



SCOT LITTORAL SUD



Projet
d'aménagement et
de développement
durables

PADD



Approuvé
en Comité Syndical
du 02/03/2020

Sommaire

Préambule.....	6
Affirmer les fondements de notre identité et l'attachement à notre territoire	9
A. Asseoir les conditions d'un avenir respectueux de l'environnement en préservant les ressources naturelles.....	11
1. Préserver durablement les secteurs agricoles à fort potentiel et ainsi assurer une visibilité économique durable.....	11
2. Préserver et gérer durablement les ressources en eau et les milieux aquatiques.	12
3. Préserver la biodiversité, patrimoine naturel remarquable du territoire.....	14
4. Prévenir et limiter les risques, pollutions et nuisances, réduire la vulnérabilité	17
5. Garantir la préservation des paysages et accompagner leur évolution.....	19
B. Consolider les pratiques de proximité en s'appuyant sur le maillage urbain et la mixité des modes de déplacements et des fonctions.....	21
1. Reconnaître à chaque commune le droit à un développement équilibré.....	21
2. Redonner aux cœurs de villes et de villages un rôle essentiel dans la vie urbaine.....	22
3. Définir un cadre pour l'aménagement commercial.....	23
4. Consolider un maillage équilibré des équipements et services pour la qualité de vie..	24
5. Favoriser l'accès aux services numériques.....	25
6. Tendre vers une réduction des temps de parcours au sein du territoire	26
7. Consolider l'offre en transports collectifs.....	27
8. Articuler et connecter les réseaux et inciter aux échanges entre les modes de déplacements par des services adaptés	29
9. Rationaliser les déplacements sur les courtes distances.....	31
C. Réguler le développement et maîtriser les logiques de marché.....	33
1. Permettre aux habitants d'accéder à un logement adapté à chaque étape de leur vie.	33
2. Engager une politique foncière par une gestion économe et rationnelle de la ressource.	34

Renforcer l'attractivité de notre territoire	35
A. S'appuyer sur nos richesses naturelles pour dynamiser le développement.....	37
1. Soutenir et renforcer les activités agricoles, sylvicoles, pastorales, et halieutiques.....	37
2. Encourager l'attractivité paysagère par la mise en valeur du patrimoine et la découverte du territoire.....	37
3. Maîtriser les consommations énergétiques en encourageant un urbanisme de proximité et un habitat économe et favoriser le développement et l'encadrement des énergies renouvelables.....	39
4. Pérenniser et adapter le développement du littoral à la fragilité des milieux.....	40
5. Organiser le développement durable des espaces montagnards	41
B. Repenser les logiques d'accueil sur le territoire.....	43
1. Accompagner un accroissement équilibré et développer une politique d'accueil en direction des jeunes ménages afin de réamorcer l'accroissement naturel.....	43
2. Organiser le territoire autour de quatre pôles structurants : Argelès-sur-Mer, Elne, Céret et Le Boulou.....	44
3. S'inscrire dans une démarche de projets urbains et villageois durables.....	46
4. Valoriser la nature, sous toutes ses formes, dans les villages et les bourgs.....	46
5. Gérer et assurer la pertinence paysagère des extensions urbaines.....	47
C. Construire une stratégie de développement économique.....	48
1. Consolider l'attractivité touristique par une meilleure synergie entre les différentes formes de tourisme.....	49
2. Valoriser les outils logistiques, affirmer leurs complémentarités (Port-Vendres, Cerbère, Le Boulou.....)	54
3. Hiérarchiser et prioriser le développement économique au sein d'un réseau équilibré et cohérent de parcs d'activités.....	55
4. Affirmer le rôle stratégique essentiel des portes du territoire pour l'accueil des activités (Le Boulou, Céret, Elne et Argelès-sur-Mer).....	55
5. Fixer des objectifs qualitatifs pour le développement des parcs d'activités en rapport avec le caractère emblématique du territoire.....	58
6. Conforter l'accessibilité et la visibilité du territoire.....	62
7. Favoriser la mobilité transfrontalière en s'appuyant notamment sur l'Eurodistrict de l'Espace Catalan Transfrontalier	64

Préambule

Contexte méthodologique

Le syndicat Mixte du SCOT Littoral Sud a approuvé son premier Schéma de Cohérence Territoriale le 28 février 2014 et a mis en œuvre sa stratégie sur la période 2014-2017. Rendue nécessaire par la modification du périmètre du SCOT et les évolutions réglementaires, la révision du Schéma de Cohérence Territoriale représente une quadruple opportunité :

- s'inscrire dans les évolutions de la loi en valorisant les nouveaux outils de développement et d'aménagement du territoire proposés par les textes en vigueur : loi ALUR, LAAF... Et intégrer, selon leurs rapports normatifs, les dispositions des documents sectoriels approuvés depuis 2014 (PGRI, SRCE, SDAGE...),
- remanier le projet de développement pour la période 2018-2028 pour mieux répondre aux besoins d'un territoire élargi, en tenant compte de l'évolution du contexte socio-économique et environnemental.
- capitaliser les enseignements des premières années de la mise en œuvre du premier Schéma de Cohérence Territoriale.
- sécuriser juridiquement le document, en simplifier et en clarifier la rédaction.

Le PADD s'appuie sur le diagnostic et l'état initial de l'environnement actualisés. Il est également le fruit des réflexions et arbitrages menés au cours de cinq ateliers de travail rassemblant les acteurs politiques, techniques et institutionnels durant l'année 2016, ainsi que des séances de travail en comité syndical.

Le projet d'aménagement et de développement durables n'est cependant pas figé, celui-ci peut faire l'objet d'évolutions jusqu'à la phase d'arrêt du projet de SCOT, pour tenir compte notamment des phases d'association et de concertation.

L'article L.143-18 du Code de l'Urbanisme prévoit qu'un débat intervienne sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables au plus tard quatre mois avant l'examen du projet de schéma. Ce débat permet d'apporter des compléments au projet de PADD et de valider le document.

Contexte réglementaire

L'article L.141-4 issu de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 stipule que :

« Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques ». En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.

Le PADD est le document pivot du SCOT, il définit les orientations stratégiques en s'appuyant sur le diagnostic de territoire et l'état initial de l'environnement. Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) précise quant à lui les conditions de mise en œuvre du PADD comme l'affirme l'Article L.141-5 :

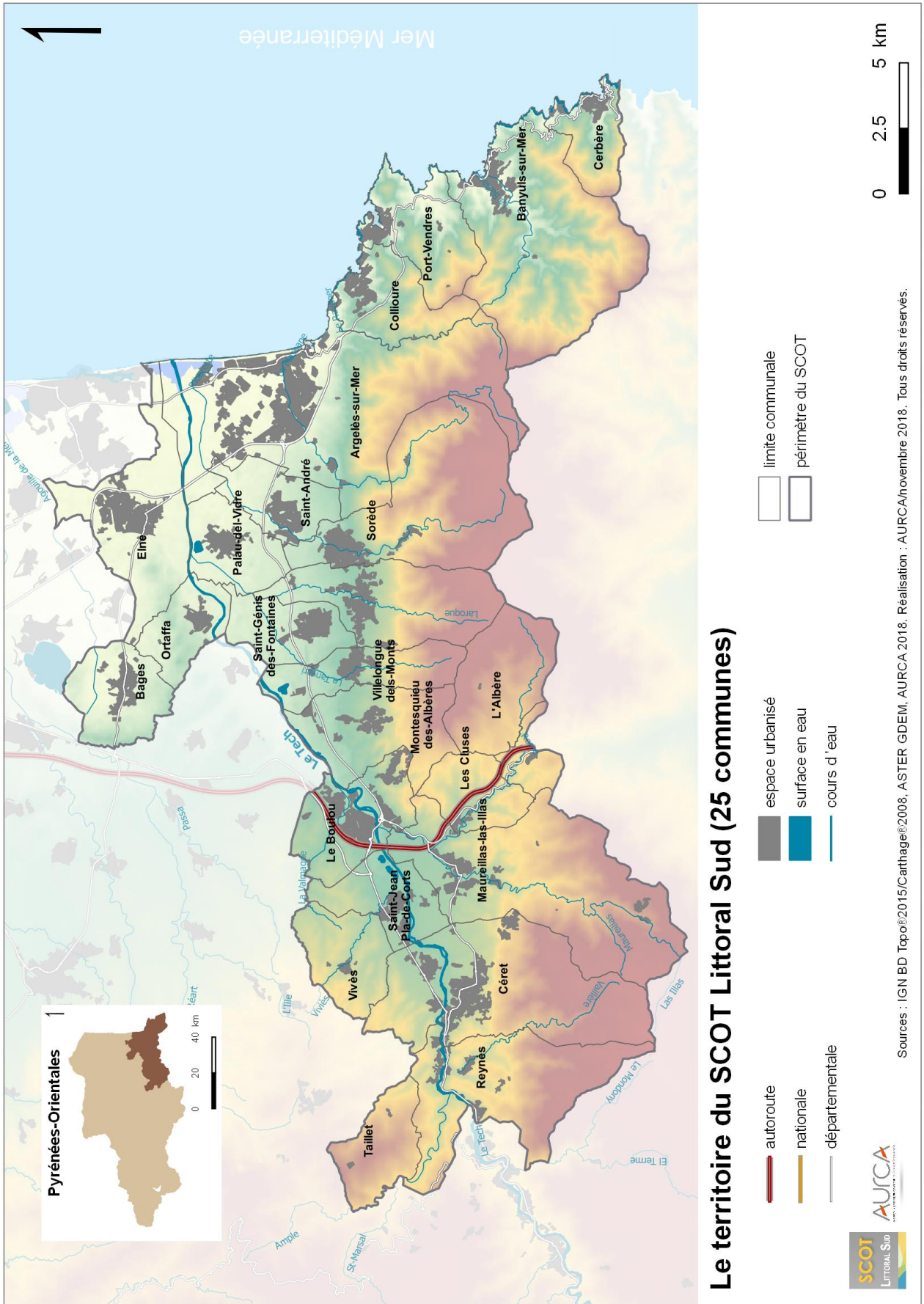
« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine :

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 ».



A. Asseoir les conditions d'un avenir respectueux de l'environnement en préservant les ressources naturelles

B. Consolider les pratiques de proximité en s'appuyant sur le maillage urbain et la mixité des modes de déplacements et des fonctions

C. Réguler le développement et maîtriser les logiques de marché

Ambition 1

Affirmer les
fondements de notre
identité et
l'attachement à notre
territoire

L'indéniable valeur de notre territoire alimente notre développement et aiguise les convoitises. Ce constat, partagé par tous appelle à développer des réponses collectives aux différentes menaces identifiées. Il faut certes, affirmer plus haut notre identité et l'attachement à notre territoire mais également agir ensemble pour préserver et valoriser en permanence notre qualité de vie.

A. Asseoir les conditions d'un avenir respectueux de l'environnement en préservant les ressources naturelles.

1. Préserver durablement les secteurs agricoles à fort potentiel et ainsi assurer une visibilité économique durable.

L'agriculture est un des piliers de l'économie traditionnelle du territoire. Plus qu'une simple activité économique, elle façonne les paysages et remplit de nombreux rôles, tant sociaux qu'environnementaux.

Les difficultés rencontrées par l'agriculture, conjuguées à une situation de forte pression foncière, ne doivent pas entraîner la perte du potentiel productif des espaces ainsi que la dégradation de leur qualité paysagère.

Doter le territoire d'une vision à moyen voire à long terme des espaces agricoles constitue un des enjeux majeurs de ce PADD, notamment :



Illustration 1 : Vignoble, Coll d'en Calvó, Collioure

- **en préservant les espaces à fort potentiel agricole.** Ces espaces, actuellement cultivés ou non, doivent faire l'objet d'un repérage graphique dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) afin de bénéficier d'une vocation pérenne au travers de l'application d'orientations et d'objectifs. Ces espaces bénéficieront d'une visibilité foncière qui facilitera l'investissement des porteurs de projet et freinera la spéculation foncière.
- **en facilitant le renouvellement ou la reprise des exploitations.** Pour favoriser l'efficacité des moyens de travail sur les lieux d'exploitation, les constructions en zone agricole dynamisant la filière (hangars, chais, serres dans les zones propices...) pourront être autorisées. Les projets de hameaux viticoles pourront être étudiés en particulier sur la Côte Vermeille. Le stockage et les activités de transformation des productions agricoles pourront également être regroupés au sein de zones d'activités. Les espaces possibles pour le développement des exploitations pourront faire l'objet d'objectifs spécifiques. Des orientations pourront garantir une meilleure insertion paysagère des activités.

Enfin, le Document d'Orientations et d'Objectifs proposera des orientations permettant de **renforcer les fonctions environnementales de l'espace agricole**, par exemple :

- en adaptant les pratiques et techniques agricoles afin de réduire le ruissellement et favoriser l'infiltration,
- en maintenant des espaces agricoles ouverts ayant un rôle dans la prévention du risque incendie (exemple, les vignes pare-feux),
- en favorisant la création d'interfaces agricoles entre milieux urbains et forestiers.
- en préservant les espaces agricoles ayant un intérêt particulier sur le plan écologique.

2. Préserver et gérer durablement les ressources en eau et les milieux aquatiques.

Les ressources en eau sont de toute évidence un facteur susceptible de limiter le développement des activités et l'accueil des populations. Leur prise en compte est indispensable en amont des différents projets d'aménagement du territoire de façon à assurer la concordance entre les besoins et les ressources disponibles sans mettre à mal l'atteinte ou le maintien du bon état des milieux aquatiques et permettre ainsi la durabilité du développement.



Illustration 2: Vue sur le Tech depuis la rue neuve, le Boulou

Pour l'avenir du territoire et en compatibilité avec les SAGE (SAGE Tech-Albères approuvé et SAGE des nappes plio-quadernaires de la plaine du Roussillon en cours d'élaboration), l'aménagement du territoire devra être pensé de manière à **permettre une meilleure gestion des eaux superficielles, souterraines et littorales** pour préserver la ressource en eau, les milieux aquatiques et les espèces qui y sont présentes tout en satisfaisant les usages et activités humaines.

Les milieux aquatiques superficiels, souterrains et littoraux sont en effet soumis à de nombreuses pressions d'ordre quantitatif, qualitatif ou morphologique. Les défauts en matière de rejets, d'assainissement et de pluvial, les altérations hydromorphologiques sur les cours d'eau, les importants prélèvements, les pollutions diffuses, l'aménagement des cours d'eau et du littoral, les espèces invasives sont autant de



*Illustration 3: Berges du Tech,
Palau-del-Vidre*

facteurs directement liés aux activités humaines et de possibles sources de dégradation pour les milieux aquatiques et les ressources en eau.

L'accroissement de la population permanente, la fluctuation de la population saisonnière et le développement des activités et des équipements qui en découlent se traduisent par une augmentation des pressions sur les milieux aquatiques, il est donc important d'**anticiper et de limiter les impacts des différents projets d'aménagement** avec le souci permanent d'équilibre entre préservation et développement.

En outre, il s'agit de garantir l'équilibre entre les différents usages de l'eau et le bon fonctionnement des milieux aquatiques afin de bénéficier d'une eau en quantité suffisante d'amont en aval pour satisfaire l'alimentation en eau potable, l'irrigation, qui conditionne la productivité agricole, la baignade, la pêche, les activités de loisirs, les usages industriels ou autres. Les effets du changement climatique et la croissance démographique vont accentuer le déséquilibre entre les besoins et les ressources. Une indispensable réflexion est donc à mener sur le devenir de ces ressources et sur les nécessaires économies à réaliser. Dans ce cadre, les Plans de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE) du Tech et des Nappes de la Plaine du Roussillon apportent des éléments de diagnostic, des propositions de partage de la ressource entre les usages et des actions concrètes permettant de réaliser des économies d'eau dans l'objectif d'atteindre un équilibre en 2021.



*Illustration 4: Fontaine publique,
avenue Maréchal Joffre,
Saint-Génis-des-Fontaines*

Les volumes d'eau nécessaires à l'alimentation en eau potable, à l'irrigation et à l'industrie conditionnent le développement démographique et économique du territoire. Il est donc indispensable de **rester attentif à la gestion économe et durable des ressources** du territoire.

Il convient également de réfléchir aux alternatives possibles en matière d'approvisionnement à partir d'autres ressources (à plus long terme).



Illustration 5: Côte rocheuse, Collioure

Les eaux littorales, milieu récepteur des eaux superficielles du territoire, sont d'une part, le lieu de nombreuses activités (pêche, baignade, nautisme, ...) et d'autre part, un espace remarquable en termes de biodiversité. Il s'agit de trouver un équilibre entre les différents usages afin de satisfaire la diversité des besoins tout en assurant la protection du patrimoine naturel exceptionnel. La préservation de ce milieu dépend aussi fortement des mesures prises en termes de gestion des eaux, d'aménagement du territoire et d'agriculture sur les différents bassins versants du territoire.

