



SCOT LITTORAL SUD

Document
d'Orientations et
d'Objectifs

DOO



Approuvé
en Comité Syndical
du 02/03/2020

Sommaire

Préambule _____ 7

I. Préserver et valoriser les atouts du territoire, ses ressources et ses paysages. _____ 9

A. Orientations et objectifs en faveur de l'agriculture, la sylviculture, l'élevage et la pêche. _____ 12

1. Préserver durablement les espaces agricoles à fort potentiel _____ 12
2. Valoriser les autres espaces agricoles _____ 16
3. Assurer la protection des espaces naturels et boisés et y faciliter les conditions de valorisation _____ 17
4. Faciliter l'essor des filières agricoles, sylvicoles, pastorales et halieutiques _____ 19
5. Economiser l'espace et offrir une visibilité économique durable. _____ 20

B. Orientations et objectifs en faveur de la protection des ressources naturelles, la biodiversité, la santé et la prévention des risques. _____ 21

1. Protéger les milieux d'intérêt écologique, respecter voire restaurer les continuités écologiques et préserver les espaces de nature ordinaire _____ 21
2. Assurer la protection des espaces naturels et boisés _____ 26
3. Maintenir et restaurer le fonctionnement écologique des cours d'eau, du milieu aquatique et du milieu marin _____ 27
4. Préserver les ressources naturelles et contribuer à la transition énergétique _____ 29
5. Veiller à la santé et à la prévention des risques _____ 33

C. Orientations et objectifs en faveur de la qualité paysagère. _____ 36

1. Habiter harmonieusement nos paysages _____ 36
2. Encourager l'attractivité et la découverte du territoire _____ 42
3. Affirmer les identités paysagères et accompagner l'évolution des paysages _____ 49

II. Offrir un cadre de développement harmonieux. ___ 57

A. Orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones d'habitat. _____ 59

1. Garantir un projet social raisonné mais volontaire _____ 59
2. Garantir les équilibres entre espaces urbains et d'urbanisation future _____ 61
3. Garantir une offre en logements diversifiée et l'équilibre social de l'habitat ____ 78

B. Orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones urbaines. _____ 82

1. Urbaniser autour des dessertes en transports collectifs _____ 82
2. Déployer un réseau de mobilité globale pour une fluidité accrue et durable des déplacements _____ 83
3. Développer et améliorer l'accessibilité et veiller à répondre aux enjeux spécifiques de la saisonnalité _____ 92
4. Optimiser la localisation et les conditions d'accueil des entreprises dans un souci de sobriété foncière et énergétique _____ 99
5. Conforter l'offre d'équipements et de services _____ 108

C. Orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones commerciales. _____ 110

1. Affirmer le commerce comme un facteur d'attractivité du territoire et d'urbanité ____ _____ 110
2. Document d'Aménagement Artisanal et Commercial _____ 115

D. Les axes stratégiques du projet de développement économique. _____ 124

1. Soutenir et développer la performance économique des activités agricoles et forestières _____ 125
2. Permettre la mutation de l'économie touristique _____ 128
3. Pérenniser la filière logistique et viser la performance environnementale _____ 131

III. Respecter les spécificités du territoire en déclinant les dispositions des lois Littoral et Montagne _____ 135

A. Orientations et objectifs pour protection et la mise en valeur du littoral et de la mer par l'harmonisation des dispositions de la loi Littoral. _____ 137

1. Harmoniser le développement urbain du littoral par le respect de définitions communes des termes villages, agglomérations et autres secteurs d'urbanisation _ 138
2. Respecter une définition commune d'un hameau nouveau intégré à l'environnement (HNIE) _____ 140
3. Protéger la bande des 100 mètres _____ 142
4. Préserver les espaces proches du rivage (limite terrestre du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM) _____ 143
5. Ménager des coupures d'urbanisation _____ 146
6. Protéger les espaces remarquables _____ 148
7. Déterminer la capacité d'accueil _____ 152
8. Contenir les extensions d'urbanisation au sein des espaces proches du rivage, en appréciant leur caractère limité au regard du périmètre du SCOT _____ 153

B. Orientations et objectifs pour la protection et la valorisation des zones de montagne par la déclinaison des dispositions de la loi Montagne _____ 160

1. Respecter les dispositions urbanistiques de la loi Montagne _____ 160
2. Réguler, réhabiliter et diversifier l'offre d'hébergement touristique _____ 164
3. Répondre aux autres objectifs de la loi Montagne _____ 166

IV. Chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer	169
A. Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale	172
1. Conduire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre	172
2. Développer une stratégie renouvelée et collective de mise en tourisme	179
3. Tisser le lien port-ville pour chaque commune maritime	183
B. Déterminer les vocations de l'espace littoral et marin et viser la conciliation des différentes pratiques en mer	185
1. Optimiser, compléter et mettre en réseau les équipements d'interface mer-terre	185
2. Organiser les usages d'interface entre mer et terre	192
C. Préserver et mettre en valeur les espaces maritimes et littoraux	197
1. Préserver la richesse et la diversité des milieux terrestres	198
2. Maintenir la qualité et favoriser l'attractivité des paysages littoraux	201
3. Limiter les impacts des activités humaines sur le milieu marin, garantir la qualité de l'eau et favoriser la sauvegarde des richesses naturelles maritimes	205
4. Prendre en compte les risques naturels et leurs évolutions dans l'aménagement du littoral	210
D. Les documents graphiques.	213
Table des illustrations	222

Préambule

Selon l'article L141-5 du Code de l'Urbanisme, « Dans le respect des orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) détermine :

- 1- 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,
- 2- 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 ;
- 3- les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines. »

Le PADD constitue l'expression politique du projet de territoire défini par les élus. Le DOO constitue sa déclinaison réglementaire, il présente des objectifs et orientations (écrits ou graphiques) qui s'imposent en particulier aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) et cartes communales par un rapport de compatibilité.

Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les différents espaces s'appuient sur une organisation du territoire autour de quatre pôles structurants, la protection et la valorisation des espaces et des activités agricoles.

Cette organisation fonctionnelle doit permettre de soutenir les deux ambitions majeures du PADD visant à préserver et valoriser les atouts du territoire, ses ressources et ses paysages mais également offrir un cadre de développement harmonieux. Un troisième chapitre, spécifique à l'interface terre mer décline les objectifs et orientations de préservation et de mise en valeur de l'espace littoral.

En respect de l'article L.141-5 du Code de l'Urbanisme, le DOO détermine des objectifs et orientations visant à réconcilier l'urbanisme avec l'agriculture et l'environnement en proposant notamment :

- l'inscription de coupures vertes sur le territoire,
- l'identification et la reconnaissance des zones agricoles à fort potentiel dans l'optique de maintenir les grands équilibres entre les différents espaces,
- la valorisation des paysages et du patrimoine.

Le DOO s'attache d'autre part à promouvoir un mode de développement plus vertueux sur le littoral à travers un chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer et à préserver les ressources naturelles et prévenir les risques.

Les orientations générales de l'organisation du territoire et les grands équilibres entre les espaces sont également précisés à travers l'identification de pôles structurants et la

définition d'une répartition plus équilibrée de l'offre en logements, des activités économiques, des équipements et des zones d'aménagement commercial.

La maîtrise du développement urbain, la lutte contre l'étalement urbain se traduisent notamment dans le document par des dispositions relatives au réinvestissement urbain, au développement 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 (PLU) communaux ou intercommunaux (PLUi), cartes communales (les PLU, PLUi et cartes communales sont regroupés sous la dénomination « documents d'urbanisme locaux » dans la suite du document), plans de sauvegarde et de mise en valeur, ainsi que la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1 (PPEANP ou 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'établissements de spectacles cinématographiques (article L.752-1 du Code du Commerce et article L. 212-7 du Code du Cinéma et de l'image animée).

Le rapport de compatibilité est un rapport de non-contrariété. Ce n'est donc pas une obligation de conformité mais une obligation de respecter les principes essentiels de la norme dite supérieure.


Les représentations cartographiques du DOO ont un caractère réglementaire à leurs échelles respectives (au 1/40 000^e en format A0 pour les cartes des 3 premiers chapitres et au 1/60 000^e en format A3 pour les cartes du Chapitre Individualisé valant SMVM), **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.**
- **sans les lier aux orientations et objectifs détaillés dans ce document.**

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 aux cartes thématiques incluses dans le présent document, soit à la carte de synthèse annexée au DOO.


En aucun cas, les espaces urbanisés (identifiés sous forme de tache urbaine) et artificialisés représentés sur les documents cartographiques ne sauraient représenter fidèlement les parcelles urbanisées et artificialisées des différentes communes. Les documents d'urbanisme locaux sont invités à décliner à leur échelle la représentation des espaces urbanisés et artificialisés de leur territoire.



A. Orientations et objectifs en faveur de l'agriculture, la sylviculture, l'élevage et la pêche.

B. Orientations et objectifs en faveur de la protection des ressources naturelles, la biodiversité, la santé et la sécurité publique.

C. Orientations et objectifs en faveur de la qualité paysagère.



I. Préserver et valoriser les atouts du territoire, ses ressources et ses paysages

L.141-10 : « (Le DOO) détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation. Il transpose les dispositions pertinentes des chartes de parcs naturels régionaux et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, afin de permettre leur déclinaison dans les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu et les cartes communales.

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 premier chapitre du DOO du SCOT Littoral Sud présente les objectifs et les orientations que les élus de ce territoire veulent déployer en faveur de leurs espaces ruraux et des paysages, qu'ils soient agricoles, naturels ou boisés, et au regard des impacts environnementaux du mode de développement choisi.

Cette première famille d'orientations et objectifs identifie les éléments constitutifs d'une trame verte et bleue, et reconnaît l'ensemble des ressources environnementales, agricoles et paysagères du territoire en tant que valeurs « socles » du territoire à préserver et valoriser.

Ces orientations et objectifs s'articulent avec les dispositions urbanistiques et économiques développées dans le second chapitre, ainsi qu'avec le Chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer.

En effet, les orientations et objectifs du SCOT reposent sur la structuration de l'armature urbaine et autour de principes permettant de limiter l'étalement urbain. Essentiels, ils contribuent en tout premier lieu à la préservation des espaces non bâtis et favorisent leur bon fonctionnement.

Remarques méthodologiques préliminaires :




- Les dénominations « espaces » ou « secteurs » agricoles renvoient à l'occupation réelle ou potentielle du territoire et non au zonage administratif des documents d'urbanisme locaux.
- Les espaces qui, cartographiquement, sont concernés par plusieurs orientations, doivent respecter ces différentes orientations. Ainsi, certains espaces doivent respecter les orientations « Conserver les espaces viticoles et potentiellement viticoles du Cru Banyuls Collioure » et « Protéger les milieux d'intérêt écologique ».
- Les espaces concernés par l'orientation « Conserver les espaces viticoles et potentiellement viticoles du Cru Banyuls Collioure » ne sont pas tenus de respecter l'orientation « Valoriser les autres espaces agricoles », cette dernière étant moins protectrice.

A. Orientations et objectifs en faveur de l'agriculture, la sylviculture, l'élevage et la pêche

L.141-10 : « Le document d'orientation et d'objectifs détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation. »

1. Préserver durablement les espaces agricoles à fort potentiel

Éléments de légende :

	<i>Protéger les secteurs agricoles irrigables grâce aux canaux, cours d'eau et retenue de la Raho</i>
	<i>Conserver les espaces viticoles et potentiellement viticoles du Cru Banyuls Collioure</i>
	<i>Préserver les continuités fonctionnelles agricoles</i>

Cf. Carte « Préserver les espaces agricoles, naturels et boisés et faciliter leur valorisation »

Cf. Carte de synthèse

A l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale, la reconnaissance des espaces agricoles à fort potentiel repose sur l'identification d'une méthode partagée et de critères reconnus.

Dans le cadre du présent document et en cohérence avec la disposition A2-3 du SAGE Tech-Albères, le SCOT affirme que **la totalité des espaces irrigables grâce aux canaux, aux cours d'eau ou à la retenue de Villeneuve-de-la-Raho revêt un fort potentiel agricole**. En effet, il s'agit de zones où les sols sont profonds, généralement fertiles et où l'irrigation est possible. Ces terres demandent alors moins d'eau que d'autres secteurs pour irriguer la même culture. Ces zones présentent une forte potentialité de diversification culturelle : elles peuvent supporter différents types de culture, ce qui leur confère une capacité à traverser le temps et les conjonctures, et une capacité à s'adapter au changement climatique.

La localisation générale de ces espaces irrigables, proposée par les services de la Chambre d'Agriculture du Roussillon, est cartographiée à une échelle au 1/40 000^e (cf. carte de synthèse). Des projets d'extension de périmètres irrigables sont actuellement en cours d'étude et doivent être considérés. Ainsi, la mobilisation de la retenue de la Raho pourrait permettre l'irrigation de terres actuellement non irriguées ; c'est notamment le cas sur la commune de Bages, sur laquelle les terres sont aujourd'hui considérées comme autres

espaces agricoles, faute de desserte, mais qui une fois équipées, pourront relever des espaces agricoles à fort potentiel.

Par conséquent, la localisation des espaces irrigables doit être affinée et complétée dans les démarches d'élaboration ou de révision des documents d'urbanisme locaux. Les données pourront être sollicitées auprès des gestionnaires de canaux, de la Chambre d'Agriculture et de la Préfecture des Pyrénées-Orientales qui délivre les autorisations de périmètre des ASA.



Illustration 1 : Vergers de cerisiers, arrosés au goutte-à-goutte, le Palau, source AURCA.

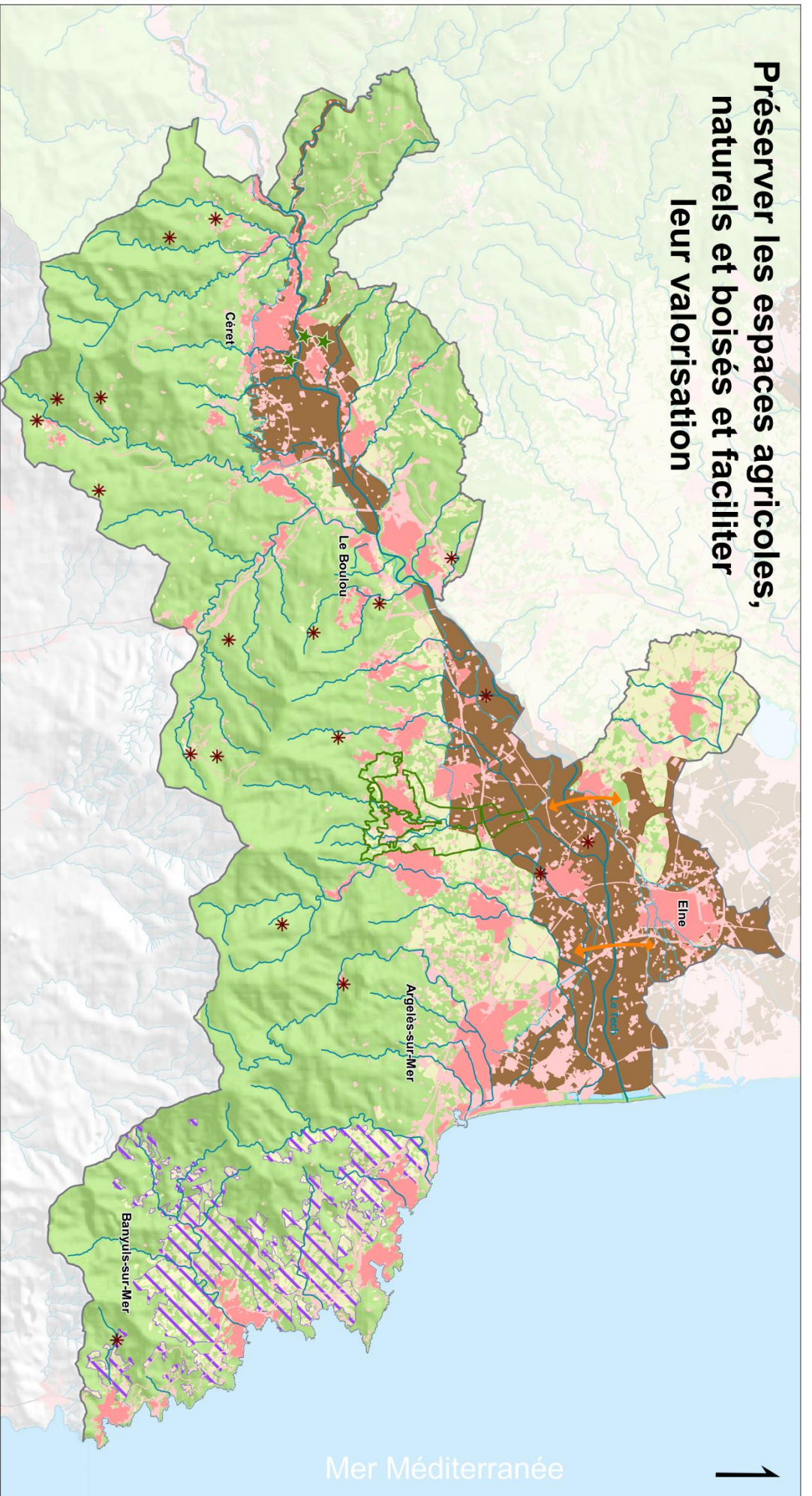
L'enrichissement ne signifie en aucun cas une absence de potentiel agricole. De même les difficultés de fonctionnement des canaux n'engendrent pas un déclassement des zones.

En outre, **l'ensemble des parcelles viticoles ou potentiellement viticoles du périmètre AOC du Cru Banyuls Collioure revêt un intérêt agricole fort**, bien qu'il ne soit pas irrigable. Il appartient aux documents d'urbanisme locaux de décliner à l'échelle parcellaire ces espaces viticoles afin de les protéger.



Illustration 2 : Oliveraie, Palau-del-Vidre, source AURCA

Préserver les espaces agricoles, naturels et boisés et faciliter leur valorisation



Protéger les espaces agricoles à fort potentiel

- préserver durablement les espaces agricoles à fort potentiel
- ▨ conserver les espaces viticoles et potentiellement viticoles du Cru Banyuls Collioure

■ valoriser les autres espaces agricoles

↔ préserver les continuités fonctionnelles agricoles

* faciliter le maintien ou l'implantation d'éleveurs

— préserver et valoriser les cours d'eau et les canaux

■ assurer la protection des espaces naturels et boisés et y faciliter les conditions de valorisation

- espace urbanisé
- autre espace artificialisé
- périmètre du SCOT
- PAEN : périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains
- ★ projet de PAEN multi sites



Sources : IGN BD Topo@2015, OCS GE IGN 2015, AERM&C, CD06, AURCA 2020. Réalisation : AURCA/janvier 2020. Tous droits réservés.

Échelle = 1 : 113 000 (en A3)

0 2.5 5 km

Sur les espaces à fort potentiel, à classer en zone Agricole, **l'objectif général est de ne pas autoriser de construction**. A cet effet, les documents d'urbanisme locaux devront recourir au classement de ces espaces en zone agricole conformément à l'article R.151-22 du Code de l'Urbanisme.

Néanmoins, dès lors qu'aucune alternative n'est possible et que la commune ou l'EPCI le justifie, certaines exceptions sont possibles. Dans ce cas, il convient de chercher à réduire ou compenser l'impact porté à ces espaces.

Ainsi, à l'exception des projets favorables au maintien ou au développement de l'activité agricole, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- **Limiter l'urbanisation :**

- aux projets d'intérêt général (PIG) ou d'utilité publique (faisant l'objet d'une DUP);
- aux sites de projets stratégiques (SPS) et secteurs de projets urbains stratégiques (SPUS) identifiés par le DOO.
- aux extensions rendues nécessaires par les besoins en logements, commerces, services et équipements de proximité associés, des communes (exprimés dans la partie II-A « Les orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones d'habitat »), dont l'espace potentiellement urbanisable est essentiellement concerné par des espaces agricoles à fort potentiel ou par d'autres contraintes rendant leur urbanisation difficile. Ces extensions devront alors être situées en continuité des espaces urbanisés, afficher des objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espaces et respecter des formes urbaines compactes et économes en espace.
- aux fins d'urbanisation dans le cadre de situations héritées ne permettant plus l'exploitation de terrains entourés de constructions résidentielles (périmètres des « écarts urbains » identifiés dans la carte « habiter harmonieusement nos paysages »), à condition d'afficher des objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espaces et respecter des formes urbaines compactes et économes en espace.

Ces projets devront faire l'objet d'attentions particulières, en matière d'insertion paysagère, de respect de la trame viaire, de la trame parcellaire, du fonctionnement hydraulique local, des prélèvements en eau (il s'agit notamment de vérifier la disponibilité de la ressource), des évolutions d'usage de l'espace et d'usage de l'eau...

Ces projets et extensions devront s'accompagner de mesures d'atténuation voire de compensation, notamment lorsque les espaces affectés ont bénéficié d'investissements publics, mesures à détailler dans les opérations d'aménagement.


Enfin, les SPS et SPUS devront respecter les dispositions qui leur sont propres, prévues respectivement dans la partie II-D (« Les axes stratégiques du projet de développement économique ») et la partie II-A2 (« Garantir les équilibres entre espaces urbains et d'urbanisation future) du DOO.

- ainsi qu'aux constructions nécessaires à l'activité agricole, et les constructions des exploitations liées à l'agrotourisme présentant un faible impact environnemental.

Les serres couvertes de panneaux photovoltaïques peuvent être autorisées uniquement si la réalité du projet agricole et la nécessité de le doter d'une serre sont justifiées, et sous réserve du traitement paysager de leurs abords.

- **Marquer les limites entre l'espace urbain ou à urbaniser et l'espace agricole à pérenniser**, en matérialisant une limite paysagère franche entre les deux types d'espace. Cette limite pourra par endroits constituer une zone tampon facilitant la cohabitation des différents usages, urbains, naturels, récréatifs et agricoles. **Cette limite paysagère est très vivement recommandée en bordure des Secteurs de Projets Urbains Stratégiques (SPUS), des Parcs d'Activités Economiques (PAE) et des Sites d'Implantation Périphériques (SIP) de commerces.**
- **Veiller à ce que l'urbanisation à venir ne porte pas atteinte au fonctionnement des canaux d'irrigation et ne compromette pas leur vocation agricole.**
- **Veiller à ce que l'urbanisation à venir préserve les circulations agricoles de part et d'autre des routes et du Tech.**

2. Valoriser les autres espaces agricoles

<i>Eléments de légende :</i>
 <i>Valoriser les autres espaces agricoles</i>
<i>Cf. Carte « Préserver les espaces agricoles, naturels et boisés, et faciliter leur valorisation »</i>
<i>Cf. Carte de synthèse</i>

Les espaces non irrigables grâce aux ressources superficielles (canaux, cours d'eau, retenue de Villeneuve-de-la-Raho) peuvent jouer un rôle important sur le plan de l'activité agricole et notamment viticole.

Par ailleurs, l'ensemble de ces espaces revêt un intérêt paysager fort, permet une mise en défens des communes et des massifs devant les risques d'incendie et structure l'organisation du territoire en formant des coupures d'urbanisation et des espaces de respiration.

Pour ces motifs, ils méritent une attention particulière.

Lorsqu'ils prévoient l'urbanisation de ces espaces, les documents d'urbanisme locaux s'engagent à respecter les objectifs suivants :

- **limiter** autant que possible **le mitage des espaces agricoles** et l'enclavement des parcelles et des sièges d'exploitation par l'urbanisation, afin de conserver des espaces vastes d'un seul tenant, présentant des qualités en termes de fonctionnalités (mécanisation, meilleure efficacité de l'irrigation...).


Les serres couvertes de panneaux photovoltaïques pourront être autorisées uniquement si la réalité du projet agricole et la nécessité de le doter d'une serre sont justifiées, et sous réserve du traitement paysager de leurs abords.

- **limiter l'urbanisation des espaces irrigables alimentés par des forages puisant dans les nappes quaternaires,**
- **protéger certains espaces sensibles** grâce à des Zones Agricoles Protégées, des Périmètres de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains, ou des dispositifs de même intention.
- **préserver les espaces agricoles** grâce à un urbanisme économe et rationnel (cf. orientations et objectifs de la partie I-A-5 « Economiser l'espace et offrir une visibilité économique durable »).
- **marquer les limites entre l'espace urbain ou à urbaniser et l'espace agricole à pérenniser**, en matérialisant une limite paysagère franche entre les deux types d'espace. Cette limite pourra par endroits constituer une zone tampon facilitant la cohabitation des différents usages, urbains, naturels, récréatifs et agricoles. **Cette limite paysagère est très vivement recommandée en bordure des Secteurs de Projets Urbains Stratégiques (SPUS), des Parcs d'Activités Economiques (PAE) et des Sites d'Implantation Périphériques (SIP) des commerces.**

L'ensemble des orientations énoncées aux paragraphes A1 et A2 entendent lutter contre l'enfrichement du territoire agricole. Pour y parvenir, les collectivités locales peuvent en outre déployer des outils d'animation foncière et/ou d'acquisition foncière, et tisser des partenariats avec la SAFER, l'EPF-LR, ou encore la Chambre d'Agriculture afin de favoriser le maintien de l'exploitation agricole des espaces agricoles, quel que soient leurs zonages dans les documents d'urbanisme locaux.

Il est à noter qu'au sein des « autres espaces agricoles », les **terrains irrigables via des captages dans les nappes phréatiques superficielles (Quaternaire)** peuvent présenter un potentiel de valorisation supérieur. Il appartient aux communes et EPCI de les localiser et les préserver au travers de leurs documents d'urbanisme respectifs.

3. Assurer la protection des espaces naturels et boisés et y faciliter les conditions de valorisation

<i>Eléments de légende :</i>	
	<i>Assurer la protection des espaces naturels et boisés et y faciliter les conditions de valorisation</i>
<i>Cf. Carte « Préserver les espaces agricoles, naturels et boisés, et faciliter leur valorisation »</i>	
<i>Cf. Carte de synthèse</i>	

Les objectifs sont les suivants :

- **préserver les surfaces forestières.** Les documents d'urbanisme locaux peuvent recourir à différents outils : Espaces Boisés Classés, protections des articles L.151-19 et L.151-23 du Code de l'Urbanisme ainsi que l'article L.121-27 imposant l'identification des EBC significatifs en commune littorale.
- **préserver de l'urbanisation et veiller à l'entretien de 30 mètres de lisières forestières** (protection contre l'incendie, enjeux paysagers, biodiversité),
- **réserver, dans les documents d'urbanisme locaux, de l'espace pour les projets d'implantation de plateformes** (stockage, séchage, bois énergie, transformation...) **en dehors des espaces agricoles**, voire identifier au sein des parcs d'activités des sites spécifiques dédiés à l'activité forestière,
- **identifier dans les PLU, PLUi et cartes communales les mas d'intérêt patrimonial** ponctuant les espaces boisés. *A cet effet, sont considérés comme **mas d'intérêt patrimonial** les constructions ou groupes de constructions implantées avant 1945, présentant une structure bâtie traditionnelle en pierre, revêtue d'enduits, de cayroux ou simplement apparentes, avec une toiture recouverte de tuiles canal ou de lloses, dont la vocation initiale était dédiée à l'exploitation agricole ou l'élevage et l'habitat. L'évolution de l'usage vers une vocation simplement résidentielle ou agritouristique ne remet pas en cause la valeur patrimoniale du bâtiment ou groupe de bâtiments.*
- **permettre l'accessibilité en zone de massif**, notamment par l'entretien régulier des pistes DFCI,
- lors de l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux, **identifier les acteurs de la forêt et les besoins en desserte** de façon à intégrer ces besoins dans les réflexions sur les plans de circulation de la commune et les voies de communication et à éviter les conflits d'usage de certaines routes,
- **s'assurer que l'urbanisation ne contraigne pas l'accès aux zones de production ou aux systèmes agro-pastoraux** (parcours et estives).



Illustration 3: Forêt, L'Albère, source AURCA

Il est à noter que les usages agricoles ou pastoraux compatibles avec les objectifs de protection formulés dans ce paragraphe sont permis.

En outre, les documents d'urbanisme locaux peuvent, à la marge, changer la vocation des espaces naturels et boisés en leur attribuant une vocation agricole, selon la configuration des lieux et les projets éventuels. Ainsi, un espace boisé pourrait être reconquis pour un usage agricole.

4. Faciliter l'essor des filières agricoles, sylvicoles, pastorales et halieutiques

Pour le maintien de leur cadre de vie et du savoir-faire local, mais aussi pour le développement économique du territoire, les collectivités locales, au travers de leur document d'urbanisme, peuvent contribuer au développement des filières locales agricoles, sylvicoles, pastorales et halieutiques.

Ainsi, les moyens suivants peuvent être déployés :

- **mettre en place une stratégie foncière**, basée sur un suivi du marché rural grâce à un conventionnement avec la SAFER, une animation foncière et une acquisition foncière en cas de besoin, et dont la mise en œuvre vise un remembrement intelligent et une limitation de la spéculation,
- **adapter les règlements de PLU(i) pour permettre l'utilisation du bois** dans les constructions,
- **recourir à l'utilisation du bois et du liège** dans les bâtiments publics,
- **recourir aux chaufferies bois collectives** dans les bâtiments publics et dans les lotissements communaux qui le permettent,
- **faciliter l'installation d'agriculteurs**, notamment en mettant à disposition des terres communales et/ou des bâtiments communaux ou en facilitant l'accès,
- **tisser des partenariats avec la sphère économique agricole, sylvicole, pastorale et halieutique**, pour l'approvisionnement des cantines, pour l'approvisionnement des marchés, pour l'approvisionnement énergétique, pour l'entretien des terres communales, des fossés, des talus de bords de voirie...



Illustration 4: Réhabilitation d'un bâtiment avec pose d'un bardage bois, Lycée Déodat de Séverac, Céret, source AURCA.

5. Economiser l'espace et offrir une visibilité économique durable.

Les documents d'urbanisme locaux doivent :

- **fixer une densité permettant d'atteindre les objectifs du SCOT** dans les zones déjà urbanisées et dans les zones à urbaniser.
- **identifier les contours urbains des bourgs ou zones bâties :**
 - en assurant l'adéquation entre les ouvertures à l'urbanisation et les besoins réels et justifiés des populations,
 - en s'engageant dans une démarche vertueuse de densification et d'amélioration des formes urbaines pour le respect des zones non bâties et des activités qui s'y déploient,
 - en identifiant dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme locaux des franges urbaines, sauf projet d'intérêt territorial (à l'échelle du bassin de vie) ou cas d'urgence à démontrer par la commune,
- **respecter des coupures vertes entre les bourgs** et les coupures d'urbanisation sur la Côte Vermeille (au titre de la loi Littoral) – les zonages affichés sur la carte « *habiter harmonieusement nos paysages* » (partie I-C) doivent être reportés sur les documents d'urbanisme locaux et traduits par une occupation du sol en accord avec l'objectif de coupure.

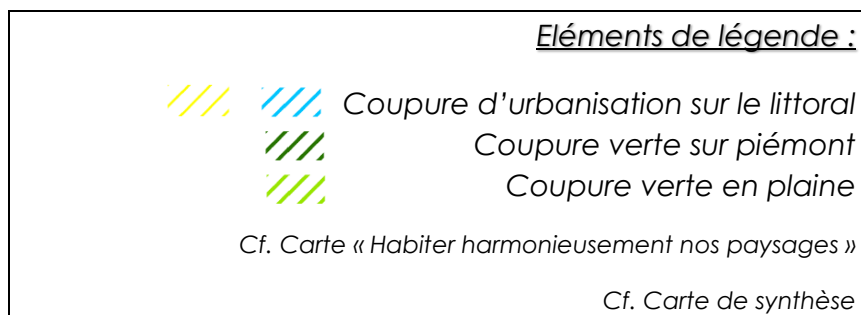
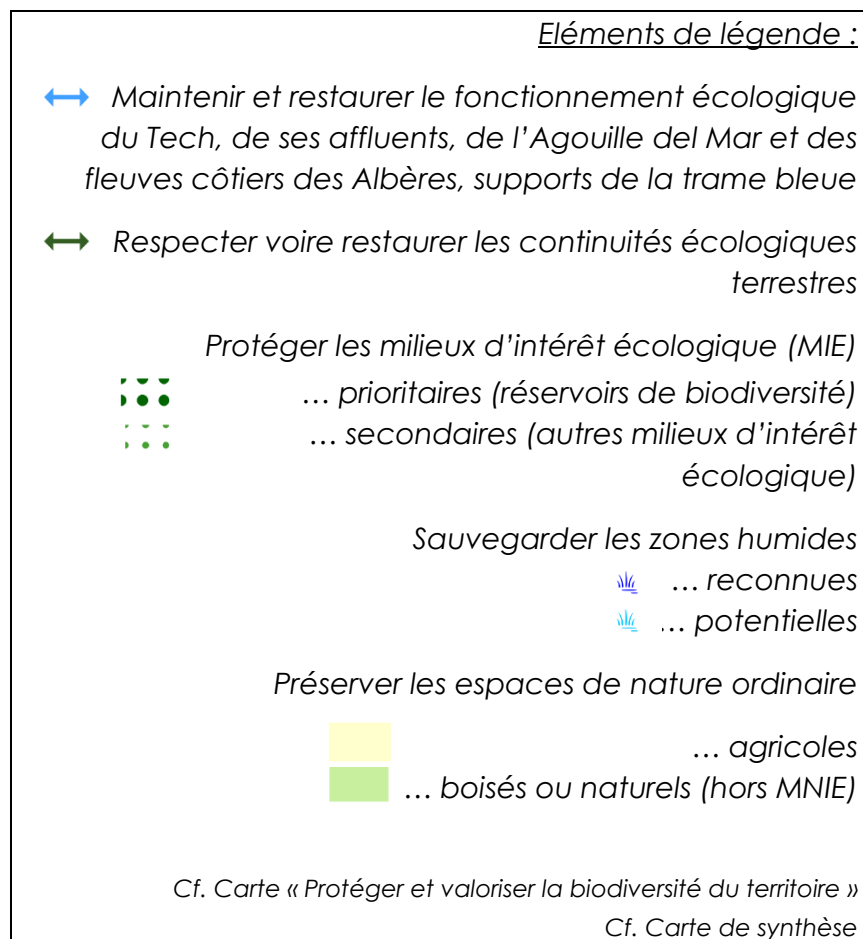


Illustration 5: Coupure verte littorale entre Collioure et Port-Vendres, Côte Vermeille, source AURCA

B. Orientations et objectifs en faveur de la protection des ressources naturelles, la biodiversité, la santé et la prévention des risques.

L.141-10 : « Le document d'orientation et d'objectifs détermine 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. »

1. Protéger les milieux d'intérêt écologique, respecter voire restaurer les continuités écologiques et préserver les espaces de nature ordinaire



Le territoire du SCOT Littoral Sud se caractérise par une couverture naturelle et boisée qui s'étend sur 63 % de sa surface et rassemble des habitats variés et particulièrement intéressants, du fait des conditions climatiques, édaphiques et topographiques locales. Ainsi, quatre ZNIEFF de type II englobent l'ensemble de la couverture boisée du territoire (Massif des Aspres, Le Vallespir, Massif des Albères et versants littoraux et côte rocheuse des Albères) ; trois ZNIEFF de type I concernent le Tech, le Plan d'eau de la Raho, et le Grau de

la Massane ; une ZICO et un site Natura 2000 classé au titre des deux directives européennes « Oiseaux » et « Habitats » couvrent la quasi-totalité du massif des Albères ; et 29 ZNIEFF de type I sont disséminées sur les espaces boisés et sur les espaces littoraux.

A ces périmètres, s'ajoutent 3 réserves naturelles nationales (celle de la forêt de la Massane, celle du Mas Larrieu, et celle, en mer, de Cerbère-Banyuls), la réserve biologique dirigée des Moixoses sur la commune de Sorède, et deux arrêtés préfectoraux de protection de biotope. Enfin, le Tech est concerné par deux sites d'intérêt communautaire, sur son cours et sur son embouchure.

L'ensemble de ces espaces constituent des **milieux d'intérêt écologique** qu'il convient de protéger. Pour cela, les documents d'urbanisme locaux peuvent utiliser l'article L151-23 du Code de l'Urbanisme.

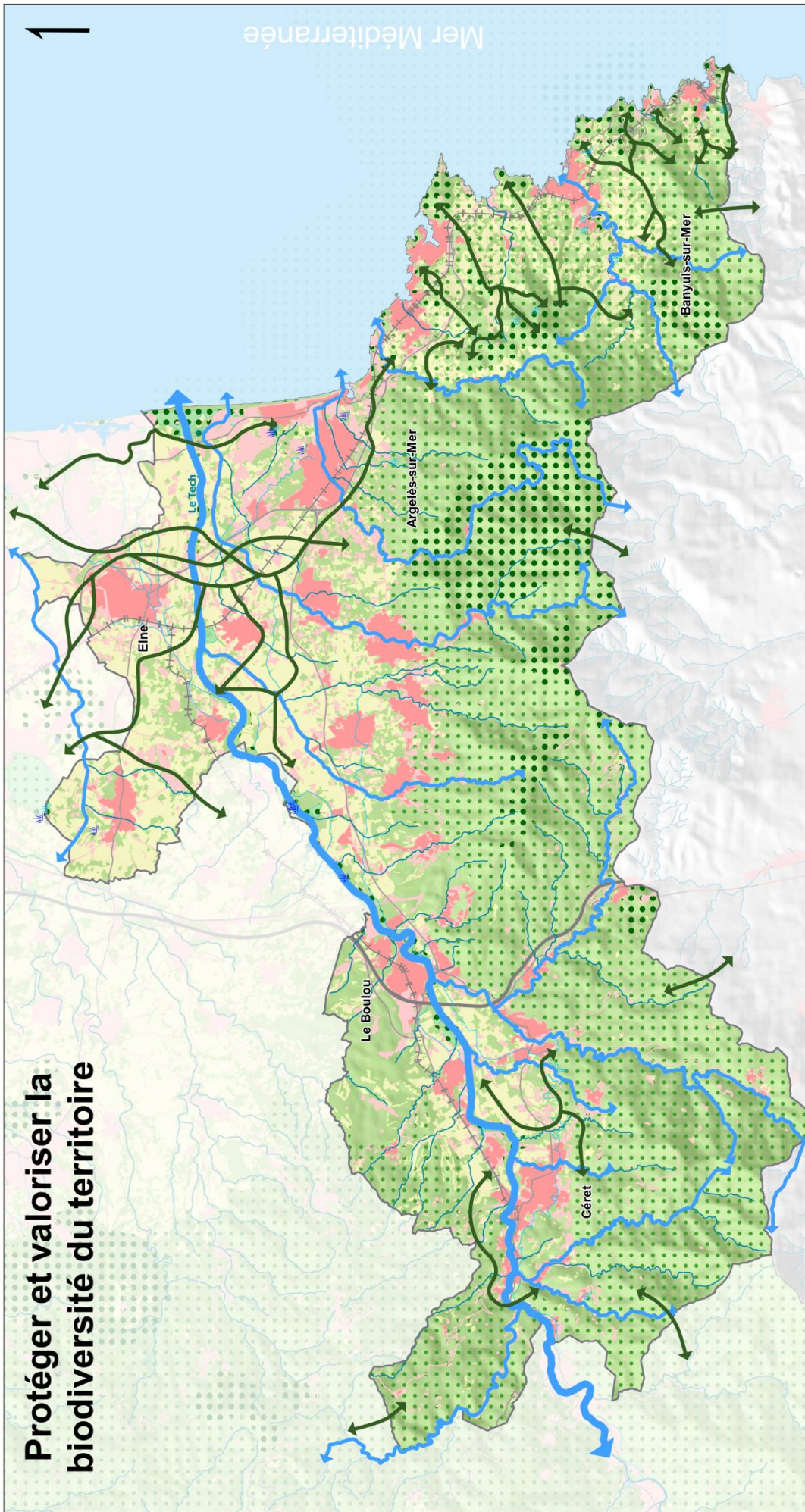
Parmi ces milieux, l'on distingue des milieux d'intérêt écologique prioritaire, ou **réservoirs de biodiversité**, des **milieux d'intérêt écologique secondaire**. Les premiers se composent des ZNIEFF de type I, des espaces concernés par les arrêtés de protection de biotope, des réserves naturelles nationales et de la réserve biologique, ainsi que des zones humides, ces dernières étant cartographiées séparément. Les seconds se composent des ZNIEFF de type II, des ZICO, et des espaces concernés par les Directives Oiseaux et Habitat.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent, en le justifiant, ajuster la définition des réservoirs de biodiversité, au motif que certains secteurs des espaces cités ci-dessus ne présenteraient pas d'intérêt écologique notable.

Au sein des espaces de nature ordinaire, agricoles, boisés ou naturels, d'autres milieux peuvent revêtir un intérêt écologique qu'il convient de ne pas négliger lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, notamment les fonds de vallée ou encore les linéaires boisés de type ripisylve ou haies.

Enfin, les documents d'urbanisme locaux peuvent identifier des espaces relais de la trame verte et bleue au sein des enveloppes urbanisées. Les espaces végétalisés, les canaux, les espaces de nature en ville, sont autant d'espaces pouvant être identifiés comme supports de la trame verte et bleue urbaine.

Protéger et valoriser la biodiversité du territoire



Protéger les milieux d'intérêt écologique...
 ... prioritaires (réservoirs de biodiversité)
 ... secondaires (autres milieux d'intérêt écologique)

Sauvegarder les zones humides...
 ... reconnues
 ... potentielles
 (délimitation indicative, à préciser et à compléter)

Assurer la protection des espaces naturels et boisés
 ... agricoles
 ... boisés ou naturels (hors milieux naturels d'intérêt écologique)

Préserver les espaces de nature ordinaire...

Maintenir et restaurer le fonctionnement écologique du Tech, de ses affluents, de l'Agouille del Mar et des fleuves côtiers des Albères, support de la trame bleue

Respecter voire restaurer les continuités écologiques terrestres

Préserver et valoriser les cours d'eau et les canaux, supports de la trame verte et bleue

Principaux obstacles aux continuités écologiques
 AS, principale route
 voie ferrée
 espace urbanisé
 autre espace artificialisé

□ périmètre du SCOT



Sources : IGN BD Topo©2015, DDTM66, CD66, OCS GE IGN 2015, AURCA 2020. Réalisation : AURCA/Janvier 2020. Tous droits réservés.

Outre le respect des réglementations en vigueur, les documents d'urbanisme locaux doivent assurer la protection de ces espaces.

Ainsi, ils doivent respecter les objectifs et orientations suivants :

- **identifier et préserver ces milieux**, notamment grâce à un zonage (zone agricole ou naturelle éventuellement indiquée) et un règlement adaptés (en utilisant l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme).
 - Au sein des **réservoirs de biodiversité**, l'objectif est de ne pas autoriser de construction à l'exception des constructions qui contribuent à la protection contre les risques naturels, à la protection de l'environnement (ouvrage de traitement des eaux, d'assainissement), 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 lorsqu'ils ne compromettent pas la qualité ou le rôle fonctionnel de ces espaces.
 - Dans les autres milieux d'intérêt écologique et dans les espaces de nature ordinaire, l'objectif est de **promouvoir une urbanisation et un développement des activités économes en espace et la plus réfléchie possible** au regard des enjeux de biodiversité.
 - En outre, au titre du L.141-9 du Code de l'Urbanisme, les documents d'urbanisme locaux doivent **procéder à une évaluation environnementale** telle que prévue par l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, **préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000.**
- **arrêter la fragmentation des espaces** en interdisant toute construction isolée dans les milieux d'intérêt écologique, exceptées celles qui contribuent à la protection contre les risques naturels, à la protection de l'environnement (ouvrage de traitement des eaux, d'assainissement), 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 lorsqu'ils ne compromettent pas la qualité ou le rôle fonctionnel de ces espaces. Cette mesure ne doit cependant pas faire obstacle à la prise en compte de l'évolution de l'habitat isolé historique (mas d'intérêt patrimonial) tel que précisé dans la Partie I-C-1, §8 (« Prendre en compte l'évolution de l'habitat isolé historique »).



Illustration 6: Ripisylve de la Rome, Les Cluses, source AURCA

- **sauf justifications particulières, éviter l'urbanisation linéaire le long des routes et le long de la ligne de rupture de pente pour assurer la perméabilité entre les massifs, les zones de piémont, et les espaces alluviaux. Sur la route du piémont des Albères, l'objectif est renforcé et l'urbanisation est proscrite.**
- **rechercher des alternatives à une urbanisation circulaire ou linéaire, cloisonnant les espaces protégés** au titre de la richesse écologique,
- **protéger les espaces remarquables de la frange littorale** au titre du L.121-23 du Code de l'Urbanisme (cf. Partie III-A-3 : « Protéger les espace remarquables »),
- **décliner et compléter l'identification des continuités écologiques, et les préserver** en proposant un zonage et un règlement ne permettant pas les projets pouvant porter atteinte au bon fonctionnement et à l'intégrité de ces espaces. Pour autant, il n'est pas obligatoire de zoner les continuités en zone Agricole ou Naturelle, dès lors que le document d'urbanisme local garantit la préservation des fonctionnalités écologiques des continuités concernées.
- **concrétiser les opportunités de restauration de la continuité écologique des cours d'eau dans le cadre des projets d'aménagement** (ex : réaménagement d'un passage à gué lors de travaux de voirie, suppression ou aménagement d'un seuil si aucun usage n'y est associé lors de travaux paysagers,...). Pour ce faire, la collectivité peut reprendre les tronçons prioritaires pour la restauration de la continuité écologique identifiés au niveau local par la disposition B1-7 du SAGE Tech-Albères.
- **sauvegarder les zones humides, grâce à un zonage et un règlement adapté dans le PLU ou PLUi.**
 - Dans un premier temps, les connaissances disponibles doivent être compilées, à partir de l'Atlas départemental des zones humides, réalisé au 1/25 000^e par le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales, porté à connaissance des communes en 2015 et relayé par le SAGE Tech-Albères, et des éventuelles études locales complémentaires (ex : délimitation récente d'une zone humide à la parcelle dans le cadre d'un projet d'aménagement). Cette cartographie des zones humides peut ensuite être affinée par les structures compétentes en matière d'élaboration de documents d'urbanisme locaux, à l'échelle cadastrale, notamment sur les secteurs à enjeux (où une urbanisation future est envisagée par exemple). La délimitation fine précisera les contours, à la baisse ou à la hausse de la surface pré identifiée.
 - Dans un second temps, de par la compatibilité du SCOT avec la disposition B4-2 du SAGE Tech-Albères, les documents d'urbanisme traduisent l'objectif de protection et de restauration des zones humides. Pour cela, il convient de réaliser un zonage et un règlement adaptés. Les zones humides identifiées (présence certaine) peuvent être classées en zones agricoles, zones naturelles, zones agricoles humides (Azh), zones naturelles humides (Nzh) ou espaces boisés classés (EBC). Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et le règlement s'attachent à préserver les fonctionnalités des zones humides.
 - Pour rappel, la règle n°2 du SAGE Tech-Albères interdit tout projet (IOTA, ICPE) implanté sur une zone humide identifiée. Peuvent néanmoins déroger à cette règle, dans la mesure où ils apportent la démonstration de l'absence d'alternative à la destruction ou à la dégradation

d'une zone humide, les projets déclarés d'utilité publique ou présentant un caractère d'intérêt général ou concourant à l'amélioration de la qualité hydromorphologique et écologique des cours d'eau. Pour ces cas dérogatoires, la surface détruite est compensée à hauteur minimum de 200% dans les conditions prévues par le SDAGE Rhône Méditerranée.

- **une politique de veille foncière, voire d'acquisition foncière et de gestion** par la collectivité, de certains sites particulièrement riches et vulnérables, lorsque les enjeux le nécessitent,
- **la mise en œuvre de mesures d'atténuation et de compensation lors de la construction d'infrastructures nouvelles ou de noyaux urbains non rattachés à l'urbanisation existante**, à la charge du maître d'ouvrage.

En outre, dans les espaces de nature ordinaire, l'**urbanisation**, le cas échéant, **doit être rationnelle, économe en espace et générant le moins possible de fragmentation (ou morcellement)**, afin de préserver les richesses écologiques qui s'y trouvent et de limiter l'exposition des biens et des personnes aux aléas incendie, également présents sur les zones de plaine et de piémont.

2. Assurer la protection des espaces naturels et boisés


<i>Éléments de légende :</i>	
	<i>Assurer la protection des espaces naturels et boisés</i>
<i>Cf. Carte « Protéger et valoriser la biodiversité du territoire »</i>	
<i>Cf. Carte de synthèse</i>	



Illustration 7: Incendie en 2000, Massif des Albères, source AURCA

Face aux risques de feux de forêts, prégnants sur le territoire et devant la richesse biologique et paysagère des espaces boisés, dominants sur les massifs, les communes ou EPCI doivent au travers de leurs documents d'urbanisme locaux :

- **limiter l'urbanisation dans les massifs boisés**, les communes ne disposant pas de PPRIF peuvent s'appuyer sur les études d'aléa existantes afin d'orienter au mieux leurs projets d'extension urbaine,
- **assurer leur entretien pour la défense contre le risque incendie**, en facilitant le maintien ou l'implantation d'éleveurs et d'exploitants forestiers dans le massif, sous réserve du respect des PPRIF en vigueur,
- **encadrer la fréquentation des massifs boisés et des espaces naturels fragiles** tels que les milieux aquatiques et humides. Cette protection peut notamment être assurée par une réflexion sur leur accessibilité, notamment aux sports motorisés, par des itinéraires signalisés de découverte, par des arrêtés permettant l'interdiction de circuler sur certaines voies d'accès à des espaces vulnérables, par la définition des vocations des secteurs et les périodes de fréquentation tolérées et par l'information des populations aux richesses naturelles et aux risques naturels.

3. Maintenir et restaurer le fonctionnement écologique des cours d'eau, du milieu aquatique et du milieu marin

Éléments de légende :

↔ *Maintenir et restaurer le fonctionnement écologique du Tech, de ses affluents, de l'Agouille del Mar et des fleuves côtiers des Albères, supports de la trame bleue*

==== *Préserver et valoriser les cours d'eau et les canaux, supports de la trame verte et bleue*

Cf. Carte « Protéger et valoriser la biodiversité du territoire »

Les objectifs sont les suivants :

- **conditionner les extensions d'urbanisation au bon fonctionnement du parc épuratoire et à la bonne gestion des eaux pluviales**, en favorisant les techniques alternatives de gestion (en utilisant l'article L.151-22 « Le règlement peut imposer une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables, éventuellement pondérées en fonction de leur nature, afin de contribuer au maintien de la biodiversité et de la nature en ville » ou l'article L.151-24 « Le règlement peut délimiter les zones mentionnées à l'article L.2224-10 du code général des collectivités territoriales concernant l'assainissement et les eaux pluviales »).
- **prioriser l'urbanisation dans les secteurs où l'adduction en eau potable est possible** grâce aux réseaux existants, et où la ressource est disponible.
- **poursuivre les efforts d'équipement en matière d'assainissement** en tenant compte des afflux de population prévus et des capacités de dilution des milieux récepteurs dans un contexte de changement climatique. Les schémas directeurs d'assainissement devront

intégrer cette préconisation ; Une attention particulière devra être portée sur le suivi technique par le SPANC, des installations d'assainissement non collectif.

- **mettre en place un traitement tertiaire sur les stations d'épuration qui le nécessitent**, afin d'améliorer la qualité des eaux, de garantir un bon état écologique des masses d'eau, et d'atteindre une qualité suffisante pour permettre un usage de baignade, dans un contexte de développement de l'offre touristique d'arrière-pays, en complémentarité avec le tourisme littoral. Ces traitements permettent également d'anticiper d'éventuelles opportunités de réutilisation des eaux usées traitées.
- **limiter l'artificialisation des berges des cours d'eau**, les techniques lourdes d'aménagement (béton, enrochements) et favoriser les techniques de génie végétal ou écologique.
- **privilégier les méthodes douces de prévention des risques** d'érosion du trait de côte et de prévention des risques d'inondation (méthodes de moindre impact et à la plus grande réversibilité).
- **intégrer dans les documents d'urbanisme locaux, les zones naturelles d'expansion des crues et les espaces de mobilité des cours d'eau**. Dans ces zones, éviter tout aménagement qui modifierait les conditions d'écoulement et aggraverait les risques d'inondation, ou lorsqu'ils existent appliquer les dispositions des PPR.
- **respecter les espaces de bon fonctionnement nécessaires aux cours d'eau, zones humides, nappes souterraines et milieux côtiers**. Le SCOT intègre l'ensemble des composantes des espaces de bon fonctionnement telles que définies dans le SDAGE Rhône Méditerranée : zones humides, zones naturelles d'expansion des crues, espaces de mobilité des cours d'eau, zones de sauvegarde des nappes souterraines, périmètres de protection des captages d'eau potable, secteurs concernés par les inondations, submersions marines et érosion du littoral... Les documents d'urbanisme locaux doivent s'y référer et adopter des principes d'aménagement adaptés.
- **limiter l'imperméabilisation des sols dans les opérations d'urbanisation**, afin de favoriser l'infiltration des eaux et ainsi la recharge des nappes et des zones humides, et la prévention des inondations.
- **rechercher une polyvalence des usages des bassins de rétention des eaux pluviales et des zones d'expansion des crues** et chercher à en faire l'objet de projets compatibles avec l'inondabilité temporaire améliorant le cadre de vie (espaces naturels préservés, espaces agricoles compatibles, parcs et espaces verts, terrains sportifs ou pédagogiques...).
- **limiter les risques de pollution diffuse** (agricole ou urbaine) et de ruissellement en favorisant le maintien ou la restauration de zones tampons permettant l'infiltration et l'épuration des eaux (haies, fossés, noues, ravins, obstacles naturels, ripisylves, bandes de végétation...).

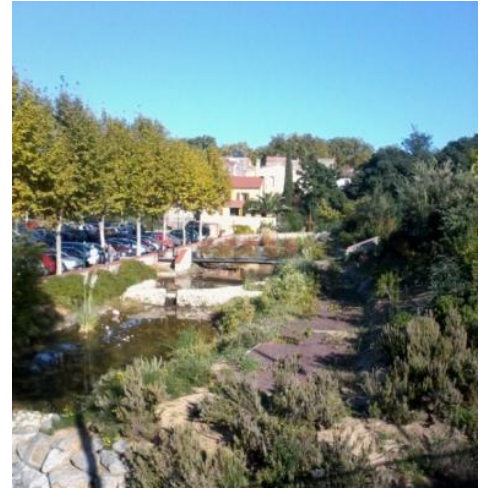


Illustration 8: Aménagement paysager du ravin des Tins, Céret, source AURCA

- **éviter l'utilisation d'espèces envahissantes** pour l'ornement.
- **favoriser le lien entre zone urbaine et cours d'eau ou canal** en réfléchissant aux connexions piétonnes ou cyclables et aux possibilités d'arrosage et d'évacuation des eaux pluviales.

4. Préserver les ressources naturelles et contribuer à la transition énergétique

Les documents d'urbanisme locaux et les opérations d'aménagement doivent répondre aux objectifs suivants :

- **préserver la ressource en eau**, de par l'intégration des objectifs de la Directive Cadre sur l'Eau, et plus particulièrement des objectifs d'atteinte du bon état des masses d'eau, du SDAGE Rhône Méditerranée, du SAGE Tech-Albères approuvé et du SAGE des nappes plio-quadernaires du Roussillon arrêté dans le SCOT. Ainsi, les documents d'urbanisme locaux, les ZAC et les opérations de plus de 5 000 m² de surface de plancher doivent s'inscrire dans la gestion quantitative des ressources présentes sur le territoire, contribuer aux économies d'eau et respecter les orientations suivantes :

- **adapter le développement** (croissance démographique et développement d'activités économiques) **aux ressources disponibles et aux équipements de traitement des eaux usées** à l'échéance 10 ans, en intégrant les besoins futurs et les risques liés aux évolutions du climat, en s'appuyant sur les études disponibles et le PGRE (plan de gestion de la ressource en eau) du Tech et le PGRE à venir des nappes Pliocène du Roussillon. Il est vivement recommandé de se doter de schémas directeurs d'alimentation en eau potable sur les communes qui n'en sont pas pourvues et d'adapter l'ouverture à l'urbanisation de façon à intégrer les résultats du partage de la ressource définis en concertation dans le cadre des PGRE en vigueur du Tech et des nappes Pliocène du Roussillon (en cours).
- **ne pas augmenter le volume global prélevé sur le Tech en période d'étiage** (en relais de la règle n°1 du SAGE Tech-Albères). Les nouveaux prélèvements ou l'augmentation des prélèvements existants ne sont possibles que s'ils sont compensés par des économies d'eau (amélioration des rendements, baisse des consommations...) ou des substitutions (ressources non déficitaires, stockages remplis hors périodes d'étiage...) au moins équivalentes.
- orienter prioritairement le développement urbain en dehors des périmètres de protections des captages pour l'eau potable lorsqu'il s'agit de ressources superficielles vulnérables (cours d'eau, nappes d'accompagnement et nappes quadernaires).
- s'assurer de l'atteinte du rendement de réseau minimal imposé par la réglementation en vigueur (cf. articles D.213-48-14-1, D.213-74-1 et D.213-75 du Code de l'Environnement et



Illustration 9: Font dels ocells, Massif des Albères, source AURCA

D.2224-5-1 du Code Général des Collectivités Territoriales), construire la ville en limitant le linéaire des réseaux humides (et donc urbaniser en continuité et densifier).

- profiter du développement urbain pour assurer un maillage interterritorial augmentant la sécurité d'approvisionnement des populations en matière d'AEP.
 - prévoir, pour les aménagements et constructions, lorsqu'ils sont autorisés, des mesures de nature à éliminer tous risques de pollution des ressources en eau superficielles et souterraines.
 - adapter les pratiques individuelles et collectives pour réduire les besoins en eau des collectivités (espaces verts méditerranéens, bâtiments et équipements performants, réutilisation des eaux de pluie et eaux usées traitées dès lors qu'elle ne génère pas d'impact gênant sur le débit du cours d'eau originellement récepteur des effluents de station d'épuration, sensibilisation de la population permanente et temporaire...) et préserver la qualité de l'eau (tendre vers l'abandon de l'utilisation des produits phytosanitaires).
 - identifier les zones de captage stratégiques actuelles et futures dans les documents d'urbanisme locaux (Article R.151-53 du Code de l'Urbanisme) et assurer une occupation du sol adéquate dans les différents périmètres de protection des captages, soit pour la préservation, soit pour la reconquête de la ressource. Ces zonages peuvent être obtenus auprès de l'ARS et des syndicats de bassin Tech-Albères et Nappes du Roussillon. Des outils fonciers, agro-environnementaux et de planification dans les aires d'alimentation de captage pourront être mobilisés, dès lors que les informations sur les zones les plus sensibles et/ou les plus stratégiques seront précisément identifiées. Les Périmètres de Protection Éloignée (PPE) de l'ensemble des captages, l'aire d'alimentation du captage du Val Auger à Banyuls-sur-Mer, et les zones de sauvegarde, pour l'alimentation en eau potable actuelle et future, des nappes de la plaine du Roussillon sont particulièrement concernés. Pour ces dernières, il convient de ne pas urbaniser les zones de sauvegarde de type 1 (en relais des dispositions du PAGD et du règlement du SAGE des nappes) et de limiter l'imperméabilisation sur les zones de sauvegarde de type 2. La veille foncière des périmètres de protection rapprochés est recommandée. La souscription à des chartes de bonnes pratiques peut y être recherchée. L'acquisition foncière peut être envisagée lorsque les enjeux le justifient.
 - identifier les canaux d'arrosage, leur localisation, leur périmètre d'irrigation associée, leur vocation, leur fonctionnement dans les diagnostics des documents d'urbanisme locaux afin d'assurer le maintien de leur fonctionnement. La mise en œuvre, par les ASA, de servitudes de passage pour l'entretien des canaux avec ou sans engins mécaniques peut être envisagée. Sur cette servitude, il ne doit exister aucune construction, plantation ou aménagement pouvant gêner la circulation, conformément aux statuts de l'ASA et aux textes en vigueur.
- **garantir une urbanisation économe en énergie :**
 - favoriser une mixité des fonctions urbaines, synonyme de ville de proximité.
 - favoriser la densité urbaine, première voie de minimisation des pertes de chaleur.

- favoriser la construction de bâtiments bioclimatiques en faisant évoluer les règlements de PLU et PLUi, en utilisant par exemple l'article L.151-21 ou à l'article L.151-28-3^e du Code de l'Urbanisme.
 - permettre et recommander une bonne exposition des bâtiments dans les documents d'urbanisme locaux (exposition au soleil, protection contre les vents dominants).
 - développer les pistes cyclables et les voies piétonnes dans toutes les nouvelles opérations.
 - limiter les îlots de chaleur en favorisant le végétal en ville, en recourant le cas échéant à l'article L.151-22 du Code de l'Urbanisme, permettant d'instaurer des parts minimales de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables.
- **favoriser et orienter le développement des énergies renouvelables :**
 - en privilégiant le recours au bois énergie et à la production de chaleur et d'électricité d'origine solaire.
 - en encourageant l'implantation de panneaux solaires photovoltaïques ou thermiques sur les bâtiments à usage résidentiel ou d'activité et sur les serres, dès lors que ces serres abritent une activité agricole avérée, pour laquelle la serre est nécessaire.
 - en accompagnant le solaire au sol en dehors des milieux d'intérêt écologique prioritaires et des espaces agricoles à forts potentiels, qu'ils soient en zone agricole ou naturelle au titre des documents d'urbanisme, en privilégiant les espaces délaissés (en bordure d'autoroute et de la LGV par exemple), en veillant à en limiter les impacts paysagers et environnementaux, grâce à une réflexion stratégique d'ensemble, pour un minimum de mitage et de fragmentation de l'espace. Cette réflexion pourra par ailleurs rechercher la valorisation et la compensation des espaces agricoles faisant l'objet de projets photovoltaïques de plein champ.
 - en subordonnant l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation dans les parcs d'activités économiques et les sites d'implantation périphérique (zones commerciales) à l'obligation de mise en place d'éléments producteurs d'énergies renouvelables, notamment en utilisant dans les documents d'urbanisme locaux l'article L151-21 du Code de l'Urbanisme qui permet d'imposer des performances énergétiques et environnementales renforcées, pouvant s'exprimer par des règles de couverture minimale en panneaux solaires (cf. partie II-B-4 et II-B-6).
 - en accompagnant le recours à la géothermie, sous ses différentes formes, par des mesures de prévention de la mise en relation et la contamination des nappes phréatiques par des forages mal conçus.
 - en veillant à minimiser tout impact paysager lié au développement des énergies renouvelables, et notamment à l'énergie éolienne, pour laquelle aucune zone particulièrement propice n'est identifiée sur le territoire de par la grande qualité des paysages et leurs rôles dans l'attractivité du territoire. **Pour des raisons de préservation paysagère, de lutte contre les risques d'incendies et de préservation patrimoniale et environnementale, ces installations sont strictement interdites sur les massifs des Albères,**

le Vallespir et le sud des Aspres (unités paysagères 1, 4, 6, 7 et 8 définies par la carte « habiter harmonieusement nos paysages »).

- en veillant à ce que l'implantation d'éléments de production d'ENR respecte la qualité paysagère et architecturale des sites inscrits et classés.
 - sur le plan énergétique, des orientations spécifiques visant la performance énergétique et la limitation des émissions de gaz à effet de serre, s'appliquent aux parcs d'activités économiques structurants et de proximité ainsi qu'aux Sites d'Implantation Périphériques (comme précisé dans les paragraphes II-B-4 et II-B-6 de ce document). Les documents d'urbanisme locaux sont encouragés à généraliser ces objectifs sur l'ensemble des zones ouvertes à l'urbanisation.
- **gérer durablement les ressources minérales :**
 - en limitant l'ensemble des nuisances liées à l'extraction des granulats et des alluvions qu'il s'agisse du bruit, des atteintes paysagères, des poussières dégagées ou des altérations environnementales en termes de lessivage des sols, de colmatage du lit des cours d'eau, de déficit sédimentaire des cours d'eau et des plages, de destruction d'habitat ou de destruction d'espèces, grâce à l'accompagnement des porteurs de projet dans leur démarche et à l'articulation des projets d'urbanisation avec les activités d'extraction,
 - en s'assurant de la bonne réhabilitation des carrières en fin d'exploitation, et en favorisant leur mise en valeur (depuis la loi du 4 janvier 1993, un dispositif de garanties financières a été mis en place et généralisé à toutes les carrières afin de garantir leur remise en état),
 - en encourageant et en facilitant le recyclage des déchets du BTP, notamment en permettant la mise en place de filières de recyclage ou de réception de granulats ou encore en les utilisant dans les aménagements légers ou temporaires (accès à un chantier par exemple).
 - **articuler la prévention et la gestion des déchets et l'aménagement du territoire :**
 - en anticipant la hausse éventuelle des gisements de déchets, ménagers et assimilés mais également du bâtiment et des travaux publics (construction, rénovation, démolition, infrastructures...), générée par les projets de développement de l'urbanisation à venir et en l'accompagnant par une politique de prévention assortie d'une politique d'implantation et/ou de redimensionnement des équipements de valorisation,
 - en identifiant des espaces dédiés à la collecte des déchets et à leur traitement, qu'il s'agisse d'emplacements individuels, de locaux mutualisés, d'aires de compostage des déchets organiques ou encore de zones de déballage dans les zones commerciales,
 - en réhabilitant les anciennes décharges et les sites de dépôts sauvages, en particulier lorsqu'ils sont situés sur des secteurs sensibles (zones inondables, zones humides...),
 - en encourageant et en facilitant la collecte sélective et la valorisation des déchets organiques des collectivités, des entreprises et des ménages,
 - en permettant voire en encourageant l'emploi de matériaux recyclés ou facilement recyclables dans les constructions.

5. Veiller à la santé et à la prévention des risques

Les documents d'urbanisme locaux doivent répondre aux objectifs suivants :

- **prévenir et gérer l'ensemble des risques naturels et technologiques, en respect des dispositions réglementaires,**
- **prévenir et gérer les risques d'inondation et de submersion marine, en compatibilité avec les objectifs du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI),** dont l'objectif principal est d'orienter durablement le développement urbain hors des zones inondables ou dans les secteurs les moins exposés à l'aléa en prenant en compte les règles suivantes dans leur conception :
 - En tant que première composante du risque, la notion d'**aléa** est définie par un événement de référence tant pour l'aléa fluvial (généré par le débordement de cours d'eau pour une crue centennale modélisée ou la crue historique si celle-ci lui est supérieure) que pour l'aléa de submersion marine sur le littoral (tempête centennale de référence, à laquelle est ajoutée la rehausse du niveau marin due aux effets du changement climatique (+ 60 cm à l'horizon 2100)). En conséquence :
 - l'aléa est qualifié de très fort pour une hauteur d'eau supérieure ou égale à 1 m ou une vitesse supérieure ou égale à 0,5 m/s ou derrière les ouvrages de protection pour l'aléa fluvial ou dans la zone d'action mécanique des vagues pour l'aléa submersion marine,
 - l'aléa est qualifié de fort pour une hauteur d'eau comprise entre 0,5 et 1 m,
 - l'aléa est qualifié de modéré pour une hauteur d'eau inférieure strictement à 0,5 m et pour l'aléa fluvial, une vitesse inférieure à 0,5 m/s,
 - l'aléa est qualifié de faible pour les zones non inondables par la crue ou tempête de référence mais mobilisables en cas d'évènement exceptionnel.
 - Seconde composante permettant d'établir le risque, les **enjeux** sont définis à partir des zones urbanisées.
 - Ces zones urbanisées s'appuient sur la réalité physique existante appréciée au cas d'espèce notamment à travers la densité des constructions réalisées, l'équipement et la desserte en réseaux effectifs ou engagés et les acquisitions foncières déjà réalisées par la collectivité.
 - Au sein de ces zones peuvent être définis des centres urbains, caractérisés par l'histoire, une occupation des sols importante, une continuité du bâti et la mixité des usages entre logements, commerces et services.
 - L'urbanisation nouvelle sera orientée hors des zones à risques recensées à ce jour (PPRi, cartographies de la directive inondation, atlas des zones inondables, études, etc.) en premier lieu à l'échelle supra communale et par la suite à l'échelle communale.

Ainsi les dispositions encadrant les capacités d'accueil dans les documents d'urbanisme ainsi que la localisation des secteurs de développement les plus stratégiques devront **privilégier le développement en zone non inondable**.

Pour les territoires ou communes qui ne sont que partiellement inondables, le développement urbain devra donc être réalisé hors zone inondable ; et pour ceux entièrement inondables un développement urbain maîtrisé pourra être justifié selon les principes développés ci-dessous.

- La **constructibilité** sera **encadrée** strictement dans les zones à risques selon les principes de continuité des activités et de services et de renouvellement urbain explicités suivants :
 - o Le bâti existant en zone inondable peut perdurer mais aussi évoluer de façon maîtrisée tout en en assurant la réduction de sa vulnérabilité au risque d'inondation ;
 - o Le renouvellement urbain des zones déjà urbanisées est possible sous conditions de prise en compte du caractère inondable dans la conception urbaine et les formes urbaines pour réduire la vulnérabilité du nouveau bâti et améliorer sa résilience, et sous condition du niveau d'aléa :
 - pour les centres urbains situés en aléa fort avec une augmentation maîtrisée du nombre de logements;
 - pour les autres zones urbanisées situées en aléa fort ou très fort et pour les centres urbains situés en aléa très fort sans augmentation du nombre de logements ;
 - o L'aménagement des dents creuses (parcelle ou groupe de parcelles non bâties, insérées dans un tissu construit sur au moins 3 côtés et de taille limitée) en centre urbain situé en aléa fort
 - o Pour les seules communes entièrement inondables, les extensions urbaines en zone inondable sont possibles sous les conditions cumulatives suivantes :
 - Elles doivent être dûment justifiées après épuisement des possibilités réalistes de renouvellement urbain ;
 - Elles doivent être d'ampleur limitée, le taux de croissance de la population en zone inondable devant être inférieur au taux de croissance moyen de l'intercommunalité ;
 - Elles ne sont envisageables qu'en zone inondable d'aléa faible ou modéré. Pour les communes entièrement inondables, des exceptions limitées en zone d'aléa fort sont envisageables si aucune autre alternative moins exposée n'existe. Aucune extension urbaine n'est en revanche possible en zone d'aléa très fort.
 - o Les constructions autorisées en zone inondable doivent comporter des dispositions constructives spécifiques (notamment de calage des niveaux de plancher) et assurer la neutralité hydraulique des nouveaux aménagements.

- Les projets de bâtiments stratégiques concourant à la gestion de crise et les bâtiments abritant des populations vulnérables (hôpitaux, maisons de retraite, centre d'hébergement, établissements pénitentiaires et scolaires, etc.) doivent être implantés hors zone inondable y compris celle d'aléa faible. Pour les communes entièrement inondables, ces bâtiments doivent être implantés dans la zone la moins exposée au risque.

- **renforcer la prévention des risques d'inondation et de submersion marine**
 - en s'appuyant sur la SLGRI du Tech et de la côte rocheuse pour bâtir une stratégie durable d'aménagement,
 - en limitant l'imperméabilisation des sols, afin de ne pas réduire les capacités d'infiltration, ne pas augmenter le ruissellement et permettre la recharge des nappes souterraines,
 - en encourageant les projets permettant de restaurer des capacités d'infiltration, dès lors que l'infiltration est techniquement possible et sans risques pour la qualité de l'eau des nappes souterraines,

- en restaurant les capacités naturelles des cours d'eau, zones humides et espaces littoraux à réguler les inondations,
 - en identifiant, pour les documents d'urbanisme locaux, dans lesquels le diagnostic en justifiera la nécessité, des espaces imperméabilisés potentiellement « désimperméabilisables » pour compenser le cas échéant de nouvelles imperméabilisations (en lien avec le SDAGE Rhône Méditerranée),
 - en préservant ou restaurant les zones naturelles d'expansion des crues et en y affectant des usages et aménagements compatibles avec leurs fonctions de régulation des crues,
 - en encourageant les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales, qui participent à limiter le ruissellement et recharger les nappes phréatiques,
 - en intégrant un volet « gestion des eaux pluviales » dans les schémas directeurs d'assainissement,
 - en identifiant les zones concernées par le recul du trait de côte pour préparer les conditions de repli des biens impactés et en intégrant dans les documents d'urbanisme locaux une réflexion relative à la gestion du trait de côte et à la recomposition spatiale (cf. Partie IV-C-4).
- **contribuer à la prévention des risques d'incendie :**
 - en œuvrant pour l'entretien des espaces d'interface entre les zones d'enjeux (bourgs, massifs boisés) et les zones d'aléas forts en matière d'incendie.
 - en priorisant systématiquement l'urbanisation hors des zones à risque ou sur les zones d'aléa faible.
- **préserver la qualité de l'air :**
 - en encourageant les transports collectifs et les transports actifs,
 - en articulant transports et urbanisme,
 - en renforçant la qualité des constructions, des bâtiments publics, et notamment des bâtiments destinés à accueillir du public vulnérable, tel que les crèches, halte-garderie, écoles, maisons de retraite, centres médicaux..., à travers les chartes ou cahier des charges des opérations, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre ou de polluants atmosphériques et afin d'améliorer la qualité de l'air intérieur.
- **limiter les nuisances sonores :**
 - en considérant les effets cumulés des différentes voies de communication et des différentes activités existantes et potentielles notamment des Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE),
 - en raisonnant l'implantation des activités en fonction des nuisances sonores potentielles,
 - en préservant des zones de calme.
- **ne pas surexposer les sites accueillant des populations sensibles aux ondes électromagnétiques.**

C. Orientations et objectifs en faveur de la qualité paysagère.

L.141-18 : « Le document d'orientation et d'objectifs peut préciser les objectifs de qualité paysagère. »


1. Habiter harmonieusement nos paysages


Les PLU, PLUi et cartes communales doivent traduire la volonté de préserver la singularité des villages et des villes. Ils assurent, au travers des orientations d'aménagement, l'insertion des nouvelles constructions de façon qualitative dans les paysages. Enfin, ils se donnent comme objectif de maîtriser la qualité paysagère des Parcs d'Activités Economiques.

1.1 Freiner l'étalement urbain et stopper le mitage de l'espace :

- en contenant les écarts urbains (ou échappées urbaines), en structurant ces espaces et leurs connexions avec les villes et villages,

Éléments de légende :



Écarts urbains en plaine à contenir


Écarts urbains sur les massifs à contenir

Cf. Carte « Habiter harmonieusement nos paysages »

- en stoppant l'urbanisation linéaire le long de la route du piémont des Albères,


Éléments de légende :


Urbanisation linéaire le long de la route à stopper

Cf. Carte « Habiter harmonieusement nos paysages »

- en canalisant l'habitat diffus en plaine comme sur les piémonts,


Éléments de légende :


Habitat diffus à canaliser

Cf. Carte « Habiter harmonieusement nos paysages »

- en restructurant les espaces de campings,

Éléments de légende :


Espaces avec campings à structurer et à valoriser

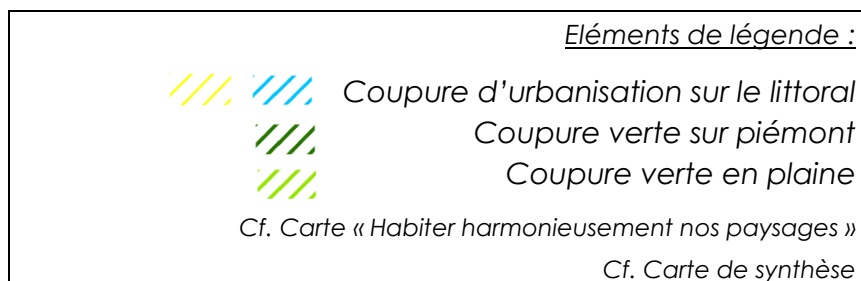
Cf. Carte « Habiter harmonieusement nos paysages »

- en urbanisant en continuité des villes et des villages,
- en optant pour une urbanisation moins consommatrice d'espace par un travail sur les densités et la reconquête urbaine,

- en encadrant l'implantation de parcs éoliens sur terre en dehors des secteurs où leur implantation est interdite (cf. partie I-B-4, §3 "Favoriser et orienter le développement des énergies renouvelables") et en l'interdisant en mer.

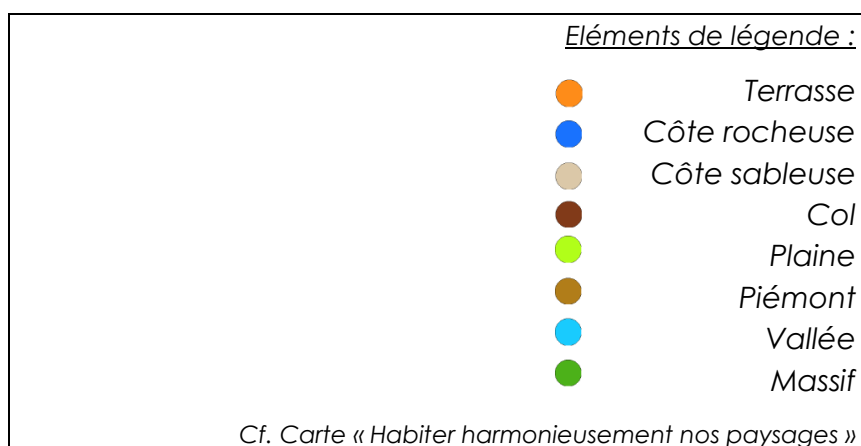
1.2 Préserver la singularité des villages et des villes :

- en relayant et en complétant la limite des coupures vertes et en définissant leur vocation dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux,
- en limitant la constructibilité dans ces coupures aux occupations des sols compatibles avec le caractère de la coupure (à définir selon les caractéristiques des lieux),
- en privilégiant des coupures intercommunales et en évitant que le développement urbain d'une commune vienne s'adosser aux limites communales,



- en dessinant des contours urbains clairs s'appuyant sur des éléments paysagers,
- en soignant les interfaces entre zones urbaines et paysages agro-naturels et en favorisant la lisibilité,
- en préservant des espaces de respiration au sein des villages et des villes, à structurer avec les éléments forts du paysage.

1.3 Valoriser les silhouettes villageoises et urbaines :











- en prenant en compte la typologie d'implantation dans le paysage et le contexte du grand paysage,

- en respectant la volumétrie générale des silhouettes urbaines remarquables par un travail sur les formes urbaines,
- en valorisant la lecture des silhouettes urbaines et des fronts urbains de qualité.



