal efficient

- Projet d'Intérêt Général Ligne Nouvelle Perpignan-Montpellier à réaliser
- aéroport à développer
- port de plaisance à conforter
- TGV gare TGV
- gare ou halte ferroviaire à promouvoir
- gare ou halte ferroviaire à créer
- Transport Collectif en Site Propre à aménager
- secteur urbain stratégique aux abords des gares
- secteur urbain stratégique aux abords du TCSP
- entrée de territoire à qualifier ou requalifier

Autres éléments de légende des cartes thématiques

- espace agricole à fort potentiel à protéger, en priorité
- PAEN de la prade de Canohès et du plateau viticole attenant à doter d'une vocation pérenne
- ilot foncier agricole de PMCA à doter d'une vocation pérenne
- espace de projet agricole de Claira à doter d'une vocation pérenne

Autres éléments de légende des cartes thématiques (suite)

reconnaître les éléments structurants du relief et valoriser les paysages géologiques

maintenir des paysages ouverts au sein des massifs

préserver les paysages de microplaines cultivées

renforcer la lecture des paysages de piémont et de coteaux viticoles

assurer la pérennité des grands plateaux viticoles

valoriser les hautes terrasses agricoles du Réart et du Tech

conserver et protéger les paysages bocagers

maintenir la qualité des micro-paysages humides et des paysages d'eau

préserver les silhouettes villageoises sensibles

site de promontoire

site de rive

site de plaine

site de piémont ou massif

site littoral

celleres et leurs faubourgs

système principal de canaux d'irrigation

voie antique/tracé reconnu

voie antique/tracé hypothétique

Espaces Proches du Rivage (EPR)*

délimitation des EPR à préciser par les PLU

maintenir les principales coupures d'urbanisation du littoral

principales coupures d'urbanisation

Niveau 1: voie de transit majeur ≥110km/h

Niveau 2: voie de liaison interurbaine principale (≥ 70 km/h)

Niveau 3: voie structurante de massif

Niveau 4: voie support de partage modal potentiel

Niveau 5: «Grand contournement de Perpignan» (≥ 90km/h)

pôle d'échange existant ou en projet

autre pôle d'échange potentiel

route à requalifier prioritairement

route à requalifier

route à valoriser

entrée de territoire à qualifier

entrée de territoire à requalifier

entrée de ville à qualifier

entrée de ville à requalifier

zone d'hébergement de plein air à maîtriser et qualifier

Éléments de fond de carte

Ligne à Grande Vitesse mixte

voie ferrée

réseau primaire de voirie

réseau primaire de voirie en projet

cours d'eau principal

cours d'eau secondaire

canal d'irrigation

surface en eau

➦ Annexe 5

Liste des éléments de patrimoine bâti rural repérés

Commune	Eléments repérés
Patrimoine agricole	
Alénya	Mas Blan
Banyuls dels Aspres	Mas Vidaló
Cabestany	Mas d'en Boluix
	Mas de les Finestres
	Mas del Molí
Calce	Mas de la Dona
	Mas de les Fonts
Calmeilles	Mas Llinàs
Camélas	Mas Bellavista
	Mas Cubrí-Manjolet
Canet-en-Roussillon	Cabanes de pêcheurs (Barraques de pescaires)
	Château de l'Esparró
	Château del Rei
	Mas d'en Durand
	Mas d'en Jacques Blanc
	Mas d'en Julià Blanc
	Mas Many
Canohès	Mas del Molí
	Mas les Pavillons
Castelnou	Molí de Cantarana
Claira	Molí de Clairà
Elne	Molí d'en Torner
	Mas de Lazerme
	Mas Riols
Espira de l'Agly	Mas Moltó
	Mas Ferriol
	Mas Llucià
	Mas Cremat
Estagel	Mas de Jau
Fitou	Mas de Ventenac
Fourques	Molí d'en Xandre
Le Soler	Mas de l'Eula
Millas	Mas Deloris
	Mas Garriga
	Mas Sarragossa
Montauriol	Mas de la Llinassa
Montescot	Mas d'Avallric
Oms	Mas Caner
	Mas d'en Delom
	Reirós

