



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

Approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 24 février 2026



SOMMAIRE

PRÉAMBULE	5
Ambition 1 : la Métropole attractive et innovante	11
○ Axe 1 : Conforter une organisation métropolitaine volontaire, rayonnante et attractive dans un cadre euroméditerranéen pyrénéen au bénéfice de son territoire et du pays catalan	11
■ Orientation 1 : Faire valoir une position géostratégique : renforcer l’attractivité de la Métropole au sein de la Grande Région.....	11
■ Orientation 2 : Multiplier les partenariats transfrontaliers : coopérer et fédérer pour inscrire le développement de la Métropole dans un bassin transfrontalier assumé	13
■ Orientation 3 : Affirmer le rôle spécifique de la ville-centre et de son cœur d’agglomération et ainsi contribuer à limiter l’étalement urbain, en association avec l’offre de mobilités	13
■ Orientation 4 : Mettre en valeur les espaces littoraux en appuyant leur rayonnement territorial, tout en les protégeant et en tenant compte de la richesse liée à leur sensibilité	15
■ Orientation 5 : Accompagner la structuration d’un développement spécifique des communes de la plaine périurbaine et des massifs en améliorant l’accessibilité aux services de mobilités pour les habitants.....	18
○ Axe 2. Révéler une Métropole innovante appuyée sur ses ressources et savoirs locaux pour soutenir, développer et créer de l’emploi	19
■ Orientation 1 : Organiser le développement de l’enseignement supérieur et de la recherche, vecteurs de rayonnement et atouts pour conforter l’économie locale	19
■ Orientation 2 : Développer l’équipement numérique pour accroître les communications et renforcer le statut de « Métropole connectée » au bénéfice des habitants, des touristes et de l’économie.....	21
■ Orientation 3 : Renforcer l’attractivité économique du territoire en planifiant des réponses quantitatives, qualitatives et durables, adaptées aux besoins des secteurs et acteurs économiques en place ou émergents	22
■ Orientation 4. Réunir les conditions nécessaires à la réorganisation de l’équipement commercial en faveur de la revitalisation des centres-villes et en anticipation des mutations prévisibles des zones commerciales périphériques	24
■ Orientation 5. Pérenniser les espaces agricoles au regard de l’importance de cette activité économique au sein de la Plaine du Roussillon, dans un contexte d’adaptation au changement climatique et de transition agro-écologique.....	26
■ Orientation 6. Enrichir et moderniser la gamme d’équipements touristiques, culturels, sportifs et de loisirs, tout en renforçant l’offre de mobilités durables associée	29

○ Axe 1. Révéler une Métropole de partage et de proximité, forte de ses identités et diversités.....	33
■ Orientation 1. Perpétuer et valoriser le paysage et le patrimoine, tout en encadrant les aménagements urbains futurs, en respect de l'identité locale et en intégrant la modernité induite par l'évolution des modes de vie	33
■ Orientation 2. Réinvestir, renouveler et rendre accessibles les cœurs de villes et les centralités de quartiers pour conforter leur attractivité notamment via la redynamisation du tissu de commerces de proximité	35
■ Orientation 3. Renouveler et se réapproprié l'espace public notamment dans les centres anciens pour les rendre attrayants et soutenir le réinvestissement urbain et la densification soutenable des espaces bâtis.....	36
■ Orientation 4. Répondre aux besoins en logements pour tous les citoyens, sur la base de nouveaux modèles plus respectueux de l'environnement et économes en foncier	38
■ Orientation 5. Proposer une offre d'habitat suffisante et diversifiée garante de l'équité et de la cohésion sociale pour fluidifier les trajectoires résidentielles	41
■ Orientation 6. Mettre en œuvre une mobilité donnant la part belle aux moyens de déplacement moins consommateurs d'énergie et moins polluants, contribuant à renforcer l'attractivité et l'apaisement du centre-ville de Perpignan.....	43
■ Orientation 7. Intégrer toutes les mobilités dans le développement de tous les territoires, dans le respect d'un équilibre durable.....	45
○ Axe 2. Poursuivre l'inscription de la Métropole dans une dynamique de préservation et valorisation des ressources et patrimoines naturels et de transition énergétique	48
■ Orientation 1. Conforter la Métropole comme pôle productif d'énergies renouvelables pour accélérer la transition vers un territoire à énergie positive sans compromettre la préservation des paysages et du patrimoine	48
■ Orientation 2. Œuvrer pour une réduction des consommations énergétiques en accentuant les efforts en matière de sobriété en particulier dans le domaine des transports.....	49
■ Orientation 3. S'inscrire dans l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et contribuer à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce dernier ...	51
■ Orientation 4. Mettre en œuvre une réduction et une gestion durable des déchets et participer au développement de l'économie circulaire	52
■ Orientation 5. Garantir la préservation et une gestion durable des ressources naturelles, et notamment de l'eau, par la recherche de sobriété dans leurs usages et exploitations	54
■ Orientation 6. Souligner le patrimoine naturel notamment par la préservation de la biodiversité.....	56
■ Orientation 7. Préserver et valoriser la trame verte et bleue locale et conforter les continuités écologiques notamment autour de la valorisation des berges de la Têt et de ses affluents.....	58
■ Orientation 8. Prendre en compte les risques naturels et technologiques, les nuisances et pollutions, pour protéger les biens et les personnes.....	59
■ Orientation 9. Permettre un développement territorial tout en luttant contre l'étalement urbain, la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers, et l'artificialisation des sols	62

PRÉAMBULE

Le PADD, un document « clé » du PLUi-D encadré par le Code de l'urbanisme

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) est une pièce essentielle du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) valant plan de mobilité (PDM) de la communauté urbaine Perpignan Méditerranée Métropole. Accessible à tous, il est l'expression d'un projet politique mûri et il expose de manière simple et concise une vision globale, durable et stratégique du développement métropolitain jusqu'à 2037.

Dans un souci d'efficacité et d'optimisation des politiques publiques, ce PADD fait directement converger les ambitions et orientations de démarches qui faisaient auparavant l'objet de documents distincts : les plans locaux d'urbanisme (PLU) et le plan de déplacements urbains (PDU).