Illustration 10 : Silhouettes urbaines du SCOT Littoral Sud, source AURCA et DREAL OCCITANIE

1.4 Assurer la pertinence paysagère des extensions urbaines selon les unités paysagères :

<u>Éléments de légende :</u>	
	1. La côte rocheuse des Albères et son vignoble
	2. La côte sableuse et lagunaire du Roussillon
	3. La plaine d'Illobérís
	4. Le massif des Albères
	5. La plaine de Céret aux portes du Vallespir
	6. L'Aspre viticole
	7. Le massif des Aspres
	8. Le Vallespir

Cf. Carte « Habiter harmonieusement nos paysages »

- en prenant en compte la silhouette urbaine et les fronts bâtis remarquables,
- en prenant en compte les qualités paysagères et architecturales du bâti existant,
- en valorisant les perceptions paysagères vers le grand paysage,
- en s'appuyant sur la topographie des lieux,
- en préservant les éléments végétaux remarquables,
- en préservant le patrimoine bâti rural et le patrimoine architectural remarquable, en recourant à l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme,
- en mettant en valeur le réseau hydrographique (cours d'eau, canaux) et en accompagnant la gestion de l'eau par des projets paysagers de qualité (cf. partie I-B-3),
- en favorisant le végétal sous toutes ses formes dans le tissu urbain,
- en hiérarchisant qualitativement le réseau viaire par un traitement paysager,
- en favorisant la création d'espaces publics et leur mise en réseau dans la trame urbaine.

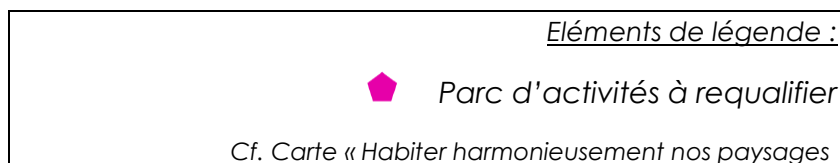
1.5 Créer des franges urbaines valorisantes :

- en définissant l'épaisseur et les vocations des franges dans le cadre des projets urbains,
- en qualifiant par des aménagements paysagers les franges (travailler la composition végétale, les vues, les liens physiques...), ce qui contribue à soigner les fins d'urbanisation,
- en travaillant sur les transitions entre espace privé urbain et espace privé rural (réglementation des clôtures, des murs, des haies...),
- en promouvant les usages collectifs de ces espaces.

1.6 Tisser des liens de qualité vers le paysage rural :

- en assurant des continuités entre la trame paysagère végétale urbaine et la grande trame paysagère végétale du territoire,
- en créant des liaisons piétonnes qui s'appuient sur des chemins historiques,
- en retrouvant des liens avec les cours d'eau ou les canaux patrimoniaux (cf. I-B-3 "Maintenir et restaurer le fonctionnement écologique des cours d'eau, du milieu aquatique et du milieu marin").

1.7 Maîtriser la qualité des parcs d'activités et des bâtiments économiques :



- en facilitant l'inscription des bâtiments agricoles et des serres couvertes de panneaux photovoltaïques dans le site avec une réflexion architecturale et paysagère,
- en améliorant la qualité paysagère des parcs d'activités existants,
- en planifiant un pré verdissement et un traitement paysager pour l'extension ou la reconversion des parcs d'activités économiques,
- en traitant qualitativement « la vitrine paysagère » depuis la route,
- en favorisant l'insertion des bâtiments économiques en bordure de route en particulier en entrée de ville.



Illustration 11 : Traitement paysager d'une zone commerciale, Le Boulou, source AURCA

1.8 Intégrer paysagèrement les antennes relais :

- en identifiant les secteurs d'implantation les moins préjudiciables pour la préservation des paysages,

- en inscrivant dans les règlements des documents d'urbanisme locaux des prescriptions relatives à l'implantation des antennes relais afin de garantir la préservation des sites et des paysages urbains.

1.9 Prendre en compte l'évolution de l'habitat isolé historique :

- en identifiant dans les PLU, PLUi et cartes communales les mas d'intérêt patrimonial ponctuant les espaces boisés et agricoles,
- en autorisant la réhabilitation et l'agrandissement sous conditions (projet de rénovation harmonieux sous le conseil du CAUE ou structure équivalente, gestion paysagère des interfaces avec l'espace rural, portage du projet par la collectivité, pérennité du projet), et sous réserve de ne pas augmenter la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques naturels (en particulier, ne pas augmenter le nombre de personnes exposées), en application des articles L.151-11 et L.151-12 du Code de l'Urbanisme,
- en favorisant les projets agricoles, sylvicoles, touristiques, culturels et paysagers mettant en valeur les mas et assurant leur pérennité.



Illustration 12 : Mas patrimonial, commune de L'Albère, source AURCA

NB : On entend par **mas d'intérêt patrimonial** une construction ou un groupe de constructions implantées avant 1945, présentant une structure bâtie traditionnelle en pierre, revêtue d'enduits, de cayroux ou simplement apparentes, avec une toiture recouverte de tuiles canal ou de lloses (ardoises), dont la vocation initiale était dédiée à l'exploitation agricole ou l'élevage et l'habitat. L'évolution de l'usage vers une vocation simplement résidentielle ou agritouristique ne remet pas en cause la valeur patrimoniale du bâtiment ou groupe de bâtiments.

1.10 Permettre les fins d'urbanisation de situations héritées

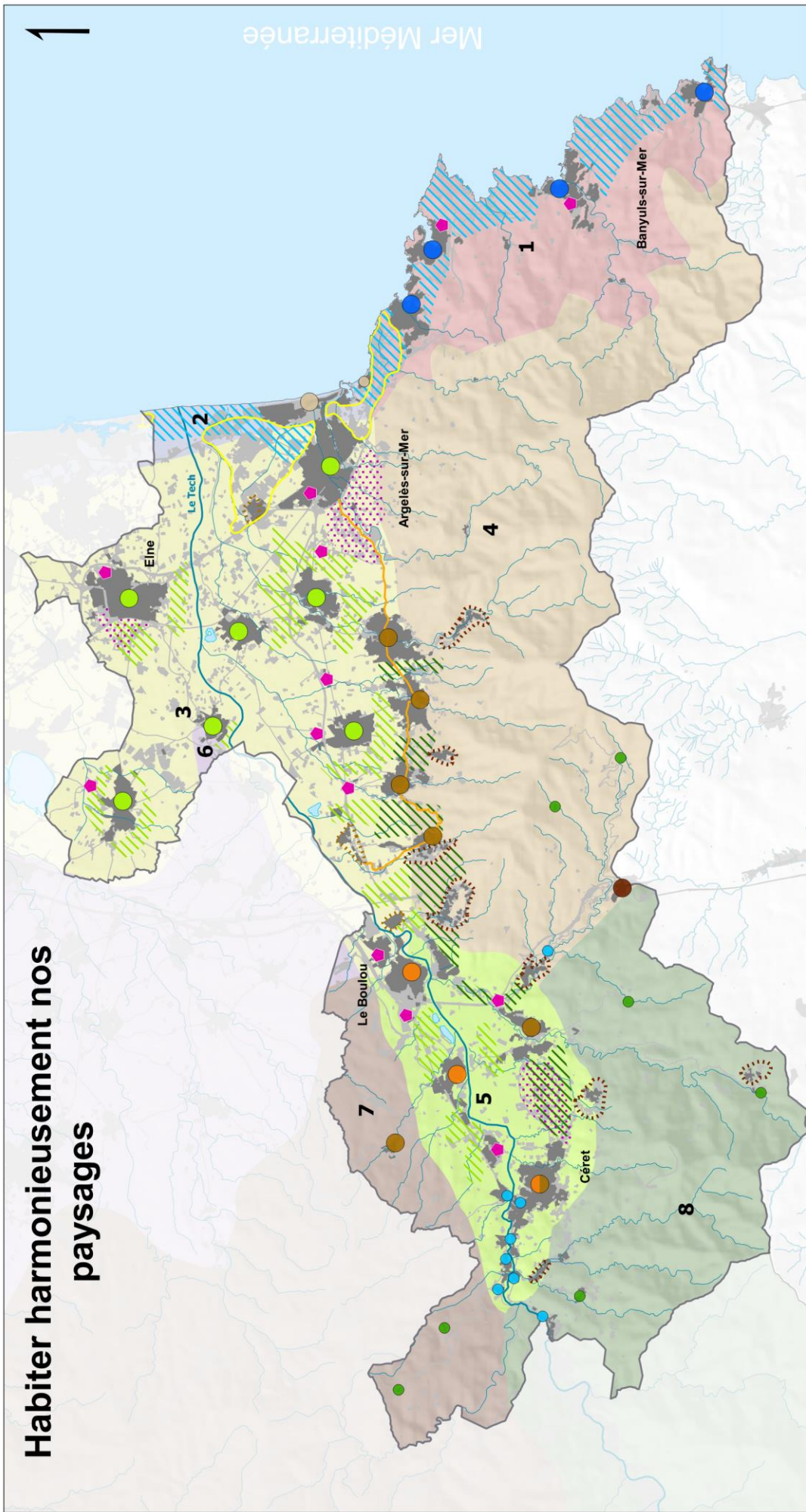
En dehors des espaces soumis à la loi Littoral ou à la loi Montagne, le SCOT affiche l'objectif de permettre les fins d'urbanisation de zones d'habitat isolé ayant grevé la vocation agricole d'origine d'espaces désormais ceinturés par les constructions. L'objectif est d'optimiser le foncier mobilisé, en réalisant des opérations de taille limitée permettant de densifier des espaces déjà urbanisés sans étendre le périmètre bâti existant, de restructurer ces zones et de les relier aux villes et villages voisins.

Au préalable, il reviendra aux documents d'urbanisme locaux de démontrer, au cas par cas, la perte de vocation agricole des espaces ainsi piégés, notamment de par l'encadrement de ces derniers par des constructions à usage d'habitation ou d'activités autres qu'agricoles. Il conviendra également de s'assurer de l'absence d'intérêt écologique majeur sur ces espaces.

Habiter harmonieusement nos paysages

1

Mer Méditerranée



Freiner l'étalement urbain et stopper le mitage du paysage
 - écart urbain en plaine à contenir
 - écart urbain sur les massifs à contenir
 - urbanisation linéaire le long de la route à stopper ou à interdire
 - habitat diffus à canaliser
 - espace avec campings à structurer et à valoriser

Préserver la singularité des villes et des villages par des coupures vertes
 - coupure d'urbanisation sur le littoral
 - coupure verte sur piémont
 - coupure verte en plaine

Valoriser les silhouettes villageoises et urbaines en respectant leur typo-morphologie
 - terrasse
 - côte rocheuse
 - côte sableuse
 - col
 - plaine
 - piémont
 - vallée
 - massif

Assurer la pertinence paysagère des extensions urbaines selon les unités paysagères
 1 la côte rocheuse des Albères et son vignoble
 2 la côte sableuse et lagunaire du Roussillon
 3 la plaine d'Ilhéris
 4 le massif des Albères
 5 la plaine de Céret aux portes du Vallespir
 6 l'Aspre viticole
 7 le massif des Aspries
 8 le Vallespir

Maîtriser la qualité des parcs économiques
 - parc d'activités à requalifier
 - espace urbanisé
 - autre espace artificialisé
 - périmètre du SCOT











Sources : IGN BD Topo@2015, OCS GE IGN 2015, DDTM66, AURCA, CD66, AURCA 2020. Réalisation : AURCA/février 2020. Tous droits réservés.



2. Encourager l'attractivité et la découverte du territoire

Au-delà des protections réglementaires, les PLU et PLUi contribuent, par le volet paysager et les orientations d'aménagement et de programmation, à protéger les sites remarquables et mettre en valeur les éléments les plus significatifs du patrimoine. Ils fixent des objectifs et déterminent un zonage, un règlement et/ou des OAP de nature à favoriser l'attractivité et la découverte du territoire.

2.1 Préserver le socle paysager et affirmer les valeurs paysagères selon les unités

<i>Eléments de légende :</i>	
	1. la côte rocheuse des Albères et son vignoble
	2. la côte sableuse et lagunaire du Roussillon
	3. La plaine d'Illibéris
	4. Le massif des Albères
	5. La plaine de Céret aux portes du Vallespir
	6. L'Aspre viticole
	7. Le massif des Aspres
	8. Le Vallespir
<i>Cf. Carte « Encourager l'attractivité et la découverte de notre territoire »</i>	

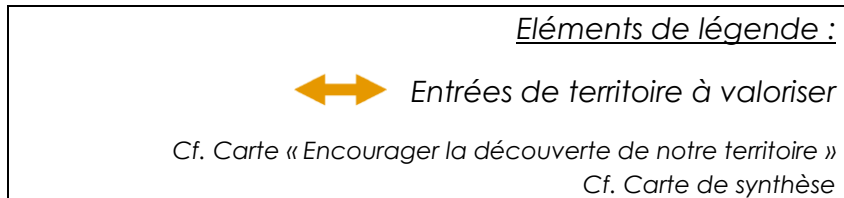
- en identifiant et localisant les éléments de paysages les plus emblématiques ou qui méritent une attention particulière au regard de leurs intérêts et des enjeux existants, en application de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme,
- en renforçant la qualité paysagère selon les singularités locales, au sein des unités paysagères, par des projets agri-paysagers et agro-touristiques,
- en renforçant durablement la qualité des paysages naturels ou agricoles périurbains afin de réduire la pression urbaine et afin de lutter contre le développement de friches spéculatives,
- en valorisant les structures paysagères fondamentales, pour utiliser de façon qualitative le socle naturel à travers une politique foncière précise,
- en conduisant des études paysagères pour favoriser l'insertion des projets.



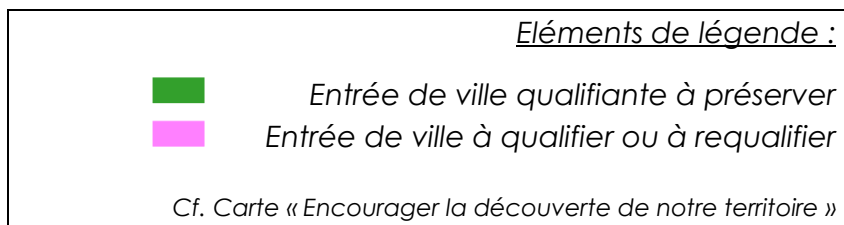
Illustration 13 : Paysage emblématique de la Côte-Vermeille, source AURCA

2.2 Mettre en scène les entrées du territoire et les entrées de ville :

- en valorisant les entrées du territoire selon la singularité des lieux (huit entrées de territoire se distinguent) : en protégeant les éléments structurants, en mettant en valeur le patrimoine et les vues remarquables,



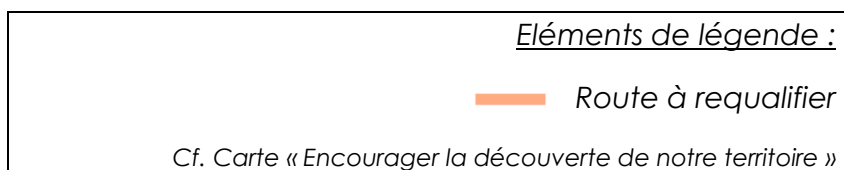
- en mettant en scène les entrées de ville par une requalification paysagère : accompagnement végétal, mise en valeur des seuils, récupération des délaissés routiers et des espaces libres pour favoriser les circulations douces (une typologie des entrées de ville a été identifiée avec les entrées de ville qualifiantes à préserver et les entrées de ville à qualifier ou à requalifier),



Pour retranscrire ces deux dernières orientations, les documents d'urbanisme locaux peuvent déployer des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) en recourant à l'article R.151-6-1^{er} du Code de l'Urbanisme.

- en gérant l'affichage publicitaire (mise en place d'une règlement de publicité).

2.3 Valoriser les traversées urbaines et maîtriser le paysage des routes :



- en veillant à la qualité des traversées des villes et des villages par une valorisation de séquences paysagères et un travail de requalification de l'espace public,
- en maintenant et favorisant l'accompagnement végétal des routes,

Illustration 14 : ruelle à Vivès, source AURCA



- en préservant et/ou en mettant en scène les perceptions paysagères depuis les infrastructures,
- en préservant le patrimoine paysager accompagnant les petites routes (murets de pierres sèches, talus plantés, profils en creux, fossés enherbés, petits ouvrages d'art, de soutènement ou de franchissement),
- en requalifiant les axes routiers dont le paysage est fragilisé ou dégradé,
- en veillant à une insertion qualitative des nouvelles voies.



Illustration 15 : chemin rural à Bages, source AURCA

2.4 Favoriser les perceptions des paysages :

- en valorisant les vues panoramiques et en préservant les points de vue remarquables,



<i>Eléments de légende :</i>	
	<i>Point de vue remarquable à maintenir et à valoriser</i>
<i>Cf. Carte « Encourager la découverte de notre territoire »</i>	



Illustration 16 : Panoramas divers sur les paysages du SCOT Littoral Sud, source AURCA

- en mettant en scène les perspectives visuelles depuis les villes et les villages vers les paysages agricoles et naturels,

<i>Eléments de légende :</i>	
	<i>Perception visuelle depuis les villages et les villes à mettre en valeur</i>
<i>Cf. Carte « Encourager la découverte de notre territoire »</i>	

- en favorisant les ouvertures visuelles sur les éléments remarquables et en maintenant des micro-paysages ouverts autour des lieux de vie.

Les documents d'urbanisme locaux pourront utilement déployer des OAP pour atteindre ces objectifs (articles R.151-6 à R.151-8 du Code de l'Urbanisme).

2.5 Protéger et valoriser les éléments du patrimoine bâti :

- en mettant en valeur les cœurs historiques et le patrimoine architectural villageois (exemple : les onze cœurs historiques en forme de « cellera », les quatre centres historiques des cités-ports de la Côte Vermeille),



Illustration 17 : Les Celleres de Laroque-des-Albères, Ortaffa et Bages, source Google Earth







- en identifiant les principaux éléments du petit et grand patrimoine rural à protéger et à valoriser,
- en améliorant la qualité du bâti isolé historique (militaire, spirituel, maritime...) et en permettant la réhabilitation des mas,
- en autorisant le changement de destination des bâtiments patrimoniaux en zone agricole et naturelle (en utilisant l'article L.151-11-2^e dans les documents d'urbanisme locaux),



Illustration 18 : Eléments du patrimoine du SCOT Littoral Sud, source AURCA

- en valorisant l'axe historique de la voie romaine (Via Domitia) comme axe culturel,
- en préservant le paysage de terrasses viticoles de la Côte Vermeille (en recourant par exemple à l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme),
- en protégeant et valorisant les principaux canaux d'irrigation, tout en préservant la ressource en eau et les milieux aquatiques (cf. I.B.1 et I.B.4).








Les documents d'urbanisme locaux pourront recourir à l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme.

<u>Éléments de légende :</u>	
	Cellere, cœur historique à mettre en valeur
	Monument historique, joyau à préserver
	Patrimoine bâti à préserver et faire connaître
	Mas patrimonial à valoriser
	Paysages des terrasses viticoles à préserver
	Patrimoine hydraulique des canaux à valoriser
Cf. Carte « Encourager la découverte de notre territoire »	

2.6 Assurer le développement d'un tourisme vert avec la préservation du paysage :

- en accueillant des équipements de loisirs sans mettre en péril la qualité des paysages et en maîtrisant leur développement,
- en créant des destinations de valeur s'appuyant sur la spécificité des paysages et en gérant les incidences de la fréquentation touristique,
- en initiant des formes de développement local liées à la qualité paysagère des sites et en rendant possible la diversification touristique des mas patrimoniaux identifiés au titre du L151-11-2^e lorsqu'ils se trouvent en zone agricole ou naturelle.





2.7 Créer et valoriser des itinéraires paysagers de découverte :

<u>Éléments de légende :</u>	
	Voie verte à conforter
	Itinéraire Pirinexus à promouvoir
	La Méditerranée à vélo à promouvoir
	Sentier littoral à promouvoir
	Randonnée itinérante à valoriser
	Parcours sur le piémont des Albères à créer
	Voie verte de l'Agouille del Mar à conforter
Cf. Carte « Encourager la découverte de notre territoire »	

- en assurant une gestion des paysages autour des grands itinéraires doux existants : voie verte, vélo-route, sentier littoral, itinéraire Pirinexus, la Méditerranée à vélo, GR10...
- en travaillant sur l'accessibilité du massif des Albères (cf. I-B-2 "Assurer la protection des espaces naturels et boisés"), par exemple en créant un parcours paysager en piémont des Albères mettant en réseau mas et petit patrimoine,
- en renforçant le réseau de cheminements doux, à l'intérieur des villages et d'un village à l'autre.

- en valorisant la découverte par les « routes paysages »,


Éléments de légende :

-  Route belvédère de la Côte-Vermeille à valoriser
-  Route du piémont des Albères à valoriser
-  Route « vallée sauvage », Vivès-Maureillas à valoriser
-  Route littorale à valoriser

Cf. Carte « Encourager la découverte de notre territoire »

- en prônant une découverte cinétique par la voie ferrée.

Éléments de légende :

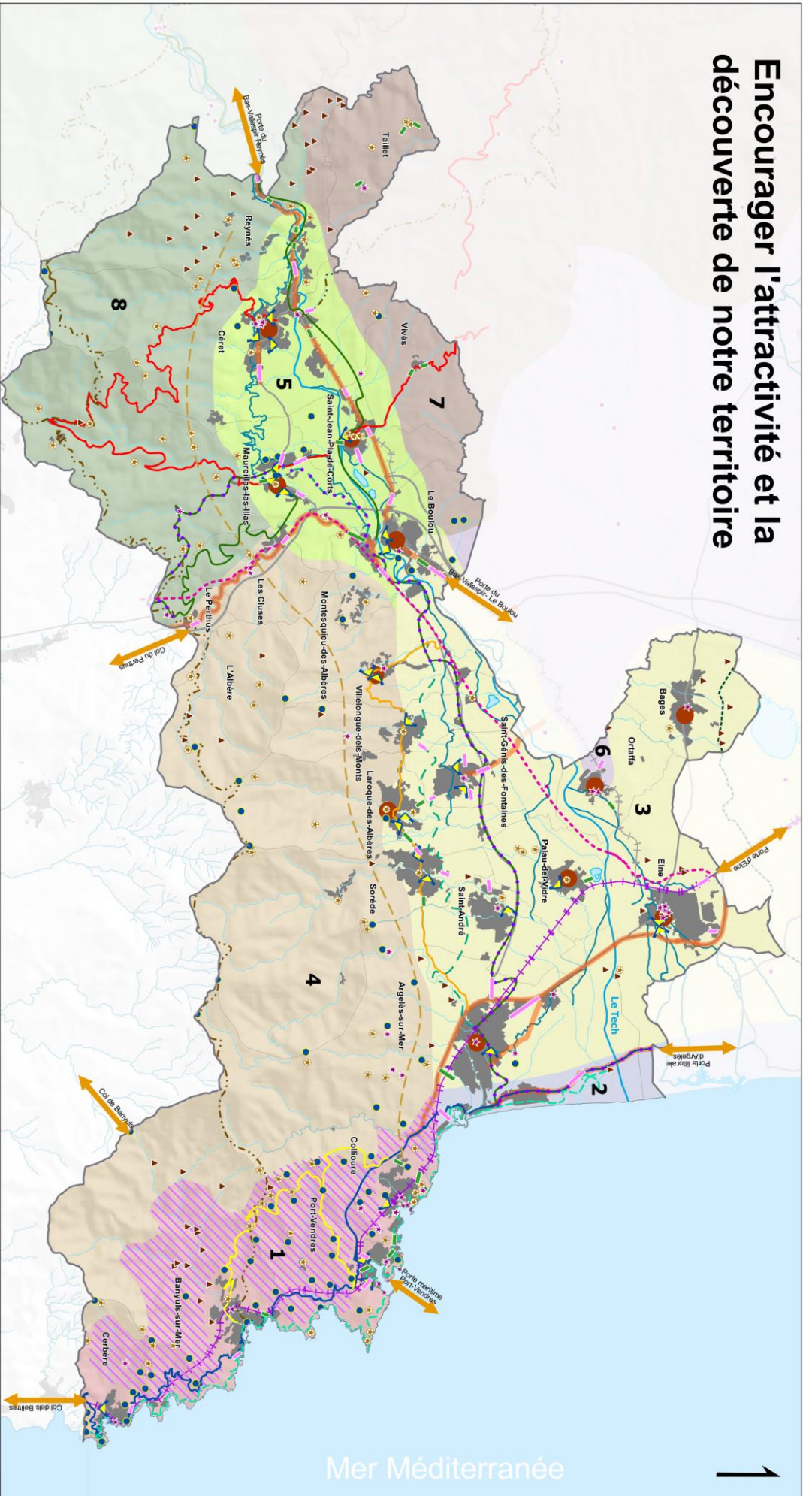
-  Voie ferrée littorale, parcours cinétique à médiatiser

Cf. Carte « Encourager la découverte de notre territoire »



Illustration 19 : Itinéraires de découverte du SCOT Littoral Sud, sources AURCA, CD66

Encourager l'attractivité et la découverte de notre territoire



- Préserver le socle paysager et affirmer les valeurs paysagères**
- 1 la côte rocheuse des Albères et son vignoble
 - 2 la côte sabieuse et lagunaire du Roussillon
 - 3 la plaine d'Ilhéribris
 - 4 le massif des Albères
 - 5 la plaine de Ceret aux portes du Vallespir
 - 6 l'Aspre viticole
 - 7 le massif des Aspres
 - 8 le Vallespir

- Mettre en scène les entrées de territoire et les entrées de ville**
- entrée de territoire à valoriser
 - entrée de ville à qualifier et à préserver
 - entrée de ville à qualifier ou à requalifier
- Embelleir le paysage des routes**
- route à requalifier
- Favoriser les perceptions des paysages**
- point de vue remarquable à maintenir et à valoriser
 - perception visuelle depuis les villages et les villes à mettre en valeur

- Protéger et valoriser les éléments du patrimoine historique**
- cellière, cœur historique à mettre en valeur
 - monument historique, joyau à préserver
 - patrimoine bâti à préserver et faire connaître
 - mas patrimonial à valoriser
 - patrimoine des terrasses viticoles à préserver
 - axe historique de la voie romaine à valoriser
 - patrimoine hydraulique des canaux à valoriser

- Créer et valoriser des itinéraires paysagers de découverte**
- Découvrir le paysage par les liaisons douces**
- voie verte à conforter
 - itinéraire Pireneux à promouvoir
 - la Méditerranée à vélo à promouvoir
 - sentier littoral à promouvoir
 - randonnée itinérante à valoriser
 - parcours sur le piémont des Albères à créer
 - voie verte de l'Aquille del Mar à conforter

- Découvrir les paysages par les routes à valoriser**
- route belvédère de la côte Vermeille
 - route du piémont des Albères
 - route vallée sauvage Vivès-Maureillas
 - route littorale
- Découvrir les paysages par la voie ferrée**
- voie ferrée littorale, parcours cinétique à médiatiser

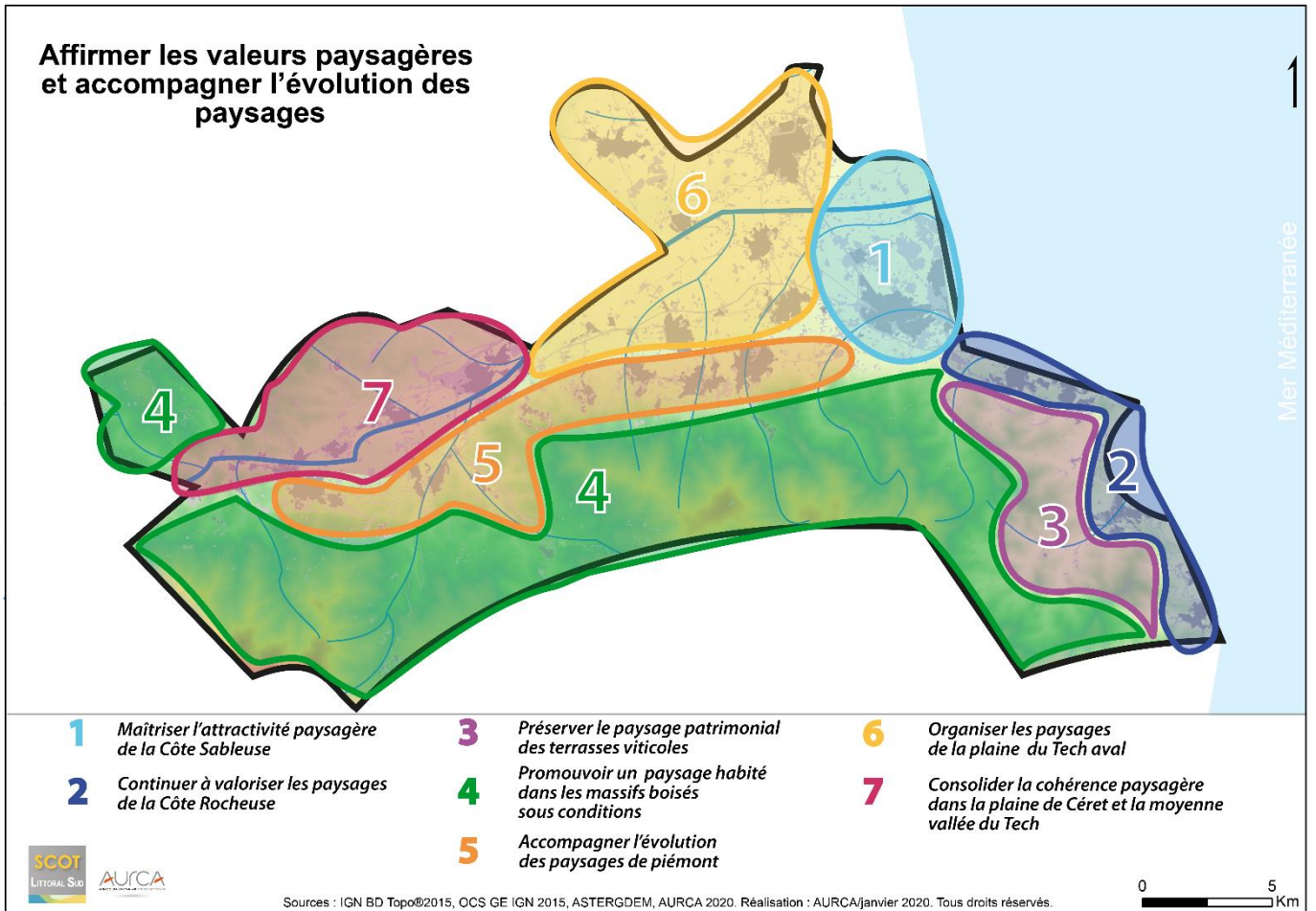


Sources : IGN BD Topo@2015, OCS GE IGN 2015, DDTM66, CD66, CAUE, AURCA 2020. Réalisation : AURCA/février 2020. Tous droits réservés.

Échelle = 1 : 113 000 (en A3)

0 2,5 5 km

3. Affirmer les identités paysagères et accompagner l'évolution des paysages



Les documents d'urbanisme locaux veillent à développer un volet paysager structuré reprenant notamment les orientations suivantes :

3.1 Maîtriser l'attractivité paysagère de la plaine littorale d'Argelès et de la côte sableuse :

Éléments de légende :


1 *Maîtriser l'attractivité paysagère de la côte sableuse*
Cf. Carte « Affirmer les valeurs paysagères et accompagner l'évolution des paysages »

- en établissant une charte paysagère pour assurer le développement qualitatif des campings (gestion du tourisme balnéaire),
- en pensant des liaisons douces entre la plage et les terres intérieures (gestion des accès et canalisation du public),
- en assurant un traitement paysager qualitatif de l'entrée du territoire (Projet de «Porte littorale» d'Argelès-sur-Mer),

- en développant une stratégie de requalification des infrastructures (RD 81 et RD 114),
- en protégeant et faisant découvrir les paysages d'eau remarquables (exemple : le delta du Tech, le grau de la Massane, les zones humides, les paysages de regadiu de la plaine, le cordon dunaire et la plage sauvage),
- en protégeant le grand patrimoine (mas historiques nombreux, château de Valmy) et ses écrans paysagers (pinèdes, vergers, etc....).

A cet effet, les documents d'urbanisme locaux pourront recourir à l'application de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme.

3.2 Continuer à valoriser les paysages du littoral rocheux :

	<p><u>Éléments de légende :</u></p> <p><i>Continuer à valoriser les paysages de la côte rocheuse</i></p> <p><i>Cf. Carte « Affirmer les valeurs paysagères et accompagner l'évolution des paysages »</i></p>
---	--

- en maîtrisant la qualité des extensions urbaines et en stoppant l'urbanisation diffuse qui s'immisce dans les paysages naturels et ruraux,
- en participant à la mise en œuvre de la charte paysagère et environnementale du vignoble de la Côte Vermeille,
- en favorisant le maintien des vignes littorales, paysage vitrine à associer à une offre œnotouristique,
- en mettant en résonance (mise en circuit, itinéraire de découverte, création de dispositifs permettant une gestion collective) le patrimoine bâti défensif, maritime, spirituel et le patrimoine naturel,
- en s'appuyant sur les sites à forte valeur patrimoniale et paysagère (exemple de l'anse de Paulilles),
- en hiérarchisant l'ouverture au public des sites remarquables et sensibles,
- en assurant l'attractivité et la continuité du sentier littoral (exemple de réhabilitation sur la commune d'Argelès),
- en développant une stratégie de requalification des infrastructures (RD114),
- en médiatisant la découverte du paysage par la voie ferrée.



Illustration 20 : Paysage de la Côte-Vermeille, source AURCA

En application de l'article L.151-25 du Code de l'Urbanisme, certaines orientations peuvent être développées dans le règlement de PLU ou PLUi.

3.3 Préserver le paysage patrimonial des coteaux viticoles de la Côte Vermeille :

Éléments de légende :

3 *Préserver le paysage patrimonial des terrasses viticoles*

Cf. Carte « Affirmer les valeurs paysagères et accompagner l'évolution des paysages »

- en maîtrisant le développement de l'urbanisation : lors de leur révision, les documents d'urbanisme locaux devront gérer les extensions urbaines (structuration dans la pente et qualification des limites avec le vignoble) tout en protégeant les zones viticoles et leurs éléments paysagers (terrasses, agouilles, palette végétale...),
- en participant à la mise en œuvre de la charte paysagère et environnementale du vignoble de la Côte Vermeille,
- en préservant ou en réhabilitant le caractère pittoresque des hameaux (le Rimbau, la Guineille...),
- en développant une gestion agro-paysagère pour maintenir le patrimoine des terrasses et pour répondre au phénomène d'enfrichement,
- en encourageant la découverte du paysage viticole par les sentiers de promenade, les routes «belvédères» et les points de vue panoramiques aménagés,
- en médiatisant et en valorisant le patrimoine rural issu de la mise en culture de la vigne (cf. cahier du CAUE, Sites classés des vignobles de la Côte Vermeille).
- en se positionnant sur le devenir des casots (problématique de résidentialisation).



Illustration 21 : Casots de la Côte-Vermeille, source AURCA

3.4 Promouvoir un paysage habité et parcouru pour les massifs boisés :

Éléments de légende :

4 *Promouvoir un paysage habité dans les massifs boisés sous conditions*

Cf. Carte « Affirmer les valeurs paysagères et accompagner l'évolution des paysages »

- en gérant les interfaces entre milieux boisés et espaces habités par un travail sur les lisières,
- en permettant le maintien et la réhabilitation du bâti traditionnel sous conditions, en application de l'article L.151-11 du Code de l'Urbanisme, les engagements devront nécessairement être consignés dans les documents d'urbanisme et dans la servitude PPRIF quand elle existe ; les collectivités pourront travailler à l'élaboration de plan de gestion de risques d'incendie,
- en valorisant et en faisant découvrir le petit patrimoine (sources, moulins, glaciers...) et le grand patrimoine bâti isolé (forts, tours...),
- en conservant les points de vue permettant une lecture panoramique des paysages,
- en maintenant les paysages ouverts (sommets pastoraux et clairières),
- en favorisant la lutte contre le risque incendie par des aménagements de qualités (réflexion paysagère sur les pistes DFCI et les vignes coupe-feu) (cf. partie I-B-2 "Assurer la protection des espaces naturels et boisés et préserver les espaces de nature ordinaire"),
- en intégrant une réflexion paysagère dans la gestion sylvicole (réflexion sur l'implantation des massifs de résineux et leur impact paysager),
- en hiérarchisant le réseau dense de sentiers de promenade pour encadrer la fréquentation du public et mieux valoriser la découverte des ambiances paysagères,
- en informant le public sur la réglementation en vigueur relative à la pénétration et à la circulation dans les massifs.
- en valorisant la porte du territoire du col du Perthus : accueil et traversée du bourg, mise en valeur de son patrimoine historique, Trophée de Pompée, connexion entre la via Domitia et la via Augusta, redoutes, fort de Bellegarde, bornes frontières... notamment au travers des OAP, en application de l'article R.151-6 du Code de l'Urbanisme. .



Illustration 22 : Massifs forestiers et habités du SCOT Littoral Sud, source AURCA

3.5 Accompagner l'évolution des paysages de piémont :

Éléments de légende :



Accompagner l'évolution des paysages de piémont


Cf. Carte « Affirmer les valeurs paysagères et accompagner l'évolution des paysages »

- en maintenant des espaces de respiration entre les villages (coupures d'urbanisation à inscrire en zone agricole ou naturelle des PLU),
- en rétablissant la RD 900 comme axe de découverte de la vallée de la Rome, en partenariat avec les directions du patrimoine, de l'archéologie et des infrastructures et déplacements du Conseil Départemental,
- en contenant et en gérant les écarts urbains par des fins d'urbanisation (la vallée heureuse, le domaine des Albères, le Serrat de les Bruixes, les Chartreuses du Boulou, les hauts de Céret). L'objectif affiché est de structurer ces espaces (desserte, aménagement de franges urbaines, intégration paysagère, gestion des risques...) et leur connexion aux villes et villages devra être menée.
- en favorisant les liens de qualité formés par la trame verte et bleue de chaque village,
- en préservant les vues remarquables sur la plaine du Tech et les Aspres,
- en valorisant les routes qualitatives liant les villages de piémont (RD2, RD11, RD61) et en stoppant l'urbanisation linéaire, notamment dans le secteur des Albères.




Illustration 23 : Paysages de piémont, SCOT Littoral Sud, source AURCA

3.6 Organiser les paysages de la plaine du Tech aval :

<i>Éléments de légende :</i>	
	<i>Organiser les paysages de la plaine du Tech aval</i>
<i>Cf. Carte « Affirmer les valeurs paysagères et accompagner l'évolution des paysages »</i>	

- en protégeant du mitage et de l'extension les espaces à forte valeur paysagère et agronomique,
- en protégeant les structures paysagères végétales : haies bocagères, allées d'honneur des mas, alignements d'arbres le long des routes...,
- en valorisant les boucles du Tech (accessibilité et aménagements paysagers),
- en affirmant des limites claires aux villages de plaine,
- en gérant le paysage depuis la route D618 (friches, progression urbaine) et de la route D2 entre Brouilla et St-Génis-des-Fontaines,
- en préservant les grands domaines (mas, châteaux) et leur patrimoine paysager (exemple : le domaine de Vilaclara à Palau-del-Vidre),
- en requalifiant les parcs d'activités de proximité qui jalonnent l'ancienne nationale (Laroque-des-Albères, Villelongue-dels-Monts, St-André),
- en contenant les écarts urbains connectés à la RD 618 (Mas dels Agullons et Trompettes Hautes).
- en protégeant et en valorisant les grands canaux d'irrigation patrimoniaux qui structurent la plaine d'Illiberis (exemple : le Rec d'Elna), tout en préservant la ressource en eau et les milieux aquatiques (cf. I.B.1 et I.B.4).


3.7 Consolider la cohérence paysagère dans la plaine de Céret et la moyenne vallée du Tech :

<i>Éléments de légende :</i>	
	<i>Consolider la cohérence paysagère dans la plaine de Céret et la moyenne vallée du Tech</i>
<i>Cf. Carte « Affirmer les valeurs paysagères et accompagner l'évolution des paysages »</i>	

- en structurant l'urbanisation et en densifiant les bourgs,
- en requalifiant la RD115,
- en valorisant l'axe paysager du Tech,
- en protégeant les espaces agricoles à forts potentiels et en gérant l'évolution des friches en contact avec le piémont,
- en prônant une insertion paysagère des nouveaux projets.



Illustration 24 : Domains, SCOT Littoral Sud, source AURCA



A. Orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones d'habitat.

B. Orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones urbaines.

C. Orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones commerciales.

D. Les axes stratégiques du projet de développement économique.



II. Offrir un cadre de développement harmonieux.

A. Orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones d'habitat.

1. Garantir un projet social raisonné mais volontaire

L.141-12 : « Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat (...) en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs. Il précise les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ».

Les EPCI membres du SCOT Littoral Sud entendent être pleinement acteurs de la dynamique démographique à l'œuvre sur le département des Pyrénées-Orientales.

Pour ce faire, le territoire appuie son projet de développement social et économique sur la base d'un scénario volontaire mais toutefois raisonné. Il s'agit de permettre, dans les meilleures conditions possibles, **l'accueil d'environ 8 500 nouveaux habitants sur la période du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2028, ce qui équivaut à un accroissement démographique d'environ 1,0 % par an.**

Afin de répondre à cette ambition, le présent document inscrit sur la période 2019-2028 un objectif de production de 6 066 logements. Celui-ci nécessite la construction de 5 616 logements et l'introduction sur le marché de 450 logements issus du parc bâti existant (logements vacants, changement de destination de locaux à usage autre qu'habitation : locaux d'activités économiques, cortals...).

Cet objectif vise à affirmer la nécessaire réponse que doit apporter le territoire aux besoins en logements nés de l'installation des nouveaux arrivants, des besoins des ménages déjà présents ainsi que du renouvellement du parc immobilier obsolète.

Il doit également pallier la pression de la demande en résidences secondaires, toujours forte. Dans un tel contexte, le SCOT vise une meilleure maîtrise du développement du parc de résidences secondaires au profit d'un développement de l'habitat permanent à Argelès-sur-Mer, Collioure, Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer. Pour atteindre cet objectif, les documents d'urbanisme locaux doivent actionner divers leviers indirects en instituant des secteurs de mixité sociale garantissant des quotas de logements locatifs sociaux et en réglementant la typologie des logements dans les programmes sous maîtrise foncière publique (accession sociale à la propriété...).

L'objectif de production de logements vise par ailleurs à **orienter 43% de l'offre sur les pôles structurants** afin d'assurer le maintien de l'armature et des grands équilibres territoriaux.

Chaque commune déploie un développement urbain mesuré visant à ne pas porter atteinte au projet commun ainsi qu'aux communes voisines. Les objectifs de production de logements liés aux projets communaux doivent être appréciés globalement (selon un phasage sur du court, moyen et long terme qui accepte de fortes variations annuelles liées par exemple à la réalisation des opérations d'aménagement).

L'objectif de construction se répartit par intercommunalité de la manière suivante :

- **4 042 logements pour la CC Albères-Côte Vermeille-Illibéris**
 - **dont 769 pour le pôle structurant d'Argelès-sur-Mer**
 - **et 556 pour le pôle structurant d'Elne**
- **1 574 logements pour la CC du Vallespir**
 - **dont 522 pour le pôle structurant de Céret**
 - **et 578 pour le pôle structurant du Boulou.**

<i>Eléments de légende :</i>	
<small>ENTITE GEOGRAPHIQUE Nombre de logements à construire à l'horizon 2028</small> 700	<i>Entité géographique (nombre de logements à construire sur la période 2019-2028)</i>
<i>Cf. Carte « Améliorer l'habitat existant, renforcer l'équilibre social de l'habitat et maîtriser l'urbanisation résidentielle du territoire »</i>	

En fonction de **projets structurants, porteurs de développement économique d'intérêt territorial fort et inscrits dans une démarche écoresponsable et durable** (transports en commun, mixité sociale, mixité des fonctions, densité élevée...), **l'objectif global de construction est majoré de 1 126 logements**, pour atteindre 6 742 logements à édifier dans les 10 ans à venir.

Cette variante au projet principal constitue une hypothèse haute qui devra bénéficier aux pôles structurants de Céret, Le Boulou et Argelès-sur-Mer, qui pourront accueillir respectivement 188, 188 et 750 logements supplémentaires.

VENTILATION DES OBJECTIFS DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS		
du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2028		
	Variante Basse	Variante Haute
CC ALBERES-COTE VERMEILLE-ILLIBERIS	4042	4792
dont Pôle structurant d'Elne	556	556
dont Pôle structurant d'Argelès-sur-Mer	769	1519
dont reste du territoire	2717	2717
CC DU VALLESPIR	1574	1950
dont Pôle structurant de Céret	522	710
dont Pôle structurant du Boulou	578	766
dont reste du territoire	474	474
SCOT LITTORAL SUD	5616	6742

La répartition territoriale des objectifs de production de logements issus du parc existant sont explicités dans la partie II-A-2.2.

Il appartient aux documents d'urbanisme locaux, ou aux PLH (Programmes Locaux de l'Habitat) le cas échéant, de définir finement les objectifs de production de logements et

la chronologie entourant les grands projets d'aménagement, afin d'assurer un développement urbain cohérent et équitable. A l'instar de la CC Albères-Côte-Vermeille-Illibéris, EPCI obligataire en matière de PLH, il est souhaitable que la CC du Vallespir se dote à son tour d'un outil programmatique afin d'assurer la mise en application de sa politique d'habitat et de cohésion sociale.

2. Garantir les équilibres entre espaces urbains et d'urbanisation future

L.141-6 : « Le document d'orientation et d'objectifs arrête, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrit, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres ».

2.1 Maîtriser la consommation foncière à vocation résidentielle.

Le SCOT poursuit une double ambition : satisfaire l'accueil de population tout en réduisant relativement la consommation des terres agricoles ou naturelles que cela engendre.

Pour répondre aux besoins démographiques, la création de logements devra prioritairement être développée dans le tissu existant ; des constructions en extension compléteront l'offre nouvelle.

La consommation foncière en extension pour le développement de l'habitat (incluant les espaces verts, les voiries et réseaux divers associés), **d'activités artisanales et commerciales et de petits équipements associés, et pour la réalisation de grands équipements, est limitée à 256 ha sur la période 2019-2028 dans le cadre de la variante haute, et 217 ha dans le cadre de la variante basse.** Les objectifs sont modulés en fonction des secteurs géographiques et des variantes en matière de production de logements. Du fait de modes d'urbanisation plus lâches et d'une pression démographique forte dans les secteurs à dominante périurbaine, un effort notable y est attendu. Au regard des perspectives de développement de l'offre en logements, les pôles structurants d'Elne et d'Argelès-sur-Mer doivent également veiller à adopter une politique vertueuse en matière d'économie de consommation d'espace.

La très forte pression générée par la demande en logements et les nombreuses contraintes qui pèsent sur la Côte Vermeille (topographie, risques naturels...), conduisent ce secteur à développer une urbanisation déjà dense. Dans un tel contexte, des efforts en matière de réinvestissement urbain doivent être menés (cf. partie II-A-2.2), afin de garantir que la surface résidentielle consommée en extension ne soit pas plus importante que sur la décennie de référence.

Pour l'urbanisation à vocation dominante d'**habitat**, incluant l'habitat, les petits commerces, locaux d'artisanat et petits équipements associés, et pour la réalisation des **équipements structurants**, les **objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace** sont les suivants :

- Albères : 78 ha (dont 25 ha pour le pôle structurant d'Argelès-sur-Mer) dans le cadre de la variante basse ; 106 ha (dont 53 ha pour le pôle structurant d'Argelès-sur-Mer) dans le cadre de la variante haute
- Basse Plaine du Tech : 46 ha (dont 16 ha pour le pôle structurant d'Elne)
- Côte Vermeille : 34 ha
- Vallespir : 59 ha (dont 16 ha pour chacun des pôles structurants de Céret et du Boulou) dans le cadre de la variante basse et 71 ha (dont 22 ha pour chacun des pôles structurants de Céret et du Boulou) dans le cadre de la variante haute

Ces enveloppes n'incluent pas l'espace à urbaniser à vocation économique au sein des PAE et SIP qui relèvent d'enveloppes dédiées.

2.2 Optimiser l'espace urbanisé par une reconquête des centres-bourgs.

La maîtrise de la consommation foncière et l'atténuation de l'impact des activités humaines passent par le réinvestissement des espaces urbains dont la restructuration en profondeur est indispensable.

La priorité consiste à rechercher de nouvelles disponibilités dans le tissu déjà urbanisé par le comblement de dents creuses, la densification des espaces urbains faiblement urbanisés pouvant faire l'objet d'une restructuration foncière, par le renouvellement urbain d'îlots, de quartiers vétustes ou de friches urbaines, et par la reconquête des logements vacants de longue durée ou de locaux à usages autres qu'habitation (cortals, anciennes caves coopératives....).

✓ En matière de comblement de dents creuses et de reconversion des friches urbaines

Lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, les collectivités doivent identifier les terrains en dents creuses et les friches urbaines et définir une stratégie foncière en fonction des intérêts stratégiques qu'elles présentent, en particulier l'accès aux fonctions de centralité en modes actifs ou en transports collectifs, et de la faisabilité en matière d'aménagement et de libération du foncier.



Au moins **15% de la construction de logements doit être produite en comblement de dents creuses, 12,5% dans le cadre de la variante haute.**

Au regard du foncier potentiellement mobilisable, des enjeux de réduction de consommation d'espace, des contraintes liées à la prise en compte des risques d'inondation et du positionnement dans l'armature urbaine, les politiques de l'habitat et les

documents d'urbanisme locaux se fixent les objectifs suivants en termes de construction de logements en dents creuses :

	Objectifs minimums de construction de logements en dents creuses	
	Variante Basse	Variante Haute
MASSIF DES ALBERES*	9 %	6 %
dont Argelès-sur Mer	20 %	10 %
dont autres communes	/	/
BASSE PLAINE DU TECH	22 %	22 %
dont Elne	22 %	22 %
dont autres communes	21 %	21 %
COTE VERMEILLE	14 %	14 %
VALLESPIR**	13 %	11 %
dont Céret	14 %	11 %
dont Le Boulou	24 %	18 %
dont autres communes	/	/

En raison des efforts attendus sur les villes et villages des Albères et du Vallespir (hors pôles structurants), en terme de densification en extension, l'objectif de réinvestissement urbain par comblement de dents creuses n'est pas chiffré. Ils doivent néanmoins contribuer à l'objectif global, d'autant que leur potentiel en tissu urbanisé le permet (secteur du Massif des Albères en particulier).

<u>Eléments de légende :</u>	
	Construire un volume minimum de logements en dents creuses
	Contribuer à l'objectif global de comblement des dents creuses
Cf. Carte « Améliorer l'habitat existant, renforcer l'équilibre social de l'habitat et maîtriser l'urbanisation résidentielle du territoire »	
Cf. Carte de synthèse	


Ces objectifs à l'échelle des secteurs géographiques sont déclinés dans les Programmes Locaux de l'Habitat et les documents d'urbanisme locaux et ne sauraient s'entendre comme un objectif applicable à chaque commune.

✓ **En matière de reconquête du parc de logements vacants**

La remise sur le marché de logements vacants, en particulier de longue durée, constitue un levier de production de logements en tissu existant, et participe à l'amélioration des ambiances urbaines. Le SCOT affiche pour ambition de remobiliser près de 350 logements vacants d'ici 2028. Les Programmes Locaux de l'Habitat et les documents d'urbanisme locaux poursuivent la réalisation des objectifs suivants :

Remise sur le marché de logements vacants du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2028	
ALBERES	85
dont Argelès-sur-Mer	30
BASSE PLAINE DU TECH	75
dont Elne	30
COTE VERMEILLE	100
VALLESPYR	90
dont Le Boulou	25
dont Céret	40

Les communes sont encouragées à délibérer en faveur de la THLV (taxe d'habitation sur les logements vacants) et de la MTFPNB (Majoration de la taxe sur le foncier des propriétés non-bâties en espaces urbanisés).

<i>Éléments de légende :</i>	
	<i>Mobiliser un volume minimum de logements dans le parc vacant</i>
<i>Cf. Carte « Améliorer l'habitat existant, renforcer l'équilibre social de l'habitat et maîtriser l'urbanisation résidentielle du territoire »</i>	

2.3 Densifier les constructions en extension urbaine

Afin d'assurer une urbanisation économe en espace, les extensions urbaines sont conçues dans un souci de sobriété foncière en respectant les objectifs suivants :

- pour les pôles structurants (Argelès-sur-Mer, Elne, Céret et Le Boulou) : 30 logements et 3 000 m² de surface de plancher par hectare minimum,
- pour les communes de la Côte Vermeille : 30 logements et 3 000 m² de surface de plancher par hectare minimum,
- pour les autres communes : 20 logements et 2 000 m² de surface de plancher par hectare minimum.

L'ambition est d'atteindre une moyenne globale de 25 logements et 2 500 m² de surface de plancher par hectare (minimum). La densité attendue est une densité brute qui doit être mesurée en appliquant la méthode précisée par l'illustration n°25.


L'objectif de densité brute moyenne est atteint globalement sur le périmètre communal, il peut cependant varier selon les opérations et leur localisation. Il peut être relativisé pour les communes ayant des contraintes particulières en matière de topographie, d'assainissement non collectif ou encore de risques naturels, notamment les petites communes (l'Albère, Taillet, Les Cluses, Vivès, Le Perthus). Pour atteindre ces objectifs, les documents d'urbanisme locaux peuvent imposer, dans des secteurs qu'ils délimitent au sein des secteurs situés à proximité des transports collectifs, existants ou programmés, une densité minimale de constructions (article L.151-26 du Code de l'Urbanisme).

Dans l'hypothèse de mise en œuvre de la **variante haute** des objectifs de construction de logements, les collectivités visent **une densité minimale de 35 logements et 3500 m² de surface de plancher par hectare**. Cette densité est une densité brute (cf. illustration 25).


Les densités exprimées n'impliquent pas de taille maximale des parcelles, cependant compte tenu des prix du foncier viabilisé et des moyens financiers des ménages locaux, il est recommandé de produire un découpage parcellaire n'excédant pas 350 m².

Éléments de légende :

Densifier les extensions urbaines :



30 log / ha minimum et 3 000 m² de surface de plancher /ha minimum



20 log / ha minimum et 2 000 m² de surface de plancher /ha minimum

Cf. Carte « Améliorer l'habitat existant, renforcer l'équilibre social de l'habitat et maîtriser l'urbanisation résidentielle du territoire »

Cf. Carte de synthèse

Les réserves foncières cumulées des communes plaident pour une coordination, dans l'espace et le temps de l'ouverture des zones à urbaniser. En ce sens, les EPCI chercheront à se doter de documents de programmation (du type PLH) qui assureront un calendrier et une bonne gestion de ces ouvertures.

Sont réunis sous l'appellation « extension urbaine » les projets de développement urbain qui ont pour conséquence d'étendre la surface urbanisée au détriment des espaces agricoles ou naturels. Plus spécifiquement, ces extensions sont définies comme les emprises foncières encore non bâties, qui ne sont pas situées en zone urbaine au sens de l'article R151-18 du Code de l'Urbanisme (« Peuvent être classés en zone urbaine, les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. »)

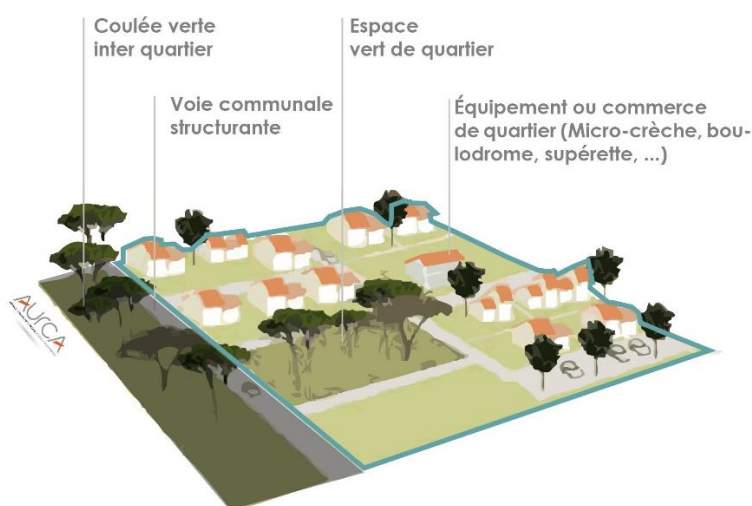
Les secteurs à aménager faisant l'objet de règles particulières inhérentes aux Plans de Gestion ou de Prévention des Risques (PGRI, PPR) se voient dégagés de cet objectif de densité, tout comme les projets justifiant de critères patrimoniaux, esthétiques ou techniques liés au site ou à la configuration des lieux.

La priorisation du développement de l'urbanisation à proximité des secteurs déjà structurés en termes de fonctions résidentielles, économiques, d'équipements et de services, doit permettre le rapprochement des différentes fonctions urbaines et favoriser la mise en place de transports collectifs, dans une logique de formes urbaines moins consommatrices d'espaces et moins génératrices de nuisances et de pollutions.

La densité d'une opération d'habitat ou densité résidentielle retenue par le SCOT est la densité brute. Elle est calculée sur la base du périmètre de l'opération envisagée, en incluant les surfaces d'espaces libres (voiries internes, espaces verts de proximité) compris dans l'assiette des opérations, et les surfaces dédiées aux commerces et équipements répondant aux besoins de proximité.

En revanche, en sont déduits : les grands espaces verts mis en valeur ou préservés à l'occasion de l'opération, dont l'intérêt dépasse le périmètre du quartier (par exemple coulée verte, zones humides ...), ainsi que les voiries primaires (desservant plusieurs quartiers), et les emprises liées aux équipements publics ou ouverts au public dont l'usage dépasse les besoins de l'opération ou du quartier.

Il est du ressort du PLU(i) de préciser la définition et la typologie des équipements répondant aux besoins de proximité, en considérant notamment la nature, la surface et les éléments de contexte (implantation, desserte, ...) du quartier considéré.



Densité brute :

C'est le ratio entre le nombre de logements et les surfaces dédiées à l'habitat, la voirie et les réseaux divers (VRD) desservant le quartier, les espaces verts, les commerces et les équipements aménagés pour les besoins de la population habitant dans l'espace considéré.

Illustration 25 : La densité résidentielle : définition et exemple

2.4 Restructurer et rénover l'espace urbanisé

L.141-12 : « Le document d'orientation et d'objectifs précise les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé ».

Les politiques **d'amélioration et de réhabilitation des parcs** de logements existants publics ou privés ont pour objectif de requalifier et de rénover les tissus anciens les plus dégradés, notamment ceux situés dans les **cœurs de ville et les principaux bourgs**.

Elles favorisent :

- la remise sur le marché des logements vacants,
- la requalification du parc ancien, et notamment les interventions sur le parc en copropriété,
- la résorption de l'habitat indigne,
- la qualité résidentielle du parc existant.


Les politiques de l'habitat et de l'urbanisme visent la rénovation énergétique des **résidences principales les plus énergivores** (classés F et G lors du diagnostic de performance énergétique) à moyen terme et l'atteinte des normes « bâtiment basse consommation » ou assimilées pour l'ensemble du parc immobilier à l'horizon 2050, conformément aux objectifs de la loi pour la transition énergétique et la croissance verte.

Les documents d'urbanisme locaux comportent des dispositions qui facilitent les opérations de rénovation. Ils favorisent l'installation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

La mise en place d'OPAH « Renouveau urbain » et de PIG « Précarité énergétique » est encouragée et peut conforter d'autres politiques de l'habitat déjà à l'œuvre sur le territoire.

Pour répondre aux ambitions de maintenir et développer l'animation de la vie urbaine, les documents d'urbanisme locaux localisent préférentiellement les équipements de type « superstructure » (école, collège, lycée, médiathèque ...), les services et commerces de proximité en zone urbaine bien desservie par les transports collectifs ou les modes doux, et où existe une mixité fonctionnelle. Les EHPAD, résidences seniors et autres lieux d'hébergement (type RHJ ...) sont en priorité localisés au sein de ces mêmes secteurs ou, en fonction des caractéristiques et de l'envergure du projet, sur un secteur facilement accessible depuis le centre-ville, ou depuis un quartier équipé de services et commerces de proximité présentant un caractère de centralité urbaine, à partir de cheminements piétons ou de voies vertes adaptés.

A Argelès-sur-Mer, l'action sur le parc de logements touristiques et les quartiers de la plage doit viser l'organisation et la vitalisation de la « ville littorale ».

	<p><u>Éléments de légende :</u></p> <p>Organiser la ville littorale</p>
<p><i>Cf. Carte « Améliorer l'habitat existant, renforcer l'équilibre social de l'habitat et maîtriser l'urbanisation résidentielle du territoire »</i></p>	

Des réflexions doivent être engagées par l'ensemble des stations littorales, ainsi que dans les communes d'arrière-pays afin de prévenir la déqualification du parc de résidences secondaires le plus ancien, dans un contexte de production neuve dynamique, ainsi que du parc de meublés touristiques (Cf. partie III-B-2).

2.5 Promouvoir un urbanisme de projet par la reconnaissance de quartiers pilotes dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs

L.141-7 : « Le document d'orientation et d'objectifs peut, dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu ».

L.141-8 : « 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 ».

Neuf secteurs sont définis comme stratégiques au regard de leur desserte directe ou de leur localisation à proximité de réseaux et infrastructures de transports collectifs et de l'existence d'équipements collectifs. Ces secteurs constituent des quartiers pilotes, dans lesquels les documents d'urbanisme locaux doivent respecter des règles de densité et s'assurent que les aménagements réalisés répondent aux ambitions suivantes :

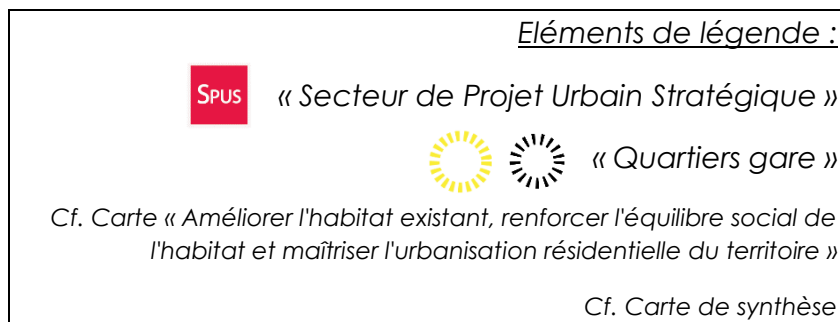
- permettre la mixité des fonctions,
- promouvoir la mixité des formes urbaines,
- garantir la diversité de l'offre en logements et la mixité sociale,
- rechercher la sobriété énergétique,
- favoriser l'intégration de la nature en ville.

Des dispositions spécifiques à l'organisation des déplacements au sein de ces secteurs sont présentées dans la partie II-B-1.

Sont concernés, les secteurs suivants :

- ✓ Sur les pôles structurants, les « **Secteurs de Projets Urbains Stratégiques** » (SPUS) :
 - SPUS 1 : « Les Mousseillous » à Elne.
 - SPUS 2 : « Olivedes del Pilar - Pla de Molas » au Boulou,

- SPUS 3 : Entrée de ville à Argelès-sur-Mer,
 - SPUS 4 : « Port-quartier/Port-jardin » à Argelès-sur-Mer.
- ✓ Les « **quartiers gare** », situés dans un rayon de 300 m environ autour des gares de voyageurs existantes à :
- Elne,
 - Argelès-sur-Mer,
 - Collioure,
 - Port-Vendres,
 - Banyuls-sur-Mer.



La délimitation des périmètres des « Secteurs de Projets Urbains Stratégiques » (SPUS) et des « quartiers gares » à l'échelle parcellaire, est présentée ci-après. Afin de garantir la cohérence d'ensemble du projet urbain et des aménagements qui y seront réalisés, ces périmètres peuvent englober des espaces qui ne sont pas destinés à être bâtis mais qui pourront faire l'objet d'aménagements légers (zones exposées au risque, espaces tampons à proximité des voies routières...).

Les documents d'urbanisme locaux doivent, dans le respect des objectifs de densité, définir, précisément le projet d'aménagement des SPUS par rapport aux différentes contraintes, en particulier celles inhérentes aux risques naturels, aux zones humides, à la loi Littoral, au retrait par rapport aux voies ferrées... et le cas échéant adopter le zonage adéquat.

Au sein de ces 9 quartiers pilotes, l'objectif est d'atteindre une densité résidentielle (à dominante d'habitat, avec l'éventuelle présence d'activités économiques et commerciales de proximité) au moins égale à 35 logements à l'hectare et 3 500 m² de surface de plancher. Cette densité est une densité brute.

La règle de hauteur maximale des constructions au faîtage, calculée à partir du terrain naturel, définie dans les PLU ne pourra pas être inférieure à 12 m. Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) ne peut être inférieur à 0,5. Se voient dégagées des règles de gabarit qui précèdent, les parties de secteurs à aménager faisant l'objet de règles particulières inhérentes aux PPR ou aux dispositions du PGRI.

Au sein des zones à vocation d'habitat ou mixtes des quartiers pilotes, les documents d'urbanisme locaux doivent délimiter des sous-secteurs dans lesquels la surface de plancher ne peut être inférieure à 3 500 m²/ha (densité brute). Ils instituent une densité minimale à travers des règles de gabarit minimal.

Il est à souligner que les SPUS « Entrée de ville » à Argelès-sur-Mer et « Les Mousseillous » à Elne couvrent, pour des raisons de cohérence d'ensemble des opérations qui y seront réalisées, des superficies dépassant la réalisation des besoins du territoire à l'échéance du SCOT. Ainsi, le SPUS « Entrée de Ville » d'Argelès-sur-Mer couvre une surface d'approximativement 155 hectares, incluant des espaces déjà urbanisés. Le SPUS « Les Mousseillous » s'étend sur une surface d'environ 47 hectares.

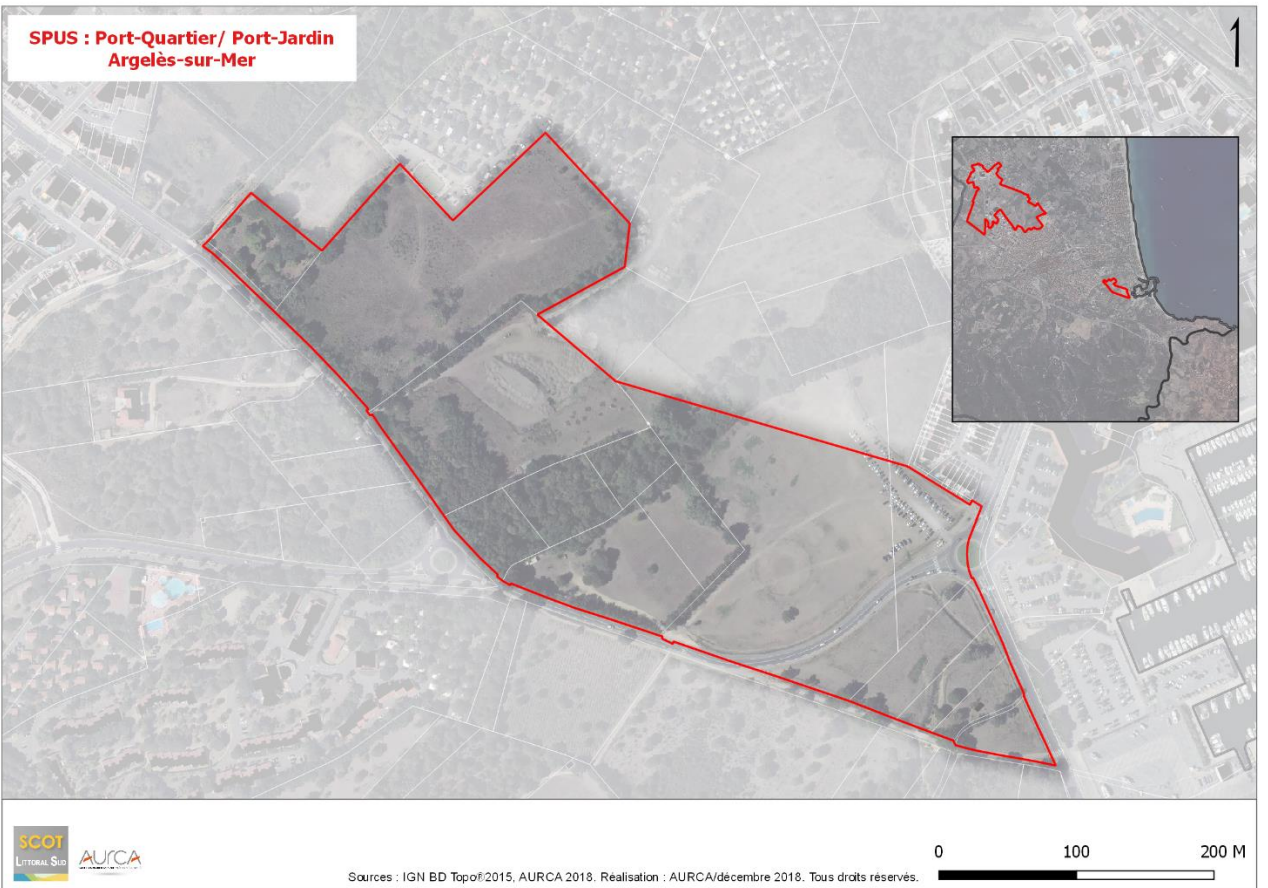
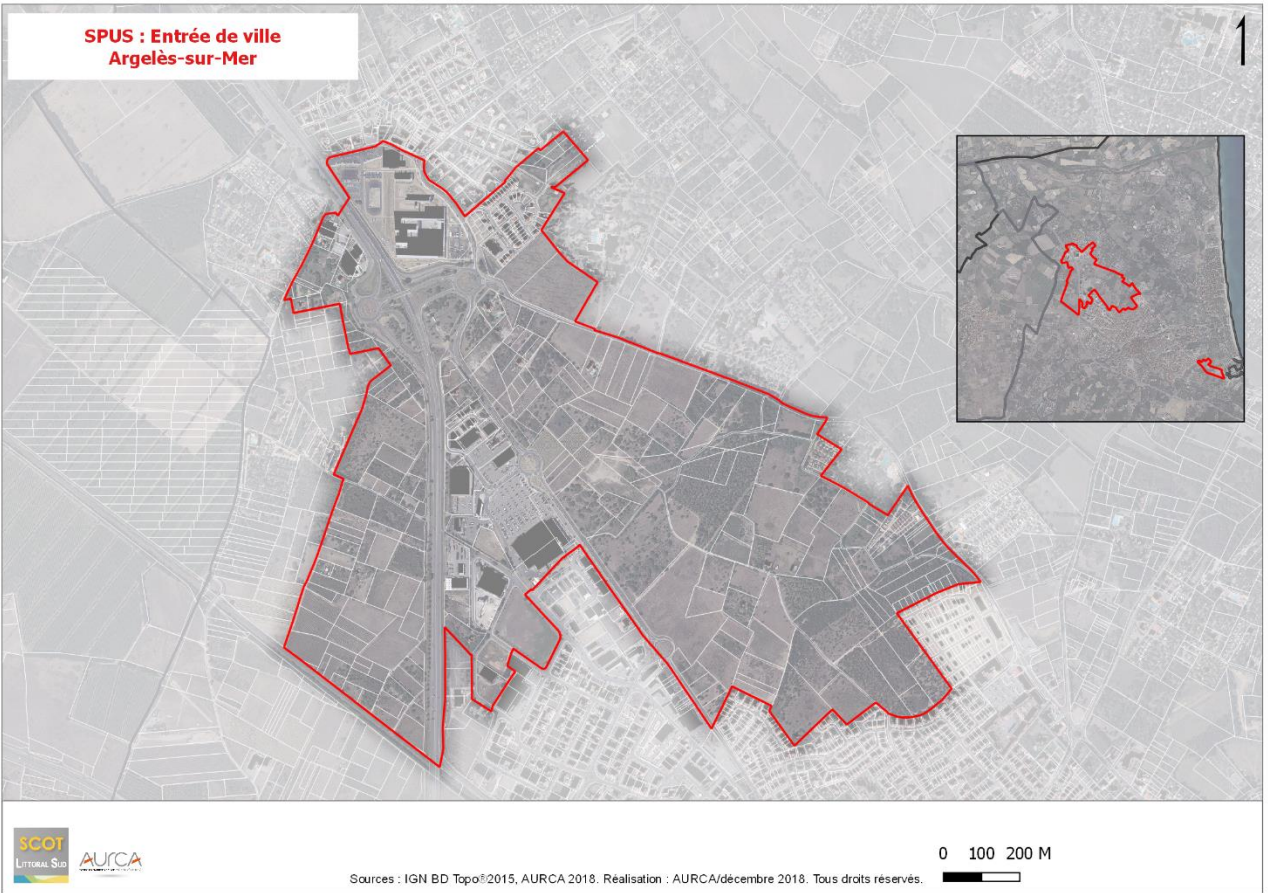
Le développement de l'urbanisation s'y déroulera en plusieurs phases. En fonction des choix techniques et financiers, les documents d'urbanisme locaux préciseront les secteurs à urbaniser en priorité.

Au regard des espaces situés en dehors des SPUS pouvant être mobilisés au sein des communes et dans le but de garantir le respect des objectifs de limitation de la consommation d'espace (selon la variante haute des objectifs de construction de logements), il est avéré que ces SPUS ne pourront être totalement urbanisés d'ici le terme du SCOT.

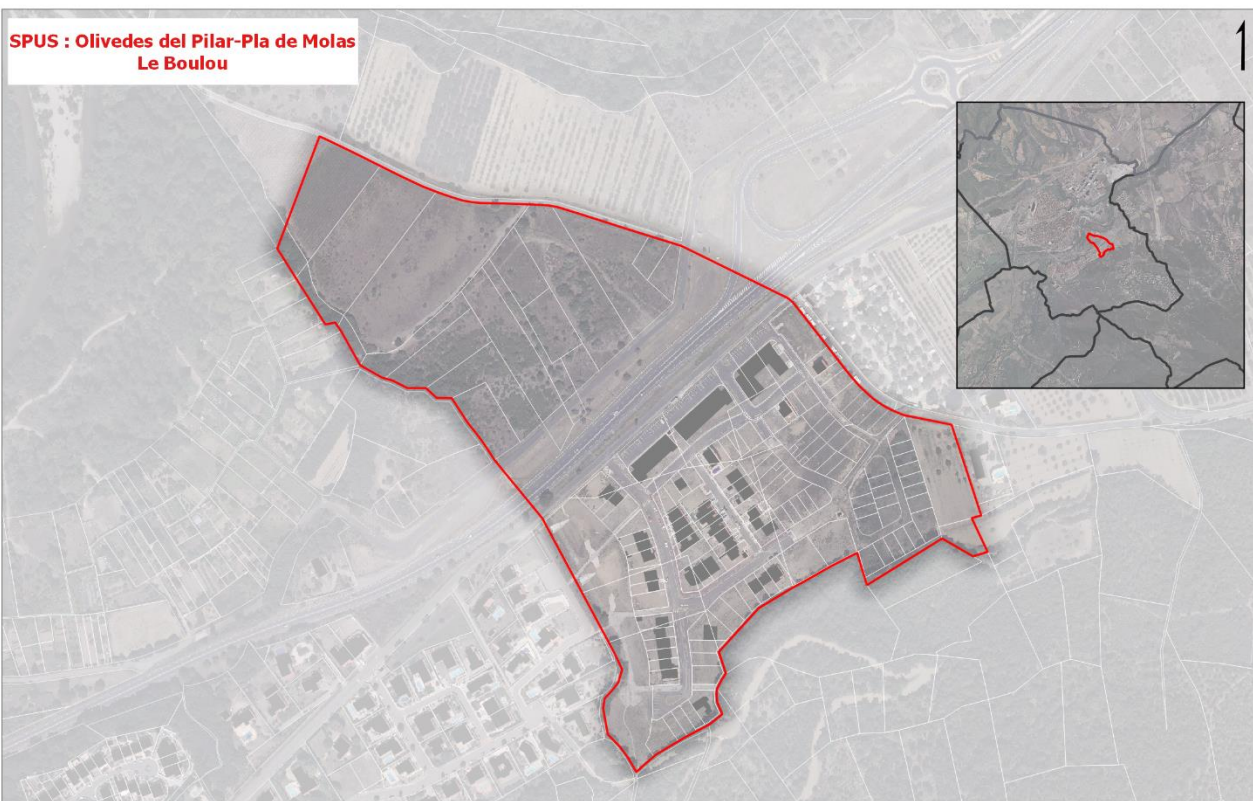
D'ici décembre 2028, le SPUS « Entrée de ville » d'Argelès-sur-Mer a vocation à accueillir plusieurs opérations à vocation d'habitat ou mixte, ainsi que la création d'un Parc d'Activités Economiques structurant, sur une surface d'environ 25 hectares. Au sein du SPUS « Les Mousseillous », une ou plusieurs opérations à vocation d'habitat ou mixte pourront être réalisées, ainsi qu'une extension d'environ 12 hectares du Parc d'Activités Economiques structurant qui jouxte le SPUS dans sa partie Est.

Dans le cas particulier de la commune d'Argelès-sur-Mer, afin de respecter le principe de développement de l'urbanisation en continuité de l'urbanisation existante, il conviendra de travailler la couture urbaine entre le SPUS « Entrée de ville » et l'agglomération, notamment au travers du document d'urbanisme local. En ce qui concerne le SPUS « Port Quartier – Port Jardin », la zone humide et la zone inondable ne pourront pas être urbanisées.

Dans le cas particulier de la commune d'Elne, dont les contraintes à l'urbanisation sont nombreuses du fait de la loi Littoral, de l'inondabilité et des infrastructures routières et ferroviaires existantes, afin de respecter les dispositions du PGRI, il convient d'engager prioritairement l'urbanisation à partir des terrains non inondables au sein du SPUS « Les Mousseillous ». Ce n'est qu'une fois la zone hors d'eau urbanisée, que le secteur soumis à l'aléa inondation pourra faire l'objet d'une urbanisation.