3. Préserver la biodiversité, patrimoine naturel remarquable du territoire.

Il est nécessaire de **développer une gestion harmonieuse et partagée des espaces naturels** en définissant des mesures de protection appropriées, des conditions d'accessibilité, les modalités de coexistence des différents usages... L'élaboration d'orientations et d'objectifs précis pouvant se décliner en fonction de la nature des milieux (milieux à forte valeur écologique, espaces agricoles, corridors à valoriser...) facilitera la préservation de ces espaces et des espèces qui y vivent.

✓ **Préserver les milieux d'intérêt écologique particulier (grands ensembles naturels fonctionnels et réservoirs de biodiversité)**

Le territoire du SCOT est le siège d'un patrimoine naturel terrestre et aquatique exceptionnel en termes d'habitats et d'espèces. **Ces espaces font d'ores et déjà l'objet d'une reconnaissance voire d'une protection par des zonages institutionnels :**

- sept sites Natura 2000,
- trois réserves naturelles nationales,
- deux arrêtés préfectoraux de protection de biotope,
- vingt-neuf ZNIEFF de type I et sept ZNIEFF de type II,
- Deux ZICO,
- un parc naturel marin,
- sept sites appartenant au Conservatoire du Littoral,
- onze sites classés et quatorze sites inscrits (qui concernent aussi le bâti remarquable).



Illustration 6: Forêt de pins Laricio, Coll de l'Ullat, L'Albère

La préservation de ces espaces constitue un enjeu majeur. La forêt recouvrant la majorité des espaces protégés, il est essentiel d'en assurer une gestion garantissant sa diversité, sa productivité et sa pérennité.

✓ Favoriser les connexions entre les milieux naturels

Il s'agit d'assurer la préservation et la remise en bon état de continuités écologiques identifiées dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Ces continuités relient différents habitats et permettent les échanges génétiques et les migrations des populations. Le maintien de ce maillage est un moyen de lutter contre la fragmentation écologique, première cause de diminution de la biodiversité en France métropolitaine. Les continuités écologiques sur le littoral seront déclinées dans le cadre du chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer.

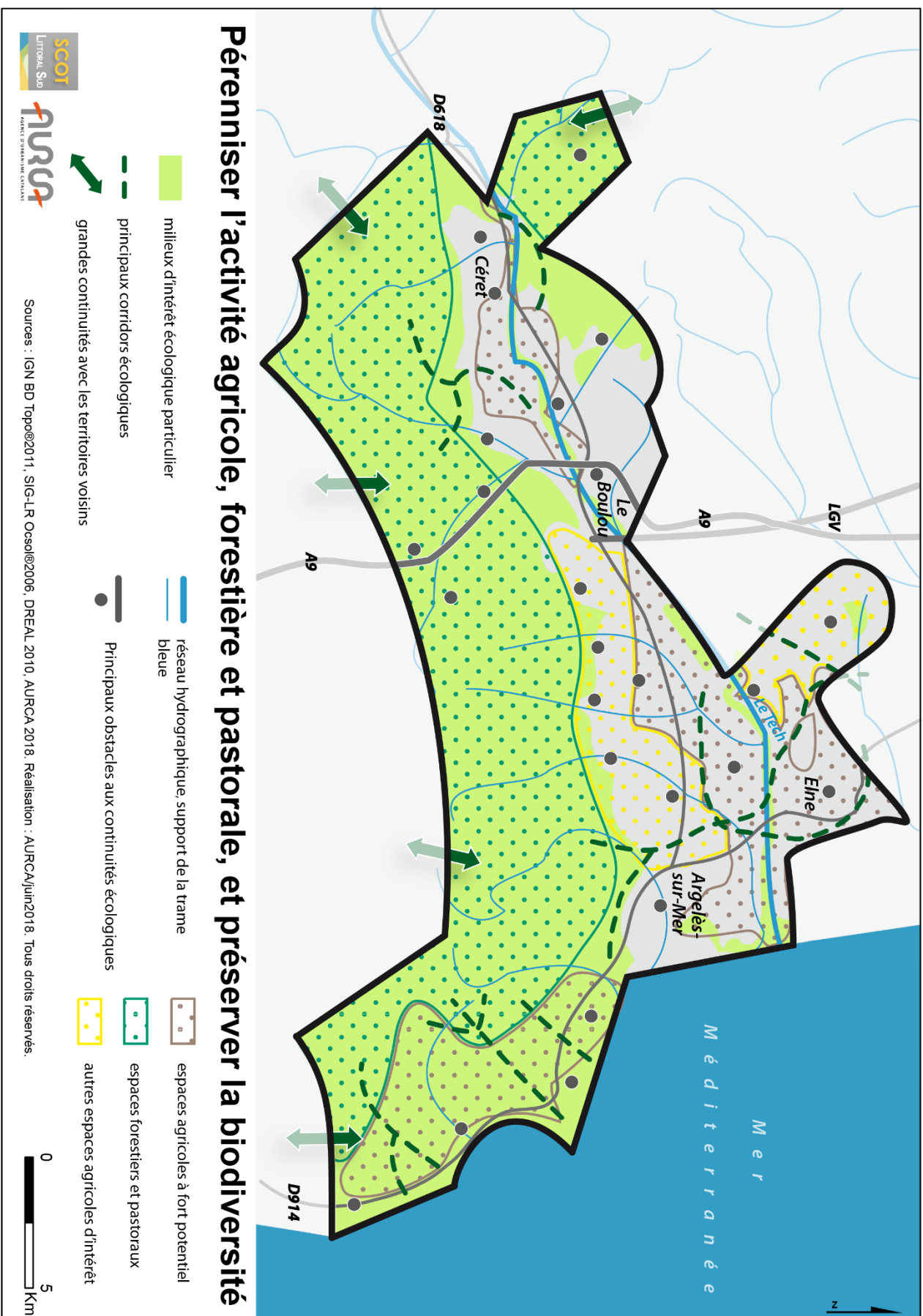
La préservation des corridors écologiques nécessite de :

- préserver l'essentiel des espaces de nature ordinaire,
- garantir la continuité écologique des cours d'eaux,
- préserver les zones humides,
- pérenniser l'élevage,

En effet, l'élevage, présent notamment dans les massifs, joue un rôle prépondérant dans le maintien ou la remise en état d'une mosaïque paysagère par la sauvegarde des milieux ouverts. Il influe donc positivement sur le maintien de la biodiversité en évitant la fermeture des milieux. Il est également essentiel dans la prévention du risque incendie et la pérennisation de l'économie agricole locale.

- prévenir, voir réduire les obstacles aux continuités écologiques,

La préservation de la biodiversité doit s'accompagner d'une limitation de l'étalement urbain, du mitage et de la fragmentation du territoire en affirmant les coupures d'urbanisation. L'objectif n'est pas d'opposer la nature aux activités humaines mais de trouver un équilibre entre les activités et le milieu naturel. Les connexions biologiques ne doivent pas s'arrêter aux portes des espaces urbanisés. Les jardins et les espaces verts forment la base de l'armature verte urbaine. Pour pérenniser et reconstituer cette armature, le SCOT favorise la mise en réseau et la mise en valeur des espaces de nature en ville.



4. Prévenir et limiter les risques, pollutions et nuisances, réduire la vulnérabilité.

Le territoire du SCOT est très sensible aux aléas naturels. Il est principalement soumis aux risques d'incendie, d'inondation, de crues torrentielles, de mouvements de terrain, d'érosion et de submersion marine. Ces risques contraignent et limitent l'urbanisation de nouveaux secteurs.

L'enjeu principal consiste à **réduire la vulnérabilité des biens et des personnes** dans les secteurs soumis aux risques naturels mais, aussi, aux risques technologiques bien qu'ils soient limités aux abords des grandes infrastructures de transports terrestres (transport de matières dangereuses).

Il s'agit de définir une stratégie commune d'aménagement et de développement du territoire face aux risques en limitant les nouvelles expositions des biens et des personnes aux aléas :



Illustration 7: Travaux de restauration des rives du Tech, (source SIGA du Tech)

- en fonction de l'état de connaissance de l'aléa et des dispositions des PPRI, de la SLGRI et du PGRI.
- en l'absence de PPRI, en orientant préférentiellement le développement urbain en dehors des zones inondables,
- en limitant ou compensant l'imperméabilisation des sols pour ne pas aggraver le ruissellement et les risques de crue en aval,
- en préservant et restaurant les champs d'expansion de crue.
- en aménageant des espaces sécurisés dans les secteurs déjà urbanisés soumis aux risques, zones de pare-feu, points d'eau, planchers refuge...
- en limitant l'habitat diffus en zone à risque,
- en prévenant les risques d'incendie par des mesures de gestion et des aménagements adéquats,

Il s'agit également de valoriser les territoires exposés aux risques en donnant les moyens aux activités agricoles et sylvicoles existantes de se maintenir, de se diversifier de se développer, en permettant aux espaces non bâtis exposés aux risques de **développer des usages compatibles avec le risque et valorisables pour la qualité de vie** (espaces sportifs et récréatifs, parcs paysagers, bassins de rétention...).

Concernant le risque incendie, une attention particulière est à porter sur le rapprochement entre des zones habitées et des zones à risque causées par le développement considérable des friches. Ce phénomène est notamment préoccupant pour les secteurs de plaine et de piémont initialement peu concernés par cet aléa.

Il s'agit de prévoir des modes d'aménagement particuliers (espaces verts aménagés en périphérie des quartiers résidentiels par exemple) favorisant le développement ou le maintien de trames vertes.



Illustration 8: Vue sur le Serrat de les bruixes, Montesquieu-des-Albères



Illustration 9: Piste DFCI n°AL14, L'Albère

Concernant les risques littoraux, une anticipation des évolutions climatiques (provoquant une hausse du niveau de la mer et une augmentation de la fréquence des événements climatiques violents) incite à **réfléchir au recul stratégique (ou recomposition spatiale) de l'urbanisation future, à éviter l'artificialisation du trait de côte et à le protéger grâce à des techniques alternatives.**

Outre une augmentation de la sensibilité aux risques naturels et technologiques et des pollutions impactant les milieux aquatiques, l'accroissement de la population permanente et touristique peut se traduire par une production accrue de déchets ménagers et assimilés, et par une aggravation des nuisances potentielles liées à la fréquentation, notamment en termes de qualité de l'air et de nuisances sonores. Les infrastructures de transports terrestres (autoroute, réseau départemental, voie ferrée...), les zones logistiques, ou encore certaines activités telles que les carrières peuvent générer des nuisances et des conflits qu'il convient d'anticiper dans les choix d'aménagement. Afin de **contribuer à la réduction de la production de déchets**, il est nécessaire d'œuvrer à l'échelle du territoire afin par exemple, d'optimiser la répartition des « points d'apport volontaire », de proposer des sites ou emplacements pour le compostage partagé ou collectif, de réhabiliter l'ensemble des décharges.



Illustration 10: Tempête, plage du Racou, Argelès-sur-Mer

5. Garantir la préservation des paysages et accompagner leur évolution.

De la montagne boisée à la mer, en passant par les plaines agricoles ou les terrasses viticoles de la côte, les paysages constituent les atouts fondamentaux du territoire sur lesquels reposent, en grande partie, les réussites des modes d'habiter. Ils sont par ailleurs, un bon révélateur des dynamiques spatiales. La lisibilité et la reconnaissance des paysages sont essentielles pour comprendre et définir un cadre de vie partagé par tous.

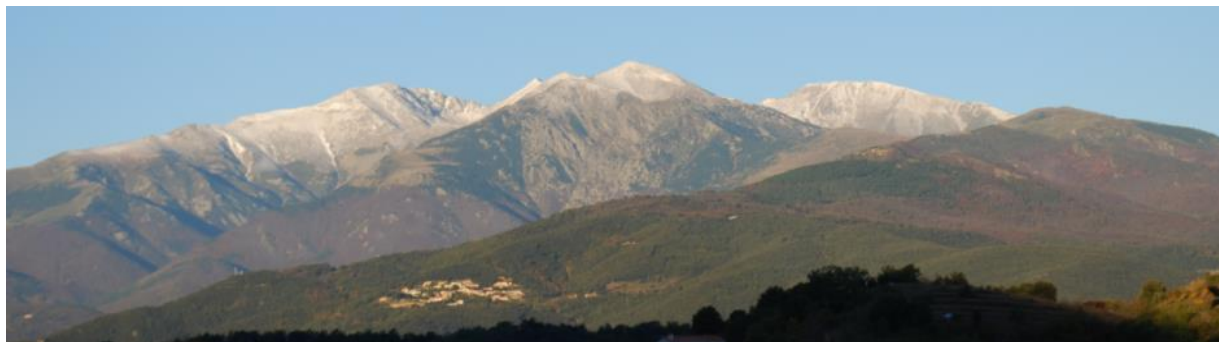


Illustration 11: Vue sur le massif du Canigou depuis la D13f route de la forêt, Céret

Pourtant, les extensions urbaines se sont parfois développées de façon diffuse sur les reliefs, le long des routes ou en tache d'huile sous forme de lotissements banalisés autour des villages. Les paysages sont peu à peu menacés par les pressions engendrées par l'urbanisation. De plus, face aux difficultés rencontrées par la profession agricole, de nombreux paysages cultivés sont en voie d'enfrichement et de fermeture.

Enfin, certains sites très attractifs peuvent être menacés par une fréquentation touristique intense lorsque celle-ci n'est pas suffisamment encadrée. Ces différents processus contribuent à fragiliser la qualité paysagère du territoire.

Il s'agit de s'engager dans une démarche transversale forte, qui permette au territoire de se développer économiquement et socialement sans porter atteinte à ses principaux atouts, ni à la beauté du territoire (en accord avec les orientations du Schéma Territorial de l'Habitat et des Paysages du Pays Pyrénées-Méditerranée).

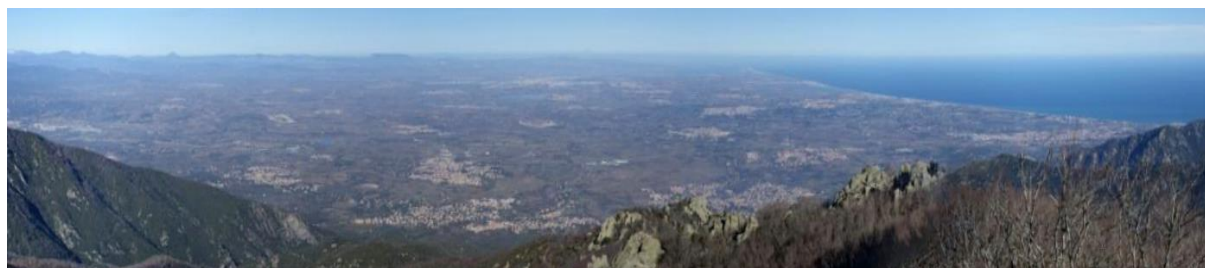


Illustration 12: Vue sur la plaine du Tech depuis le Pic Neulós

Préserver et valoriser les identités paysagères en tenant compte de la forte dynamique de développement est donc une des priorités du SCOT :

- en protégeant les paysages les plus emblématiques ou qui méritent une attention particulière, au sein des unités paysagères, au regard de leurs intérêts et des enjeux existants,
- en freinant l'étalement urbain et en stoppant le mitage de l'espace,
- en favorisant la lisibilité des interfaces entre zones urbaines et paysages agro-naturels,
- en renforçant durablement la protection des espaces naturels ou agricoles périurbains afin de réduire la pression urbaine et 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 maîtrisant le développement des grandes installations de production d'énergie renouvelable (centrales photovoltaïques, parcs éoliens, serres agricoles équipées d'une couverture photovoltaïque...) et les antennes relais, en évitant d'affecter les sites emblématiques du territoire et en favorisant leur intégration paysagère dans tous les cas,



Illustration 13: Vignoble, Coll d'en Calvó, Collioure

La perte de paysages emblématiques et la dégradation des paysages quotidiens représentent un risque important. En effet, l'attractivité du territoire est fortement liée à la beauté de ses paysages (massifs, terrasses viticoles de la Côte Vermeille, forêts, plaines cultivées...) qui en constituent d'ailleurs « la vitrine ». Ainsi, il convient de penser une politique publique accompagnant le maintien et la gestion de ces paysages.

B. Consolider les pratiques de proximité en s'appuyant sur le maillage urbain et la mixité des modes de déplacements et des fonctions.

1. Reconnaître à chaque commune le droit à un développement équilibré.

L'organisation du territoire s'appuie d'une part sur un chapelet de petites villes et de villages, tous très caractéristiques et disposant de leurs propres atouts. D'autre part, quatre pôles structurants, Céret, Le Boulou, Argelès-sur-Mer et Elne, jouent un rôle majeur dans l'attraction et la création de richesses au bénéfice de l'ensemble du territoire.