Le PADD est établi en respect des principes énoncés par l'article L.101-2 du Code de l'urbanisme et son contenu est encadré par l'article L.151-5 énoncé en suivant.

« Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des énergies renouvelables, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Pour la réalisation des objectifs de réduction d'artificialisation des sols mentionnés aux articles L. 141-3 et L. 141-8 ou, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, en prenant en compte les objectifs mentionnés à la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, ou en étant compatible avec les objectifs mentionnés au quatrième alinéa du I de l'article L. 4424-9 du même code, à la seconde phrase du troisième alinéa de l'article L. 4433-7 dudit code ou au dernier alinéa de l'article L. 123-1 du présent code, et en cohérence avec le diagnostic établi en application de l'article L. 151-4, le projet d'aménagement et de développement durables fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il ne peut prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que s'il est justifié, au moyen d'une étude de densification des zones déjà urbanisées, que la capacité d'aménager et de construire est déjà mobilisée dans les espaces urbanisés. Pour ce faire, il tient compte de la capacité à mobiliser effectivement les locaux vacants, les friches et les espaces déjà urbanisés pendant la durée comprise entre l'élaboration, la révision ou la modification du plan local d'urbanisme et l'analyse prévue à l'article L. 153-27.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.

Lorsque le territoire du plan local d'urbanisme intercommunal comprend au moins une commune exposée au recul du trait de côte, les orientations générales mentionnées aux 1° et

2° du présent article prennent en compte l'adaptation des espaces agricoles, naturels et forestiers, des activités humaines et des espaces urbanisés exposés à ce recul. »

Le PLUi tenant lieu de plan de mobilité, le PADD s'attache aussi à répondre au contenu fixé par l'article L.1214-1 du Code des transports :

« Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »

Véritable « clé de voûte » de l'ensemble de la démarche de PLU intercommunal, le PADD s'attache à répondre aux besoins et enjeux qui se dégagent du diagnostic territorial (cf. cahiers 1 à 6 du rapport de présentation) à travers la définition d'un projet de territoire cohérent à l'échelle communautaire. La mise en œuvre des orientations est ensuite assurée au niveau des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), du programme d'orientations et d'actions (POA) et du règlement.

Ce PADD assume un lien fort avec les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCOT) révisé de la Plaine du Roussillon. Il s'articule autour de deux ambitions majeures s'appuyant sur le projet de territoire Terra Nostra 2021-2035 et sur les plans et engagements sectoriels pris dans le cadre du programme local de l'habitat (PLH) 2020-2025 et du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) 2018-2024 (et d'un schéma directeur des énergies (SDE) en cours de finalisation, qui déploiera un volet opérationnel pour atteindre les objectifs du PCAET).



Les bases du PADD : Un cadre réglementaire guidant l'aménagement durable du territoire, un état des lieux et des enjeux spécifiques, un projet politique pour Perpignan Méditerranée Métropole.

Sans être directement opposable aux tiers, le PADD constitue **un cadre de cohérence interne** au PLUi-D et plus largement, pour la planification urbaine du territoire métropolitain. Ce cadre, qui a une dimension fortement politique, s'appuie nécessairement d'une part sur les éléments saillants de l'état des lieux, et d'autre part sur les objectifs assignés au PLUi-D ou devant être retranscrits par les documents d'urbanisme émanant des « documents de rang supérieur ». Un chapitre du cahier 7 du rapport de présentation vient justifier réglementairement la bonne articulation entre le projet de PLUi-D et ces fameux documents. Ce cahier de PADD étant plus facilement accessible pour le public, le paragraphe suivant permet d'appréhender l'importance des normes qui encadrent l'exercice.

- Le cadre réglementaire et les plans et programmes existants :

- Le cadre international, européen et national en vigueur associés aux éléments du porter à connaissance de l'Etat, notamment en matière d'inventaires des patrimoines et des milieux naturels, de gestion des risques et des nuisances (plans de prévention des risques naturels et technologiques, PPRNT,...), de gestion du littoral (loi Littoral, stratégie locale de gestion intégrée du trait de côte...), de développement durable, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'atténuation des effets liés au changement climatique ;
- Les documents cadre régionaux et notamment le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Occitanie, SRADDET ;
- Les documents stratégiques et les politiques départementales notamment en matière de déplacements, d'espaces naturels... ;
- Les grands projets partenariaux ou d'intérêt général portés par l'Etat et les collectivités ;
- Le schéma de cohérence territoriale (SCOT), en l'occurrence celui de la Plaine du Roussillon ;
- Le programme local de l'habitat (PLH) ;
- Etc. ;

- Les enseignements issus des diagnostics :

Les enseignements sont exposés dans une synthèse dédiée, néanmoins afin de mieux comprendre le PADD sont exposés ci-après les principaux enjeux qui s'en dégagent. Pour le PLUi-D de Perpignan Méditerranée Métropole, il est notamment question de :

- De maintien et d'assumption de l'attractivité territoriale en conciliant préservation de l'identité et confirmation d'un statut de métropole d'équilibre.
- L'adaptation des réponses aux besoins des populations et le rééquilibrage de l'attractivité démographique.
- La relance de l'attractivité des centres-villes tant pour l'accueil de populations que pour le développement et le maintien des activités économiques ou de services.