Liste des éléments de patrimoine bâti rural repérés (suite)

Commune	Eléments repérés
Patrimoine agricole (suite)	
Opoul-Périllos	Mas Farines
	Mas Vall Oriola
	Perellós (Village ruiné)
Perpignan	Mas Balanda
	Mas Bresson
	Mas des Aloès
	Mas de la Magdalena
	Mas Delfau
	Mas Guiter
	Mas les Carlettes
	Mas Miraflor
	Mas Pelegrí
	Mas Puig Otrer
	Mas Romà
	Mas Santa Bàrbara
	Mas Santa Teresa
	Mas d'en Xabrí
Pezilla-la-Rivière	Mas de Blanes
Ponteilla	Mas Sant Nicolau
Rivesaltes	Mas Mariscal
Saint-Estève	Mas Cot
	Mas Vignaud
	Mas de la Garriga
	Mas Romeu
	Mas Torremilà
Saint-Nazaire	Mas Bazan
	Mas d'Oriola
Saleilles	Mas Alart
	Mas Carcassona
Salses-le-Château	Mas Carrera
	Mas de la Bressa
	Mas d'en Fages
	Mas dels Clots
	Mas Nou
	Mas de Vespella
	Baraque Cabrol / baraques des pêcheurs
Tautavel	Mas de l'Alzina
	Mas Cama
	Mas d'en Cirac
	Mas d'en Janell
	Mas de las Caneilles
	Mas de la Devesa

Liste des éléments de patrimoine bâti rural repérés (suite)

Commune	Eléments repérés
Patrimoine agricole (suite)	
Tautavel	Mas de la Foradada
	Mas de les Fredes
	Mas Gualart
	Mas Peix
Thuir	Château de Sau
	Mas Delrieux
	Mas Sornià
	Mas Nérel
Tordères	Mas del Cap Blanc
	Mas d'en Carbassa
	Mas du Clos Saint-Jean dit «La Teuleria»
	Mas d'en Noé
Trouillas	Mas Déu
	Clos Saint-Georges (Mas d'en Ripoll)
Villeneuve-de-la-Raho	Mas Oriol
	Mas Cap de Fusta
	Mas Richemont (Mas Jonqueres)
	Mas Sauvy
	Mas Val Marie (Mas Doat)
Vingrau	Cortal de la Paborda
	Mas Genegals
	Mas Llençó
Éléments de patrimoine religieux	
Baixas	Santa Caterina
Boule-d'Amont	Prieuré de Serrabona
Caixas	Santa Maria de Fontcoberta
Calmeilles	Nostra Senyora del Coll
Camélas	Església Sant Martí de la Roca
Cases-de-Pène	Ermitatge de Nostra Senyora de Pena
Claira	Capella de Sant Pere
Corbère	Capella de Sant Pere del Bosc
Elne	Cathédrale d'Elne et son Cloître (Le Cloître d'Elne)
	Santa-Eugènia de Tremals
Estagel	Capella de Sant-Vicenç
Fourques	Capella Sant Sebastià
Ille-sur-Têt	Capella Sant Clement de Reglella
Ille-sur-Têt	Village ruiné de Casesnoves
Montalba-le-Château	Église de Montalba
Montauriol	Capella de Sant Amanç
	Capella de Vallpuig
Montner	Nostra Senyora de Força Real (Ermitage de Força Real)
Passa	Monestir del Camp

Liste des éléments de patrimoine bâti rural repérés (suite)