Illustration 14: Vue sur la plaine du Bas Vallespir depuis D13f, Céret

En vue d'appréhender toutes les dimensions de la dynamique démographique et face aux incertitudes liées au maintien de cette croissance (flux migratoires, gestion de la ressource en eau, coût de l'énergie et des terrains, création d'emplois...), l'ambition du SCOT est d'organiser au mieux les conditions de vie et d'accueil de ses habitants dans la perspective d'offrir un cadre de vie urbain et rural attractif et valorisant pour le territoire, tout en respectant la diversité des communes. Ainsi, **chaque commune doit jouer sa partition au sein d'un projet collectif de développement durable.**

Cette partition devra s'organiser en fonction des atouts et des contraintes de chaque commune, dans le respect des capacités d'accueil liées à la structure des villes et des villages du territoire et aux contraintes issues de la présence de risques naturels. **Ce développement équilibré prendra en compte différents critères tels que l'accessibilité aux pôles structurants, la présence de transports collectifs, la proximité des équipements, services, emplois, la préservation de la qualité des paysages, la nécessité d'économiser les ressources naturelles** (foncier et eau en particulier) ou encore, la part des ménages actifs attendus et les moyens considérés pour permettre leur accueil sur la commune. Ainsi, le Document d'Orientations et d'Objectifs s'attachera à développer un cadre général précisant les critères quantitatifs et qualitatifs nécessaires à la mise en œuvre des orientations.

2. Redonner aux cœurs de villes et de villages un rôle essentiel dans la vie urbaine.

Afin de profiter au mieux des espaces bâtis existants et de prendre en compte les besoins de populations de plus en plus urbaines dans leur manière d'habiter le territoire (services, équipements, déplacements...), il convient de redéployer de véritables dynamiques dans les cœurs de villes et villages. Pour cela, plusieurs leviers d'interventions sont possibles :

- valoriser le patrimoine bâti,
- requalifier et aménager les espaces publics,
- lutter contre la perte d'image voire la désaffection qui caractérise trop souvent les centres anciens en raison de phénomènes conjugués de vacance de longue durée, de la présence de nombreux logements dégradés, occupés ou non...

En 2015, à l'échelle du SCOT, ce sont 935 logements vacants depuis au moins trois ans qui pourraient être remis sur le marché et 2 520 logements (dont 1 215 résidences principales) jugés dégradés qui pourraient être réhabilités. Les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) et les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) sont les outils les plus appropriés pour traiter ce type de situation, mais de nombreuses actions sont possibles à l'échelle communale (enquêtes de terrain, accompagnement des habitants...).

L'objectif est également de préserver l'activité dans le cœur de ville en limitant la fuite des commerces et services de proximité vers les périphéries et en renvoyant dans les zones spécialisées les activités incompatibles avec la « vie urbaine ».



Illustration 15: Opération en cœur de village, Villelongue-dels-Monts

3. Définir un cadre pour l'aménagement commercial.

Le commerce est un vecteur essentiel de l'organisation du territoire, au cœur des villes et des villages ou sur les fronts de mer urbains. Il est producteur de lien social et facteur d'animation. L'équipement commercial est aussi générateur de déplacements et pourvoyeur d'emploi. Dès lors son implantation revêt une importance stratégique dans la structuration des territoires et la seule logique économique ne peut s'imposer aux autres. Par ailleurs, nos comportements en matière d'achats sont en constante évolution et le développement du commerce en ligne ou le renouveau d'intérêt pour les commerces de proximité pose de nouvelles questions.

Il est donc indispensable de **préserver et de conforter le tissu commercial au cœur des villes et des villages**, à proximité des autres fonctions (habitat, services, équipements, transports...) pour préserver l'animation de la vie urbaine, rationaliser les déplacements mais aussi garantir l'égalité d'accès aux commerces.

Il est également nécessaire de **promouvoir la diversité commerciale en assurant notamment le maintien et le développement des petits commerces** à côté de l'offre commerciale des grandes surfaces.



Illustration 16: Façades colorées, rue du Maréchal Joffre, Cerbère

Il est cependant nécessaire que la grande distribution puisse se développer pour répondre aux besoins des habitants. Pour autant, il est important de limiter ce développement aux pôles commerciaux existants et d'éviter de nouvelles implantations qui viendraient contrarier les équilibres en matière d'aménagement du territoire et menacer toujours plus les commerces des centres bourgs.

La localisation préférentielle des commerces devra tenir compte de la nécessité de maintenir et de conforter une offre commerciale diversifiée et de proximité, participant à la revitalisation des centres villes et des centralités de quartier. Ainsi, les commerces du quotidien devront particulièrement éviter les implantations périphériques, ainsi que les parcs d'activités économiques, limitant les obligations de déplacements. Le développement des grandes surfaces commerciales devra se réaliser au sein des centres urbains et des sites d'implantation périphériques identifiés dans le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial contenu dans le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT.

La qualité paysagère des principaux équipements commerciaux est également un marqueur de l'identité du territoire, il sera donc nécessaire de fixer des objectifs permettant de déterminer des conditions d'implantation garantissant une qualité architecturale, environnementale et paysagère des zones commerciales.

4. Consolider un maillage équilibré des équipements et services pour la qualité de vie.

✓ Promouvoir le développement des équipements et services en respectant la structuration territoriale.

Afin de valoriser la qualité de vie et de développer des pratiques de proximité plus respectueuses de l'environnement, il est indispensable de conserver et de consolider le maillage territorial des équipements. Le schéma de cohérence se positionne clairement en faveur du maintien de l'ensemble des équipements et services existants sur le territoire mais entend également soutenir le développement de l'offre, en lien avec les besoins de la population permanente ou saisonnière.

Il est nécessaire de défendre le maintien et de promouvoir le déploiement des équipements et services de proximité sur l'ensemble des communes pour garantir une meilleure équité d'accès et limiter les déplacements (par exemple : services postaux, bancaires, écoles...).



Illustration 17 : Nouveau collège Paul Langevin, Elne

Le renforcement de l'offre concerne également les équipements et services administratifs, d'enseignement, médico-sociaux, sportifs ou culturels, pour lesquels le territoire revendique une plus grande autonomie, dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants (par exemple : collège, perception, regroupements des spécialistes de santé, grands équipements sportifs, maisons de retraite...). La création d'un collège au Boulou est ainsi encouragée.

✓ Améliorer le niveau d'équipement médico-social du territoire

Afin de mieux répondre aux besoins liés à la forte représentation des personnes âgées sur le territoire et au vieillissement de la population, le territoire souhaite développer des solutions de prise en charge des personnes âgées dépendantes, tant dans l'accueil de jour que dans l'accueil permanent.

Le schéma propose **d'augmenter les capacités d'accueil en EHPAD au sein des pôles structurants (Elne excepté)**. En effet, ces communes présentent des capacités d'accueil faibles relativement à leur part de population des 75 ans et plus. Par ailleurs, ces pôles structurants offrent un niveau de services performants (transports en commun par exemple) et sont ainsi bien dotés pour accueillir ce type de structures. Cette offre pourrait être constituée par création ou extension des structures existantes.

Dans un souci de **rééquilibrage territorial**, il est également souhaitable qu'une structure d'accueil soit créée au sein du secteur Plaine du Tech qui n'en possède aucune à ce jour.

Par ailleurs, **le maintien des équipements de santé sur la Côte Vermeille et sur le Vallespir**, dans un esprit de complémentarité et de renforcement de l'offre d'arrière-pays (Haut Vallespir) est très vivement souhaité. Les projets d'implantation des équipements de santé doivent être envisagés en cohérence avec ceux existants.

✓ **Encourager le développement culturel du territoire par la mise en réseau des équipements et la valorisation du patrimoine**

Afin de favoriser le dynamisme des équipements culturels et la diffusion des services culturels, la mise en réseau doit être assurée et développée (par exemple médiathèques en réseau...).

La richesse patrimoniale du territoire, encore largement sous exploitée, pourrait être mise en valeur dans le cadre du développement d'une offre culturelle destinée à la population locale et aux touristes. Des projets tels que la création d'un Centre d'Interprétation et de Médiation du Patrimoine des Albères (CIMPA) sont encouragés.

5. Favoriser l'accès aux services numériques

Les technologies d'informations et de communications constituent un véritable enjeu pour **l'attractivité économique et la qualité résidentielle au sein du SCOT**.

L'accès instantané à l'information et aux services fournis par les communications électroniques est un gage de progrès et d'amélioration de la vie quotidienne des habitants, mais aussi de compétitivité des entreprises. Le renforcement de l'infrastructure et de l'offre de service numérique sera, en effet, de plus en plus nécessaire pour développer l'accès de tous à la dématérialisation des échanges : informations en temps réel, administration en ligne, formation par internet, commerce numérique, maintien à domicile, télémédecine, télétravail, etc.

Pour répondre aux attentes sociétales fortes qui se manifestent d'ores et déjà et éviter la fracture numérique, le SCOT décline les objectifs des politiques publiques nationale et régionale à son échelle, en encourageant le déploiement des réseaux filaires en accord avec le Schéma de Cohérence Régionale pour l'Aménagement Numérique (SCORAN).

Les documents de planification locale œuvreront à fournir à tous les habitants et toutes les entreprises un accès facilité aux services fournis par internet.

Il convient d'assurer une couverture intégrale du territoire par internet en très haut débit à moyen terme. Le niveau d'équipement numérique devra être en adéquation avec l'armature territoriale.

Le déploiement de la fibre est encouragé notamment pour les sites stratégiques de développement. Pour les espaces de plus faible densité, le SCOT encourage le développement de services innovants permettant d'offrir à tous les acteurs un accès aux nouvelles technologies du numérique.

6. Tendre vers une réduction des temps de parcours au sein du territoire

Le développement de la périurbanisation a entraîné dans son sillon un allongement des distances de déplacements, domicile-travail notamment. Ainsi, même si les modes de transports sont aujourd'hui plus performants, les durées de déplacements ont également augmenté ces dernières décennies. Dans le souci de veiller à l'amélioration de la qualité de vie des habitants, le SCOT cherche à rapprocher lieu de résidence et lieu d'emploi en polarisant le développement de l'offre en logements à proximité des principaux pôles économiques.

Pour améliorer les conditions de mobilité des habitants, en particulier ceux résidant dans les villages, un des principaux enjeux est la réduction des congestions routières. La volonté est double :

- améliorer et valoriser le réseau routier sur les portions les moins adaptées aux conditions de trafic actuelles,
- favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs afin de désengorger les routes les plus fréquentées,
- établir les conditions du développement de la pratique du vélo et du covoiturage.

Il s'avère en effet indispensable de proposer des solutions de transports variées, permettant de répondre aux différents profils des personnes qui se déplacent (caractéristiques sociologiques, motifs de déplacement, conditions de travail...) et à leurs souhaits de mobilité.

Avec l'afflux massif de véhicules lié aux déplacements touristiques, l'enjeu de réduction des temps de parcours sur le territoire est prégnant en période estivale (Voir orientation II-C-6).

7. Consolider l'offre en transports collectifs.

Organiser un système de déplacements performant à partir d'axes structurants de transports collectifs existants ou à créer constitue un des objectifs parmi les plus structurants du projet. Il vise à créer les conditions permettant de faire baisser la part modale de la voiture particulière afin de minorer son coût social et environnemental. Outre une organisation interne améliorée, ce système doit assurer la connexion et la bonne articulation avec les schémas, infrastructures et services des territoires voisins (Haut-Vallespir, pôle urbain et d'emplois de Perpignan, Roussillon, Comarques gironines dont l'Empordà).

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.

Le développement des transports collectifs doit en premier lieu s'appuyer sur la valorisation et l'optimisation du potentiel ferroviaire local des lignes voyageurs existantes.

Le rôle structurant de la ligne Perpignan-Cerbère doit être renforcé. Cette ligne est un atout considérable pour les déplacements entre les communes littorales concernées, notamment de type domicile-travail ou domicile-études. Elle est également



Illustration 18 : Gare d'Elne

très prisée en période estivale. Le potentiel ferroviaire local doit être valorisé par le maintien et l'amélioration de l'offre de proximité (TER). En effet, le projet d'accueil de nouvelles populations et de confirmation de l'activité touristique, nécessitent d'être accompagnés par le renforcement de cette offre en transports structurante : la réflexion sur la poursuite de l'amélioration de sa fréquence, l'élargissement des amplitudes horaires, l'intermodalité et les correspondances choisies et efficaces avec les cars interurbains et autres navettes locales, saisonnières ou non, l'articulation avec les projets urbains dans les quartiers de gare ...

Le SCOT soutient également la remise en service de la ligne voyageurs entre Céret et Elne.

Pour maintenir les conditions de la faisabilité de cette priorité ferroviaire, il conviendra notamment d'assurer :

- le **développement d'opérations d'urbanisation** qui visent à créer de véritables quartiers de gare, nouvelles entrées de ville assumées,
- le **développement de Pôles d'Echanges Multimodaux, parcs-relais ou aires de covoiturage** institutionnels ou conventionnés, à proximité des gares SNCF, des

carrefours stratégiques du territoire voire des secteurs sur lesquels une pratique « spontanée » s'est développée.

Les autres modes de déplacements en transports collectifs sont principalement assurés par les lignes de transports collectifs routiers régionaux à bon niveau de service en complément et non en concurrence du service ferroviaire (horaires, rabattement).

En approche des pôles structurants d'Argelès-sur-Mer, d'Elne de Céret et du Boulou, ces cars peuvent bénéficier d'aménagements de priorité sur les sections les plus chargées ou problématiques (site propre, mesures de priorités aux carrefours...). Ils devront également offrir aux actifs un accès efficace à Perpignan et au cœur d'agglomération roussillonnais.

La création d'une ligne de transports collectifs express Céret / Le Boulou / Argelès-sur-Mer, qui s'appuierait à la fois sur la RD618 et sur la « route de la Prade » requalifiée doit être étudiée. Cette ligne traverse les communes de Saint-Génis-des-Fontaines qui pourrait devenir un petit pôle relais vers lesquels le rabattement pourrait être organisé depuis le piémont des Albères, et la rive gauche du Tech (par le pont de Brouilla).



Illustration 19 : Arrêt de bus interurbain à Palau-del-Vidre

Par ailleurs, le réseau de transport collectif routier nécessite d'être amélioré dans la Basse Plaine du Tech. Il s'agit d'une part d'assurer la connexion des communes de ce secteur avec le pôle structurant d'Elne (seul Bages dispose d'une liaison directe à ce jour).

D'autre part, la connexion d'Elne avec les Albères et le Vallespir paraît indispensable pour consolider les logiques d'intégration de ce pôle au sein du territoire du SCOT. Elle doit être menée en s'appuyant sur les pôles multimodaux d'Argelès-sur-Mer et du Boulou. Enfin, une meilleure accessibilité des habitants des communes d'Illibéris au pôle d'Argelès-sur-Mer doit également être encouragée.

Une articulation devra être recherchée avec une ligne de transports en commun express, potentiellement transfrontalière, desservant le pôle d'échanges du Boulou et empruntant la vallée de la Rome (RD 900).

8. Articuler et connecter les réseaux et inciter aux échanges entre les modes de déplacements par des services adaptés

L'objectif est d'améliorer la complémentarité entre les transports en commun et individuels par le renforcement et la création progressive d'aménagements spécifiques à proximité des gares, carrefours stratégiques, ou secteurs de pratiques spontanées : pôles d'échanges multimodaux, parcs relais, aires de covoiturage, équipements de recharge pour véhicules électriques, aire de stationnement pour vélos et corridors de déplacements actifs.

Le schéma proposé identifie quatre pôles d'échanges majeurs, Argelès-sur-mer, Elne, Céret et Le Boulou, qui assurent l'articulation entre les différents modes de déplacement (transports routiers, ferroviaires, voire maritimes, modes doux).