- L'accès au logement et la continuité des parcours résidentiels via une offre suffisante et adaptée.
- Le maintien des emplois et des entreprises sur le territoire en garantissant une réponse aux besoins des structures et au service d'une stratégie économique à affirmer.
- L'adaptation de piliers économiques tels que l'agriculture et le tourisme ou encore le commerce et la logistique.
- Le maintien du niveau d'équipement et l'adéquation entre ce dernier et les besoins de la population dans un contexte de gérontocroissance et de concurrence métropolitaine.
- L'adaptation aux effets prévisibles du changement climatique.
- La prise en compte des composantes physiques du territoire dans l'aménagement et la sauvegarde des espaces et paysages agricoles et naturels participant au cadre de vie.
- La modération de la consommation d'espaces par le réinvestissement urbain en particulier afin de contribuer aux objectifs nationaux en matière de sobriété foncière.
- La sauvegarde des espaces présentant un intérêt écologique particulier, la préservation (voire la restauration) des continuités écologiques.
- La conciliation entre les besoins en eau et la disponibilité des ressources via la sécurisation de l'eau potable et une meilleure gestion quantitative et qualitative des eaux.
- La contribution aux efforts en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques, des consommations énergétiques et de production d'énergies renouvelables.
- La promotion d'un aménagement durable limitant l'utilisation de la voiture particulière et favorisant l'articulation avec les politiques de mobilité et l'amélioration de la performance énergétique du bâti.
- La prise en compte des risques et de leurs évolutions attendues et l'engagement vers un aménagement territoire plus résilient.
- La limitation de la population exposée aux nuisances et aux pollutions et la poursuite des politiques en faveur d'une réduction et d'une meilleure gestion des déchets.
- Le maintien et la valorisation de la grande diversité de paysages et de patrimoines ainsi que la prise en compte de ces derniers dans l'aménagement et l'exploitation de ces ressources.
- Le développement de la nature en ville pour ses apports en matière d'aménités et donc d'attractivité des espaces urbanisés notamment les plus denses, et ceux en matière d'adaptation au changement climatique et pour la biodiversité.
- La requalification des entrées de villes, le traitement des interfaces et la préservation des espaces de coupure.
- La maîtrise de la qualité urbaine, paysagère et architecturale des opérations.
- Etc.

- Le projet politique : Les fondements d'une volonté d'affirmation métropolitaine :

Établi pour la période 2021-2035, le projet de Territoire « Terra Nostra » vise à faire de PMM une Métropole d'exception, à forte identité, équilibrée, intelligente, nourricière, et bio-excellente.

Les élus communautaires ont identifié huit grands défis pour le territoire et ont mis l'accent sur la nécessité d'une gouvernance territoriale durable, de la coopération transfrontalière, de la valorisation de l'identité catalane, et du développement de l'économie bleue. Il comprend également une vision globale du territoire et des actions concrètes à mettre en place pour atteindre les objectifs fixés. Il faut souligner que ce projet de territoire a été élaboré en impliquant les citoyens à plusieurs étapes clés (grande consultation citoyenne, conseil de développement citoyen).

La communauté urbaine Perpignan Méditerranée, troisième ensemble métropolitain régional, dispose d'une situation géographique de premier ordre et d'une façade maritime qui constitue un atout majeur.

D'autres atouts décisifs, qu'ils soient géographiques, climatiques, naturels, économiques, patrimoniaux, sociaux ou culturels, rendent la communauté urbaine particulièrement attractive et participent à une qualité de vie enviée.

Pour conforter ce positionnement stratégique, tout un ensemble de défis sont à relever pour inscrire Perpignan Méditerranée Métropole dans des dynamiques territoriales choisies, anticipées et non subies, et renforcer la qualité de son attractivité résidentielle, économique et de grands équipements et services (ambition 1).

En symbiose avec cette première ambition et par le renforcement de points forts du territoire, les élus de Perpignan Méditerranée portent en outre la volonté de bâtir une Métropole de proximité et durable proche des attentes de ses habitants et de ses visiteurs (ambition 2).

Ces deux grandes ambitions seront guidées par la volonté de maintenir un précieux équilibre entre authenticité et modernité, avec la volonté d'agir pour l'épanouissement des habitants du territoire et la dynamisation de son attractivité.

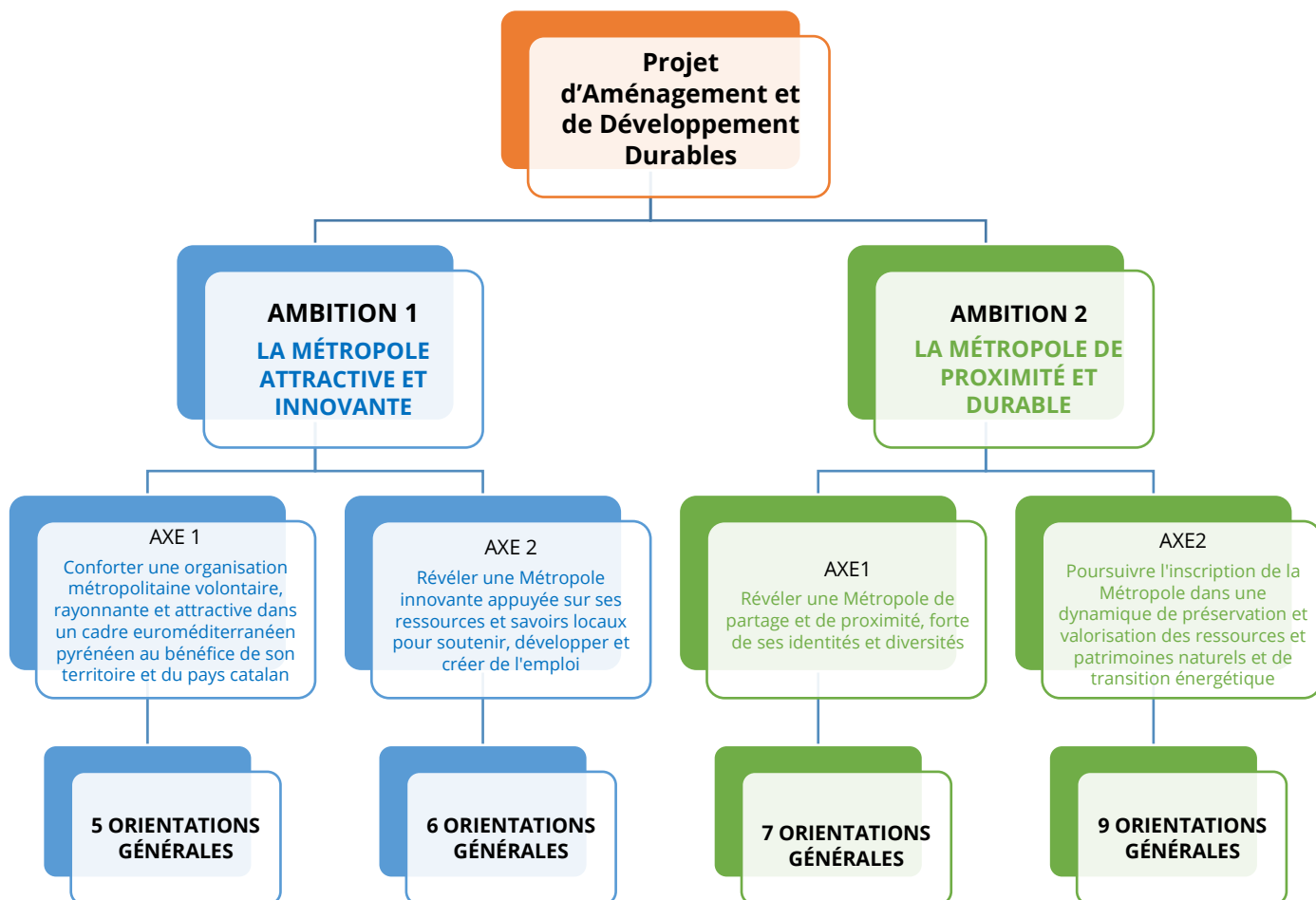
Les fondements de l'intercommunalité, à savoir l'équilibre entre les communes et le partage d'une vision solidaire, sont des principes qui ont également orienté les choix formulés dans le PLUi et son plan de mobilité.