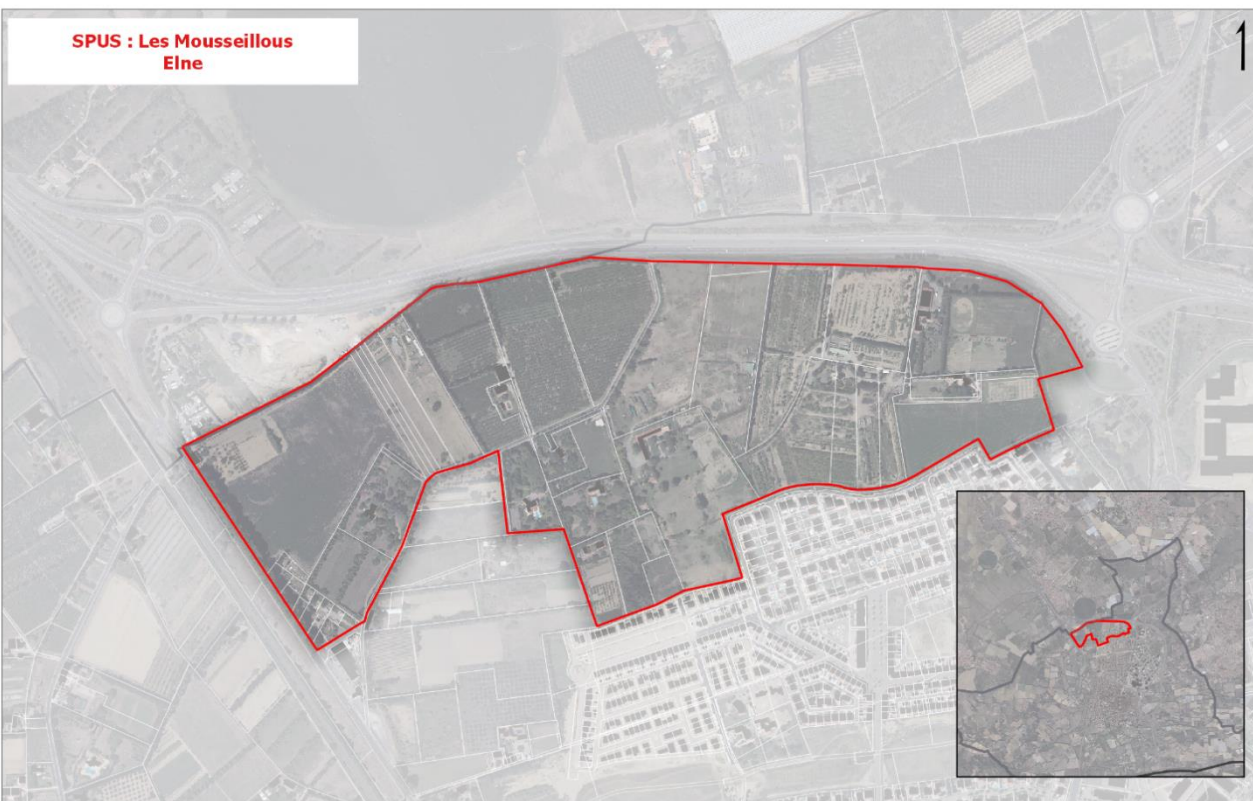
**SPUS : Olivedes del Pilar-Pla de Molas
Le Boulou**



Sources : IGN BD Topo/2015, AURCA 2019. Réalisation : AURCA/février 2019. Tous droits réservés.

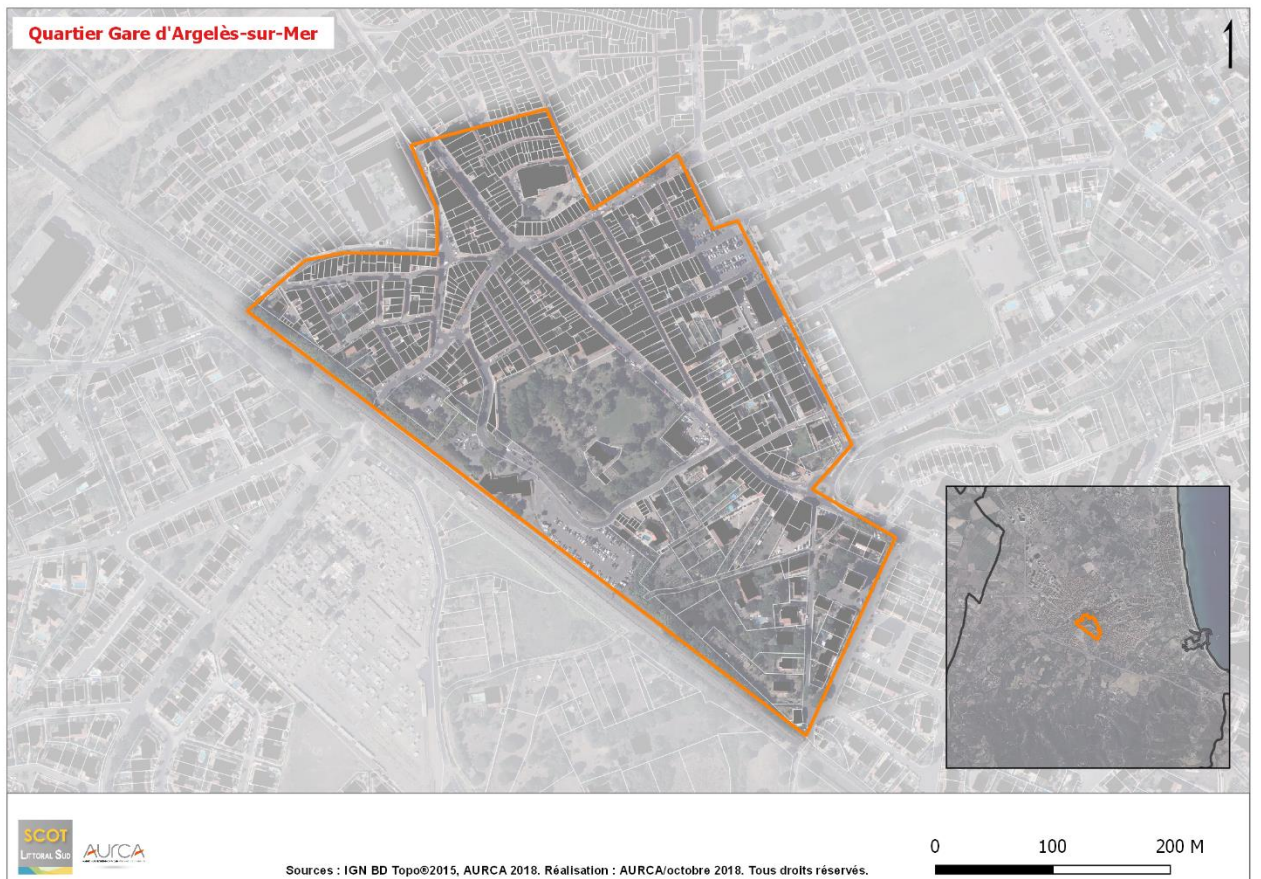
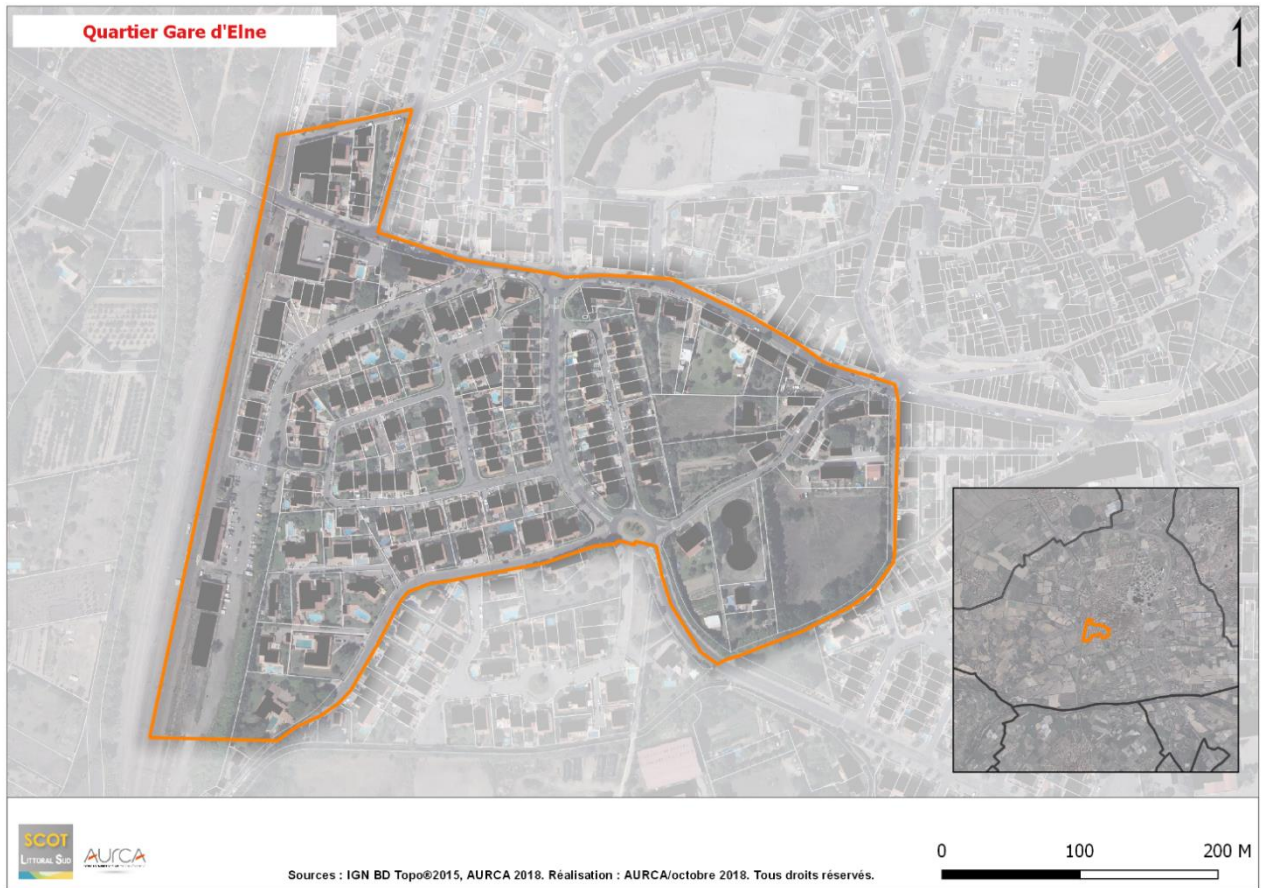
0 100 200 M

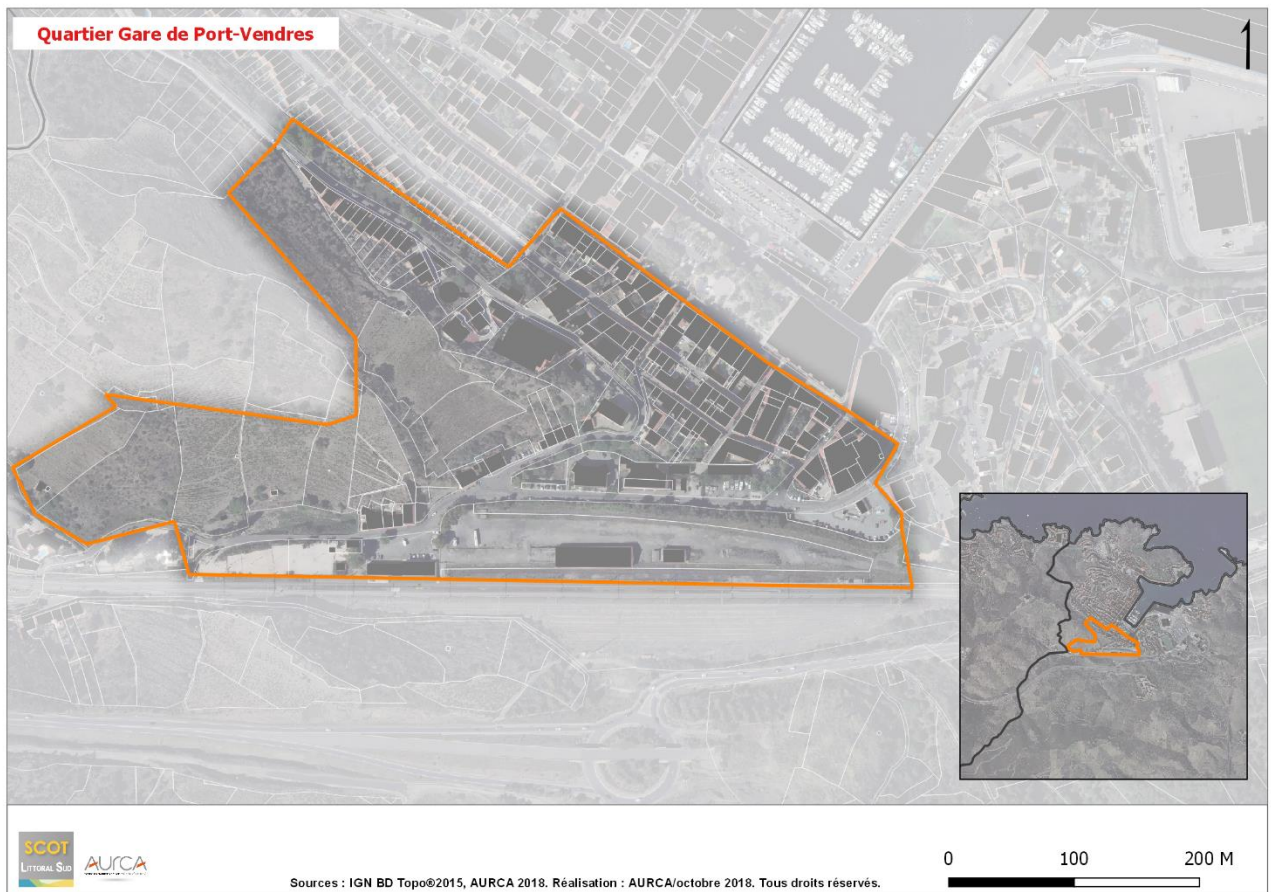
**SPUS : Les Mousseillous
Elne**

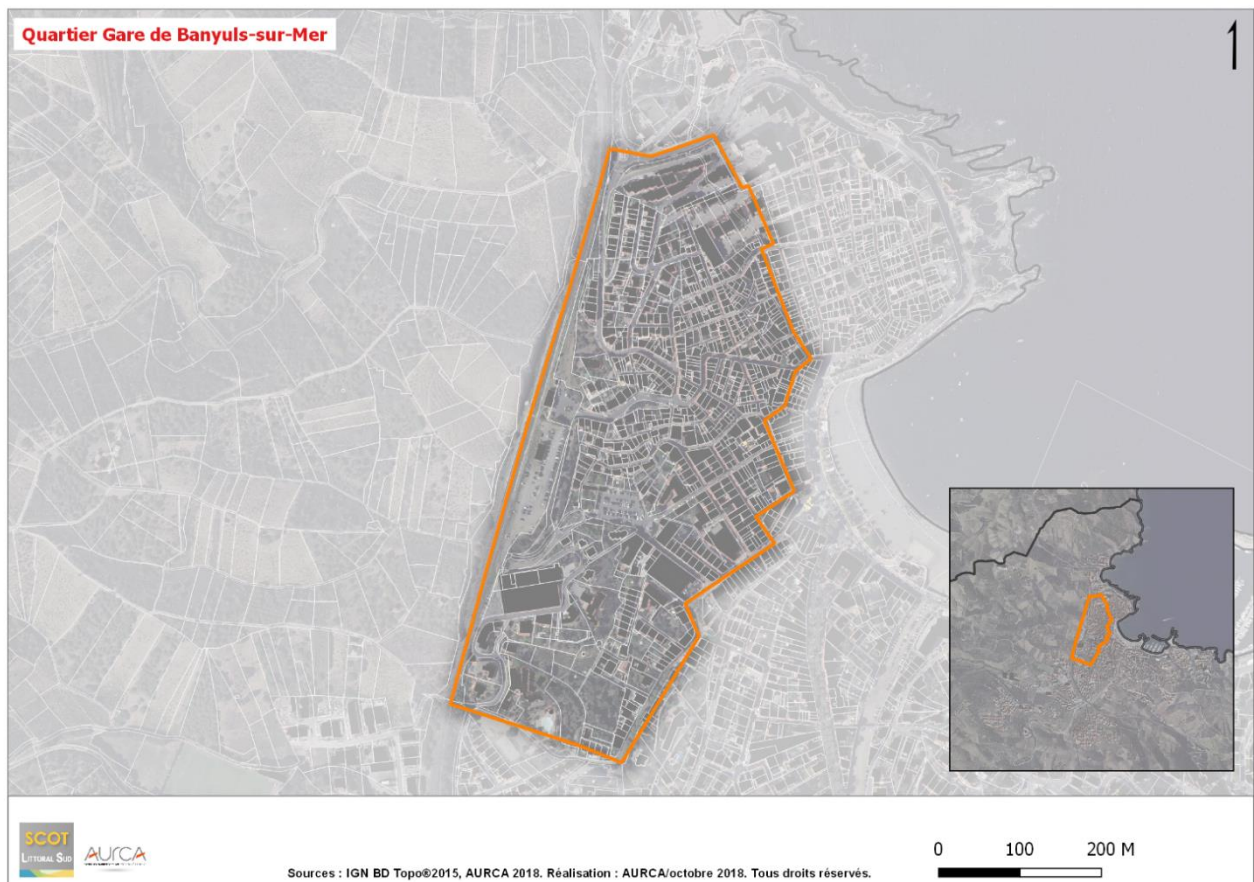


Sources : IGN BD Topo/2015, AURCA 2019. Réalisation : AURCA/janvier 2019. Tous droits réservés.

0 100 200 M







De façon à satisfaire les ambitions visées par les quartiers pilotes, plusieurs objectifs complémentaires sont poursuivis dans la conception des opérations :

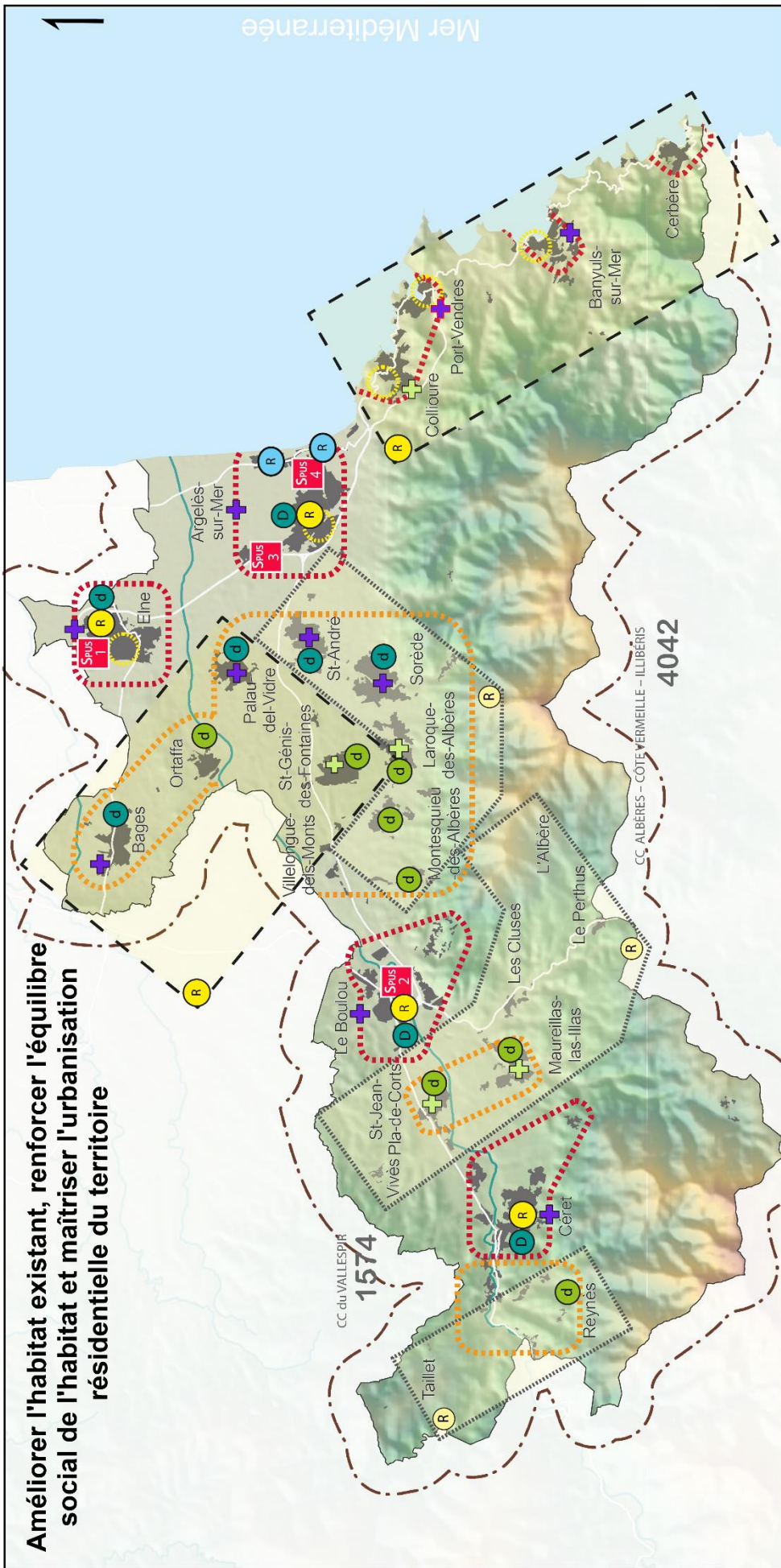
- développer une approche de type approche environnementale de l'urbanisme,
- privilégier une opération d'aménagement d'initiative publique, tels que la ZAC ou le lotissement, afin de mieux maîtriser les programmes immobiliers et les aspects architecturaux et paysagers,
- étudier les possibilités d'intégrer certaines activités afin de favoriser la mixité urbaine,
- produire une offre en logements diversifiée au titre de la mixité sociale et générationnelle, en développant à l'échelle du quartier pilote, des opérations en accession à la propriété, en accession aidée (PSLA, lotissement communal...), des logements locatifs et locatifs sociaux, ainsi qu'une offre en petits logements de type T2 ou T3,
- renforcer la densification des parcelles en autorisant, conformément à l'article L.151-28 alinéa 3 du Code de l'Urbanisme, le dépassement des règles relatives au gabarit pour les constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale ou qui sont à énergie positive,
- favoriser les implantations mitoyennes participant aux objectifs de réduction de la consommation foncière et aux économies d'énergie,
- encourager, à travers le règlement des documents d'urbanisme :

- les constructions basse consommation, constructions bioclimatiques, constructions à énergie positive,
 - l'utilisation du bois et des éco-matériaux ou matériaux biosourcés dans la construction,
 - la production d'énergie renouvelable sur les bâtiments, via l'installation individuelle ou mutualisée de panneaux solaires ou photovoltaïques en toiture, via le recours aux chaufferies bois collectives, ou depuis d'autres sources d'énergie renouvelable, si les conditions techniques et réglementaires le permettent,
- prévoir des équipements mutualisés comme les parkings ou les bassins d'orage,
 - concevoir des bassins d'orage à usages multiples et/ou intégrés dans les aménagements de voirie,
 - intégrer, à travers le règlement des documents d'urbanisme, des espaces de nature dans les quartiers, en imposant par exemple une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables (article L.151-22 du Code de l'Urbanisme); y privilégier des espèces végétales locales peu consommatrices en eau et en intrants (fertilisants, phytosanitaires). L'objectif est de consacrer au moins 10% du foncier de la zone aménagée aux espaces verts,
 - limiter l'imperméabilisation des zones, en recourant par exemple à l'article L.151-22 du Code de l'Urbanisme, en particulier pour le SPUS « Les Mousseillous », de par sa localisation dans une Zone de Sauvegarde pour l'alimentation en eau potable actuelle et future,
 - définir des espaces de regroupement des stationnements, des liaisons inter-quartiers favorisant le passage de transport collectif ainsi qu'un réseau de type « modes doux ».

Ces objectifs sont précisés par les « Orientations d'Aménagement et de Programmation » et les règlements des documents d'urbanisme locaux.

En outre, lorsque les SPUS ou les Quartiers Gare se localisent dans un secteur agricole à fort potentiel, les documents d'urbanisme locaux doivent **rechercher des mesures d'évitement, de réduction ou, en dernier recours, de compensation des impacts générés par ces projets sur l'activité agricole.**

Améliorer l'habitat existant, renforcer l'équilibre social de l'habitat et maîtriser l'urbanisation résidentielle du territoire



Optimiser et restructurer les espaces urbanisés
 Espace privilégié de reconquête urbaine

- construire un volume minimum de logements en dents creuses
- contribuer à l'objectif global de comblement des dents creuses
- organiser la ville littorale (objets sur le parc touristique)
- mobiliser un volume minimum de logements dans le parc vacant

Organiser le développement urbain
 Territoire privilégié d'un urbanisme maîtrisé et solidaire

Densifier les extensions urbaines

- 30 log/ha minimum et 3000 m² de surface de plancher/ha minimum
- 20 log/ha minimum et 2000 m² de surface de plancher/ha minimum

Renforcer l'équilibre social de l'habitat

- intégrer 20 % de logements locatifs sociaux par opération et au moins 15 % de logements en accession aidée dans la programmation communale
- intégrer au moins 15 % de logements en accession aidée dans la programmation communale et maintenir un taux d'équipement communal de logements locatifs sociaux d'au moins 20 %
- intégrer 30 % de logements aidés (location et accession) dans la programmation communale

Promouvoir la mixité sociale et générationnelle en diversifiant les formes urbaines

- produire un minimum de 40 % de collectif dans la construction communale
- produire un minimum de 30 % de collectif dans la construction communale
- tendre vers 30 % de collectif dans la construction communale

Promouvoir un urbanisme de projet
 Espace privilégié d'un développement urbain durable

Secteur de Projet Urbain Stratégique (SPUS)
 Elne : 1 « Les Moussellous »
 Le Boulou : 2 Olivades del Pilar-Pia de Molas
 Argelès-sur-Mer : 3 Entrée de ville
 4 Port-quartier/port-jardin

quartiers gare

Répondre aux besoins en logements
 Programmation immobilière à réaliser (variante basse)

ENTITE GEOGRAPHIQUE
 Nombre de logements à construire à l'horizon 2028
700

0 5 Km

Sources : IGN BD Topo@2015, ASTER GDEM, OCS GE IGN 2015, AURCA 2020. Réalisation : AURCA/février 2020. Tous droits réservés.

3. Garantir une offre en logements diversifiée et l'équilibre social de l'habitat

L.141-12 : « Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale ».

L'offre en logements guide les parcours résidentiels et l'installation des ménages. Les orientations et objectifs liés à l'équilibre social de l'habitat revêtent une importance majeure en visant l'adéquation de l'offre avec les besoins de la population.

Dans chaque intercommunalité, l'offre nouvelle de logements mérite d'être diversifiée, tant sur la forme urbaine (collectif, groupé, individuel dense, petites, moyennes et grandes parcelles), que sur la typologie (T2, T3, T4 et +), et sur les statuts d'occupation (locatif ou accession, libre ou aidé). Pour ce faire, les documents d'urbanisme locaux peuvent délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme est affecté à des catégories de logements qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale (art. L.151-15 du Code de l'Urbanisme). Cette diversification est définie en fonction de l'offre et de la proximité des services, équipements, réseaux et des transports en commun quand ils existent.

3.1 Varier les formes urbaines et la taille des logements pour favoriser la diversité sociale et générationnelle des quartiers.

Afin de proposer des solutions d'habitat adaptées aux revenus et à la taille des ménages, les documents d'urbanisme locaux favorisent le développement de l'habitat individuel groupé (type maison de ville avec jardinets), ou superposé (une demi-douzaine d'appartements en R+1 avec jardinets), et le logement collectif (appartements avec terrasses ou balcons). Ces formes d'habitat comprennent souvent de petits logements et proposent des charges foncières et constructives moins lourdes



Illustration 26 : Logements sociaux, lotissement Vignes Plaines, Céret, source AURCA

que l'individuel pur. Elles offrent une réponse aux besoins des jeunes ménages qui débutent leur parcours résidentiel, aux ménages modestes qui souhaitent accéder à la propriété ou encore aux besoins spécifiques des seniors qui ne peuvent se maintenir dans leur maison.

Plus précisément, le SCOT affiche des **objectifs de construction de logements en collectif** par secteur géographique et par commune, en fonction de leur place dans l'armature urbaine. Ils constituent des **objectifs minimaux à atteindre pour les pôles structurants et les**

communes de plus de 3 000 habitants (hors Côte Vermeille où cette typologie de construction est fortement représentée) :

- Pôles structurants d'Argelès- sur-Mer, Céret, Le Boulou : 40% de la construction de logements,
- Pôle structurant d'Elne : 30% de la construction de logements,
- Communes de plus de 3 000 habitants¹ (hors Côte Vermeille) : 30% de la construction de logements,
- Autres communes situées au sein des secteurs Albères, Basse Plaine du Tech, Vallespir : 30% de la construction de logements. L'atteinte de ces objectifs doit être relativisé pour les communes plus petites de l'Albère, Taillet, Les Cluses, Vivès et Le Perthus.

Éléments de légende :

- Tendre vers 30% de collectif dans la construction communale*
- Produire un minimum de 30 % de collectif dans la construction communale*
- Produire un minimum de 40% de collectif dans la construction communale*

Cf. Carte « Améliorer l'habitat existant, renforcer l'équilibre social de l'habitat et maîtriser l'urbanisation résidentielle du territoire »

Cf. Carte de synthèse

Par ailleurs, les tendances lourdes étant au vieillissement de la population et à son maintien à domicile, il est nécessaire de développer les structures de type « Résidence Services Séniors » à taille humaine ainsi que des collectifs T2-T3 adaptés aux handicaps, et de déployer des politiques d'aide au maintien à domicile par l'accessibilité du logement.

3.2 Renforcer l'équilibre social de l'habitat

En termes de statuts d'occupation, l'offre doit s'orienter de façon significative vers une production de logements accessibles aux ménages aux revenus modestes et intermédiaires. L'objectif est de développer une offre à même de dynamiser le territoire et d'y retenir les ménages jeunes et actifs.

Concrètement, l'effort doit se porter sur les productions locatives sociales et d'accession sociale (types location-accession (PSLA) ou lotissement communal).

¹ Chaque année, les publications de l'INSEE permettront de définir les populations communales




L'objectif du SCOT est de **tendre vers une part de 20 % de logements locatifs sociaux dans la production de résidences principales**. Les efforts doivent se concentrer plus particulièrement sur les pôles structurants, le Vallespir, la Basse Plaine du Tech et les Albères. Les communes de la Côte Vermeille concentrent leur action en direction de l'accession aidée afin de répondre à des difficultés spécifiques de maintien des populations et de concurrence avec la pression de la villégiature (forte proportion de résidences secondaires), l'offre locative sociale y étant par ailleurs nettement développée.

Les PLH et les documents d'urbanisme locaux respectent un objectif de **production de logements sociaux de 20 % dans les principales opérations de développement urbain des communes de plus de 3 000 habitants**, exception faite de la commune de Port-Vendres, qui compte déjà plus de 20 % de logements locatifs aidés. Cette dernière doit néanmoins conserver une part au moins égale à 20 % de logements locatifs aidés sur l'ensemble des résidences principales.

Les documents d'urbanisme locaux comportent des dispositions qui imposent la création de logements sociaux : délimitation de secteurs où les programmes de logements doivent comprendre un pourcentage de logements sociaux (article L.151-15 du Code de l'Urbanisme), création d'emplacements réservés (ER) pour la construction de logements locatifs sociaux (article L.151-41 du Code de l'Urbanisme), majoration du volume constructible dans les programmes comprenant des logements sociaux (article R.151-37 du Code de l'Urbanisme)...

En outre, les PLH et les documents d'urbanisme locaux visent un objectif de 20 % de logements en accession aidée dans la programmation des communes de plus de 3 000 habitants, en développant au choix PSLA (Prêt Social Location-Accession) ou lotissements communaux. Cet objectif ne peut être inférieur à 15 % de la production.

Éléments de légende :

-  *Intégrer 20 % de logements locatifs sociaux par opération et au moins 15% de logements en accession aidée dans la programmation communale*
 -  *Intégrer au moins 15 % de logements en accession aidée dans la programmation communale et maintenir le taux d'équipement communal de logements locatifs sociaux d'au moins 20 %*
 -  *Intégrer 30 % de logements aidés (location et accession) dans la programmation communale*
- Cf. Carte « Améliorer l'habitat existant, renforcer l'équilibre social de l'habitat et maîtriser l'urbanisation résidentielle du territoire »*
- Cf. Carte de synthèse*

Les PLH et les documents d'urbanisme locaux veillent à ce que les communes dont la population est comprise entre 2000 et 3000 habitants se rapprochent progressivement des objectifs précités en intégrant une part d'au moins 30% de logements aidés (location et accession) dans leur production de résidences principales.

Ils s'assurent que les communes de moins de 2 000 habitants² poursuivent les objectifs susvisés, dans un effort en lien avec leur ambition démographique.

De plus, le SCOT vise l'atteinte d'une part minimale de 15% de logements locatifs du secteur privé sur l'ensemble du parc en résidences principales des communes.

Par ailleurs, les communes cherchent à offrir les conditions de développement d'une offre à destination des séniors (EHPAD, résidence séniors), des jeunes étudiants ou saisonniers (RHJ, RHVS ...), des publics relevant du PDAHLPD (gens du voyage, public précaire ...). Pour ce faire, les EPCI et les communes doivent affiner l'évaluation des besoins et identifier le cas échéant les sites les plus appropriés.

Afin de favoriser le déploiement des politiques de l'habitat et des objectifs susvisés, l'ensemble des communes développe une politique d'acquisition et d'anticipation foncière (Emplacement Réservé, Déclaration d'Utilité Publique, Zone d'Aménagement Différé, Zone d'Aménagement Concerté, Droit de Préemption Urbain simple ou renforcé en application de l'article L.211-4 du Code de l'Urbanisme...).

² Chaque année, les publications de l'INSEE permettront de définir les populations communales

B. Orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones urbaines.

1. Urbaniser autour des dessertes en transports collectifs

L.141-14 : « Le document d'orientation et d'objectifs précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent ».


Le développement urbain, par extension ou renouvellement, se fait prioritairement dans les secteurs desservis par les transports collectifs existants ou envisageables à terme. Dans ces secteurs desservis, les politiques de développement urbain doivent augmenter la densité aux abords des secteurs desservis par les transports collectifs et favoriser le développement de services, d'emplois, d'équipements publics, de commerces de proximité et la mixité des formes urbaines. A cet effet les PLU(i) peuvent établir des secteurs de densité minimale en application de l'article L.151-26 du code de l'urbanisme ou permettre des dépassements des règles de gabarit, de hauteur ou d'emprise au sol (Article L.151-28).

Les « **Secteurs de Projets Urbains Stratégiques** » (SPUS) et les « **quartiers gare** » représentent un fort potentiel pour générer des projets urbains, capables d'articuler urbanisme et transports.

Les SPUS doivent permettre de créer de nouveaux quartiers résidentiels, mais aussi de réaliser de nouvelles centralités pour les activités économiques, tertiaires et commerciales, ainsi que pour le positionnement préférentiel d'équipements structurants.

Des objectifs de densités et de mixité fonctionnelle permettent d'impulser la création de véritables quartiers de gare, nouvelles entrées de ville assumées, dans les communes les plus développées (voir partie II-A-2-2.5) ; Y sont soumis les secteurs autour des gares d'Elne, d'Argelès-sur-Mer, de Collioure, Port-Vendres et Banyuls-sur Mer.

Eléments de légende :



« Quartiers gare »

Cf. Carte « Développer et optimiser les transports collectifs »

Cf. Carte de synthèse

Par ailleurs, les quartiers gare intègrent des orientations qui permettent d'organiser et limiter les déplacements en voiture dans l'opération d'urbanisation :

- développer des aires de stationnement mutualisées limitant la présence visuelle de la voiture, une rotation s'organisant au cours de la journée en fonction des rythmes de vie (utilisation temporaire liée aux usages résidentiels, professionnels, aux commerces, aux services, aux loisirs, aux pôles d'échanges...),
- créer ou conforter les accès directs et sécurisés à la gare ferroviaire par les modes doux.



Illustration 27 : Quartier de la gare, Collioure, source DREAL Occitanie

A une échelle plus macro, il convient de faire converger les aménagements cyclables et piétons sur ces lieux générateurs de déplacements. Les collectivités favorisent la mise en place d'un maillage cyclable lisible et continu sur les principales voies structurantes et développent des cheminements propres à ce mode, découplés de la voirie routière.

Aux abords des gares, un objectif de préservation des espaces fonciers nécessaires au bon fonctionnement de l'équipement ferroviaire (gare, parcs de stationnement, cheminements doux depuis les quartiers voisins) doit être décliné par les documents d'urbanisme locaux.

Ces derniers peuvent comprendre une orientation d'aménagement et de programmation particulière qui précise les caractéristiques du projet de développement ou de réinvestissement urbain (densité, formes urbaines, accessibilité viaire et modes doux, stationnement...) et le cas échéant, justifie les raisons pour lesquelles ces objectifs et son périmètre doivent être adaptés au regard du contexte local.

2. Déployer un réseau de mobilité globale pour une fluidité accrue et durable des déplacements

L.141-13 : « Le document d'orientation et d'objectifs 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 ».

2.1 Valoriser et optimiser le potentiel ferroviaire local

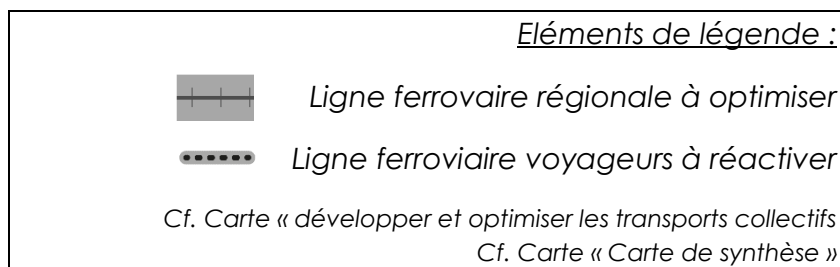
Le développement de lignes mixtes permettant de conforter ou de déployer l'autoroute ferroviaire et la desserte de voyageurs est encouragée sur toutes les lignes du territoire. Des études de faisabilité devront être menées par les collectivités territoriales compétentes, en lien direct avec la Région, Autorité Organisatrice de la Mobilité.



Illustration 28 : Gare d'Argelès-sur-Mer, source AURCA

Cette grande orientation s'appuie tout d'abord sur la valorisation nécessaire de la ligne voyageurs Perpignan-Cerbère en passant par les pôles structurants d'Elne et d'Argelès-sur-Mer et le chapelet de villes littorales de la Côte-Vermeille. Cette ligne est un atout pour les déplacements entre les communes littorales concernées, notamment de type domicile-travail ou domicile-études. Elle est également très prisée en période estivale.

En collaboration avec le Conseil Régional d'Occitanie, chargé de l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs, et les opérateurs ferroviaires, le SCOT affirme la nécessité de poursuivre l'amélioration de l'offre ferroviaire (fréquence, cadencement, amplitude horaire, correspondances, tarification...). Dans le cadre de la mise en service de la LGV Perpignan-Barcelone, **l'optimisation des correspondances** entre les services ferroviaires régionaux d'Occitanie et de Catalogne doit être poursuivie entre Cerbère et Port-Bou.



Les gares sont confortées comme lieux d'échanges multimodaux où convergent tous les modes de déplacements, notamment pour favoriser les déplacements domicile-travail (voiture particulière, bus, TAD, cycles, piétons...). Elles doivent être rendues très accessibles tant par la marche à pied que par le mode cyclable, les bus interurbains, les navettes locales (communales ou intercommunales) ou encore les petits trains. Elles offrent un accès clair et lisible à la mer et aux centralités de communes et/ou de stations. Elles sont le support de projets urbains coordonnés (cf. partie II-A-2).

Des études de faisabilité, notamment capacitaires, techniques et financières, doivent être menées pour envisager à terme la réutilisation de la desserte ferroviaire « voyageurs » de la

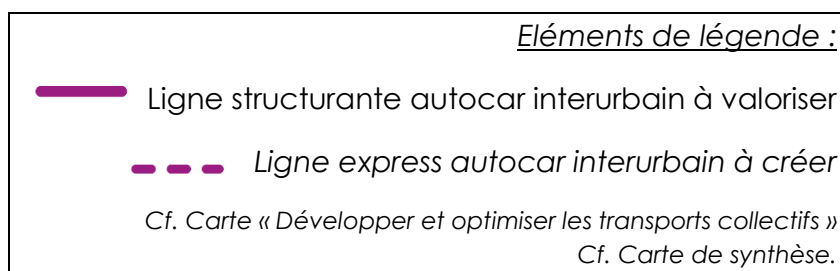
ligne ferroviaire à voie unique du Tech depuis Elne vers les pôles structurants de Céret et du Boulou. Les conditions et modalités de remise en service sont approfondies avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité compétentes ainsi qu'avec les structures partenaires susceptibles de participer au financement de ce projet. La cohabitation voyageurs-marchandises sur cette voie unique, dans un contexte de trafic fret en croissance, est par ailleurs à prendre en considération. Ces études de faisabilité devront également traiter la question des protections contre les nuisances sonores ainsi que celle de la sécurité routière.

2.2 Des mesures d'accompagnement pour favoriser et développer la desserte du territoire en transports collectifs.

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 la Mobilité (AOM) et par les gestionnaires de voiries est un élément essentiel de la bonne gestion des déplacements.

✓ Développer la desserte en transports en commun routiers

L'offre de transport en commun routier sur les **lignes ferroviaires voyageurs existantes** se fait en complément et non en concurrence de l'offre TER. **Les lignes express vers Perpignan depuis le Bas Vallespir et la vallée de la Rome et depuis Argelès-sur-Mer, via Elne sont reconnues structurantes.** La mise en place d'une **ligne de transports collectifs express Céret-Le Boulou-Argelès-sur-Mer** et/ou Le Perthus-Le Boulou-Argelès-sur-Mer qui s'appuierait à la fois sur la RD618 et la voie secondaire qui traverse Saint-Génis-des-Fontaines, Laroque-des-Albères et Saint-André (route du Boulou - la Prade - Rue Nationale) est à envisager.



Les voies supports de ces lignes structurantes ou express doivent faire l'objet d'aménagements favorisant le transport collectif routier, en adéquation avec leurs caractéristiques et contraintes techniques : sites propres, aménagements de croisements et priorité aux feux, aménagements de franchissements, de sites propres en secteurs congestionnés principalement en entrée de ville des pôles structurants...

Les lignes structurantes s'appuient sur un réseau de liaisons secondaires qui permet le cabotage entre communes limitrophes du territoire. Ce réseau nécessite d'être amélioré dans la Basse Plaine du Tech.

Il s'agit d'une part d'assurer la connexion des communes du SCOT avec le cœur de la Plaine du Roussillon, par le maintien et la valorisation de l'offre interurbaine des bus du réseau LiO depuis Céret/Le Boulou et Argelès-sur-Mer/Elne.

Une réflexion mériterait par ailleurs d'être menée pour répondre à la demande en déplacements vers la côte sableuse (Saint Cyprien, Canet-en-Roussillon), mais également vers la Catalogne Sud via la RD900, par une offre de transports en commun.

D'autre part, la connexion d'Elne avec ses communes limitrophes, les Albères et le Vallespir paraît indispensable pour consolider les logiques d'intégration de ce pôle au sein du territoire du SCOT (seule Bages dispose d'une liaison directe à ce jour). Elle doit être menée en s'appuyant sur les Pôles Multimodaux d'Argelès-sur-Mer et du Boulou. Enfin, une meilleure accessibilité des communes d'Illibéris au pôle d'Argelès-sur-Mer doit être développée.

Une stratégie conjointe entre gestionnaires de voirie pourrait être portée en matière d'amélioration de l'infrastructure routière et de services de transports en commun de proximité (navettes, petits trains) et interurbains (bus).

✓ Favoriser les usages partagés de la voiture

L'usage important de la voiture particulière, notamment dans les déplacements domicile-travail, la bonne desserte du territoire par les réseaux routiers et la proximité des lieux d'emplois est propice à la pratique du co-voiturage.

Les collectivités, les Autorités Organisatrices de la Mobilité et les maîtres d'ouvrages routiers veilleront notamment à :

- **Conforter les aires de covoiturage existantes** : Aire Réso 66 au Boulou et à Argelès-sur-Mer,
- **Aménager de nouvelles aires de covoiturage** sur des territoires où les besoins sont avérés (**Céret, Elne**). Ces sites doivent se situer à proximité des axes routiers majeurs, et dans la mesure du possible, être reliés à une offre en transports en commun.

Les documents d'urbanisme locaux prévoient la possibilité d'implanter des aires de covoiturage à proximité des points d'accès des RD 900 et 914 et préserver les espaces nécessaires le plus en amont possible afin de limiter la congestion des réseaux notamment aux heures de pointe. Ces dispositions pourront être précisées sous la forme d'Orientations d'Aménagement et de Programmation.

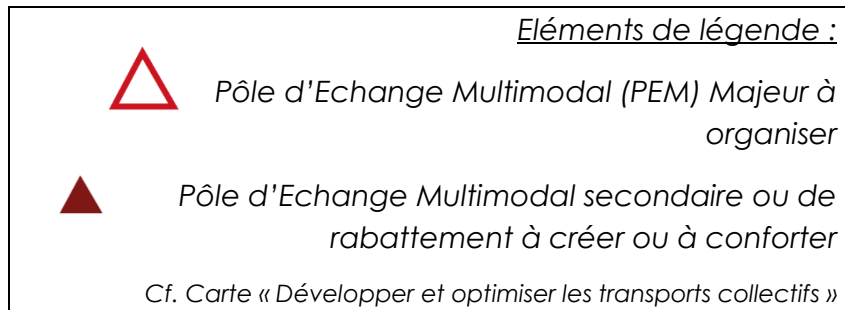
Le SCOT recommande une réflexion à l'échelle des communautés de communes qui pourront, le cas échéant, définir un schéma des aires de covoiturage, avec notamment la définition des capacités d'accueil correspondantes aux perspectives de ce mode de transport. Ces aires devront être économes en espace.

✓ Le développement de Pôles d'Echanges Multimodaux.

Des Pôles d'Echanges Multimodaux organisés, concertés et sécurisés permettent d'assurer le rôle d'interface entre axes de transport collectifs structurants et usagers potentiels. Ils

optimisent les ruptures de charges et constituent des lieux de vie attractifs (commerces, activités tertiaires...).

Quatre Pôles d'Echanges Majeurs et prioritaires dans les pôles structurants peuvent être complétés par d'autres Pôles d'Echanges Multimodaux secondaires de taille plus limitée.



L'aménagement de deux Pôles d'Echange Multimodal au droit des gares SNCF d'Argelès-sur-Mer et d'Elne en articulation avec le service ferroviaire est une priorité. Ils font l'objet d'aménagements permettant la correspondance transports en commun routiers - transport public ferroviaire régional, un rabattement en modes doux (marche à pied, deux-roues), le stationnement économe en espace pour les voitures particulières (relais et covoiturage).

A proximité immédiate des autres gares SNCF, des pôles d'échanges multimodaux secondaires doivent également être structurés. 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.

Les **pôles d'échanges majeurs du Boulou et Céret** favorisent le **désenclavement du Vallespir** par des aménagements au service de l'intermodalité.

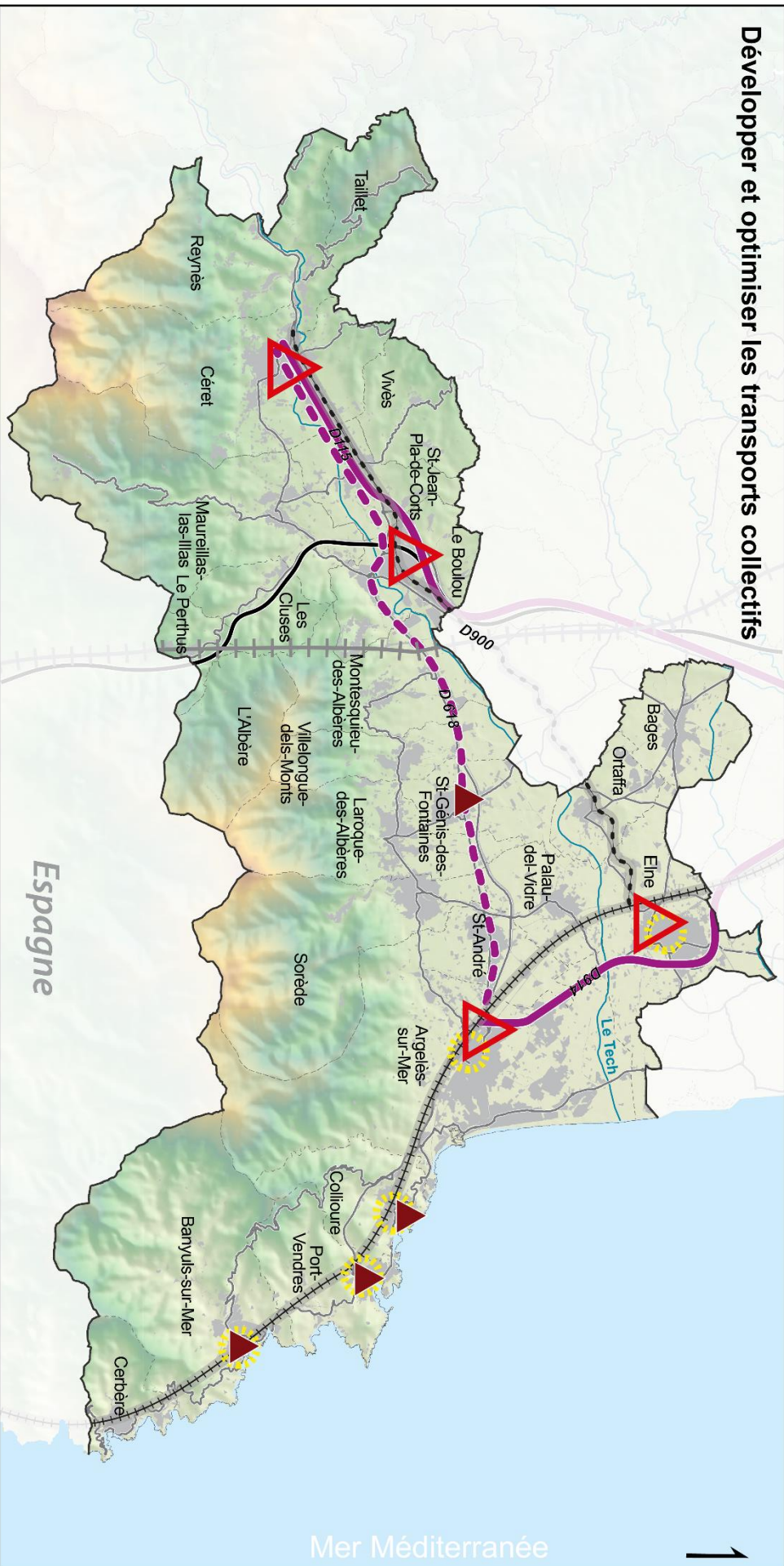
Au cœur des entités Massif des Albères et Basse Plaine du Tech, Saint-Génis-des-Fontaines constitue un nœud stratégique de rabattement sur la liaison express envisagée entre Céret et Argelès-sur-Mer.

D'autres sites pourraient être étudiés s'ils répondent à des besoins justifiés. En l'absence de Plan de Déplacements Urbains (PDU), les documents d'urbanisme locaux préciseront leur localisation en concertation avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) compétentes et les Communautés de Communes. Ces derniers doivent également permettre leur réalisation (Zones d'Aménagement Différé ou Droit de Prémption Urbain, emplacements réservés, maîtrise foncière, conventions spécifiques sur des espaces de stationnement privés de type parking de supermarchés...).

Les pôles d'échanges multimodaux doivent chercher à être économes en espace, et utiliser autant que possible les infrastructures existantes (parking de gare par exemple).

Les autobus, autocars et autres véhicules de transport en commun ainsi que les véhicules tractant des caravanes (catégorie O de l'article R.311-1 du Code de la Route) et les camping-cars doivent pouvoir facilement stationner dans ou non loin des PEM majeurs ou secondaires.

Développer et optimiser les transports collectifs



Conforter les réseaux et les développer

- ligne ferroviaire régionale à optimiser
- ligne ferroviaire voyageurs à réactiver
- ligne structurante autocars interurbains à valoriser
- ligne express autocar interurbain à structurer

Assurer la connexion entre les modes de transport

- pôle d'échange multimodal (PEM) majeur à organiser
- pôle d'échange multimodal secondaire ou de rabattement à créer ou à conforter

Augmenter les capacités urbaines dans les secteurs desservis

- quartier gare
- Ligne à Grande Vitesse
- autoroute
- route principale
- espace urbanisé ou artificialisé
- limite communale



Sources : IGN BD Topo@2015, BD Carthage@2008, OCS GE IGN 2015, ASTER GDEM, AURCA 2020. Réalisation : AURCA/février 2020. Tous droits réservés.



2.3 Développer des infrastructures qui privilégient les modes doux

✓ Déployer des schémas cyclables communautaires et les relayer dans les documents d'urbanisme locaux

Le SCOT affirme l'objectif de développer les modes doux de déplacements et plus particulièrement les déplacements à vélo. Pour ce faire, les 2 EPCI du territoire peuvent préciser les conditions et modalités de réalisation du maillage cyclable dans le cadre de l'élaboration de schémas cyclables communautaires articulé entre eux et avec le schéma cyclable départemental. L'objectif affiché est de relier toutes les communes du territoire communautaire entre elles et avec leur territoire voisin, préférentiellement par l'aménagement de sites propres continus et bidirectionnels cyclables (emprise minimale de 3m). Ces itinéraires doivent, autant que possible, être sécurisés, cohérents, sans détours, confortables et entretenus. Les schémas cyclables communautaires peuvent arrêter des objectifs chiffrés en matière de linéaire d'aménagements cyclables en site propre.

Les documents d'urbanisme locaux relaient le schéma cyclable communautaire, et à défaut, le schéma cyclable départemental, au travers d'une OAP thématique « déplacements ».

Un effort doit être réalisé le long des principales routes communales, communautaires ou départementales pour 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. Les documents d'urbanisme locaux prennent en considération ces retraits d'alignement.

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.

La promotion des modes doux de déplacement passe également par un renforcement de la sécurisation et de l'entretien des itinéraires existants et par le développement d'une signalétique piétonnière et cyclable facilitant l'accès aux sites d'intérêt (équipements, centralités, itinéraires touristiques...).

✓ Conforter l'utilisation des 2-roues non motorisés par une offre de stationnement adaptée

L.141-15 : « Le document d'orientation et d'objectifs 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 que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer. »

Afin que l'utilisation du vélo soit facilitée, des obligations minimales en matière de stationnement pour les 2 roues non motorisés sont fixées.

Ces obligations minimales sont les suivantes :

- pour les opérations d'habitat situées dans les secteurs des quartiers pilotes (SPUS/Quartiers Gare), l'espace réservé au stationnement sécurisé des vélos doit avoir une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales de 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m². Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.
- pour les bâtiments d'activités situés dans les secteurs déterminés comme sites de projet stratégique (SPS), les Parcs d'Activités Economiques (PAE), et les Sites d'Implantation Périphériques (SIP), l'espace réservé au stationnement sécurisé des vélos doit avoir une superficie représentant 1,5% de la surface de plancher. Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

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.

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.

✓ **Développer l'attractivité du territoire par la valorisation du vélo-loisir et du « sentier littoral »**

L'aménagement de « **La Méditerranée à vélo** », itinéraire continu, sécurisé et jalonné le long du littoral des Pyrénées-Orientales entre Le Barcarès et Argelès-sur-Mer (voie d'intérêt européen – Eurovélo n°8), doit être poursuivi et mené à terme, notamment dans les traversées d'agglomération. Il doit s'articuler avec les réalisations des deux tracés de la voie verte du Pays Pyrénées-Méditerranée et permettre la connexion avec la commune d'Elne.

Eléments de légende :

• • • « La Méditerranée à vélo » à valoriser

Cf. Carte « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la littorale »

L'objectif est également de créer à terme une voie verte entre les deux entités communales portvendraises, une fois effectué l'aménagement routier entre Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer, et notamment la création d'un nouveau tunnel routier sous la voie ferrée à hauteur de Paulilles.

L'itinéraire Pirinexus doit également être complété, notamment la traversée de Céret.

Enfin, le « **sentier littoral** » doit être valorisé (cf. partie II-B-2).

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...).



Illustration 29 : Sentier littoral, Argelès-sur-Mer, source AURCA

Les documents d'urbanisme intègrent les grands itinéraires de voies vertes et favorisent, par des emplacements réservés et dans leurs orientations d'aménagement et de programmation (OAP), des parcours paysagers de découverte le long des cours d'eau valorisables et canaux principaux.

2.4 Elaborer des OAP thématiques « déplacements » à des fins de report modal

Les documents d'urbanisme locaux comportent des OAP thématiques « déplacements » qui visent à planifier et s'assurer de la cohérence de l'organisation des déplacements des personnes (voitures, transports en commun, covoiturage, vélos, piétons...).

Les OAP thématiques « déplacements » doivent permettre en particulier d'apporter des réponses territorialisées :

- aux connexions des centres des villes et villages avec les extensions urbaines,
- aux liaisons entre les secteurs résidentiels et les pôles générateurs de déplacements (zones d'emplois, établissements d'enseignement, de loisirs, de commerces et services...),
- à l'accessibilité des gares ferroviaires, gares routières, parcs-relais ou autres lieux d'intermodalité, lorsque la commune est concernée par ces équipements,
- à la prévision des connexions avec les voies vertes ou l'itinéraire continu « La Méditerranée à vélo » voisines,
- aux conditions de franchissements sécurisés des principales infrastructures routières...



Illustration 30 : Pistes cyclables, Argelès-sur-Mer, source AURCA

En matière de modes doux, les OAP thématiques « déplacements » intègrent les éléments du schéma cyclable communautaire, et à défaut du schéma cyclable départemental.

Le contenu de ces OAP doit être adapté aux enjeux communaux, en adéquation avec les qualités physiques du territoire (morphologie des communes, topographie...).

Il peut suivre les orientations suivantes :

- les cheminements piétonniers et les voies vertes découplés du réseau viaire automobile, et les pistes cyclables doivent être privilégiés plutôt que des bandes cyclables.
- les zones 30 et la généralisation des double-sens cyclables associés, les zones de rencontre et les aires piétonnes sont précisées dans les pôles structurants et les centres anciens notamment.

Les tracés piétonniers, cyclables et de transport en commun envisagés sont inscrits dans le cadre de futures opérations d'aménagement de type ZAC ou lotissement afin de mieux combiner projets de ville et projets de transport.

Les documents d'urbanisme précisent les voies permettant le passage et la desserte par les transports en commun routiers, et la localisation des arrêts-bus envisagés en bonne entente avec les AOM concernées. Ils précisent et justifient finement les tracés et caractéristiques des cheminements piétonniers et cyclables (profils, coupes).

3. Développer et améliorer l'accessibilité et veiller à répondre aux enjeux spécifiques de la saisonnalité

3.1 Optimiser l'utilisation du réseau routier pour améliorer les temps de parcours

✓ Reconnaître la hiérarchisation du réseau viaire

Les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements s'appuient sur la **reconnaissance d'un réseau viaire hiérarchisé en 4 niveaux** :

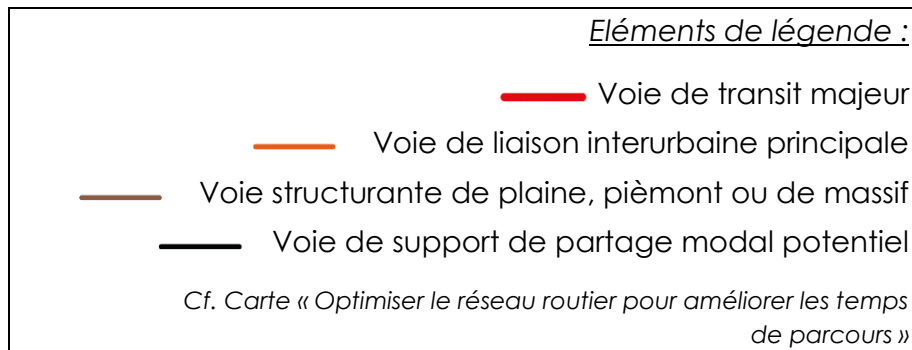
- Niveau 1 : Il correspond aux voies de transit majeur, (autoroute A9, 2x2 voies, RD914, RD900) qui structurent le territoire du SCOT et facilitent le passage des flux de transit et les échanges dans le grand territoire. La priorité est à la fluidité du trafic. Les vitesses y sont généralement supérieures ou égales à 110 km/h.



Illustration 31 : RD 914 à hauteur d'Argelès-sur-Mer, source AURCA.

- Niveau 2 : Il correspond aux voies de liaisons interurbaines principales qui maillent le Littoral Sud. Ces voies, assurent les connexions avec l'arrière-pays, le Haut-Vallespir, et relient entre eux les pôles structurants (elles concernent sur tout ou partie les RD115, RD618 pour partie, RD612 pour partie, RD2, RD81 pour partie). Les vitesses y sont généralement comprises entre 70 et 80 km/h.
- Niveau 3 : Il correspond aux voies structurantes de plaine, de piémonts ou massifs sur lesquelles les améliorations routières, ponctuelles et qualitatives sont prioritaires (Aspres et Vallespir : RD13, RD63, RD615 ; Albères : RD2 pour partie, RD11, RD61 ; Basse Plaine du Tech : RD8, RD40, RD49 ; Côte Vermeille : RD86). Les vitesses y sont généralement comprises entre 50 et 80 km/h.

- Niveau 4 : Les voies supports de partage modal potentiel (RD81 pour partie, RD114, « routes de la Prade »). L'aménagement du réseau viaire doit favoriser autant que faire se peut la coexistence des modes de déplacements (partage modal). La création de sites propres pour les transports en commun routiers 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 doit être la règle. Les vitesses y sont généralement comprises entre 30 et 80 km/h.



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.

Cette hiérarchisation du réseau viaire a notamment pour but de **s'accorder sur les objectifs et la fonction des voies et ainsi s'assurer que chaque usager y ait une place**. Il s'agit également de préserver l'intégrité d'espaces agricoles ou naturels menacés de cloisonnement et de prioriser les actions en matière d'aménagement routier. L'optimisation des infrastructures existantes vise à limiter autant que possible les créations de voirie.

Sont privilégiés les aménagements ponctuels et justifiés dans une perspective de sécurité routière et de découverte du paysage.

Une orientation spécifique entend éviter le franchissement par l'urbanisation de voies structurantes existantes ou à créer, pour éviter que la ceinturation de voies routières fortement génératrices de nuisances du fait de leur niveau de trafic n'engendre un besoin de déviation (niveaux 1 à 3 du réseau viaire).

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 ou par un classement de type SPUS dans le présent document, la collectivité concernée doit garantir la perméabilité des liaisons interquartiers par la mise en place d'ouvrages sécurisés (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.

✓ **Compléter le maillage routier existant et favoriser les franchissements du fleuve Tech.**

L'objectif est ici de promouvoir la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures routières afin de compléter le maillage existant.

Sont prioritairement retenus le contournement Nord de Saint-Jean-Pla-de-Corts (RD115) et le raccordement des RD615 et RD618 reliant Céret à Maureillas-las-Illas, avec la construction d'un nouveau pont sur le Tech à hauteur du PAE Tech Oulrich.

D'autres points névralgiques seront étudiés :

- la création d'une sortie sur l'autoroute A9 avant la frontière, au niveau du Perthus,
- le contournement routier Nord d'Argelès-sur-Mer (barreau RD81 – RD 914), permettant également une desserte en peigne du littoral argelésien depuis la RD914,
- la création d'une voie de franchissement du Tech à hauteur du Boulou – Tresserre – Montesquieu-des-Albères (barreau RD900- RD618) et la réhabilitation du pont entre Brouilla et Saint-Génis-des-Fontaines.



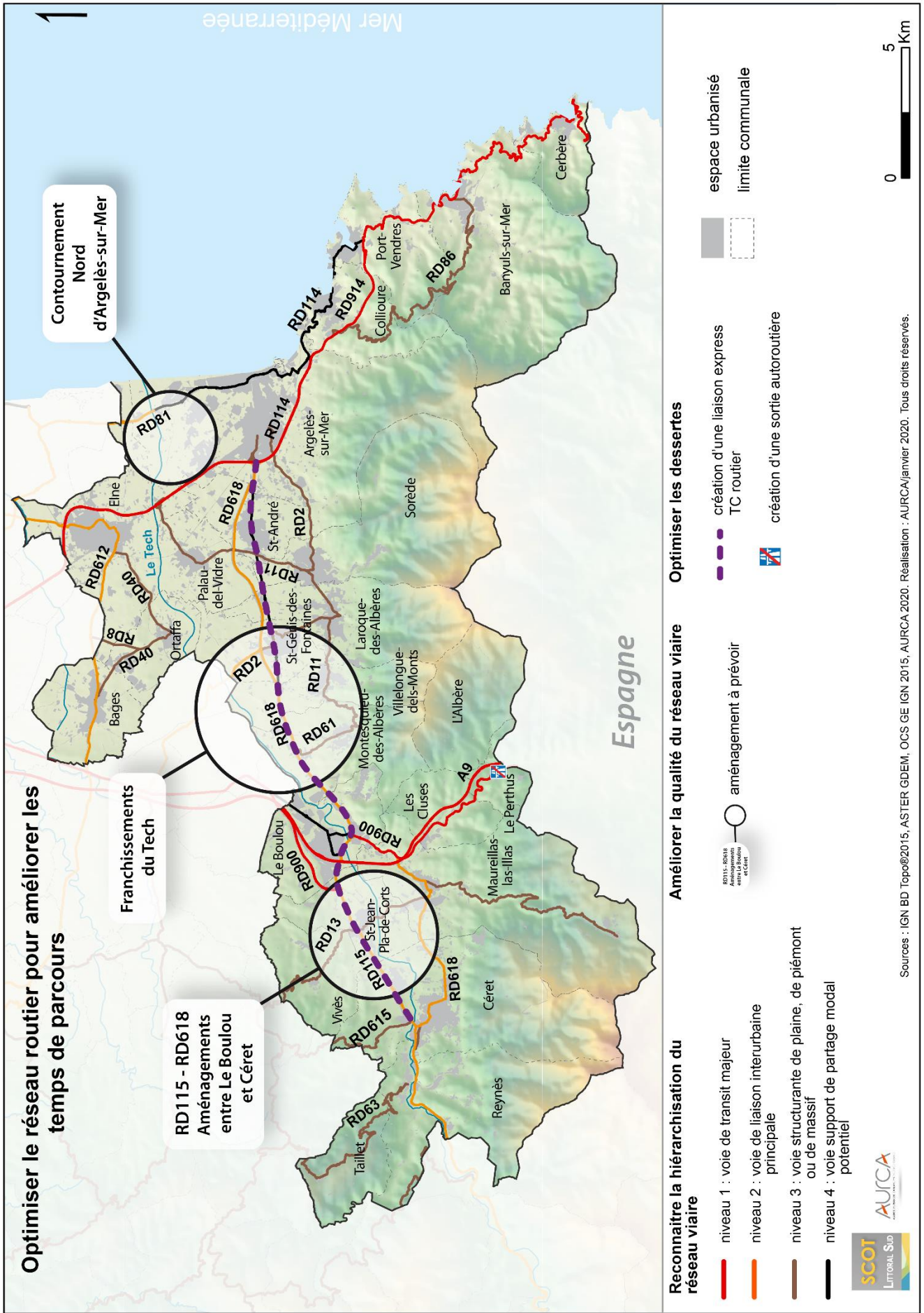
La mise en œuvre de ces infrastructures suppose éventuellement l'adaptation des documents d'urbanisme concernés et doit respecter les continuités écologiques mises en évidence par les documents d'urbanisme communaux ou par les différentes études disponibles.

Ces infrastructures doivent s'insérer dans le paysage, avec un souci particulier de limiter les impacts visuels et sonores, de préserver les continuités écologiques, d'éviter les impacts sur le bon fonctionnement des cours d'eau et des milieux aquatiques, et de ne pas gêner les circulations douces ou agricoles. Les documents d'urbanisme concernés et les projets des gestionnaires de voirie privilégient des tracés évitant autant que faire se peut les îlots agricoles des exploitations. Ils s'attachent à déterminer les enjeux paysagers et étudient l'impact des tracés potentiels en identifiant les sites à préserver.

✓ **Développer l'offre en transports routiers inter urbains sur les axes de communication majeurs**

L'efficacité des réseaux routiers permet de développer des liaisons express entre les pôles structurants le territoire. La création d'une liaison express entre Céret et Argelès, via Le Boulou est à étudier afin :

- de rendre les transports en commun plus compétitifs que la voiture pour les déplacements domicile-travail,
- de favoriser les déplacements touristiques du littoral vers l'arrière-pays.



3.2 Améliorer la coordination des services à l'échelle du grand territoire

✓ L'accessibilité aérienne et grande vitesse ferroviaire du SCOT Littoral Sud.

Deux des trois grandes portes du territoire départemental se situent sur le SCOT de la Plaine du Roussillon. Une réflexion particulière doit être portée par les AOM pour s'assurer de l'efficacité de la desserte du « Littoral Sud » depuis la gare TGV® de Perpignan et l'aéroport Perpignan-Rivesaltes (fréquence, cadencement, amplitude horaire, correspondances...). De la même manière, le SCOT encourage une amélioration des conditions d'accessibilité aux gares TGV de Figueras-Vilafant et à l'aéroport de Gérone.

Les grandes lignes nationales directes jusqu'à Cerbère doivent être maintenues et leur fréquence développée.

✓ L'accessibilité maritime du littoral : une grande porte à conforter.

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

Le port de commerce fruitier de Port-Vendres est indispensable pour le fonctionnement de la plateforme internationale de Saint-Charles. Il est la porte d'entrée maritime du département des Pyrénées- Orientales.

Le territoire possède également 4 ports de plaisance (Argelès-sur-Mer, Collioure, Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer) et un abri côtier (Cerbère) pour lesquels l'offre d'accueil mérite d'être mise en réseau, complétée, requalifiée et diversifiée. D'autres équipements d'interface participent à l'accessibilité maritime du « littoral Sud ».

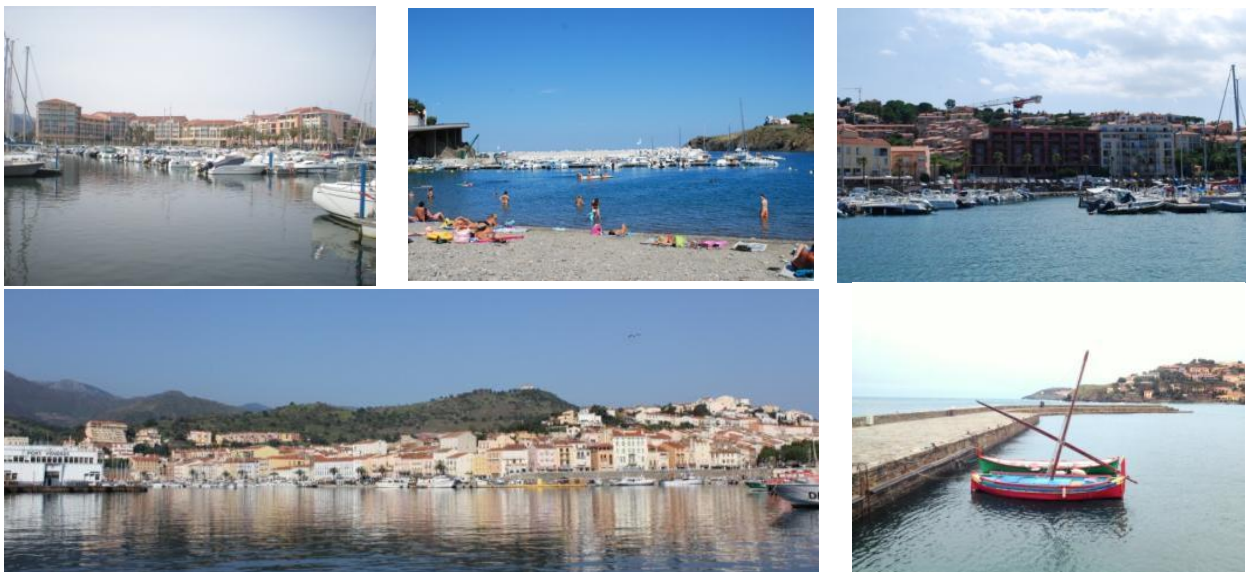



Illustration 32 : Les ports du SCOT Littoral Sud, source AURCA

Éléments de légende :


Mettre en réseau l'offre portuaire

Cf. cartes « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus » et « Construire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre »

✓ **L'accessibilité autoroutière du territoire**

L'échangeur autoroutier du Boulou doit être considéré comme une entrée de territoire à part entière et faire l'objet d'aménagements paysagers de qualité.

La création d'une sortie à hauteur du Perthus permettrait de désengorger l'accès à cette destination commerciale très fréquentée, réduit à ce jour à la seule RD 900.

La gratuité du tronçon Le Boulou-La Jonquera doit également être envisagée par les opérateurs autoroutiers (ASF, ACESA) et collectivités compétentes comme solution à la saturation ponctuelle de la RD 900. En ce sens, les AOM et gestionnaires de voiries favorisent l'implantation de panneaux à messages variables sur les RD 900, RD 618 et RD 115 en approche du Boulou.

✓ **L'accessibilité ferroviaire transrégionale**

Les opérateurs ferroviaires historiques (SNCF, RENFE) et les AOM compétentes (le Conseil Régional Occitanie, la Generalitat de Catalunya, l'Etat espagnol), cherchent à coordonner leurs services ferroviaires respectifs par l'optimisation des correspondances, le prolongement ou la création de services entre Catalogne Nord et Sud. La ligne historique en est l'un des deux supports (avec la LGV).

En matière de transports en commun routier, le Conseil Régional Occitanie et la Generalitat de Catalunya (Transports públics de Catalunya) favorisent les mêmes principes de coordination.

Il est par ailleurs primordial d'assurer la connexion de la Côte Vermeille, des pôles d'Elne et d'Argelès-sur-Mer aux métropoles régionales par le maintien (Montpellier) et la création de liaisons directes (Toulouse).

✓ **Favoriser le déploiement des infrastructures et réseaux de communications numériques.**

Renforcer l'accessibilité numérique est indispensable au développement économique des territoires et à la limitation des déplacements à la source. Les **secteurs de développement économique majeurs** (cf. partie II-B-4 et partie II-C-2) **seront prioritairement raccordés au réseau numérique très haut débit** via la fibre optique. Les **autres secteurs économiques du territoire** (enseignement, santé, tourisme...) doivent faire l'objet, dans un **second temps**, de

la même attention. **A terme, l'objectif est d'assurer une couverture en très haut débit de l'ensemble du territoire** par la mise en place de boucles locales FTTH (Fiber to the Home-fibre optique jusqu'à l'abonné).

L'atteinte de ces objectifs amène les documents d'urbanisme et opérations d'aménagement à prévoir l'équipement nécessaire des zones urbaines et à urbaniser en fourreau pour les réseaux numériques et à faciliter la mutualisation des travaux d'enfouissement lors de la réalisation des opérations d'urbanisme.

En outre, les collectivités faciliteront l'implantation de **lieux partagés (Fab lab, coworking)**, en particulier dans les pôles et parcs d'activités pour accompagner les usages numériques innovants (culture, santé, travail, tourisme...).

3.3 L'accessibilité en période estivale

L'accessibilité en période estivale demeure un enjeu majeur pour le territoire du SCOT Littoral Sud. Une réflexion particulière doit être portée par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) pour les dessertes depuis les gares TGV® et les aéroports locaux.

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 (SCOT Plaine du Roussillon) à Argelès-sur-Mer (principalement RD 81) est devenue nécessaire. Cette offre saisonnière complètera l'offre de déplacement liée à la voie verte cyclable, la « Méditerranée à vélo » et devra s'articuler logiquement avec les mesures liées à une stratégie d'accessibilité coordonnée pouvant être autorisées au titre du Chapitre Individualisé valant SMVM (cf. partie IV "Les orientations et les objectifs du CI-SMVM").

En complément de cette offre, un certain nombre de liaisons respectant une logique de vallée méritent d'être optimisées, en parallèle de la voie verte du Pays Pyrénées-Méditerranée (vallée du Tech). Différentes formes de services à choisir ou à combiner peuvent être avancées (réouverture d'une desserte ferroviaire voyageurs sur la ligne Elne-Céret, création d'une ligne TC routier express en rive droite du Tech depuis Céret-Le Boulou, prolongement et adaptation des dessertes des lignes de bus classiques...).

L'accessibilité du Perthus et de La Jonquera (dont *els límits*) depuis la vallée de la Rome mérite d'engager une réflexion globale. Les conditions et modalités de mise en service d'une navette saisonnière (été, vacances et week-end prolongés) depuis le PEM du Boulou sont approfondies avec les AOM et gestionnaires de voirie compétents.

3.4 Les déplacements quotidiens depuis et vers les massifs

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 doivent conduire à améliorer qualitativement les axes routiers majeurs de desserte des massifs vers les Hautes-Aspres et le piémont des Albères. Ils sont identifiés dans le schéma de hiérarchisation du réseau viaire matérialisé dans le présent document. Ces axes sont également le support de pratiques de covoiturage.

Les lignes de transport régulières et les lignes de transport à la demande vers les pôles structurants devront être confortées. La fréquence de ces services peut 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.

4. Optimiser la localisation et les conditions d'accueil des entreprises dans un souci de sobriété foncière et énergétique

L.141-16 : « Le document d'orientation et d'objectifs précise les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal. »

Le SCOT poursuit l'objectif de redynamiser l'emploi en soutenant le développement des activités économiques du territoire dans un cadre favorable au respect de l'armature territoriale.

Il vise par ailleurs à se prémunir des incidences négatives que pourrait générer ce développement en termes de consommation des sols, de dégradation des paysages, d'augmentation des déplacements motorisés et veille ainsi à garantir une image valorisante du territoire qui participe à l'attractivité économique. Dès lors, il favorise l'accueil des entreprises, en leur réservant des espaces ou encore en visant un certain niveau de qualité et d'équipement des parcs d'activités.

4.1 Organiser l'offre foncière

Le développement des activités économiques s'effectue au sein du tissu urbanisé. Les activités économiques qui ne sont pas compatibles avec l'habitat s'installent de manière privilégiée au sein des parcs d'activités économiques. Ces espaces constituent un ensemble foncier propice à l'implantation d'entreprises. Ils peuvent revêtir une ou plusieurs vocations : artisanale, commerciale, industrielles, logistiques, de services.... Au sein du SCOT Littoral Sud, les parcs d'activités sont généralement à vocation mixte.