Le rôle stratégique d'Argelès-sur-Mer, d'Elne, de Céret et du Boulou doit conduire à une plus grande structuration de l'organisation spatiale du territoire en s'appuyant sur un système de transport adapté. Ces pôles

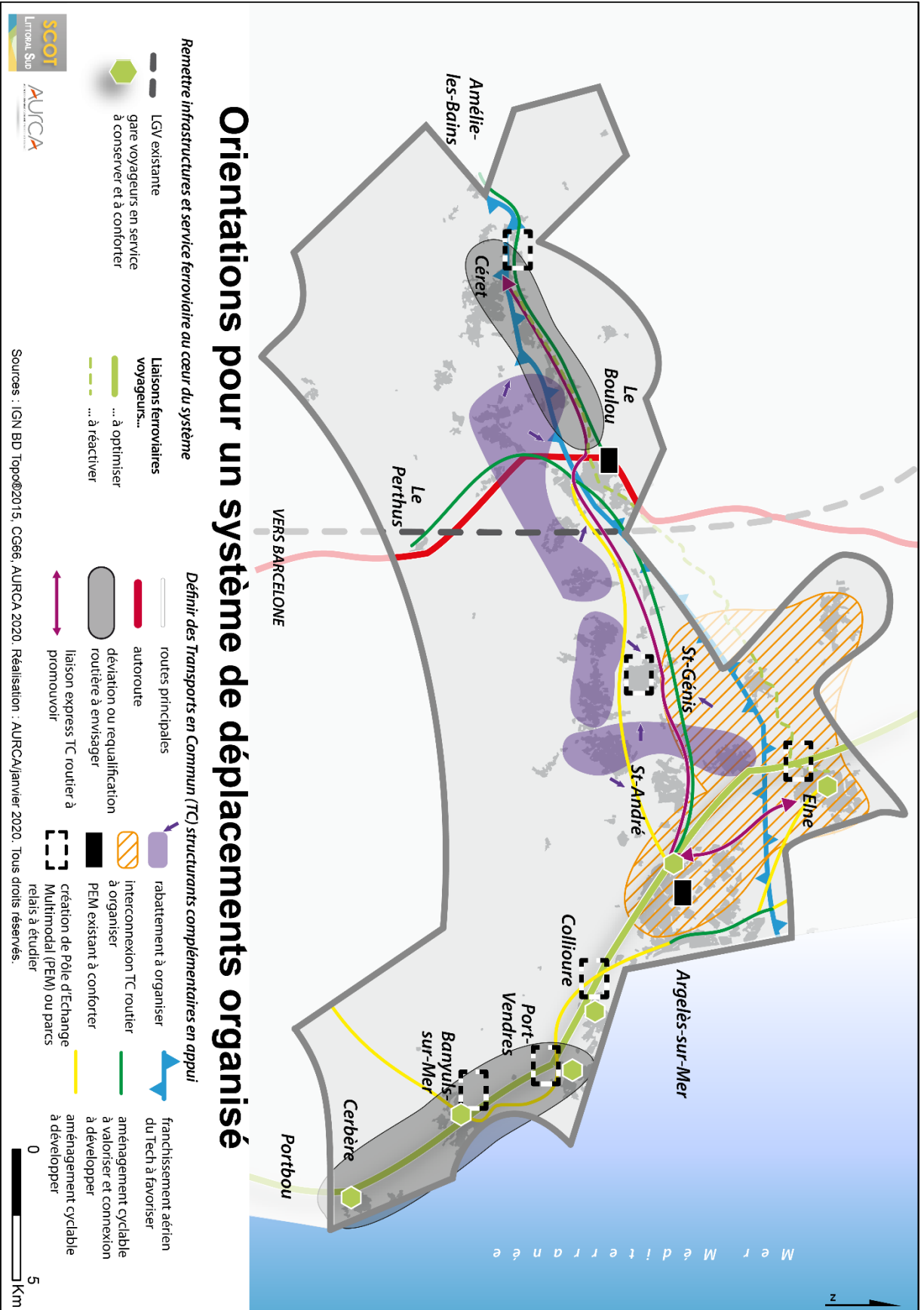
complémentaires, véritables portes d'entrée du territoire, doivent permettre aux transports collectifs de redevenir structurants et de mailler le territoire du SCOT Littoral Sud. Le rabattement sera donc préférentiellement organisé vers l'un ou l'autre de ces pôles.

Ces centralités ont également vocation à articuler le territoire avec les territoires voisins à travers l'organisation de corridors structurants de transports collectifs, dans des logiques Nord-Sud (vers l'aire urbaine de Perpignan) et Est-Ouest (depuis Elne vers le pôle urbain de Saint-Cyprien et la côte sableuse, depuis Céret vers Amélie-les-Bains et le Haut Vallespir).

Le pôle d'Argelès-sur-Mer aura également vocation à organiser du stationnement-relais combiné avec les différents modes de transports (ferroviaire, routier) pour **améliorer l'accessibilité durable des villages et stations de la Côte Vermeille.**



Illustration 20 : Bus du réseau régional LiO, Argelès-sur-Mer



9. Rationaliser les déplacements sur les courtes distances.

En lien avec l'organisation des déplacements et la saisonnalité marquée du territoire, **le développement des modes doux** (vélo, marche...) pour les déplacements quotidiens et touristiques sera systématiquement recherché. Des **schémas cyclables** à l'échelle intercommunale seront envisagés. Ils préciseront les liaisons intercommunales tous usages (domicile-travail, cyclotourisme...), en articulation avec le schéma départemental et les projets du Pays-Pyrénées-Méditerranée.



Illustration 21: Cheminement piéton, Saint-Génis-des-Fontaines

En accord avec les qualités physiques du territoire (morphologie des communes, topographie...), la **création d'un maillage local riche et continu** (pistes, bandes sécurisées, doubles-sens cyclables, couloirs bus-vélo, contre-allées aménagées, voies vertes, stationnements adaptés...), en articulation avec les grands itinéraires supra communaux, doit être encouragée et matérialisée dans les documents d'urbanisme locaux. Des réponses adaptées concernant le stationnement devront être apportées.



Illustration 22 : Axe de desserte d'une zone commerciale, Argelès-sur-Mer

En complément, l'aménagement et l'organisation des centres-villes des communes du SCOT veillera à donner une place à chaque usager, avec une vigilance portée à la sécurité et au confort des déplacements piétons et cyclistes. **Les aménagements de partage de la voirie** peuvent permettre une cohabitation harmonieuse entre véhicules motorisés, cyclistes et piétons (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes). Un effort particulier dans l'aménagement des

espaces publics sera porté en direction des personnes à mobilité réduite. Une réflexion sur l'organisation du stationnement des voitures est également conseillée (résidents, actifs, consommateurs, livraisons...), dans la mesure du possible regroupé en poches.

Les gares SNCF et autres Pôles d'Echanges Multimodaux routiers devront être accessibles via des aménagements cyclables continus. Véritables portes d'entrée du territoire, les quartiers de gare devront **susciter des projets urbains coordonnés** pour assurer une dynamique vertueuse : les AOM investissent pour améliorer les transports ferroviaires et routiers, les collectivités agissent sur l'urbanisme pour rentabiliser l'investissement consenti au bénéfice de la collectivité dans son ensemble et contribuer à l'amélioration progressive du service.

La recherche de « perméabilité » du fleuve méditerranéen Tech par la mise en place de passerelles piétonnières et cyclables peut également participer à la rationalisation des déplacements. Ces aménagements devront par ailleurs concilier le respect de la richesse écologique du fleuve et de ses abords et la prise en compte des risques.

C. Réguler le développement et maîtriser les logiques de marché.

1. Permettre aux habitants d'accéder à un logement adapté à chaque étape de leur vie.

Le projet de territoire vise à mieux répondre aux besoins de la population déjà en place et à se montrer attractif pour les populations futures.

Parce que les personnes âgées sont fortement représentées sur le territoire et l'offre de logements pas toujours en adéquation avec leurs besoins, les politiques menées en faveur de l'adaptation des logements permettant le maintien à domicile des personnes en perte d'autonomie doivent être poursuivies.

La priorité est de permettre aux ménages qui entrent dans la vie active ou aux familles avec enfants d'accéder à un logement qui corresponde à leurs revenus modestes et intermédiaires. **Un rééquilibrage de l'offre doit être engagé sur l'ensemble du territoire avec la production de logements qui répondent aux besoins de ces publics** : produits locatifs, en accession aidée, logements sociaux sont à développer...



Illustration 23 : Réhabilitation du presbytère et création de logements locatifs, Reynès

Les pôles structurants d'Elne, d'Argelès, de Céret et du Boulou veilleront à proposer une offre variée. Au regard de l'offre déjà existante, les besoins montrent qu'une priorité doit être donnée à l'édification de logements locatifs privés et aux petits logements dans les Albères, ainsi que dans la plaine du Tech et dans le Vallespir. L'accession sociale à la propriété doit être encouragée en particulier sur la Côte Vermeille par la production de logements adaptés pour un habitat permanent.



Illustration 24 : Logements locatifs sociaux collectifs OPH 66, Céret

Il s'agit enfin d'apporter des réponses durables aux problèmes de logement des moins aisés. A ce titre, il est préconisé qu'au moins 20% de la production de résidences principales soit dédiée à la création de logements sociaux.

2. Engager une politique foncière par une gestion économe et rationnelle de la ressource.

Le foncier est une ressource rare et non renouvelable. La sobriété foncière est un enjeu fort auquel doit répondre le SCOT afin de préserver la cohérence et la viabilité des espaces agricoles, ainsi que la qualité paysagère du territoire, supports de son attractivité résidentielle et de son économie. Maîtriser l'artificialisation des sols permet également de lutter contre leur imperméabilisation, facteur aggravant du risque inondation. Par ailleurs, l'absence de politique foncière coordonnée ainsi que la spéculation foncière engendrent un coût prohibitif de la ressource foncière. Une politique d'accueil en direction des jeunes ménages ne peut être conduite sans viser en premier lieu un foncier abordable.



Illustration 25: Lotissement « les hauts de Maureillas », traverse de Les Cluses, Maureillas-Las-Illas

Le projet politique repose sur un engagement résolu en matière de densification de l'espace bâti ou à bâtir. Il est nécessaire de viser un objectif moyen de 25 logements à l'hectare pour tout nouveau projet d'extension urbaine significatif. Cette orientation pourra être modulée selon les circonstances locales propres à chaque commune (caractéristiques des sites, pentes, relief, caractéristiques paysagères, risques...). Les pôles structurants devront respecter un objectif moyen de 30 logements à l'hectare. Pour optimiser cette gestion des sols, la politique foncière sera renforcée.

Afin de mettre en œuvre ces orientations, le SCOT oriente le développement urbain vers **une diversification des formes urbaines (logement intermédiaire, groupé et collectif)**. Ce choix est aussi le gage de la production d'une offre plus adaptée aux ressources financières des jeunes ménages.

Afin de limiter l'étalement urbain et par conséquent les flux inhérents aux déplacements domicile-travail ou domicile-loisirs (commerces, espaces récréatifs...), la connexion des nouvelles opérations d'habitat aux principaux équipements, services et bassins d'emplois doit être recherchée, notamment par le développement de liaisons douces.

La lutte contre l'étalement urbain se traduira également par la remobilisation progressive de l'ensemble des capacités d'accueil offertes par des zones urbanisées existantes, en particulier dans les centres villes. Ainsi, des études de densification des zones déjà urbanisées seront requises dans le cadre de toute élaboration/révision de PLU/PLUI pour analyser ce potentiel et examiner les modalités de mobilisation. Ces analyses porteront notamment sur les « dents creuses », le changement de destination de bâtiments inoccupés, la remobilisation de logements vacants ou encore les possibilités offertes par les divisions parcellaires.

A. S'appuyer sur nos richesses naturelles pour dynamiser le développement

B. Repenser les logiques d'accueil sur le territoire

C. Construire une nouvelle stratégie de développement économique

Ambition 2

Renforcer
l'attractivité
de notre territoire

Face à la concurrence économique, il convient de réorienter l'attractivité du territoire afin d'impulser une nouvelle dynamique de développement durable appuyée sur ses richesses et atouts. Les défis à relever imposent de construire une stratégie globale à l'échelle du SCOT, territoire de cohérence et de cohésion.

A. S'appuyer sur nos richesses naturelles pour dynamiser le développement.

1. Soutenir et renforcer les activités agricoles, sylvicoles, pastorales, et halieutiques.

Les filières économiques traditionnelles peuvent être confortées voire renforcées et modernisées grâce à une lisibilité foncière garantie par un aménagement du territoire réfléchi, global et transparent pour les porteurs de projet. Ces filières peuvent également s'appuyer sur les puissants outils logistiques : corridor autoroutier euro-méditerranéen, plateforme de Cerbère, port de Port-Vendres, mais aussi proximité du marché international de Saint Charles.

Des liens avec l'urbanisation peuvent être envisagés, comme la création de points de vente spécialisés, l'aménagement de certains sites, la valorisation de l'image du territoire et des filières via une architecture inventive ou une approche paysagère renouvelée.



Illustration 26: Production de bois de chauffage, Maureillas-Las-Illas

2. Encourager l'attractivité paysagère par la mise en valeur du patrimoine et la découverte du territoire.

La diversité des paysages (plaines agricoles, piémonts et vallées étroites habitées, reliefs boisés, côte sableuse ou rocheuse...) et la richesse du patrimoine, reflets de l'histoire et de l'investissement des hommes sur leur territoire, constituent les fondements de l'attractivité du territoire.

Là où le paysage joue un rôle de vitrine des productions locales, comme c'est le cas pour les terrasses viticoles de la Côte Vermeille, les vergers de cerisiers à Céret, les espaces maraîchers de la plaine du Tech, l'économie et le tourisme en sont directement bénéficiaires.

Le SCOT doit **renforcer la valorisation du patrimoine et la découverte des paysages** pour améliorer l'image du territoire et assurer un rapport harmonieux entre développement des activités et protection des paysages.

La qualité paysagère du territoire peut être améliorée :

- en valorisant les portes d'entrées du territoire, à l'échelle transfrontalière notamment au niveau du Perthus et de la vallée de la Rome et de Cerbère ; à l'échelle de la plaine au niveau de la porte continentale d'Elne et, de la porte du Vallespir au Boulou ; sur la côte, avec la porte littorale d'Argelès, favorisant les perceptions des paysages,
- en protégeant et en valorisant les éléments du patrimoine. Pour les paysages très boisés comme ceux des massifs des Aspres et des Albères, il convient de prendre en compte la sauvegarde du patrimoine bâti au regard des PPRIF,



Illustration 27: GR10 vers le Pic de Salfort, Massif des Albères



Illustration 28: Abords du château d'Aubiry, Céret (source cartesfrance)

- En maîtrisant et en embellissant le paysage des routes, notamment les routes « touristiques » de la Côte Vermeille, du piémont des Albères, celles en belvédère (Massif de Fontfrède...) ou les routes d'accès au territoire telles que celle menant du Boulou au Perthus.

- en préservant et aménageant des itinéraires de découvertes et leurs abords (GR 10 de Banyuls à Biarritz, sentier littoral, Pirinexus...)
- en maîtrisant les accès et les abords des sites remarquables (site de Paulilles, tours de guet de Madeloc, de la Massane, de Bell Ull, redoutes du Perthus ...),
- en prenant en compte le patrimoine paysager dans les stratégies d'aménagement.
- en limitant et en encadrant les installations ou aménagements ayant de forts impacts paysagers.

3. Maîtriser les consommations énergétiques en encourageant un urbanisme de proximité et un habitat économe et favoriser le développement et l'encadrement des énergies renouvelables.

Les réflexions d'aménagement et de développement du territoire se conduisent dans un contexte de raréfaction des ressources pétrolières, d'augmentation du coût de l'énergie et d'engagements nationaux et européens, qui visent d'ici 2020, à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20%, à limiter les consommations énergétiques notamment en augmentant l'efficacité énergétique de 20 % et à garantir un mix énergétique intégrant une part plus importante d'énergies renouvelables (23% d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique totale). Plus localement, le SRADDET, au travers de son objectif régional de devenir un territoire à énergie positive, invite les territoires à contribuer à des objectifs ambitieux de réduction de consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre. En passe d'être adoptés, les PCAET des deux EPCI membres du SCOT ambitionnent des objectifs de territoire à énergie positive à l'horizon 2050.



Illustration 29: Panneaux photovoltaïques en toiture, Banyuls-sur-Mer

Le territoire présente l'ensemble des atouts nécessaires (ensoleillement, gisement éolien, forêt...) favorables au développement des énergies renouvelables. Le développement potentiel de ces énergies s'accompagne pourtant de **d'impacts paysagers potentiels irréversibles et de consommation d'espaces**, pour les filières éoliennes et solaires (parc éolien, centrale photovoltaïque de plein

champ, serres photovoltaïques) qu'il convient de maîtriser et d'encadrer.

Le développement d'installations photovoltaïques est encouragé sur les sites artificialisés (toitures des logements, ombrières sur les parkings des zones logistiques, couvertures des serres ou bâtiments abritant des activités agricoles pérennes, industrielles ou artisanales, et éventuellement en réhabilitation de sites dégradés

(anciennes décharges, carrières...), excluant autant que possible l'utilisation des espaces naturels et agricoles du territoire.



Illustration 30: Affichage itinéraire d'évacuation de bois, D13f, Céret

L'importance de la couverture boisée rend le territoire propice à un essor de la filière bois-énergie. Il s'agit d'encourager le développement de cette énergie renouvelable qui contribue à dynamiser l'économie locale et à gérer durablement la forêt. Il semble en effet pertinent d'accroître l'exploitation de ce potentiel de façon à créer de l'activité en zone rurale et de manière à réduire les dépenses énergétiques fossiles ou nucléaires.

D'autres filières de production d'énergies renouvelables peuvent être mobilisées, comme la géothermie ou la méthanisation.

En outre, les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre, principalement liées aux **dépenses dans l'habitat et dans les déplacements motorisés, doivent être maîtrisées :**

- par la mise en œuvre d'un urbanisme de proximité, fondé sur une armature urbaine mieux pensée, sur une mixité des fonctions dans l'espace et sur le développement des transports en commun et des mobilités douces,
- par la réalisation d'économies dans l'habitat, les bâtiments d'activité et les équipements publics grâce au développement de formes urbaines plus compactes, à l'amélioration de l'isolation, de l'exposition et des matériaux de construction utilisés.

Le Plan Climat Energie Territorial du Pays Pyrénées Méditerranée, approuvé en juin 2011, qui sera prochainement remplacé par le Plan Climat Air Energie Territorial en cours de réalisation, devra être pris en compte dans les projets d'aménagement.

4. Pérenniser et adapter le développement du littoral à la fragilité des milieux.

Le littoral est un espace riche, fragile et convoité. A ce titre, il mérite une attention particulière et une vigilance accrue afin que les usages et le développement ne mettent pas en péril les grands équilibres et les atouts qui assoient son attractivité.