In fine, sans rentrer dans le détail puisque c'est l'objet même du projet d'aménagement, les liens entre le PADD, volet politique du PLUi-D, et le Projet de Territoire « Terra Nostra » sont naturellement forts. Aussi le PADD décline, s'appuie sur et intègre les projets et ambitions portés par le projet de territoire en particulier dans le domaine de l'aménagement du territoire.

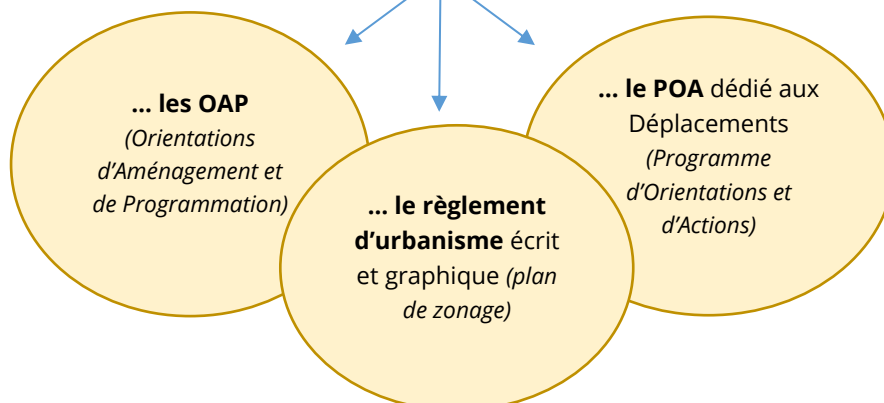
- 5 secteurs géographiques, pour une adaptation du PLH et du SCOT au PLUi-D :

L'organisation territoriale générale du PLUi-D (répartition et équilibre des développements notamment, spécificités des territoires..) nécessite de s'appuyer sur une sectorisation particulière, déclinaison des documents supérieurs tels que le SCOT. Il s'agit des secteurs mentionnés dans la délibération de prescription. Ces derniers permettront d'adapter le projet à chaque particularité.

1 PROJET, ARTICULE AUTOUR DE 2 GRANDES AMBITIONS, DECLINEES EN 27 ORIENTATIONS GENERALES



Il se décline en cohérence dans...



AMBITION 1 : LA METROPOLE ATTRACTIVE ET INNOVANTE

Perpignan Méditerranée Métropole entend s'affirmer comme le troisième pôle urbain régional, maritime et transfrontalier, en s'inscrivant dans l'action face aux urgences climatiques et sociales, dans la relance économique et pour l'emploi.

Pour ce faire, elle entend s'appuyer sur les atouts d'une situation géographique établie au carrefour de plusieurs systèmes territoriaux (Pyrénées, Méditerranée, espace transfrontalier, sud-est régional), mais également sur ses identités territoriales autour d'un cœur d'agglomération plus fort mené par sa ville-centre, Perpignan, sa frange littorale dynamique, ses territoires périurbains de plaine, de piémonts et de massifs, riches de leur économie, de leur agriculture et de leur patrimoine. Sur cette base, la communauté urbaine aspire à bâtir des stratégies et coopérations territoriales au service notamment d'un capital-image renouvelé et de fonctions métropolitaines renforcées.

Elle souhaite pour cela miser sur son potentiel d'innovation qui, couplé à ses ressources et savoir-faire locaux, lui permette de structurer une économie de rang métropolitain et un réseau d'équipements à fort rayonnement.

○ AXE 1 : CONFORTER UNE ORGANISATION METROPOLITAINE VOLONTAIRE, RAYONNANTE ET ATTRACTIVE DANS UN CADRE EUROMEDITERRANEEN PYRENEEN AU BENEFICE DE SON TERRITOIRE ET DU PAYS CATALAN

- Orientation 1 : Faire valoir une position géostratégique : renforcer l'attractivité de la Métropole au sein de la Grande Région

Forte de sa situation sur l'arc euro-méditerranéen et au cœur de l'espace catalan transfrontalier, Perpignan Méditerranée souhaite renforcer et valoriser son positionnement de 3^{ème} pôle urbain métropolitain régional et prendre activement part aux dynamiques territoriales en jeu.