L'organisation de l'armature économique et territoriale repose sur deux types de parcs : les parcs d'activité de proximité et les parcs d'activités structurants. Cette dénomination caractérise l'ensemble des parcs d'activités, sans préfigurer de la qualité du gestionnaire qui y exerce sa compétence (publique ou privée).

✓ **Favoriser l'implantation dans le tissu urbanisé des activités compatibles avec l'habitat.**

L'objectif du SCOT est de favoriser l'implantation des entreprises dans le tissu urbanisé à vocation dominante d'habitat ou à vocation mixte dès lors que ces entreprises ne génèrent pas de nuisances sur le voisinage. Ces nuisances sont principalement :

- le bruit (machines bruyantes, transport...),
- les émissions atmosphériques gênantes ou polluantes (poussières, gaz de combustion, odeurs...),
- les vibrations (machines...).

Il s'agit notamment :

- de dimensionner l'offre immobilière pour répondre aux besoins de parcours résidentiel des entreprises (pépinières d'entreprises, hôtels d'entreprises, ateliers relais...)
- de prévoir les possibilités d'implanter des commerces et services accueillant une clientèle en pied d'immeuble, particulièrement dans les centralités de bourgs et de quartier et les projets de réinvestissement urbain,
- d'identifier les zones à mixité fonctionnelle pour y développer une offre foncière ou immobilière nouvelle (bureaux, locaux, foncier à bâtir), sous réserve de la bonne cohabitation des usages.
- d'identifier les biens ou les ensembles immobiliers dont l'usage est devenu obsolète et qui peuvent être requalifiés en vue d'un usage économique.
- de favoriser la densification, en ménageant des marges de manœuvre réglementaires pour l'évolution du bâti et l'adjonction de bureaux à l'habitat (BIMBY).

✓ **Reconnaître un réseau dense de « Parcs d'Activités Economiques de Proximité ».**

Le développement de « parcs d'activités économique de proximité » vise prioritairement à répondre à une demande artisanale locale ainsi qu'à satisfaire les besoins liés aux activités agricoles et sylvicoles. Ces parcs d'activités répondent à une triple logique : adéquation aux caractéristiques socio-économiques et démographiques des communes concernées et du bassin de vie desservi, demande économique existante ou fortement pressentie, intégration dans le maillage territorial.

Les parcs d'activités économiques de proximité du territoire sont dimensionnés en fonction des besoins du bassin de proximité à desservir, sans pour autant menacer le maintien et le développement de l'activité au cœur des villes et des villages.

Par ailleurs, pour que les parcs d'activités soient pleinement occupés et afin d'éviter les effets d'aubaine, de conflits et de concurrence intercommunale, il convient de définir exclusivement les aménagements et les extensions des parcs de proximité à l'échelle communautaire. Pour ces mêmes raisons, les documents d'urbanisme locaux ne rendent pas possible la création de nouveaux logements dans ces parcs (excepté pour la surveillance générale de ces parcs).



✓ **Soutenir le rayonnement des « Parcs d'Activités Economiques Structurants ».**

En complémentarité de cette offre de proximité, des « Parcs d'Activités Economiques Structurants » accueillent une mixité d'activités économiques et **répondent préférentiellement aux besoins d'entreprises à fort potentiel de rayonnement** (industries, logistique, santé, tourisme durable...). Ces parcs se localisent dans les pôles économiques de **Céret, Le Boulou, Argelès-sur Mer et Elne**.

Les actions d'aménagement au sein de ces parcs permettront de constituer une offre différenciée (espace, locaux, réseaux) et harmonisée afin d'éviter d'éventuels conflits d'usage entre différents types d'activités, en envisageant par exemple une sous-sectorisation en fonction de la vocation des activités. Les documents d'urbanisme locaux ne rendent pas possible la création de nouveaux logements dans ces parcs (excepté pour la surveillance générale de ces parcs).

Eléments de légende :

Reconnaître, optimiser et qualifier les Parcs d'Activités Economiques

PAE structurant

PAE de proximité

*Cf. Carte « Organiser l'offre économique territoriale »
Cf Carte de synthèse*

4.2 Optimiser et restructurer le foncier dans les parcs existants

Certains espaces à vocation économique ou mixtes existants peuvent offrir des opportunités foncières par réappropriation et/ou densification. Les parcs d'activités créés dans les années 1960-1970 sont particulièrement concernés. Ces espaces disposent souvent de qualités intrinsèques (proximité avec les centralités, accessibilité, services...) qui justifient d'autant plus leur renouvellement, leur densification et/ou leur requalification.

Afin de limiter le vieillissement des parcs existants et par conséquent le départ des entreprises vers des parcs plus fonctionnels, ce qui engendre le développement de friches économiques et la consommation de nouveaux espaces, les documents d'urbanisme locaux :

- analysent la capacité de densification et de mutation des espaces économiques ou mixtes.
- favorisent la mobilisation du potentiel de réinvestissement urbain et accompagnent l'évolution de ces sites. La mutualisation des espaces de stationnement devra être recherchée.
- encouragent également, la mise en place d'éléments producteurs d'énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques sur les toitures et/ou sur des ombrières sur les

aires de stationnement...), dans les mêmes conditions que celles qui ont été prévues pour les créations et les extensions des parcs d'activités.

Le SCOT identifie des espaces économiques sur lesquels les documents d'urbanisme locaux **déploient prioritairement leurs efforts pour favoriser le réinvestissement et le renouvellement urbain** :

- le PAE d'Argelès,
- le PAE d'Elne,
- les PAE d'En Cavaillès au Boulou et du Distriport sur les communes du Boulou et de Saint-Jean-Pla-de-Corts,
- Le PAE « l'Usine » à Bages.

4.3 Encadrer le développement de l'offre nouvelle en extension

Afin de garantir la maîtrise de la consommation d'espace tout en répondant aux besoins de développement économique, **l'objectif minimum de réduction de 24% de la surface à vocation économique** consommée par rapport à la décennie de référence précédant l'approbation du SCOT doit être atteint sur la période 2019-2028.

Le SCOT détermine ainsi un **objectif global d'extension des PAE existants et de création de nouveaux parcs de 101 hectares maximum**.

Il définit **une première enveloppe de 66 hectares** en identifiant des secteurs présentant un potentiel commercial plus adapté (présences d'infrastructures de transports...) et/ou en lien avec les besoins des entreprises. Il veille à assurer une cohérence sur l'ensemble des deux EPCI pour les parcs d'activités économiques de proximité et à l'échelle du SCOT et de l'interSCOT pour les parcs d'activités économiques structurants afin de maîtriser la commercialisation, coordonner l'offre globale au regard des besoins spatialisés, de diversifier les produits fonciers et immobiliers, et d'offrir des alternatives aux porteurs de projets.

Ainsi, au sein de cette première enveloppe, les extensions ou créations sont limitées à :

- 13,5 hectares pour les parcs d'activités de proximité, dont :
 - ✓ 6,5 hectares pour le PAE Saint-André/Argelès-sur-Mer,
 - ✓ le reliquat (soit 7 hectares) est mutualisé et non localisé.
- 52,5 hectares pour les parcs d'activités structurants, dont :
 - ✓ 25 hectares pour la création d'un PAE au nord d'Argelès-sur-Mer
 - ✓ 10 hectares pour le PAE Tech Oulrich à Céret
 - ✓ 17,5 hectares pour le PAE d'En Cavaillès au Boulou et/ou celui du Distriport au Boulou/Saint-Jean-Pla-de-Corts ; le choix des zones à ouvrir en priorité relevant de l'EPCI compétent et des documents d'urbanisme locaux.

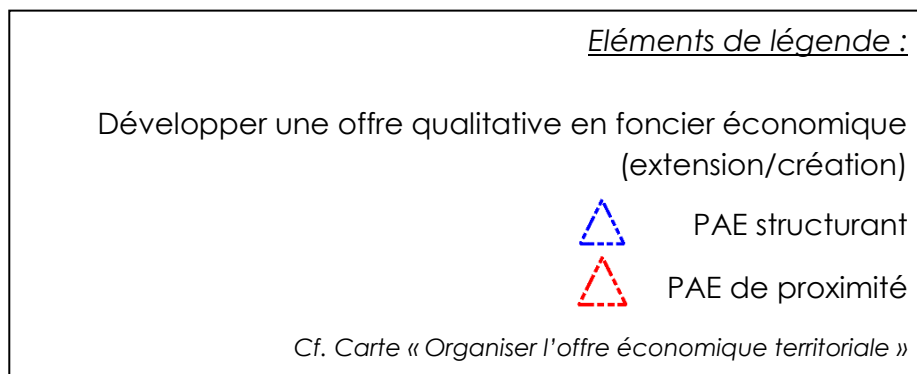
Le SCOT définit **une deuxième enveloppe de 35 hectares supplémentaires** en cas de commercialisation rapide des premiers 66 hectares.

Les phases de réalisation de cette deuxième enveloppe seront déterminées en fonction des besoins et au regard des critères suivants :

- disponibilités par secteur géographique ;
- disponibilités en termes de typologie de PAE (structurant, proximité) et d'offre foncière (taille de lots, produits immobiliers...).

Ainsi, au sein de cette seconde enveloppe, les extensions ou créations seront limitées à :

- **8 hectares pour les PAE de proximité** (enveloppe mutualisée et non localisée) ;
- **27 hectares pour les PAE structurants**, soit :
 - ✓ 12 hectares pour la création d'un PAE à Elne,
 - ✓ 15 pour le PAE d'En Cavaillès au Boulou et/ou du Distriport au Boulou/Saint-Jean-Pla-de-Corts (en fonction des choix qui auront été opérés pour l'enveloppe 1).



L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs mobilisant une surface d'un seul tenant ou cumulée, supérieure à 3 hectares au sein des parcs d'activités de proximité et à 5 hectares au sein des parcs d'activités structurants, **ne pourra être entreprise que si :**

- **80% de la surface constructible du parc existant sur la même commune a été commercialisée.** Ce seuil peut être abaissé dans des situations exceptionnelles qui devront être justifiées (ex : besoin d'une surface importante d'un seul tenant non disponible dans le parc en cours d'urbanisation, contraintes techniques particulières à préciser...),
- une réflexion sur l'articulation du projet d'extension avec le parc existant garantissant la cohérence d'ensemble et la requalification éventuelle du parc existant a été menée.

L'objectif du SCOT est de favoriser l'optimisation foncière des parcs en extension ou en création. Pour ce faire, les documents d'urbanisme doivent :

- veiller à promouvoir des formes urbaines denses,
- promouvoir et organiser la mutualisation des équipements (exemples : restaurants inter-entreprises, parkings ...),
- prévoir des possibilités d'élévation en hauteur des bâtiments afin de permettre leur adaptation aux besoins des entreprises (agrandissement...),

- adapter les gabarits de voiries à la typologie des entreprises et aux flux qu'elles génèrent,
- organiser le cas échéant des secteurs d'aménagement différenciés pour accueillir plusieurs types d'entreprises,
- faciliter la réalisation d'opérations immobilières regroupant plusieurs petits projets sur un même lot (villages d'entreprises, produits locatifs ou copropriétés),
- minimiser les bandes inconstructibles dans l'édiction des règles de retrait par rapport aux limites parcellaires notamment dans une perspective d'évolution à terme du tissu bâti du parc.

4.4 Promouvoir des espaces économiques attractifs et de qualité

- ✓ **Adapter le tissu urbain existant hors PAE au développement des activités économiques.**

Afin de répondre aux enjeux de fonctionnement urbain (transit, échanges entre les quartiers, fréquentation du centre-ville) et **limiter les conflits d'usage** entre les fonctions économique, résidentielle et de loisir, les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement relaient les orientations suivantes :

- **organiser le stationnement et l'espace public** pour favoriser la place du piéton tout en intégrant les besoins spécifiques de logistique en milieu urbain pour les services et commerces,
 - favoriser l'implantation d'espace de stockage ou de parking en arrière des bâtiments ou parcelles pour développer des séquences d'alignement urbaines qualitatives.
- ✓ **Améliorer les conditions d'accueil au sein des parcs d'activités et leur intégration à l'espace urbanisé.**

Pour accompagner le développement économique, les parcs d'activités doivent répondre aux besoins des entreprises et viser un certain niveau de qualité et d'équipement. Elles doivent également prendre en compte les besoins des salariés et des usagers, et porter une attention particulière à l'intégration dans leur environnement urbain.

Renforcer l'accessibilité aux services et organiser les déplacements

Dans les parcs d'activités structurants, les documents d'urbanisme respectent les orientations suivantes :

- **subordonner 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 et analysées en fonction de la capacité d'accueil du secteur),
- **concilier divers types d'espaces de stationnement** (voiture, 2 roues motorisés, vélo...)
- organiser et réglementer la signalétique sur les entreprises au sein du parc (plans, bornes d'information interactives...),

- penser l'aménagement d'un pôle services-loisirs (services mutualisés de type guichet d'accueil, salles de séminaire, surveillance générale du parc, poste, crèche, guichet bancaire, restauration, salle de sport, aire naturelle aménagée...).

Valoriser la qualité paysagère et architecturale des PAE

Les documents d'urbanisme locaux intègrent les objectifs suivants :

- définir la qualité architecturale des constructions en rapport avec la composition générale du parc (volumes bâtis différenciés, répartition des matériaux utilisés, hauteurs maîtrisées, couleurs), et dans un souci d'intégration paysagère du parc à son environnement,
- préserver et mettre en valeur les éléments patrimoniaux lors de l'aménagement des parcs (un bosquet, un cours d'eau, un bâtiment traditionnel caractéristique comme un mas...), maintenir et valoriser les eaux de surface pour les cheminements doux et des aires de détente ouvertes aux usagers du parc (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 du parc, organiser des noues paysagées (fossé large et peu profond recueillant les eaux pluviales) pour rompre la monotonie des espaces artificialisés,
- traiter les franges du parc 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 (hors signalisation publique),
- enfin, garantir le traitement paysager des parkings VL non couverts et des espaces résiduels libres en privilégiant la végétalisation des sites.

- ✓ **Encourager la haute performance énergétique, environnementale et numérique pour les créations et les extensions de parcs d'activités.**

Garantir l'accessibilité numérique

Afin de renforcer l'accessibilité numérique, toute création ou extension de parcs d'activités devra bénéficier d'un raccordement au réseau numérique très haut débit. L'équipement nécessaire de ces zones en fourreaux pour les réseaux numériques devra être prévu par les documents d'urbanisme et par les opérations d'aménagement.

Soutenir la haute performance énergétique

Les documents d'urbanisme locaux précisent les orientations suivantes :

- 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 et/ou sur des ombrières sur les aires de stationnement...). Pour ce faire, les documents d'urbanisme locaux peuvent définir des secteurs dans lesquels il impose aux constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'il définit. A ce titre, ils peuvent imposer une production minimale d'énergie renouvelable, le cas échéant, en fonction des caractéristiques du projet et de la consommation des sites concernés. Cette production peut être localisée dans le bâtiment, dans le même secteur ou à proximité de celui-ci (article L.151-21 du Code de l'Urbanisme). Elle peut provenir de différentes sources d'énergie renouvelables (soleil, vent, géothermie, biomasse...).
- encadrer l'exposition des bâtiments d'activités afin d'assurer une bonne luminosité naturelle (avec des éléments d'occultations adaptables), éviter les déperditions énergétiques et permettre l'implantation de panneaux photovoltaïques,
- favoriser la thermorégulation en développant des espaces verts dans les vastes espaces artificialisés (îlots de chaleur potentiels) et en assurant l'ombrage des emplacements grâce à la plantation d'arbres ou la mise en place d'ombrières photovoltaïques ou de pergolas.

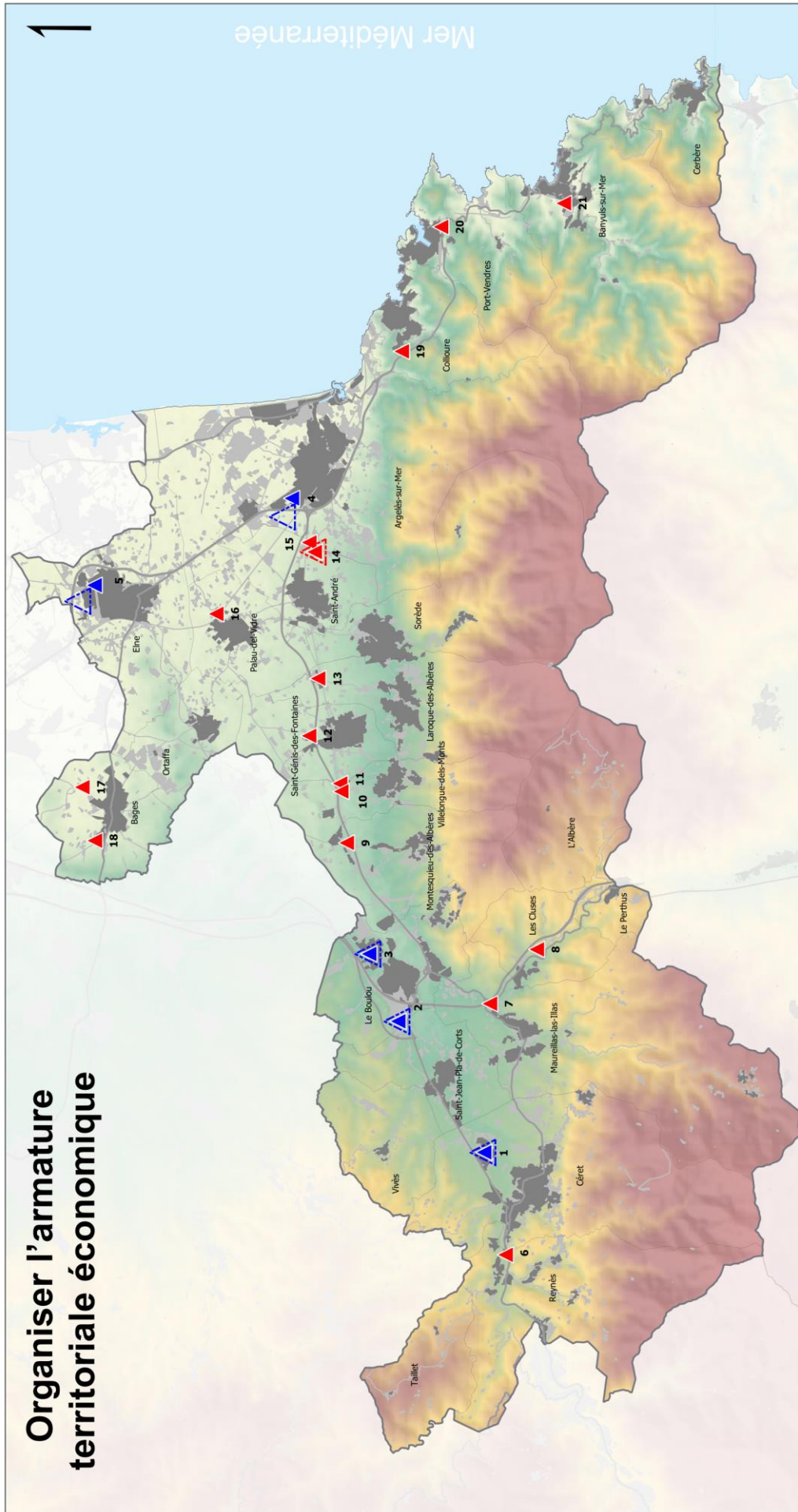
Viser la haute performance environnementale

Les documents d'urbanisme locaux précisent les orientations suivantes :

- développer l'utilisation du bois et des éco-matériaux ou matériaux biosourcés,
- 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,
- promouvoir des plantations adaptées au climat local et une gestion différenciée (ou raisonnée) des espaces verts (favorable à la préservation de la biodiversité et de la santé humaine),
- promouvoir une gestion alternative des eaux pluviales notamment en favorisant leur infiltration (surfaces perméables, noues paysagères...) si les conditions le permettent. Ainsi, les documents d'urbanisme locaux peuvent délimiter les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement (article L.151-24 du Code de l'urbanisme) ; ils peuvent également imposer une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables, éventuellement pondérées en fonction de leur nature, afin de contribuer au maintien de la biodiversité et de la nature en ville (article L.151-22 du Code de l'Urbanisme).

En recherchant et renforçant les synergies entre entreprises d'un même espace, pour favoriser les échanges et partenariats, l'écologie industrielle territoriale est encouragée. Elle permet de favoriser l'économie de ressources naturelles et la réduction des consommations énergétiques liée aux approvisionnements et au traitement des déchets.

Organiser l'armature territoriale économique



Reconnaître, optimiser et qualifier les Parcs d'Activités Economiques

- ▲ PAE de proximité
- ▲ PAE structurant

Développer une offre qualitative en foncier économique (extension/création)

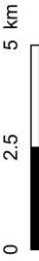
- ▲ PAE de proximité (Enveloppe 1*)
- ▲ PAE structurant (Enveloppes 1 et 2)

* Une 2ème enveloppe pourra être déployée ultérieurement (cf. II - B - 4.3)

Dénomination des PAE

Numéro	Nom	Numéro	Nom	Numéro	Nom
1	Tech Oulrich	8	ZA Les Cluses	15	PA-Albères-Méditerranée
2	Distripport	9	Agouillous	16	Al Cagne
3	En Cavallès	10	Matemala	17	L'Usine
4	ZAE Argelès-sur-Mer	11	Caball d'En Boux	18	Les Matès
5	ZAE Eihe	12	La Tuilerie	19	Cap Dourats
6	La Cabanasse	13	ZA Laroque-des-Albères	20	Col del Mitg
7	John Morgan	14	ZA St-André	21	La Rhiétorie

Échelle = 1: 113 000 (en A3)



Sources : IGN BD Topo@2015, OCS GE IGN 2015, AURCA 2020. Réalisation : AURCA/janvier 2020. Tous droits réservés.



5. Conforter l'offre d'équipements et de services

L.141-20 : « Le document d'orientation et d'objectifs définit les grands projets d'équipements et de services ».

L'ambition d'une qualité de vie élevée pour le territoire du SCOT Littoral Sud implique une attention particulière et continue vis-à-vis :

- de l'accueil de la petite enfance, de manière à favoriser l'attractivité du territoire pour les jeunes ménages,
- de l'accès aux soins,
- du vieillissement et de la dépendance des personnes âgées,
- des équipements de sports, de culture et de loisirs.

L'offre d'équipements et de services doit se structurer et progresser afin d'améliorer les services aux particuliers et aux entreprises et de rationaliser par ailleurs les déplacements.

Ce développement doit s'appuyer préférentiellement sur l'armature urbaine en confortant les polarités existantes.

Parce qu'ils contribuent à la revitalisation des centres-villes, les équipements et services structurants comme les équipements scolaires, socio-éducatifs, culturels, sportifs, administratifs doivent être localisés prioritairement au sein du tissu urbanisé. De préférence, ces aménagements doivent s'inscrire dans un programme global de réhabilitation du centre-ville ou centre-village et de rénovation des espaces publics.



Illustration 33: Construction du pôle médical de Sorède, au sein du tissu urbain. Source AURCA.

Les équipements structurants doivent être accessibles à tous. Les documents d'urbanisme définissent leurs conditions de desserte par les transports collectifs et les modes actifs (itinéraires piétonniers, cyclables...).

Afin de préserver et **conforter le tissu d'équipement de santé du Vallespir, le SCOT est favorable à la création d'un pôle médical** destiné à accueillir tout établissement lié aux activités médicales et paramédicales au sein du pôle structurant de Céret.

Le SCOT assortit la réalisation de ce projet à plusieurs conditions :

- La continuité du projet avec les quartiers voisins devra être assurée, notamment par l'aménagement de liaisons piétonnes et cyclables ;
- Le site devra être desservi par les transports collectifs et son accessibilité depuis la RD115 fera l'objet d'attentions particulières (notamment sur le plan de la sécurité) ;
- Le projet devra assurer la prise en compte des enjeux paysagers et contribuer à la requalification de l'entrée de ville.

En complément, afin de répondre au déficit d'offre d'**accueil des personnes âgées dépendantes au sein du secteur de la Basse Plaine du Tech** (communes de Bages, Ortaffa, Palau-del-Vidre et Saint-Génis-des-Fontaines), les documents d'urbanisme locaux :

- analysent finement les besoins exprimés,
- le cas échéant, identifient un site présentant des caractéristiques favorables (accessibilité...).

En matière d'enseignement secondaire, en vue de délester le collège de Céret et d'assurer l'équilibre de l'offre territoriale, le SCOT affirme le besoin de création d'un nouveau collège au Boulou. Un projet est à l'étude au sud de la zone d'En Cavaillès au sein de la commune.

Le SCOT assortit la réalisation de ce projet à plusieurs conditions :

- La continuité du projet avec les quartiers voisins devra être assurée, notamment par l'aménagement de liaisons piétonnes et cyclables ;
- Le site devra être desservi par les transports collectifs et son accessibilité fera l'objet d'attentions particulières (notamment sur le plan de la sécurité) ;
- Le projet devra assurer la prise en compte des enjeux paysagers et contribuer à la requalification de l'entrée de ville.

C. Orientations et objectifs relatifs à l'organisation et à la structuration des zones commerciales.

1. Affirmer le commerce comme un facteur d'attractivité du territoire et d'urbanité

L.141-16 : « [Le document d'orientation et d'objectif] définit les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture ».

Le SCOT Littoral Sud bénéficie d'un maillage commercial de qualité. Le maintien ou le développement de commerces et services apparaît toutefois difficile dans les communes les moins peuplées, et certains quartiers et centres-villes sont confrontés à une diminution de leur activité commerciale. Or, le commerce est un service du quotidien indispensable pour les habitants et représente un facteur de qualité résidentielle des communes.

Le PADD du SCOT Littoral Sud affirme comme ambition de faire du cœur de toutes les communes le lieu privilégié des implantations commerciales pour préserver l'animation de la vie urbaine, mais aussi pour garantir l'égalité d'accès aux commerces. Cette ambition est renforcée par la volonté d'engager des efforts en matière de réinvestissement urbain, de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels et d'enrayer l'augmentation de déplacements automobiles liés aux actes d'achats. Parallèlement, la grande distribution est un facteur puissant d'organisation des territoires. Il paraît important de limiter son développement en périphérie des villes et villages et de faciliter son introduction dans les espaces centraux et péri-centraux des principales polarités commerciales. La qualité des zones commerciales est également un marqueur de l'identité du territoire, il est donc nécessaire de fixer des objectifs garantissant un bon niveau qualitatif des zones commerciales au sein du document d'aménagement artisanal et commercial.

Les orientations du DOO et du DAAC relatives à l'artisanat et au commerce concernent les implantations et extensions relevant des activités suivantes :

- artisanat à caractère commercial (fabrication et vente de biens, par exemple, les commerces de bouche),
- services à caractère artisanal (coiffeurs, cordonneries, serrureries...),
- commerces de détail (activités de ventes de biens peu ou pas transformés à la clientèle),
- commerces de véhicules automobiles et de motocycles,
- drives.

Afin de maintenir une organisation multipolaire et hiérarchisée de l'offre commerciale, le SCOT identifie trois types de localisation préférentielle des commerces.

1.1 Privilégier l'accueil des commerces en tissu urbain

Une priorité générale est accordée au renforcement du commerce de centres-villages et de centres-villes. L'accueil des commerces dont l'offre de produits et la superficie sont compatibles avec l'environnement urbain dense des centres et ne génèrent pas de circulations automobiles intenses, est privilégié au sein de ces espaces.

Le SCOT distingue :

- les centralités urbaines commerciales : elles correspondent aux cœurs des villages et villes de l'ensemble des communes du périmètre (à l'exception de l'Albère et du Perthus) et se caractérisent par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines. Dans le reste de l'enveloppe urbaine, les cœurs de quartier à forte vocation commerciale peuvent également constituer des centralités urbaines commerciales. Les centralités urbaines commerciales ont vocation à accueillir une offre commerciale de proximité qui répond aux besoins courants des habitants (alimentaire, presse...) mais également aux besoins plus occasionnels (prêt-à-porter, loisirs-culture...). Les centralités commerciales jouent un **rôle essentiel dans la revitalisation des centres villes et villages**.
- les polarités commerciales : elles correspondent aux secteurs à fort potentiel commercial au sein de communes dont le niveau d'urbanité est élevé (densité urbaine, présence d'équipements, de services, desserte par les transports collectifs, bonnes conditions d'accessibilité liées au stationnement et aux aménagements piétons...). Elles peuvent accueillir des commerces de détail, y compris les produits encombrants (bricolage, jardinage, meubles...). Elles se situent généralement aux abords d'axes urbains structurants au sein de la commune (boulevards, voies majeures...), plus accessibles que les centres anciens et bien desservis par les transports collectifs. Au sein des polarités commerciales, l'objectif est de développer un tissu commercial dense et diversifié pour **favoriser le rapprochement entre lieux d'habitat et lieux d'achats, et l'utilisation des mobilités douces pour les achats fréquents (quotidiens ou hebdomadaires) et occasionnels**.

Éléments de légende :

Privilégier les centralités et le tissu urbain dense pour l'accueil des commerces

● Présence d'au moins une centralité urbaine commerciale au sein de la commune

◎ Présence d'une polarité commerciale au sein de la commune

Cf. Carte « Affirmer le commerce comme facteur d'attractivité et d'urbanité »

Dans les centralités et les polarités commerciales, les documents d'urbanisme locaux veillent à promouvoir la mixité des fonctions en favorisant les programmes mixtes habitat/commerces en rez-de-chaussée.

Ils peuvent également :

- favoriser la concentration des commerces en définissant des secteurs favorables restreints afin d'éviter des implantations qui ne participeraient pas à la dynamisation des centres-villes ou centres-villages.
- identifier et délimiter les quartiers, îlots et voies dans lesquels est préservée ou développée la diversité commerciale, notamment à travers les commerces de détail et de proximité, et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer cet objectif (exemple : interdiction de transformer les locaux commerciaux en rez-de-chaussée en logements ou garages) (art. 151-16 du Code de l'Urbanisme).
- identifier des secteurs au sein desquels le commerce est interdit, notamment à proximité de grands axes routiers ou d'échangeurs afin d'éviter des implantations motivées par du captage de flux.

1.2 Développer le commerce « d'importance » au sein d'un réseau de « Sites d'Implantation Périphérique » (SIP)

Les SIP sont localisés en lisière d'urbanisation. Ils concentrent une offre de Grandes et Moyennes Surfaces (GMS) ou se structurent autour d'une GMS isolée jouant un rôle « centralisateur » pour un bassin de proximité. Du fait de leur localisation, ils bénéficient d'une bonne accessibilité routière et disposent généralement d'espaces de stockage importants.

Ces sites peuvent se recouper avec des parcs d'activités économiques généralistes.

Le rôle des SIP est de développer une offre complémentaire à celle des centralités et polarités, et notamment les commerces de biens lourds, peu compatibles avec la fonction d'habitat et les conditions d'accessibilité en cœur de villages.

A ce jour, il existe 8 Sites d'Implantation Périphérique au sein du territoire. Tout en répondant aux besoins de consommation occasionnels (fréquence hebdomadaire) et exceptionnels (mois d'une fois par mois) des habitants, l'objectif du SCOT est de limiter les déplacements motorisés et de limiter la consommation d'espace, c'est pourquoi, **il ne prévoit aucune nouvelle création de SIP.**

Éléments de légende :

Développer le commerce d'importance au sein d'un réseau de Sites d'Implantation Périphériques (SIP)

■ SIP existant

Cf. Carte « Affirmer le commerce comme facteur d'attractivité et d'urbanité »

Afin de préserver la hiérarchie des niveaux de fonction commerciale des centralités commerciales, des polarités urbaines et des SIP, les implantations commerciales répondront aux conditions définies dans le DAAC.

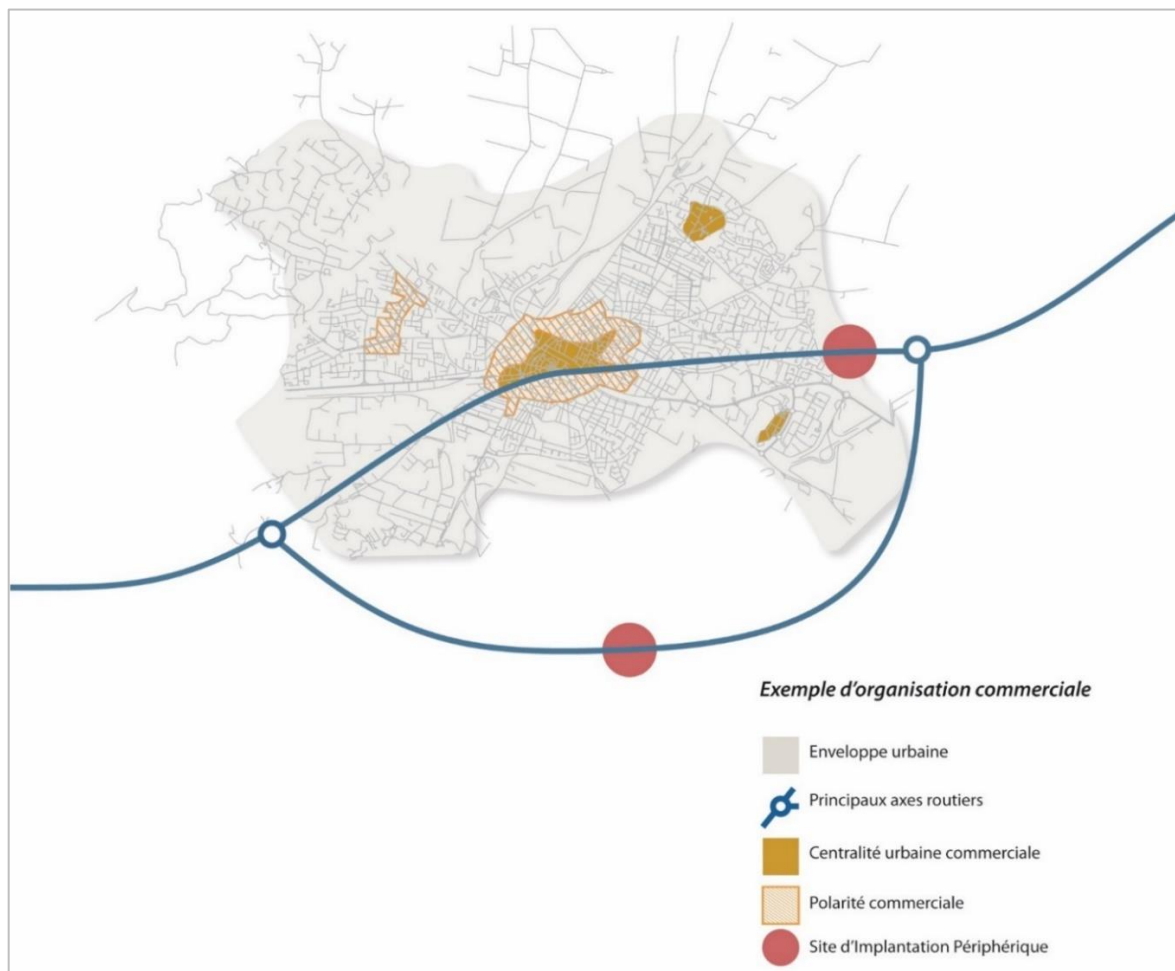
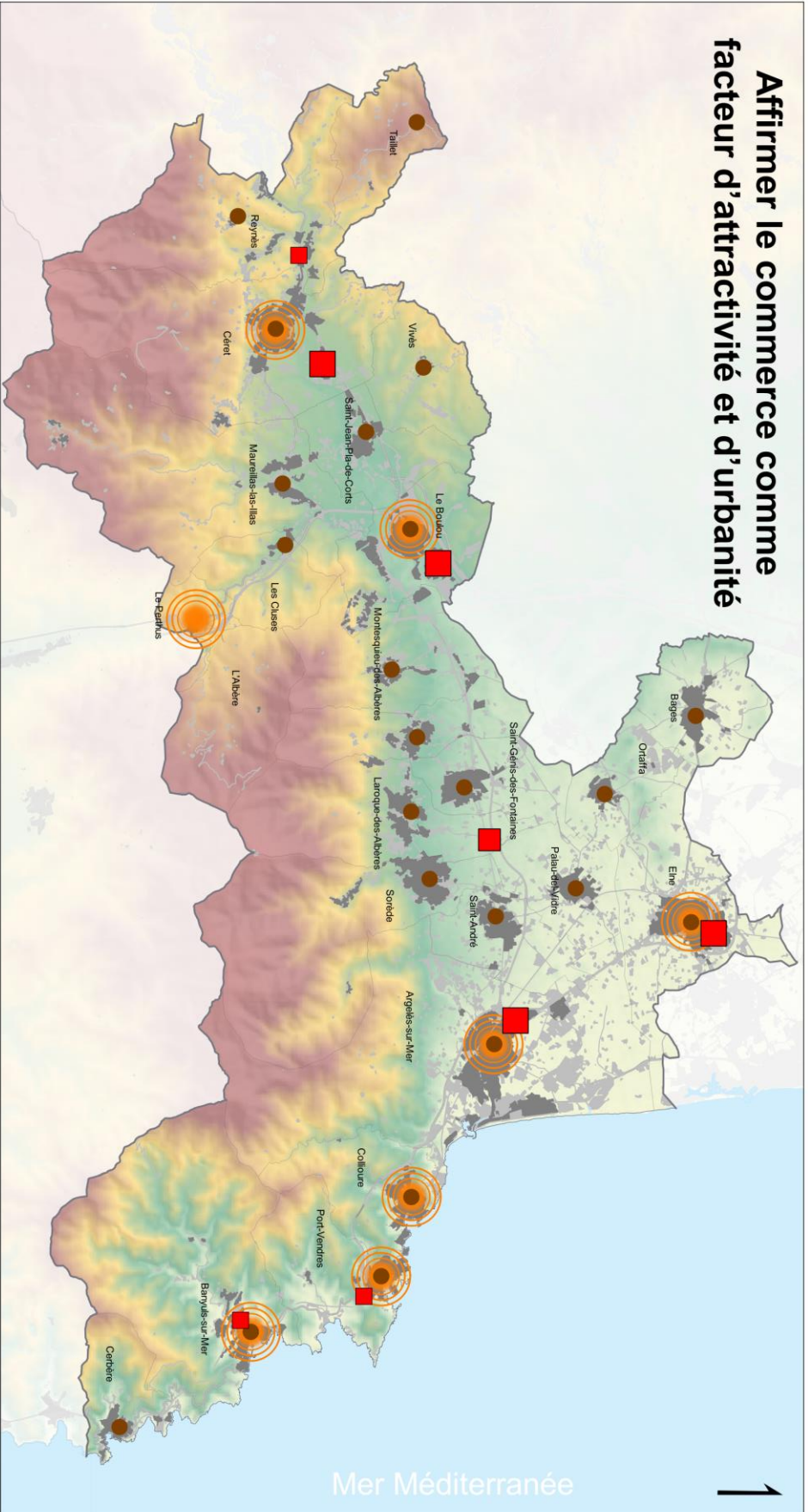


Illustration 34 : Exemple d'organisation commerciale

Affirmer le commerce comme facteur d'attractivité et d'urbanité



Privilégier les centralités et le tissu urbain dense pour l'accueil des commerces

- présence d'au moins une centralité urbaine commerciale au sein de la commune
- présence d'une polarité commerciale au sein de la commune

Développer le commerce d'importance au sein d'un réseau de «Sites d'implantation Périphériques» (SIP)

- SIP existant

- espace urbanisé
- autre espace artificialisé
- périmètre du SCOT
- limite communale

2. Document d'Aménagement Artisanal et Commercial

2.1 Localisation et caractérisation des secteurs d'implantation commerciale

L.141-17 : « Le document d'aménagement artisanal et commercial localise les secteurs d'implantation périphérique ainsi que les centralités urbaines, qui peuvent inclure tout secteur, notamment centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques du point de vue des objectifs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 141-16 ».

Le DAAC localise les centralités et polarités urbaines commerciales et les sites d'implantation périphériques (cf. partie II-B-6). Les documents locaux d'urbanisme les délimitent. Sur le territoire, on recense 35 centralités urbaines commerciales, 9 polarités commerciales et 8 Sites d'Implantation Périphériques.

- **35 centralités urbaines commerciales**

Il s'agit de l'ensemble des cœurs de villages et de villes du territoire (à l'exception de l'Albère et du Perthus). Certains cœurs de quartier ont été également identifiés. Elne, Argelès-sur Mer, Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer, Le Boulou, Saint-Jean-Pla-de-Corts et Reynès comptent plusieurs centralités commerciales. Les centralités commerciales ont une fonction commerciale d'hyper proximité. Les documents locaux d'urbanisme pourront délimiter des centralités urbaines supplémentaires dans les futures opérations d'aménagement, lorsqu'ils jugent l'installation de commerces de proximité souhaitable (cœurs de quartier, sites touristiques...).

Les centralités commerciales sont localisées en annexe.

- **9 polarités commerciales**

Au sein des polarités commerciales repérées dans le cadre du DAAC, le maintien, le renouvellement et le développement d'un tissu commercial dense sont vivement souhaités et doivent être soutenus pour assurer la revitalisation des centres-villes. Cette identification prend notamment en compte la dimension touristique du territoire en identifiant certaines polarités du littoral. La dimension transfrontalière de ce territoire est aussi prise en compte dans l'identification des polarités, en affirmant le rôle clé du Perthus dans l'interface avec l'Espace Sud Catalan.

Les polarités commerciales ont vocation à concentrer un réseau dense et diversifié de commerces. Elles sont identifiées dans les communes suivantes et localisées en annexe :

- polarités principales : une à Argelès-sur-Mer, à Elne et au Boulou, deux à Céret,
- polarités littorales : une à Collioure, à Banyuls-sur-Mer et à Port-Vendres,
- polarité transfrontalière : une au Perthus.

- **8 Sites d'Implantation Périphérique.**

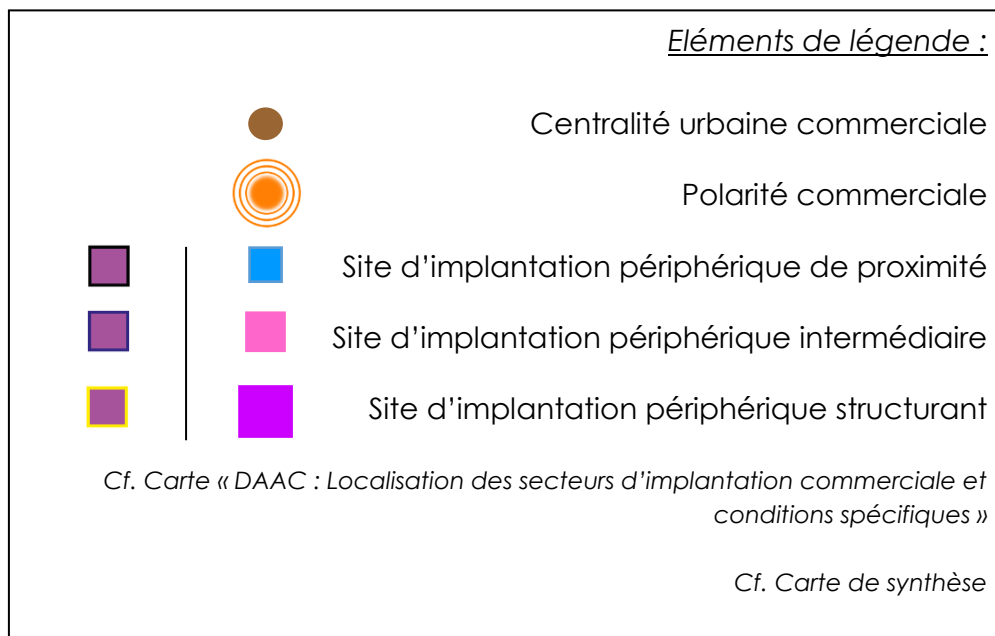
Les Sites d'Implantation Périphériques ne présentent pas tous les mêmes enjeux. Un niveau de fonction commerciale leur est donc appliqué, selon les critères suivants :

- l'armature urbaine ;
- l'offre commerciale (en volume et en diversité) ;
- la zone de chalandise, c'est-à-dire l'aire d'influence et le nombre de clients et les enjeux en termes de déplacements, flux et modes de transport utilisés;
- le niveau de fonction touristique.

Le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial reconnaît :

- quatre SIP majeurs qui se caractérisent par une offre commerciale et des aires de chalandise qui génèrent des flux volumineux de déplacements : secteurs Entrée de ville à Argelès-sur-Mer, ZI à Elne, Tech Oulrich Céret et En Cavaillès au Boulou.
- un SIP intermédiaire qui dispose d'une offre diversifiée et rayonne sur un bassin de vie plutôt rural : Laroque des Albères,
- trois SIP de proximité au sein desquels s'est développée une moyenne surface alimentaire et éventuellement quelques surfaces commerciales complémentaires et qui se caractérisent par un rayonnement essentiellement communal : Banyuls-sur-Mer (la Rhétorie), Port-Vendres (Pla du Port) et Reynès (La Cabanasse).

Les Sites d'Implantation Périphérique sont localisés en annexe.



2.2 Conditions d'implantation spécifiques liées aux secteurs commerciaux

L.141-17 : « [Le document d'aménagement artisanal et commercial] prévoit les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs ainsi identifiés ».

Les nouvelles implantations commerciales se font au sein des centralités urbaines commerciales, des polarités commerciales et des Sites d'Implantation Périphériques localisés par le DAAC.

L'implantation de petits commerces de proximité, quelque que soit le type d'activité commerciale, doit se faire dans les centralités urbaines commerciales et les polarités commerciales afin d'améliorer la qualité de vie (accessibilité, urbanité, animation de la vie urbaine), de limiter la consommation d'espace (opérations entrant dans le champ du réinvestissement urbain) et de contribuer à la revitalisation des centres-villes. **Les grandes et moyennes surfaces doivent être implantées au sein des polarités commerciales et des SIP. La création de galeries marchandes sera prévue en dehors des SIP.**

Afin de densifier et diversifier le tissu commercial dans les centralités urbaines commerciales, la surface de vente des nouvelles implantations commerciales ne doivent pas dépasser 300 m².

Dans le but de rapprocher lieux d'habitat et lieux d'achat, le DAAC identifie l'ensemble des polarités commerciales comme des zones pouvant accueillir tout type de commerces dont la surface de vente est inférieure à 1 000 m² et laisse le soin aux documents d'urbanisme locaux de réglementer les conditions d'implantation en fonction des circonstances locales.

Afin de réduire la durée de déplacements et le volume des flux générés pour les besoins de consommation réguliers (fréquence hebdomadaire ou occasionnelle), les Sites d'Implantation Périphériques de proximité et intermédiaire accueillent des surfaces de vente comprises entre 300 et 1 000 m².

Etant donné la forte attractivité de l'offre commerciale implantée à Perpignan et dans son aire d'influence, l'accueil des Grandes et Moyennes Surfaces ayant une capacité de rayonnement ou une spécialisation forte est attendue au sein des SIP majeurs. Peuvent s'y implanter les cellules commerciales dont la surface de vente est supérieure à 300 m². Le DAAC ne fixe pas de surface de vente maximale.

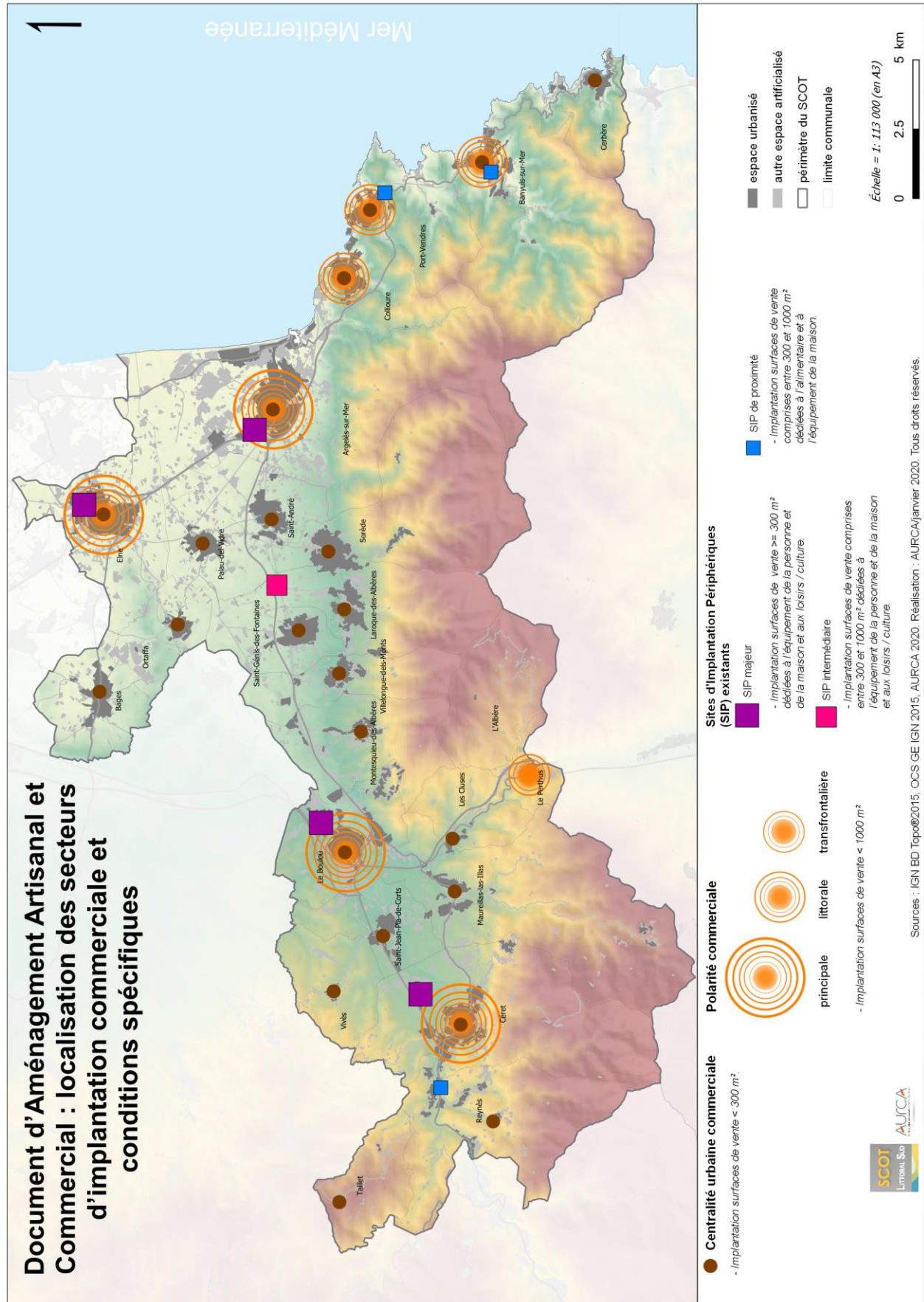
Les Sites d'Implantation Périphérique de proximité ont vocation à accueillir des commerces dédiés à l'alimentaire et aux équipements de la maison. Les SIP intermédiaires et majeurs accueillent tout type de commerces (loisir-culture, équipement de la maison ou de la personne), à l'exception du commerce alimentaire.

Conditions d'implantation des activités commerciales

Typologie d'espace commercial	Conditions spécifiques d'implantation			
	Alimentaire	Equipement de la personne	Equipement de la maison	Loisirs Culture
Centralités urbaines commerciales	Surface de vente* maximale : 300 m ²			
Polarités commerciales	Tous types de commerces, surface de vente < à 1 000 m ²			
SIP de proximité	Surface de vente* comprise entre 300 m ² et 1 000 m ²	non	Surface de vente* comprise entre 300 m ² et 1 000 m ²	non
SIP intermédiaire	non	Surface de vente* comprise entre 300 m ² et 1 000 m ²		
SIP majeur	non	Surface de vente* > à 300 m ²		

* La surface de vente indiquée s'applique à la cellule commerciale. Par exemple, pour un hypermarché avec galerie marchande, chaque cellule commerciale est prise en compte séparément.

Afin de permettre le bon fonctionnement des activités, les surfaces de vente existantes au sein des secteurs d'implantation localisés par le DAAC peuvent être étendues, à condition que leur surface de vente totale ne dépasse pas 300 m² au sein des centralités urbaines commerciales et 1 000 m² au sein des polarités commerciales, des SIP de proximité et des SIP intermédiaires. Les commerces implantés hors centralités urbaines, hors polarités commerciales ou sites d'implantation périphériques peuvent bénéficier d'une extension limitée. On entend par extension « limitée », une ou plusieurs extensions dont le cumul ne doit pas dépasser 30% de la surface de vente existante à la date d'approbation du SCOT et ne porte pas la surface de vente totale du commerce à plus de 1000 m².



2.3 Conditions pour favoriser l'intégration des SIP au milieu urbain et limiter leurs impacts environnementaux

L.141-17 : « Le document d'orientation et d'objectifs comprend un document d'aménagement artisanal et commercial déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement. Elles portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux ».

✓ **Garantir une bonne accessibilité.**

Le SCOT entend d'une part, améliorer la fluidité routière aux abords des principales zones commerciales et d'autre part, promouvoir l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Les aménagements routiers devront garantir la fluidité sur le réseau primaire de voirie (notamment afin de maîtriser les flux de marchandises) et être conçus en rapport avec l'envergure des zones et leurs évolutions, tandis que la variation des flux saisonniers sera intégrée pour le calibrage des infrastructures.

✓ **Limiter la consommation foncière.**

Le SCOT affiche l'objectif de limiter le développement des friches commerciales et la consommation foncière. Pour cela, les documents d'urbanisme locaux analysent les possibilités de réduction des surfaces de stationnement et de desserte, et favorisent la mobilisation des surfaces commerciales vacantes et leur réhabilitation éventuelle avant d'étendre un SIP.

L'extension de l'assiette foncière des SIP devra systématiquement intervenir dans le cadre des enveloppes foncières allouées à l'extension des Parcs d'Activités Economiques (cf. partie II-B-4).

Afin d'assurer une urbanisation économe en espace, les nouvelles implantations commerciales sont conçues dans un souci de sobriété foncière en respectant les objectifs suivants : l'emprise au sol des surfaces bâties représente au moins 50% du foncier total mobilisé (stationnement, bâti, accès, espaces verts...). Cette orientation s'entend pour chaque commerce ou à l'échelle d'un ensemble commercial (au sens de l'article L. 752-3 du Code de commerce). Les documents d'urbanisme locaux intègrent des dispositions compatibles avec cette orientation pour permettre la densification des sites d'implantation périphériques.

L'emprise au sol minimale des surfaces bâties de 50% peut être minorée dans les cas suivants :

- s'il est démontré que des contraintes naturelles ou techniques ne permettent pas d'atteindre une telle densité d'aménagement ,
- si les demandes d'autorisation d'exploitation commerciale justifient qu'un tel niveau de densité n'est pas atteint dans le projet présenté, du fait de la mise en place d'aménagements paysagers et d'espaces verts dans des proportions inhabituelles.

En complément, dans les SIP majeurs et intermédiaires (les mieux desservis par le réseau de transports collectifs), ainsi que pour tous les projets soumis à autorisation d'exploitation commerciale, les documents d'urbanisme fixent des **obligations maximales en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés** en respectant le principes suivant : l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce ne peut excéder un plafond correspondant aux trois quarts de la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce. Les espaces paysagers en pleine terre, les surfaces des aménagements relevant de l'article L.3114-1 du code des transports, les surfaces réservées à l'autopartage et les places de stationnement destinées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables sont déduits de l'emprise au sol des surfaces affectées au stationnement. La surface des places de stationnement non imperméabilisées compte pour la moitié de leur surface (article L.111-19 du Code de l'urbanisme).

Ils favorisent l'optimisation des espaces dédiés au stationnement par :

- la production d'espaces de stationnement mutualisés entre enseignes commerciales et / ou équipements publics et non clos, en particulier dans les zones mixtes afin d'optimiser l'occupation des espaces de stationnement, plus ou moins utilisés selon les heures. Cette utilisation est optimale lorsque par exemple, des zones d'habitat (occupation maximale entre 18h30 et 8h), des espaces commerciaux (occupation maximale entre 10h et 12h puis de 14h à 18h) et des espaces de loisirs (restaurants, cinémas... occupation maximale entre 12h et 14h puis après 18h) partagent un même espace de stationnement.
- la création de stationnement vertical qu'il soit souterrain (en dehors des zones inondables) ou aérien (parkings « silos », en toiture...).

✓ **Améliorer la qualité architecturale, environnementale et l'insertion paysagère des espaces commerciaux.**

Les constats en matière de qualité paysagère et architecturale des zones commerciales sont sévères : architecture banalisée, faibles investissements des opérateurs comme des collectivités dans les aménagements paysagers, publicités agressives... Le SCOT affirme l'objectif d'améliorer la qualité paysagère et architecturale des espaces commerciaux, lors de leur requalification ou de leur développement.

Les objectifs assignés aux documents d'urbanisme locaux sont les suivants :

- définir la qualité architecturale des constructions en rapport avec la composition générale de la zone (volumes bâtis différenciés, répartition des matériaux utilisés, hauteurs maîtrisées, couleurs), et dans un souci d'intégration paysagère de la zone à son environnement,
- 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...), maintenir et valoriser les 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,
- planter des arbres de haute tige sur les parkings et le long des cheminements piétons pour qualifier les sites, dans un contexte de changement climatique,
- limiter l'imperméabilisation des zones commerciales, pour favoriser l'infiltration des eaux et prévenir les îlots de chaleur,
- traiter les franges de la zone 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 (hors signalisation publique),
- enfin, garantir le traitement paysager des parkings VL non couverts et des espaces résiduels libres en privilégiant la végétalisation des sites.



Illustration 35 : Aménagement paysager d'un terre-plein central au Boulou, Source AURCA

✓ Encourager la haute performance énergétique

Le SCOT affiche également un objectif de meilleure performance énergétique des zones commerciales, principalement pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage.

Pour cela, les objectifs assignés aux documents d'urbanisme locaux sont les suivants :

- 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 et/ou sur des ombrières sur les aires de stationnement...). Pour ce faire, les documents d'urbanisme locaux peuvent définir des secteurs dans lesquels il impose aux constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances

énergétiques et environnementales renforcées qu'il définit. A ce titre, ils peuvent imposer une production minimale d'énergie renouvelable, le cas échéant, en fonction des caractéristiques du projet et de la consommation des sites concernés. Cette production peut être localisée dans le bâtiment, dans le même secteur ou à proximité de celui-ci (article L.151-21 du Code de l'urbanisme).

- encadrer l'exposition des bâtiments d'activités afin d'assurer une bonne luminosité naturelle (avec des éléments d'occultations adaptables), éviter les déperditions énergétiques et permettre l'implantation de panneaux photovoltaïques,
- permettre les toitures terrasses végétalisées, les puits de lumière, et l'ensemble des dispositifs favorisant la réduction de la consommation d'énergie,
- favoriser la thermorégulation en développant des espaces verts dans les vastes espaces artificialisés (flots de chaleur potentiels) et assurer l'ombrage des emplacements grâce à la plantation d'arbres ou la mise en place d'ombrières photovoltaïques ou de pergolas.

Pour rappel, l'article L.111-18-1 du Code de l'Urbanisme impose la mise en place de procédés de production d'énergies renouvelables, de système de végétalisation basé sur un mode cultural garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation et favorisant la préservation et la reconquête de la biodiversité, ou de tout autre dispositif aboutissant au même résultat pour tous les projets de nouvelles constructions soumises à autorisation d'exploitation commerciale, de nouvelles constructions de locaux à usage industriel ou artisanal, d'entrepôts, de hangars non ouverts au public faisant l'objet d'une exploitation commerciale ainsi que les nouveaux parcs de stationnement couverts accessibles au public dès lors que ces derniers créent plus de 1 000 m² d'emprise au sol.

✓ Viser la haute performance environnementale

Les constructions ou réhabilitations d'équipements commerciaux dans les SIP veillent à éviter ou réduire les impacts environnementaux générés.

Ainsi, les objectifs assignés aux documents d'urbanisme locaux sont les suivants :

- développer l'utilisation du bois et des éco-matériaux ou matériaux biosourcés pour la construction ou la réhabilitation des équipements commerciaux,
- 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,
- promouvoir une gestion alternative des eaux pluviales notamment en favorisant leur infiltration (surfaces perméables, noues paysagères, toitures végétalisées...) si les conditions le permettent, la rétention des eaux pluviales devant être favorisée à l'échelle de chaque opération,
- promouvoir des plantations adaptées au climat local et une gestion différenciée (ou raisonnée) des espaces verts (favorable à la préservation de la biodiversité et de la santé humaine),
- prévoir des espaces de collecte des déchets adaptés aux modalités de la collecte sélective, et privilégier par les dispositifs adéquats, la valorisation des déchets sur site et le tri des déchets à la source, y compris les bio-déchets,
- intégrer un point de collecte des déchets d'emballages en sortie de caisse pour les équipements de plus de 2 500 m² de surface de vente (obligation issue de la loi portant engagement national pour l'environnement).

D. Les axes stratégiques du projet de développement économique.

Afin de développer l'emploi, le SCOT vise d'une part à optimiser les capacités et la qualité d'accueil des entreprises (cf. partie II-B-4) et, d'autre part, à maintenir, valoriser et développer les piliers économiques du territoire : l'agriculture, le tourisme et la logistique.

Pour accompagner l'évolution de ces trois piliers, le SCOT affirme la nécessité de :

- ✓ valoriser les différents espaces supports de développement économique situés hors des parcs d'activités,
- ✓ s'appuyer sur des équipements et infrastructures structurants,
- ✓ prévoir et encadrer la consolidation ou la création de sites de projets stratégiques.

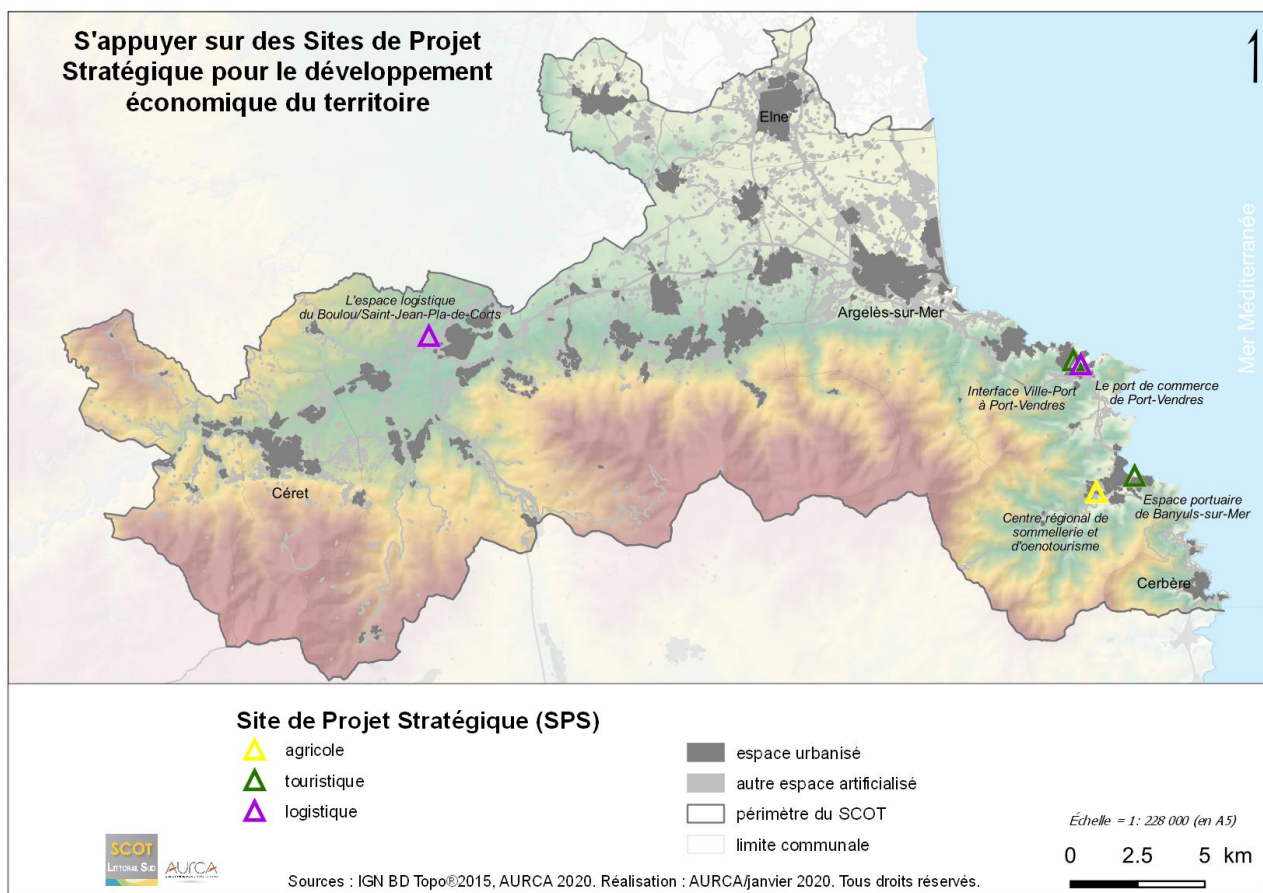
L'identification des sites de projets stratégiques correspond aux critères suivants :

- un projet conséquent (emploi, ressources, superficie) et/ou à un fort potentiel de rayonnement (SCOT, EPCI),
- un appui à la structuration territoriale et/ou une opportunité forte de dynamisation des filières clés du territoire portées par le projet d'aménagement et de développement durables,
- une complexité et des impacts potentiels qui peuvent appeler à la définition de conditions particulières de réalisation de ces projets.

L'inscription de ces sites de projets stratégiques dans le DOO ne préjuge pas de leur réalisation, mais précise l'opportunité de tels projets du point de vue de l'organisation territoriale et économique du Littoral Sud, ainsi que les conditions de réalisation de ces projets sur les sites identifiés. En plus de se conformer aux conditions de réalisation exprimées ci-dessous, les projets doivent respecter les autres dispositions du DOO, notamment les mesures en faveur de la protection des ressources naturelles, la biodiversité, la santé, la prévention des risques et la qualité paysagère (cf. partie I-B et I-C).

Cinq sites de projet stratégique ont été identifiés :

- *Le centre régional de sommellerie et d'œnotourisme*
- *L'espace portuaire de Banyuls-sur-Mer,*
- *L'interface ville-port à Port-Vendres*
- *L'espace logistique du Boulou / Saint-Jean-Pla-de-Corts*
- *Le port de commerce de Port-Vendres.*



1. Soutenir et développer la performance économique des activités agricoles et forestières

Agriculture, élevage et sylviculture sont des activités économiques importantes qui contribuent à forger une véritable identité au territoire. En proie à des difficultés structurelles et conjoncturelles, les filières agricoles doivent s'adapter dans un contexte socio-économique mouvant. Si certaines exploitations poursuivent une évolution visant la concentration des moyens de production et les économies d'échelle, d'autres se positionnent sur des logiques nouvelles, basées sur une meilleure valorisation de leurs productions, et une diversification de celles-ci.

L'objectif du SCOT est de garantir la pérennisation des diverses filières agricoles et sylvicoles, en protégeant le foncier et en réunissant les conditions d'adaptation et de diversification des activités d'agriculture, d'élevage et de sylviculture.

1.1 Protéger durablement les espaces agricoles et forestiers de l'urbanisation

Le SCOT entend limiter l'extension urbaine, le morcellement et le mitage qui menace le foncier agricole. Pour cela, il limite l'emprise du développement urbain sur les espaces naturels ou agricoles en fixant des objectifs de réinvestissement urbain et de densification

(cf. partie II-A), et en restreignant fortement les possibilités d'extension urbaine au sein des espaces agricoles à fort potentiel (cf. partie I-A).

Au-delà des espaces agricoles à fort potentiel identifiées dans le premier chapitre du DOO (cf partie I-A.), au motif de leur irrigabilité depuis des ressources en eau superficielles, les documents d'urbanisme locaux identifient d'autres espaces agricoles au motif de leur rôle stratégique pour l'activité agricole du territoire. Il s'agit de secteurs qui revêtent des caractéristiques agronomiques et/ou foncières intéressantes (terres limoneuses, irrigabilité sous pression grâce à des captages souterrains, grand parcellaire), un dynamisme économique certain (cultures en place présentant une bonne productivité, exploitations pérennes...) ou accueillent ou sont susceptibles d'accueillir des projets collectifs porteurs (projets d'extension de l'irrigation collective, démarches d'aménagement foncier...).

Les documents d'urbanisme locaux doivent préciser la délimitation de ces zones et s'attacher à les préserver via leur zonage, règlement et OAP éventuelle. Cette délimitation est à la discrétion des documents d'urbanisme locaux, certaines communes ne présentant pas d'autres espaces agricoles stratégiques que ceux déjà identifiés comme à fort potentiel agricole.

Le SCOT préserve par ailleurs les espaces boisés pour favoriser leur valorisation forestière ou les activités d'élevage.

1.2 Conforter les exploitations agricoles et favoriser l'installation de nouvelles exploitations

Afin de faciliter le maintien, le développement et la création d'exploitations agricoles, les documents d'urbanisme locaux ont pour objectifs :

- de caractériser dans leur diagnostic, les activités agricoles existantes et les bâtiments qui y sont liés, les projets d'installation, d'extension ou de diversification, les potentiels et les besoins (à court, moyen voire long terme) pour le maintien et le développement des activités agricoles.
- de conforter les exploitations existantes (dont le siège est sur la commune ou l'EPCI ou non) et de favoriser l'installation de nouvelles exploitations, dans le respect des caractéristiques environnementales et paysagères des sites.

Les documents d'urbanisme locaux doivent définir des zonages et des règlements adaptés aux enjeux agricoles qui auront été précisés. Certains secteurs agricoles peuvent néanmoins être classés comme inconstructibles, notamment en raison d'enjeux paysagers, de protection contre les risques naturels ou encore de limitation du mitage de l'espace agricole.

Dans les communes soumises à la loi Littoral ou à la loi Montagne, une attention particulière sera portée à la problématique de la construction agricole. Des sites spécifiques pourront être proposés pour répondre aux besoins de constructions des agriculteurs qui ne peuvent être satisfaits en continuité de l'urbanisation existante. Dans ce cas, les constructions devront éviter toute atteinte à l'environnement et aux paysages.

1.3 Permettre l'adaptation et la diversification des activités

Différents projets d'adaptation ou de diversification sont exprimés sur le territoire du SCOT : irrigation de la vigne, agritourisme, transformation agro-alimentaire, production d'énergie renouvelable...

Les documents d'urbanisme identifient les bâtiments agricoles situés au sein de zone agricole ou naturelle pouvant faire l'objet d'un changement de destination (dans une perspective d'accueil au public, et de développement d'une offre hôtelière de type chambre d'hôte ou gîte, venant compléter l'offre hôtelière existante), à condition que ce changement de destination ne compromette ni l'exploitation agricole ni la qualité paysagère du site.

Ils prévoient le cas échéant les sites pouvant faire l'objet d'aménagement de retenues collinaires pour le développement de réseau d'irrigation collective.

Ils permettent les constructions légères en zone naturelle telles que des abris légers pour animaux et des cabanes pastorales, en tenant compte des risques naturels, notamment d'incendies.

En outre, hors espaces agricole et naturel, les collectivités prévoient des possibilités d'implantation de constructions pour la transformation des produits agricoles ou sylvicoles, et/ou leur vente. Ces implantations peuvent se situer en parcs d'activités économiques ou dans l'espace urbain si ces implantations sont compatibles.

1.4 Un site de projet stratégique : le centre régional de sommellerie et d'œnotourisme

La filière viticole, encore dynamique aujourd'hui, est très fragilisée par le marché mondial, les contraintes d'exploitation liées au relief, au durcissement de la réglementation, notamment en matière phytosanitaire et la pression foncière.

Avec des aménités certaines sur le plan paysager et dans la prévention des risques d'incendie, il est urgent de renforcer son image, de soutenir la production et la commercialisation des vins locaux.

Il s'agit de proposer des orientations visant à valoriser le vignoble et à conforter ainsi sa renommée. Différents projets sont engagés, comme la reconnaissance du savoir-faire des viticulteurs et vignerons du cru Banyuls Collioure au patrimoine mondial immatériel de l'UNESCO, et la création d'un centre régional de sommellerie et d'œnotourisme.

Ce centre se déploiera sur plusieurs sites : le Mas Reig à Banyuls-sur-Mer, les caves Byrrh à Thuir et le lycée hôtelier d'Argelès-sur-Mer « Christian Bourquin ». Le lycée hôtelier sera le référent pédagogique du centre, tandis que le Mas Reig accueillera le centre de formation professionnelle viticole (œnologie, sommellerie, ...) en partenariat avec les caves Byrrh.

Le projet de fonder un centre de sommellerie d'excellence sur les territoires respectifs Albères, Côte Vermeille, Illibéris et Aspres est le résultat d'un dialogue et d'un diagnostic partagé sur l'état des lieux du secteur vitivinicole de ces terroirs.

Ce centre a pour vocation la formation initiale et professionnelle des acteurs de la filière vitivinicole, des acteurs de l'hôtellerie et de la restauration et des amateurs de vins afin de pallier le manque de lisibilité et de visibilité de l'offre au niveau local, national ou international, clairement lié à une méconnaissance de la qualité des vins produits sur le territoire (vins secs, vins doux naturels, vins cuits).

L'objectif est double : offrir des formations de haut niveau afin de professionnaliser les acteurs locaux qui évoluent dans la sphère hôtelière, touristique et vitivinicole et en faire des ambassadeurs des vins du territoire afin de mieux les vendre, d'améliorer leur notoriété et d'augmenter les ventes directes.

En outre, des propositions à destination des amateurs telles que des ateliers de dégustation ou des ateliers sur les accords mets et vins pourraient être organisés. Ils viendraient grossir l'offre d'évènements culturels et patrimoniaux nécessaires à la diversification de l'offre touristique locale.

Ainsi, ce centre régional de sommellerie et d'œnotourisme a pour ambition de constituer un véritable outil de promotion du territoire, tant sur le plan économique que social et culturel.

2. Permettre la mutation de l'économie touristique

Le PADD affirme l'importance de pérenniser l'activité touristique du littoral. D'autre part, il souligne l'importance de favoriser une synergie entre le littoral et l'arrière-pays, et de promouvoir les liens entre tourisme du littoral et tourisme vert, notamment le développement d'espaces sportifs et de loisirs dans le Vallespir. Cette orientation fait écho à la volonté de promouvoir le développement et la diversification des activités économiques des espaces de piémont et de montagne. Enfin, le SCOT a pour objectif d'assurer le renouvellement de l'offre d'hébergement existante et d'encourager sa montée en gamme.

2.1 Pérenniser le tourisme littoral dans une perspective durable

La stratégie de remise en tourisme du littoral est un des axes forts développés dans le Chapitre Individualisé Valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer du SCOT (cf. partie IV).

Espace fédérateur et symbolique des paysages urbains littoraux, les ports de plaisance peuvent donner une identité forte aux communes littorales et constituer des espaces « repères » pour les visiteurs. L'objectif du SCOT est donc de mieux insérer les ports dans les villes et de renforcer leur rayonnement économique et touristique.

Afin d'affirmer le rôle de centralité urbaine des ports, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- assurer la continuité urbaine entre le port et les quartiers limitrophes,
- promouvoir des espaces publics de qualité ou favoriser leur réhabilitation,

- hiérarchiser les stationnements et les circulations douces,
- favoriser les déambulations au bord des ports (promenades paysagères...),
- prévoir, lorsque cela s'avère nécessaire, le développement de nouveaux équipements, en lien ou non avec la plaisance.

Des projets ponctuels s'inscrivent dans ces orientations (création du Secteur de Projet Urbain Stratégique « Port Quartier-Port Jardin » et requalification des espaces publics du port d'Argelès-sur-Mer notamment).

Le SCOT identifie en outre deux sites de projets stratégiques.

- L'espace portuaire de Banyuls-sur-Mer

Ce projet consiste d'une part à sécuriser le port et optimiser l'accueil portuaire, d'autre part, à améliorer la qualité globale du site et son rayonnement.

Il repose sur la création d'une nouvelle digue de protection, le renforcement de la digue existante et l'optimisation des bassins permettant la création de 40 anneaux supplémentaires.

La rénovation et la requalification des quais vise à conforter les activités liées au nautisme (création d'une aire de carénage et d'une aire d'avitaillement), à la pêche (aménagement d'un quai dédié aux pêcheurs et d'un espace de vente des produits de la mer), et au tourisme (aménagement d'un quai dédié au patrimoine, promenades ou déambulations en front de mer...).

Le SCOT définit les conditions de réalisation du projet dans le Chapitre Individualisé Valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (Cf. partie IV-B-1 "Développer et organiser les équipements d'interface mer-terre en réseau").



Illustration 36 : L'anse du port de Banyuls-sur-Mer, Source DREAL Occitanie

- L'interface ville-port à Port-Vendres

Bien que la commune de Port-Vendres se soit développée grâce et autour de son port, la place occupée par celui-ci dans le rayonnement touristique de la ville mérite d'être affirmée.

Le projet, qui vise la remise en tourisme du port et la réaffirmation de l'interface ville-port, comprend plusieurs aménagements, notamment la création dans l'enceinte de la caserne du fer à cheval, place de l'Obélisque, ensemble patrimonial remarquable du XVIII^e siècle, d'un centre d'interprétation de l'histoire maritime depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui. Ce centre constituera un lieu d'exposition du résultat d'importantes fouilles d'archéologie sous-marines mais également un musée numérique. Son originalité réside en ce qu'il valorisera un cadre exceptionnel en se proposant comme point de départ de promenades à travers le sentier du littoral à la découverte de la faune, de la flore mais également des productions humaines : forts et redoutes militaires, gisement exceptionnel d'épaves grâce à une médiation humaine ou connectée (balade sonore, numérique, etc.).

En outre, la commune envisage la transformation des anciens entrepôts de pêcheurs en ateliers d'artistes, mais aussi le retour à quai de la goélette Miguel Caldentey, navire classé monument historique symbole du patrimoine identitaire lié à la mer en Catalogne ...

Enfin, afin d'optimiser les capacités d'accueil portuaire et diversifier l'offre en matière de plaisance (pour l'accueil de grands navires), la création d'un port à sec est également envisagée, celui-ci permettra d'entreposer des petits bateaux et de libérer de l'espace dans le bassin à flot.