Il s'agit de **maîtriser qualitativement et quantitativement l'urbanisation** et l'accueil de la population saisonnière dans le but de préserver les espaces naturels terrestres et marins, la qualité des paysages et le patrimoine bâti, d'assurer une mixité sociale, d'anticiper les conséquences des évolutions climatiques (ressource en eau potable, risques...), de gérer la fréquentation et les difficultés qui en découlent, de réduire la dépendance au véhicule individuel...

Les atouts, les contraintes et la sensibilité du littoral appellent **un mode de développement spécifique** en rapport avec les dispositions réglementaires particulières et les enjeux liés aux risques naturels.

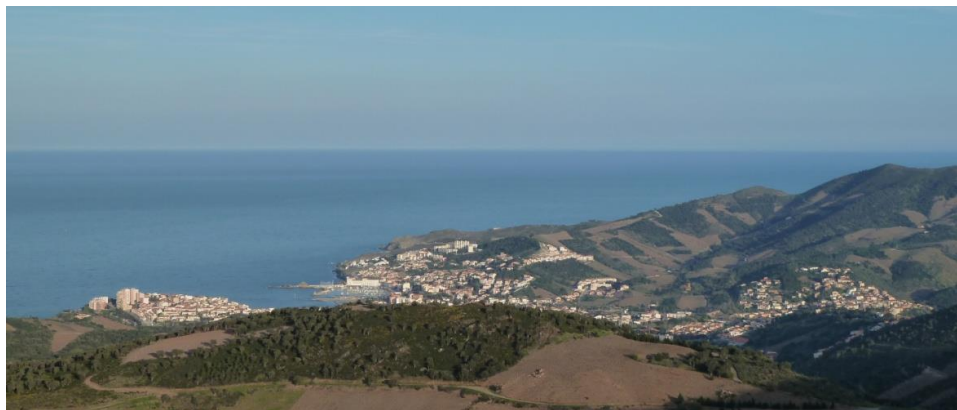


Illustration 31: Vue sur Banyuls-sur-Mer depuis la D86

S'assurer de manière pérenne et durable de l'attractivité du territoire s'avère indispensable à la dynamique économique locale. En ce sens, Il est notamment impératif de **concilier le développement des différents usages du milieu marin** (baignade, pêche, plongée, aménagement des ports...) avec la préservation de la biodiversité marine et la gestion de la ressource halieutique.

Dans cette optique, la question de l'aménagement du territoire sur la frange littorale est développée de manière spécifique dans un **chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer**, document qui permet de traiter finement des problématiques relatives à la consommation d'espace, à la coexistence d'activités, à la vocation des différents espaces et aux conflits d'usages réels ou potentiels. Un projet d'aménagement cohérent du littoral sera proposé, en intégrant les conditions d'utilisation de l'espace marin et terrestre et par exemple, les secteurs stratégiques à protéger et à mettre en valeur (écosystèmes remarquables, sites emblématiques, espaces support de l'identité paysagère...). Les orientations et mesures réglementaires, spécifiques au chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer, seront exposées dans la quatrième partie du Document d'Orientations et d'Objectifs.

5. Organiser le développement durable des espaces montagnards

Le SCOT veille à **promouvoir le développement et la diversification des activités économiques des espaces de piémont et de montagne.**

Très présente sur les massifs, la forêt est un espace à valoriser durablement, avec notamment la recherche du maintien et de la création d'emplois sur le territoire. L'amélioration de la desserte forestière sera recherchée. L'entreposage de bois sur des sites appropriés et la présence d'outils de transformation à proximité des zones d'exploitation du bois et du liège sont encouragés. Il est aussi rappelé la nécessité de garantir la préservation des forêts, pour les nombreux services environnementaux

qu'elle rend, notamment en termes de protection face aux risques naturels (inondation, érosion) et d'atténuation du changement climatique.

L'intérêt de pérenniser, voire de développer l'élevage afin de limiter la fermeture des milieux dans les zones à risque incendie est réaffirmé.

Le développement et la diversification des offres et des activités touristiques sont souhaités. Ils s'appuient sur la mise en valeur des richesses patrimoniales et naturelles des territoires de montagne.



Illustration 32: Gîte rural, hameau de las Illas (source gîtes de France)

Le PADD veille à **préserver et à valoriser le patrimoine naturel** en désignant les espaces, paysages et les milieux les plus remarquables du patrimoine naturel montagnard (pics emblématiques, gorges, ripisylve, cours d'eau de première catégorie...) et en définissant les modalités de leur préservation, en tenant compte des enjeux transfrontaliers liés à ces territoires. Le SCOT porte également la promotion de la richesse du patrimoine culturel en protégeant les édifices traditionnels et en favorisant la réhabilitation du bâti existant.

Les loisirs et activités de pleine nature sont à développer et à promouvoir sur le territoire pour valoriser le patrimoine naturel et répondre à une demande sociale croissante. L'équilibre et la coexistence entre les activités économiques et de loisirs nécessitent de limiter les conflits d'usages (randonnée, VTT, quad, canyoning, campings cars, exploitation forestière, élevage...).

Par ailleurs, la volonté de **respecter la richesse et la vulnérabilité du milieu montagnard par la maîtrise et l'organisation du développement de l'urbanisation est affirmée**. Elle implique :

- la réhabilitation de l'immobilier de loisir qui le nécessite,
- l'identification des bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants pour garantir l'urbanisation en continuité du tissu urbanisé,
- la définition et l'identification de projets d'unités touristiques nouvelles structurantes (valant autorisation d'UTN) : localisation, consistance, et capacité globale d'accueil et d'équipement.

B. Repenser les logiques d'accueil sur le territoire.

1. Accompagner un accroissement équilibré et développer une politique d'accueil en direction des jeunes ménages afin de réamorcer l'accroissement naturel.

Le SCOT Littoral Sud entend être acteur à part entière de la dynamique d'accueil démographique du département des Pyrénées-Orientales.

Le projet démographique se veut raisonné. Il s'appuie à la fois sur la prise en compte des besoins de la population du territoire, notamment liés au desserrement des ménages mais également sur l'attractivité du Littoral Sud qui accueille chaque année environ 710 habitants supplémentaires. Il est ouvert et cherche à être concordance avec les capacités présentes et futures du territoire (protection de la ressource en eau, préservation des terres agricoles, prise en compte des risques...). Un effort particulier sera réalisé pour attirer des ménages entrants susceptibles de maintenir le dynamisme économique et démographique du territoire (jeunes actifs, jeunes retraités ...).

Une hypothèse globale de **croissance annuelle de 1,0% a été retenue sur la période du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2028**. Cela représente un gain de population de l'ordre de **8 500** habitants. Toutefois, en fonction des projets et des opportunités de développement économique, cet objectif pourra être majoré.

Sur les communes littorales où plusieurs facteurs se cumulent (impact du marché des résidences secondaires sur le logement permanent, contraintes d'accessibilité, surcoût de production lié à la topographie particulière de la côte rocheuse), la mise en place d'une politique globale d'accueil en faveur des jeunes ménages sera une priorité, notamment via la mise en œuvre du PLH. Il conviendra notamment d'améliorer la maîtrise du foncier en mobilisant l'ensemble des dispositifs (Établissement Public Foncier Régional, ZAD, droit de préemption...) dans l'objectif de mener des opérations de logements attractives en direction des jeunes ménages, en accession à la propriété notamment.



Illustration 33: Logements collectifs, lieu-dit Saint-Pierre, Argelès-sur-Mer

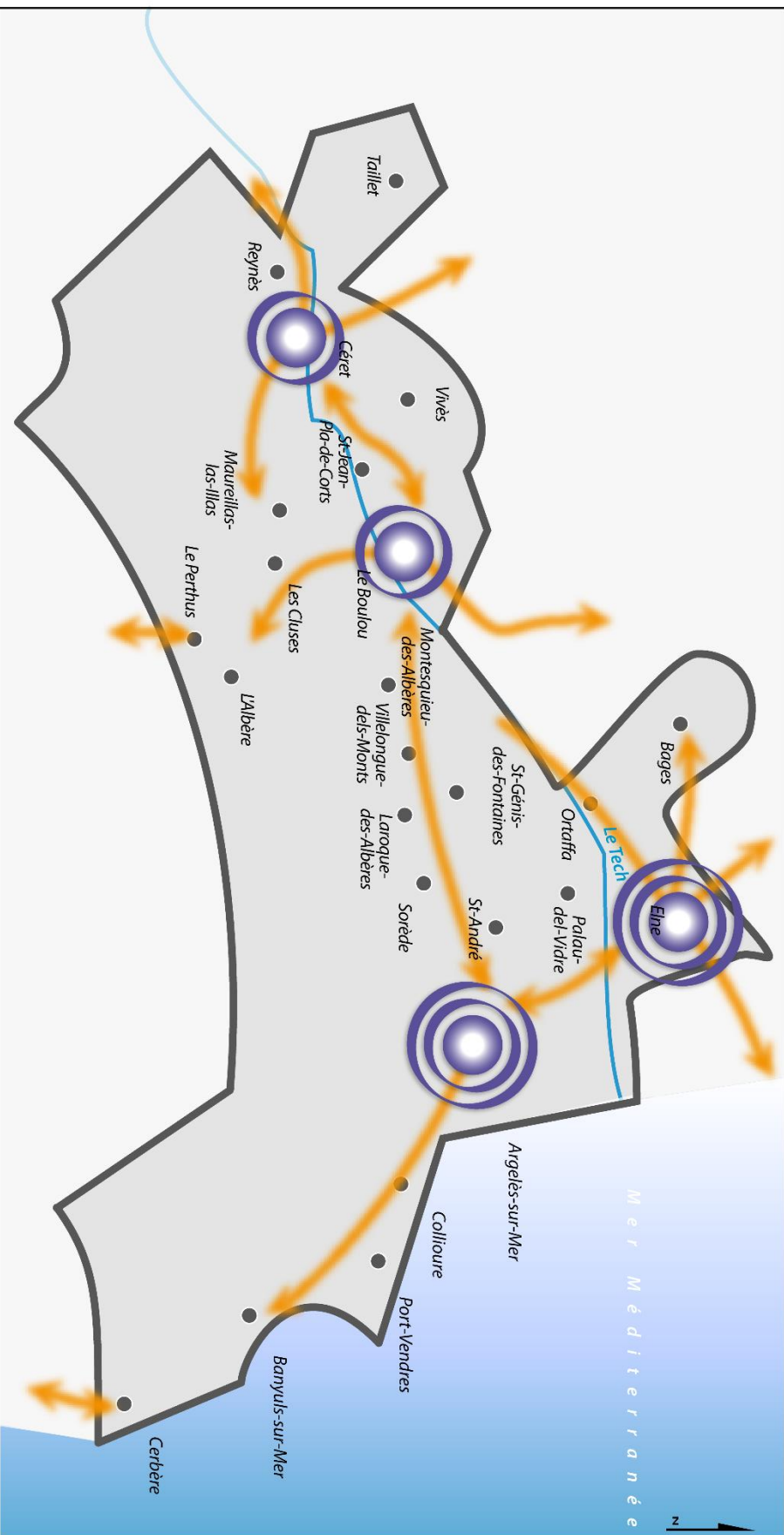
2. Organiser le territoire autour de quatre pôles structurants : Argelès-sur-Mer, Elne, Céret et Le Boulou.

Afin de préserver l'autonomie du territoire, il convient de conforter l'armature urbaine du territoire ; la réussite de ce positionnement dépend de la capacité à soutenir les principaux pôles urbains. La valorisation des quatre pivots structurants du territoire Céret, Le Boulou, Elne et Argelès-sur-Mer (démographie, économie, équipements d'intérêt communautaire voire supra-communautaire) se révèle donc stratégique.

A ce jour, ces pôles concentrent 44% de la population du SCOT et génèrent 55% de l'emploi. Il est souhaitable de **conforter cet équilibre** dans le développement futur du territoire. Il convient d'affirmer ces pôles dans leur vocation de locomotives du territoire et ce de manière complémentaire avec le développement de chaque commune. Par conséquent, une majoration du niveau de croissance sur ces pôles est retenue, confortant ainsi leur capacité de rayonnement et d'essaimage sur les autres communes du bassin de vie du SCOT littoral sud.

Chaque commune a d'autre part, le droit à se développer pour assurer le renouvellement de sa population et assurer le maintien de ses services publics notamment scolaires. Ce développement est adapté à chaque commune selon ses caractéristiques socio démographiques, sa typologie dans le maillage du territoire du SCOT et ses capacités foncières.

En assurant une mise en réseau de l'ensemble des communes du SCOT, ce développement s'appuie sur une dynamique globale qui contribue à l'attractivité de l'ensemble du territoire et de chaque commune.



Organiser le territoire autour des pôles structurants

3. S'inscrire dans une démarche de projets urbains et villageois durables.

Les pratiques d'urbanisme ont encore aujourd'hui trop tendance à banaliser l'espace. Il s'agit de sortir du modèle pavillonnaire dominant en se réorientant sur des démarches innovantes et en s'appropriant de nouvelles formes urbaines plus conviviales (aspect architectural et paysager) et respectueuses des principes du bio-climatisme. A cette fin, des efforts seront réalisés en vue de développer des démarches garantissant la qualité du projet urbain (ZAC, Ecoquartiers, démarche de type AEU, formes urbaines denses s'inspirant de l'architecture vernaculaire...).



Illustration 34: Construction avec partie en bardage bois, Montesquieu-des-Albères

4. Valoriser la nature, sous toutes ses formes, dans les villages et les bourgs.



Illustration 35 : Parc urbain à l'entrée de Bages

La nature, sous toutes ses formes (vergers, potagers, ripisylves des cours d'eau, alignements de platanes au niveau des entrées villageoises, parcs privés, arbres remarquables...), doit être privilégiée dans le milieu urbain :

- Le patrimoine vert urbain public ou privé (jardins, parcs, allées d'honneur, places arborées...) pourra être protégé et/ou mis en valeur comme paysage vécu de proximité,
- la trame verte et bleue existante pourra être reliée aux aménagements paysagers des futurs quartiers puis être connectée avec les grandes trames paysagères du territoire sur lesquelles se sont appuyés les villages historiques,
- les extensions urbaines ou les opérations de renouvellement chercheront à réintroduire le végétal au cœur des projets, en privilégiant des espèces adaptées au milieu méditerranéen, non allergisantes et peu consommatrices en eau,
- des espaces récréatifs et de loisirs, des jardins familiaux, pourront également être aménagés en périphérie des villages et des bourgs, sous réserve de l'accès à l'eau.

- les projets ayant des approches bioclimatiques seront encouragés (parkings paysagers, façades végétalisées, espaces publics ombragés par des plantations, récupération des eaux pluviales et aménagements paysagers plantés...).

5. Gérer et assurer la pertinence paysagère des extensions urbaines.

Les villages et les bourgs participent à la qualité du cadre de vie. Mais les lotissements et parcs d'activités ont créé autour des villages une uniformité en rupture avec le caractère spécifique de chaque lieu. Le maintien de la qualité paysagère et architecturale des villes et des villages passe par la valorisation d'un environnement agréable pour les extensions urbaines. On sera fidèle à cette optique en :

- préservant des coupures d'urbanisation et en ciblant prioritairement les plus zones les plus menacées par la pression urbaine,
- valorisant les silhouettes urbaines et en offrant des liens de qualité vers les structures paysagères majeures,
- prenant en compte l'aspect paysager dans la structure des nouveaux quartiers d'habitation,
- instaurant des limites urbaines qui s'appuient sur des éléments paysagers,
- favorisant une lisibilité des interfaces entre zones urbaines et paysages agro-naturels,
- mettant en scène les entrées de ville et en maîtrisant l'affichage publicitaire,
- contrôlant la dispersion et la qualité du bâti isolé dans les paysages.

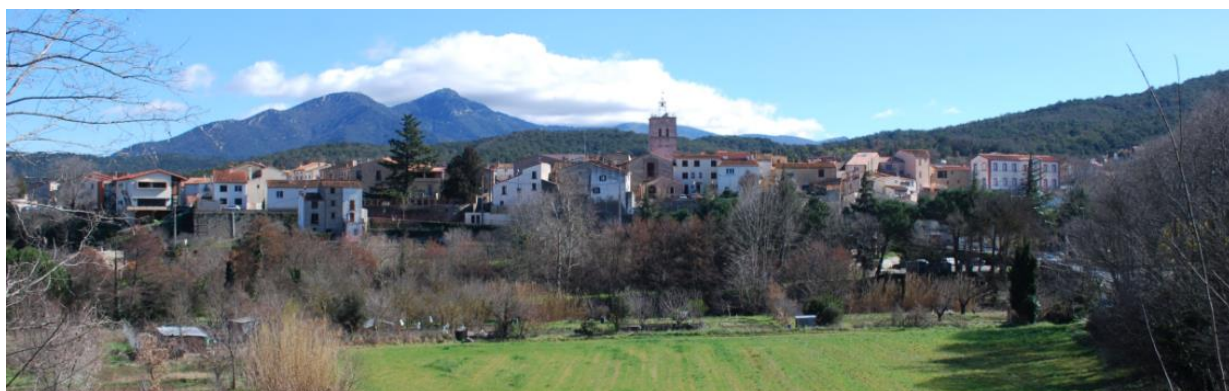


Illustration 36: Vue sur la silhouette de la commune de Maureillas-las-Illas depuis la D13

C. Construire une stratégie de développement économique.

Si le territoire du SCOT a une situation géostratégique privilégiée et une attractivité résidentielle importante, le développement de l'emploi reste pourtant insuffisant. Les besoins des entreprises évoluent, la force d'attraction des agglomérations se développe tandis que les filières traditionnelles peinent à se maintenir.