La Métropole entend ainsi **développer son attractivité économique régionale et internationale mais également assumer et organiser son attractivité résidentielle**. Cela implique notamment l'appui aux filières, formations et évènementiels d'excellence, au service des fonctions métropolitaines supérieures, sans négliger le soutien à l'ensemble du tissu économique local. Cette volonté nécessite aussi le déploiement de services et équipements de rang métropolitain, en faveur des habitants et des entreprises, pour une plus grande ouverture à l'international.



« Visa pour l'image » (Perpignan) ; TGV en gare de Perpignan ; IAE UPVD – Sources : MIP ; l'Indépendant ; AURCA

Cela implique également sa grande accessibilité et **la poursuite de l'effort de réduction des temps de déplacements pour rallier la destination Perpignan Méditerranée**. Pour atteindre cet objectif, l'un des leviers identifiés est l'amélioration des grandes infrastructures de transports de personnes et de marchandises. L'exemple type est celui de l'affirmation du caractère décisif de la réalisation du « chaînon manquant » ferroviaire à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan couplé à la modernisation et l'optimisation du réseau historique. En ce sens, le PLUi-D préserve les emprises nécessaires à la construction de cette ligne ferroviaire.

Participent également de cet objectif : le maintien de l'équipement aéroportuaire et le développement de son offre en termes de fréquences, de destinations et de services ciblés. Le PLUi-D doit notamment veiller à permettre le développement du tissu d'entreprises œuvrant dans le domaine de l'aéronautique, mais également à améliorer la desserte du site depuis le centre-ville et la gare (par exemple via la création d'un parc-relais mutualisé à proximité).

Le renforcement des liaisons vers les aéroports internationaux (Barcelone, Toulouse, Montpellier), la poursuite de la modernisation et l'évolution de l'offre autoroutière au service de la Métropole, ou encore le renforcement et la promotion des entrées maritimes du territoire (en améliorant et complétant les capacités et les conditions d'accueil) participent à conforter la coopération régionale et transfrontalière.

La réussite de cette orientation passe également par **la qualité de l'image renvoyée par le territoire dès ses portes d'entrée**, véritables vitrines méritant d'être questionnées en profondeur. Depuis les grandes entrées, il s'agit de développer des chaînes de déplacements pour mieux irriguer le territoire, organiser les déplacements et participer de son attractivité. Il s'agit par exemple, de repenser les manières de se déplacer depuis les portes d'entrée de PMM et d'apporter des solutions alternatives à la voiture pour éviter une congestion inéluctable des accès routiers essentiels au territoire.

Cela consiste aussi à **repenser le fonctionnement des entrées du territoire et à lancer une offensive qualitative sur ces espaces**, victimes depuis plusieurs années du développement de constructions standardisées au service d'une attractivité non maîtrisée. Le traitement attendu concerne également les grandes entrées de villes et doit respecter la qualité de vie ainsi que l'identité patrimoniale et architecturale catalane et méditerranéenne. Cela passe notamment par l'intégration de ces infrastructures dans le paysage pour ne pas le dévaloriser. La mise en œuvre de cette orientation passe par un meilleur aménagement de ces sites stratégiques notamment en matière de services à la mobilité ou en information multimodale, sans négliger les voies d'accès au sein des villes. L'élaboration d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sur cette thématique particulière permet d'assurer la transcription des objectifs du PLUi-D et d'assurer la compatibilité avec le SCOT Plaine du Roussillon sur ce point.

- Orientation 2 : Multiplier les partenariats transfrontaliers : coopérer et fédérer pour inscrire le développement de la Métropole dans un bassin transfrontalier assumé

Au cœur de l'espace catalan transfrontalier, Perpignan Méditerranée entend s'affirmer comme un acteur public incontournable. L'attractivité de la Métropole s'inscrit dans un bassin de vie et d'échanges plus large qui mérite d'être mieux connu afin de saisir les opportunités de collaboration sur des sujets communs en vue de systématiser le « réflexe transfrontalier ».

Il s'agit par exemple de **multiplier les partenariats de projets**, qu'ils soient techniques, financiers, économiques, de recherche, développement et innovation, R&D&I, (maillages, d'équipements de formations, sportifs, culturels, touristiques, de santé...), afin de créer des synergies et de développer les opportunités économiques, sociales et d'emplois en lien avec chaque action portée par la Métropole. Les coopérations proposées doivent être concrètes et garantantes d'effets tangibles pour les citoyens. L'articulation avec les grandes aires urbaines voisines connectées à la grande vitesse ferroviaire (Figueres, Gérone, Barcelone, etc.) a vocation à se traduire par une collaboration autour d'axes de travail forts, perceptibles à l'échelle européenne. En ce sens, la Métropole ambitionne de mieux mobiliser les programmes européens, nationaux et régionaux via la contractualisation pour amplifier un développement harmonieux du territoire.



Théâtre-Musée Dalí de Figueres ; Centre historique de Gérone ; Barcelone et son Avinguda Diagonal - Sources : Viator ; The Times ; Dreamstime

Le projet défend un positionnement original de Perpignan Méditerranée comme carrefour stratégique de la Région dans ses relations avec le sud, en lien notamment avec la présence du siège de l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée à Perpignan. Aussi la coopération avec la grande Région Occitanie Pyrénées Méditerranée doit être renforcée en particulier dans le champ de l'économie, du transport, de la formation-recherche-innovation, de la transition et de la rénovation énergétique... afin d'asseoir ce positionnement de 3^{ème} pôle urbain régional.

- Orientation 3 : Affirmer le rôle spécifique de la ville-centre et de son cœur d'agglomération et ainsi contribuer à limiter l'étalement urbain, en association avec l'offre de mobilités

Perpignan, la ville-centre, et le cœur d'agglomération jouent un rôle spécifique, fédérateur et moteur, au bénéfice de l'ensemble de la Métropole. En effet, ils disposent d'atouts essentiels pour impulser le développement communautaire et conforter son dynamisme et sa capacité d'innovation. Ils doivent constituer le lieu privilégié du développement urbain

résidentiel et économique de la Métropole, tout en composant avec la nécessité avérée de sobriété foncière.