2.2 Diversifier les formes de tourisme et favoriser les synergies entre le littoral et l'arrière-pays

Dans l'optique d'irriguer l'ensemble du territoire, d'allonger la période de fréquentation touristique et de répondre aux nouvelles attentes en matière de pratiques touristiques plus durables, le SCOT vise le développement d'activités touristiques diversifiées et d'itinéraires de découverte. Il s'appuie sur la qualité paysagère et patrimoniale du territoire, ainsi que sur la diversité de l'offre culturelle du territoire. Cette stratégie implique le développement et le rééquilibrage des infrastructures touristiques dans l'arrière-pays, et la recherche de complémentarités entre grands espaces géographiques.

Les activités touristiques de plein air et le tourisme rural et de nature sont à renforcer dès lors que cela contribue à la valorisation du patrimoine local et que cela ne porte pas atteinte à la préservation de l'environnement, des paysages, de la biodiversité locale, des continuités écologiques et des espaces agricoles.

Les documents d'urbanisme locaux concourent à l'amélioration du stationnement et de l'accessibilité de l'ensemble des sites touristiques de leur territoire, dans une optique de préservation des paysages environnants. L'accessibilité par les modes actifs (marche, vélo...) et, dans la mesure du possible, une desserte en transport collectif sont à rechercher, particulièrement pour les équipements touristiques majeurs et sites à forte notoriété.

Les documents d'urbanismes locaux permettent le développement des sites touristiques existants et la mise en tourisme de nouveaux sites. Ils prévoient, lorsque cela s'avère nécessaire la réalisation de nouveaux aménagements et équipements, à condition que ceux-ci respectent les orientations suivantes :

- proposer une intégration paysagère, en gérant de manière qualitative les coutures avec le bâti existant et/ou les interfaces agricoles et naturelles ;
- utiliser et protéger en partie la trame viaire et paysagère existante pour s'y insérer ;
- veiller à préserver les fonctionnalités écologiques locales, notamment en limitant les clôtures et en préservant au maximum les structures végétales existantes ;
- établir et prévoir des liaisons douces pour accéder au site;
- favoriser des parkings végétalisés ou non imperméabilisés dans le cadre de l'aménagement des abords.

La réalisation d'aménagements permettant les circulations douces et la découverte du territoire est à favoriser pour développer les interfaces entre le littoral et les terres. Elles

prennent appui sur les voies, chemins et sentiers existants ou en projet (cf. partie I-C.2). Au travers des documents d'urbanisme, les collectivités déploient le réseau de voies douces en lien avec les sites patrimoniaux bâtis et naturels, en recherchant les connexions avec les lieux d'hébergement et de services ainsi qu'avec les pôles d'échanges multimodaux (transport).

2.3 Renouveler l'offre d'hébergement et encourager sa montée en gamme

De la même manière que pour le développement de l'habitat, la création de nouveaux hébergements touristiques devra s'effectuer dans une optique de consommation économe d'espaces. Ainsi, la réhabilitation, la rénovation de l'hébergement touristique ancien et les hébergements sur des sites de réinvestissement et de renouvellement urbain sont à favoriser.

En zone de montagne, le SCOT cible prioritairement la réhabilitation des meublés touristiques. La faible proportion de logements labellisés et la relative ancienneté des logements laissent penser qu'une partie de ce parc est vétuste et présente un niveau peu satisfaisant de performance thermique. Les documents d'urbanisme identifient les secteurs nécessitant des dispositions particulières pour favoriser la réhabilitation des constructions existantes.

Les documents d'urbanisme identifient par ailleurs les constructions isolées et les bâtiments agricoles qui présentent des conditions favorables à l'accueil et/ou à l'hébergement touristique (desserte, risques modérés...).

Le développement d'hébergements sous la forme de nouvelles constructions sera envisagé pour diversifier l'offre touristique.

Les documents d'urbanisme locaux identifient les espaces les plus favorables à l'implantation des hébergements en fonction de leur type (hôtellerie, gîtes, chambres d'hôtes, hébergement de plein air...) et/ou de leur vocation (typologies de clientèles, offres de services, hébergements innovants...). Ils prévoient les conditions permettant de garantir une intégration environnementale et paysagère de grande qualité.

3. Pérenniser la filière logistique et viser la performance environnementale

La logistique joue un rôle vital dans la société en assurant la mise à disposition des produits et des services aux consommateurs tout en synchronisant la chaîne de l'offre avec la demande à satisfaire. Elle représente une fonction support pour l'attractivité économique du territoire, autour de trois sites structurants : la gare internationale de Cerbère, le port de commerce de Port-Vendres, et le distriport du Boulou / Saint-Jean-Pla-de-Corts. Les activités logistiques peuvent cependant être source de nuisances : pollution de l'air, bruit, consommation d'espace, insécurité routière, congestion des voies de circulation...

Le SCOT entend soutenir la performance économique de cette filière, soumise à des interdépendances territoriales fortes :

- en restructurant les sites existants et en identifiant l'espace logistique du Boulou / Saint-Jean-Pla-de-Corts et le port de commerce de Port-Vendres comme sites de projets stratégiques à développer,
- en évitant l'essaimage d'implantations d'activités logistique en dehors de ces sites et de celui de la gare internationale de Cerbère.

Le SCOT vise également la mise en œuvre de principes favorisant l'éco logistique. Il intègre des exigences environnementales et sociales qui permettront de garantir le cadre de vie des habitants, et de ne pas menacer les activités touristiques qui en découlent, tout en valorisant l'image de la filière.

✓ **L'espace logistique sur le site géostratégique du Boulou /Saint-Jean-Pla-de-Corts.**

Le distriport, importante infrastructure de 65 hectares, située à la sortie de l'autoroute A9, est un centre de stockage et de distribution ouverts aux échanges internationaux et aux nouveaux marchés.

Il présente un enjeu fort de requalification, d'une part pour conforter sa vocation logistique, d'autre part, pour répondre aux problématiques de cohabitation entre zones résidentielles et zones économiques.

Il convient de favoriser la montée en puissance de l'autoroute ferroviaire en visant l'accroissement du trafic sur les lignes existantes. La relocalisation des espaces de stationnement sur des zones plus vastes en vue d'accueillir davantage de camions est à envisager au sein de la zone du Distriport. Pour autant, les capacités d'accueil à terme demeurent relativement limitées, la délocalisation de l'infrastructure sur un site plus propice à son développement pourrait s'avérer nécessaire. En cohérence avec les autres plateformes logistiques du département (Grand Saint Charles...), il reviendra alors au document d'urbanisme local d'identifier ce site et de garantir que :



Illustration 37 : Autoroute ferroviaire, source MP2

- le projet ne génère pas de congestion routière significative sur l'A9 et la RD 900.
- les différents aménagements intègrent les enjeux environnementaux et paysagers locaux.

✓ **Le port de commerce de Port-Vendres**

Porte d'entrée maritime du département et deuxième port fruitier de Méditerranée, le port de commerce de Port-Vendres, génère un volume d'activités et d'emplois qui pèsent dans

l'économie locale. A ce titre, Port-Vendres, constitue, comme Céret, Le Boulou, Argelès et Elne, un pôle économique structurant du territoire.

Bien que l'activité du port de commerce se maintienne dans un contexte économique difficile, sa configuration actuelle ne permet plus d'exploiter le port dans les meilleures conditions. En effet, situé dans l'avant-port, le quai Dezoums n'est plus adapté à la longueur des navires qui viennent actuellement à Port-Vendres, tandis que certaines infrastructures portuaires ne permettent pas l'utilisation optimale des deux autres quais (faible largeur de la rampe ro-ro, manœuvres limitées des poids lourds et des engins de manutention et cohabitation difficile entre les activités de commerces et de croisières liées au manque de place...).



Illustration 38 : Port de Port-Vendres, source CD66

Le SCOT défend la restructuration, le développement et la diversification des activités du port de commerce pour en faire un outil moderne, stratégique, et créateur d'emplois, en cohérence avec la diversification de toutes les autres activités portuaires.

Le projet global de développement durable du port de Port-Vendres a pour objectifs de :

- maintenir sa compétitivité et développer son attractivité, en s'adaptant aux évolutions du marché et des technologies, ainsi qu'aux nouveaux besoins des navires en terme d'innovation énergétique et de respect des normes environnementales,
- faire fonctionner et intégrer toutes les activités portuaires dans le cadre urbain et environnemental de la commune, notamment par la revalorisation des espaces publics urbains et de la zone d'interface ville-port.

Il comprend :

- la rénovation de l'ensemble des quais, la réfection et la mise aux normes des infrastructures existantes,
- la démolition du hangar et du quai Dezoums et la reconstruction sur place d'un nouveau quai plus long et plus profond, pierre angulaire du projet.
- l'aménagement de l'interface ville- port.

Le SCOT identifie les conditions de réalisation du projet suivantes :



- intégrer le port de commerce de Port-Vendres dans la stratégie de rayonnement régional,
- réaliser un schéma d'ensemble montrant la conciliation entre les différentes vocations du site de Port-Vendres (port de pêche, port de plaisance, interface ville-port) et l'impact sur les flux de transports attendus du projet
- veiller à limiter les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

Enfin, le SCOT affirme son soutien au développement du fret ferroviaire entre le port de Port-Vendres et les grands pôles de stockage alimentaires et industriels raccordés au réseau national via la plateforme Saint-Charles à Perpignan.



A. Orientations et objectifs pour la protection et la mise en valeur du littoral et de la mer par l'harmonisation des dispositions de la loi Littoral.

B. Orientations et objectifs pour la protection et la valorisation des zones de montagne par la déclinaison des dispositions de la loi Montagne



III. Respecter les spécificités du territoire en déclinant les dispositions des lois Littoral et Montagne

A. Orientations et objectifs pour la protection et la mise en valeur du littoral et de la mer par l'harmonisation des dispositions de la loi Littoral.

La frange littorale du SCOT présente des écosystèmes riches et fragiles, constitués notamment par des zones humides, des landes littorales, des plages, des boisements et des falaises. Le littoral est, par ailleurs, le siège d'une occupation saisonnière et permanente de plus en plus marquée, les activités littorales constituant 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 six communes soumises à la loi Littoral (retranscrite dans les articles L.121-21 et suivants du Code de l'Urbanisme) doivent intégrer un certain nombre de principes spécifiques.



Illustration 39 : Le littoral sableux d'Argelès-sur-Mer, source DREAL Occitanie

La représentation spatiale des modalités d'application de la loi Littoral 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, PLU et PLUi notamment).

Les documents d'urbanisme locaux doivent s'attacher à décliner et appliquer ces dispositions particulières, le SCOT veille à la cohérence d'ensemble. En respect de la loi Littoral, ce souci d'harmonisation se traduit par :

- La définition des notions de « Village » et d'« Agglomération », en continuité desquels l'urbanisation est permise,
- la définition de la bande des 100 mètres,
- la reconnaissance des espaces remarquables,
- la délimitation des coupures d'urbanisation,
- la reconnaissance et la justification des espaces proches du rivage,
- la détermination de la capacité d'accueil,
- la justification du caractère limité des extensions d'urbanisation au sein des espaces proches du rivage au regard du périmètre du SCOT,
- la prévision justifiée des projets éoliens (en dehors des espaces où leur implantation est interdite), de nouvelles routes et de station d'épuration.

Sur le territoire du SCOT, les modalités d'application de la loi Littoral ont été déterminées sur les six communes soumises aux dispositions particulières du littoral à la suite d'expertises de

terrain et en fonction du cadre réglementaire en vigueur, de la prise en compte des modalités d'application de la loi Littoral dans le schéma directeur de la Côte Vermeille et dans les documents d'urbanisme locaux, du document départemental d'application de la Loi Littoral (DDALL) de 1995 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. Ces modalités sont détaillées en suivant.

En préambule, il est précisé qu'aucun projet éolien, ni aucun projet de station d'épuration n'est prévu sur le territoire littoral du SCOT. En revanche, le SCOT évoque et soutient le projet de création d'un barreau routier permettant de relier la RD81 et la RD914 au nord d'Argelès-sur-Mer. Ce barreau est justifié par la nécessité de contourner la ville d'Argelès et de desservir le littoral selon une logique de peigne.

1. Harmoniser le développement urbain du littoral par le respect de définitions communes des termes villages, agglomérations et autres secteurs d'urbanisation

L.121-8 (nouvelle version) : « L'extension de l'urbanisation se réalise en continuité avec les agglomérations et villages existants. Dans les secteurs déjà urbanisés autres que les agglomérations et villages identifiés par le SCOT et délimités par le PLU, des constructions et installations peuvent être autorisées, en dehors de la bande littorale de cent mètres, des espaces proches du rivage et des rives des plans d'eau mentionnés à l'article L. 121-13, à des fins exclusives d'amélioration de l'offre de logement ou d'hébergement et d'implantation de services publics, lorsque ces constructions et installations n'ont pas pour effet d'étendre le périmètre bâti existant ni de modifier de manière significative les caractéristiques de ce bâti ».

Le SCOT définit et identifie les villages, agglomérations et autres secteurs déjà urbanisés de son territoire littoral.

1.1 Le village

Un village s'organise autour d'un noyau, il est assez important pour avoir une vie propre tout au long de l'année. Le village se distingue du hameau par une taille plus importante, une voirie hiérarchisée et par le fait qu'il accueille encore ou a accueilli des éléments de vie collective (place de village, église, boulodrome commerces de proximité (restaurant, épicerie) ...), même si les commerces ne fonctionnent pas toute l'année. Le village peut accueillir des équipements publics structurants pour le territoire communal ou supra communal (lycée, centre de santé, équipements sportifs...). La présence isolée d'un seul de ces éléments est insuffisante. Le village se caractérise par la continuité du bâti, et par l'organisation et l'implantation spatiale le long des voies et/ou des espaces publics.

Le SCOT retient comme villages Cosprons (Port-Vendres), Taxo d'avall (Argelès-sur-Mer) et le Racou (Argelès-sur-mer).

1.2 L'agglomération

L'agglomération est un ensemble urbain de plusieurs centaines de constructions, composé de quartiers centraux d'une densité relativement importante (habitat collectif, bâti à étage...), comprenant un centre-ville ou un bourg et des quartiers de densité moindre, et présentant une continuité dans le tissu urbain.

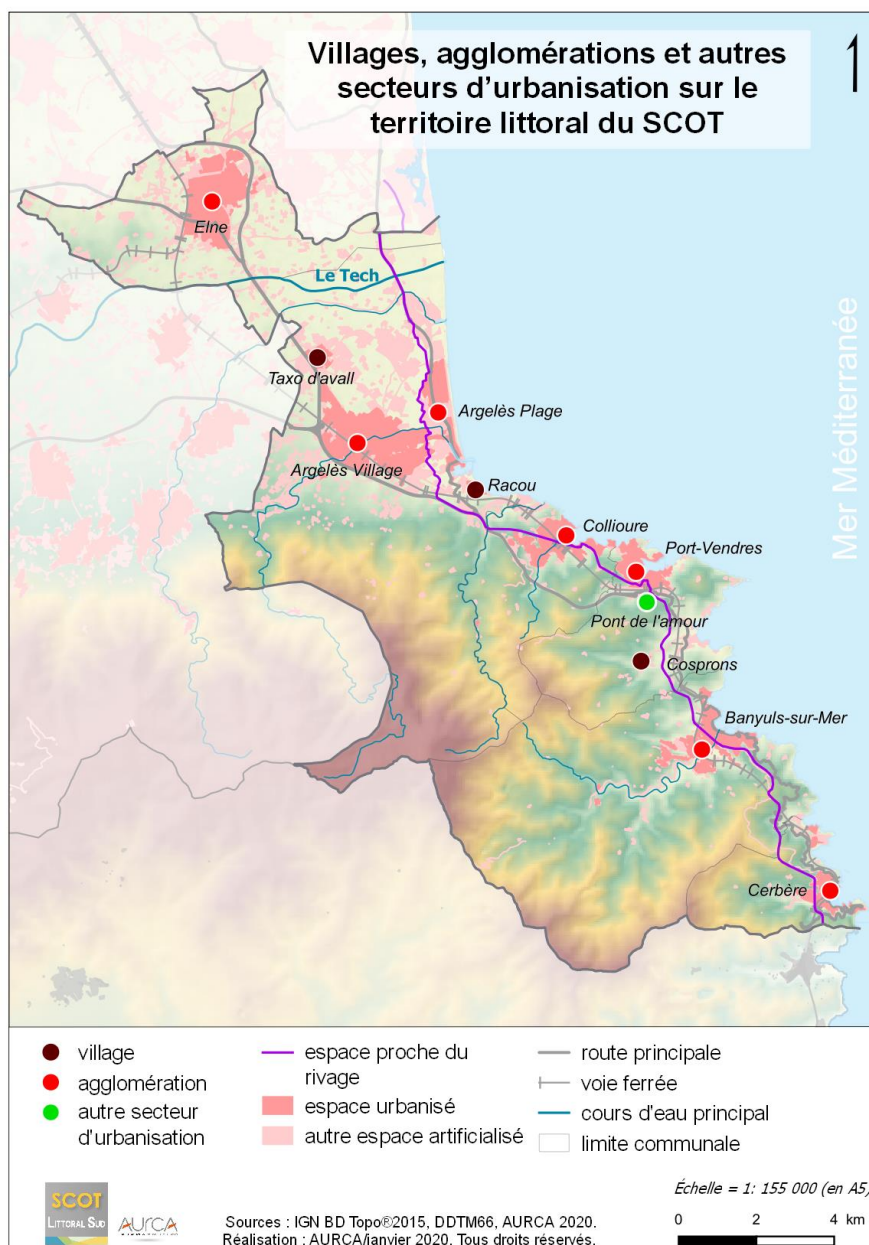
L'agglomération n'intègre pas les périphéries séparées de l'ensemble urbain par des espaces naturels. Un ensemble d'habitations situé à l'extérieur d'un noyau urbain et dépourvu des équipements ou lieux collectifs qui caractérisent un bourg ne constitue pas une agglomération. De même, quelques constructions dispersées situées en périphérie d'un village ne constituent pas une agglomération.

Le SCOT retient comme agglomérations le bourg d'Elne, Argelès-Village, Argelès-Plage, et les bourgs de Collioure, Banyuls-sur-Mer, Port-Vendres et Cerbère.

1.3 Les autres secteurs déjà urbanisés

L'urbanisation des communes littorales pourra intervenir au sein des « autres secteurs déjà urbanisés »

Dans ces secteurs déjà urbanisés, autres que les agglomérations et villages identifiés par le SCOT et délimités par le PLU ou PLUI, des constructions et installations peuvent être autorisées, en dehors de la bande littorale de cent mètres, des espaces proches du rivage, à des fins exclusives d'amélioration de l'offre de logement ou d'hébergement et d'implantation de services publics, lorsque ces constructions et installations n'ont pas pour effet d'étendre le périmètre bâti existant ni de modifier de manière significative les caractéristiques de ce bâti. Ces secteurs déjà urbanisés se distinguent des espaces d'urbanisation diffuse par, entre autres, la densité de l'urbanisation, sa continuité, sa structuration par des voies de circulation et des réseaux d'accès aux services publics de distribution d'eau potable, d'électricité, d'assainissement et de collecte de déchets, ou la présence d'équipements ou de lieux collectifs. Ainsi, sur le territoire du SCOT Littoral Sud, de par sa viabilisation, son organisation et la présence d'équipements ou services publics ou d'intérêt collectif, **le quartier Pont de l'Amour (Port-Vendres) est identifié comme un « secteur déjà urbanisé autre que les agglomérations et villages ».**



2. Respecter une définition commune d'un hameau nouveau intégré à l'environnement (HNIE)

L.121-8 (ancienne version) : « l'extension de l'urbanisation se réalise soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ».

De manière transitoire et ce jusqu'au 31 décembre 2021, la loi portant Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique n°2018-1021 du 23 novembre 2018, prévoit la possibilité d'un développement de l'urbanisation sous la forme de Hameau Nouveau intégré à l'Environnement (HNIE) telle que prévue par la loi Littoral. Ainsi, le SCOT Littoral Sud, maintient de manière tout aussi

transitoire, la définition d'un HNIE, pour les demandes d'autorisation ou les procédures visant à faire évoluer les PLU et dont l'approbation devrait intervenir avant le 31 décembre 2021.

Du fait des difficultés d'interprétation de la loi Littoral et du cadre strict des opportunités de développement de la Côte Vermeille, il est opportun de définir les principes d'organisation urbaine et architecturale qui sous-tendent la création d'un HNIE sur le territoire, ceci afin de permettre, de manière encadrée, la création de secteur de développement nouveau, en dehors des agglomérations et des villages au sens de la loi Littoral.

Le terme de hameau n'est pas défini par le législateur. Toutefois, le Conseil d'Etat définit le Hameau Nouveau au sens de la loi Littoral, de la manière suivante : « Une extension de l'urbanisation de faible ampleur intégrée à l'environnement, sous forme d'un petit nombre de constructions de faible importance, proches les unes des autres, lesquelles constructions constituent un ensemble dont non seulement les caractéristiques, mais aussi l'organisation, s'inscrivent dans les traditions locales ».

2.1 Les principes généraux à respecter

Il est nécessaire de définir des principes d'aménagement dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation des PLU. Celui-ci doit également délimiter une zone spécifique pour l'accueil du Hameau Nouveau Intégré à l'Environnement.

Le HNIE doit nécessairement garantir des performances environnementales et énergétiques.

L'architecture contemporaine ne sera pas exclue.

Les composantes naturelles et le milieu environnant (végétation, trame paysagère, courbes de niveaux, exposition...) doivent guider la conception du hameau.

2.2 L'organisation urbaine et les principes architecturaux

Les hameaux doivent présenter des tailles modestes. Néanmoins, il serait préjudiciable de trop limiter la dimension des hameaux, car cela pourrait avoir comme conséquence d'en augmenter le nombre et de gêner la possibilité de leur intégration dans leur environnement.

Selon les caractéristiques et les modes d'organisation que l'on trouve sur le territoire littoral de la Côte Vermeille, l'implantation d'un hameau devra s'accompagner d'un effet de masse bâtie homogène.

Le nombre maximal de constructions est limité à une quinzaine. Ces constructions doivent présenter un caractère groupé ou contigu. Les excavations sont à limiter pour éviter un impact paysager trop fort. Les constructions doivent s'adapter à la topographie, leur implantation s'attachera à suivre les courbes de niveaux. Elles cherchent à respecter les lignes de force du paysage. Un étage des constructions sur les sites en relief est à privilégier. Les espaces privatifs doivent être réduits. Lorsqu'ils existent, il convient de conserver les murets, les terrasses, et autres éléments du petit patrimoine dans la composition du hameau, pour une évidence du « déjà là ».

L'homogénéité des matériaux et des couleurs est à favoriser à l'échelle du hameau. De par la disparité des caractéristiques des hameaux existants sur le territoire du SCOT, aucune palette de matériaux ne peut être imposée. Les toitures pourront être revêtues de tuiles canal ou aménagées en terrasses végétalisées pour assurer l'intégration paysagère du hameau et renforcer sa performance environnementale.

Enfin, il est nécessaire de choisir la localisation de ces hameaux, en tenant compte des charges de fonctionnement que cela peut représenter pour les collectivités concernées. De ce fait, la proximité des hameaux avec les secteurs déjà équipés est à rechercher.

2.3 Les caractéristiques d'usage et de fonctionnement

La destination des constructions doit être orientée vers une vocation d'habitat permanent et/ou de logements touristiques en créant les conditions d'une mixité des fonctions. Il peut y avoir des constructions liées à l'activité agricoles, artisanale ou commerciale. L'implantation de commerces ou d'équipements sportifs, culturels, ou récréatifs est un atout.

Les voiries à sens unique et en pentes douces permettant de limiter les déblais et remblais sur terrains en forte pente sont à privilégier.

La desserte et les accès autour de cheminements piétons doivent être structurés.

Des espaces ouverts au public doivent être créés, comme des lieux de vie participant au lien social. Leur rayonnement est à rechercher sur l'ensemble du hameau.

3. Protéger la bande des 100 mètres

L.121-16 : « En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés au 1° de l'article L. 321-2 du code de l'environnement. »

Les documents d'urbanisme locaux doivent classer les espaces non urbanisés de la bande littorale de cent mètres en zone agricole ou naturelle et les préserver, via le règlement, de toute construction ou installation, exception faite de celles que la loi Littoral autorise dans ces espaces. Le principe d'inconstructibilité s'applique aux constructions et installations nouvelles, mais également aux extensions des constructions et installations ainsi qu'aux changements de destination. Seuls les travaux confortatifs sont autorisés.

En outre, les documents d'urbanisme locaux peuvent élargir cette bande pour des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion de la côte (cf. article L121-19 du Code de l'Urbanisme). Ils peuvent également, sur justifications particulières, décider de règles de constructibilité plus strictes que celles découlant de l'application de l'article L.121-16 du Code de l'Urbanisme, en raison notamment de la présence d'un risque particulier.

4. Préserver les espaces proches du rivage (limite terrestre du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM)

L.121-13 : « L'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs désignés au 1° de l'article L. 321-2 du code de l'environnement est 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. »

Éléments de légende :

 Espaces proches du rivage

Cf. Carte « Harmonisation des dispositions particulières au littoral »

4.1 Critères considérés pour la définition des espaces proches du rivage.

Les espaces proches du rivage, conformément aux dispositions de l'article L.121-13 du Code de l'Urbanisme, ont été précisés dans le présent document en vue d'être protégés en limitant les extensions de l'urbanisation et en privilégiant un développement urbain en profondeur ménageant la façade littorale.

Le législateur et la jurisprudence ont identifié un certain nombre de critères qui doivent être combinés les uns aux autres pour en déduire de manière pertinente la délimitation des espaces proches du rivage :

- la nature de l'espace (urbanisé ou non urbanisé),
- la co-visibilité, appréciée depuis le rivage et depuis l'intérieur des terres,
- la distance au rivage qui tient compte des éléments du relief (plat ou accidenté) et du paysage qui caractérisent l'ambiance maritime.

D'autres notions sont prises en compte :

- une coupure forte telle qu'une infrastructure linéaire de transport ou une ligne de crête peut constituer la limite des espaces proches du rivage,
- des écosystèmes, notamment s'ils sont identifiés en espaces remarquables au titre du L.121-23, peuvent être intégrés dans les espaces proches du rivage,
- la profondeur des espaces proches du rivage est plus importante sur des terrains plats et/ou agricoles ou naturels (de l'ordre de quelques centaines de mètres) et plus réduite en zone urbanisée.

Les extensions de l'urbanisation doivent être limitées au sein de ces espaces.

Le document d'orientations et d'objectifs du SCOT définit une limite des espaces proches du rivage qui est matérialisée par un trait continu. Les documents d'urbanisme locaux doivent la préciser à la parcelle.

Pour rappel, la limite des espaces proches du rivage sur les communes littorales du SCOT Littoral Sud a été déterminée lors de l'élaboration du premier SCOT en étroite collaboration avec la Direction Départementale des Territoires et de la Mer suite à l'étude de différentes options de tracé. La détermination de cette limite s'inspire de l'étude sur l'interprétation et la spatialisation de la loi Littoral dans les Pyrénées-Orientales réalisée en 2008 par le bureau d'études ADELE à la demande des services de l'Etat (ex DDE). Cette dernière tient compte de l'ensemble des critères cités précédemment qui sont modulés en fonction des deux unités géomorphologiques distinctes présentes sur le territoire : la plaine d'Illibéris et son littoral sableux, et le massif des Albères et sa côte rocheuse où la chaîne pyrénéenne plonge littéralement dans la mer Méditerranée.

4.2 Justification séquence par séquence des espaces proches du rivage sur le territoire.

Sur le littoral sableux d'Elne et d'Argelès-sur-Mer, les espaces proches du rivage sont déterminés dans un souci de cohérence globale à l'échelle du littoral sableux roussillonnais. La détermination de ces espaces a donc été réalisée en articulation avec les réflexions portées par le SCOT de la Plaine du Roussillon.

Depuis la limite de Saint-Cyprien, le tracé suit la route départementale RD 81, franchit le Tech puis s'appuie sur la limite rétro-littorale des campings et lotissements d'Argelès-Plage. Sur les terrains plats et non urbanisés, les espaces proches du rivage sont plus amples et englobent les espaces naturels et agricoles du bord de mer ainsi que les campings situés à proximité des plages et dont les relations avec la mer sont étroites. Argelès-Plage (située dans les 800 premiers mètres depuis le rivage) constitue, comme son toponyme l'indique, une unité urbaine en relation directe avec la mer et support de nombreuses activités typiques du littoral. Cette unité est donc entièrement incluse dans les espaces proches du rivage.

La limite des espaces proches du rivage n'intègre pas l'unité urbaine d'Argelès-Village qu'elle borde à l'est avant de rejoindre la RD 914 en arrière du port ; cette infrastructure linéaire de transport constituant une coupure forte dans le paysage. Le tracé s'éloigne donc du bord de mer pour englober le secteur du Racou et les reliquats de zones humides naturelles situés sur des terrains non urbanisés à l'arrière du port.

En définitive, sur le littoral sableux, du fait de la nature des espaces et des éléments du paysage qui caractérisent l'ambiance maritime, la limite des espaces proches du rivage se situe entre 400 m et 1600 m du trait de côte.

Sur la côte rocheuse, le relief est de plus en plus prononcé, ce qui entraîne un élargissement des champs de co-visibilité. Mais, a contrario, plus la montagne « plonge » dans la mer, moins la relation à la mer apparaît évidente.

Sur les espaces non urbanisés de la Côte Vermeille, l'absence de bâti élargit les champs de co-visibilité entre le rivage et les premiers promontoires, arêtes collinaires et crêtes intermédiaires du massif des Albères. Ces espaces au relief souvent prononcé forment les paysages grandioses de la Côte Vermeille.

La limite des espaces proches du rivage suit donc une ligne imaginaire qui s'appuie sur les premiers reliefs des Albères et notamment le Puig d'Ambella et la colline surplombée par le fort Saint-Elme à Collioure, le Puig del Verderol et le Puig de les Cabreres à Port-Vendres, le Puig de les Redoleres et le Coll de Gran Bau à Banyuls-sur-Mer et l'arête collinaire de Pedra Dreta et le Coll dels Belitres à Cerbère.

Sur l'ensemble des secteurs non urbanisés de la côte rocheuse, la profondeur maximale de ces espaces atteint 1300 m.



Illustration 40 : Report illustratif du tracé des espaces proches du rivage, séquence non urbaine, anse de Peyrefite, source AURCA

Au sein des anses urbanisées de Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer et Cerbère, la co-visibilité est de facto limitée : le caractère urbanisé limitant la profondeur des espaces proches du rivage. La distance entre le rivage et cette limite est donc plus réduite que dans les espaces non urbanisés. Dans les espaces proches du rivage, la vue privilégiée sur mer contribue avec les différentes activités caractéristiques du littoral à dégager une ambiance maritime typique dans chacune de ces unités urbaines. Sur les communes de Collioure et Port-Vendres, la configuration particulière des lieux engendre une diminution de la profondeur des espaces proches du rivage sur certains secteurs très ponctuellement (à moins de cent mètres du rivage).

Au sein de ces quatre séquences urbaines, la profondeur des espaces proches du rivage n'excède pas 800 m.



Illustration 41: report illustratif du tracé des espaces proches du rivage, séquence urbaine, Banyuls-sur-Mer, source AURCA

Dans ces espaces, des extensions limitées d'urbanisation pourront être réalisées, en continuité des villages et agglomérations.

5. Ménager des coupures d'urbanisation

L.121-22 : « Les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation. »



Les coupures d'urbanisation, définies par l'article L.121-22 du Code de l'Urbanisme, sont des espaces naturels ou agricoles non urbanisés qu'il convient de préserver afin d'éviter la constitution de fronts bâtis continus entre les cœurs urbains littoraux.

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 des composantes de la trame verte et bleue du territoire, elles contribuent à la préservation des continuités écologiques entre les espaces littoraux et rétro-littoraux, elles permettent de maintenir la singularité des villes côtières et elles participent à la structuration du tissu urbain et au maintien d'un paysage agro-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. Des coupures d'urbanisation complémentaires (à l'échelle communale) peuvent exister et être identifiées par les documents d'urbanisme locaux.

Sur les six communes littorales, différentes coupures d'urbanisation ont été identifiées dans le cadre du SCOT. Du nord au sud, elles correspondent aux espaces suivants.

- Sur la commune d'Elne, l'intégralité des espaces situés à moins d'un kilomètre du rivage, à l'exception des espaces accueillant le camping du Cala Gogo, la concession de plage « La Piscine » et les espaces dédiés au stationnement qui y sont liés.

- Les espaces localisés entre la limite septentrionale de la commune d'Argelès-sur-Mer et le front bâti d'Argelès-Plage, comprenant les plages et dunes de la Marende à l'embouchure du Tech, le grau de la Riberette et les boisements et zones humides du Mas Larrieu et du Tamariguiet, sont les principaux éléments composant cette coupure d'urbanisation. A noter que de nombreux campings sont situés au sein de cette coupure.
- Le secteur situé entre le sud de la zone technique du port d'Argelès-sur-Mer et les premières constructions du cœur urbain de Collioure constitue une coupure qui s'appuie sur les parties naturelles du plateau du Fort Carré, le bassin agricole de la vallée du Ravaner, les boisements et zones humides du Racou et les landes entre le Racou et l'Olla.
- Le quartier du Racou, situé à l'arrière de la plage portant le même nom, est exclu de la coupure.
- La coupure entre les cœurs urbains de Collioure et Port-Vendres est étroite sur le front de mer où elle correspond à la plage de l'Oli et elle s'élargit progressivement en remontant dans les terres. Elle est principalement composée des versants agricoles et naturels de la colline surmontée par les forts Saint-Elme et Dugommier.
- Entre Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer, les boisements, les landes, les espaces agricoles et les criques localisés aux abords du cap Béar, de Paulilles, du cap d'Ullastrell et du cap Castell de Véllo forment une importante coupure d'urbanisation.
- Au sud de Banyuls-sur-Mer, les espaces naturels et agricoles forment jusqu'au cœur urbain de Cerbère une coupure de plusieurs kilomètres. Le secteur de Peyrefite en est exclu. Sur le front de mer, ces espaces sont notamment marqués par le cap du Troc, le cap de la Vella et le cap Rederis au nord de Peyrefite, puis par l'anse de Terrimbo au sud.
- Les landes littorales aux abords du cap Cerbère et les boisements du Puig de Cerbère constituent la coupure d'urbanisation jouxtant la frontière espagnole au sud de la ville de Cerbère.





Illustration 42 : Frange d'urbanisation, commune de Cerbère, source DREAL Occitanie

Les vocations et les limites précises de ces coupures doivent être précisées par les documents d'urbanisme locaux.

6. Protéger les espaces remarquables

L.121-23 : « Les documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et à l'utilisation des sols préservent les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques. »

<u>Éléments de légende :</u>	
	Espace remarquable caractéristique sur terre
	Espace remarquable caractéristique en mer
<i>Cf. Carte « Harmonisation des dispositions particulières au littoral »</i>	

Les espaces remarquables, définis par l'article L.121-23 du Code de l'Urbanisme et précisés par l'article R.121-4 du Code de l'Urbanisme, sont des espaces terrestres et marins préservés, dès lors qu'ils constituent un site ou un paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral, et sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentent un intérêt écologique. La jurisprudence a progressivement dégagé des critères permettant de qualifier un espace de remarquable au sens de l'article L.121-23 du CU. Tout d'abord, la qualification d'espaces remarquables ne devant s'appliquer qu'aux espaces naturels les plus remarquables, les zones urbanisées ou altérées par l'activité humaine ne peuvent être qualifiées d'espaces remarquables et caractéristiques au titre de l'article L.121-23 (CE, 29 juin 1998, N°160256). Ainsi, il est convenu que les espaces d'hôtellerie de plein air ne peuvent être qualifiés d'espaces remarquables sur le territoire du SCOT Littoral Sud.

Au sein des espaces remarquables, toute nouvelle urbanisation est proscrite, seuls des aménagements légers peuvent être tolérés s'ils ne portent pas atteinte à la qualité du milieu (article L.121-24 du Code de l'Urbanisme).

Le document d'orientations et d'objectifs définit globalement les espaces remarquables, ils devront être classés en zone naturelle indicée pour tenir compte de leur spécificité et leurs limites parcellaires devront être précisées dans les documents d'urbanisme locaux.

Conformément à l'article R.121-4 du Code de l'Urbanisme qui fixe les milieux à préserver, les espaces remarquables identifiés sur les communes littorales du SCOT correspondent aux milieux suivants :

- L'embouchure du Tech et les espaces naturels avoisinants, les zones humides, les landes, les boisements, les dunes et les plages et arrière-plages situés au niveau du Mas Larrieu, du bocal du Tech, de l'exutoire de la Riberette, de la Marende et en arrière d'Argelès-Plage sont identifiés et reconnus d'intérêt écologique au titre de la réserve naturelle

nationale du Mas Larrieu, du site Natura 2000 Embouchure du Tech et grau de la Massane et des inventaires des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF de type 1 Mas Larrieu, et ZNIEFF de type 1 El Tamariguer). A noter que le camping du Cala Gogo et le site abritant la station de pompage situé en amont du pont du Tech en sont exclus.



Illustration 43: Embouchure du Tech, source Réserve Naturelle Nationale du Mas Larrieu

- Au sud d'Argelès-sur-Mer, les boisements du Racou, les landes littorales, les petites plages et les falaises menant au plateau du fort Carré à Collioure sont identifiés en espaces remarquables. Caractéristiques du patrimoine littoral, ils sont notamment identifiés par la ZNIEFF de type 1 Grau de la Massane, la ZNIEFF de type 1 Falaises du Racou à Collioure et le site classé Rochers du Racou.
- La ripisylve ainsi que les pelouses et maquis bas aux abords du Ravaner (ZNIEFF de type 1 Vallon El Ravaner) sont considérés comme espaces remarquables au vu notamment de la présence d'une avifaune remarquable (l'hirondelle rousseline, la fauvette à lunettes...).
- Entre Collioure et Port-Vendres, la côte est marquée par les falaises dels Reguers, de la Mauresque et de la Miranda (ZNIEFF de type 1 Falaises dels Reguers, ZNIEFF de type 1 Falaises de la Mauresque et de la Miranda) tandis qu'à l'intérieur des terres la colline du fort Saint-Elme, identifiée par le site classé Cirque des collines de Collioure, constitue un élément caractéristique de la Côte Vermeille. L'intérêt écologique de cette zone est par ailleurs révélé par la ZNIEFF de type 1 Colline du Fort Saint-Elme à Collioure. Néanmoins, une étude récente menée par la commune de Port-Vendres montre que la frange orientale de cette ZNIEFF ne reflète pas l'intérêt écologique de la ZNIEFF, qu'il s'agisse des habitats naturels et de la flore ou des oiseaux nicheurs (cf. rapport de présentation du PLU de la commune, approuvé en 2012).
- Du cap Béar au cap Cerbère, les landes littorales, les falaises, les boisements et de manière plus générale les parties naturelles des caps sont à protéger. Le cap Béar et le cap Ullastrell fermant l'anse de Paulilles constituent un paysage emblématique de la côte rocheuse catalane. Les caps du Troc, de la Vella, Rederis, Peyrefite et Canadell forment un littoral rocheux escarpé entre Banyuls-sur-Mer et Cerbère. L'ensemble de ce littoral, formé de pelouses, landes, plages, maquis et falaises, est identifié dans le cadre d'inventaires ZNIEFF (ZNIEFF de type 1 Cap Béar, ZNIEFF de type 1 Cap d'Oullestrell, ZNIEFF

de type 1 Falaises de Banyuls à Cerbère, ZNIEFF de type 1 Cap Cerbère) et partiellement en tant que sites classés (cap Béar, cap Ullastrell, cap de l'abeille, anse de Terrimbo) et sites Natura 2000 (Côte rocheuse des Albères, Massif des Albères).

La pointe occidentale de la ZNIEFF de type 1 du Cap Béar, du côté des Tamarins, est exclu des espaces remarquables, du fait qu'elle ne présente pas d'intérêt écologique spécifique, de par son caractère marqué par l'urbanisation et les friches, comme l'a souligné le volet naturel de l'évaluation environnementale conduite par la commune de Port-Vendres en 2018.

Le site de Peyrefite, sur la commune de Cerbère, en est également exclu, au motif que son caractère aménagé et que son paysage dégradé ne lui confèrent plus le statut de site ou paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel ou culturel du littoral au sens des articles L.121-23 et R.121-4 du Code de l'Urbanisme. Cette considération repose également sur le Document Départemental d'Application de la Loi Littoral (DDALL) de 1995 et le Document d'Interprétation et de Spatialisation de la Loi Littoral, réalisé par le Cabinet ADELE pour le compte de la DDEA en 2008.

Ce site a été identifié comme nécessitant un réaménagement pour sa requalification, par l'Atelier Littoral de la DGALN (Direction Générale de l'Aménagement, du Littoral et de la Nature) du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie en 2009-2010.

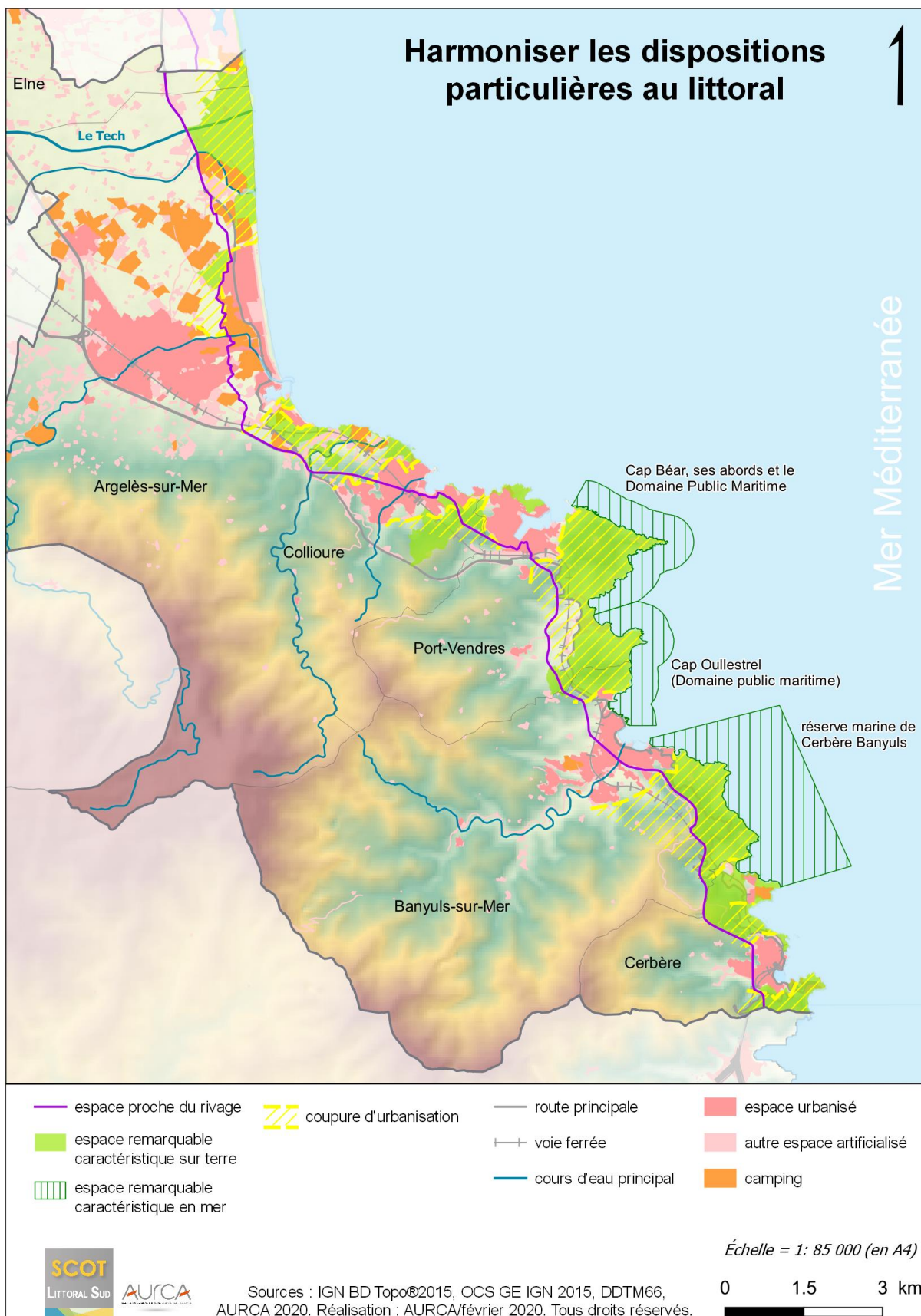
- En mer, la réserve naturelle marine de Cerbère-Banyuls est classée en espace remarquable et caractéristique, de par la riche biodiversité qui y règne et la présence de 49 espèces présentant un statut de protection au titre d'un texte réglementaire de portée nationale, européenne ou international (grande nacre, corail rouge, posidonie...). En outre, les parties marines des sites classés du Cap Béar, ses abords et le DPM et du Cap Oulastrell sont également classées en espaces remarquables au motif d'un intérêt paysager majeur, caractéristique du patrimoine naturel du littoral.



Illustration 44: Espaces remarquables du SCOT Littoral Sud, source DREAL Occitanie

Les différents espaces remarquables identifiés dans le cadre du document d'orientations et d'objectifs du SCOT participent à la préservation des continuités écologiques et des équilibres biologiques.

Les communes et intercommunalités ont la possibilité d'identifier des espaces remarquables supplémentaires lors de l'élaboration de leur document d'urbanisme local. Elles doivent en outre y intégrer les zones humides dès lors qu'elles en ont une connaissance précise, fiable et localisée et que celles-ci ont conservé leurs fonctionnalités.



NB : il est rappelé que les espaces urbanisés et artificialisés sont cartographiés à titre indicatif, et ne sauraient représenter fidèlement la réalité de terrain. Il appartient aux documents d'urbanisme locaux de les représenter à leur échelle.

7. Déterminer la capacité d'accueil

L.121-21 : « Pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte :

1° De la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L. 121-23 ;

1° bis De l'existence de risques littoraux, notamment ceux liés à la submersion marine ;

2° De la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ;

3° 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 détermination de la capacité d'accueil consiste à évaluer le niveau maximum de pression exercé par les activités, usages ou populations permanentes et saisonnières que peut supporter le territoire sans mettre en péril ses spécificités. La détermination de cette capacité sur les six communes littorales du territoire du SCOT a fait l'objet d'une étude particulière dans le cadre de l'élaboration du Chapitre Individualisé valant SMVM. Retranscrite dans le rapport de présentation (cf. « *Etat initial de l'environnement et diagnostic socio-économique du Chapitre Individualisé valant SMVM : situation existante et perspectives d'évolution* »), cette étude met en exergue les différentes pressions (population, usages, activités...) qui s'exercent sur le littoral.

En identifiant ces pressions, on identifie autant de leviers à actionner pour concilier pression urbaine, maintien des activités, préservation des écosystèmes et maintien de l'attractivité.

Ainsi, il a été souligné que le territoire connaît une forte affluence saisonnière avec une multiplication par cinq du nombre de résidents en été. Cela induit des difficultés de conditions de vie pour les populations, notamment en termes d'accessibilité, de mobilité interne et de stationnement. En outre, la capacité à développer la mixité résidentielle et sociale est mise à mal et l'accession à la propriété est difficile. Enfin, la sensibilité paysagère et environnementale du territoire est mise en lumière sans qu'aucun dysfonctionnement majeur ne soit avéré.

L'aménagement et le développement durable du territoire du SCOT Littoral Sud ont alors été soutenus par :

- La protection des espaces remarquables au titre du L.121-23 du Code de l'Urbanisme ;
- La conjugaison d'orientations permettant de prévenir les risques littoraux et de préserver les paysages et qualités intrinsèques du territoire, les milieux naturels et les espaces agricoles.
- La prise en compte des conditions de fréquentation par la population des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés ;
- Le rééquilibrage de l'effort de logements en faveur des résidences principales ;

- Le choix d'implanter une part importante des logements à créer au sein des espaces urbanisés existants ;
- La limitation du volume global de foncier pouvant être consommé ;
- La diversification de la politique touristique, en évoluant vers une meilleure balance coût/bénéfices de l'activité touristique (grâce à l'interdiction de créer de nouveaux campings, à un maillage synergique entre sites, à une complémentarité des formes de tourisme ou encore grâce à une revalorisation des villes littorales par un meilleur lien ville-port)
- La réunion de conditions permettant le développement d'alternatives aux déplacements motorisés individuels.

Cette approche a donc permis de guider la définition du parti pris d'aménagement du territoire littoral. Les ressources fragiles ou menacées ont pu être mises en évidence, les enjeux du territoire soulignés et un scénario structurant visant la réduction des risques de déséquilibre du territoire a pu être établi. De fait, cette approche a permis de rationaliser les extensions d'urbanisation prévues sur l'ensemble du territoire littoral et en particulier au sein des espaces proches du rivage.

8. Contenir les extensions d'urbanisation au sein des espaces proches du rivage, en appréciant leur caractère limité au regard du périmètre du SCOT

L.121-13 : « L'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs désignés au 1° de l'article L. 321-2 du code de l'environnement est 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. ».

Pour répondre aux besoins de la population et satisfaire les équilibres territoriaux attendus, le SCOT porte des projets d'extension de l'urbanisation sur son territoire littoral, dont une partie, limitée, pour composer avec la capacité d'accueil du territoire, est prévue au sein des espaces proches du rivage (EPR).

Sont présentées en suivant la stratégie urbaine du SCOT sur son territoire littoral, puis un focus sur les extensions d'urbanisation projetées, en particulier au sein des espaces proches du rivage.

8.1 La stratégie urbaine du SCOT sur son territoire littoral

Le SCOT mise avant tout sur un effort conséquent en matière de réinvestissement urbain sur son territoire littoral. Au travers de la mobilisation de logements vacants et de comblement de dents creuses, il entend économiser du foncier rare et précieux. Néanmoins, il prévoit un certain nombre de projets, essentiels pour les populations en place et les activités liées.

Ainsi, sur la commune d'**Elne**, l'urbanisation prévue se déploie, outre le réinvestissement urbain, au sein du SPUS « Les Mousseillous » et du secteur de Las Closes. Elle permet de satisfaire les besoins de production de logements, d'équipements et d'offre de tissu économique pour une ville qui joue un rôle de pôle territorial. Aucune extension d'urbanisation n'est projetée au sein des espaces proches du rivage.

Sur la commune d'**Argelès**, l'urbanisation projetée dans le même but de satisfaire les besoins en logements, en équipements et en tissu économique pour une ville qui joue le rôle de pôle, se déploie en majorité au sein du SPUS « Entrée de ville », situé en dehors des espaces proches du rivage. Ainsi, d'ici le terme du SCOT, 25 ha du SPUS seraient dédiés à l'activité économique, et, dans l'optique de la mise en œuvre du scénario de développement dynamique ou « variante haute » (cf. Partie II.A.1), environ 42 ha seraient consacrés, en plusieurs temps, à l'urbanisation résidentielle. Par ailleurs, le SCOT entend renforcer le lien entre le port et la ville par la réalisation d'une opération de couture urbaine entre Port-Argelès et le village. A ces fins, il prévoit la réalisation du SPUS « Port Quartier / Port Jardin », au sein des espaces proches du rivage. Ce site s'étend sur environ 10 hectares.

Sur la commune de **Collioure**, le SCOT mise sur la requalification du quartier de la Gare, au travers d'une opération d'environ 5,3 ha (dont plus de la moitié est grevée par les emprises ferroviaires), localisée au sein des espaces proches du rivage. Prévue au sein des espaces urbanisés, cette opération de réinvestissement urbain est néanmoins considérée comme une extension limitée de l'urbanisation au titre de la loi Littoral. Hors espaces proches du rivage, est prévue l'urbanisation du secteur du « Puig d'Ambeille » et de « la Galère », réservé à des opérations d'ensemble d'environ 5,5 ha cumulés. Par ailleurs, le SCOT prévoit une extension de la zone d'activités de Cap Dourats (environ 5,7 hectares).

Sur la commune de **Port-Vendres**, les possibilités sont restreintes en raison de la topographie, de la présence d'axes de communication et des protections environnementales existantes. Au sein des espaces proches du rivage, le SCOT détermine plusieurs secteurs d'urbanisation potentiels, en continuité de l'urbanisation existante. Selon la faisabilité technique et dans le respect des surfaces de planchers maximales autorisées par le SCOT, le document d'urbanisme local précisera les secteurs à urbaniser en priorité. La principale opération prévue par le SCOT se situe en entrée de ville nord, au sein du secteur « Coma Sadulle » (4,6 ha). Son urbanisation se déroulera en plusieurs phases. En espace proche du rivage, des opérations de plus faible ampleur sont également envisageables sur les secteurs de la « route stratégique » et des Tamarins (environ 3 ha cumulés). Compte tenu du caractère contraint de la ville, une opération de réinvestissement urbain est également identifiée dans le quartier gare sur une zone d'environ 1,5 ha (hors emprise ferroviaire) en dehors des espaces proches du rivage.

Sur la commune de **Banyuls-sur-Mer**, le SCOT vise à réorganiser le fonctionnement urbain autour de la Baillaury. L'objectif est de permettre l'articulation entre le front de mer et les quartiers Est et Ouest de la ville, et d'élargir la centralité par des usages et fonctions complémentaires (équipements sportifs, culturels et fonctionnels notamment pour des besoins de stationnements ponctuels). Une douzaine d'hectares seraient ouverts à l'urbanisation. Le SCOT prévoit également le développement de la zone d'artisanale existante sur une surface totale maximale de 5 ha, dont l'ouverture est prévue en deux temps. Toutes destinations confondues, moins de 3 ha, sont situés dans les espaces proches du rivage.

Enfin, sur la commune de **Cerbère**, dont les possibilités d'urbanisation en extension sont limitées sur l'agglomération par les risques naturels, la topographie et la présence d'espaces remarquables, le SCOT prévoit l'urbanisation du secteur de « La Solane » au-dessus du port et de la gare de marchandises, soit 2 ha non urbanisés, ainsi que quelques opérations d'emprise très limitée (moins de 2 ha) en entrée nord de la commune et sur le secteur des « Fresses d'en Parbau » situés dans les espaces proches du rivage. En complément de ces opérations, le SCOT prévoit, dans son chapitre individualisé valant SMVM que le site de Peyrefite doit faire l'objet d'une requalification de la partie aménagée (hors espace remarquable et caractéristique) et d'un traitement paysager et environnemental permettant de préserver et valoriser les espaces et les vues.

Sur l'ensemble des communes littorales, aucun nouveau camping ne peut être créé.

8.2 Le caractère limité des extensions projetées au sein des espaces proches du rivage

La création de nouveaux logements passe prioritairement par la reconquête de la trame urbaine existante. Cependant, afin de répondre aux besoins des communes en logements et équipements, de nouvelles surfaces doivent s'ouvrir à l'urbanisation. En continuité des villages et agglomérations présents sur le territoire, identifiés dans le troisième chapitre du DOO, ces extensions de l'urbanisation sont encadrées et limitées à l'échelle des six communes littorales et de manière plus large à l'échelle du SCOT Littoral Sud.

En termes de densité brute (cf. illustration 25, partie II-A-2.3), les extensions à vocation d'habitat doivent viser un objectif moyen de 30 logements par hectare, à l'exception des sites soumis à des contraintes liées aux risques naturels, et sous réserve de la bonne greffe urbaine avec les espaces urbanisés auxquels ces extensions se rattachent (principe de l'urbanisation en continuité au titre de la loi Littoral). La recherche de densité sur les nouvelles extensions urbaines constitue en effet un élément essentiel afin de concilier le développement des communes et la préservation des espaces agricoles et naturels alentours.

Le tableau ci-dessous liste les surfaces susceptibles d'être urbanisées pour chaque commune. Il s'agit donc d'**enveloppes maximales d'urbanisation en extension, sur l'ensemble des territoires communaux.**

Extension d'urbanisation projetée au terme du SCOT à vocation...	d'habitat, mixte ou d'équipement	économique
Ene	env. 17 ha	env. 12 ha
Argelès-sur-Mer	env. 57 ha	env. 31 ha
Collioure	env. 11 ha	6 ha
Port-Vendres	10 ha	/
Banyuls-sur-Mer	env. 12 ha	env. 5 ha
Cerbère	env. 4 ha	/
Ensemble	env. 111 ha	env. 54 ha

NB : Les opérations programmées au sein du tissu urbanisé ont été considérées comme des extensions au sens de la loi Littoral, la nature des opérations (surface réelle, gabarit...) n'étant pas connue à ce jour. Certaines

pourraient finalement être considérées comme du réinvestissement urbain. A contrario, les opérations qui pourraient se dérouler dans le cadre d'une procédure de création de Hameau Nouveau Intégré à l'Environnement ne sont pas considérées comme des extensions d'urbanisation au sens de la loi Littoral. De ce fait, les enveloppes présentées dans le tableau ci-dessous ne peuvent correspondre aux enveloppes foncières allouées par secteur géographique dans le cadre de la lutte contre la consommation d'espace (cf. partie II-A-1).



Illustration 45 : Développement de l'urbanisation sur les communes littorales du SCOT Littoral Sud, source AURCA

Sur une enveloppe urbanisable d'environ 111 ha à vocation d'habitat, mixte ou d'équipements, 74 ha sont fléchés sur les deux pôles structurants et 37 ha sur les communes de la Côte Vermeille.

Le territoire littoral pourrait accueillir au moins 3175 nouveaux logements d'ici le terme du SCOT.

Le développement de l'urbanisation lié aux activités économiques occuperait environ 54 ha, concentrés essentiellement sur les pôles structurants d'Elne et d'Argelès-sur-Mer, avec respectivement 12 et 31 ha prévus pour l'activité économique. Sur les communes de la Côte Vermeille, ces surfaces ne dépassent pas les 11 ha.

Les six communes du littoral comptent en 2015 environ 34 000 habitants. Compte-tenu des extensions d'urbanisation projetées, ainsi que des potentialités de renouvellement ou de mobilisation du parc vacant, et de la résidentialisation pour la commune d'Argelès-sur-Mer, l'espace littoral pourrait comptabiliser au terme du SCOT environ 40 000 habitants, dans l'hypothèse de la variante démographique haute, et environ 38 500 habitants, dans l'hypothèse de la variante démographique basse (cf. Partie II.A.1).

Les extensions d'urbanisation prévues par le SCOT se localisent pour leur grande majorité hors des espaces proches du rivage, comme le précise le tableau ci-dessous.

Extension d'urbanisation projetée au terme du SCOT au sein des espaces proche du rivage	Vocation d'habitat, mixte ou d'équipement	Vocation économique
Elne	/	/
Argelès-sur-Mer	env. 12,7 ha	/
Collioure	env. 5,3 ha	/
Port-Vendres	env. 7,7 ha	/
Banyuls-sur-Mer	env. 2,6 ha	/
Cerbère	env. 1,8 ha	/
Ensemble	env. 30,1 ha	/

NB : Les surfaces sont indicatives et pourront être ajustées par les documents d'urbanisme locaux dans des limites raisonnables.

Le SCOT prévoit une extension de l'urbanisation limitée au sein des espaces proches du rivage. En effet :

- Globalement, 18,3 % des surfaces potentiellement mobilisables en extension pour la réalisation de logements, d'équipements, d'espaces à vocation économique ou de tourisme/loisir sont localisées dans les espaces proches du rivage. Ces surfaces représentent environ 30 ha (dont environ 24 ha à vocation d'habitat) sur 165 ha d'extension d'urbanisation projetés sur l'ensemble du territoire des communes littorales du SCOT.
- Au regard des espaces urbanisés existants, les surfaces potentiellement mobilisables en extension à la fois en EPR et hors EPR ne représentent que 4,6 % des espaces urbanisés et artificialisés des communes littorales et 0,52 % des espaces urbanisés du territoire du SCOT.
- Au sein des espaces proches du rivage, les extensions envisagées représentent seulement 4,6% des espaces urbanisés et artificialisés existants.
- Argelès-sur-Mer concentre près de la moitié des extensions programmées au sein des espaces proches du rivage de l'ensemble des communes littorales.

NB : Les surfaces urbanisées sont évaluées à partir de la tache urbaine existante réalisée par l'AURCA en date de 2020.

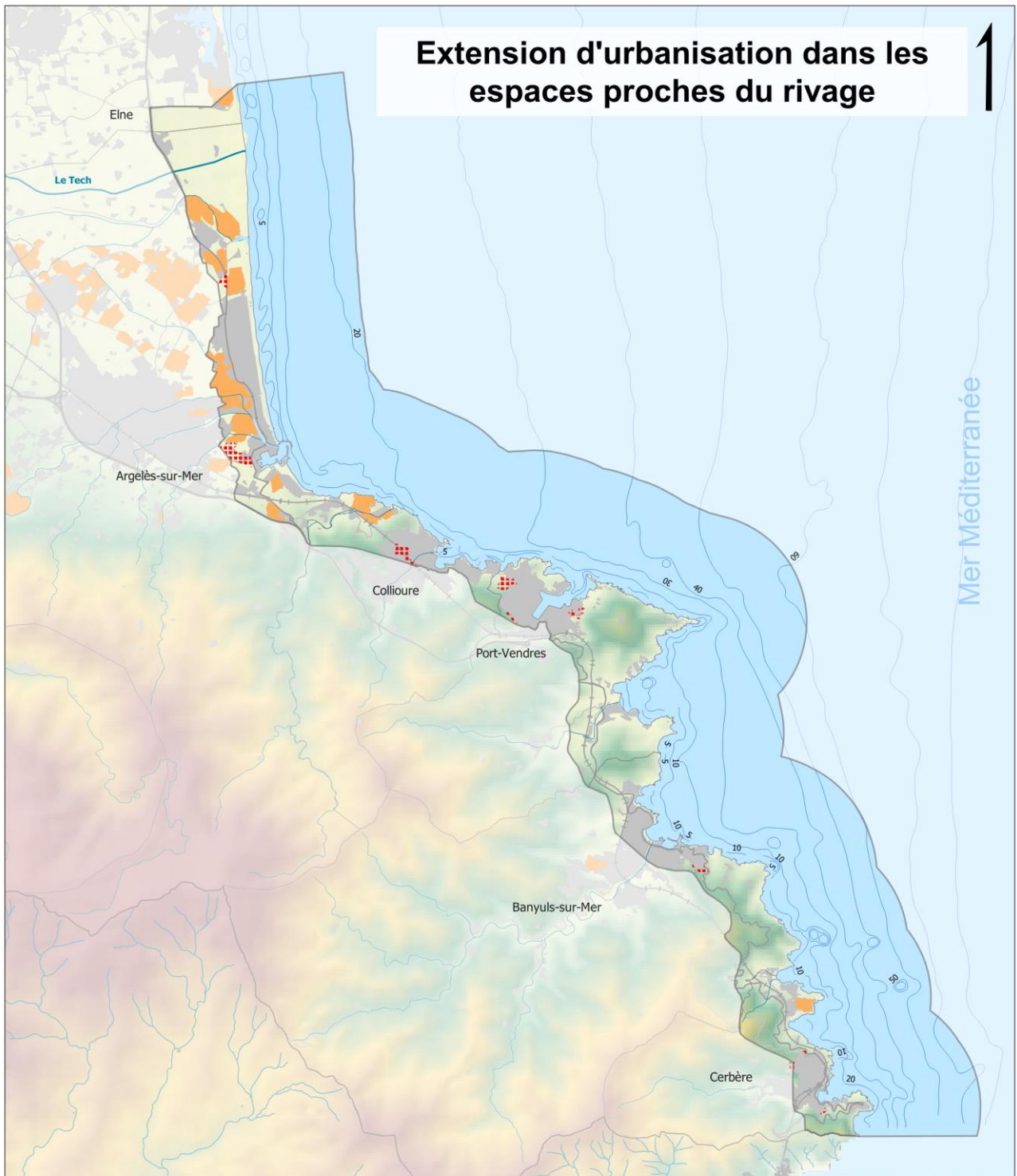
8.3 Identification des extensions d'urbanisation au sein des espaces proches du rivage

En lien avec la détermination des surfaces maximales vouées à être urbanisées dans les espaces proches du rivage, le SCOT localise les différents secteurs d'extensions urbaines potentielles et estime la surface de plancher maximale que représentent ces extensions à l'échelle communale. Pour rappel, selon la nature des opérations qui seront déployées, celles-ci pourront être considérées comme des opérations de renouvellement urbain et non d'extension limitée ; c'est notamment le cas de certaines opérations dans les quartiers gare.

<i>Eléments de légende :</i>
 Extension d'urbanisation
<i>Cf. Carte « Extensions d'urbanisation dans les espaces proches du rivage »</i>

Commune	Dénomination et localisation	Vocation	Surface de plancher maximale
Argelès-sur-Mer	Espace aquatique Les Paganes	Equipement / loisir / tourisme	15 000 m ²
	Port-Quartier / Port-Jardin	Habitat / Mixte	
Collioure	Quartier gare	Habitat / Mixte	10 000 m ²
Port-Vendres	Coma Sadulle	Habitat / Mixte	15 000 m ²
	Les Tamarins	Habitat / Mixte	
	Route stratégique	Habitat / Mixte	
Banyuls-sur-Mer	Castel Béar	Habitat / Mixte	11 700 m ²
Cerbère	Fresses d'en Parbau	Habitat / Mixte	6 100 m ²
	Peyrefite	Habitat / Mixte	
	Entrée nord	Habitat / Mixte	
Total			57 800 m²

Extension d'urbanisation dans les espaces proches du rivage



extension d'urbanisation dans les espaces proches du rivage

espace urbanisé ou artificialisé

camping

réseau routier

réseau ferré

périmètre du CI-SMVM

8.4 Dispositions à respecter par les documents d'urbanisme locaux

Les documents d'urbanisme locaux doivent s'assurer du caractère limité des urbanisations projetées au sein des espaces proches du rivage, en considérant la hauteur et les gabarits de ces urbanisations, de façon à ce qu'elles s'accordent avec l'urbanisation existante. Il convient, comme le montrent les illustrations suivantes, de respecter les échelles, rythmes et volumétries des constructions existantes.

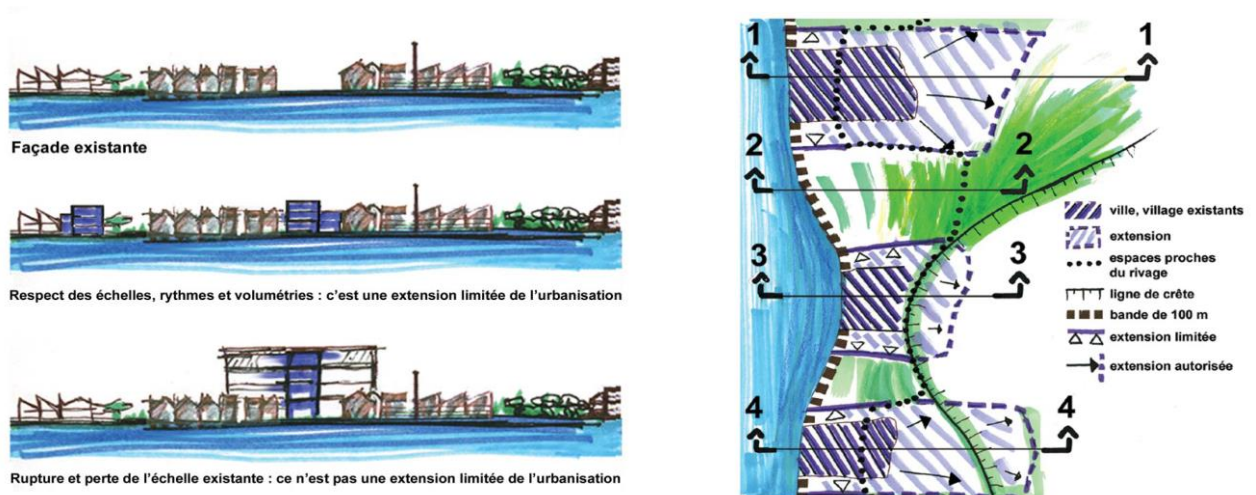


Illustration 47 : Illustrations de la notion d'extension limitée au sein des espaces proches du rivage, source : Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Compte tenu de la sensibilité paysagère et écologique du littoral, les documents d'urbanisme locaux comprennent des OAP qui garantissent la bonne intégration des extensions dans leur environnement agricole ou naturel (trames vertes, franges, noues, haies, chemins ruraux...), mais aussi celui de la **bonne prise en compte des enjeux locaux environnementaux et paysagers** (amélioration de la gestion du pluvial, préservation d'une zone humide, intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable ou de récupération d'énergie, traitement paysager adapté respectant la qualité du site et de ses alentours, notamment la présence d'une coupure d'urbanisation, etc.). Elles précisent également les dispositions favorisant l'insertion des extensions dans leur environnement urbain (structuration des voiries, espaces publics, couture architecturale, etc.).

Concernant le secteur de Peyrefite, il est encouragé que ce site fasse l'objet d'une procédure de requalification globale. Le secteur sud caractérisé de village, allant du Centre Bouffard Vercelli à l'ensemble d'habitat des Aloès, pourra faire l'objet d'une extension de l'urbanisation. Cette extension devra alors se développer exclusivement au sein de ce secteur urbanisé, desservi de façon satisfaisante par un équipement viaire. Cette densification permettra la requalification et la structuration de cet espace urbanisé. Tenant compte de la spécificité du site, l'extension, telle une couture urbaine, devra faire l'objet d'une intégration urbanistique et paysagère permettant une intégration particulièrement soignée des futures constructions destinées à assurer la fin d'urbanisation de cet espace.

B. Orientations et objectifs pour la protection et la valorisation des zones de montagne par la déclinaison des dispositions de la loi Montagne

La loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne a pour objectif d'encadrer l'équipement et l'urbanisation des zones de montagne, en mettant en place un corps de règles spécifiques qui vient compléter dans ces zones le droit commun de l'urbanisme.

La loi n°2016-1888 du 28 décembre 2016, dite loi Montagne II, est venue compléter ou modifier certaines dispositions désormais codifiées aux articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivant du Code de l'urbanisme.

L'ensemble de ces dispositions s'applique aux communes incluses dans une zone de montagne délimitée par arrêté interministériel. Cette délimitation intervient sur la base de critères combinant l'altitude et la déclivité des terrains qui limitent leur possibilité d'utilisation agricole et conduisent à un accroissement important du coût des travaux.

1. Respecter les dispositions urbanistiques de la loi Montagne

1.1 Le principe de constructibilité en continuité

L.122-5 : « L'urbanisation est réalisée en continuité avec les bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants, sous réserve de l'adaptation, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension limitée des constructions existantes, ainsi que de la construction d'annexes, de taille limitée, à ces constructions, et de la réalisation d'installations ou d'équipements publics incompatibles avec le voisinage des zones habitées. »

L.122-5-1 « Le principe de continuité s'apprécie au regard des caractéristiques locales de l'habitat traditionnel, des constructions implantées et de l'existence de voies et réseaux. »

L'objectif poursuivi est de limiter le mitage. Les documents d'urbanisme locaux respectent cet objectif, de façon générale.

En outre, ils prévoient des zones à urbaniser de capacité d'accueil mesurée, au regard de la zone urbaine existante, et évaluée en fonction des besoins de développement de la commune. La zone à urbaniser doit faire l'objet d'une réflexion spécifique, pouvant se traduire dans une orientation d'aménagement et de programmation dans le document d'urbanisme local définissant l'organisation générale de la zone, la densité et les caractéristiques traditionnelles de l'habitat (orientation des lignes de faitage, hauteur, alignements...), ceci dans le but de constituer une vraie greffe sur l'urbanisation existante et de s'insérer dans l'environnement paysager et naturel.

1.2 L'identification des bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants

L. 122-6 : « Les critères mentionnés à l'article L. 122-5-1 sont pris en compte :

a) Pour la délimitation des hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants en continuité desquels le plan local d'urbanisme ou la carte communale prévoit une extension de l'urbanisation ;

b) Pour l'interprétation des notions de hameaux et de groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants, lorsque la commune n'est pas dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'une carte communale. »

Le diagnostic des espaces urbanisés du territoire soumis à la loi Montagne permet de définir les différents types d'entités urbaines suivantes.

✓ Le bourg

Le bourg est un ensemble urbanisé continu qui comprend plusieurs centaines de constructions. Il présente un centre ancien dense, constitué de constructions en R+2 et R+3 et de bâtiments patrimoniaux qui sont édifiés en alignement sur rues et forment une trame urbaine étroite, et d'espaces publics remarquables (places, placettes, boulevards de ceinture...). Il se caractérise, d'autre part, par l'existence de plusieurs quartiers périphériques marqués, en fonction de leur époque de construction, par un tissu urbain dense (faubourgs...) ou plus lâche (lotissements pavillonnaires...).

Il cumule et concentre des fonctions résidentielles, administratives, économiques, commerciales (présence de commerces et services de proximité en nombre significatif, activités économiques au rayonnement supra communal) et compte une diversité d'équipements sportifs ou culturels.

Il correspond classiquement à une petite ville voire une agglomération relativement importante.

Le SCOT retient comme bourgs les bourgs de Céret (dont la ZAE Tech Oulrich), de Maureillas, du Perthus, de Collioure, de Port-Vendres, de Banyuls-sur-Mer et de Cerbère.

✓ Le village

Le village se caractérise par la continuité du bâti, et par l'organisation et l'implantation spatiale le long des voies et/ou des espaces publics. Il se distingue du hameau par une voirie hiérarchisée et par le fait qu'il accueille des équipements et lieux de vie collective (place de village, église, mairie, commerces de proximité, équipements sportifs de rayonnement communal...). La présence isolée d'un seul de ces éléments est insuffisante. Le village est assez important pour avoir une vie propre. **Le SCOT retient comme villages Les Cluses, le village de Tillet, le village, Le Pont, La Cabanasse et La Forge à Reynès, et Cosprons à Port-Vendres.**

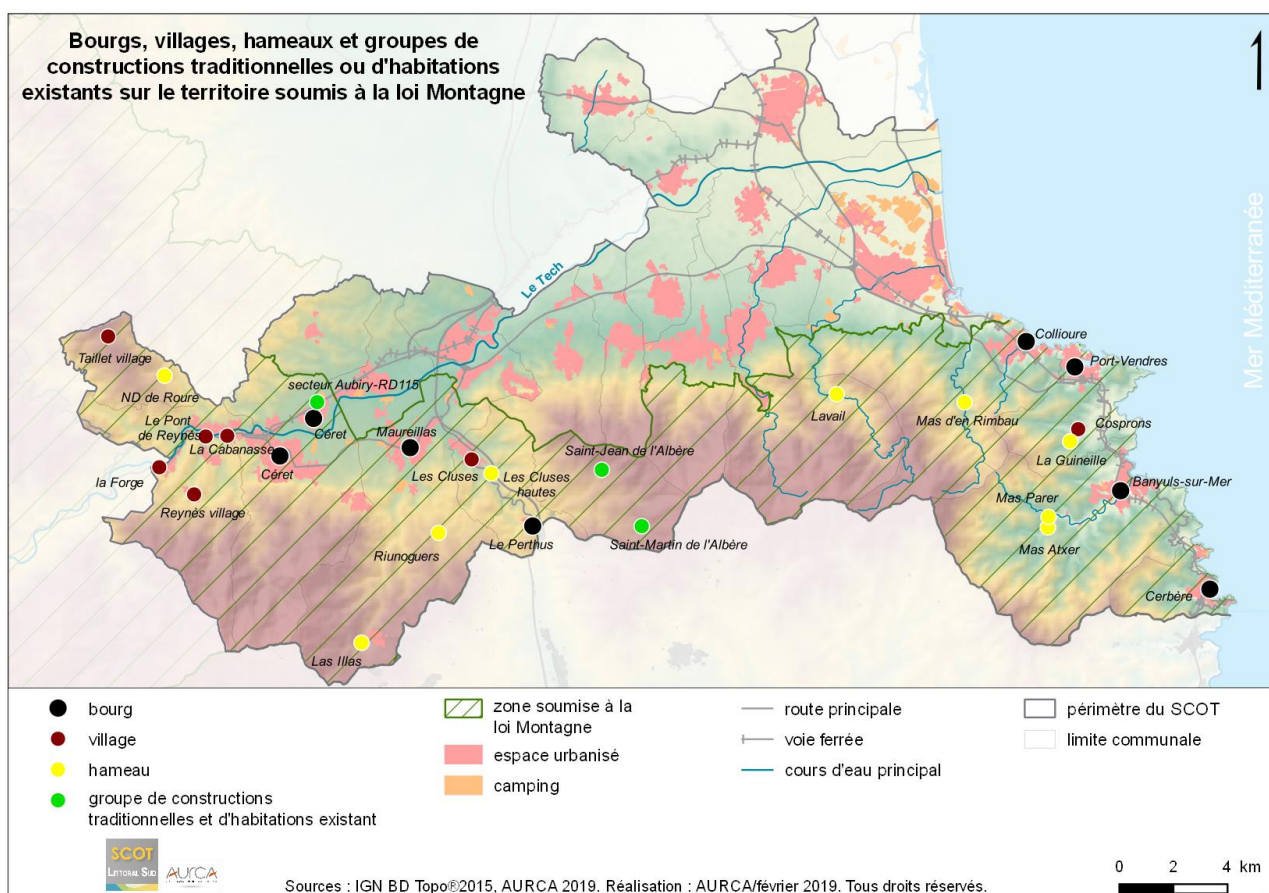
✓ Le hameau

Le hameau s'articule autour d'un noyau de 10 à 15 constructions contigües à vocation d'habitation ou d'agriculture. A moins d'une centaine de mètres de ce noyau, le hameau peut

comprendre d'autres petits groupes d'habitations et quelques constructions supplémentaires à vocation d'habitat diffus. Il est, le plus souvent, organisés autour d'une voirie en méandre, qui lui confère un caractère concentrique. Il compte au moins un élément structurant à caractère patrimonial (église, place, mas...). **Le SCOT retient comme hameaux Notre Dame de Roure à Taillet, Riunoguers et le hameau primitif de Las Illas (hors « Super Las Illas ») à Maureillas-las-Illas, La Cluse haute, Lavail à Sorède, La Guinelle à Port-Vendres, le Mas Parer et le Mas Axter à Banyuls-sur-Mer et le Mas d'en Rimbau à Collioure.**

✓ **Le groupe de constructions traditionnelles ou d'habitations existant**

Le groupe de constructions traditionnelles ou d'habitations existant est constitué d'un ensemble comptant moins de dix constructions. Il relève le plus souvent de la typologie des « Mas », regroupant une ou plusieurs habitations aux abords de bâtiments à vocation d'élevage, agricoles ou viticoles, au sein de l'exploitation. Au fil du temps, les terres cultivées ont pu disparaître de leurs abords au bénéfice d'une vocation strictement résidentielle ou touristique. **Le SCOT retient comme groupes de constructions traditionnelles et d'habitations existants Saint Jean et Saint Martin de l'Albère et le secteur Aubiry/RD115 à Céret.**



Le cas échéant, il appartient aux documents d'urbanisme locaux de caractériser d'autres entités urbaines selon les critères précisés ci-dessus.