Le projet économique vise à orchestrer la complémentarité entre création de richesse (économie productive), captation de richesse (économie résidentielle) et circulation ou consommation des richesses en interne (économie présenteielle) et à assurer la pérennité de ces trois moteurs de développement. Dans cette perspective, le SCOT **s'attache à accompagner les mutations des piliers économiques du territoire.**

Les activités de **productions agricoles et agroalimentaires** doivent être soutenues pour renforcer leur compétitivité et conforter leur importance dans l'économie locale. Comme rappelé dans les chapitres précédents (cf. ambition 1-A-1, ambition 2-A-1), il est nécessaire de préserver la ressource foncière, et d'assurer la promotion des produits du terroir et le développement des activités de transformation.



Illustration 37: Caisses de cerises en attente d'expédition, marché aux cerises de Céret

Renforcer **l'économie touristique** constitue un levier pour développer l'économie présenteielle et l'emploi, et valoriser le territoire par la diffusion d'une image attractive. Elle doit être modernisée et appréhendée dans toutes ses dimensions pour répondre aux attentes d'une clientèle élargie (cf. ambition 2-C-1).

Les **activités liées à la mer et l'économie maritime**, dont certains pans sont complémentaires du tourisme, méritent d'être mieux encadrées et valorisées. Le chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer veillera à accompagner cette filière :

- En réservant en priorité, à terre comme en mer, des espaces aux activités qui nécessitent expressément la proximité des ressources qu'elles exploitent,
- En valorisant les ports et en soutenant leur niveau d'équipements (ports de pêche, ports de plaisance et centres nautiques),
- En s'appuyant sur des filières émergentes propices à l'innovation et au développement durable.

En matière de stratégie d'accueil et d'accompagnement de la **fonction logistique**, la requalification des espaces, le renforcement de l'intermodalité, et le développement d'outils éco logistiques est incontournable (cf. ambition 2-C-2).

Le **développement d'activités à dominante artisanale, de services ou commerciale** doit être conforté grâce à une offre foncière adéquate et à la qualité des services offerts aux entreprises. Il est rappelé que l'accompagnement des entreprises implantées sur le territoire est une priorité afin que les besoins qu'elles génèrent (approvisionnement, services...) soient créateurs d'emplois locaux, l'objectif étant de se doter de filière de sous-traitance de qualité.

Le SCOT veille à la complémentarité des activités développées au sein du territoire et recherche leur articulation avec les territoires voisins.

1. **Consolider l'attractivité touristique par une meilleure synergie entre les différentes formes de tourisme.**

Si le territoire du SCOT Littoral Sud dispose d'atouts indéniables, littoral sableux, côte rocheuse, massif des Albères, sites culturels emblématiques, patrimoine historique foisonnant, beauté des paysages, eaux thermales, parcs de loisirs, identité forte des villes et des villages, la fréquentation touristique se concentre dans le temps, essentiellement sur l'espace littoral très attractif avec une offre d'accueil importante et diversifiée.

Pour autant, le tourisme balnéaire n'est pas la seule ressource touristique du territoire : l'offre culturelle, les stations thermales et les hébergements de l'arrière-pays complètent une offre touristique abondante que le SCOT propose de valoriser et de structurer avec un enjeu de diffusion entre le littoral, la plaine et la montagne (logique de destination).

En effet, dans un contexte d'évolution permanente de la demande et de concurrence accrue des destinations émergentes low-cost, le territoire doit renouveler et diversifier son modèle touristique pour **pérenniser une activité économique essentielle pour le territoire** et le département.

Le tourisme littoral restera le véritable socle de cette activité avec un souci permanent de mise en adéquation du développement et de la diversification de l'accueil touristique, avec la préservation des ressources naturelles. Le chapitre individualisé du SCOT valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer qui traite plus spécifiquement de la partie littorale s'attache notamment à valoriser une organisation cohérente des activités de plaisance et de nautisme en assurant une évolution



Illustration 38: Plage de l'anse de la Balleja à Collioure

harmonieuse des équipements maritimes notamment en termes d'amélioration de l'accueil portuaire tout en garantissant une capacité d'accueil cohérente.

Dans l'optique d'irriguer l'ensemble du territoire, de coordonner les énergies entre le littoral et l'arrière-pays, de faire communiquer les différentes formes de tourisme et



Illustration 39: Maternité suisse à Elne

d'allonger la période de fréquentation touristique, le SCOT propose de promouvoir les liens entre le socle représenté par le tourisme balnéaire et le tourisme vert, l'arrière-pays et les massifs. Ceux-ci offrent en effet une identité naturelle particulièrement prisée (autour de la randonnée notamment avec la présence d'itinéraires pédestres attractifs : GR10, sentier littoral...) tandis que le tourisme culturel et patrimonial omniprésents du fait du passage de grands artistes ou de la présence de nombreux héritages de

l'histoire constitue un potentiel intéressant. Cette complémentarité peut notamment répondre à de nouvelles attentes en matière de pratiques touristiques plus durables.

Cet objectif passe par la promotion d'offres mixées qui soutiennent et enrichissent les différentes formes de tourisme. Cette orientation peut s'appuyer sur la mise en réseau des différents sites et de nouveaux outils de marketing communs (labels, espace d'accueil et de promotion pour l'ensemble du territoire, système de « pass » couplés avec l'offre transport...). L'organisation des transports collectifs, l'aménagement de la voie verte, la valorisation des voies de découverte du territoire (piémont des Albères, balcon de la Madeloc, route de Fontfrède, via Domitia...) peuvent être des vecteurs de développement d'un tourisme orienté vers un développement solidaire et durable du territoire.

Cette complémentarité qui vise également à **promouvoir le tourisme d'arrière-saison**, doit à la fois s'appuyer sur la consolidation des pôles touristiques existants, sur le rayonnement des sites culturels emblématiques, sur la valorisation du patrimoine historique et sur le développement du tourisme vert. Le territoire dispose de nombreux atouts, par ses paysages et son patrimoine naturel permettant la pratique de très nombreuses activités (randonnées, cyclotourisme, gastronomie ...), ainsi que le développement du tourisme culturel, patrimonial et sportif.

A ce propos, la **valorisation et le développement durable d'espaces sportifs et de loisirs** constitue également une perspective de développement pour le territoire (par exemple dans la plaine du Bas Vallespir, sur le site du Mas del Ca à Sorède et autour des plans d'eau de Saint-Jean-Pla-de-Corts, Palau-del-Vidre ou Villelongue-dels-Monts...).



Illustration 40 : Plan d'eau de Saint-Jean-Pla-de-Corts

Le développement d'un tourisme durable doit permettre de mettre en valeur l'identité du territoire et de chaque village. C'est aussi un tourisme qui contribue à impliquer l'ensemble des acteurs (collectivités, habitants, associations, entreprises...) dans la valorisation de leur territoire. Le territoire du SCOT est propice à la pratique et au développement de différentes activités permettant de **diversifier l'offre touristique** et d'**attirer de nouvelles clientèles**.

Ces orientations engagent à **amplifier la démarche d'adaptation qualitative** mais aussi quantitative de l'offre en favorisant notamment une diversification et une requalification des modes d'hébergement touristique sur l'ensemble du territoire (hébergement de standing, hébergement naturel, insolite...), une adaptation des modes d'hébergement existants notamment en termes d'hôtellerie de plein air ou encore une diversification des produits touristiques.

Le tourisme peut également **appuyer le maintien et le développement des filières traditionnelles** :

- Une offre en hébergement couplée à des activités de pleine nature, développée en parallèle et en complément d'une activité pastorale, forestière ou agricole peut permettre de valoriser les paysages et promouvoir l'identité et l'authenticité des produits du terroir. A travers le déploiement de circuits courts en direction des populations permanentes et saisonnières, les productions locales peuvent être soutenues et le **développement du tourisme associé à l'activité agricole ou à l'œnologie** peut contribuer à la structuration d'offres touristiques fédératrices pour le territoire.
- D'autre part, des capacités de développement peuvent être ménagées en soutien de l'activité thermale, en permettant par exemple son renouvellement et son évolution vers un tourisme orienté sur le bien-être (thermoludisme...). La recherche de **synergies entre les différents équipements touristiques** du territoire et ceux des bassins voisins (Vallespir et Haut-Vallespir notamment) est essentielle.



Illustration 41 : Mas d'en serre, L'Albère

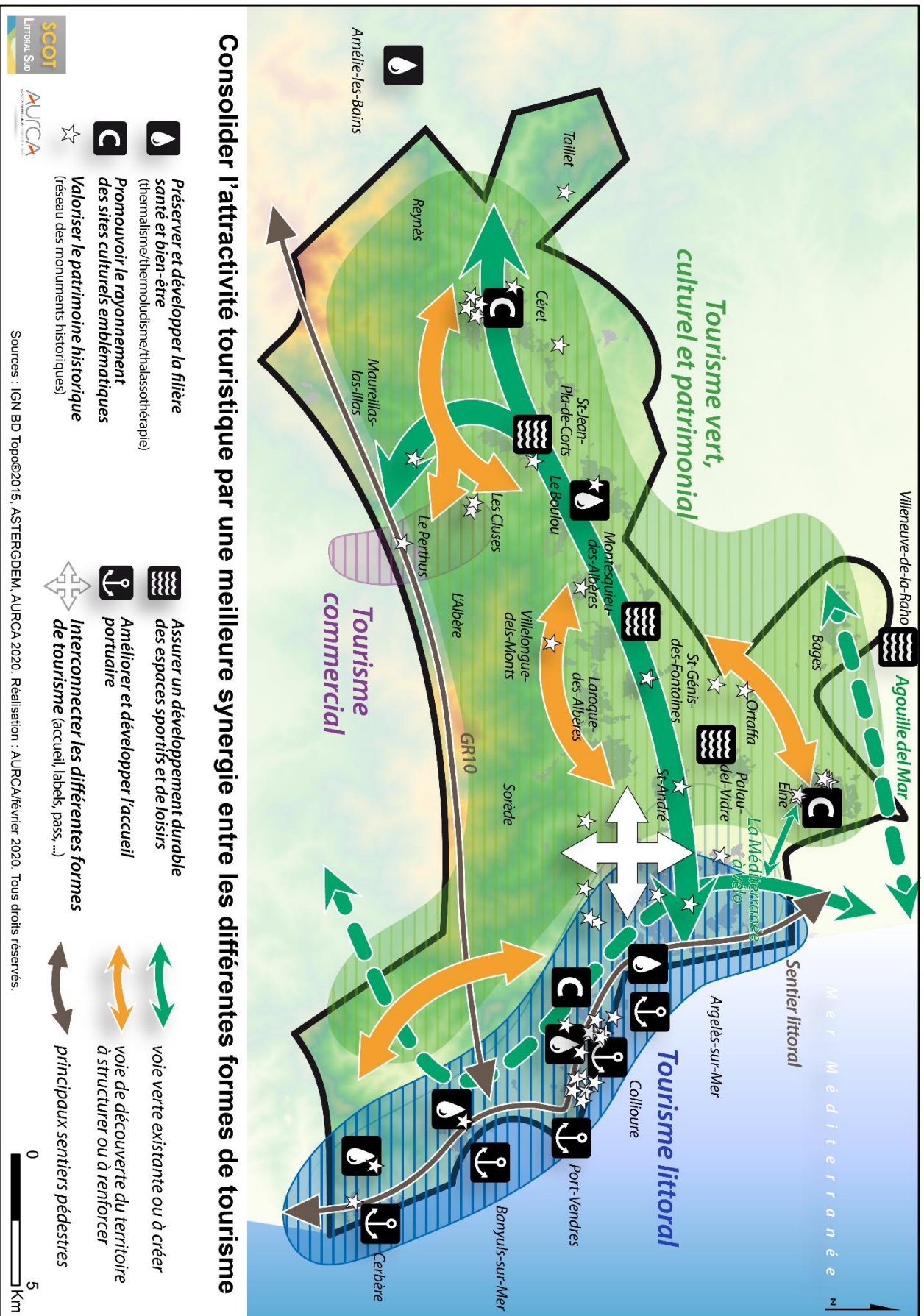
Afin de rééquilibrer l'offre touristique entre le littoral et l'arrière pays, la **création d'un équipement touristique structurant** au sein de la Communauté de Communes du **Vallespir** est encouragée. Un projet de plateforme touristique est à l'étude sur un site localisé entre les trois communes de Céret, Saint-Jean-Pla-de-Corts et Maureillas. Il vise à constituer, autour d'un golf 18 trous, un complexe riche en équipements, en services (restauration...) en hébergements touristiques et de loisirs (hôtel, résidence de tourisme, offre d'affaires). Cette plateforme touristique pourrait impulser des synergies avec le tissu économique et touristique local en articulant différentes offres :

- golf et gastronomie
- golf et bien-être (thalassothérapie, balnéothérapie, spa....)
- golf et culture (musées, châteaux, monuments....)
- golf et activités balnéaires (farniente, plongée, voile....)
- golf et tourisme d'affaires...

Enfin, le schéma devra également tenir compte des initiatives en matière de tourisme transfrontalier dont certaines génèrent d'importants flux notamment en période estivale en direction du pôle commercial du Perthus/ La Jonquère.

Dans la vallée de la Rome, il est par exemple nécessaire de soutenir les initiatives de valorisation du patrimoine local afin de mieux capter le flux touristique transitant par le col du Perthus, au bénéfice de l'économie locale.

Les démarches engagées et les projets émergents s'inscrivant dans ces orientations durables devront être soutenues (Schéma d'Aménagement et de Développement Durable du Pays-Pyrénées-Méditerranée : Route des Terroirs, Voie Verte, Site VTT labellisé par la Fédération Française de Cyclisme, Schéma de Randonnées, démarche qualité dans les sites patrimoniaux, Pays d'Art et d'Histoire Transfrontalier...).



2. Valoriser les outils logistiques, affirmer leurs complémentarités (Port-Vendres, Cerbère, Le Boulou...).

La logistique occupe une place majeure dans les activités du territoire. Les échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe se sont considérablement intensifiés, aujourd'hui les flux avec le Maghreb se développent également grâce au point d'entrée communautaire de Port-Vendres. Pour autant, les plateformes logistiques du territoire construites grâce à la « rupture de charge pyrénéenne » doivent **s'adapter en permanence aux nouveaux enjeux** sous peine de voir passer les flux (et leurs nuisances) sans en tirer aucun bénéfice.

Bien que le territoire subisse les choix dépendant en grande partie des stratégies nationales voire européennes, le SCOT entend **promouvoir et moderniser les outils logistiques**, afin de garantir leur compétitivité et d'affirmer leur complémentarité avec les autres plateformes départementales et Sud-Catalanes. L'objectif est par ailleurs de tirer le meilleur profit de la chaîne logistique en produisant de la valeur ajoutée (conditionnement, transformation de denrées alimentaires par exemple).

Ces outils logistiques génèrent des emplois et des richesses pour le territoire, **Port-Vendres doit notamment affirmer son statut de port fruitier** et valoriser son savoir-faire reconnu en lien avec le centre européen d'éclatement de Saint-Charles. Le maintien et la montée en puissance de ce poumon économique sera assuré par la requalification du quai Dezoums qui n'est plus utilisé à ce jour car non adapté à la taille actuelle des navires. Cette opération devrait permettre de doter le port d'un troisième quai de déchargement et de diversifier les activités 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. Par ailleurs, il est indispensable de faire fonctionner et intégrer et les activités portuaires dans le cadre urbain et environnemental de la commune.

Il est rappelé que l'activité du port de marchandise devra cohabiter avec les autres fonctions du port : la pêche, la plaisance mais aussi prendre en compte le caractère emblématique du site.



Illustration 42: Vue du port de Port-Vendres

L'activité de **la plateforme de Cerbère** est quant à elle très dépendante de l'activité et des aménagements effectués en Espagne (mise aux normes européennes du réseau ferré ibérique). La présence de la nouvelle voie LGV ne menace pas la ligne historique qui devrait voir son trafic fret progresser mais le maintien des opérations logistiques reste aléatoire à plus ou moins long terme. Etant donné l'enclavement

routier et le potentiel de la gare, le développement d'activités de maintenance du matériel roulant reste une perspective à défendre.

Enfin, la **plateforme du Boulou** est engagée dans une restructuration visant à étendre et diversifier son activité. La plateforme multimodale fer/route notamment composée de la plateforme de l'autoroute ferroviaire et d'un chantier combiné rail-route doit pouvoir alimenter l'économie locale avec le souci permanent de maîtrise des impacts.