Perpignan Méditerranée entend donc y **favoriser en particulier les équipements de dimension métropolitaine** pour accroître le rayonnement du territoire et y développer les fonctions de rang supérieur. Les équipements existants tels que l'université, les gares, le théâtre de l'Archipel ou encore l'aéroport doivent être pérennisés et confortés.

Il paraît également déterminant de créer les conditions pour **privilégier le développement d'un cœur d'agglomération dynamique et attractif** tout en respectant l'impératif de la maîtrise de la consommation d'espaces. Cela induit l'accélération du réinvestissement du centre historique de Perpignan, des quartiers et des cœurs de villes et de villages en particulier, mais également la promotion d'un pôle culturel et patrimonial de niveau international. Cela passe aussi par une réflexion spécifique portée sur les mobilités et le stationnement.



Rue commerciale Louis Blanc à Perpignan ; Grand musée Rigaud à Perpignan ; Université en Centre historique de Perpignan – Sources : AURCA

Il s'avère également important d'**améliorer l'accès du cœur d'agglomération pour tous les usagers des modes de transports**, notamment par un aménagement partagé, sécurisé, et hiérarchisé du réseau viaire, et dans le respect d'un équilibre durable avec l'environnement, la santé, et la limitation de l'étalement urbain.

Un regard particulier est porté sur l'organisation du stationnement sur voirie, dans les parcs publics de stationnement où la durée est réglementée, en parc-relais et de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de ville.

Cette réflexion est couplée à une réflexion plus large et en lien avec les usages de la voirie, sur les zones réglementées, la tarification, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les modalités et les mesures spécifiques de stationnement et d'arrêt de certains véhicules, catégories d'usagers ou modalités de transport, et le stationnement des résidents, l'autopartage, ou encore le covoiturage.

En déclinaison du SCOT Plaine du Roussillon, **la mise en place de "corridors d'accès au cœur d'agglomération" et leur montée en gamme seront recherchées, afin de soutenir le report de la voiture individuelle vers des modes de transports moins polluants.** Cela doit se traduire par un développement des modes alternatifs à la voiture mais également par une meilleure organisation des offres de mobilité aux différentes échelles de la ville.

En cœur d'agglomération, cela doit conduire à créer des aménagements dédiés confortables, continus et sécurisés ; des aménagements contribuant en outre à pacifier le flux de trafic et à améliorer le cadre de vie.

En matière de transports publics, il s'agit de déployer des aménagements et équipements de priorisation des circulations, en lien avec le bilan des « temps perdus » conduit par Kéolis Perpignan Méditerranée. Complémentairement, il s'agira d'étudier une logique d'itinéraires en site propre prioritairement nord-sud.

Ce nouvel équipement doit être le support d'un renfort plus global de l'articulation entre développement urbain et organisation et déploiement des réseaux de transports en commun notamment aux abords des gares. La densification des secteurs desservis lorsque que cela est possible et pertinent doit être envisagée afin de promouvoir l'usage des transports collectifs (et donc leur montée en puissance) ainsi que le report modal.

- Orientation 4 : Mettre en valeur les espaces littoraux en appuyant leur rayonnement territorial, tout en les protégeant et en tenant compte de la richesse liée à leur sensibilité

Perpignan Méditerranée est une Métropole littorale. La mer est un atout essentiel tant en matière d'attractivité humaine qu'économique pour l'ensemble des communes de la communauté urbaine, qu'il convient de mieux valoriser, dans le respect notamment de la loi Littoral et des capacités d'accueil propres à ce secteur, particulièrement sensible sur le plan environnemental.

La mise en valeur des espaces littoraux catalans doit s'inscrire dans une démarche globale conjuguant **développement économique (dont touristique), protection de l'environnement, prise en compte des singularités urbaines et des tendances qui se dessinent, le tout dans l'optique de garantir un développement urbain capable de confirmer le statut de villes littorales des stations touristiques de la Métropole.**

En l'occurrence, les conditions de la constructibilité du littoral sont notamment déterminées par le SCOT de la Plaine du Roussillon qui identifie, au titre de la loi éponyme, les villages et agglomérations en continuité desquels peuvent se réaliser des extensions de l'urbanisation. **Dans les espaces proches du rivage délimités au plan de zonage du PLUi-D, les extensions de l'urbanisation au sens de la loi Littoral sont limitées et s'appuient sur celles justifiées par le SCOT.** Le règlement (et des OAP le cas échéant) encadre(nt) les modalités de développement ou de recomposition de ces secteurs afin d'assurer une intégration harmonieuse.

En raison de leur intérêt écologique, paysager, ou encore biologique pour le littoral, les espaces remarquables identifiés par le SCOT sont délimités et protégés via le règlement du PLUi-D.



Plage du Barcarès ; Baraques de Pêcheurs en bord d'étang à Saint-Hippolyte (Bonança) ; Kitesurf au Barcarès - Sources : tourisme.fr ; AURCA ; Midi Libre

La frange littorale et ses stations balnéaires constituent des pôles économiques très actifs qui doivent s'adapter à la clientèle, aux nouveaux usages, aux nouvelles pratiques.

Perpignan Méditerranée entend **développer une économie bleue diversifiée et innovante, créatrice d'emplois et vectrice de développement pour l'ensemble du territoire communautaire.**

L'économie bleue recouvre un ensemble d'activités très variées liées à la mer ou aux milieux côtiers. Elle constitue donc une **filière porteuse grâce au gisement d'emplois industriels ou tertiaires qu'elle représente.** Le développement du pôle nautique de Canet-en-Roussillon est un moteur à ce titre ; le PLUi-D veille à réserver les capacités de développement nécessaires à son extension.

Perpignan Méditerranée **mise également sur la recherche et le savoir pour développer l'économie bleue et encourage l'émergence de nouveaux sites dédiés,** en s'appuyant sur le modèle du laboratoire du Centre de recherche insulaire et observatoire de l'environnement (CRIOBE) ou encore du Campus d'excellence des métiers de la mer formant les professionnels de demain dans ce domaine.