1.3 Les possibilités d'urbaniser en discontinuité

L.122-7 : « Les dispositions de l'article L.122-5 ne s'appliquent pas lorsque le schéma de cohérence territoriale ou le plan local d'urbanisme comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, qu'une urbanisation qui n'est pas située en continuité de l'urbanisation existante est compatible avec le respect des objectifs de protection des terres agricoles, pastorales et forestières et avec la préservation des paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel prévus aux articles L.122-9 et L.122-10 ainsi qu'avec la protection contre les risques naturels. L'étude est soumise à l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. Le plan local d'urbanisme ou la carte communale délimite alors les zones à urbaniser dans le respect des conclusions de cette étude.

En l'absence d'une telle étude, le plan local d'urbanisme ou la carte communale peut délimiter des hameaux et des groupes d'habitations nouveaux intégrés à l'environnement ou, à titre exceptionnel après accord de la chambre d'agriculture et de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, des zones d'urbanisation future de taille et de capacité d'accueil limitées, si le respect des dispositions prévues aux articles L.122-9 et L.122-10 ou la protection contre les risques naturels imposent une urbanisation qui n'est pas située en continuité de l'urbanisation existante. »

Le SCOT ne comporte pas une telle étude.

1.4 Les Unités Touristiques Nouvelles

L.141-23 : « En zone de montagne, le document d'orientation et d'objectifs définit la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement, notamment en matière de logement des salariés, y compris les travailleurs saisonniers, des unités touristiques nouvelles structurantes. »

La localisation, la conception et la réalisation d'une unité touristique nouvelle doivent respecter la qualité des sites et les grands équilibres naturels.

L'implantation des UTN (articles L.122-15 et suivants du Code de l'Urbanisme) est une des exceptions au principe d'urbanisation en continuité. La procédure des unités touristiques nouvelles a pour objet d'encadrer les opérations d'aménagement touristique d'une certaine ampleur réalisées en zone de montagne.

Une UTN s'entend comme « toute opération de développement touristique effectuée en zone de montagne et contribuant aux performances socio-économiques de l'espace montagnard ». Deux catégories d'UTN sont définies :

- Les UTN structurantes. Sont qualifiées comme telles celles dont la liste est définie par décret d'une part, mais également celles identifiées par le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT (article L.122-17 du Code de l'Urbanisme).
- Les UTN locales. Sont qualifiées comme telles celles dont la liste est définie par décret d'une part, mais également celles identifiées par le PLU (article L.122-18 du Code de l'Urbanisme).

Aucune UTN structurante n'est créée dans le cadre du présent SCOT. Néanmoins, dans le cadre des orientations de son territoire, définies par le PADD, le SCOT intègre la volonté que puisse être réalisée une plateforme touristique sur les communes de Saint Jean-Pla-de-Corts, Maureillas-las-Illas et Céret, ces deux dernières communes étant soumises aux dispositions de la loi Montagne. Cette plateforme constitue un projet stratégique de développement économique pour le territoire. Sa réalisation, si elle revêt les caractéristiques d'une UTN structurante à l'issue des études et réflexions en cours dont les conclusions ne sont pas connues à ce jour, nécessitera le lancement d'une procédure de modification du SCOT.

2. Réguler, réhabiliter et diversifier l'offre d'hébergement touristique

L.141-12 : « Le document d'orientation et d'objectifs 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. Il précise :

1° Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ;

2° Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé ;

3° En zone de montagne, les objectifs de la politique de réhabilitation de l'immobilier de loisir. »

Le projet touristique du SCOT Littoral Sud, tel qu'il s'exprime dans le PADD, vise à répondre aux nouvelles attentes en matière de pratiques touristiques plus durables et solidaires et à favoriser l'allongement de la période de fréquentation touristique. Cette stratégie repose sur la structuration d'un lien entre le tourisme balnéaire, principal pilier de la filière, et le tourisme vert. L'arrière-pays et les massifs offrent en effet une identité naturelle particulièrement prisée, notamment autour de la randonnée avec la présence d'itinéraires pédestres attractifs, et disposent de nombreuses richesses culturelles et patrimoniales à fort potentiel de valorisation.

Les orientations permettant de mettre en œuvre ces objectifs sont précisées dans la partie II-C-2. Sont développées plus spécifiquement ici les dispositions concernant l'offre d'hébergement touristique des espaces soumis à la loi Montagne (14 communes concernées dont trois partiellement).

2.1 Une production de résidences secondaires à canaliser

A ce jour, la majorité des capacités d'accueil touristique du territoire est constituée par le parc de résidences secondaires. Ce parc est occupé ponctuellement par ses propriétaires et est pour partie disponible sur le marché de la location touristique. S'il participe au fonctionnement de l'économie locale et à l'animation des villes et villages du territoire durant la saison touristique, il génère également un phénomène de lits froids, impactant

l'ambiance dans un certain nombre de quartiers de ville, centres villageois ou hameaux en communes de montagne. Il est par ailleurs facteur d'une forte pression sur le parc de logements permanents de la Côte Vermeille.

Dans un tel contexte, les objectifs du SCOT visent une meilleure maîtrise du développement du parc de résidences secondaires au profit d'un développement de lits touristiques marchands. Pour les communes d'Argelès-sur-Mer, Collioure, Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer, la construction de nouveaux logements doit servir en priorité l'habitat permanent. Pour atteindre cet objectif, les documents d'urbanisme locaux doivent actionner divers leviers indirects en instituant des secteurs de mixité sociale garantissant des quotas de logements locatifs sociaux et en réglementant la typologie des logements dans les programmes sous maîtrise foncière communale (accession sociale à la propriété...). En parallèle, le SCOT autorise la création de nouveaux hébergements touristiques marchands.

2.2 Les locations meublées, segment prioritaire de la réhabilitation

Une autre part de l'immobilier de loisir est constituée de locations meublées. Il demeure ardu de définir le volume et d'établir précisément l'état de cette offre, présente essentiellement de façon diffuse sur l'ensemble des communes de montagne et plus spécifiquement sous forme de résidences de tourisme ou de village vacances à Argelès-sur-Mer et sur la Côte Vermeille. Il ressort néanmoins que ce parc révèle des caractéristiques similaires aux résidences secondaires : la faible proportion de logements labellisés et la relative ancienneté des logements laissent penser qu'une partie de ce parc est vétuste et présente un niveau peu satisfaisant de performance thermique.

Les centres de vacances sont également concernés.

L'objectif du SCOT est de garantir un accueil de qualité et de limiter les besoins de construction neuve liés au délaissement du parc obsolète, en assurant la rénovation du parc existant.

Pour accompagner les mécanismes d'aides aux propriétaires déployés par les collectivités et les actions concertées mises en œuvre par les grands opérateurs touristiques, il est nécessaire que les documents d'urbanisme contiennent des dispositions permettant de faciliter la réhabilitation de ces logements.

Pour ce faire, ils doivent identifier les secteurs nécessitant des dispositions particulières pour favoriser la réhabilitation des constructions existantes. Dans ces secteurs, le règlement, tout en veillant à une bonne insertion urbaine des constructions, n'impose pas de contraintes non justifiées risquant de freiner les réhabilitations.

Dans ces secteurs, les collectivités évaluent par ailleurs l'état des façades des copropriétés afin de garantir l'harmonie de l'environnement urbain, et recourent le cas échéant à des injonctions de ravalement conformément aux dispositions de l'article L.132-1 du Code de la Construction et de l'Habitation. Lorsqu'elles l'estiment nécessaire, elles prévoient les

conditions favorables à la mise en œuvre d'opérations de requalification des espaces publics et de traitement paysager d'ensemble.

Le SCOT identifie le secteur « El Repairo » situé à proximité de la plage de Peyrefite (Cerbère) et l'ensemble des bâtiments collectifs qui y sont édifiés comme un site devant faire l'objet d'une opération de requalification d'ensemble.

2.3 Autres dispositions liées à l'hébergement touristique en zone de montagne

L'ensemble des autres formes d'immobilier de loisir présentes sur le territoire de montagne (hôtels et campings) jugées globalement de bonne qualité ne nécessitent pas de dispositions spécifiques.

Le maintien et la diversification de l'offre doit être poursuivie sur l'ensemble du territoire de montagne. Afin de garantir une meilleure interpénétration entre tourisme littoral et tourisme de montagne, l'offre d'hébergement doit prioritairement être développée dans le Vallespir. La création d'une ou plusieurs opérations d'aménagement y est encouragée, dès lors que leurs impacts sur l'environnement sont évités, réduits ou compensés.

3. Répondre aux autres objectifs de la loi Montagne

3.1 Protéger les espaces agricoles, pastoraux et forestiers en vue de leur exploitation.

L.122-10 : « Les terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières, en particulier les terres qui se situent dans les fonds de vallée, sont préservées. La nécessité de préserver ces terres s'apprécie au regard de leur rôle et de leur place dans les systèmes d'exploitation locaux. Sont également pris en compte leur situation par rapport au siège de l'exploitation, leur relief, leur pente et leur exposition. »

Les objectifs et orientations du SCOT développés dans la partie I poursuivent les mêmes fins que la loi Montagne. En particulier, les modalités de protection des espaces agricoles irrigables, situés en fond de vallée, l'identification d'espace pour les projets de stockage ou de transformation agricole ou forestier, la recherche de l'accessibilité sur les zones de massif, l'identification des bâtiments susceptibles de changer de destination dans une perspective d'accueil touristique dans le respect du principe de continuité des lois Montagne et Littoral, l'objectif de rendre possible la rénovation des mas de montagne sont autant d'orientations servant l'objectif de protection des espaces et des activités agricoles, pastoraux et forestiers en zones de montagne.

En outre, le SCOT affirme, dans la seconde partie du DOO, l'objectif de permettre l'adaptation et la diversification des activités agricoles, pastorales et forestières en permettant les constructions légères en zone naturelle (abris légers, cabanes pastorales).

Enfin, le parti d'aménagement prévu par le SCOT est compatible avec la préservation des espaces naturels et agricoles mentionnés aux articles L122-9 et L122-10 du Code de l'Urbanisme.

3.2 Favoriser l'accessibilité numérique du territoire

En zone de montagne, le SCOT affirme l'objectif d'optimiser la couverture numérique du territoire, dans le but d'un développement harmonieux des activités économiques, et de l'accès aux services pour tous.

Pour ce faire, il affiche la volonté de favoriser le déploiement d'infrastructures neutres et mutualisées d'initiative publique ou privée. De même, il rend prioritaire l'objectif de mutualisation de toute infrastructure fixe ou mobile, qu'il s'agisse de fourreaux, pylônes ou la partie terminale des réseaux en fibre optique.

Afin de réduire les freins au développement des installations et équipements de communications électroniques, les armoires techniques ou les shelters seront implantés en priorité en zone urbanisée ou à urbaniser. Les documents d'urbanisme locaux doivent prévoir l'identification d'emplacements réservés pour répondre aux besoins d'implantation d'équipements tels que les locaux techniques (Nœud de Raccordement Optique en shelters voire bâtiment en dur) ou les pylônes.

En fonction des besoins et du contexte, les documents d'urbanisme locaux prévoient l'implantation d'espaces de co-working, dans des secteurs offrant une connexion numérique de qualité.

3.3 Protéger le patrimoine naturel et culturel montagnard

L.122-9 : « Les documents et décisions relatifs à l'occupation des sols comportent les dispositions propres à préserver les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard. »

Les objectifs et orientations du SCOT développés dans la partie I contribuent à la protection des espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard. Le patrimoine naturel spécifique aux zones de montagne fait l'objet de nombreuses orientations de préservation de par la reconnaissance et la protection, entre autres, des milieux d'intérêt écologique. En outre, les dispositions contenues dans le volet « orientations et objectifs en faveur de la qualité paysagère permettent de souligner, reconnaître et préserver les éléments patrimoniaux, comme les mas d'intérêt patrimonial, le patrimoine viticole de la Côte Vermeille, le petit patrimoine (sources, moulins, glacières...) et le grand patrimoine bâti isolé (fortifications, tours à signaux...).



A. Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale.

B. Déterminer les vocations de l'espace littoral et marin et viser la conciliation des différentes pratiques en mer.

C. Préserver et mettre en valeur les espaces maritimes et littoraux.



IV. Chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer

Les orientations et objectifs du Chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (noté CI-SMVM ou Chapitre Individualisé valant SMVM par la suite) traduisent les ambitions dégagées pour l'espace littoral et marin et viennent compléter les orientations et objectifs définis par le SCOT dans sa composante terrestre pour l'ensemble du territoire.

Ces orientations spécifiques s'appliquent au seul périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM qui se compose, côté mer, d'une bande d'un mille nautique (1 852m) et côté terre des espaces proches du rivage.

Ainsi, sont concernées en partie les communes de Cerbère, de Banyuls-sur-Mer, de Collioure, de Port-Vendres – ces 4 dernières communes composant l'entité Côte Vermeille-d'Argelès-sur-Mer et d'Elne. Il est à souligner que la commune d'Elne ne présente aucun tissu urbain sur ses espaces proches du rivage, à l'exception d'une surface réduite occupée par un hébergement touristique de plein air majoritairement installé sur la commune voisine de Saint-Cyprien.

Les orientations et objectifs détaillés dans le rapport font l'objet de cartes au 1/60 000^{ème} au format A3.

Il en résulte que les orientations et objectifs du SCOT et ceux de son Chapitre Individualisé doivent, dans le périmètre défini pour ce chapitre, faire l'objet d'une application conjointe et simultanée.

Le Chapitre Individualisé valant SMVM s'articule autour de 3 grands objectifs : garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale, déterminer les vocations de l'espace littoral et marin et viser la conciliation des différentes pratiques en mer et préserver et mettre en valeur les espaces maritimes et littoraux.

A. Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale

1. Conduire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre

La voiture est le mode dominant de déplacement pour accéder et circuler au sein des communes littorales. Ce constat est encore plus prégnant en période estivale et engendre une saturation des espaces les plus sensibles du territoire (besoins en déplacements et en stationnement). Il soulève des problématiques environnementales, climatiques et d'attractivité globale des territoires littoraux.

Pour répondre à ces problématiques, l'objectif est d'agir parallèlement sur deux types de mobilités indissociables :

- l'accessibilité longue distance et l'action sur le dernier kilomètre,
- la mobilité pendant le séjour.


Pour maîtriser autant que possible l'utilisation de la voiture particulière, principalement en période estivale, les politiques locales, communautaires, les Autorités Organisatrices de la Mobilité et les opérateurs favorisent la mise en place de services de transports collectifs performants et prévoient de développer l'intermodalité depuis les grandes infrastructures de transport situées à l'extérieur du territoire (gare TGV, aéroports...) et aux principaux points d'entrée sur le territoire. Des opportunités doivent être recherchées en matière de transports maritimes.


1.1 Favoriser l'accessibilité du territoire par les transports collectifs

✓ Affirmer le rôle stratégique de la ligne ferroviaire régionale (cf. partie II-B-2)

Le projet de grande vitesse sur le tronçon Montpellier-Perpignan de la ligne internationale Paris-Barcelone est un vecteur important de développement de l'accessibilité ferroviaire au territoire, en articulation avec la ligne TER Perpignan-Cerbère. Il convient donc de conforter le rôle de cette ligne régionale et d'assurer en particulier de bonnes conditions d'interface avec le réseau international, mais également avec le réseau ferroviaire de la Catalogne (cadencement, correspondances...). Au sein du territoire, le réseau ferroviaire doit constituer l'épine dorsale de la desserte saisonnière.

Éléments de légende :

 Conforter la ligne ferroviaire régionale comme support de desserte du littoral

 Conforter les gares et y développer les pôles d'échanges multimodaux

Cf. Carte « Construire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre »

✓ **Déterminer des pôles ou lieux d'échanges dès l'entrée dans le territoire pour offrir une alternative à l'utilisation de la voiture particulière**

Le rôle structurant des gares sur le périmètre du SCOT Littoral Sud (Elne, Argelès-sur-Mer, Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer et Cerbère) est renforcé (cf. partie II-B-2). Les gares doivent permettre d'assurer la connexion des différents modes de déplacements : marche à pied, déplacements en train, bus, voiture, vélo... L'accès aux gares par les différents modes de déplacements doit être facilité.

Les documents d'urbanisme locaux doivent également définir les sites favorables à la création d'aires de covoiturage.

De par son positionnement de carrefour et de porte d'entrée sur la Côte Vermeille, Argelès-sur-Mer joue un rôle structurant dans l'organisation de l'intermodalité entre voitures et transports collectifs. Son document d'urbanisme doit prévoir les aménagements nécessaires à la création d'un pôle d'échanges multimodal, en articulation avec la sortie n°12 ou n°13 de la RD914.


✓ **Poursuivre la modernisation des voies routières structurantes du littoral pour favoriser les transports collectifs routiers**

Les routes départementales structurantes, et notamment celles qui traversent des tissus urbains consolidés (RD81 à Argelès-sur-Mer, RD114 à Argelès-sur-Mer et Collioure, RD914 à Banyuls-sur-Mer et Cerbère), doivent faire l'objet d'améliorations des conditions de circulation des transports en commun en développant des sites propres ou des aménagements de voirie, assurant la priorité de ce mode de déplacement et améliorant sa performance. Des correspondances doivent être systématiquement recherchées avec l'offre ferroviaire et l'offre de navettes locales.

Depuis Port-Vendres, et ce jusqu'au col dels Belitres, la RD914 doit faire l'objet de projets ponctuels d'améliorations routières pour rendre plus fluide l'accessibilité de Banyuls-sur-Mer (déviation), de Cerbère, de Portbou et du Nord de la Costa Brava (tunnel). Ces aménagements visent à améliorer la sécurité de portions dangereuses et saturées l'été, et à créer les conditions d'un meilleur partage de la voirie pour des transports en commun routiers plus performants et des modes doux mieux intégrés.

Ces projets d'aménagements doivent s'adapter aux sites traversés par un traitement différencié et permettre de faire de la RD914 un outil de perception et de découverte du paysage de la Côte Vermeille. En amont de leur réalisation, il s'agit de garantir que ces aménagements s'insèrent qualitativement dans le paysage local, et s'assurent d'éviter, réduire ou compenser les impacts sur la richesse floristique et faunistique des sites et sur les espaces agricoles potentiellement impactés.

Éléments de légende :

 *Poursuivre la modernisation des voies routières structurantes*

Cf. Carte « Construire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre »


1.2 Réguler les déplacements et apaiser le territoire

✓ Requalifier la « route bleue », RD81 et RD114, vecteur d'accès au rivage

Le trafic automobile de transit étant à concentrer sur la RD914, considérée comme interurbaine et d'accessibilité externe du territoire, la « route de la corniche » ou « route bleue » (RD81 et surtout RD114 entre Port-Argelès et Port-Vendres en passant par Collioure) doit faire l'objet d'un traitement particulier limitant ce type de trafic et visant à un meilleur partage de la voirie (couloir bus ou navette, piste cyclable).

La RD114 de Port-Argelès à Collioure (rond-point du Pla de les forques) doit également faire l'objet d'une valorisation paysagère participant de l'attractivité touristique du territoire et de cet axe. Les documents d'urbanisme et opérations d'aménagement visent la création de points d'information, belvédères, aires de repos, aménagés en fonction des opportunités foncières et de leur faisabilité technique et financière, et favorisent l'accès aménagé au sentier littoral.

Éléments de légende :

 *Requalifier la route bleue, vecteur d'accès au rivage*

Cf. Carte « Construire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre »

✓ Mettre en place des Plans Locaux de Déplacements, notamment pour apaiser les cœurs de stations

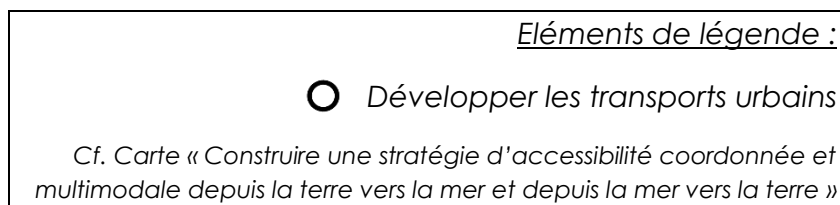
Les flux automobiles en cœur de station pénalisent le développement des autres modes de déplacement et perturbent le fonctionnement des différentes activités qui s'y trouvent concentrées.

Dans les communes littorales d'Argelès-sur-Mer, Collioure, Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer, un effort doit être engagé en matière de desserte fine du territoire. Chaque commune touristique doit élaborer un plan local de déplacements (PLD), en coordination avec l'EPCI, la Région voire éventuellement la Generalitat de Catalunya, pour gérer et organiser ses flux touristiques en saison estivale autour des objectifs suivants :

- canaliser le trafic routier et limiter ses impacts en cœur de station,
- développer les transports urbains alternatifs, en particulier les navettes locales,
- organiser la desserte en transport collectif des équipements touristiques majeurs et des sites à forte notoriété,
- conforter et sécuriser la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements de proximité.

Pour la bonne mise en œuvre des PLD, une démarche d'information des populations est recommandée.

Afin de tenir compte des réalités intercommunales en matière de déplacements, ce plan peut être mutualisé et élaboré à l'échelle des quatre communes précédemment citées. À défaut, chaque PLD communal doit comprendre un volet supracommunal étayé.



✓ **Mettre en place des politiques communales ou supracommunales de stationnement public**

Le stationnement reste le point déterminant de la maîtrise des flux et des reports modaux sur les lieux de séjour. Par ailleurs, il a un impact fort sur le paysage et les espaces publics.


Les communes littorales doivent proposer une offre de stationnement adaptée aux usages et aux différents besoins (usages de proximité, tourisme, découverte, etc...). Cette offre sera organisée autour de parcs de délestage, situés aux entrées des villes, et connectés au réseau de modes doux et aux transports publics, mais aussi au travers de poches de stationnement réglementées aux abords de certaines centralités ou équipements pour répondre aux besoins de proximité.

Argelès-sur-Mer doit intégrer dans son Plan Local de Déplacements (PLD) sa fonction de pôle structurant pour le territoire, notamment à travers le dimensionnement de ses pôles d'échanges multimodaux.

Les objectifs affichés sont d'enrayer le besoin toujours croissant de stationnement et de protéger la qualité des espaces. Afin d'y parvenir, le recul des aires de stationnement par rapport aux sites d'intérêts paysagers ou patrimoniaux majeurs, la tarification progressive et la durée d'occupation limitée, la priorisation du stationnement pour les véhicules en co-voiturage, ou encore l'optimisation du stationnement existant (signalisation au sol, répartition des places entre autos, motos, vélos, ...) sont autant d'orientations à mettre en œuvre.

Les parkings majeurs existants peuvent être conservés sur place. Leur rôle structurant est apprécié en fonction d'une part, de leur capacité d'accueil (plus de 80 places, 60 pour la Commune de Cerbère) et d'autre part, de la diversité des besoins de stationnement auxquels ils répondent (accès aux commerces et aux équipements publics, accès aux sites touristiques-villégiature, stationnement résidentiel...). **Aucune création de parking majeur n'est permise, en dehors des périmètres de « quartiers gare ».** Des aménagements saisonniers légers peuvent être réalisés s'ils garantissent le maintien de la perméabilité de la zone (notamment en recourant à des matériaux drainants ou de nature végétale) et qu'ils ne portent pas atteinte à la qualité paysagère du site.

Éléments de légende :

 Parking majeur


Cf. Carte « Construire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre »

1.3 Garantir un accès au rivage de qualité

✓ Préserver et mettre en valeur les accès terrestres aux plages et aux criques

Les accès terrestres à toutes les plages et criques doivent être préservés.

Éléments de légende :

 Aménager, mettre en valeur les accès terrestres piétons au littoral

Cf. Carte « Construire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre »




Des accès aujourd'hui carrossables doivent être interdits à la circulation motorisée (à l'exception des véhicules d'intérêt général au sens de l'article R311-1 du Code de la Route et, le cas échéant, de véhicules de catégorie N1, des tricycles et quadricycles légers à moteur destinés au transport de marchandises, des véhicules de catégories R et S, des véhicules de transports en commun de catégorie M2 ou M3).

Pour cela, il convient d'organiser des parkings de plage le plus en amont possible, ceci en substitution de certains parkings de plage actuellement trop proches du rivage.

Ces dispositions ne concernent pas les parkings situés au sein des espaces urbanisés.

Les parkings de plage doivent faire l'objet d'un traitement paysager particulier. Depuis ces parcs de stationnement, les accès doivent être matérialisés et canalisés par l'aménagement de cheminements piétonniers qui facilitent l'accès à la plage.

Éléments de légende :

-  Parking de plage à pérenniser
-  Parking de plage à relocaliser
-  Parking de plage à requalifier

Cf. Cartes « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus » et « Construire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre »

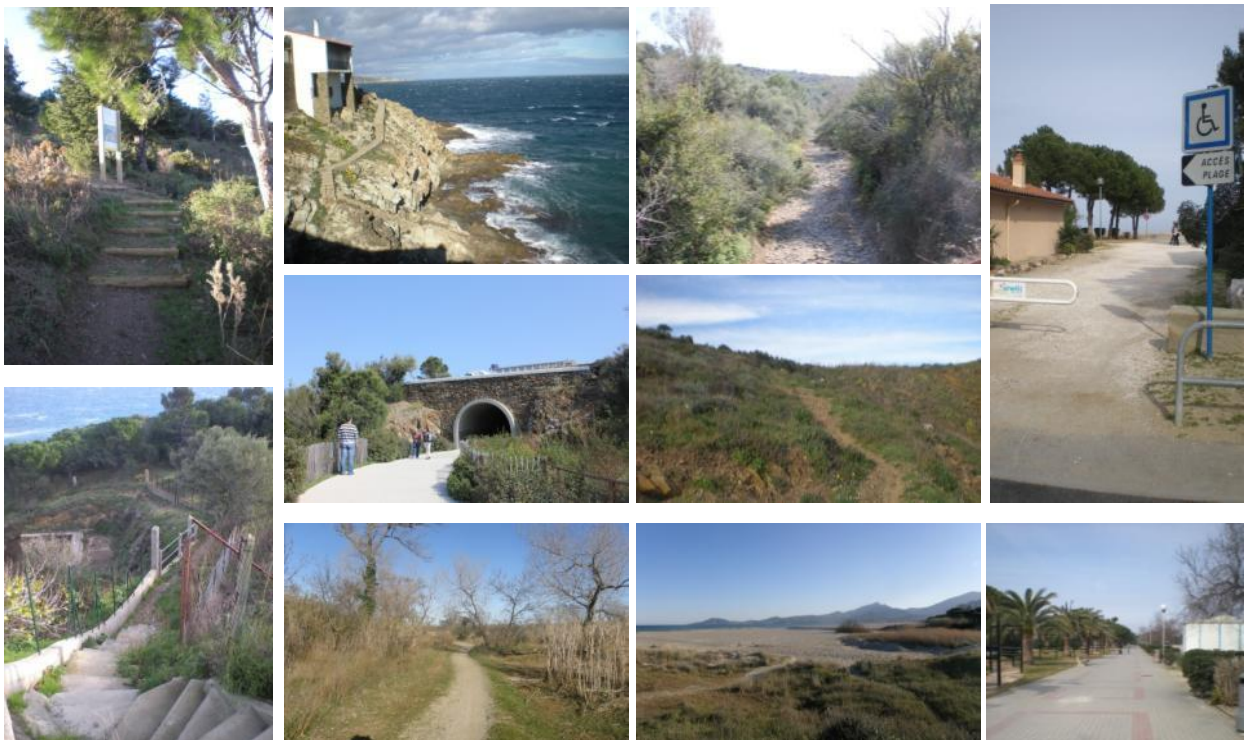


Illustration 48: Accès piétons au rivage, littoral du SCOT Littoral Sud, source AURCA

✓ **Promouvoir les transports maritimes de passagers (a minima saisonniers)**

Le cadre législatif actuel ne désigne pas explicitement de personne publique légitimement compétente en matière d'organisation du transport public maritime. Le transport collectif maritime n'en demeure pas moins une alternative intéressante aux voies terrestres et pourrait être développé en coordination avec le secteur privé, lequel organise déjà des promenades en mer à destination des touristes.

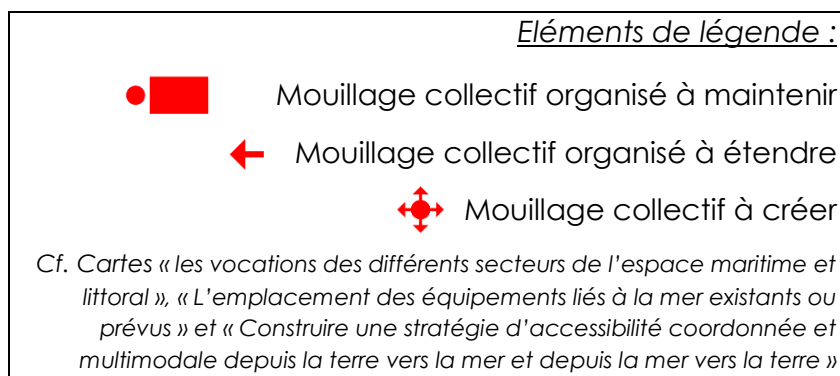
Dans le cadre du CI-SMVM, les communes côtières favoriseront l'émergence d'une telle offre en préparant les conditions nécessaires à sa mise en œuvre. Elles veillent en particulier à ce que la localisation et la capacité d'accueil des embarcadères soient en adéquation avec les besoins d'accostage et d'embarquement. Tous les ports sont considérés comme

constituant des points de départ et d'arrivée favorables à ces liaisons, aucune étude ne permet à ce jour de les hiérarchiser.

Par ailleurs, les collectivités sont invitées à accompagner les opérateurs privés dans l'élaboration d'une offre (type de liaison et de bateaux, escales desservies, périodes d'ouverture, horaires, montage juridique...) favorisant la cohérence de la desserte maritime à l'échelle du périmètre, voire au-delà.

✓ Identifier des zones de mouillage organisé pour limiter le mouillage forain

Pour limiter les agressions causées sur le milieu naturel par les ancrages répétés des mouillages forains, notamment sur les zones à herbiers de Posidonies, la détermination de nouvelles zones de mouillage aménagé et/ou réglementé ou l'extension de zones existantes s'avère indispensable dans les secteurs les plus prisés.



Cette identification de nouvelles zones de mouillage organisé (ou d'extension de zones existantes) s'intègre dans une démarche portuaire globale (cf. partie III-B-1 "Optimiser, compléter et mettre en réseau les équipements d'interface mer-terre").

Ces zones de mouillage à organiser, à étendre ou à créer se localisent prioritairement :

- au large du cap l'Abeille à Banyuls-sur-Mer,
- dans l'anse de Paulilles,
- dans l'anse de Peyrefite.

D'autres zones de mouillage aménagé et/ou réglementé peuvent être étendues ou créées en d'autres secteurs en fonction des besoins et des enjeux identifiés.

✓ Permettre l'accueil des navires de grande plaisance

Pour garantir et pérenniser cette activité et ses escales en Côte Vermeille, notamment par mauvais temps, l'accueil des navires de grande plaisance est rendu possible en baies de Collioure, Paulilles ou de Banyuls-sur-Mer, ou en sortie du port de Port-Vendres, par les autorités maritimes compétentes, dans le respect de la législation et de la réglementation en vigueur.

Éléments de légende :

 Mouillage grande plaisance à créer

Cf. Cartes « les vocations des différents secteurs de l'espace maritime et littoral » et « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus »

Les conditions techniques de création d'un coffre d'amarrage dans l'un des trois secteurs précités doivent être étudiées finement.

Le débarquement puis l'embarquement des passagers est interdit sur le site de Paulilles. Il doit se réaliser préférentiellement à partir des ports de Banyuls-sur-Mer et de Port-Vendres, dans le respect des normes de sûreté « ISPS ».

2. Développer une stratégie renouvelée et collective de mise en tourisme

En matière d'hébergement, les principaux objectifs visant à développer une stratégie renouvelée et communautaire de mise en tourisme sont les suivants :

- Développer une offre d'hébergement diversifiée et de qualité ;
- Renforcer les identités d'Argelès-sur-Mer et de la Côte Vermeille ;
- Créer des synergies entre les filières.

2.1 Encadrer le développement des sites d'hôtellerie et viser un développement qualitatif

Afin de conforter le développement et la diversification du tourisme, les documents d'urbanisme locaux créent les conditions pour développer une offre hôtelière diversifiée qui réponde aux besoins en termes de localisation, standing et nombre de lits disponibles. Une attention particulière sera portée à l'insertion paysagère des sites à aménager ou à restaurer et à la desserte de ces sites par les itinéraires de mobilité douce et par les transports collectifs.

La **création de nouveaux sites d'hôtellerie de plein air est interdite** dans les communes littorales et donc dans le périmètre du CI-SMVM.

Pour répondre aux besoins en hébergement d'un public touristique en évolution (attentes plus fortes en matière de confort et d'équipements annexes, public visé au plus fort pouvoir d'achat...), les documents d'urbanisme locaux confortent les sites d'hôtellerie de plein air existants et déclinent l'objectif de poursuivre la requalification de l'offre et sa montée en gamme, en permettant, lorsque cela est possible - hors zone à risque, en respect des dispositions de la loi Littoral, imposant la continuité avec l'urbanisation existante, et en respect des sensibilités environnementales locales notamment - une extension limitée de leur surface. Les extensions limitées ne pourront dépasser 30 % de la surface existante en date d'approbation du SCOT. Ces extensions de surface ne sont pas possibles à Elne en raison des enjeux environnementaux.

Cette extension limitée de surface ne peut être accompagnée que d'une augmentation de la capacité d'accueil strictement limitée.

En outre, dès lors qu'elles ne sont pas constitutives d'extension de l'urbanisation, les extensions de campings à des fins de mise en sécurité de la population vis-à-vis des risques naturels (création d'espace refuge notamment) sont autorisées, après obtention des autorisations.

Afin de préserver le caractère naturel de l'embouchure du Tech à Elne, celui de ville-nature et l'ambiance balnéaire d'Argelès-sur-Mer, et le caractère patrimonial des communes de la Côte Vermeille, les documents d'urbanisme locaux incitent à procéder à un saut qualitatif se traduisant notamment par un souci d'insertion paysagère affirmé. Pour favoriser le traitement qualitatif des interfaces entre les sites d'hébergement de plein air et les espaces publics, la réalisation d'une charte paysagère et touristique commune à l'ensemble des communes littorales est à envisager.

Eléments de légende :

Camping à qualifier ou à valoriser

Cf. Cartes « les vocations des différents secteurs de l'espace maritime et littoral » et « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale »

Les documents d'urbanisme locaux créent les conditions permettant aux sites existants d'évoluer et de proposer une diversité de type d'hébergement pour assurer l'accueil d'une population touristique large.

La diversification de l'offre vers des types d'hébergements nouveaux, s'appuyant notamment sur les ressources locales, et la structuration de l'offre en complémentarité avec l'arrière-pays sont à favoriser, le territoire cherchant à se démarquer dans la concurrence entre destinations littorales.

Villages de toile, cabanes en bois, utilisation de la pierre sèche et de la topographie, ou encore hébergement insolite peuvent contribuer à forger une image de marque pour ce territoire et compléter une offre classique de type camping traditionnel, habitations légères de loisirs (HLL) ou **résidences mobiles de loisirs (mobil-home)**. L'architecture des ces HLL ou résidences mobiles de loisirs pourrait faire l'objet d'une politique de développement artisanal ou industriel local.



Illustration 49 : L'hébergement de plein air, littoral du SCOT Littoral Sud, source DREAL Occitanie

2.2 Encadrer le développement d'aires de stationnement ou de services camping-cars

Conformément au principe général, **les aires de stationnement ou de services camping-cars sont à interdire sur une bande littorale de 100 mètres** à compter de la limite haute du rivage.

Il est recommandé que les sites d'hôtellerie de plein air existants créent en leurs enceintes des aires de stationnement adaptées. Hors saison touristique, les campings sont invités à accueillir un stationnement camping-cars dans leurs emplacements libres.

Les créations sont reportées sur les parties rétro-littorales du territoire, en amont de la RD81 au Nord du périmètre, et de la RD914 depuis la sortie 13 jusqu'au col dels Belitres. Il est recommandé que les aires de stationnement, de taille limitée, soient dissociées d'aires de service communautarisées. **Les aires de services doivent être mutualisées.** Elles se localisent prioritairement en entrées de ville.

Ces aires doivent s'intégrer dans le paysage. Un effort de signalétique routière doit être engagé.

2.3 Réinvestir ou créer des sites patrimoniaux emblématiques pour un développement touristique qualitatif et harmonieux

Le CI-SMVM du SCOT affirme l'objectif de faire de plusieurs sites patrimoniaux emblématiques du territoire du littoral l'objet de projets de réinvestissement et de mise en valeur garantissant un développement touristique qualitatif et harmonieux sans compromettre l'intégrité écologique des milieux naturels.

Les documents d'urbanisme locaux préservent et mettent en valeur l'environnement et les abords de ces éléments patrimoniaux généralement isolés, véritables atouts touristiques du territoire. Ils favorisent l'émergence de nouveaux produits touristiques à caractère culturel, gastronomique et de restauration ou d'hôtellerie dans ces espaces.

Les principaux sites emblématiques à réinvestir (ou créer) sont les suivants :

- Le Mas Larrieu à Argelès-sur-Mer, à associer à l'activité et à l'objet de la réserve naturelle. Ce lieu pourrait faire l'objet d'un projet commun aux deux réserves naturelles nationales d'Argelès-sur-Mer (la seconde étant celle de la forêt de la Massane) autour du dialogue mer / montagne et de l'enjeu agricole et agro-pastoral.
- La Redoute Mailly qui surplombe le bassin portuaire de Port-Vendres (Sud), édifice inscrit par arrêté ministériel du 23/04/1991 ;
- La Redoute du fanal qui surplombe le bassin portuaire de Port-Vendres (Nord), édifice inscrit par arrêté ministériel du 06/06/1933 ;
- L'ensemble emblématique de l'Obélisque à Port-Vendres, édifice classé par décret ministériel du 03/04/1920 ;
- Le site du Château Parès à Port-Vendres qui vise une offre d'hébergement touristique de haute qualité (hôtel de caractère et de standing).

- Le phare du Cap Béar (le Cap Bear et ses abords étant site classé par décret ministériel du 09/09/1978, le phare et ses annexes ont été classés au titre des monuments historiques par arrêté du 09/10/2012);
- L'ancien hôtel « Le Belvédère » à Cerbère, édifice inscrit par arrêté ministériel du 09/04/1987.
- Les abords du phare solaire du Cap Cerbère, pour des installations légères, saisonnières et démontables.



Illustration 50 : quelques sites emblématiques de la Côte Vermeille, source AURCA

Éléments de légende :

Sites emblématiques :

- ★ Mas Larrieu à Argelès-sur-Mer
- ★ Redoute Mailly à Port-Vendres
- ★ Redoute du Fanal à Port-Vendres
- ★ Obélisque à Port-Vendres
- ★ Château Parès à Port-Vendres
- ★ Phare du Cap Béar à Port-Vendres
- ★ Ancien hôtel « Le Belvédère » à Cerbère
- ★ Abords du phare solaire du Cap Cerbère à Cerbère

Cf. Carte « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale »

En complément de ces sites emblématiques identifiés par le SCOT, le grand patrimoine doit être protégé sans le dissocier de ses écrans paysagers. A cet effet, le volet paysager des documents d'urbanisme locaux identifie les écrans paysagers à prendre en considération pour garantir la mise en scène de l'élément patrimonial tenant compte des orientations paysagères définies par la partie I-C. Des outils de type Site Patrimonial Remarquable (SPR) seront utilement développés afin de mettre en œuvre les actions de valorisation et de médiatisation touristiques et patrimoniales identifiées dans le cadre du label Grand Site Occitanie (GSO).

2.4 Faire reconnaître la Côte Vermeille et ses alentours comme une destination touristique « grand site »

La Communauté de Communes Albères Côte Vermeille Illibéris a porté un **projet de labellisation Grand Site Occitanie « Collioure en Côte Vermeille »** autour des communes de Collioure, Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer qui en constituent le cœur emblématique. **La zone d'influence correspond au périmètre de la communauté de communes Albères, Côte Vermeille Illibéris.**

Ce label, obtenu en 2018, vient conforter la stratégie renouvelée de mise en tourisme, affirmée par le SCOT, en apportant une notoriété supplémentaire aux différents sites patrimoniaux remarquables qui fondent le Grand Site et une attractivité renforcée, générale à la Côte Vermeille, en inscrivant ce territoire au rang des destinations emblématiques de qualité de la région Occitanie.

Le projet « Grand Site Occitanie Collioure en Côte Vermeille » s'articule autour de 4 axes : préservation et valorisation du patrimoine, qualité de l'accueil des visiteurs, requalification urbaine, et mise en réseau et itinérance.

Ce projet s'inscrit dans une démarche exemplaire de développement durable et d'innovation et intègre les données relatives :

- au projet de préservation et de valorisation du patrimoine des cœurs emblématiques du « Grand Site Occitanie », dont l'état sanitaire du patrimoine,
- à la stratégie de médiation du patrimoine culturel ou naturel prenant en compte les nouvelles approches de valorisation du patrimoine dans les lieux de visite majeurs ,
- à la stratégie territoriale de développement culturel, touristique concernant le cœur emblématique et la zone d'influence ,
- à l'amélioration de la qualité de l'accueil ,
- à l'incitation des visiteurs à découvrir le territoire à partir des cœurs emblématiques et le renvoi vers les autres « Grands Sites Occitanie » de proximité ou concernés par les thématiques patrimoniales et touristiques ,
- à l'appropriation de la politique des Grands Sites par les habitants et les acteurs touristiques et culturels afin d'en faire les ambassadeurs de notre territoire régional,
- aux facteurs d'innovation dans le projet touristique et culturel,
- aux outils de gestion des cœurs emblématiques.

3. Tisser le lien port-ville pour chaque commune maritime

En écho aux orientations et objectifs formulés dans la deuxième partie du DOO (cf. partie II-C-2.1), l'objectif rappelé ici est de mieux insérer les ports dans les villes et de renforcer leur rayonnement économique et touristique.

Afin d'affirmer le rôle de centralité urbaine des ports, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- assurer la continuité urbaine entre le port et les quartiers limitrophes,
- promouvoir des espaces publics de qualité ou favoriser leur réhabilitation,
- hiérarchiser les stationnements et assurer la continuité des circulations douces,
- favoriser les déambulations au bord des ports (promenades, contemplations paysagères...),
- prévoir, lorsque cela s'avère nécessaire, le développement de nouveaux équipements, en lien ou non avec la plaisance.

Si Banyuls-sur-Mer et Port-Vendres présentent des projets de requalification portuaire qualifiés de projet stratégique par le SCOT, les communes maritimes d'Argelès-sur-Mer, de Collioure et de Cerbère doivent également décliner dans leur document d'urbanisme local cet objectif général.

B. Déterminer les vocations de l'espace littoral et marin et viser la conciliation des différentes pratiques en mer

Au travers de ces orientations, le CI-SMVM contribue à faire cohabiter les différents usages du littoral et de la mer, présents et futurs, et ce en lien avec les objectifs de protection de l'environnement que le SCOT a par ailleurs fixé. Un tableau synthétique est présenté dans le document « Justification des choix retenus » et permet d'explicitier cette contribution.

1. Optimiser, compléter et mettre en réseau les équipements d'interface mer-terre

1.1 Mettre en réseau l'offre portuaire

Le territoire dispose de quatre ports et un abri côtier qui totalisent plus de 1 800 places. Si toutes ces places ne sont pas occupées à l'année (notamment à Banyuls-sur-Mer, port fragilisé et fortement exposé aux coups d'Est), le taux de remplissage des ports est de 100 % pendant la saison estivale.

Le CI-SMVM conforte la vocation d'équipement portuaire des sites portuaires (ports et abris). Les documents d'urbanisme locaux concourent à leur adaptation selon les critères établis ci-après. **Aucun projet de création d'un nouvel équipement portuaire à flot n'est permis sur le littoral du CI-SMVM.**

La mise en réseau de l'offre portuaire est recherchée pour valoriser et optimiser ces cinq équipements, limiter les besoins d'augmentation des bassins, optimiser et dynamiser l'offre de services autour d'une marque de type « Ports du Littoral Sud » (plateforme unique de réservation et de services, guichet unique de demande d'anneaux, mise en place d'actions partagées, signalétique homogène...), valoriser et développer la qualité environnementale des ports (cf. partie II-C-2 "Permettre la mutation de l'économie touristique") assurer la cohabitation entre les activités présentes dans les bassins portuaires et apporter des réponses adaptées notamment en matière d'ingénierie mutualisée (ex : dragage des bassins). Une mise en valeur culturelle de ces équipements est à envisager (embarcations traditionnelles...).

Éléments de légende :


Mettre en réseau l'offre portuaire

Cf. Cartes « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus » et « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale »

1.2 Optimiser et moderniser les équipements portuaires

La mise à niveau et la sécurisation des infrastructures portuaires, en vue d'assurer la pérennité de leur activité, nécessitent les améliorations suivantes :

- La réhabilitation du port d'Argelès-sur-Mer ;
- La requalification de port de Port-Vendres ;
- La réhabilitation du port de Banyuls-sur-Mer.

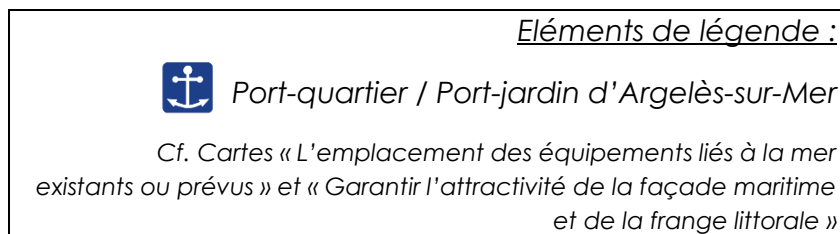
La réhabilitation des ports et de l'abri portuaire existants est autorisée.

Le SCOT affirme l'objectif d'une optimisation de la capacité d'accueil des plans d'eau existants (Banyuls-sur-Mer, Port-Vendres, Argelès-sur-Mer). Cette optimisation passe par la mise en place d'équipements modernes et de techniques de gestion adaptées aux pratiques maritimes et de plaisance actuelle et repose principalement sur un dispositif innovant combinant des pontons mobiles et des pontons fixes. Son fonctionnement automatisé permet de libérer des chenaux et des aires de manœuvre.

La capacité portuaire du port de Banyuls-sur-Mer, ayant déjà fait l'objet d'un projet d'optimisation, sera renforcée de 40 anneaux, sans préjudice environnemental, notamment vis-à-vis des phénomènes d'érosion du trait de côte, mais également vis-à-vis d'habitats naturels protégés tels que les herbiers de Posidonie.

✓ **Port-quartier / Port-jardin d'Argelès-sur-Mer**

A partir du port existant (près de 900 places), le SCOT affirme l'objectif de développer un site de stationnement saisonnier pour les embarcations légères à proximité immédiate de l'eau.



Le secteur assurant la couture urbaine entre le quartier du port et le quartier Charlemagne d'Argelès-sur-Mer (« Port-quartier / Port-jardin ») est identifié comme Secteur de Projet Urbain Stratégique (cf. § II-A-2 et § II-A-3).

Le projet de Port-quartier / Port-jardin doit répondre aux objectifs suivants (outre les objectifs relatifs aux Secteurs de Projet Urbain Stratégique) :

- Garantir l'intégration paysagère des aménagements ;
- Maintenir des ouvertures visuelles sur le massif des Albères ;
- Prendre en compte les zones humides situées en arrière du port et les espaces naturels présentant le caractère de coupure d'urbanisation proposée au titre de l'article L.121-22 du Code de l'Urbanisme (cf. § III-A) ;
- Permettre la desserte par les transports en commun routiers, la création d'un pôle d'échanges multimodal, le cabotage maritime (cf. § IV-A) ;
- Etablir ou maintenir les continuités urbaines avec le quartier de Charlemagne, les continuités écologiques, les continuités de cheminements piétonniers et cyclables ;

- Suivre une démarche de type éco-quartier comprenant notamment un traitement qualitatif de l'espace public et un cadrage architectural.
- Maintenir une cale de mise à l'eau et l'opportunité d'évoluer vers une double cale de mise à l'eau fonctionnelle, performante et durable ;
- Optimiser le plan d'eau portuaire par la mise en place de procédés innovants ;
- S'assurer de la bonne qualité environnementale des services portuaires (cf. § IV-C-3) ;
- S'assurer du bon écoulement (hydraulique et sédimentaire) de la Massane dans la mer Méditerranée.

Tout en ajustant les capacités de plaisance (grâce aux projets de parc de stationnement de bateaux et de stationnement saisonnier exposés dans la partie IV-B-1.3), ce projet vise à désenclaver le port et ainsi ouvrir la ville sur le port, en développant une urbanisation cohérente (capacité de 25 000 m² de surface de plancher) qui répond à une vocation de résidences principales, d'équipements publics, et de mixité de population. Il s'inscrit dans la vocation maritime du port et dans le souci d'une intégration paysagère et environnementale.



Illustration 51 : Secteur assurant le lien entre le port et le quartier Charlemagne, Argelès-sur-Mer, source AURCA

✓ Port-patrimoine de Collioure



Illustration 52 : Port de Collioure, source DREAL Occitanie

Ce port dispose de 90 places et n'a pas vocation à être agrandi. Si hors saison le port est loin d'être rempli, il connaît un afflux de bateaux au mouillage dans sa baie pendant la période estivale.

Des travaux de dragage, de désensablement et de réfection des équipements techniques peuvent être envisagés. Sa vocation portuaire doit conjuguer les exigences du marché de la promenade en mer qui doit être mieux régulée avec celles de l'accueil du patrimoine nautique

que sont les barques catalanes. Aussi, est-il envisagé la création d'un embarcadère dédié à la promenade en mer à l'entrée nord de la baie de Collioure.

Éléments de légende :

Port patrimoine de Collioure

Embarcadère promenade en mer à relocaliser

Cf carte « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus »

✓ Port multifonctionnel de Port-Vendres

Le port de commerce de Port-Vendres est la porte maritime du département des Pyrénées-Orientales. A ce titre, il occupe une place à part parmi les cinq équipements portuaires. Ses capacités en matière de tirant d'eau lui permettent d'accueillir des navires de croisière (jusqu'à 155 m). Dans sa vocation plaisance, il participe au fonctionnement global des ports de plaisance du territoire. Dans sa vocation pêche, il accueille 12 à 15 petits métiers qui écoulent leur vente directement grâce à des étals de vente et quelques thoniers et chalutiers.

Éléments de légende :



Port-multifonctionnel de Port-Vendres

Cf. Cartes « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus » et « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale »

Le site contraint et la multiplicité des activités présentes dans le port de Port-Vendres demande une prise en compte globale et simultanée des problématiques. La requalification du quai Dezoums doit conforter la vocation commerciale et la compétitivité du port, tout en prenant en considération la cohabitation avec les autres activités, notamment de pêche et de croisière, gage de rentabilité économique partagée, et en favorisant l'interface ville-port.



Illustration 53 : Port de Port-Vendres, source DREAL Occitanie


Le projet de restructuration du port multifonctionnel de Port-Vendres doit intégrer les objectifs suivants :

- Modernisation des équipements portuaires existants (quais, réfrigération...) ;
- Maintien des bateaux de pêche dans l'Anse Gerbal et le Vieux-port ;
- Permettre la desserte par les transports en commun routiers, le cabotage maritime, l'accueil des paquebots de croisière (cf. § II-A) ;
- Augmentation de la capacité d'accueil des navires de commerce ;
- Intégration paysagère des aménagements, notamment portuaires ;
- Relocalisation de l'aire de camping-cars des Tamarins ;
- Maintien de la continuité de la route de la jetée ;
- Desserte ferroviaire fret du port à concrétiser en articulation avec le projet urbain de la gare de Port-Vendres (liaison Saint-Charles – Port-Vendres) ;
- Desserte routière à améliorer par le traitement de la RD914 et de sa connexion avec l'avenue du Général Leclerc ;
- Réflexion sur le stockage des conteneurs à l'arrière du port ;
- Optimisation du plan d'eau portuaire dédié à la plaisance par la mise en place de procédés innovants ;

- Eviter, réduire ou compenser les impacts sur les fonds marins et notamment sur les habitats remarquables ;
- Ne pas perturber les dynamiques sédimentaires littorales ;
- S'assurer de la bonne qualité environnementale des services portuaires (cf. § IV-C-3), en s'engageant notamment dans la certification « port propre » afin de limiter au mieux les pressions et pollutions d'origine portuaire ;

✓ Port des terroirs de Banyuls-sur-Mer

Ce port subit de sévères dégradations de ses équipements qui rendent inutilisable près de la moitié de son bassin (5 000 m² environ sur 10 705 m² pour 350 places). 50 % des places ne sont utilisables que 6 mois par an, ce qui a des conséquences sur la fréquentation, la rentabilité et donc la viabilité du port.

<u>Éléments de légende :</u>	
	Port des terroirs de Banyuls-sur-Mer
<i>Cf. Cartes « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus » et « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale »</i>	

Un projet de réhabilitation est indispensable pour conforter la capacité portuaire aujourd'hui mise à mal et l'augmenter dans des proportions modérées (environ 40 places). Le port de Banyuls-sur-Mer répond essentiellement à des besoins locaux (plaisance, pêche, plongée et barques catalanes) et scientifiques en lien avec le laboratoire Arago.

Le projet de mise en sécurité et de modernisation du port de Banyuls-sur-Mer doit intégrer les objectifs suivants :

- Assurer l'intégration paysagère des aménagements, notamment portuaires ;
- Ne pas perturber les dynamiques sédimentaires littorales ;
- Permettre la desserte par les transports en commun routiers, le cabotage maritime, l'accueil des tenders de paquebots de croisière (cf. § II-A) ;
- Maintenir la cale de mise à l'eau ;
- Optimiser le plan d'eau portuaire par la mise en place de procédés innovants ;
- S'assurer de la bonne qualité environnementale des services portuaires (cf. § IV-C-3) ;
- Eviter, réduire ou compenser les impacts sur les fonds marins et notamment sur les habitats remarquables tels que les herbiers de Posidonies ;
- S'assurer du bon écoulement (hydraulique et sédimentaire) de la Baillaury dans la mer Méditerranée.

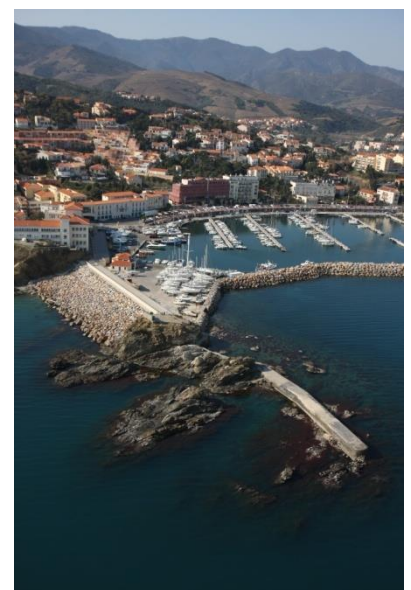


Illustration 54 : Port de Banyuls-sur-Mer, source DREAL Occitanie

✓ Abri côtier de Cerbère

Cerbère est considéré comme un abri portuaire. Des pontons amovibles permettent l'accueil de 225 bateaux en saison estivale.

Les conditions ne sont aujourd'hui pas réunies pour que cet abri soit étendu ou devienne un port. Cependant, des études de faisabilité doivent être poursuivies afin de pérenniser l'offre à l'année.

Un partenariat particulier autour d'un projet commun peut être imaginé avec les ports du Nord de la Costa Brava, autour du binôme Cerbère- Portbou.

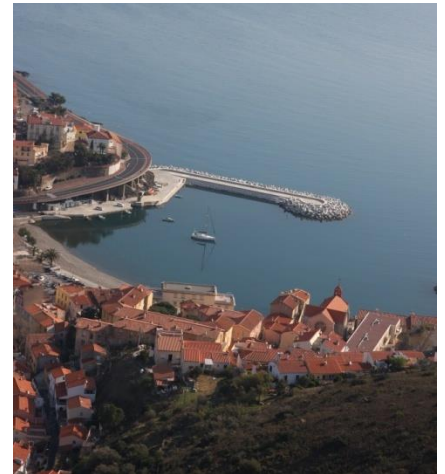




Illustration 55 : Port de Cerbère, source DREAL Occitanie

<u>Eléments de légende :</u>	
	Abri côtier de Cerbère
<i>Cf. Cartes « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus » et « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale »</i>	

1.3 Compléter les équipements portuaires par d'autres dispositifs d'accès au rivage

Tout en créant les conditions permettant le maintien ou l'implantation de potences, de grues automotrices, d'engins élévateurs et d'ascenseurs à bateaux dans les ports, la recherche d'autres solutions innovantes pour répondre aux aspirations des plaisanciers tout en préservant la qualité environnementale et paysagère du littoral est à développer.

Ainsi, le CI-SMVM ambitionne la **création d'un port à sec sur la commune de Port-Vendres**. Ce port permettrait de délester le port à flot des embarcations les plus légères et ainsi d'optimiser son occupation. Il pourrait être localisé sur l'emprise de l'ancien bâtiment de la criée. Sa capacité d'accueil reste à préciser.

<u>Eléments de légende :</u>	
	Parc de stationnement bateaux à créer
	Port à sec à créer
<i>Cf. carte « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus »</i>	

Le CI-SMVM affirme l'objectif de **créer un parc de stationnement de bateaux à Argelès-sur-Mer** afin d'éviter l'extension du bassin portuaire existant.

Ce parc de stationnement doit offrir un service rapide et organisé de stockage et de mise à l'eau ou à sec des bateaux à l'aide de matériels performants. Cette création implique la disponibilité de cales de mise à l'eau et de moyens susceptibles d'assurer toute une série de services associés (accueil et animation, manutention, zone d'attente à flot, entretien des bateaux, locaux et services techniques, réseaux, déchets...).

Ce parc de stationnement doit participer à l'image portuaire de la commune et de l'ensemble du littoral de l'embouchure du Tech à la frontière espagnole : l'intégration paysagère et esthétique de cet équipement terrestre est à rechercher. Il est projeté au sud de la zone technique du port, sur une surface avoisinant les 4,7 ha. Cette localisation prend en compte l'accessibilité à l'eau, les infrastructures (il doit être accessible aux véhicules des usagers), et le respect de la protection des espaces sensibles et remarquables. Par ailleurs, la configuration de parc de stationnement privilégie une occupation sans étage de façon à éviter un impact trop fort sur le paysage.


Le CI-SMVM prévoit également **un site de stationnement saisonnier pour les embarcations légères (<6m x 2,50m)**. Il doit être envisagé à proximité immédiate de l'eau (cale de mise à l'eau). L'accès direct à l'eau sur grève ou plage, en l'absence de passages saisonniers aménagés, est interdit. Dans ce site géré, un dispositif performant de mise à l'eau est à étudier. L'utilisation par les usagers de leur propre véhicule et attelage doit à terme être évitée.

Un parc de stationnement automobile pour les véhicules des usagers doit y être associé. L'intégration paysagère et esthétique de cet équipement terrestre doit être recherchée. Les capacités d'accueil sont fonction de l'usage, des surfaces disponibles et des dispositions retenues.

Toute autre zone de stationnement de bateaux ne peut être créée qu'en dehors du périmètre CI-SMVM, dans le respect de critères d'intégration paysagère et esthétique ambitieux.

1.4 Préserver et mettre en réseau les cales de mises à l'eau et les adapter aux besoins des usagers

Le maintien, la modernisation ou la création de cales de mise à l'eau s'intègre dans une politique d'aménagement du littoral destinée à favoriser l'accès à la mer : mise en réseau des ports, création d'un port à sec, création d'un parking à bateaux, optimisation des plans d'eau, potences... Leur usage doit être maintenu et favorisé, tout comme leur caractère de service public. Hors période estivale, il est recommandé de préserver un accès gratuit à la mer via ces cales de mise à l'eau (en vertu du principe de liberté d'accès à la mer).

<i>Éléments de légende :</i>	
	<i>Cale de mise à l'eau à pérenniser</i>
<i>Cf. carte « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus »</i>	

La modernisation ou la création de cales doit se réaliser de manière préférentielle dans les limites administratives des ports, son organisation et son entretien incombant au gestionnaire de ces derniers. **Les cales du port de Banyuls-sur-Mer et de l'abri côtier de Cerbère doivent être maintenues.**

La cale du port d'Argelès-sur-Mer doit être modernisée et il est recommandé qu'elle évolue vers un concept de double cale de mise à l'eau, dans le contexte plus large de réflexion sur le devenir et l'évolution de l'équipement portuaire argelésien.

La modernisation de la cale existante doit s'attacher à relayer un changement de conception manifeste : la cale ne doit pas être conçue comme une infrastructure accessoire et la réflexion doit prendre en considération la zone d'attente associée adaptée à la capacité de la cale :

- Accès routier aisé et parking paysagé dédié et adapté aux attelages et aux véhicules tractant ;
- Aires de manœuvre et de préparation ;
- Cheminements piétons sécurisés ;
- Traitement paysager de l'espace de la cale adapté au milieu environnant, maritime, urbain ou naturel ;



Illustration 56 : Cale de mise à l'eau, Argelès-sur-Mer, source AURCA

De par la situation d'Argelès-sur-Mer en entrée de territoire, l'autre enjeu d'une double cale est de limiter la circulation des véhicules et de leurs attelages sur le territoire littoral (notamment sur la RD914). Un effort d'information et de signalétique doit être déployé.

2. Organiser les usages d'interface entre mer et terre

2.1 Grâce à des itinéraires doux de découverte du littoral et de la mer

Le premier objectif consiste **à achever puis valoriser la véloroute « La Méditerranée à vélo »** (cf. partie II-B-2.3).

Le second objectif consiste **à valoriser le « Sentier littoral »**. L'aménagement du sentier littoral depuis la réserve naturelle du Mas Larrieu à Argelès-sur-Mer jusqu'à la frontière espagnole valorise un littoral d'exception en offrant désormais un cheminement continu, doux et sécurisé, pouvant s'articuler avec le GR10 et les autres sentiers perpendiculaires au littoral.

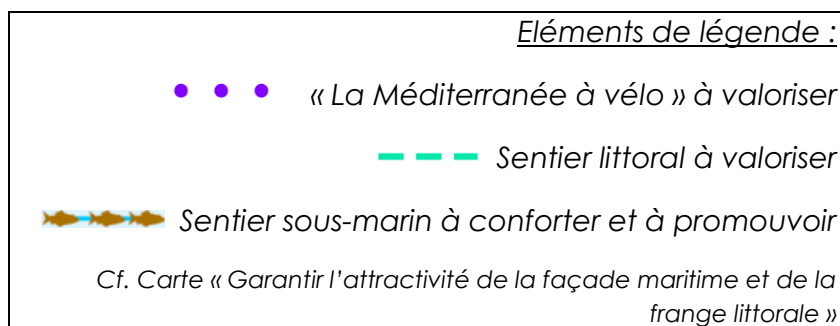
L'adaptation de son tracé en fonction des évolutions physiques de la côte rocheuse (recul, effondrement) pourra être entreprise en fonction des nécessités.

Conformément à l'article L321-9 du Code de l'Environnement, l'accès des piétons aux plages est libre sauf si des motifs justifiés par des raisons de sécurité, de défense nationale ou de protection de l'environnement nécessitent des dispositions particulières. Les collectivités compétentes sont invitées à instaurer les servitudes de passage transversale et longitudinale nécessaire à la finalisation du sentier littoral (Articles L.121-31 jusqu'à L.121-37 du Code de l'Urbanisme).

Le troisième objectif consiste à **conforter et valoriser le Sentier sous-marin de Cerbère-Banyuls**. Ce sentier situé au cœur de la Réserve marine de Cerbère-Banyuls constitue un atout touristique indéniable pour la côte du territoire du SCOT Littoral Sud. Il convient de pérenniser ce produit touristique long de 250 m dans l'anse de Peyrefite (Cerbère).

La plage de Peyrefite, point de départ et d'arrivée de ce sentier, doit faire l'objet d'un schéma d'aménagement de plage (cf. §IV-B-2.3). Un parking de plage structurant est identifié à proximité de la RD914 (cf. §IV-A.1). Une fois le positionnement de ce parking arrêté, le document d'urbanisme communal doit veiller à réserver cet emplacement et à en faciliter l'accès.

Faisant l'objet d'un traitement paysager particulier, ce parking offre des cheminements sécurisés vers la plage de Peyrefite. Les conditions et modalités de mise en service d'une navette locale saisonnière depuis ce parking vers la plage sont étudiées puis approfondies avec la Réserve marine, la commune de Cerbère, les Autorités Organisatrices de la Mobilité et gestionnaires de voirie compétents.




Au-delà de ces sentiers, d'autres itinéraires de découverte du milieu littoral et marin sont en cours de définition par la Communauté de Communes Albères Côte Vermeille Illibérès. Ils contribuent à l'objectif affirmé par le SCOT et son CI-SMVM. En effet, ils enrichiront l'offre touristique locale tout en participant à l'éducation à l'environnement littoral et marin.

2.2 Grâce à une information dynamique appliquée aux plages

Du Racou à Cerbère, 28 plages ou criques concernent le rivage du territoire du SCOT. Au Nord du Racou, la côte sableuse et sa langue de plage se développe sur tout le littoral d'Elne et d'Argelès-sur-Mer. L'information en dynamique appliquée aux plages peut être imaginée pour informer les baigneurs sur la fréquentation des plages de l'ensemble du littoral. Les accès par la mer à toutes les plages et criques recensées doivent être préservés.

Éléments de légende :

-  Plage sableuse
-  Plage de fond de baie et criques de la côte rocheuse

Cf. Cartes « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale » et « Les vocations des différents secteurs de l'espace maritime et littoral »

2.3 Grâce à la réalisation de schémas d'aménagement de plage

Le CI-SMVM affirme l'objectif de **réaliser des schémas d'aménagement de plage sur des secteurs à enjeux et à usages multiples**, en appliquant des principes communs au rivage du SCOT et en s'adaptant aux situations locales.

L.121-28 : « Afin de réduire les conséquences sur une plage et les espaces naturels qui lui sont proches de nuisances ou de dégradations liées à la présence d'équipements ou de constructions réalisés avant le 5 janvier 1986, une commune ou, le cas échéant, un établissement public de coopération intercommunale compétent peut établir un schéma d'aménagement. »

Conformément aux dispositions de l'article R.141-7, « le schéma d'aménagement mentionné à l'article L.121-28 du code de l'urbanisme :

1° Comporte, pour le territoire qu'il délimite, une analyse de l'état initial du site, portant notamment sur les paysages, les milieux naturels, les conditions d'accès au domaine public maritime et les équipements et constructions réalisés avant le 5 janvier 1986 ;

2° Définit les conditions d'aménagement des plages et des espaces naturels qui leur sont proches ainsi que les modalités de desserte et de stationnement des véhicules. Il fixe les mesures permettant d'améliorer l'accès au domaine public maritime, de réduire les dégradations constatées et d'atténuer les nuisances ;

3° Justifie les partis d'aménagement retenus et évalue leur incidence sur l'environnement, au regard des objectifs définis à l'article L.121-28 ;

4° Détermine, dans la bande des cent mètres mentionnée à l'article L.121-16, les équipements ou constructions dont le maintien ou la reconstruction peuvent être autorisés par dérogation aux articles L.121-1 et suivants, ainsi que leur implantation. Il indique ceux qui doivent être démolis et fixe les conditions de la remise en état du site.

Le schéma d'aménagement définit dans un chapitre distinct les prescriptions qui pourront être imposées aux bénéficiaires des autorisations prévues à l'alinéa précédent afin que ces équipements et constructions ne dénaturent pas le caractère du site et ne compromettent pas la préservation des paysages et des milieux naturels. ».

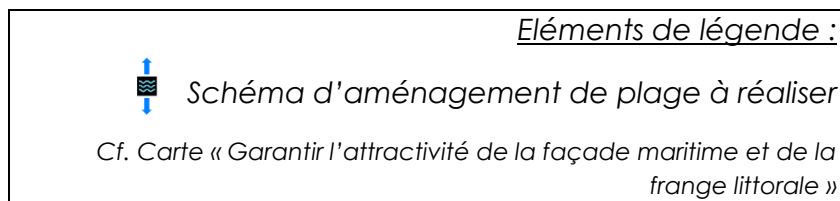


Illustration 57 : Plage Bernardi, Port-Vendres, source AURCA

Ces schémas doivent s'articuler avec les projets communaux de territoire. L'article R 121-8 précise que « *le schéma approuvé est annexé au plan local d'urbanisme, s'il existe* ».

En vue de permettre la cohabitation entre activités sur un espace restreint et ainsi limiter les conflits d'usages entre pratiques maritimes sur la plage, le schéma doit comporter un **plan d'organisation des activités du site** : liste des activités autorisées ou interdites suivant les périodes, localisation des activités et signalétique correspondante...

Dans le respect de la législation en vigueur, l'élaboration de schémas d'aménagement de plage doit permettre, à proximité du rivage, de conforter certains équipements ou constructions qui jouent un rôle important dans l'attractivité littorale.



Le CI-SMVM affirme l'**objectif de réaliser des schémas d'aménagement de plages** sur les plages suivantes :

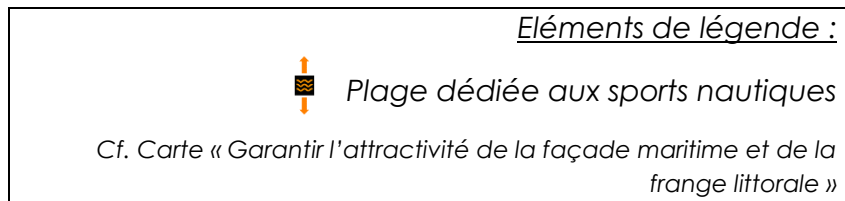
- **les plages du bocal du Tech à Elne et Argelès jusqu'à la plage du Tamariguer**, en englobant le rivage le long de la réserve naturelle du Mas Larrieu, pour un ou plusieurs schémas d'aménagement de plage contigus et articulés entre eux ;
- **la plage Bernardi (Port-Vendres)**. A noter que sur cette plage, le schéma est en cours d'élaboration ;
- **la plage de Peyrefite (Cerbère)**.

D'autres schémas d'aménagement de plage peuvent être engagés à l'initiative des communes concernées.

2.4 Grâce à une meilleure détermination des vocations de l'espace

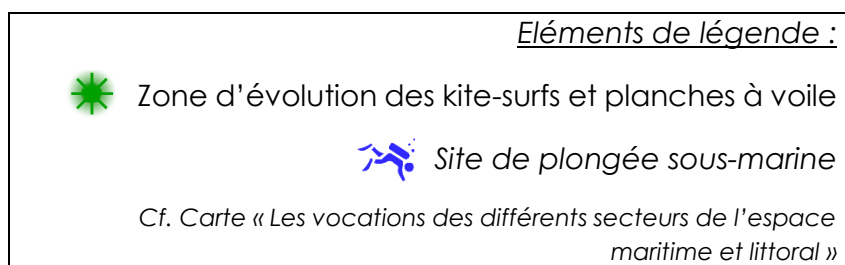
Pour des raisons de sécurité et pour réduire les conflits d'usage potentiels, **une partie de la plage d'Argelès-sur-Mer est dédiée à la pratique des sports de glisse (surf, windsurf, kitesurf) et de stand-up paddle**. Des chenaux adaptés et dédiés sont délimités au droit de la partie de plage concernée pour optimiser la sécurité et la cohabitation entre baignade, sport

nautique et surveillance de plage. Sur cette partie de plage dédiée, peuvent être dissociées des zones débutants et experts (au Nord d'Argelès, sur le secteur Nord de la plage de la Marena). Si nécessaire, des cheminements ou des dispositifs saisonniers d'accès à la mer de type nappes textiles, dédiés et signalés à partir des parkings peuvent être proposés. Ces aménagements légers doivent être réalisés dans le respect des milieux naturels et espaces remarquables identifiés.



Le CI-SMVM affirme l'objectif d'**organiser de nouveaux mouillages sur les sites de plongée** afin de limiter les conflits d'usages et préserver les fonds marins.

L'installation et l'extension des sites de loisirs nautiques (voiles, kayaks de mer, avirons et barques catalanes, plongée sous-marine) sont autorisées, sous réserve de l'obtention des autorisations réglementaires nécessaires. Des chenaux adaptés, moins étroits, sont délimités au droit de la partie de plage concernée par un site de loisir nautique pour optimiser la sécurité et la cohabitation baignade/ sport nautique/ surveillance de plage. Les activités nautiques motorisées de type « scooter des mers » peuvent être limitées ou interdites par les communes qui le souhaitent.



La mise à l'eau et le stockage des barques catalanes sur plage est autorisée à Collioure, Banyuls-sur-Mer, Cerbère et Paulilles. L'atelier de restauration des barques catalanes de Paulilles est conforté.

Les concessions et sous-traités de plage peuvent être conclus pour permettre l'installation d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau ou de services publics. Les secteurs soumis à schéma d'aménagement de plage peuvent faire l'objet d'une réflexion spécifique. **Une harmonisation du traitement global des concessions de plage** sur l'ensemble du littoral du SCOT, tenant compte des spécificités de la portion sableuse et de la portion rocheuse de la côte, en termes de modalités d'exploitation, de complémentarité de l'offre ou encore d'insertion paysagère et architecturale, **est à rechercher.**

Les vocations des secteurs maritimes et les orientations relatives aux activités sont traduites réglementairement par les différentes autorités compétentes (Préfet de Région, Préfet Maritime, Préfet de Département, Maires...).

C. Préserver et mettre en valeur les espaces maritimes et littoraux

Le document d'orientations et d'objectifs du SCOT détermine les conditions de mise en valeur du littoral et de la mer par l'harmonisation des dispositions de la loi Littoral. Le présent Chapitre Individualisé valant SMVM complète la caractérisation des extensions limitées de l'urbanisation, les orientations de protection des continuités écologiques et définit les orientations spécifiques de protection du milieu littoral et marin, contre les pollutions et les risques, et de préservation des paysages littoraux. Les projets autorisés au titre du Chapitre Individualisé valant SMVM, notamment en termes d'équipements et d'aménagements liés à la mer, doivent en priorité tenir compte des enjeux environnementaux du territoire (diversité des milieux naturels, qualité du cadre paysager, sensibilité aux aléas naturels, qualité des eaux...).

Il est important de souligner que sept sites Natura 2000 sont présents au sein du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM : Le Tech, Embouchure du Tech et grau de la Massane, Posidonies de la côte des Albères, Cap Béar – Cap Cerbère, Côte rocheuse des Albères et Massif des Albères (ZPS et SIC). Sur terre, ces sites recouvrent 47% de la superficie du territoire. Au sein de ces secteurs, l'évaluation des incidences Natura 2000 a été instaurée par le droit de l'Union Européenne dans le but de prévenir les atteintes aux objectifs de conservation des habitats naturels et des espèces. Trois listes fixent les activités et les aménagements soumis à évaluation des incidences Natura 2000 :

- la liste nationale, fixée par l'article R.414-19 du Code de l'Environnement,
- la première liste locale, fixée par l'arrêté préfectoral n°2011088-0006 du 29 mars 2011.
- la seconde liste locale, qui vise des activités non soumises à encadrement administratif ; elle est issue d'une liste de référence (article R.414-27 du Code de l'Environnement) comprenant 36 items.



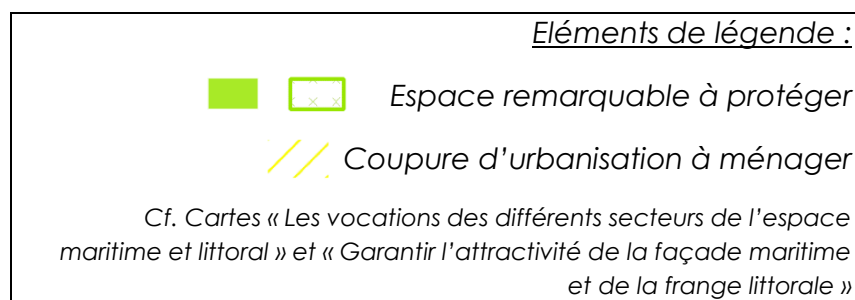
Illustration 58 : Côte rocheuse du SCOT Littoral Sud, source DREAL Occitanie

1. Préserver la richesse et la diversité des milieux terrestres

1.1 Décliner la loi Littoral

La mise en valeur du littoral et de la mer est conduite dans le cadre de l'harmonisation des dispositions de la loi Littoral. La spatialisation des modalités d'application de la loi Littoral participe largement à la préservation des espaces naturels et agricoles ainsi qu'au maintien d'une qualité paysagère et d'un cadre de vie exceptionnel. Les six communes littorales du SCOT sont soumises aux dispositions particulières de la loi Littoral (retranscrite aux articles L.121-1 et suivants du Code de l'Urbanisme). Au vu de la législation, ces communes doivent donc intégrer un certain nombre de principes spécifiques afin de tendre vers un équilibre entre protection des milieux et développement du territoire.

La déclinaison de la loi Littoral est détaillée dans la partie III-A du Document d'Orientations et d'Objectifs. Les différents espaces relatifs à ces dispositions particulières sont représentés cartographiquement à l'échelle du 1/40 000^{ème}. Ils sont relayés et précisés dans ce chapitre à l'échelle 1/20 000^e.



1.2 Préserver voire restaurer les continuités écologiques

Outre l'application des dispositions de la loi Littoral, les richesses écologiques du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM sont protégées par la déclinaison dans les documents d'urbanisme locaux des communes concernées, d'une trame verte et bleue, qui se compose de réservoirs biologiques et de continuités écologiques. Les réservoirs biologiques sont notamment protégés au travers du classement en Espaces Remarquables au titre du L.121-23. Quant aux continuités, certaines sont matérialisées par l'illustration suivante. L'ensemble du réseau de canaux et de cours d'eau peut être considéré comme un support de continuité aquatique. Leurs lits et les ripisylves qui y sont liées revêtent une grande importance écologique et constituent un axe préférentiel de déplacement des espèces. Des liaisons entre les massifs de l'arrière-littoral et la bande littorale sont à ménager, ainsi qu'une continuité le long du littoral, pour protéger l'axe de migration concentré des oiseaux, qui longe les différentes lagunes audoises et roussillonnaises et s'étend sur la côte rocheuse.