3. Hiérarchiser et prioriser le développement économique au sein d'un réseau équilibré et cohérent de parcs d'activités.

Afin d'améliorer la compétitivité du territoire, il est nécessaire d'éviter la prolifération de parcs d'activités sans ambition et d'impulser une stratégie d'accueil globale, orientée sur des pôles identifiés répondant à des besoins ciblés.

Ce développement doit par ailleurs s'articuler avec des objectifs de maintien du tissu économique au cœur des villes et des villages (commerces, services, équipements publics, activités tertiaires...) afin d'**éviter une trop grande spécialisation des espaces**, préjudiciable à la vie urbaine et rurale.

Comme pour le développement résidentiel, chaque commune a droit à un développement économique en adéquation avec ses caractéristiques socio-économiques et démographiques, sa typologie dans le maillage du territoire du SCOT et sa capacité à répondre à une demande économique d'implantation d'entreprises. En tout état de cause, chaque commune a besoin de renforcer son centre par du commerce de proximité et de l'artisanat compatible avec la vie urbaine.

A côté de ce développement économique qui concerne chaque commune, le territoire du SCOT s'appuie sur des pôles économiques qui jouent un rôle de locomotive (notamment par rapport à l'agglomération de Perpignan) et permettent de rayonner sur l'ensemble des communes du territoire. Ces véritables parcs d'activités structurants doivent être mis en réseau et leur organisation doit à la fois correspondre aux logiques fonctionnelles du territoire autour des polarités identifiées et à une offre d'accueil performante dans un environnement concurrentiel de plus en plus exacerbé.

4. Affirmer le rôle stratégique essentiel des portes du territoire pour l'accueil des activités (Le Boulou, Céret, Elne et Argelès-sur-Mer)

Les activités structurantes pour jouer leur rôle de locomotives s'organisent autour des quatre polarités que sont Le Boulou, Céret, Elne et Argelès-sur-Mer. Ceci répond à une réalité du monde économique mais aussi à une réalité spatiale qui vise à rapprocher lieu de travail et lieu de résidence.

Les quatre polarités du territoire puisent leurs ressources dans leur position géographique et constituent les portes du territoire, ils disposent également d'un potentiel de développement important, soit par renouvellement, soit par extension, permettant de répondre aux enjeux d'un développement durable de l'emploi. Ils sont en effet en capacité de répondre aux besoins d'accueil d'entreprises innovantes extérieures au territoire, au bénéfice de tous.

Pour intercepter et capitaliser les flux de richesses en assurant leur redistribution au sein d'un territoire solidaire, il s'agit en effet de s'appuyer sur la recombinaison et le développement des sites existants du Distriport, du parc d'activités En Cavaillès au Boulou, et du parc Tech Oulrich à Céret, la recombinaison des parcs d'activités d'Argelès-sur-Mer et d'Elne et la création de deux nouveaux parcs sur ces communes.

La porte d'Espagne représentée par Le Boulou et Céret dispose d'un potentiel particulièrement stratégique avec une connexion quasi immédiate à l'autoroute, à la voie ferrée ainsi qu'au réseau routier départemental mais également de disponibilités foncières sur les deux pôles. Elle assure en outre un rôle important de relais vers le Haut-Vallespir.

Sur le site du Boulou, ce potentiel permet en premier lieu le développement d'une plateforme logistique multimodale et l'accueil d'entreprises et d'activités diverses :

- activités associées à la logistique (conditionnement...), activités industrielles (notamment celles liées à la valorisation des ressources naturelles du territoire comme la transformation des produits agricoles et forestiers...) au contact des infrastructures,
- activités tertiaires, de recherche et de développement, au contact des zones urbaines, dans une perspective d'ouverture de l'espace d'activités sur la ville.



Illustration 43: Vue sur la plateforme logistique du Boulou depuis la base du serra d'en Duran

L'importance des surfaces vouées à la logistique (entrepôts, aires de stationnement...) invite à réfléchir aux manières d'optimiser ces espaces afin d'éviter de consommer une ressource foncière devenue rare.

Le second site disposant d'un potentiel de développement et de renouvellement concerne l'espace d'activité « d'En Cavaillès » orienté sur l'accueil d'entreprises artisanales, industrielles et logistiques mais également commerciales aux abords de l'axe principal.

Sur le site de Céret, le PAE Tech-Oulrich représente plusieurs secteurs d'activités : bâtiment, commerce, artisanat, industrie, services. Elle accueille quelques fleurons de l'industrie locale avec notamment une entreprise de production de bouchons en liège et une société spécialisée dans le moulage par injection de matières thermoplastiques.



Illustration 44: Commerces dans le parc d'activités économiques de Céret

Son potentiel de développement sera orienté comme pour l'espace « d'En Cavallès » vers des activités généralistes (entreprises artisanales, industrielles et commerciales), en lien avec le bassin céretan et le Haut Vallespir.

La porte continentale d'Elne, à l'interface du Littoral Sud et de la Plaine du Roussillon, accueille une vaste parc économique de près de 80 hectares. Elle comprend, comme au Boulou (En Cavallès) et Céret, certains équipements commerciaux. Ses capacités d'accueil sont essentiellement liées au renouvellement (dents creuses, locaux vacants...) et à sa requalification sur le secteur le plus ancien. A terme, la création d'un nouveau parc d'activités pourra être envisagée.



Illustration 45: parc d'activités économiques à vocation mixte d'Elne (source google earth)

Sur Argelès-sur-Mer, la porte littorale se matérialise par un espace dédié à l'accueil des entreprises au nord de la commune. Le parc d'activités existant regroupe de nombreuses entreprises artisanales, industrielles et commerciales et nécessite d'être en partie requalifiée. Sa capacité de renouvellement existe mais demeure relativement limitée, il est donc important de répondre aux nouveaux enjeux en permettant le développement d'un nouveau



Illustration 46: Activité industrielle au sein du PAE d'Argelès-sur-Mer

parc d'activités, d'une part et un nouveau quartier d'habitat d'autre part conciliant le développement d'emplois supérieurs, la présence d'un habitat de qualité répondant notamment aux objectifs de consommation économe d'espace, ou encore l'accessibilité et le confortement des liens avec les espaces environnants (espace urbain existant, espaces ruraux...).

Les activités économiques ciblées seraient en lien avec le territoire et la promotion des activités existantes, à savoir les économies touristique, résidentielle et publique. Par exemple, une des pistes de développement porte sur la valorisation d'un **hébergement de loisir durable** (statut de capitale du camping pouvant évoluer vers des formes plus respectueuses de la nature...). Des réflexions s'inscrivent également sur des cibles liées à la **santé** et au **bien-être**. D'une part le territoire doit accroître son offre en matière d'équipements de santé, d'autre part, il peut s'appuyer sur un potentiel intéressant sur la filière « bien-être » (mise en réseau des sites thermaux et thermo-ludiques, des centres de thalassothérapie) et prétendre développer des activités liées à la recherche et au développement (cosmétologie naturelle et marine, vithérapie, biomédecine en lien avec le centre de recherche de l'université Paris VI basé à Banyuls-sur-Mer...).

Il existe par ailleurs un potentiel de développement (par extension ou renouvellement) sur des **parcs d'activités complémentaires** venant mailler le territoire, notamment à Collioure (Cap Dourats) ou encore à Banyuls-sur-Mer, Montesquieu-des-Albères, Bages... Sur ces parcs d'activités de proximité, il convient de cibler l'accueil en direction des entreprises liées aux besoins locaux (artisans, agriculteurs, commerce de gros, activités peu compatibles avec l'habitat...).



Illustration 47: Entrée PAE Villelongue-del-Monts

Enfin, le SCOT veillera à promouvoir les échanges via les deux portes transfrontalières matérialisées par les communes du Perthus et de Cerbère. En effet ces deux pôles constituent également des interfaces ouvrant vers la Catalogne Sud. De ce fait elles sont concernées par des flux importants et des enjeux bien particuliers. En ce sens il conviendra de réfléchir à l'éventualité d'un axe stratégique propre envisageant les modalités de leur renouvellement.

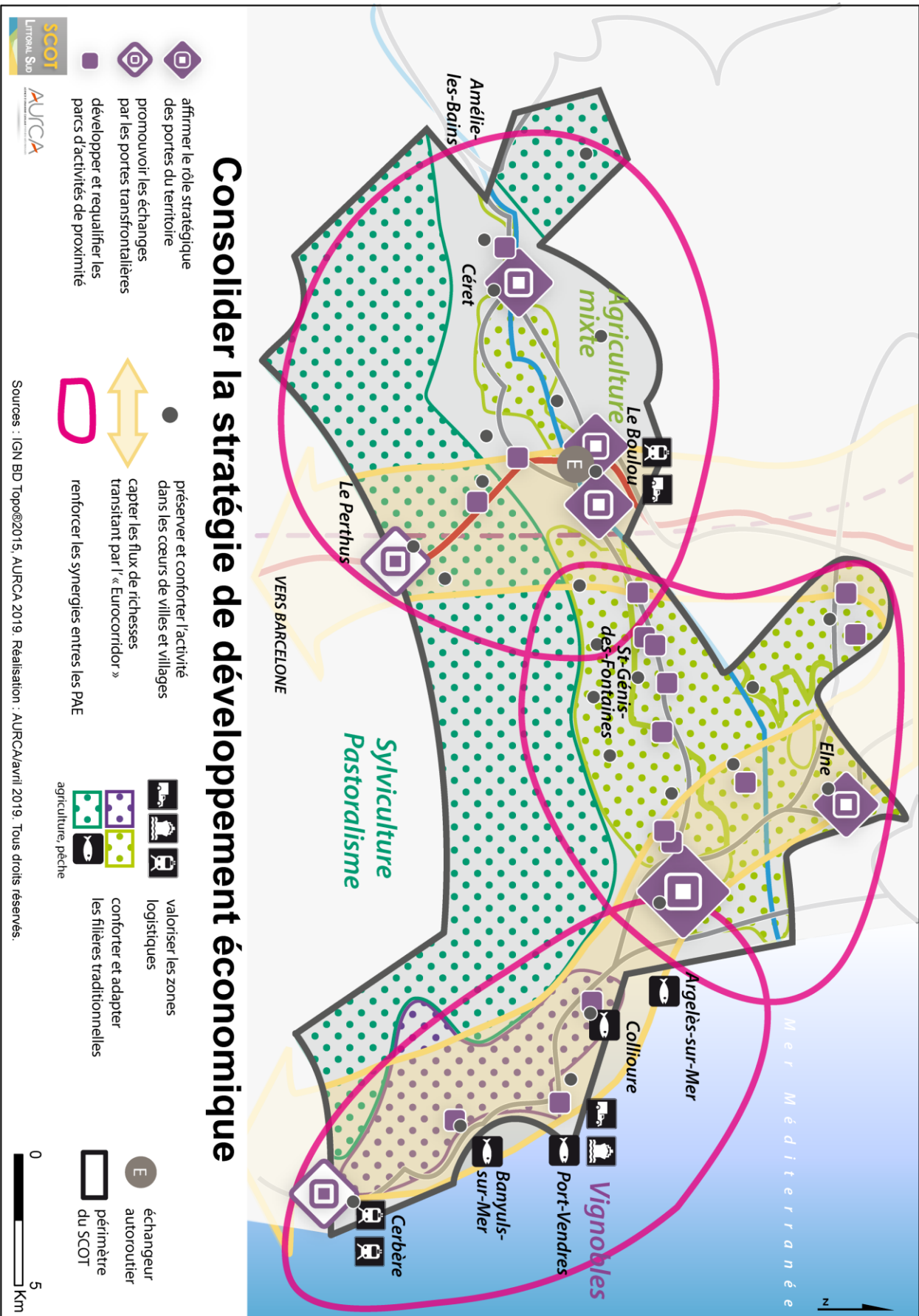
5. Fixer des objectifs qualitatifs pour le développement des parcs d'activités en rapport avec le caractère emblématique du territoire.

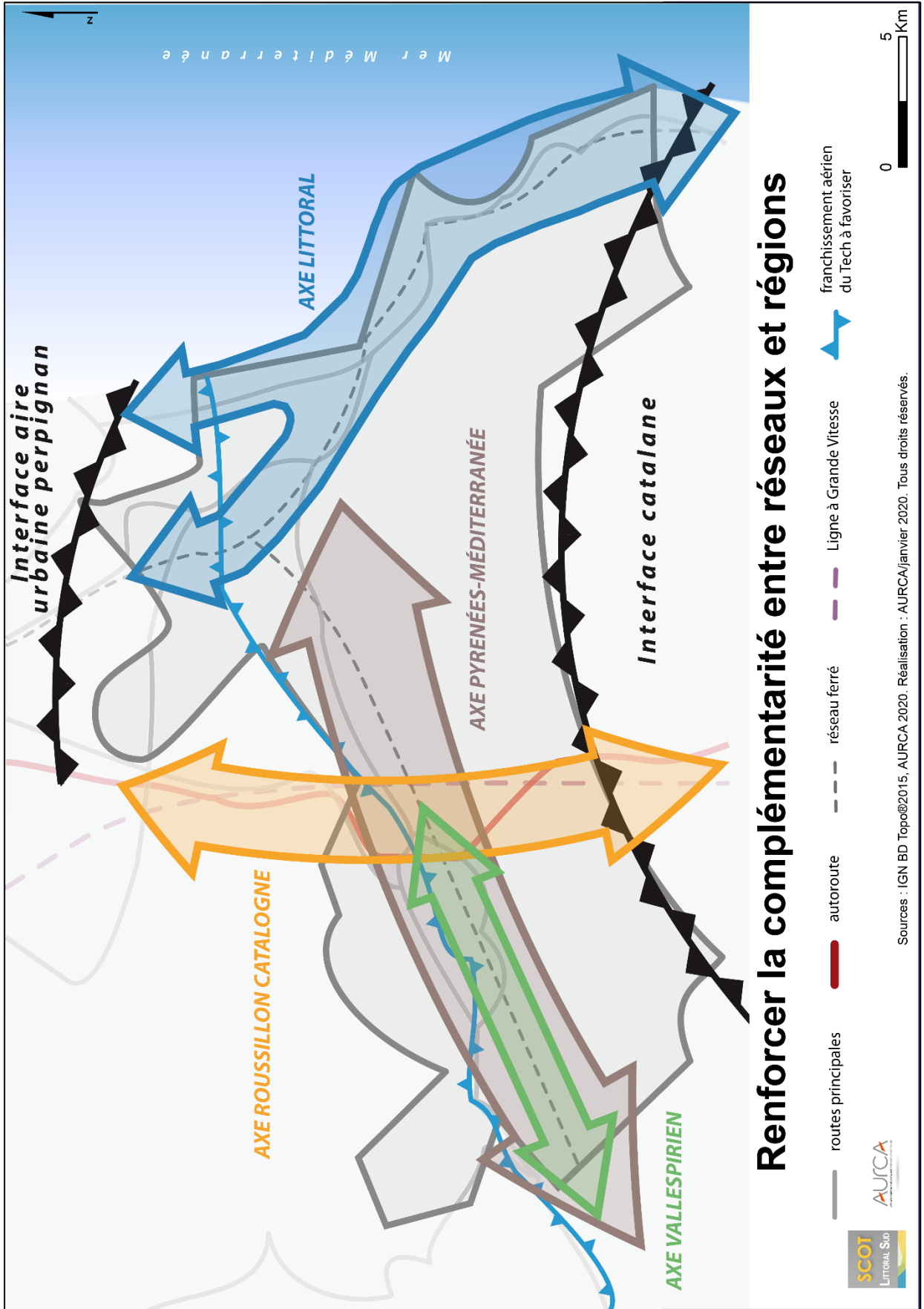
La stratégie de développement économique doit s'appuyer sur des objectifs qualitatifs en rapport avec la valeur du territoire et son caractère emblématique. Plus qu'ailleurs, il est nécessaire de **fixer des objectifs qualitatifs en matière d'intégration paysagère, de qualité architecturale et environnementale** afin de préserver l'identité catalane et le capital touristique.

Ces objectifs qualitatifs s'inscrivent aussi dans un but de compétitivité face aux offres existantes sur les espaces environnants. Ainsi, il devient impératif pour attirer des entreprises exogènes d'**agir sur l'amélioration du niveau de services aux entreprises**, le très haut débit devient essentiel dans les choix des entrepreneurs, la desserte par les transports collectifs, le coût du foncier tout comme l'accessibilité des logements aux salariés sont des critères de sélection intégrés par les entreprises.

Enfin, comme pour toute zone artificialisée, les objectifs de limitation de l'étalement urbains sont importants, qui plus est dans un espace fortement contraint. Il est donc nécessaire de s'inscrire dans des objectifs de lutte contre la consommation d'espace et de respecter les objectifs chiffrés de limitation qui seront exprimés dans le DOO. Cette lutte contre la consommation d'espace passe notamment par la promotion **de nouveaux modes de développement moins consommateurs d'espaces** (par exemple en agissant sur la mutualisation des zones de stationnement) tout en se penchant sur le renouvellement des parcs les plus vieillissants, qui selon le contexte peuvent être requalifiés, réorganisés ou progressivement recomposés.