La Métropole souhaite favoriser la reconquête et le développement de l'attractivité du littoral catalan par une **réflexion spécifique sur sa croissance résidentielle et son caractère touristique.** En ce sens, il est nécessaire de poursuivre et d'accompagner la **mutation des stations balnéaires en "villes touristiques et maritimes" durables, intégrant l'économie bleue à leur modèle de développement.**

Afin de contribuer à l'animation de ces villes à l'année et construire un nouveau récit pour ces dernières, il s'agit de **répondre aux besoins de la population (permanente et saisonnière) en matière d'équipements et services structurants.** Le choix des formes urbaines et le traitement qualitatif des espaces publics doivent participer à **intégrer le développement des communes littorales dans le paysage urbain et naturel environnant et valoriser l'identité locale.**

Le projet partenarial d'aménagement Têt Med (PPA) en cours associe Canet-en-Roussillon et Sainte-Marie-la-Mer, constitue une illustration de ces ambitions. Une OAP spécifique décline dans le PLUi-D les orientations d'aménagement attenantes à ce projet d'envergure.

Un pan majeur de l'économie littorale est constitué par le tourisme balnéaire. Cette activité qui rayonne sur l'ensemble du territoire n'est pas neutre pour le territoire et ses ressources, en particulier sur le littoral. Il s'agit de développer **une offre touristique renouvelée et durable en améliorant les conditions d'accueil et en ménageant un équilibre entre le développement économique et la préservation des milieux naturels et de la biodiversité.**

Le projet de port nature de Sainte-Marie-la-Mer (port respectueux de l'environnement, intégrant des activités économiques liées à la mer et faisant partie du PPA Têt Med) s'inscrit parfaitement dans cette lignée.

De façon plus générale **l'attractivité touristique du littoral est intimement liée à son patrimoine environnemental, paysager et architectural. La préservation de cet ensemble contribue à pérenniser les atouts et l'identité maritime du territoire. Les milieux naturels et la biodiversité doivent être durablement protégés notamment de la pression de certaines activités touristiques qui doivent être mieux gérées.** Afin de pérenniser l'activité, il convient également d'apporter des solutions en matière de logement des saisonniers.

Les risques littoraux sont multiples. Il s'agit **d'orienter dès à présent le développement urbain planifié en dehors des zones exposées.** Face à la vulnérabilité croissante du littoral quant au recul du trait de côte et plus généralement vis-à-vis du risque érosion et de submersion marine, il s'agit **d'anticiper ces phénomènes et d'accompagner la mise en place de stratégies de recomposition spatiale afin d'adapter l'urbanisation et protéger les populations ainsi que les biens.** Des secteurs dédiés à la relocalisation des enjeux pourront être définis au zonage avec les communes concernées. Le secteur du Sardinal à Canet-en-Roussillon ou encore celui situé entre le port et la plage centrale à Sainte-Marie sont particulièrement exposés (sites d'urbanisation confrontés à une érosion manifeste documentée). **L'adaptation des fronts de mer aux effets du changement climatique est nécessaire face à l'urgence.** La désartificialisation des points durs du littoral pourra contribuer à développer la capacité de résilience des villes littorales face aux risques côtiers et, plus généralement, aux effets du changement climatique par l'amélioration de l'habitabilité de la bande côtière. Les projets allant dans ce sens, tels que celui du « cœur de station » de Sainte-Marie ou celui de « station zéro carbone » à Torreilles figurent comme initiatives exemplaires à reproduire et le PLUi-D doit permettre leur accompagnement et leur réalisation.

Parallèlement, il s'agit également d'identifier des sites de restauration des milieux naturels (cordons dunaires par exemple). **La gestion des espèces exotiques invasives, qui viennent petit à petit menacer les plantes endogènes caractéristiques, est également à améliorer.**

Enfin Perpignan Méditerranée entend **garantir une accessibilité de qualité au littoral et à ses équipements touristiques et de loisirs.** L'objectif est de faciliter l'accès aux espaces littoraux tout en limitant l'impact environnemental. Pour cela, les solutions de mobilités alternatives à la voiture (en direction des visiteurs et touristes) doivent être diversifiées et adaptées aux fréquentations et événements.

Cela passe entre autres par **l'adaptation des offres de transport et principalement celle de l'offre de transports collectifs à la saisonnalité, et par l'émergence d'infrastructures de déplacements sécurisées et continues favorisant l'usage de la bicyclette ou le recours à la marche** dans un secteur particulièrement propice du territoire communautaire. En outre, dans le respect de la loi Littoral, la possibilité d'un accès complémentaire pourra être étudiée pour améliorer l'accessibilité des stations de Torreilles et Sainte-Marie (qui ne disposent à ce jour que d'un seul accès principal).

■ Orientation 5 : Accompagner la structuration d'un développement spécifique des communes de la plaine périurbaine et des massifs en améliorant l'accessibilité aux services de mobilités pour les habitants

Au-delà de son cœur d'agglomération et de sa frange littorale, Perpignan Méditerranée est structurée par une vaste plaine périurbaine et le piémont des massifs des Corbières et des Fenouillèdes qui concourent à sa diversité et ses richesses économique, paysagère, environnementale, sociale et culturelle qu'il convient d'appuyer.

En compatibilité avec le SCOT Plaine du Roussillon, au sein de la plaine périurbaine, l'accueil démographique s'effectue prioritairement dans les pôles d'équilibre. Cela implique le dimensionnement des capacités d'accueil (réinvestissement urbain et extensions) de ces polarités en conséquence. Les densités résidentielles devront permettre le respect des objectifs de modération de la consommation d'espaces. Cela induit également la possibilité de pouvoir y développer les équipements nécessaires.

Dans les communes des massifs périurbains, l'enjeu est de pérenniser l'existant et d'améliorer l'accessibilité en développant notamment des solutions de mobilité adaptées. Les densités résidentielles mises en œuvre via les OAP notamment y sont également plus faibles en lien avec le caractère rural de ce secteur et en compatibilité avec le SCOT.