Commune	Eléments repérés
Éléments de patrimoine religieux	
Prunet-et-Belpuig	Capella de la Trinitat
Rivesaltes	Priorat de Santa-Maria de la Garriga
Rodès	Santa Maria de Domanova
Saint-Cyprien	Capella de Vila-rasa
Saint-Nazaire	Capella de l'Arca
Salses-le-Château	Capella de Garrius
Torreilles	Nostra Senyora de Juegues
Vingrau	Ruines du Couvent Santa Cecília
Éléments de patrimoine défensif	
Belesta	Château de Caladroy
Brouilla	Castell de Portells
Cassagnes	Château de Cuxùs
Castelnou	Château de Castelnou
Corbère	Corbera de Dalt
Opoul-Périllos	Château de Salvaterra
Perpignan	Castell Rosselló
	Serrat d'en Vaquer
	Palais des Rois de Majorque
Salses-le-Château	Fort de Salses
Tautavel	Torre del Far
Éléments de patrimoine naturel	
Ille-sur-Têt	Les Orgues d'Ille
Tautavel	Cauna de l'Aragó (Grotte de Tautavel)
Éléments de patrimoine culturel	
Perpignan	Ruscino
Salses-le-Château	Îlot F du Camp de Rivesaltes
Grands sites patrimoniaux	
Boule-d'Amont	Prieuré de Serrabona
Castelnou	Village de Castelnou
Elne	Cathédrale d'Elne et son Cloître (Le Cloître d'Elne)
Ille-sur-Têt	Les Orgues d'Ille
Montner	Nostra Senyora de Força Real (Ermitage de Força Real)
Opoul-Périllos	Château de Salvaterra (Château d'Opoul)
Perpignan	Palais des Rois de Majorque
	Ruscino
Salses-le-Château	Îlot F du Camp de Rivesaltes (Camp de Rivesaltes)
Salses-le-Château	Fort de Salses
Tautavel	Cauna de l'Aragó (Grotte de Tautavel)

➦ Annexe 6

Liste des îlots de nature répertoriés

Commune	Nom de l'îlot
Bages	La Prada de Bages
Bompas	Parc des Sports et des Loisirs
Cabestany	Sainte Camille
Canet-en-Roussillon	Arboretum
	Square de la Côte Radieuse
	Espace des Flamants-Roses
	Étang de Canet
Cases-de-Pène	Le Moulinas
Claira	Le Poumon Vert
Espira-de-l'Agly	Allée de la Mairie
Ille-sur-Têt	Jardin du Parc des Sports
Le Barcarès	Jardin Méditerranée
Le Soler	Parc de l'Observatoire
	Plan d'eau
	Parc Zen
Millas	Étang
Perpignan	Sant Vicenç
	Place Maillol
	Square Bir Hakeim
	Parc des Sports
	Jardin du Champs de Mars
	Jardin Pau Roure
	Nungesser et Coli
	Parc de la Pépinière
	Berges de la Têt
	Bois des Chênes
	Fort del Serrat d'en Vaquer
Pezilla-la-Rivière	Maison de Retraite
Pia	Parc des Tilleuls
Pollestres	Jardin de la Mairie
Ponteilla	Jardin Exotique
Rivesaltes	Parc de la Guinguette
Saint-Cyprien	Parc de la Prade
Saint-Cyprien	Place Bergson
	Jardin Desnoyer
	Parc Las Routes
	Jardin des Plantes
	Capella de Vila-rasa

Liste des îlots de nature répertoriés (suite)

Commune	Nom de l'îlot
Saint-Estève	Aire du Fournas
	Costa Roja
	Jardin Exotique
	Étang
	La forêt
Saint-Feliu d'Avall	Lac des Bouzigues
Sainte-Marie	Espace de la Plage
Saleilles	La Colomina de Canet
	Parc Sud-Roussillon
Thuir	Parc Byrrh
Torreilles	Parc du Jumelage
Toulouges	Le Parc de Clairfont
	Mas Bedos
Villelongue-de-la-Salanque	Parcours de Santé
	Espace Saint Antoine
Villeneuve-de-la-Raho	Lac de Villeneuve
Villeneuve-la-Rivière	La Rivière

➥ Notes

Directeur de la publication
Jean-Paul Billès (Président du SCOT).

Rédacteur en chef
Pascal Fourcade (Directeur de l' AURCA, urbaniste qualifié).

Maquettage et cartographie
Stéphanie Prats (Chargée de communication et de cartographie/AURCA).

Crédits photos
©AURCA, ©Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales.

Date de publication
Juillet 2016.
Copyright©AURCA 2016. Tous droits réservés.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Syndicat Mixte du SCOT Plaine du Roussillon
9, Espace Méditerranée - étage 6
66000 PERPIGNAN

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

ÉTUDES
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

Juillet 2016