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à adopter un zonage, un règlement et d'éventuelles OAP qui répondent aux enjeux de préservation voire de restauration du bon

fonctionnement écologique de ces continuités. Pour autant, le zonage n'est pas obligatoirement agricole ou naturel.



1.3 Préserver les espaces naturels littoraux des menaces découlant de leur sur-fréquentation

Sur la frange littorale, les réserves naturelles nationales, les sites classés, les sites Natura 2000, les sites du Conservatoire du Littoral et les espaces découlant de la spatialisation des modalités d'application de la loi Littoral constituent des espaces où l'occupation du sol et les activités humaines sont réglementées de manière plus ou moins stricte. La sur-fréquentation de ces sites durant la période estivale (accès aux plages, chemins de promenade...) est cependant source de pressions. La préservation des espaces naturels littoraux passe donc par la mise en place d'aménagements permettant de limiter les impacts des activités humaines sur ces espaces, notamment durant la période estivale. Concilier la forte fréquentation estivale et la protection des espaces naturels apparaît comme un objectif majeur sur le littoral.

Les cheminements piétons d'accès aux plages et de promenade les plus fréquentés doivent être identifiés et balisés par le biais d'aménagements adéquats afin de canaliser les usagers et d'éviter la détérioration des espaces naturels (piétinement, dépôts sauvages, dérangement...). Par ailleurs, les usagers doivent être sensibilisés à la richesse de la zone qu'ils traversent par la mise en place de panneaux ou d'autres supports d'information pédagogiques. Les zones de stationnement et les bas-côtés des voies accessibles par les véhicules motorisés



Illustration 59 : Cheminement piéton balisé aux Porteils, source AURCA

devront être aménagés de manière à limiter les stationnements « sauvages » au sein de ces espaces. Les équipements déjà existants, permettant de limiter ou d'organiser la surfréquentation de certains sites, doivent être pérennisés. A noter que la mise en place de ces aménagements légers participe à améliorer l'accessibilité directe à la mer. Ces aménagements participent à la gestion des espaces remarquables et à l'organisation de l'ouverture et du libre accès au public des espaces naturels et du rivage, conformément aux dispositions de la loi Littoral (L.121-7 et R.121-5 du Code de l'Urbanisme).

A noter que par ailleurs, **les nouveaux aménagements liés à l'accessibilité terrestre du territoire et au développement de la stratégie de mise en tourisme**, évoqués dans la partie IV-A du présent document, doivent prendre en compte la préservation des espaces agricoles et naturels ainsi que le maintien de la qualité paysagère et du cadre de vie.

1.4 Requalifier et mettre en valeur le site de Peyrefite

Le site de Peyrefite est exclu des espaces remarquables au motif que son caractère aménagé et que son paysage dégradé ne lui confèrent plus le statut de site ou paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel ou culturel du littoral au sens des articles L.121-23 et R.121-4 du Code de l'Urbanisme. En effet, le site est parcouru d'infrastructures viaires, vieillissantes, mais largement empruntés pour accéder à la plage et au sentier sous-marin. Il est par ailleurs ponctué de bâtiments à l'aspect architectural peu valorisant. Des zones de stationnement sauvages, un restaurant-buvette, une station d'épuration ou encore des sites de dépôt d'ordures s'ajoutent au paysage, lui conférant un aspect déstructuré et de piètre qualité.

Tenant compte de sa spécificité, le site de Peyrefite doit faire l'objet d'un traitement paysager et environnemental permettant de préserver et valoriser les espaces et les vues.

Des espaces tampons paysagers de transition entre les espaces naturels (plage, boisements...) et les espaces urbanisés doivent être instaurés. Les aires de stationnement et les cheminements doivent faire l'objet d'une attention particulière visant à garantir leur

perméabilité et leur intégration paysagère. Les conditions de relocalisation des parkings de plage doivent être étudiées afin qu'ils soient organisés le plus en amont possible du rivage ; (cf. partie IV A-1). Pour mieux encadrer l'accès à la plage et la fréquentation du site, la réalisation d'un schéma d'aménagement de plage est souhaitée (cf. partie IV-B-2).

2. Maintenir la qualité et favoriser l'attractivité des paysages littoraux

L'étude paysagère menée dans le cadre de l'élaboration du Chapitre Individualisé valant SMVM, relayée dans le rapport de présentation, a permis de mettre en avant les spécificités qui font la richesse des paysages littoraux. De nombreux classements et mesures de protection participent déjà à la pérennisation des paysages remarquables ou sensibles. Le Chapitre Individualisé valant SMVM apporte des orientations complémentaires pour maintenir la qualité et favoriser l'attractivité de la façade littorale en considérant autant les paysages communs que les paysages exceptionnels. La question transversale de l'identité paysagère permet de donner un cadre pour l'organisation territoriale afin d'aider et d'organiser les nouveaux rapports ville/mer, ville/port, ville/réseaux, ville/espaces naturels, ville/espaces agricoles...

Par ces orientations, les documents d'urbanisme travailleront la mise en scène des lieux tout en tissant des liens entre les différentes strates du paysage, leurs composantes et leurs interfaces.

2.1 Mettre en scène les perceptions vers la mer et vers les ports, favoriser les liens visuels depuis le rivage

Le volet paysager des documents d'urbanisme locaux doivent mettre en avant une double lecture, celle des perceptions de la mer depuis la côte et celle des perceptions de l'arrière-pays depuis la mer et le rivage.

- Il identifie **les vues emblématiques** (perspectives visuelles, cônes de vue, panoramas, covisibilités) depuis les points hauts, les voies de communication, le tissu urbain (espaces publics, rues). Les documents d'urbanisme locaux préservent ces vues en réglementant les hauteurs et transparences des clôtures, le volume et la forme des constructions.
- Il porte une attention particulière sur **les perspectives visuelles** depuis les quartiers historiques **vers le plan d'eau des ports**.
- Il met en avant les sites propices pour **aménager des belvédères** et proposer des **lectures panoramiques** des paysages littoraux. Des orientations d'aménagement et de programmation pourront porter spécifiquement sur la requalification des belvédères disgracieux ou la création de nouveaux lieux d'observation du paysage.



Illustration 60 : Belvédère, Cerbère, source AURCA

- Il délimite **les paysages naturels et agricoles dégagant des vues vers la mer** et qui méritent d'être particulièrement protégés et valorisés, le cas échéant en interdisant toute construction.

2.2 Maintenir les contrastes, les rythmes et la diversité des paysages littoraux

Les contrastes paysagers formés par l'alternance et par l'étroite cohabitation entre espaces naturels et espaces agricoles sont l'essence même de la beauté du cordon littoral. Les rythmes paysagers issus de la diversité géomorphologique de la côte sont sources d'émerveillement et de curiosité. Pour maintenir cette richesse paysagère, les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement s'attachent à :

- Maintenir **les vignes littorales**, paysage identitaire et culturel, exprimant les saisons, par une prise en compte dans les zonages et les règlements des documents d'urbanisme locaux.
- Limiter l'artificialisation du rivage pour conserver **la profondeur et la diversité du trait de côte** (cf. partie VI-C-3).
- Préserver **l'intégrité des paysages naturels** en conciliant fréquentation et protection des paysages emblématiques et/ou fragiles. La hiérarchisation de l'ouverture au public des sites remarquables et sensibles apparaît alors comme indispensable (cf. partie IV-C-1.).
- Protéger et faire découvrir **les paysages d'eau remarquables** et leur rencontre avec la mer comme le delta du Tech, le grau de la Massane, le grau de la Ribereta et le débouché des ruisseaux dans les anses (cf. partie III-A-6).
- Maintenir et valoriser **les motifs paysagers végétaux** perçus depuis la mer, en particulier les structures végétales identitaires qui participent au maintien de la biodiversité (bosquets de pins ou de chênes, vergers, talus arbustifs...) (en utilisant par exemple l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme).

2.3 Valoriser et médiatiser le patrimoine bâti maritime et les « amers » paysagers

De nombreux sites patrimoniaux sont aujourd'hui délaissés et totalement isolés les uns des autres. Mettre en valeur le littoral autour des éléments du patrimoine bâti et de leurs écrans paysagers demande une stratégie paysagère à l'échelle supra communale :

- En protégeant **le grand patrimoine** (de qualité architecturale et constituant un repère visuel fort) sans le dissocier de ses écrans paysagers (pinèdes, vergers, lignes de crête etc....). Le volet paysager des documents d'urbanisme locaux identifie les écrans paysagers à prendre en considération pour garantir la mise en scène de l'élément patrimonial.
- En valorisant et en aménageant **les sites à forte valeur patrimoniale et paysagère** dans l'esprit de la réhabilitation du site industriel de Paulilles (cf. partie IV-A-2).

- En mettant en résonance (mise en circuit, itinéraire de découverte) **la diversité du patrimoine bâti** (défensif, maritime, religieux, agricole) **et le patrimoine naturel**.
- En travaillant **l'image des ports - patrimoine de demain**, leur relation au paysage urbain identitaire et à l'écrin paysager proche et lointain (la mer, l'horizon montagneux).

2.4 Favoriser la qualité urbaine et les interfaces riches au paysage

La singularité paysagère des villes-portuaires est née d'un rapport particulier au rivage et par un relief (pour la Côte Vermeille) qui a longtemps contraint l'urbanisation autour des anses. Aujourd'hui, ces silhouettes spécifiques sont menacées par un habitat plus standardisé et plus diffus. De plus, l'étalement des fronts urbains le long du rivage privatise les vues vers la mer.

Le volet paysager des documents d'urbanisme locaux détermine les secteurs les plus sensibles à l'urbanisation (perceptions quotidiennes ou vues lointaines). Le CI-SMVM affiche l'objectif de la préservation des silhouettes urbaines et de leur écrin paysager, bien visibles depuis les versants montagneux comme depuis la mer. Les documents d'urbanisme locaux doivent respecter les orientations suivantes :

- La protection **des éléments de composition de l'écrin paysager des villes** (vergers, parcelles de vigne, pinèdes, collines présentant du patrimoine bâti, sites naturels offrant des vues imprenables sur la mer...).
- La maîtrise des extensions urbaines par **une insertion qualitative en respect des composantes du paysage littoral** (pente, vues, végétation, cultures, patrimoine).
- L'arrêt de l'urbanisation linéaire **en maintenant des coupures vertes ou coupures d'urbanisation** (cf. partie IV-A-5).
- La canalisation de **l'urbanisation diffuse qui s'immisce dans les paysages ruraux** constituant l'écrin vert des villes.
- La gestion **des franges et des interfaces en lien avec le paysage rural**, sous-tendant en particulier leur gestion par une approche environnementale et paysagère.

2.5 Développer l'attractivité touristique des paysages littoraux

La relation entre activité touristique et paysage est complexe, entre exigence de qualité du territoire et choix d'investissement dans des équipements d'accueil, parfois lourds et difficiles à intégrer dans la composition paysagère préexistante.

Le tourisme se manifeste notamment par le panel d'offres en hébergements, les activités de plaisance, la mise en scène du littoral par les promenades de front de mer, les itinéraires de découverte du territoire. Pour favoriser des activités touristiques multiples tout en assurant la préservation des paysages, le CI-SMVM affirme les objectifs suivants :

- Anticiper ou requalifier **les espaces urbanisés ou les aménagements dont les interfaces** sont offertes au regard en particulier pour :
 - les interfaces des villes avec leurs ports par une intégration paysagère des extensions portuaires et de leurs aménagements (cf. *partie IV-B-1*),
 - les interfaces des sites d'hébergement de plein air au rivage ou avec les espaces ruraux en établissant une charte paysagère et touristique. Celle-ci permettra d'assurer une insertion qualitative des campings et de développer des relations vers l'arrière-pays (cf. *partie IV-A-2*).

- Améliorer **la qualité des aménagements des espaces publics**, le cas échéant dans des OAP :
 - en réalisant un traitement paysager des parkings de plage,
 - en revalorisant les promenades et les places de front de mer.

- Associer le paysage « vitrine » des vignes littorales à **une valorisation des « marqueurs œnotouristiques »** :
 - en améliorant la qualité des points de vente de vins, en particulier les cabanes à vin le long des axes de circulation,
 - en proposant des lieux forts pour la promotion et la vente,
 - en prônant une requalification des caves coopératives vers de nouveaux usages (touristiques et culturels).



Illustration 61 : Points de vente viticole, Côte Vermeille, source AURCA

- Favoriser **la découverte du paysage par le réseau viaire** :
 - en valorisant les entrées de ville et en privilégiant l'aménagement ou la mise en valeur paysagère des entrées littorales du territoire (cf. *partie II-C-2*),
 - en embellissant le paysage des routes, en développant une stratégie de requalification des infrastructures (RD81 et RD114) et en gérant l'affichage publicitaire (cf. *partie II-A-1*),
 - en médiatisant la découverte du paysage par la voie ferrée, associée à des supports de communication sur les paysages littoraux à découvrir,

- en assurant l'attractivité et la continuité du sentier littoral comme vecteur de sensibilisation du public aux paysages (cf. partie IV-B-2),
- en pensant des liaisons douces entre la plage et les terres intérieures (gestion des accès et canalisation du public pour protéger les sites sensibles),
- en favorisant les liens entre les étages du paysage, des estives à la façade maritime (création de parcours à thème et de sentiers pédagogiques...).



Illustration 62 : paysage de la Côte Vermeille, source AURCA

3. Limiter les impacts des activités humaines sur le milieu marin, garantir la qualité de l'eau et favoriser la sauvegarde des richesses naturelles maritimes

La préservation de la biodiversité aquatique et la pérennisation des activités balnéaires liées à l'eau sont dépendantes de la qualité du milieu aquatique. Le Chapitre Individualisé valant SMVM rappelle et conforte les objectifs d'atteinte du bon état chimique, écologique et quantitatif des milieux aquatiques en lien avec la mise en œuvre de la Directive Cadre sur l'Eau et les orientations du SDAGE Rhône-Méditerranée.

Une note spécifique sur la qualité des eaux, annexée à l'état initial de l'environnement et diagnostic socio-économique du Chapitre Individualisé valant SMVM, présente les résultats des différentes études consacrées à la qualité des eaux sur le territoire, les conséquences qui en découlent et les objectifs retenus.

A noter, que de manière générale, au sein du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM, **une exigence environnementale élevée** est requise pour tous les aménagements, projets et activités pouvant avoir une influence négative sur la qualité de l'eau ainsi que sur le fonctionnement et la préservation des écosystèmes marins.

3.1 Participer à la bonne préservation des ressources en eau.

Considérant la fragilité de l'équilibre entre la disponibilité des ressources en eau et les prélèvements nécessaires pour satisfaire les besoins des différents usagers, la gestion de la ressource sur le littoral, notamment durant la période estivale, doit relayer les mesures inscrites au sein du SDAGE Rhône-Méditerranée et les dispositions et le règlement du SAGE Tech-Albères et les enseignements qui ressortent de l'élaboration du SAGE des nappes plio-quaternaires de la Plaine du Roussillon.

En termes d'aménagement du territoire et de contribution des documents d'urbanisme à la bonne prise en compte des enjeux liés à l'eau, les orientations et objectifs exposés dans la partie I-B-4 s'appliquent au périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM.

3.2 Limiter les pollutions d'origine terrestre

✓ Limiter les pollutions diffuses liées à l'agriculture et à l'entretien des espaces verts

Cette problématique dépasse le cadre du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM, le territoire approprié concerne l'ensemble des bassins versants dont les exutoires sont localisés sur le littoral.

Au travers de cet objectif, le CI-SMVM invite les documents d'urbanisme locaux à veiller à une meilleure gestion des eaux pluviales pour éviter le ruissellement et de ce fait le lessivage des polluants vers les cours d'eau et la mer.

✓ Mieux gérer les eaux pluviales

Les eaux pluviales, en ruisselant sur les surfaces imperméabilisées, se chargent en polluants et constituent un important vecteur de pollution pour les milieux aquatiques récepteurs. Les documents d'urbanisme locaux doivent chercher à limiter le ruissellement en préservant les obstacles à l'écoulement des eaux de surface (en respect des dispositions relatives aux réglementations de prévention et gestion des risques d'inondation), notamment les talus, les fossés, les noues, les haies, les peus de galls..., mais également en cherchant à favoriser l'infiltration des eaux dans le sol qui joue le rôle de filtre, via des revêtements perméables en particulier.

✓ S'assurer de la bonne qualité des rejets en mer.

Le bon fonctionnement des stations d'épuration et la mise en conformité des systèmes d'assainissement autonome sont essentiels au bon fonctionnement des écosystèmes aquatiques et au maintien d'eaux de baignade de bonne qualité. **Les systèmes d'assainissement collectif et non collectif** doivent donc faire l'objet d'un suivi particulier.

Au vu des impacts potentiels des effluents des stations d'épuration sur la diversité biologique du milieu marin et sur la qualité des eaux de baignade (du fait de la proximité immédiate entre la sortie des émissaires et les secteurs abritant des activités de loisirs liées à l'eau telles que la plongée sous-marine ou la baignade), il est essentiel de continuer à agir sur l'optimisation du fonctionnement des stations d'épuration et notamment de s'assurer de la bonne qualité des rejets (conformément à la réglementation en vigueur).



Illustration 63 : Station d'épuration de Banyuls-sur-Mer, source AURCA

Éléments de légende :


Station d'épuration

Cf. Carte « L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus »

Plus généralement, il est essentiel de s'assurer de la qualité de tout autre rejet en mer afin d'éviter toute dégradation de la qualité des eaux de baignade et tout impact sur la biodiversité marine. Une vigilance particulière doit être portée sur les macro-déchets, principalement plastiques.

✓ **S'assurer de la bonne qualité des opérations de réensablement des plages**

Lors **d'opérations de réensablement des plages**, le profil granulométrique des apports doit faire l'objet d'une attention particulière. En raison de l'utilisation de matériaux inadaptés, les apports sur les plages peuvent constituer d'importantes dégradations pour les écosystèmes benthiques riverains. En effet, la nature des peuplements de substrats meubles est fortement liée à la granulométrie (les gravelles à Amphioxus par exemple). L'emploi de matériaux inadaptés peut également engendrer des effets négatifs sur les herbiers (recouvrement ou envasement, augmentation de la turbidité de l'eau...). Des mesures préventives doivent donc être prises en amont de ces travaux (choix granulométrique, précautions autour des habitats remarquables...).

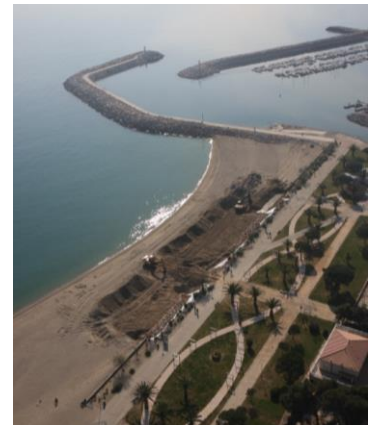


Illustration 64 : Intervention sur le littoral sableux, Argelès-sur-Mer, source DREAL Occitanie

3.3 Limiter les pressions et pollutions d'origine portuaire

✓ **Viser une haute qualité environnementale des services portuaires.**

L'harmonisation et la complémentarité de l'offre portuaire sur le territoire doit permettre d'offrir des services de haute qualité environnementale en termes de traitement des déchets d'exploitation et d'entretien des bateaux (déchets solides et liquides). La qualité de ces services permet d'une part, de limiter la pollution des eaux portuaires et littorales et d'autre part, d'attirer des plaisanciers de plus en plus attentifs à la prise en compte des critères environnementaux dans le fonctionnement des ports.



Illustration 65 : Déchetterie portuaire, Banyuls-sur-Mer, source AURCA

Au vu de leurs caractéristiques en nombre d'anneaux, **les ports de plaisance d'Argelès-sur-Mer, Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer** doivent se fixer comme objectif d'assurer la récupération des hydrocarbures provenant des aires de carénage ainsi que des eaux de cale et de garantir un accès pour les plaisanciers à un point de collecte et de tri des déchets. De plus, ils participent au pompage et à l'évacuation des eaux grises et des eaux noires dans la limite de leurs responsabilités et de leurs moyens. Ces rejets et déchets doivent ensuite être acheminés vers des filières de traitement appropriées. Par ailleurs, il est recommandé que des moyens préventifs soient déployés afin de limiter les pollutions chroniques par les hydrocarbures au niveau des zones d'avitaillement en carburant.

Sur **le port patrimonial de Collioure et l'abri côtier de Cerbère**, malgré une fréquentation moins importante, des efforts sont à consentir afin d'améliorer la qualité environnementale des services et de limiter la pollution des eaux et des sédiments.

Cette exigence environnementale concerne aussi les opérations de **dragage des plans d'eau portuaires** (et des cours d'eau). Au sein des infrastructures portuaires, le dragage d'entretien est recommandé lorsque l'accumulation de sédiments est conséquente (potentielle gêne à la navigation des bateaux). L'exigence environnementale est d'autant plus élevée que les sédiments portuaires présentent des concentrations élevées en polluants, organiques comme minéraux.

- ✓ **Requérir une exigence environnementale élevée pour tous travaux ou aménagements sur les plages et le trait de côte**

Les éventuels nouveaux projets ou aménagement situés à l'interface terre-mer, autorisés au titre du Chapitre Individualisé valant SMVM, doivent être conçus de manière à limiter la dégradation ou la destruction des habitats qui composent les fonds marins. On rappelle en effet que les premiers mètres de profondeur sont les plus riches en termes de diversité biologique.

3.4 Limiter les pressions et pollutions d'origine maritime

De manière générale, une exigence environnementale élevée est requise pour tous types de travaux réalisés en milieu marin.

Les opérations de clapage ne sont pas autorisées au sein du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM.

L'espace maritime du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM **n'a pas vocation à recevoir d'éoliennes**. Le développement d'autres énergies marines renouvelables, comme les hydroliennes ou les houlomotrices, pourra être étudié.

Une attention particulière doit être portée à propos des pollutions maritimes ponctuelles qui peuvent engendrer de lourdes conséquences pour le milieu marin. Afin de lutter contre **les petites ou moyennes pollutions maritimes accidentelles de type nappe d'hydrocarbures**, une mutualisation des moyens de lutte (techniques et financiers) peut être envisagée dans le cadre de la mise en réseau des infrastructures portuaires (à l'échelle des cinq communes portuaires).

✓ **Encadrer le développement de la plaisance.**

Les fonds marins sont impactés par le mouillage sauvage des bateaux de plaisance, l'ancrage constituant en effet une menace directe de dégradation physique. Il convient donc d'encadrer le développement de la plaisance en déterminant, dans les secteurs les plus prisés et où l'enjeu de préservation des fonds est le plus important, de nouvelles zones de mouillage organisé (aménagé ou réglementé) équipées de systèmes d'accrochage dits « écologiques ».



Illustration 66 : Mouillages entre Banyuls-sur-Mer et Cerbère, source AURCA

Au vu de la riche biodiversité identifiée sur certains secteurs, une réflexion pourrait être menée sur l'éventualité de proscrire le mouillage sauvage sur certaines zones sensibles, au-delà de la réserve intégrale de la réserve naturelle marine de Cerbère-Banyuls. Par la suite, la mise en œuvre des moyens nécessaires pour faire respecter cette interdiction apparaît indispensable.

3.5 Encourager les mesures visant à favoriser ou préserver la biodiversité marine

Les différents « spots » de biodiversité correspondant aux quatre habitats naturels remarquables détaillés dans l'Etat Initial de l'Environnement sont localisés au sein du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM. Les herbiers de Posidonies et le coralligène représentent les deux principaux pôles de biodiversité en mer Méditerranée. La localisation de ces habitats doit constituer un socle de connaissance essentiel à **l'identification de continuités écologiques sous-marines**, prémices de la trame bleue marine du littoral catalan. Une attention particulière doit aussi être portée au niveau de l'embouchure du Tech et des futurs récifs artificiels.



Illustration 67 : Herbier de Posidonie, source B. FERRARI

Le Parc Naturel Marin du golfe du Lion, la réserve marine de Cerbère – Banyuls et les opérateurs des sites Natura 2000 pourraient mener une réflexion conjointe afin de participer

à la mise en œuvre locale de cette trame, qui constitue un des engagements majeurs du Grenelle de la Mer.

Le CI-SMVM affirme l'objectif d'identifier et préserver des **zones de protection renforcée**, au sein desquelles sont régis les différents usages de l'espace marin.

4. Prendre en compte les risques naturels et leurs évolutions dans l'aménagement du littoral

Les risques naturels et leurs évolutions prévisibles au vu des changements climatiques (montée du niveau de la mer, tempêtes, accroissement de l'intensité et de la fréquence des précipitations...) doivent être anticipés par l'ensemble des documents d'urbanisme locaux du périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM.

4.1 Contribuer à un aménagement durable du littoral

Il apparaît nécessaire d'encourager la prise en compte des risques littoraux (érosion et submersion marine) au sein **des plans de prévention des risques naturels** et la généralisation **des plans communaux de sauvegarde**. Les objectifs principaux étant d'identifier les mesures permettant, au vu des conséquences prévisibles des changements climatiques, de réduire la vulnérabilité dans les zones à risque ainsi que d'améliorer la préparation et l'organisation des communes lors des situations d'urgence. *Pour rappel, les risques de submersion marine ont été cartographiés sur les communes du TRI dans l'Etat Initial de l'Environnement et le diagnostic socio-économique du CI-SMVM, pour les événements de forte probabilité et les événements de probabilité moyenne en tenant compte du réchauffement climatique.*

De manière complémentaire, il apparaît indispensable de renforcer l'éducation préventive auprès des populations locales notamment en direction des nouveaux arrivants et des populations résidant en zone sensible, cette action conduisant à renforcer la culture du risque sur le territoire.

Visant une gestion intégrée du littoral, il apparaît indispensable de **concilier développement du territoire et protection du trait de côte**, l'anticipation des évolutions à venir sur le littoral ne devant pas être synonyme de déclin de l'activité économique. En considérant que les actions entreprises aujourd'hui seront les moins onéreuses et les plus efficaces sur le long terme, l'adaptation à ces changements doit dès à présent constituer une option à privilégier. Dans le cadre de l'exercice de la compétence GEstion des Milieux Aquatiques et Préventions des Inondations (GEMAPI), les collectivités et les syndicats mixtes compétents en partenariat avec le Parc Naturel Marin du Golfe du Lion devront intégrer la gestion du trait de côte et la lutte contre les risques de submersion marine.

Tous les projets, non autorisés au titre du Chapitre Individualisé valant SMVM, perturbant les dynamiques sédimentaires et participant à l'accentuation de l'artificialisation du trait de

côte **sont proscrits en l'absence de réelles mesures réductrices et/ou compensatoires**. L'aménagement de l'existant, le respect des dynamiques sédimentaires et l'anticipation des conséquences prévisibles des changements climatiques sont des notions qui doivent être intégrées de manière prépondérante dans toutes les réflexions sur de nouveaux projets. Il est en effet essentiel de soumettre tout nouvel aménagement à sa pertinence à long terme.

4.2 Veiller à ne pas accentuer les perturbations anthropiques sur les dynamiques sédimentaires

Localement perturbées par les multiples impacts que subit le littoral, les dynamiques sédimentaires et les problèmes d'érosion qui en découlent doivent être appréhendés selon différents angles d'approches. Une note spécifique sur l'érosion marine, annexée au Chapitre Individualisé valant SMVM, présente une analyse de la situation actuelle et des évolutions prévisibles du littoral et propose des mesures à prendre afin de s'adapter à ces évolutions. La note met notamment en évidence les points stratégiques suivants.

✓ Ne pas aggraver les dysfonctionnements sédimentaires

Il convient de ne pas accentuer, par des aménagements insuffisamment réfléchis du réseau hydrographique, la diminution d'apports solides qui alimente la sédimentation littorale (principale source sédimentaire).

De plus, **la modernisation des infrastructures portuaires** (cf. partie IV.B.1) ne doit pas bloquer ou perturber ces apports lorsque ces infrastructures se situent à l'exutoire des cours d'eau, sous peine de risque de diminution des apports et d'accumulation de sédiments dans les bassins portuaires.

Les herbiers de Posidonies jouant un rôle de régulateur de la houle (limitant les phénomènes d'érosion), il est indispensable de limiter les pressions sur le milieu marin et plus particulièrement sur les herbiers.


✓ Contribuer à la stabilisation ou à la restructuration dunaire sur le littoral sableux

Sur la partie nord d'Argelès-sur-Mer, le littoral est encore bien préservé de l'urbanisation, l'arrière-plage restant relativement sauvage. Sur ce secteur, la pose de ganivelles ou d'autres aménagements légers de même type participerait au maintien et à la restructuration de l'arrière-plage sablonneuse. Ces aménagements permettent en effet de contribuer à la préservation des écosystèmes dunaires et d'éviter des pertes importantes de matériaux (limitant les phénomènes d'érosion), ce qui participe par ailleurs au maintien d'une protection naturelle contre les intrusions marines. Leur fonction de « barrière » permet, par la même



Illustration 68 :
Aménagements légers sur l'arrière-plage sablonneuse d'Argelès-sur-Mer, source AURCA

occasion, de gérer les déplacements humains en canalisant les accès à la mer (cf. partie IV-C-1 "Préserver la richesse et la diversité des milieux terrestres").

<i>Eléments de légende :</i>	
	<i>Cordons dunaires à stabiliser ou restructurer</i>
<i>Cf. Carte « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale »</i>	

La plage du Racou apparaît comme le secteur du territoire où les phénomènes d'érosion apparaissent les plus problématiques. Une attention particulière devra être portée sur ce secteur dans le document d'urbanisme local afin de définir des mesures adaptées à l'espace urbanisé et interdire l'extension de l'urbanisation dans les espaces sensibles à l'érosion. Aux termes de la stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte, *« la seule stratégie de gestion possible semble être une recomposition spatiale du secteur du Racou afin de redonner un espace de mobilité suffisant au trait de côte »*.

4.3 Conforter les ouvrages de protection sans accentuer leurs impacts sur les dynamiques sédimentaires

Les ouvrages existants, qui permettent de protéger les infrastructures portuaires et les noyaux urbains lors des tempêtes et des forts coups d'est, doivent être confortés. La solidité de ces édifices est en effet essentielle afin d'assurer la sécurité des biens et des personnes, et ceci d'autant plus dans une perspective de changements climatiques. Les communes de la Côte Vermeille où l'espace de liberté laissé à la mer est extrêmement restreint sont particulièrement concernées par ce sujet.

La nouvelle digue de Cerbère, paramétrée pour résister aux tempêtes centennales, est un bon exemple d'aménagement réfléchi dans une optique de long terme.

Le projet de modernisation et de mise en sécurité du port de Banyuls-sur-Mer participe à améliorer la protection d'une infrastructure actuellement dégradée et donc susceptible d'être totalement endommagée.



Illustration 69 : Digue de Cerbère, source AURCA

Il s'agit cependant de ne pas accentuer l'impact de ces ouvrages sur les dynamiques sédimentaires naturelles. **Tous travaux ou toute réhabilitation de ces ouvrages** doivent être réalisés dans cette optique.

D. Les documents graphiques.

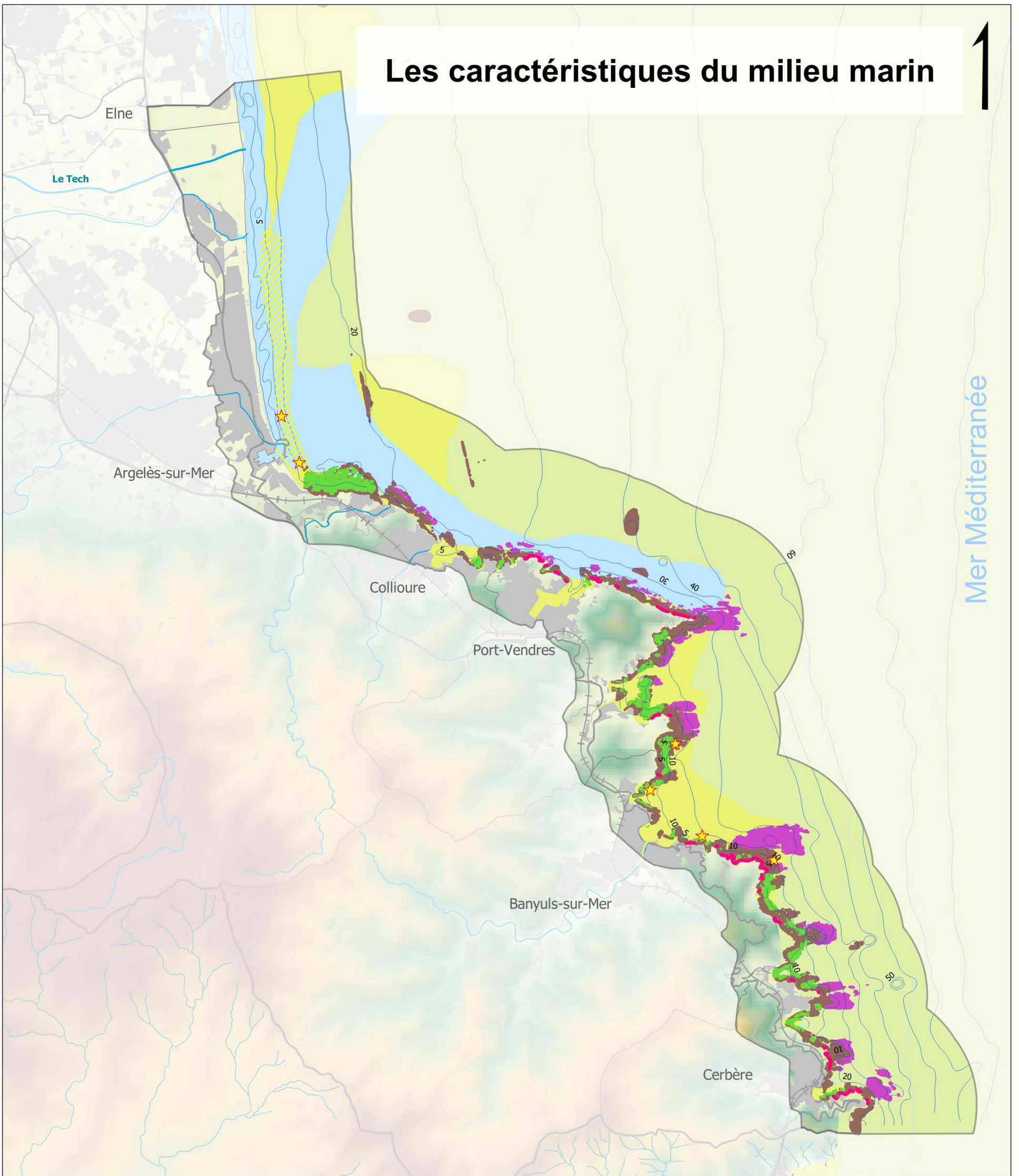
Les documents graphiques thématiques du Chapitre Individualisé valant SMVM (cf. article 4 du décret n°86-1252 du 05 décembre 1986 relatif au contenu et à l'élaboration des SMVM) sont les suivants :

- Les caractéristiques du milieu marin
- Les espaces bénéficiant d'une protection particulière
- L'utilisation des espaces maritimes et terrestres
- Les vocations des différents secteurs de l'espace maritime et littoral
- L'emplacement des équipements liés à la mer existants et prévus.

Pour illustrer le parti pris d'aménagement retenu dans le cadre du chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer, deux cartes complémentaires sont proposées :

- « Construire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre »
- « Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale ».

Les caractéristiques du milieu marin



Habitat remarquable

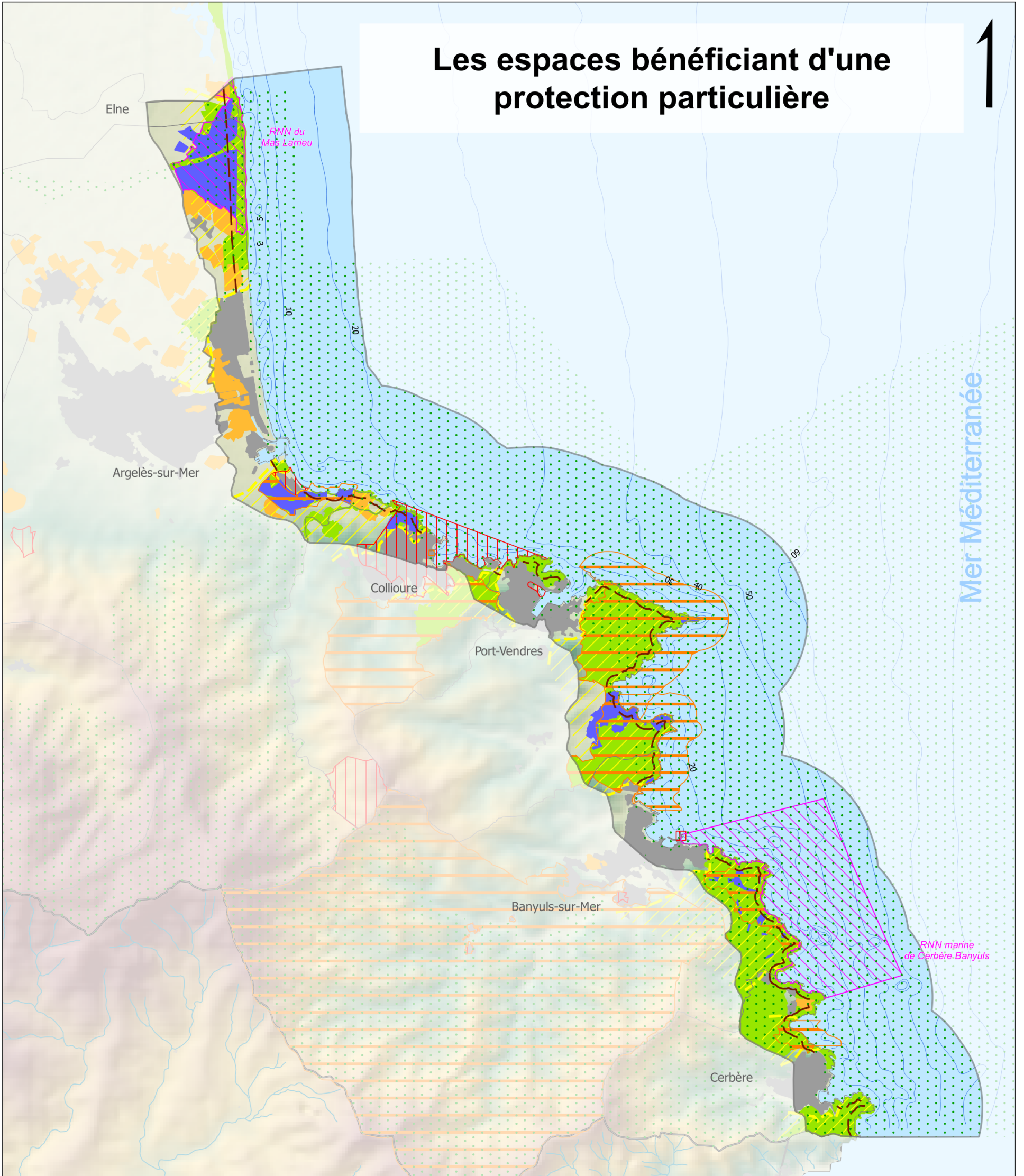
- coralligène
- herbier de Posidonie
- gravelle à Amphioxus
- trottoir à Lithophyllum

Nature du fond

- sablon
- vase < 40 µm (de 25 à 100 %)
- roche ou bloc rocheux

- réseau ferré
- limite communale
- espace urbanisé ou artificialisé

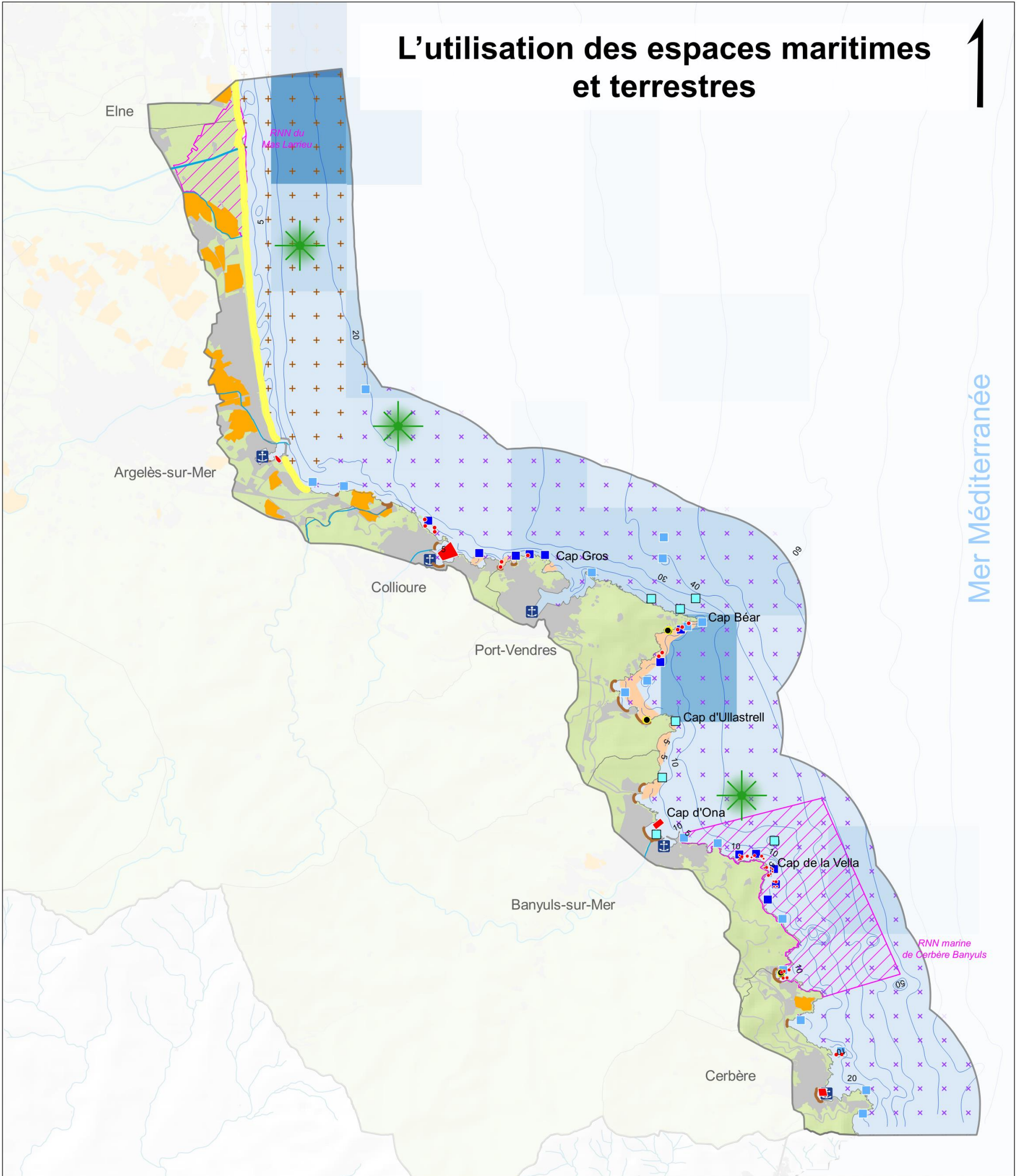
Les espaces bénéficiant d'une protection particulière



- | | | |
|-----------------------------|---|----------------------|
| réserve naturelle nationale | site propriété du conservatoire du littoral | espace urbanisé |
| site classé | espace remarquable (L121-23) | camping |
| site inscrit | coupure d'urbanisation (L121-22) | périmètre du CI-SMVM |
| | bande des 100 m à protéger (L126-16) | |
| | site Natura 2000 (ZPS, SIC) | |

L'utilisation des espaces maritimes et terrestres

1

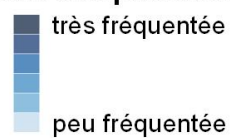


Mer Méditerranée

Secteur préférentiellement fréquenté pour :

- ++++ baignade, pêche, sports à voile
- xxxx plongée, pêche, chasse, mouillage

Zone de pêche des petits métiers



Plongée sous-marine, fréquentation des sites

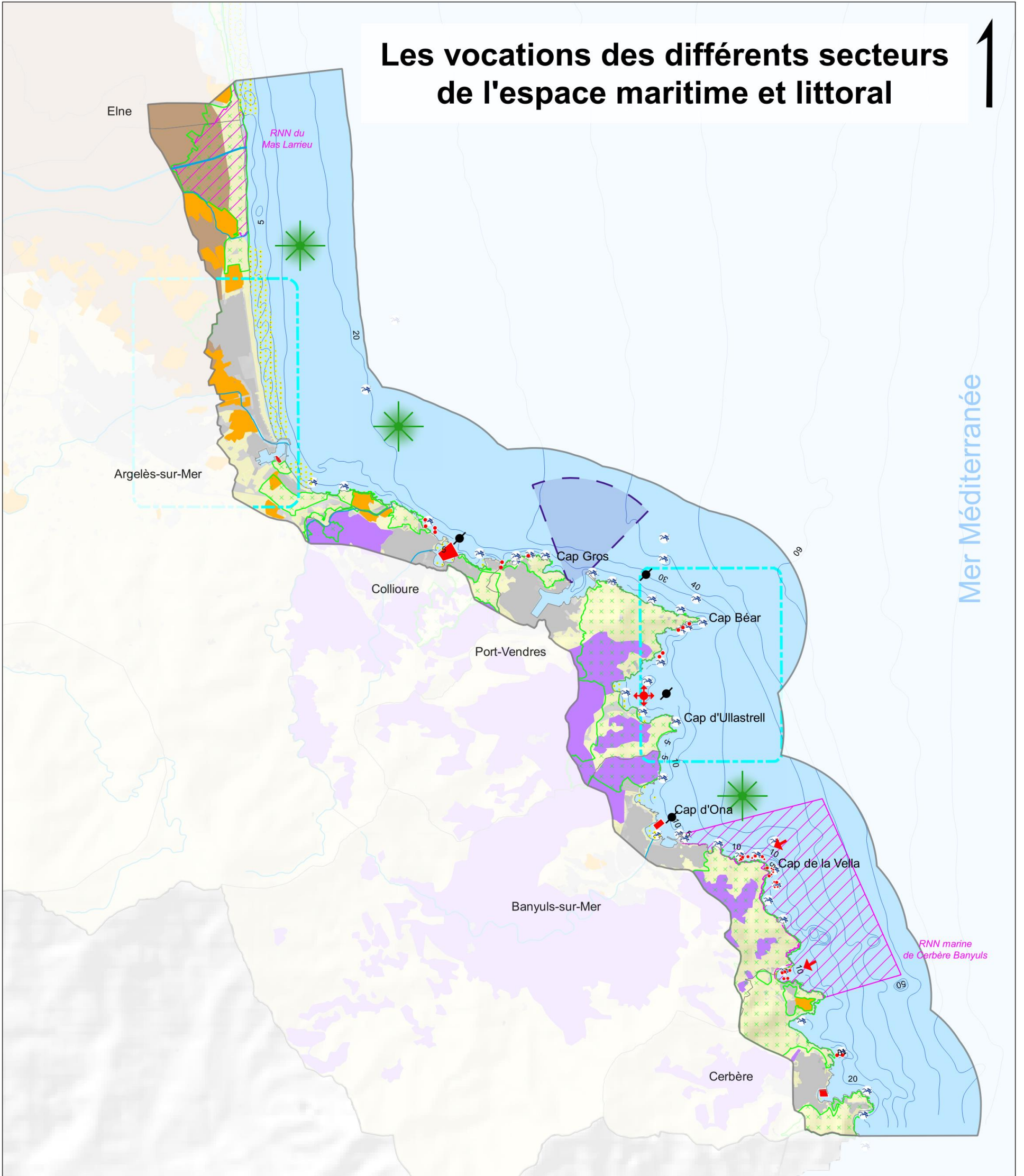
- forte
- moyenne
- faible

Plaisance / Nautisme / Baignade

- principale zone de mouillage forain
- mouillage individuel réglementé (AOT)
- mouillage collectif organisé (ZMEL)
- ★ zone d'évolution des kite-surfs et planches à voile
- ⚓ port / abri côtier
- plage de fond de baie et crique de la côte rocheuse
- plage sableuse

- espace agro-naturel
- camping
- espace urbanisé ou artificialisé
- bathymétrie
- cours d'eau
- ▨ réserve naturelle nationale (RNN)
- périmètre du CI-SMVM

Les vocations des différents secteurs de l'espace maritime et littoral



Mer Méditerranée

Principales vocations en mer

- espace naturel à forte biodiversité à protéger
- zone de libre circulation à vocations multiples (pêche, plaisance...)
- chenal portuaire de Port-Vendres
- zone de baignade balisée

- zone d'évolution des kite-surfs et planches à voile
- site de plongée sous-marine
- mouillage collectif à maintenir
- mouillage collectif à étendre
- mouillage collectif à créer
- mouillage grande plaisance à créer

Principales vocations des espaces terrestres

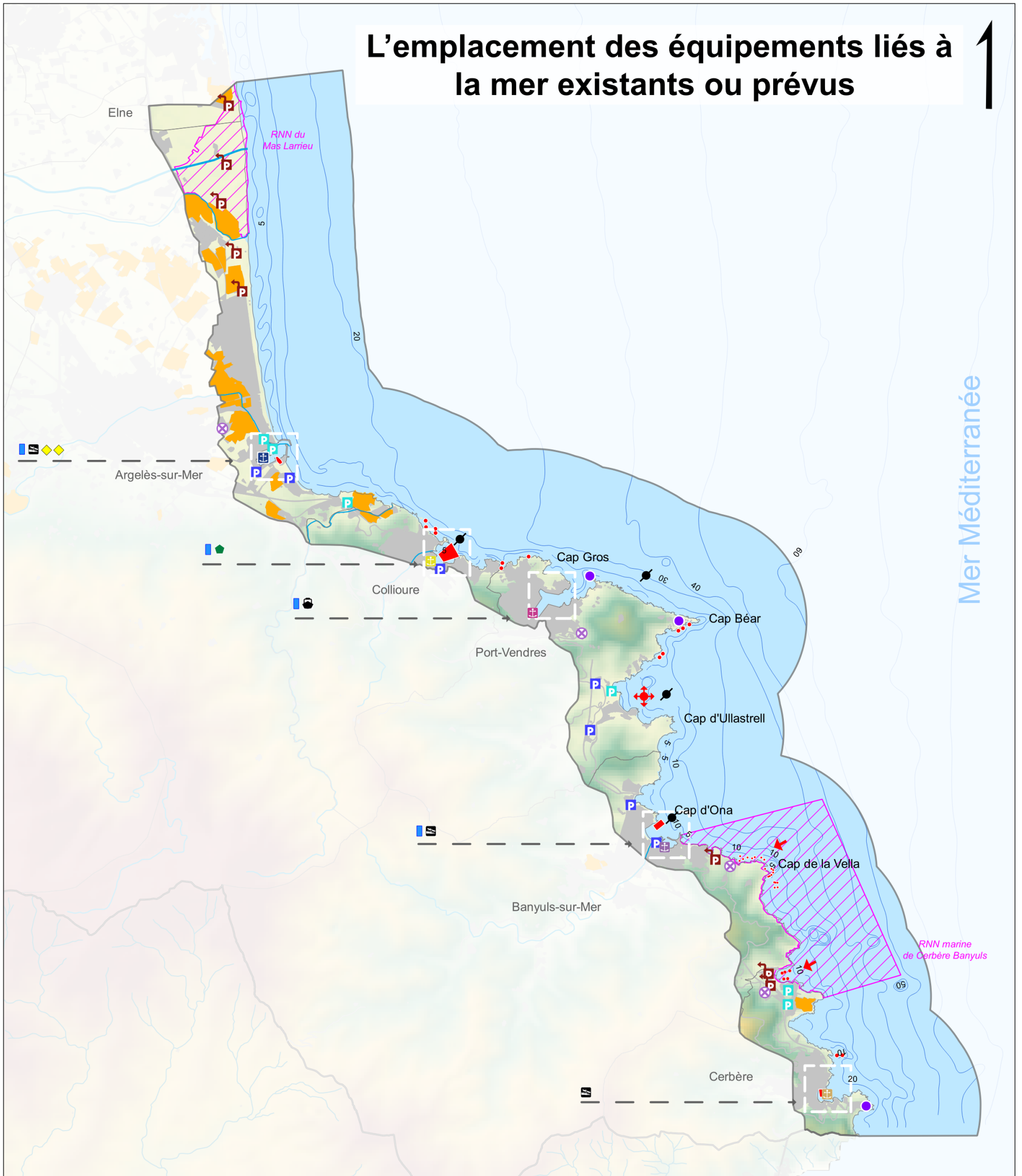
- espace urbanisé à reconquérir
- campings à qualifier ou à valoriser
- espace agricole irrigable (à fort potentiel) à protéger
- espace viticole et potentiellement viticole du cru Banyuls-Collioure (à fort potentiel) à protéger
- espace remarquable à protéger
- autre espace agro-naturel à préserver

Éléments de contexte

- site susceptible d'accueillir des activités piscicoles selon le schéma régional de développement de l'aquaculture marine
- bathymétrie
- cours d'eau
- périmètre du CI-SMVM

L'emplacement des équipements liés à la mer existants ou prévus

Mer Méditerranée



Mettre en réseau l'offre portuaire

- abri côtier de Cerbère
- port des terroirs de Banyuls-sur-Mer
- port multifonctionnel de Port-Vendres
- port patrimoine de Collioure
- port-quartier / port-jardin d'Argelès-sur-Mer

Optimiser et compléter l'offre portuaire

- potence, grue automotrice ou engin élévateur
- port à sec à créer
- cale de mise à l'eau à pérenniser
- parc de stationnement bateaux à créer
- embarcadère promenade en mer à relocaliser

Préserver et mettre en valeur les accès terrestres à la mer

- parking de plage à requalifier
- parking de plage à pérenniser
- parking de plage à relocaliser

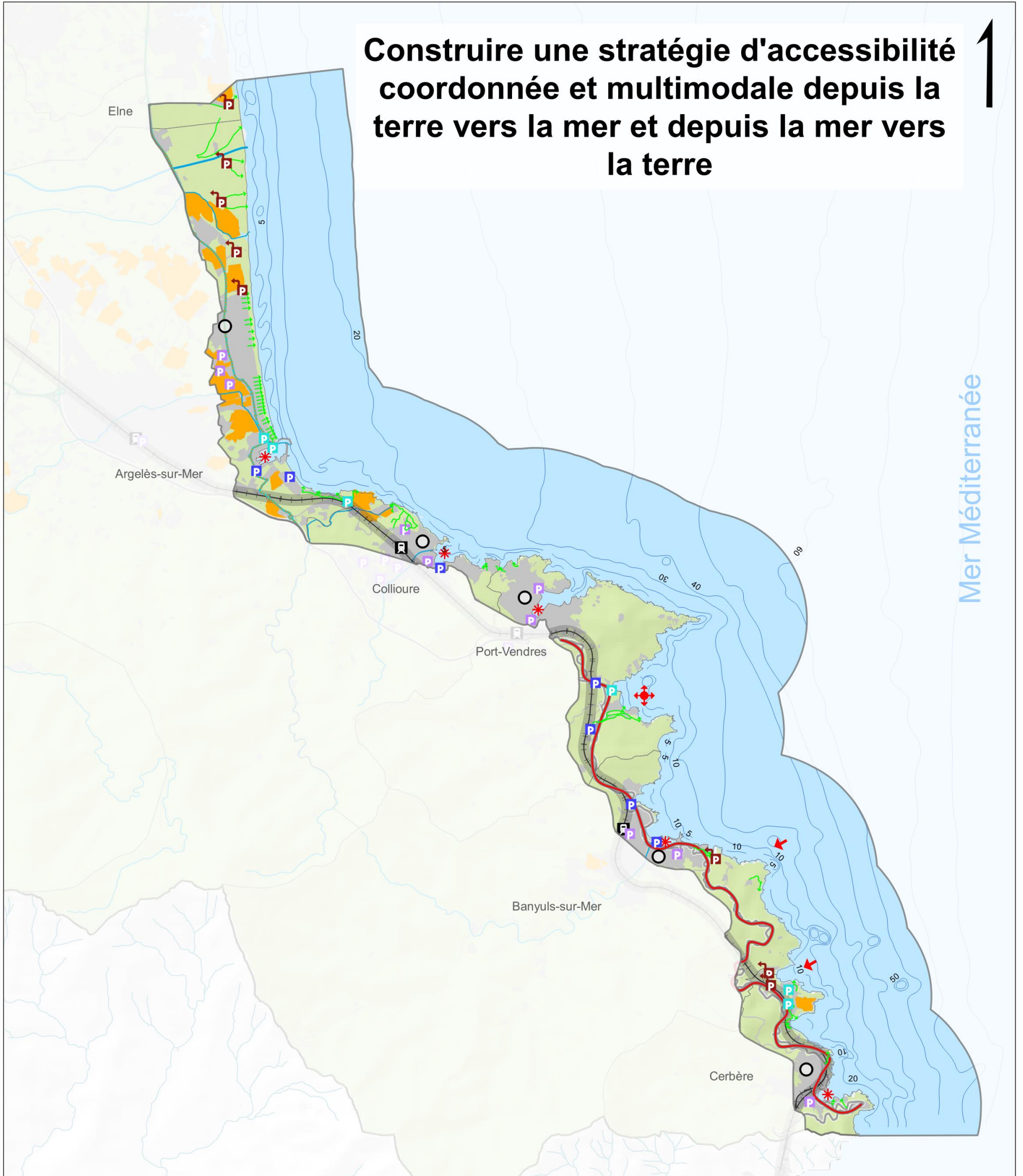
Développer les sites de mouillage organisés

- mouillage collectif à maintenir
- mouillage collectif à étendre
- mouillage collectif à créer
- mouillage grande plaisance à créer

- phare
- station d'épuration
- camping
- espace urbanisé ou artificialisé
- bathymétrie
- cours d'eau
- périmètre du CI-SMVM

Construire une stratégie d'accessibilité coordonnée et multimodale depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre

Mer Méditerranée



Favoriser l'entrée sur le territoire en transport collectif

- conforter la ligne ferroviaire régionale comme support de desserte du littoral
- conforter les gares et y développer les pôles d'échanges multimodaux
- poursuivre la modernisation des voies routières structurantes

Réguler les déplacements et apaiser le territoire

- requalifier la route bleue, vecteur d'accès au rivage
- développer les transports urbains

Garantir un accès au rivage de qualité

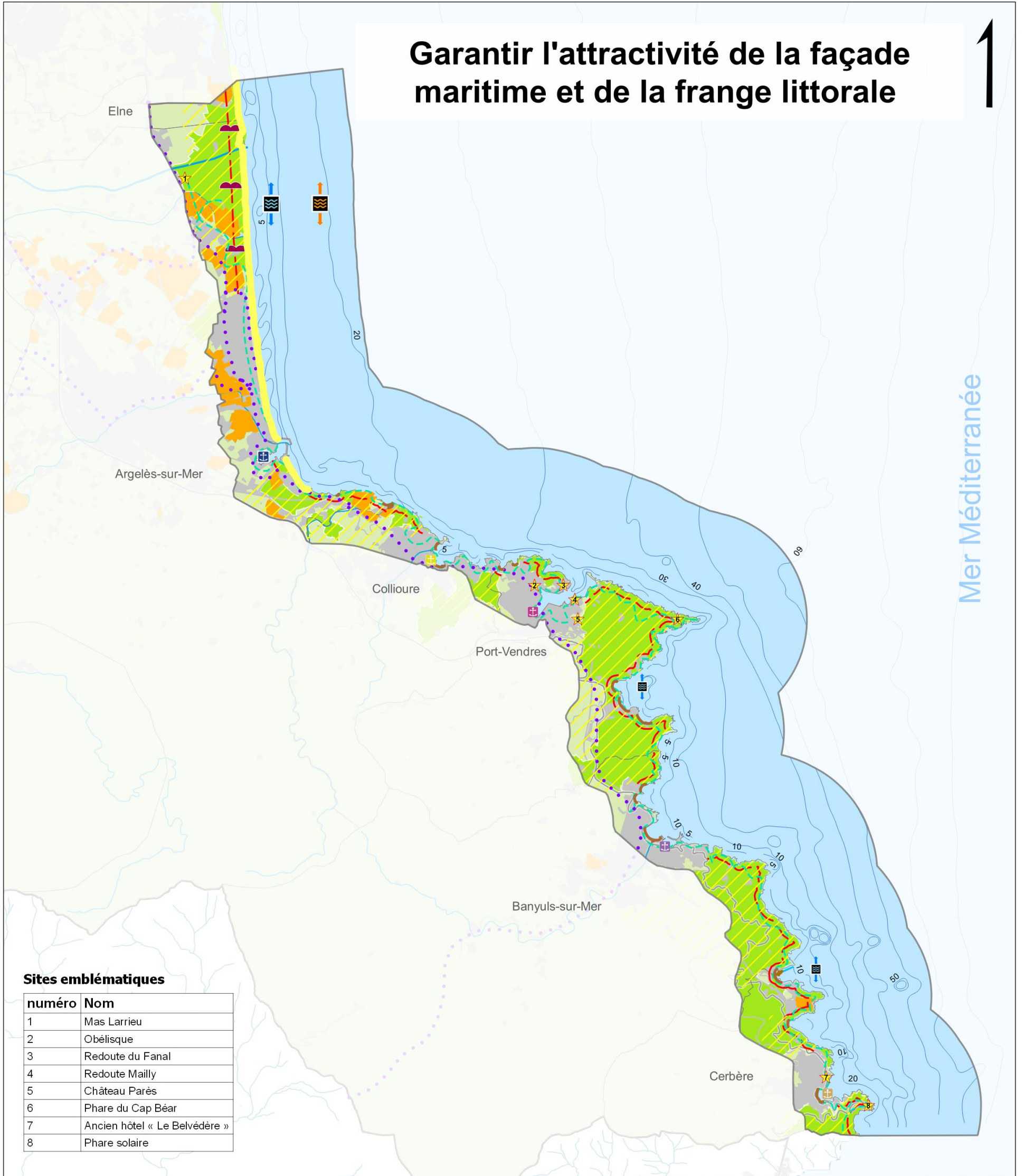
- aménager et mettre en valeur les accès piétons au littoral
- parking de plage à pérenniser
- parking de plage à requalifier
- parking de plage à relocaliser
- mouillage collectif à créer
- mouillage collectif à étendre
- départs et arrivées favorables aux transport maritimes de passagers à promouvoir

- parking majeur
- route départementale
- espace agro-naturel
- camping
- espace urbanisé ou artificialisé
- bathymétrie
- cours d'eau
- périmètre du CI-SMVM

Garantir l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale

1

Mer Méditerranée



Sites emblématiques

numéro	Nom
1	Mas Larrieu
2	Obélisque
3	Redoute du Fanal
4	Redoute Mailly
5	Château Parès
6	Phare du Cap Béar
7	Ancien hôtel « Le Belvédère »
8	Phare solaire

Développer une stratégie renouvelée et collective de mise en tourisme

- camping à qualifier ou à valoriser
- sites emblématiques à réinvestir
- Mettre en valeur les itinéraires doux**
- la Méditerranée à vélo à valoriser
- sentier littoral à valoriser
- sentier sous-marin à conforter et à promouvoir

Mettre en valeur les plages

- plage dédiée aux sports nautiques
- schéma d'aménagement de plage à réaliser

Mettre en réseau l'offre portuaire

- abri côtier de Cerbère
- port des terroirs de Banyuls-sur-Mer
- port multifonctionnel de Port-Vendres
- port patrimoine de Collioure
- port-quartier / port-jardin d'Argelès-sur-Mer

Préserver et mettre en valeur les espaces maritimes et littoraux

- coupure d'urbanisation à ménager (L121-22)
- espace remarquable à protéger (L121-23)
- bande des 100m à protéger (L121-16)
- cordon dunaire à stabiliser ou restructurer

- plage de fond de baie et crique de la côte rocheuse
- plage sableuse
- espace agro-naturel
- route départementale
- espace urbanisé ou artificialisé
- bathymétrie
- cours d'eau
- périmètre du CI-SMVM

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Vergers de cerisiers, arrosés au goutte-à-goutte, le Palau, source AURCA.....	13
Illustration 2 : Oliveraie, Palau-del-Vidre, source AURCA	13
Illustration 3: Forêt, L'Albère, source AURCA	18
Illustration 4: Réhabilitation d'un bâtiment avec pose d'un bardage bois, Lycée Déodat de Séverac, Céret, source AURCA.	19
Illustration 5: Coupure verte littorale entre Collioure et Port-Vendres, Côte Vermeille, source AURCA	20
Illustration 6: Ripisylve de la Rome, Les Cluses, source AURCA.....	24
Illustration 7: Incendie en 2000, Massif des Albères, source AURCA	26
Illustration 8: Aménagement paysager du ravin des Tins, Céret, source AURCA	28
Illustration 9: Font dels ocells, Massif des Albères, source AURCA.....	29
Illustration 10 : Silhouettes urbaines du SCOT Littoral Sud, source AURCA et DREAL OCCITANIE.....	38
Illustration 11 : Traitement paysager d'une zone commerciale, Le Boulou, source AURCA	39
Illustration 12 : Mas patrimonial, commune de L'Albère, source AURCA.....	40
Illustration 13 : Paysage emblématique de la Côte-Vermeille, source AURCA	42
Illustration 14 : ruelle à Vivès, source AURCA	43
Illustration 15 : chemin rural à Bages, source AURCA.....	44
Illustration 16 : Panoramas divers sur les paysages du SCOT Littoral Sud, source AURCA.....	44
Illustration 17 : Les Celleres de Laroque-des-Albères, Ortaffa et Bages, source Google Earth.....	45
Illustration 18 : Eléments du patrimoine du SCOT Littoral Sud, source AURCA	45
Illustration 19 : Itinéraires de découverte du SCOT Littoral Sud, sources AURCA, CD66.....	47
Illustration 20 : Paysage de la Côte-Vermeille, source AURCA	50
Illustration 21 : Casots de la Côte-Vermeille, source AURCA.....	51
Illustration 22 : Massifs forestiers et habités du SCOT Littoral Sud, source AURCA	52
Illustration 23 : Paysages de piémont, SCOT Littoral Sud, source AURCA	53
Illustration 24 : Domaines, SCOT Littoral Sud, source AURCA	55
Illustration 25 : La densité résidentielle : définition et exemple.....	66
Illustration 26 : Logements sociaux, lotissement Vignes Planes, Céret, source AURCA.....	78
Illustration 27 : Quartier de la gare, Collioure,	83
Illustration 28 : Gare d'Argelès-sur-Mer, source AURCA.....	84
Illustration 29 : Sentier littoral, Argelès-sur-Mer, source AURCA.....	91
Illustration 30 : Pistes cyclables, Argelès-sur-Mer, source AURCA.....	91
Illustration 31 : RD 914 à hauteur d'Argelès-sur-Mer, source AURCA.....	92
Illustration 32 : Les ports du SCOT Littoral Sud, source AURCA.....	96
Illustration 33: Construction du pôle médical de Sorède, au sein du tissu urbain. Source AURCA...	108
Illustration 34 : Exemple d'organisation commerciale.....	113
Illustration 35 : Aménagement paysager d'un terre-plein central au Boulou, Source AURCA.....	122
Illustration 36 : L'anse du port de Banyuls-sur-Mer, Source DREAL Occitanie	129
Illustration 37 : Autoroute ferroviaire,	132
Illustration 38 : Port de Port-Vendres, source CD66	133
Illustration 39 : Le littoral sableux d'Argelès-sur-Mer, source DREAL Occitanie	137
Illustration 40 : Report illustratif du tracé des espaces proches du rivage, séquence non urbaine, anse de Peyrefite, source AURCA	145
Illustration 41: report illustratif du tracé des espaces proches du rivage, séquence urbaine, Banyuls-sur-Mer, source AURCA.....	145

Illustration 42 : Frange d'urbanisation, commune de Cerbère, source DREAL Occitanie	147
Illustration 43 : Embouchure du Tech, source Réserve Naturelle Nationale du Mas Larrieu	149
Illustration 44 : Espaces remarquables du SCOT Littoral Sud, source DREAL Occitanie	150
Illustration 45 : Développement de l'urbanisation sur les communes littorales.....	156
Illustration 46 : Illustrations de la notion d'extension limitée au sein des espaces proches du rivage, source : Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.....	159
Illustration 47: Accès piétons au rivage, littoral du SCOT Littoral Sud, source AURCA.....	177
Illustration 48 : L'hébergement de plein air, littoral du SCOT Littoral Sud, source DREAL Occitanie ..	180
Illustration 49 : quelques sites emblématiques de la Côte Vermeille, source AURCA	182
Illustration 50 : Secteur assurant le lien entre le port et le quartier Charlemagne, Argelès-sur-Mer, source AURCA	187
Illustration 51 : Port de Collioure, source DREAL Occitanie	187
Illustration 52 : Port de Port-Vendres,	188
Illustration 53 : Port de Banyuls-sur-Mer, source DREAL Occitanie	189
Illustration 54 : Port de Cerbère, source DREAL Occitanie.....	190
Illustration 55 : Cale de mise à l'eau, Argelès-sur-Mer, source AURCA.....	192
Illustration 56 : Plage Bernardi, Port-Vendres, source AURCA.....	195
Illustration 57 : Côte rocheuse du SCOT Littoral Sud, source DREAL Occitanie.....	197
Illustration 58 : Cheminement piéton balisé aux Portels, source AURCA.....	200
Illustration 59 : Belvédère, Cerbère,	201
Illustration 60 : Points de vente viticole, Côte Vermeille, source AURCA	204
Illustration 61 : paysage de la Côte Vermeille, source AURCA	205
Illustration 62 : Station d'épuration de Banyuls-sur-Mer, source AURCA.....	206
Illustration 63 : Intervention sur le littoral sableux, Argelès-sur-Mer, source DREAL Occitanie.....	207
Illustration 64 : Déchetterie portuaire, Banyuls-sur-Mer, source AURCA	207
Illustration 65 : Mouillages entre Banyuls-sur-Mer et Cerbère, source AURCA.....	209
Illustration 66 : Herbier de Posidonie,	209
Illustration 67 : Aménagements légers sur l'arrière-plage sablonneuse d'Argelès-sur-Mer, source AURCA.....	211
Illustration 68 : Digue de Cerbère, source AURCA	212

REALISATION - MAITRISE D'OUVRAGE



Syndicat mixte du SCOT Littoral Sud

3, Impasse de Charlemagne
BP 90103
66704 ARGELES-SUR-MER Cedex
Tél.: 04 68 81 63 77 – Fax : 04 68 95 92 78
E-mail : scotlittoralsud@gmail.com

PARTICIPATION AUX ETUDES - CONCEPTION GRAPHIQUE



Agence d'Urbanisme Catalane

19, Espace Méditerranée – 6^{ème} étage
66000 PERPIGNAN
Tél.: 04 68 87 75 52 – Fax : 04 68 56 49 52
E-mail : agence.catalane@aurca.org



web

Approuvé en Comité Syndical du 02/03/2020 (Mission C15)
Tous droits réservés.



SCOT LITTORAL SUD



ANNEXE

du DOCUMENT
D'AMENAGEMENT
ARTISANAL ET
COMMERCIAL



Approuvé
en Comité Syndical
du 02/03/2020

Annexe

Document d'Aménagement Artisanal
et commercial :
localisation préférentielle des
commerces par commune

L141-17 : « Le document d'aménagement artisanal et commercial localise les secteurs d'implantation périphérique ainsi que les centralités urbaines, qui peuvent inclure tout secteur, notamment centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques du point de vue des objectifs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 141-16 ».

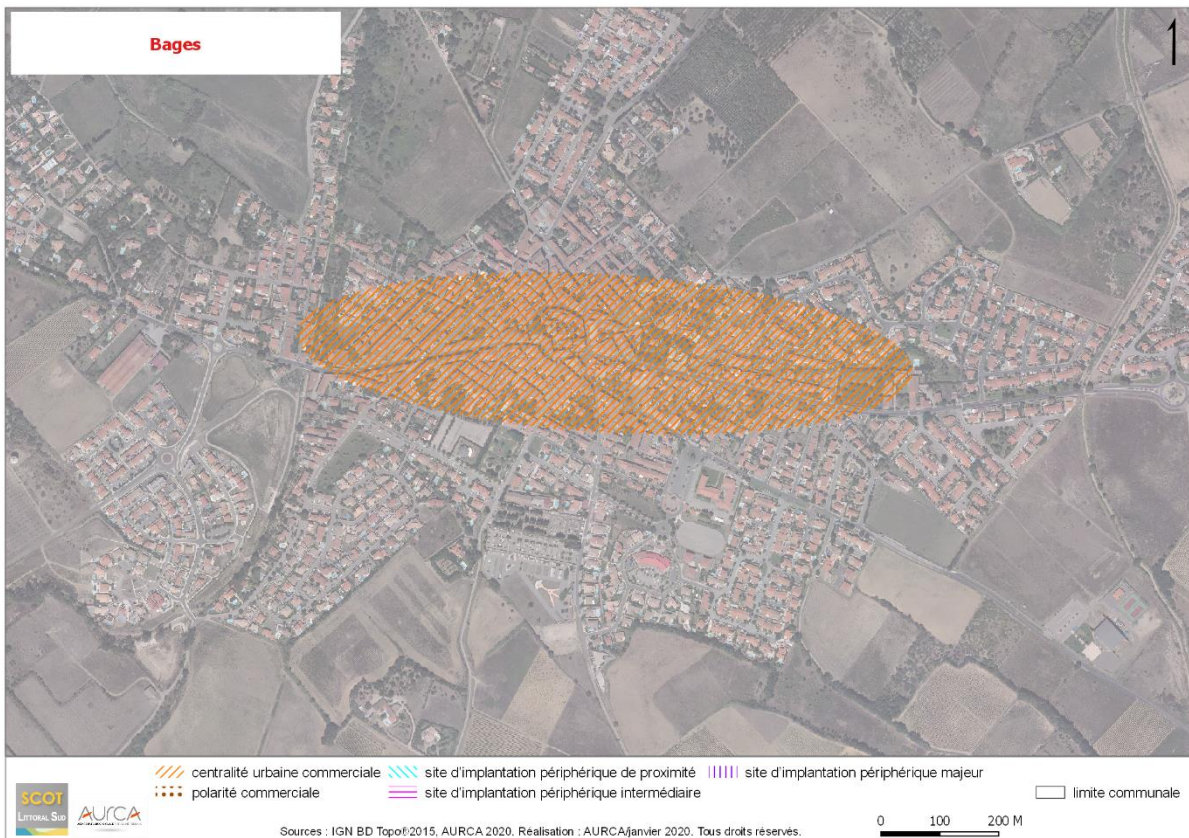
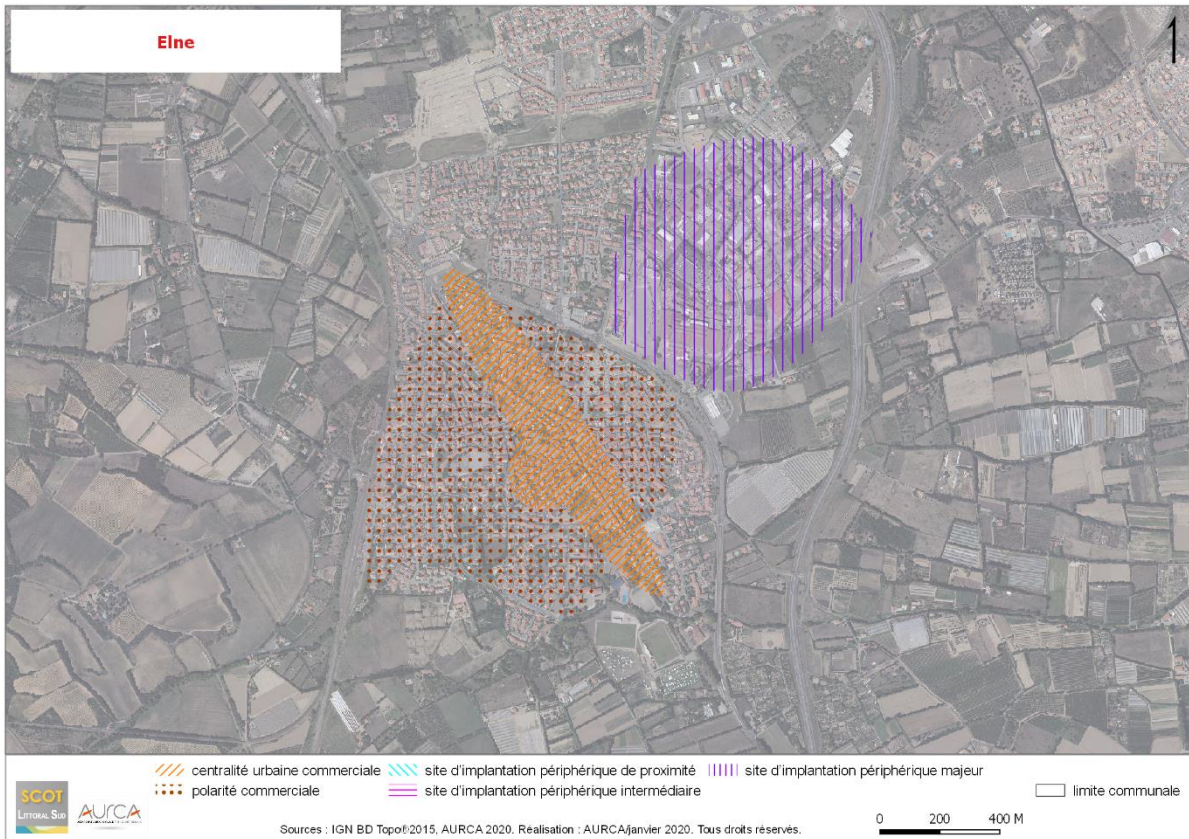
Précisions

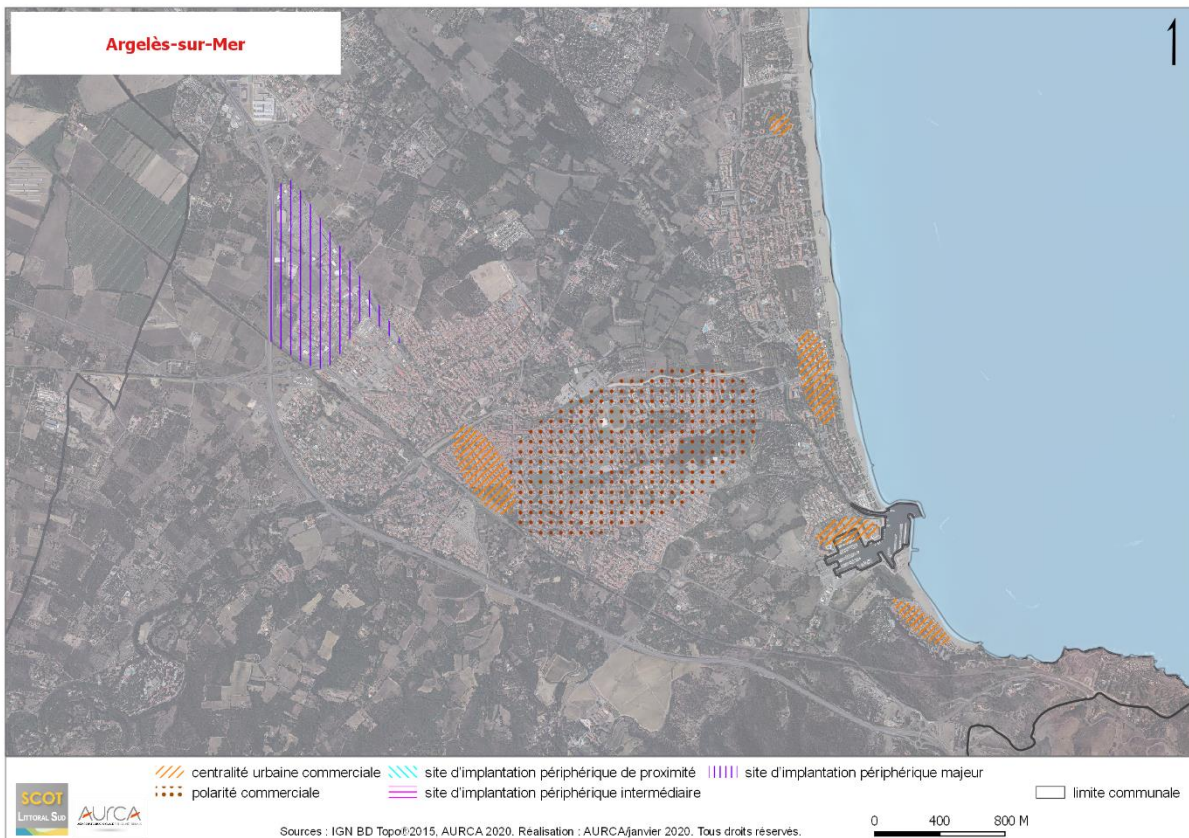
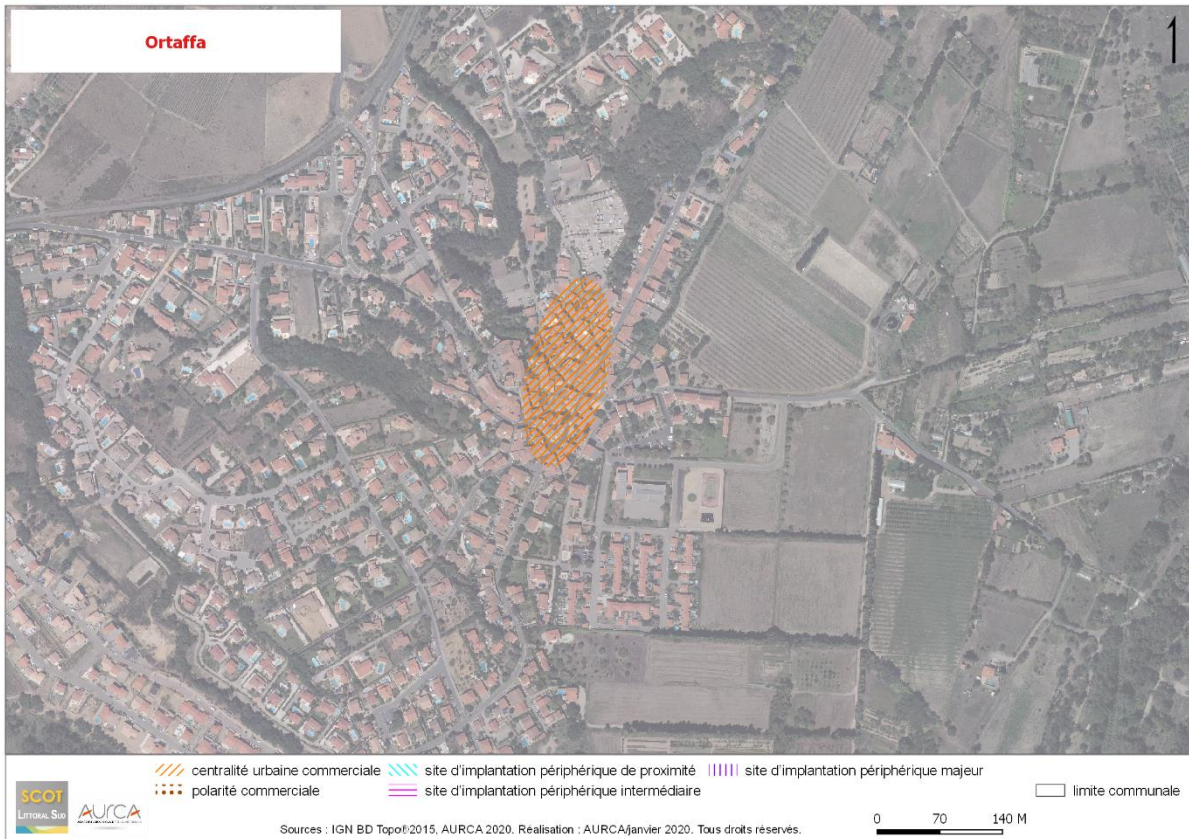
Sur le territoire, on recense 35 centralités urbaines commerciales, 9 polarités commerciales et 8 Sites d'Implantation Périphériques.