Ces stratégies doivent être portées par les communautés compétentes avec l'appui des acteurs institutionnels (Région, Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales, Chambre de Commerce et d'Industrie des Pyrénées-Orientales...). **La mise en place d'une politique d'action foncière** avec l'instauration d'outils de préemption (DPU/ZAD...) et la mobilisation de l'établissement public foncier régional peut garantir en partie le succès des opérations.





6. Conforter l'accessibilité et la visibilité du territoire

Le territoire du SCOT Littoral Sud s'insère dans des dynamiques nord catalanes, catalanes, régionales et méditerranéennes impactées par un tourisme estival de masse. Des améliorations, annuelles et saisonnières, doivent donc être envisagées pour garantir une certaine qualité de vie aux habitants permanents et un avantage comparatif dans la compétition économique et touristique entre grands territoires.

✓ Conforter la grande accessibilité

L'articulation TGV®/TER en gare de Perpignan-Centre del Món et TER/navettes aéroport doit être optimisée en termes de correspondances pour offrir une accessibilité efficace du territoire. 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.

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 et la création de liaisons directes (respectivement avec Montpellier et Toulouse).

Le niveau d'accessibilité de la Côte Vermeille doit être adapté à la réalité touristique. Les collectivités revendiquent la pérennisation du train de nuit qui relie Cerbère à Paris. En complément, l'augmentation des escales et du nombre de croisiéristes débarqués dans le port en eaux profondes de Port-Vendres est vivement encouragée.

✓ Améliorer l'accès aux espaces de loisirs et de tourisme

Le PADD affirme son nécessaire engagement en matière d'accès aux stations, plages, et autres sites touristiques ou commerciaux générateurs de flux en période estivale et de vacances.

En matière de transports en commun routiers, une **navette littorale saisonnière**, depuis les stations du littoral sableux jusqu'à Banyuls-sur-Mer pourrait être envisagée et offrir un service touristique de qualité permettant de gagner du terrain sur l'utilisation de la voiture particulière.

Des navettes saisonnières, principalement sur le littoral, pourraient créer du liant entre l'offre interurbaine (train et bus du réseau liO) et les dessertes communales. Elles pourront s'appuyer sur le pôle d'Echanges Multimodal (PEM) d'Argelès-sur-Mer, les gares SNCF ainsi que les parcs-relais à envisager potentiellement au droit de la RD914.

Des **liaisons maritimes saisonnières** pourraient être impulsées sur le littoral de la Côte Vermeille en articulation avec les ports Sud-Catalans voisins (depuis Argelès-sur-mer jusqu'à Roses). Le rapprochement des deux « perles » de la côte catalane (Collioure et Cadaquès) incite ainsi à réfléchir aux possibilités de développer une liaison transfrontalière.



Illustration 48: Navette pour promenade en mer, Port-Vendres

La qualité et l'efficacité des interfaces mer-terre, et l'accessibilité de la terre à la mer et inversement ne doit pas être négligée.

L'augmentation du transit principalement estival sur la côte et sur le tronçon Le Boulou - Els Límits (vers le pôle commercial « Els Límits/ La Jonquera ») entraîne des problèmes de congestion routière préjudiciables à l'environnement et au cadre de vie des habitants des communes de la Côte Vermeille, territoire contraint, très attractif et sur lequel un grand nombre d'usages se superposent, et du Vallespir (vallée de la Rome, Le Boulou et jusqu'aux portes de Céret). Coordonner une politique d'accès et de report modal dès l'entrée du territoire semble indispensable.

Le PADD propose les conditions assurant à la fois un **report modal de la voiture particulière vers les transports en commun** sur ces secteurs (articulations bus LiO /Transports publics de Catalunya, site propre pour les bus dans les secteurs régulièrement congestionnés, navette saisonnière cadencée empruntant la RD914...), et **l'optimisation des aires de stationnement communales ou intercommunales**.



Illustration 49: Encombres estivaux sur la D115 entre Saint-Jean-Pla-de-Corts et le Boulou

✓ **Assurer un large rayonnement au territoire**

Il s'agit en premier lieu de **soutenir l'organisation du territoire autour de grandes destinations touristiques pertinentes**. Une destination touristique pertinente doit présenter les atouts et potentiels suivants :

- des hébergements variés et de qualité,
- des sites touristiques ouverts au public et bénéficiant d'une notoriété ou d'une fréquentation importante,
- des entités paysagères bénéficiant d'un cadre naturel attractif et/ou identitaire,
- un nom ou une marque touristique porteuse de sens et d'identité
- une organisation des circulations douces et des services connexes,
- une accessibilité autoroutière, ferroviaire ou aérienne et une offre en matière d'intermodalité,
- une animation du réseau touristique.

En second lieu, le développement du réseau numérique très haut débit constitue une priorité pour assurer la compétitivité des entreprises locales (Cf. orientation I-B-5).

7. Favoriser la mobilité transfrontalière en s'appuyant notamment sur l'Eurodistrict de l'Espace Catalan Transfrontalier

Dans la droite ligne des recommandations du Livre blanc de l'Eurodistrict de l'Espace Catalan Transfrontalier (octobre 2008), le PADD du SCOT Littoral Sud appuie le **développement d'un fonctionnement transfrontalier** du territoire visant à apporter des réponses communes et concertées sur les infrastructures et services susceptibles d'encourager la mobilité transfrontalière tout en désengorgeant les infrastructures routières.

La **coordination des services ferroviaires et de transports en commun routiers** et l'optimisation des correspondances ou le prolongement des services entre Catalogne Nord et Sud (train régional/Renfe Media distancia et bus liO/Transports públics de Catalunya) sont indispensables.

La ligne ferroviaire régionale a vocation à être le support de **liaisons intercités** reliant les principales villes de la région ainsi que les principales villes sud-catalanes, en profitant notamment de la création de la LGV Perpignan-Barcelone et des nouveaux sillons ferroviaires dégagés sur la ligne.

La priorité donnée aux transports collectifs n'exclut pas l'amélioration ponctuelle du réseau routier pour répondre aux problèmes de congestion régulières ou estivales (RD115, RD618, connexion potentielle RD115-RD618 par un franchissement du Tech au niveau de la commune de Céret, RD914, RD900 entre Le Boulou et Le Perthus), en bonne entente avec les administrations compétentes au Sud des Albères (N-260, N-II).

En complément, le SCOT veille à promouvoir les liaisons cyclistes et pédestres transfrontalières (« La Méditerranée à vélo », « Pirinexus », BICITRANSCAT...).

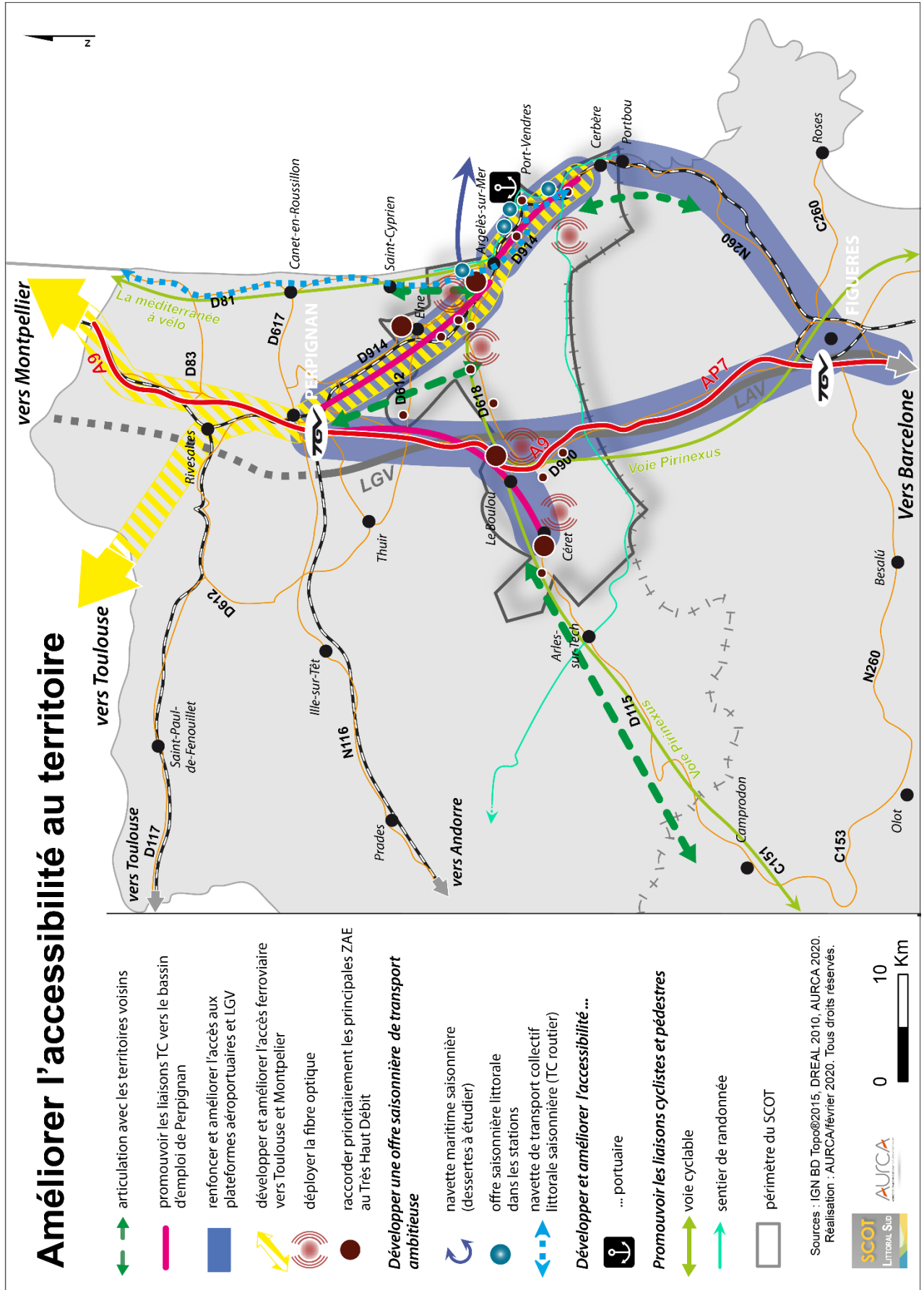
Le projet BICITRANSCAT

BICITRANSCAT est un projet partenarial, bénéficiant des fonds européens du POCTEFA (2014-2020), visant à améliorer la mobilité durable dans l'espace catalan transfrontalier, d'ici 2021. BICITRANSCAT prévoit le développement d'un nouvel axe littoral structuré autour de la véloroute d'intérêt européen « la Méditerranée à vélo ». Ce projet répond aux attentes fortes des touristes itinérants ou en séjour fixe et de la population locale mises en exergue par le projet Enllaç, ayant donné naissance au grand itinéraire cyclotouristes transfrontalier PIRINEXUS.

BICITRANSCAT a comme objectif de relier les principales destinations touristiques de la province de Gérone et des Pyrénées-Orientales grâce à un itinéraire cyclable interconnecté aux différents modes de transports publics (train, bus touristiques principalement), pour favoriser la mobilité durable, permettre une variante littorale et ainsi proposer une alternative aux axes routiers souvent saturés en période estivale. Les possibilités de création de nouvelles navettes maritimes seront aussi étudiées.

Pour ce faire, 3 grands axes de travail sont mis en œuvre :

- Aménager des nouvelles sections de l'EV8 (Argelès-sur-Mer/Sorède, bretelle Canet-en-Roussillon/Perpignan) mais aussi depuis les gares TGV et AVE de Perpignan et Figières,
- Améliorer l'offre de transport transfrontalier durable existante en développant de nouveaux services de mobilité et en facilitant les nouveaux comportements multimodaux transfrontaliers,
- Mesurer l'impact économique des améliorations apportées à l'offre de transport sur tout le territoire transfrontalier.



Améliorer l'accessibilité au territoire

- articulation avec les territoires voisins
- promouvoir les liaisons TC vers le bassin d'emploi de Perpignan
- renforcer et améliorer l'accès aux plateformes aéroporтуaires et LGV
- développer et améliorer l'accès ferroviaire vers Toulouse et Montpellier
- déployer la fibre optique
- raccorder prioritairement les principales ZAE au Très Haut Débit
- Développer une offre saisonnière de transport ambitieuse**
 - navette maritime saisonnière (dessertes à étudier)
 - offre saisonnière littorale dans les stations
 - navette de transport collectif littorale saisonnière (TC routier)
- Développer et améliorer l'accessibilité ...**
 - ... portuaire
- Promouvoir les liaisons cyclistes et pédestres**
 - voie cyclable
 - sentier de randonnée
 - périmètre du SCOT

Sources : IGN BD Topo@2015, DREAL 2010, AURCA 2020.
Réalisation : AURCA/février 2020. Tous droits réservés.

0 10 Km

Table des illustrations

Illustration 1 : Vignoble, Coll d'en Calvó, Collioure.....	11
Illustration 2: Vue sur le Tech depuis la rue neuve, le Boulou	12
Illustration 3: Berges du Tech, Palau-del-Vidre.....	13
Illustration 4: Fontaine publique, avenue Maréchal Joffre, Saint-Génis-des-Fontaines	13
Illustration 5: Côte rocheuse, Collioure	14
Illustration 6: Forêt de pins Laricio, Coll de l'Ullat, L'Albère	14
Illustration 7: Travaux de restauration des rives du Tech	17
Illustration 8: Vue sur le Serrat de les bruixes, Montesquieu-des-Albères	18
Illustration 9: Piste DFCl n°AL14, L'Albère.....	18
Illustration 10: Tempête, plage du Racou, Argelès-sur-Mer	18
Illustration 11: Vue sur le massif du Canigou depuis la D13f route de la forêt, Céret ..	19
Illustration 12: Vue sur la plaine du Tech depuis le Pic Neulós	19
Illustration 13: Vignoble, Coll d'en Calvó, Collioure.....	20
Illustration 14: Vue sur la plaine du Bas Vallespir depuis D13f, Céret.....	21
Illustration 15: Opération en cœur de village, Villelongue-dels-Monts	22
Illustration 16: Façades colorées, rue du Maréchal Joffre, Cerbère	23
Illustration 17 : Nouveau collège Paul Langevin, Elne	24
Illustration 18 : Gare d'Elne.....	27
Illustration 19 : Arrêt de bus interurbain à Palau-del-Vidre.....	28
Illustration 20 : Bus du réseau régional LiO, Argelès-sur-Mer	29
Illustration 21: Cheminement piéton, Saint-Génis-des-Fontaines.....	31
Illustration 22 : Axe de desserte d'une zone commerciale, Argelès-sur-Mer.....	31
Illustration 23 : Réhabilitation du presbytère et création de logements locatifs, Reynès	33
Illustration 24 : Logements locatifs sociaux collectifs OPH 66, Céret	33

Illustration 25: Lotissement « les hauts de Maureillas », traverse de Les Cluses, Maureillas-Las-Illas	34
Illustration 26: Production de bois de chauffage, Maureillas-Las-Illas	37
Illustration 27: GR10 vers le Pic de Salfort, Massif des Albères	38
Illustration 28: Abords du château d'Aubiry, Céret	38
Illustration 29: Panneaux photovoltaïques en toiture, Banyuls-sur-Mer	39
Illustration 30: Affichage itinéraire d'évacuation de bois, D13f, Céret.....	40
Illustration 31: Vue sur Banyuls-sur-Mer depuis la D86	41
Illustration 32: Gîte rural, hameau de las Illas	42
Illustration 33: Logements collectifs, lieu-dit Saint-Pierre, Argelès-sur-Mer	43
Illustration 34: Construction avec partie en bardage bois, Montesquieu-des-Albères	46
Illustration 35 : Parc urbain à l'entrée de Bages.....	46
Illustration 36: Vue sur la silhouette de la commune de Maureillas-las-Illas depuis la D13	47
Illustration 37: Caisses de cerises en attente d'expédition, marché aux cerises de Céret	48
Illustration 38: Plage de l'anse de la Balleta à Collioure.....	49
Illustration 39: Maternité suisse à Elne.....	50
Illustration 40 : Plan d'eau de Saint-Jean-Pla-de-Corts.....	51
Illustration 41 : Mas d'en serre, L'Albère	52
Illustration 42: Vue du port de Port-Vendres.....	54
Illustration 43: Vue sur la plateforme logistique du Boulou depuis la base du serra d'en Duran	56
Illustration 44: Commerces dans le parc d'activités économiques de Céret	57
Illustration 45: parc d'activités économiques à vocation mixte d'Elne	57
Illustration 46: Activité industrielle au sein du PAE d'Argelès-sur-Mer.....	57
Illustration 47: Entrée PAE Villelongue-del-Monts.....	58
Illustration 48: Navette pour promenade en mer, Port-Vendres.....	63
Illustration 49: Encombres estivaux sur la D115 entre Saint-Jean-Pla-de-Corts et le Boulou.....	63

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.