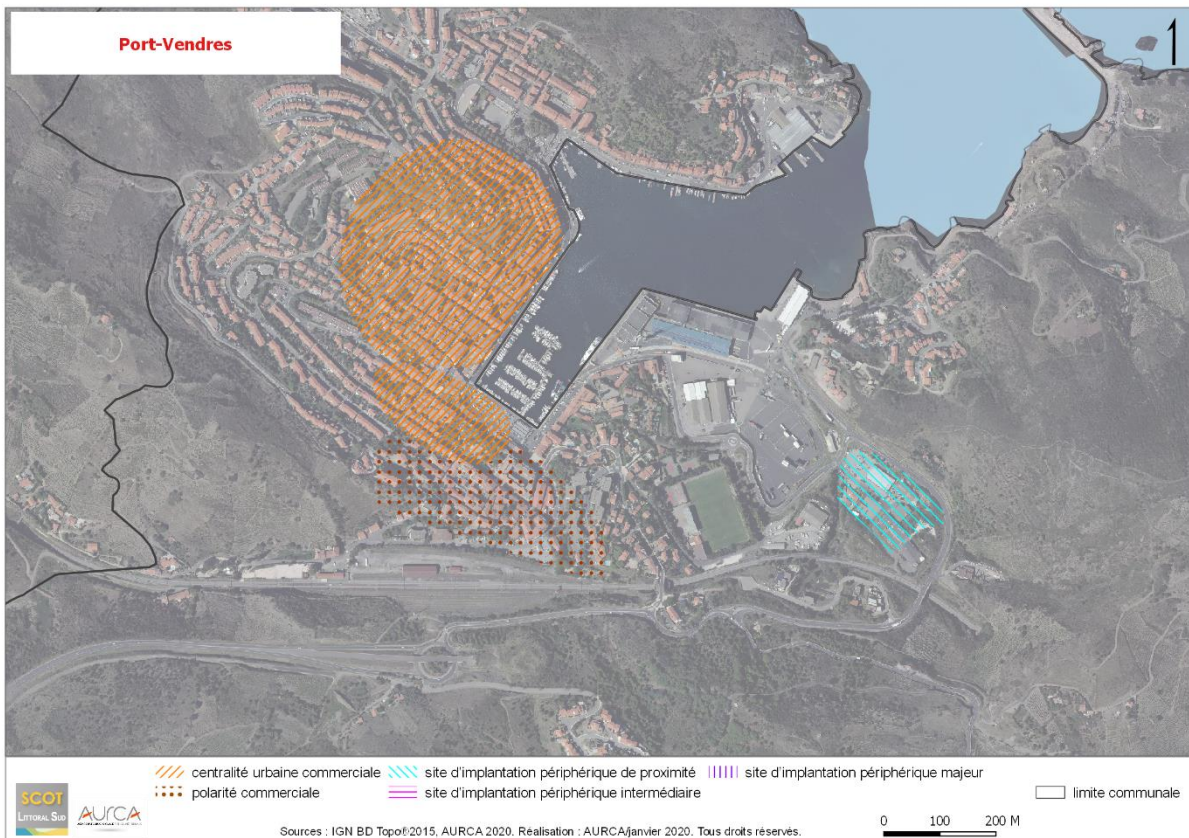
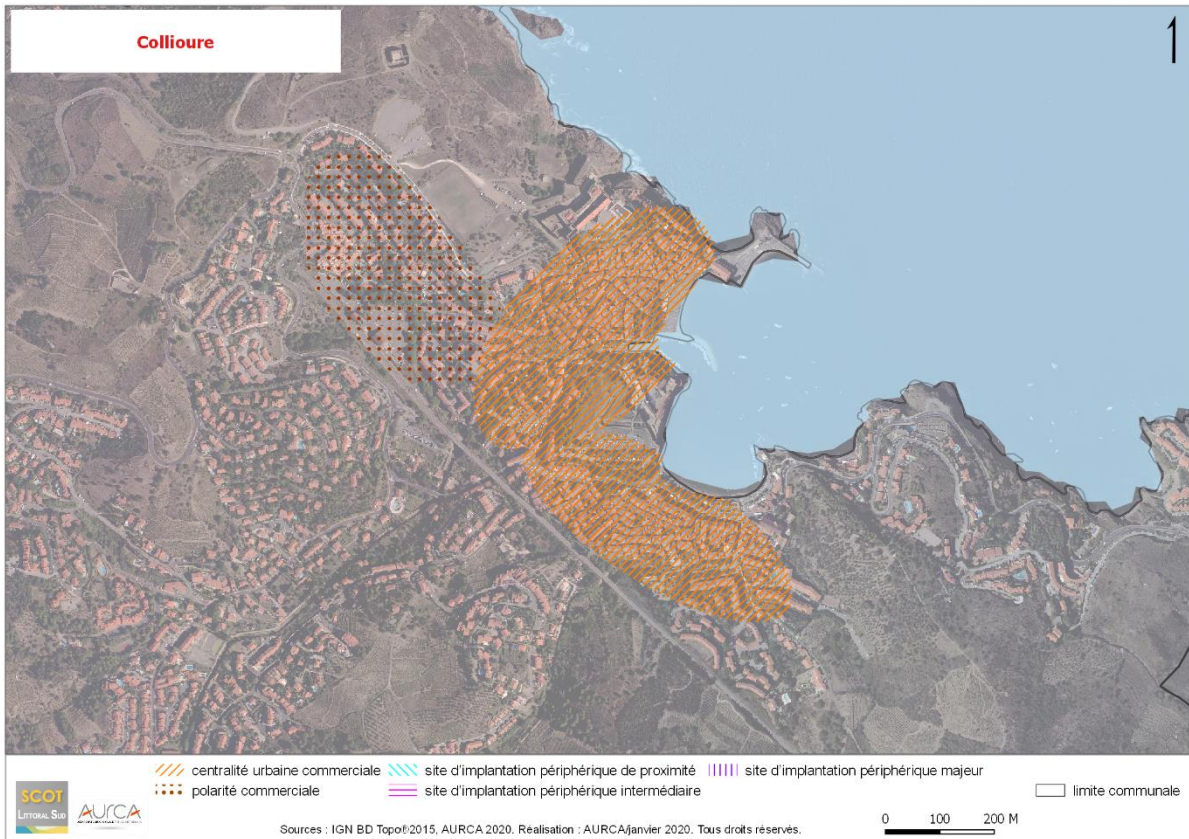
Le DAAC localise les différents types d'espaces commerciaux, c'est-à-dire détermine l'endroit où ils se situent. Il n'a pas vocation à délimiter finement leurs périmètres. Aussi, la représentation cartographique de ces espaces, bien qu'elle soit au maximum fidèle à l'occupation des sols (espaces bâtis) et qu'elle tienne compte des contraintes (risques...) et des protections environnementales (zones humides, réservoirs et corridors de biodiversité définis par le SRCE...), reste schématique. Il revient aux documents locaux d'urbanisme locaux de détailler la délimitation de ces espaces à l'échelle parcellaire.

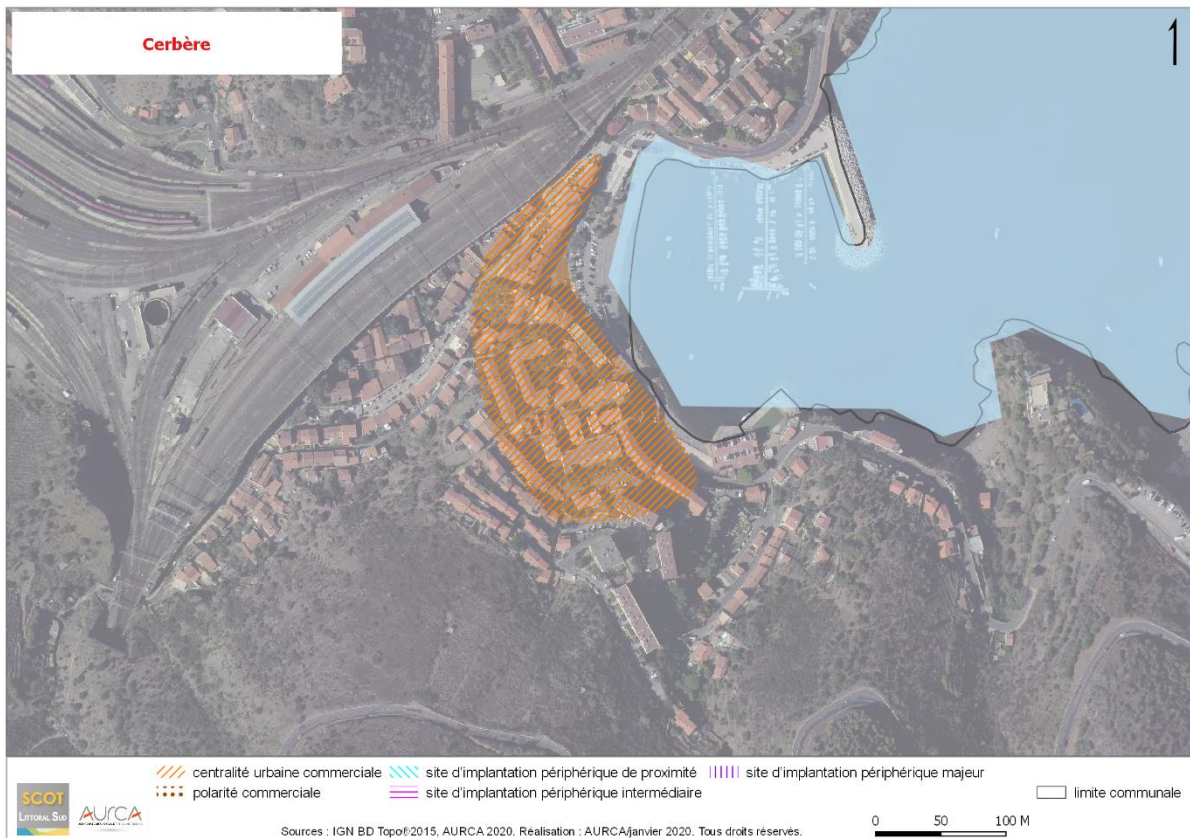
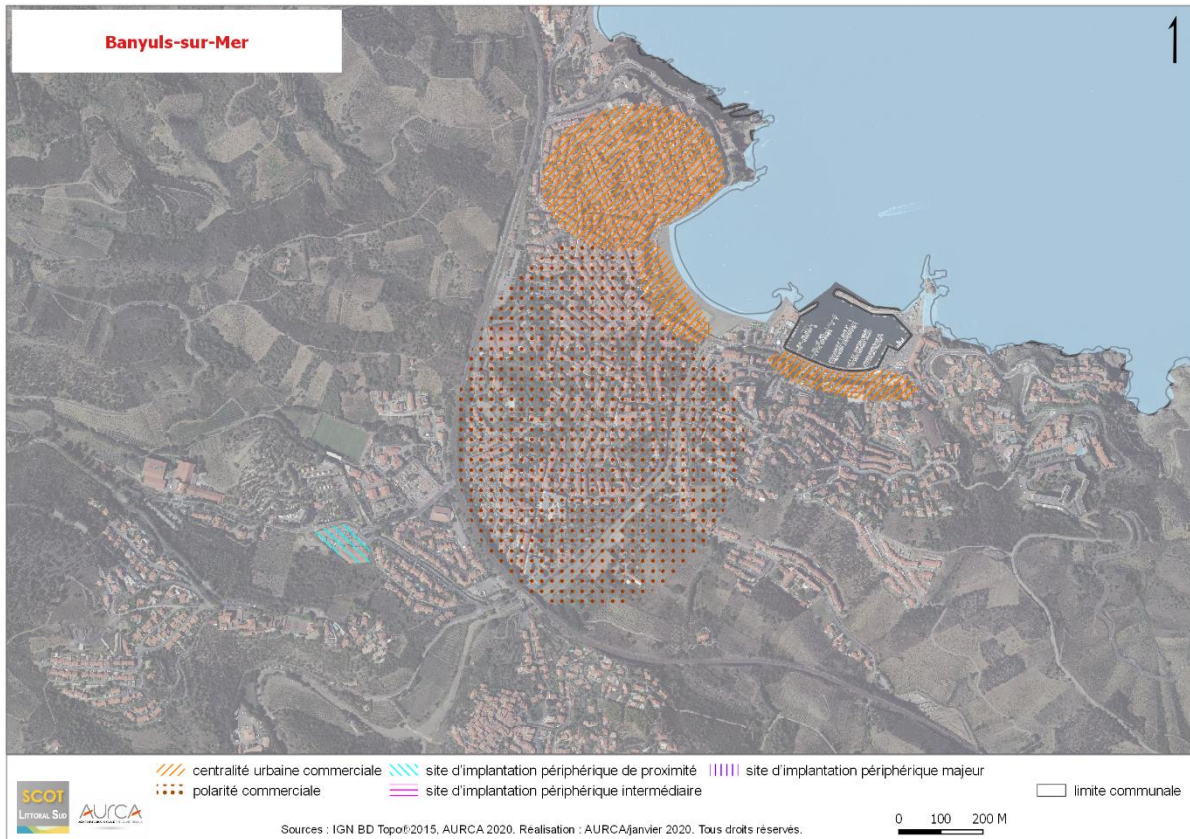
Sommaire

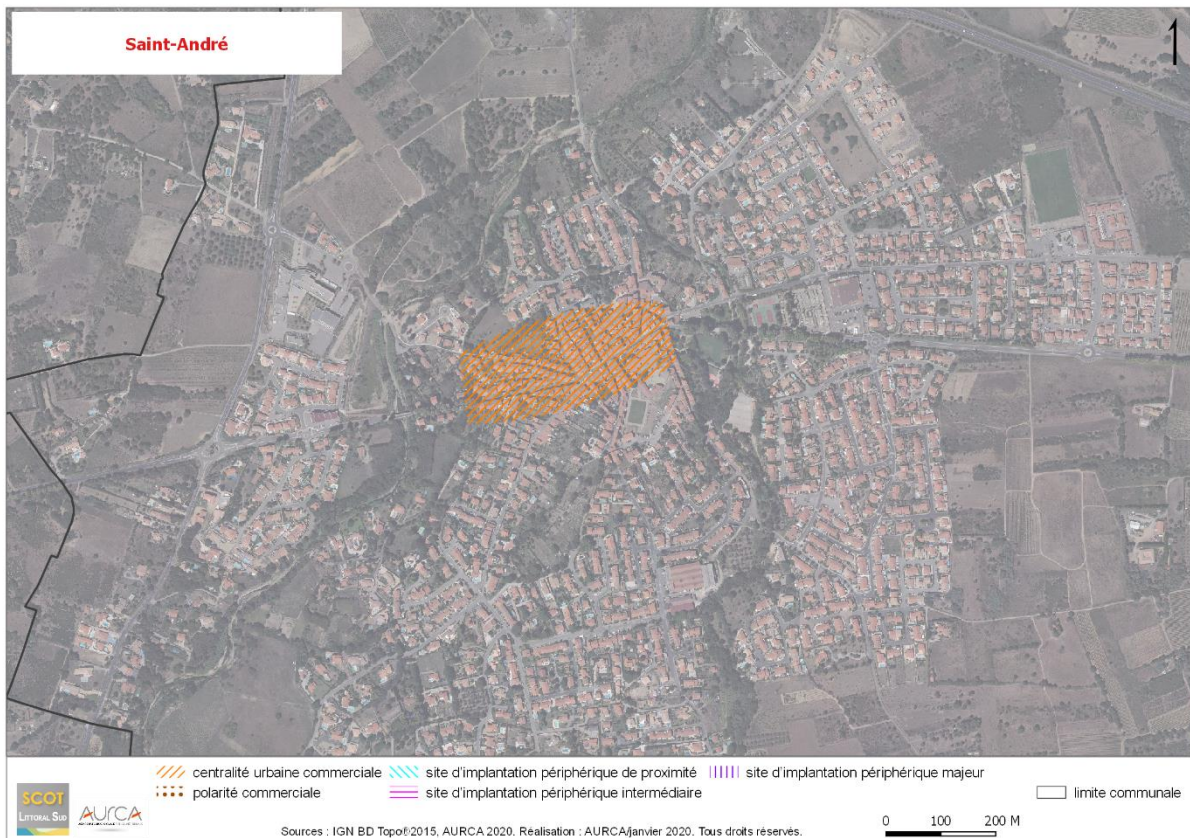
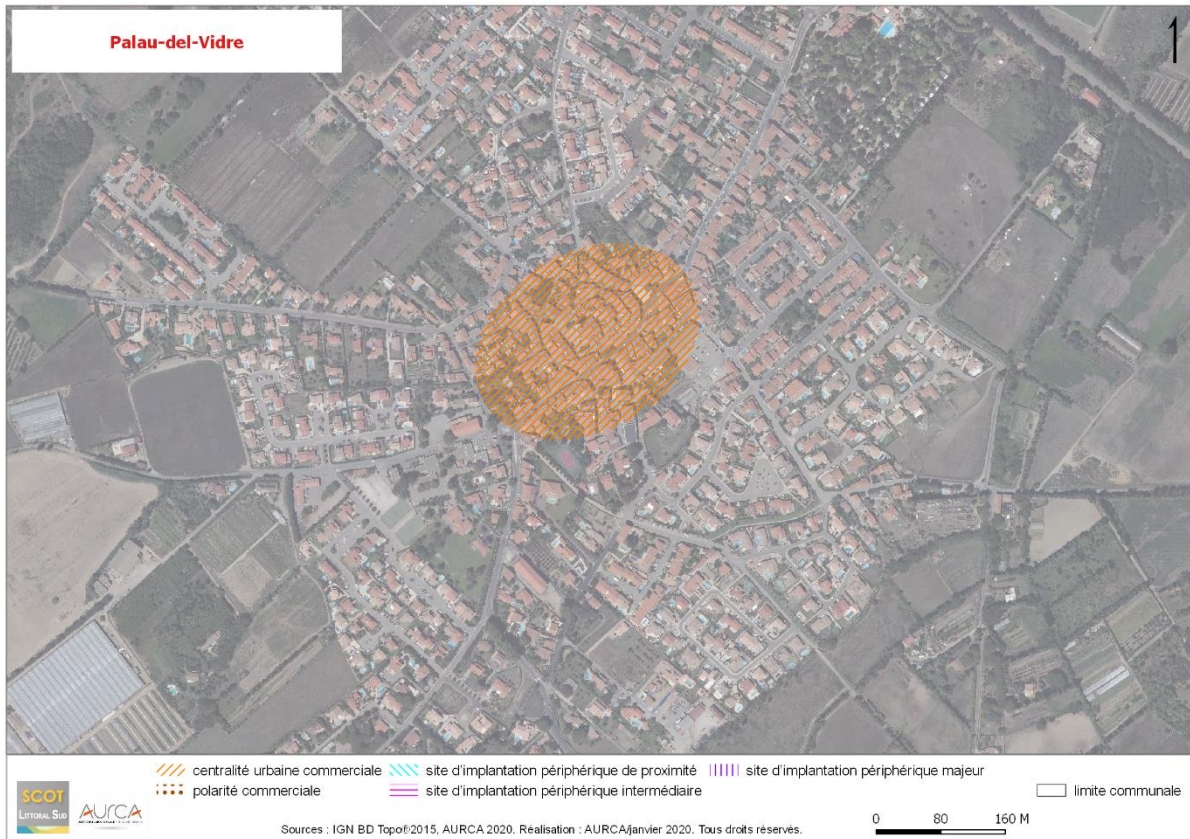
Elne	6
Bages	6
Ortaffa	7
Argelès-sur-Mer	7
Collioure	8
Port-Vendres	8
Banyuls-sur-Mer	9
Cerbère	9
Palau-del-Vidre	10
Saint-André	10
Sorède	11
Saint-Génis-des-Fontaines	11
Laroque-des-Albères -	12
Villelongue-del-Monts	13
Montesquieu-des-Albères	13
Le Boulou	14
Saint-Jean-Pla-de-Corts	14
Maureillas-las Illas	15
Les Cluses	15
Vivès	16
Le Perthus	16
Taillet	17
Céret	17
Reynès	18

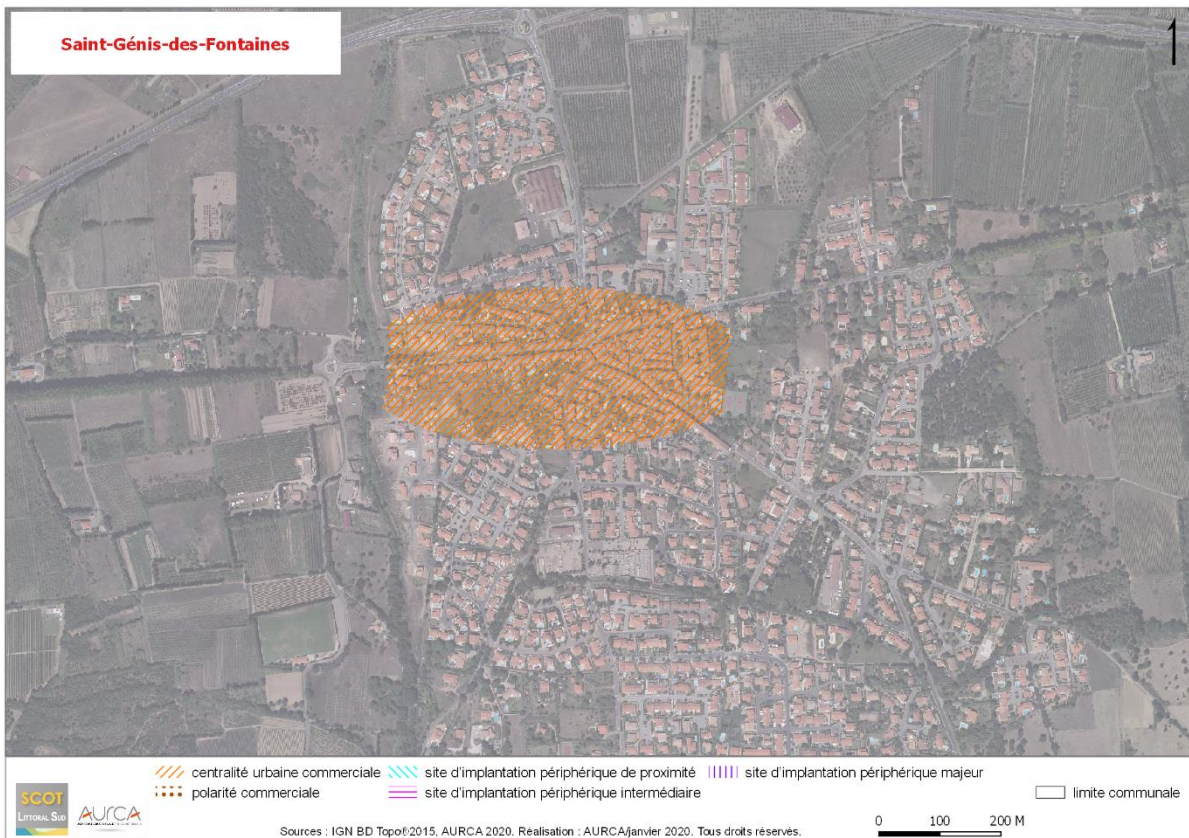
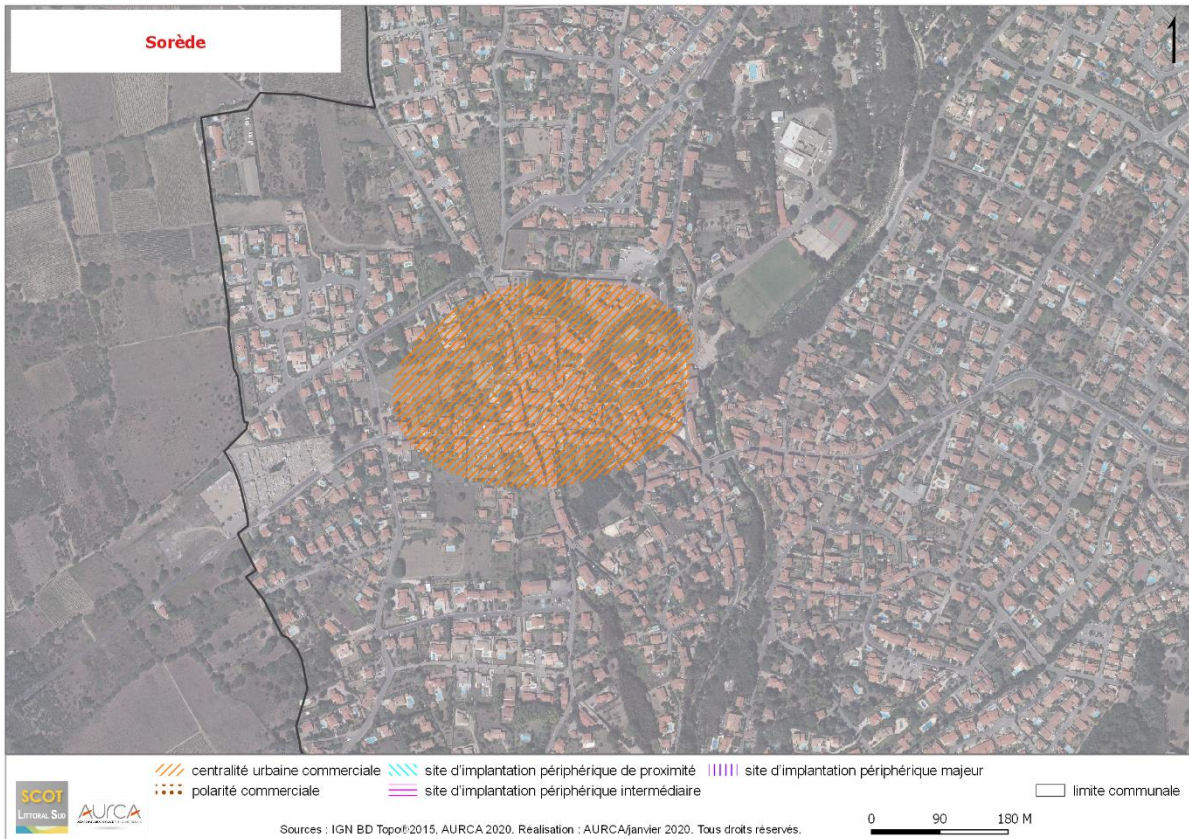


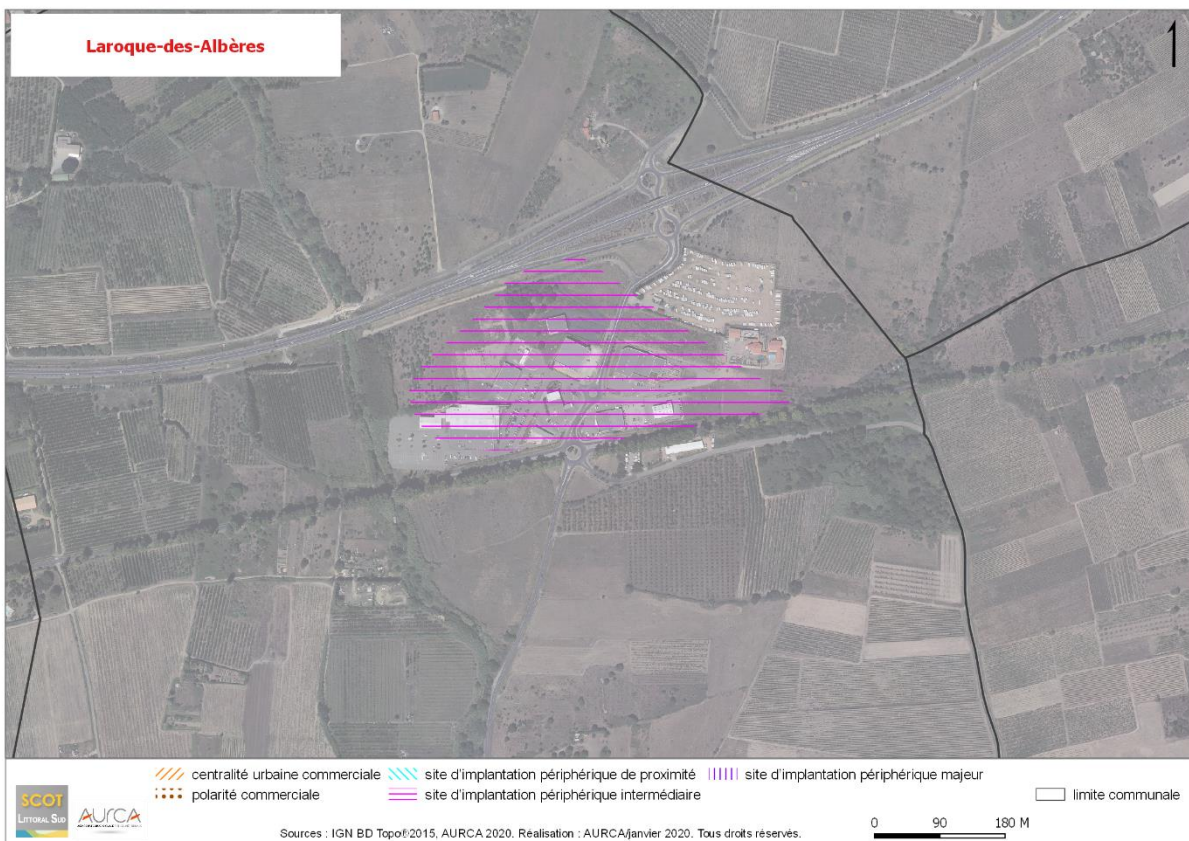
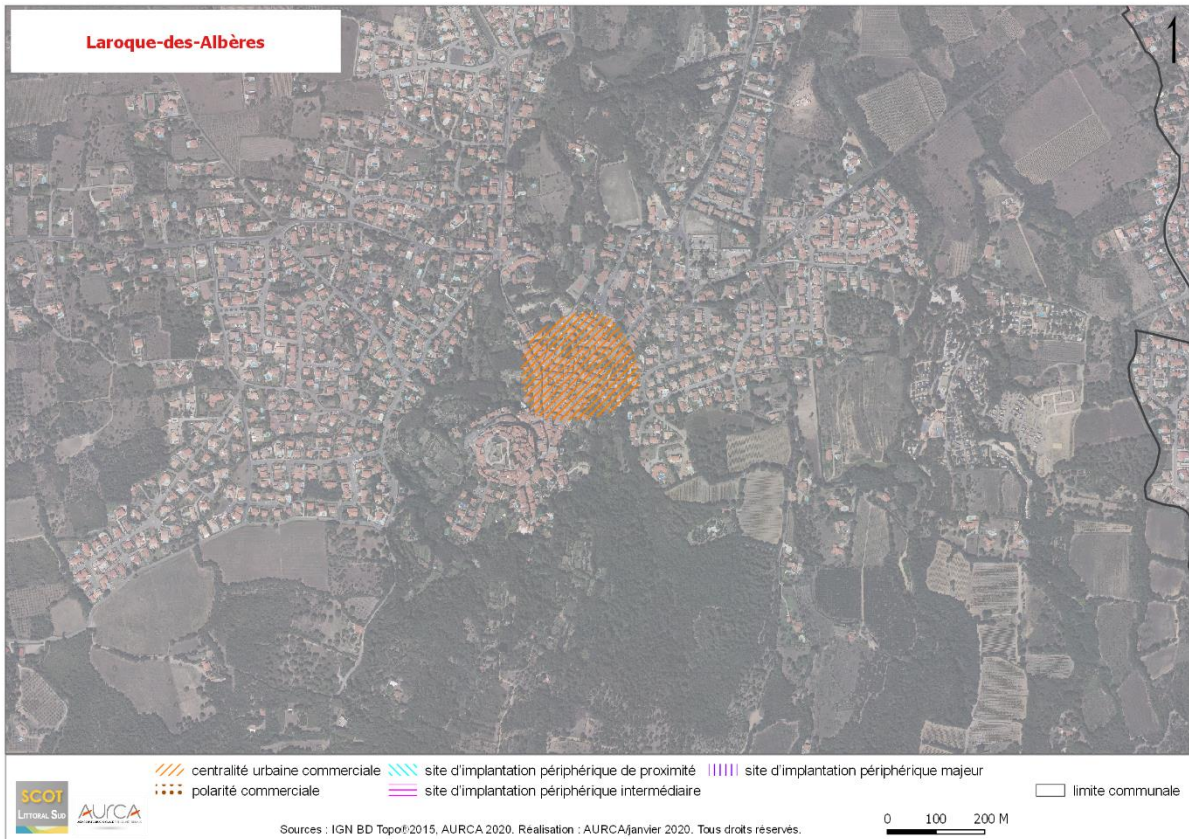


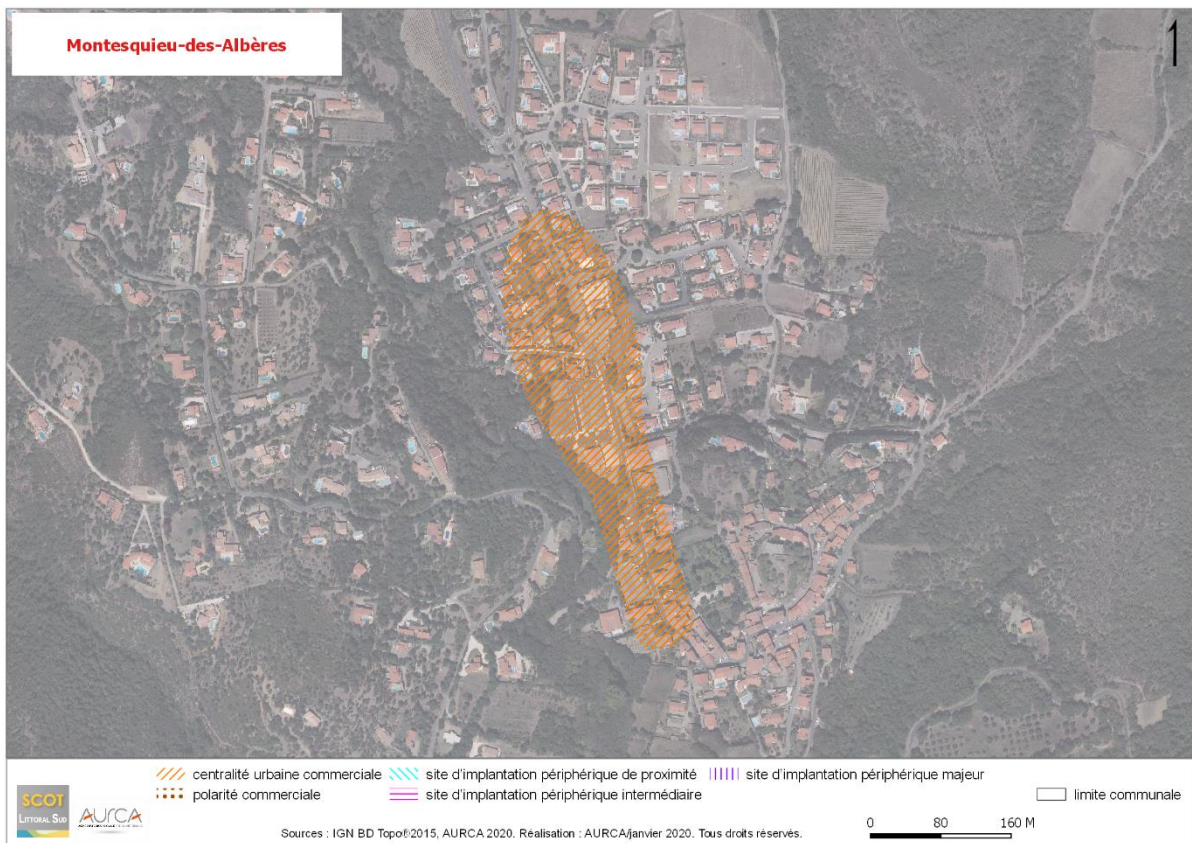
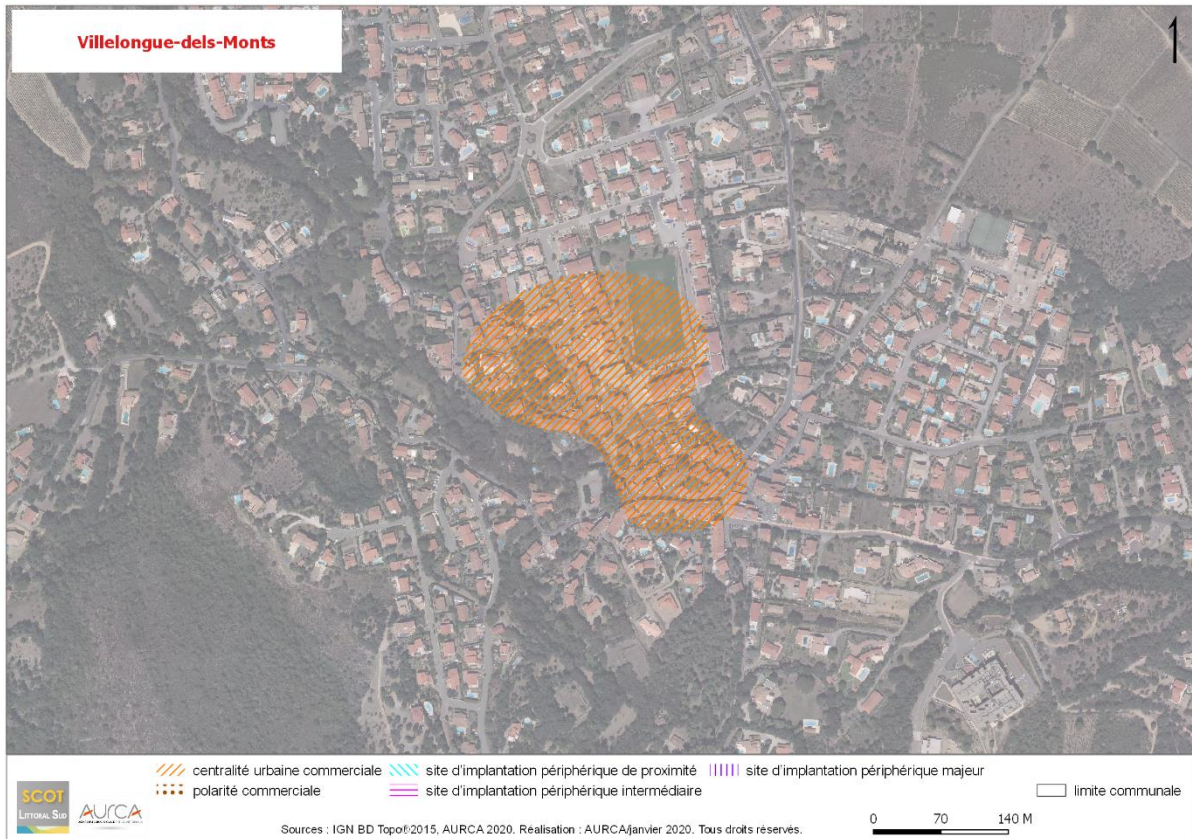


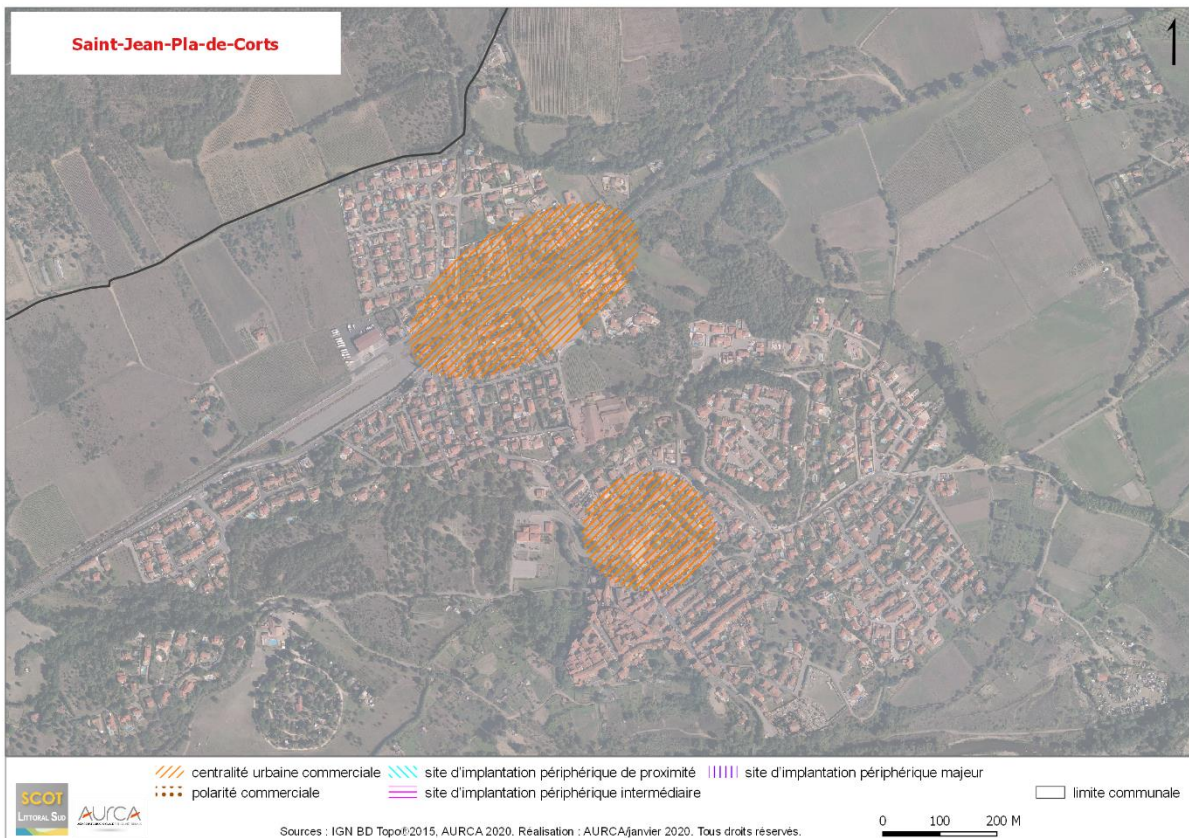
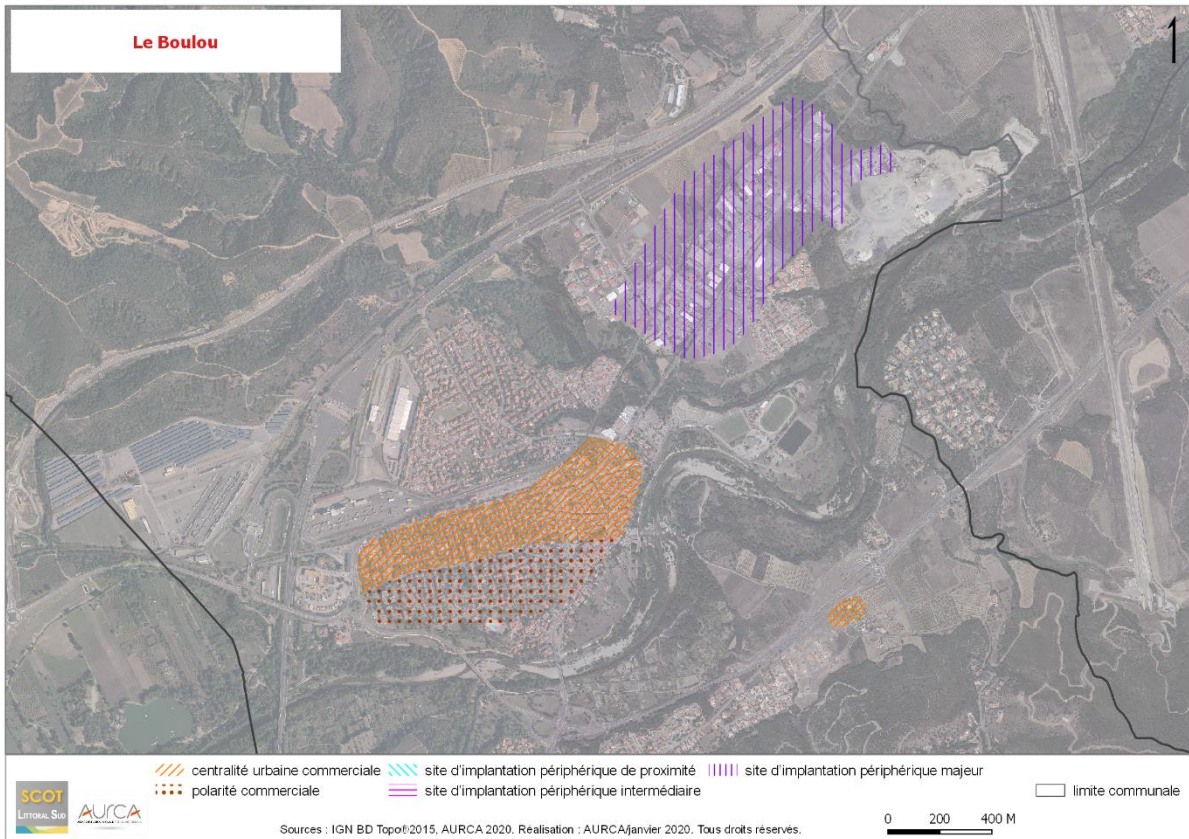


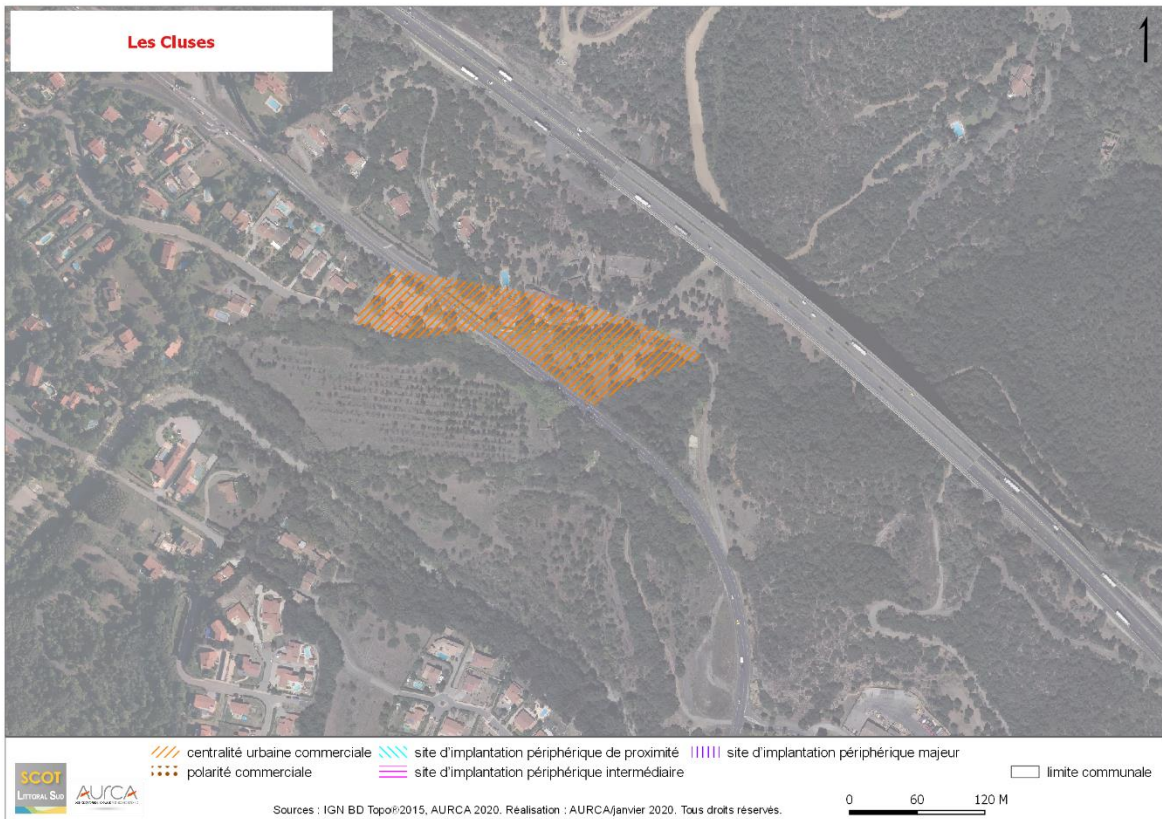
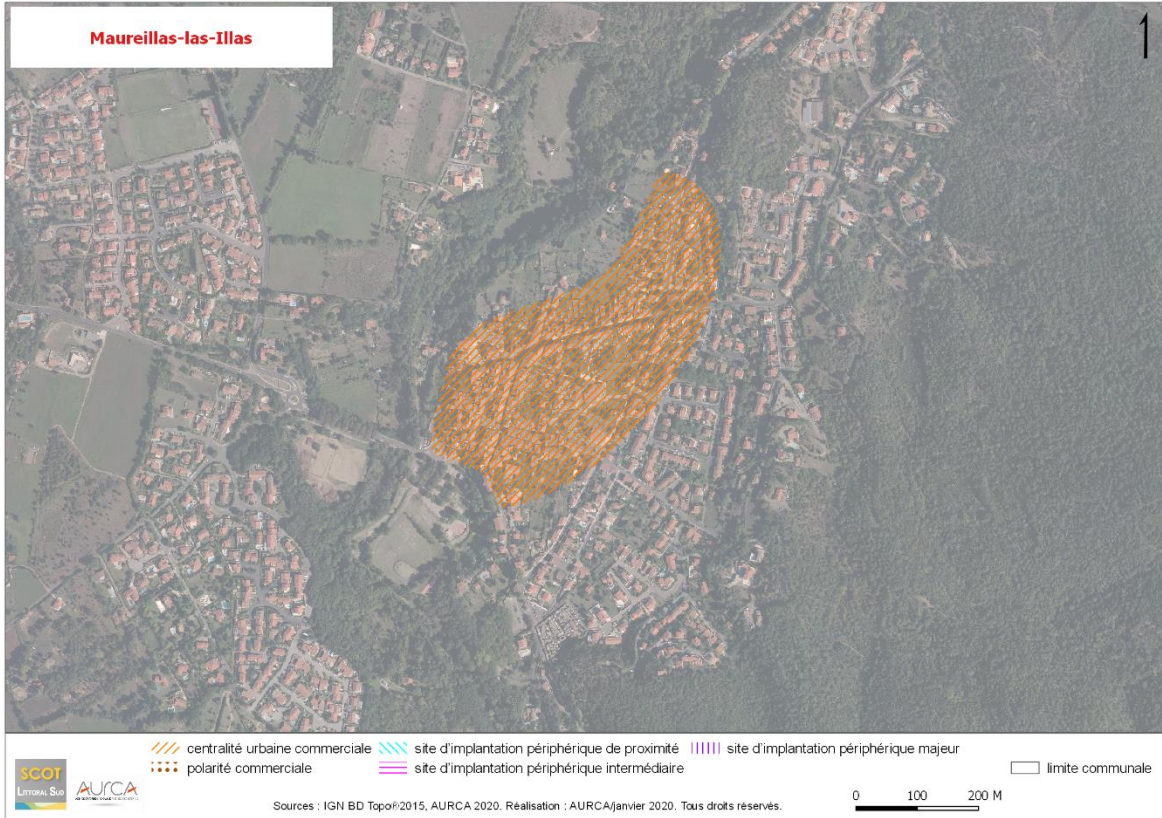


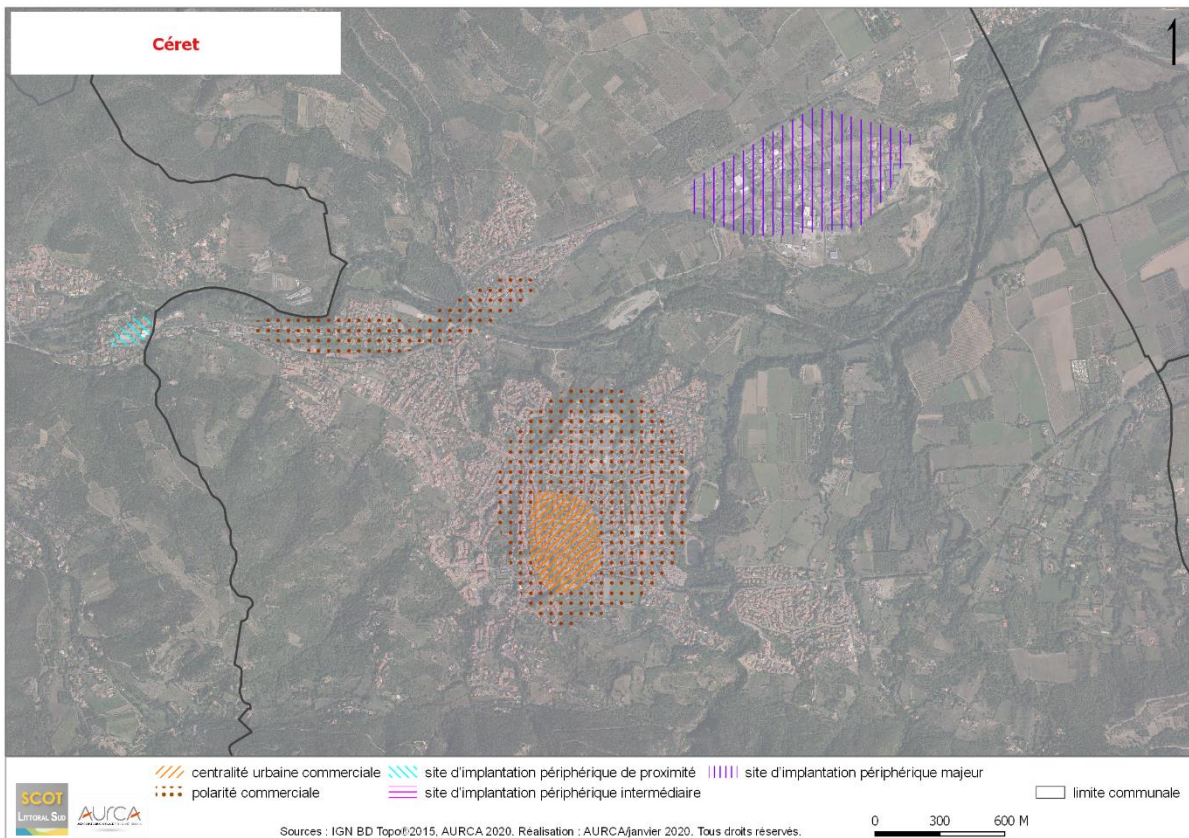
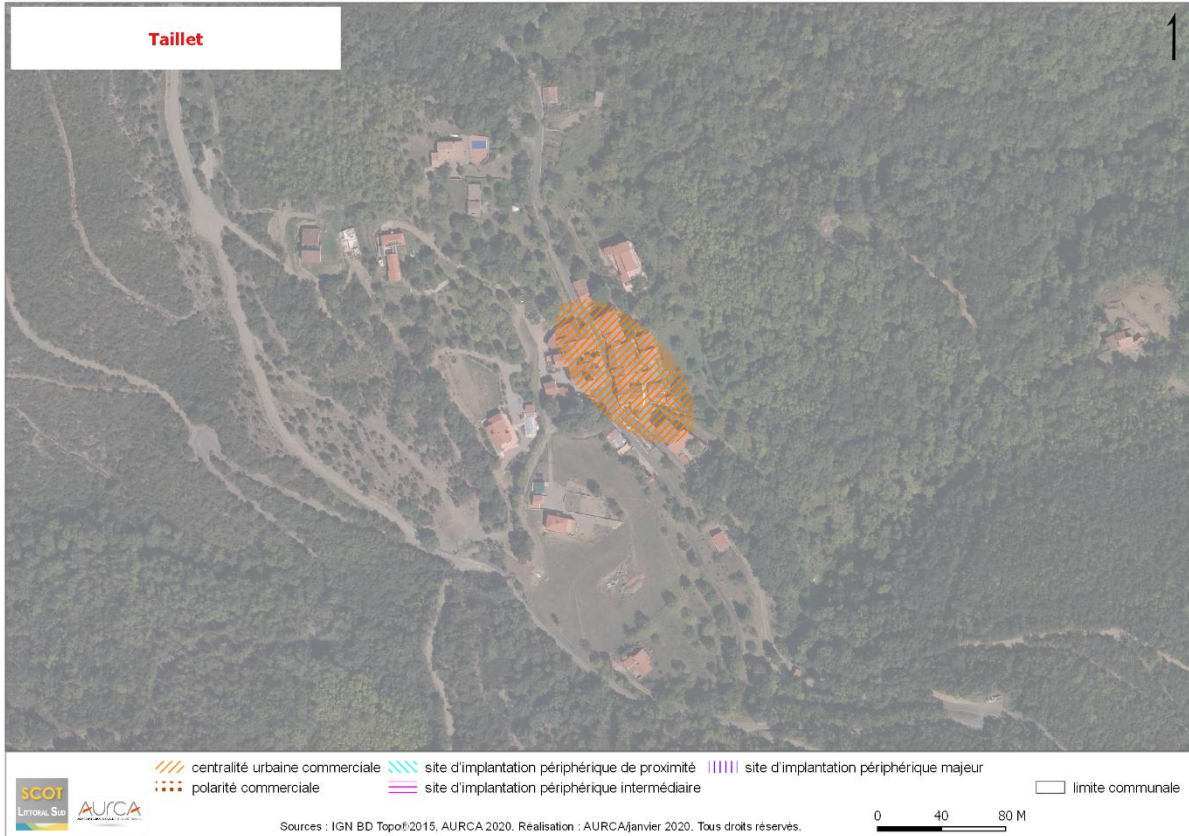


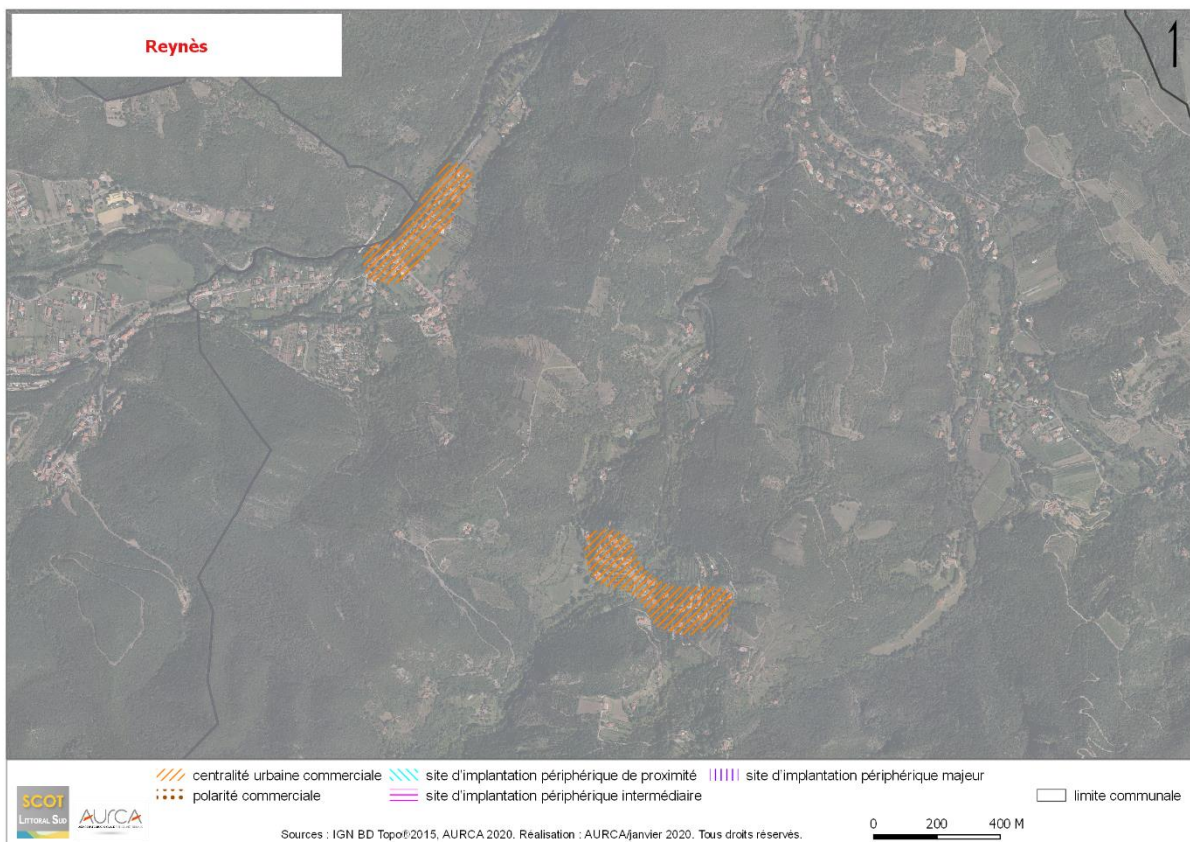
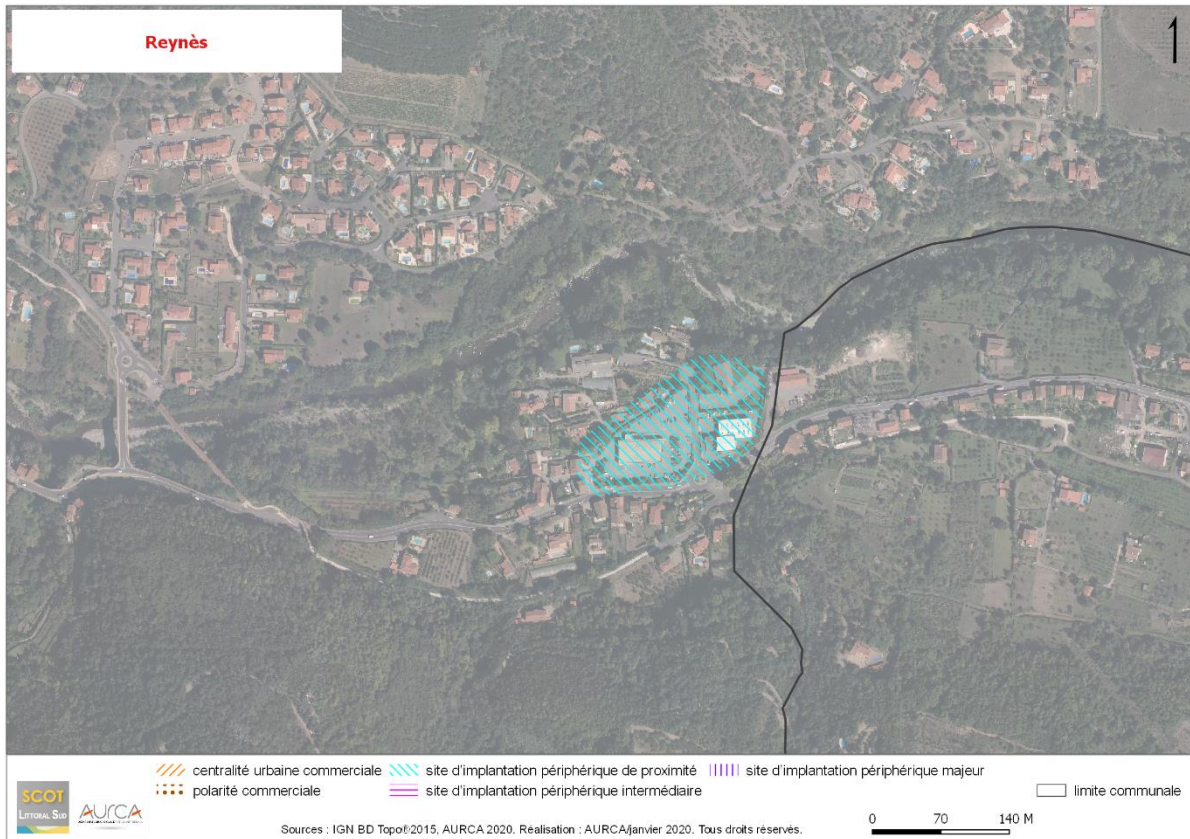












REALISATION - MAITRISE D'OUVRAGE



Syndicat mixte du SCOT Littoral Sud

3, Impasse de Charlemagne
BP 90103
66704 ARGELES-SUR-MER Cedex
Tél.: 04 68 81 63 77 – Fax : 04 68 95 92 78
E-mail : scotlittoralsud@gmail.com

PARTICIPATION AUX ETUDES - CONCEPTION GRAPHIQUE



Agence d'Urbanisme Catalane

19, Espace Méditerranée – 6^{ème} étage
66000 PERPIGNAN
Tél.: 04 68 87 75 52 – Fax : 04 68 56 49 52
E-mail : agence.catalane@aurca.org

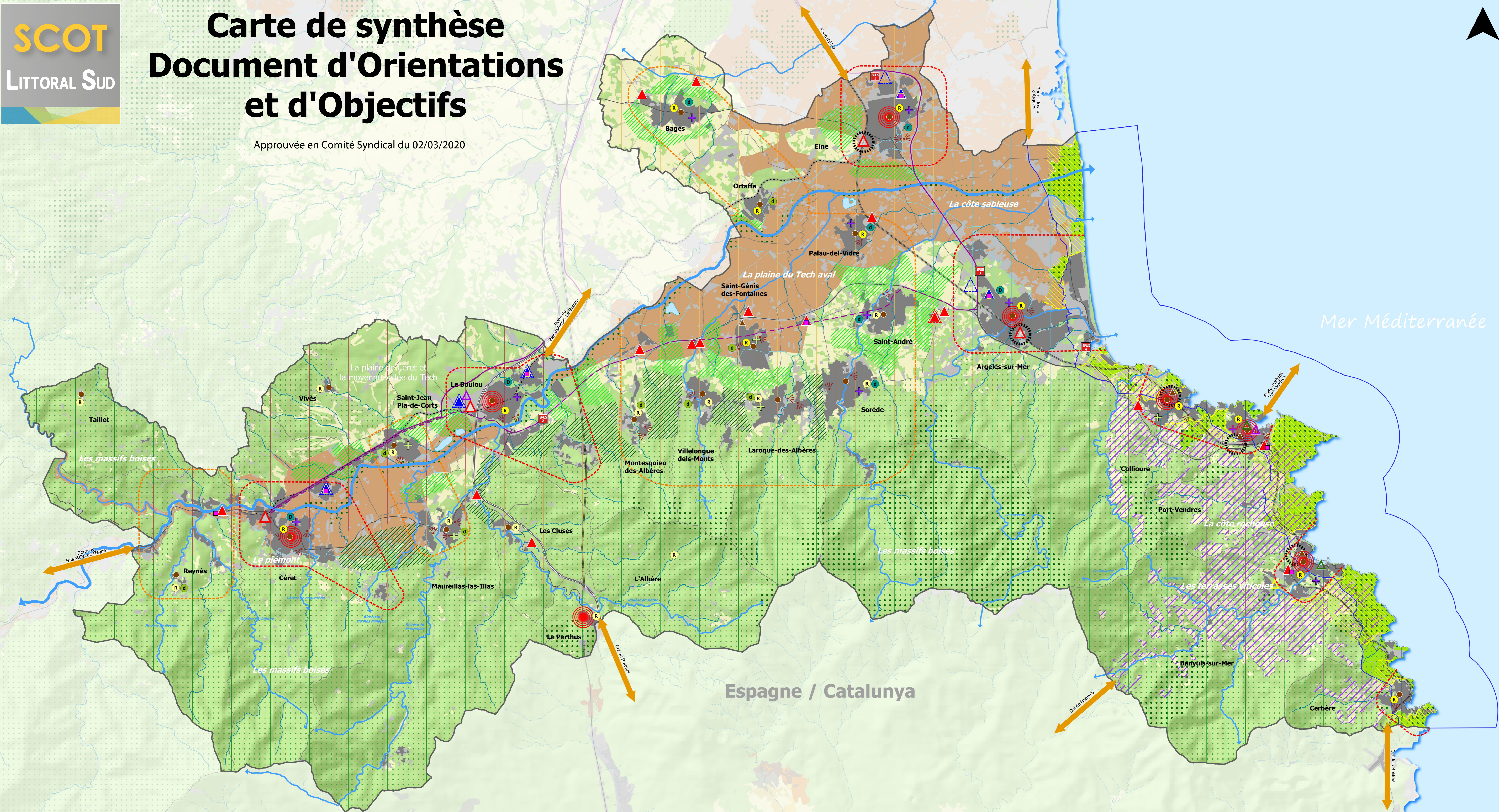
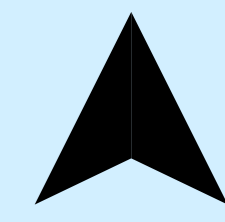


web

Approuvé en Comité Syndical du 02/03/2020 (Mission C15)
Tous droits réservés.

Carte de synthèse Document d'Orientations et d'Objectifs

Approuvée en Comité Syndical du 02/03/2020



Mer Méditerranée

Espagne / Catalunya

Préserver et valoriser les atouts du territoire, ses ressources et ses paysages

Protéger les ressources et les milieux, soutenir l'agriculture et la sylviculture

- Préserver durablement les secteurs agricoles à fort potentiel
- conservier les espaces viticoles et potentiellement viticoles du cru Banyuls Collioure
- valoriser les autres espaces agricoles
- assurer la protection des espaces naturels et boisés et y faciliter les conditions de valorisation
- protéger les milieux d'intérêt écologique prioritaires
- protéger les milieux d'intérêt écologique secondaires
- maintenir et restaurer le fonctionnement écologique des cours d'eau
- préservier et valoriser les cours d'eau et les canaux

Valoriser les identités paysagères

- Maintenir les coupures vertes pour préserver la singularité des villes et villages
- coupure verte sur piémont
- coupure verte en plaine
- coupure d'urbanisation sur le littoral
- Affirmer les valeurs paysagères et accompagner l'évolution des paysages
- la côte sableuse
- le piémont
- la côte rocheuse
- la plaine du Tech aval
- les terrasses viticoles
- la plaine de Cérêt et la moyenne vallée du Tech
- les massifs boisés
- valoriser les entrées de territoire
- mettre en valeur les perceptions visuelles depuis les villages et les villes

Mettre en valeur le littoral et la mer par l'harmonisation des dispositions de la loi Littoral

- ménager des coupures d'urbanisation (L121-22)
- protéger les espaces remarquables sur terre (L121-23)
- préservier les espaces proches du rivage (L121-13) et le premier mille nautique (périmètre du Chapitre Individualisé valant SMVM)

Offrir un cadre de développement harmonieux

Organiser et structurer les zones d'habitat et les zones urbaines

- Optimiser et restructurer les espaces urbanisés**
 - produire un volume minimum de logement en tissu urbanisé
 - contribuer à l'objectif global de comblement des dents creuses
- Densifier les extensions urbaines**
 - 20 log/ha minimum et 2000 m² de surface de plancher/ha minimum
 - 30 log/ha minimum et 3000 m² de surface de plancher/ha minimum
- Renforcer l'équilibre social de l'habitat**
 - intégrer 20 % de logements sociaux par opération et au moins 15 % de logements en accession aidée dans la programmation communale
 - intégrer au moins 15 % de logements en accession aidée dans la programmation communale et maintenir un taux d'équipement communal de logements sociaux d'au moins 20 %
 - intégrer 30 % de logements aidés (location et accession) dans la programmation communale

- Promouvoir la mixité sociale et générationnelle en diversifiant les formes urbaines**
 - produire un minimum de 40% de collectif dans la programmation communale
 - produire un minimum de 30 % de collectif dans la programmation communale
 - tendre vers 30 % de collectif dans la programmation communale
- Promouvoir un urbanisme de projet**
 - au sein des Secteurs de Projet Urbain Stratégique (SPUS)
 - au sein des "Quartiers gare"

Organiser l'armature territoriale économique et commerciale

- Reconnaître, optimiser et qualifier les Parcs d'Activités Economiques**
 - PAE de proximité
 - PAE structurant
 - PAE de proximité (Enveloppe 1*)
 - PAE structurant (Enveloppes 1 et 2)
- Développer une offre qualitative en foncier économique**
 - Une 2ème enveloppe pourra être déployée ultérieurement (cf. DOO II - B - 4.3)
- Privilégier les centralités et le tissu urbain dense pour l'accueil des commerces**
 - présence d'au moins une centralité urbaine commerciale au sein de la commune
 - présence d'une polarité commerciale au sein de la commune

- Développer le commerce d'importance au sein d'un réseau de Sites d'Implantation Périphériques (SIP)**
 - SIP de proximité
 - SIP intermédiaire
 - SIP majeur
- S'appuyer sur des sites de projet stratégique pour le développement économique du territoire**
 - agricole
 - touristique
 - logistique

Développer et améliorer l'accessibilité et la mobilité

- Conforter les réseaux et les développer
- ligne ferroviaire régionale à optimiser
- ligne ferroviaire voyageurs à réactiver
- ligne express autocar interurbain à structurer
- ligne structurante autocars interurbains à valoriser
- Assurer la connexion entre les modes de transports
- pôle d'échange multimodal (PEM) majeur à organiser
- pôle d'échange multimodal secondaire ou de rabattement à créer ou à conforter

NB : En aucun cas, les espaces urbanisés et artificialisés représentés sur cette carte ne sauraient représenter fidèlement les parcelles urbanisées et artificialisées des différentes communes. Les documents d'urbanisme locaux sont invités à décliner à leur échelle la représentation des espaces urbanisés et artificialisés de leur territoire. Pour des raisons de lisibilité, la localisation de certains pictogrammes est imprécise, elle est donc donnée à titre indicatif.