Vallée du Verdoube ; Village de Calce ; Nord-Ouest de la Métropole en vue aérienne – Sources : AURCA ; Calce.fr ; AURCA

L'attractivité assumée du cœur d'agglomération en particulier s'accompagne **d'une logique de solidarité**. Il s'agit par exemple de mieux partager les retombées économiques engendrées par l'attractivité du territoire à l'échelle de la communauté et au-delà, dans un espace solidaire avec le développement des territoires ruraux. Avec le développement de systèmes économiques basés sur l'excellence, en particulier en matière de tourisme, d'agriculture, d'énergies renouvelables, les logiques de partenariats peuvent se développer et mieux irriguer l'ensemble du territoire dans un rapport gagnant-gagnant.

L'amélioration de la couverture numérique, notamment ces dernières années, contribue largement à améliorer l'accessibilité et l'attractivité du territoire, y compris sur les franges rurales.

En matière de déplacements, l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux s'est appuyée sur la mise en place en avril 2023 d'une offre sur mesure, le transport sur réservation. Ce nouveau service permet de démultiplier les destinations selon une logique de bassins de vie et de rabattement sur les terminus des lignes armatures, en phase avec l'armature territoriale déterminée par le SCOT de la Plaine du Roussillon et s'articule également avec la montée en puissance de l'offre régionale de

transports. Le plan de mobilité s'attache à prolonger cet effort d'amélioration notamment par une meilleure coordination des réseaux de transports en commun urbains et interurbains.

Indépendamment, une réflexion est menée sur les **modes actifs à visée touristique et de loisirs**, à savoir les circuits VTT, les sentiers de randonnée et leur maillage, convergeant avec l'ambition d'un tourisme 4 saisons.

○ AXE 2. REVELER UNE METROPOLE INNOVANTE APPUYEE SUR SES RESSOURCES ET SAVOIRS LOCAUX POUR SOUTENIR, DEVELOPPER ET CREER DE L'EMPLOI

- Orientation 1 : Organiser le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche, vecteurs de rayonnement et atouts pour conforter l'économie locale

Perpignan Méditerranée Métropole dispose d'atouts notables en matière de recherche et d'enseignement supérieur, en lien avec toute une série de filières économiques d'excellence, qu'il convient d'accompagner et renforcer. Il s'agit de favoriser la création de passerelles entre la sphère économique, les organismes de formation, de recherche et d'innovation afin de répondre aux besoins en recrutements et de garantir de meilleures opportunités professionnelles aux diplômés du territoire.

Conformément aux objectifs du projet de territoire, la Métropole souhaite conforter ce potentiel dans les domaines de la recherche et de l'enseignement supérieur en s'appuyant sur **la pérennisation, la valorisation, la poursuite de l'accompagnement et du développement des entités performantes du territoire** : l'Université (notamment son déploiement en centre-ville de Perpignan en lien avec son statut de « Ville universitaire d'équilibre »), et ses laboratoires de recherche tel que PROMES du CNRS, les écoles d'ingénieurs, l'IMERIR et la robotique, l'Institut d'administration des entreprises (IAE), le Conservatoire, etc.

Il s'agit par exemple de conforter **le déploiement de l'économie et de la créativité numérique** en s'appuyant sur l'école 42 à Perpignan et la cité digitale autour de l'IDEM au Soler.

De la même manière **l'économie de la mer et l'industrie nautique en forte expansion doivent être considérées** en lien avec le Campus des métiers de la Mer, le pôle international du catamaran et le développement du pôle nautique de Canet-en-Roussillon.

Les pôles santé tels que constitués à Cabestany, Saint-Estève ou autour de l'hôpital de Perpignan par exemple, doivent également être confortés de manière à attirer de nouveaux professionnels de la santé. Le déploiement des formations médicales et paramédicales doit rester possible et même favorisé. Ces exemples montrent bien l'existence de centralités économiques thématiques que le développement des formations et de l'enseignement supérieur doit conforter.

D'autres filières d'avenir complètent le panel de possibilités économiques du territoire en lien avec ses caractéristiques géographiques et climatiques en particulier. C'est le cas notamment des filières liées au **développement des énergies renouvelables** en lien avec le pôle de compétitivité DERBI et Sup'ENR, ou encore de la filière hydrogène.

La formation des artisans du bâtiment (CFA, CAPEB) sur **les techniques de rénovation énergétique** est également un enjeu pour conforter ce pan de l'économie locale et lui permettre de s'adapter plus rapidement aux nécessités de réduction des dépenses énergétiques et de conception plus saine des constructions, adaptée au changement climatique.

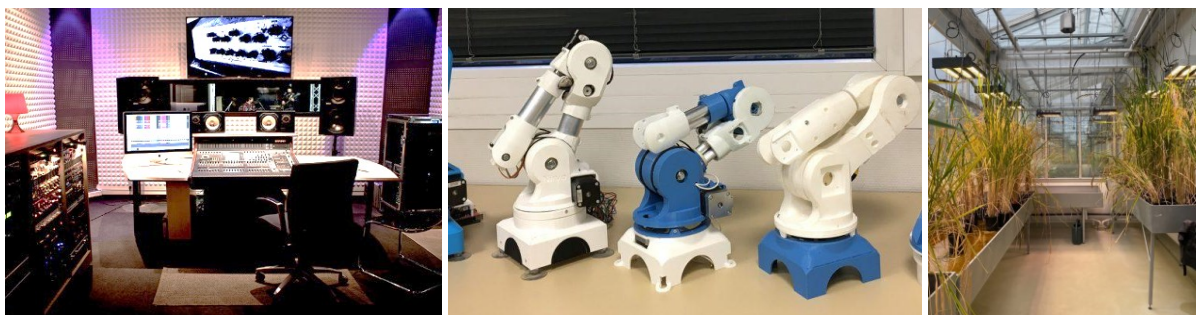
C'est également le cas de tout ce qui relève de **la recherche liée à l'adaptation de l'agriculture, et de l'agro-alimentaire, en lien avec l'objectif du projet de territoire visant une « agro-Métropole d'équilibre ».**

Enfin **le tourisme, pilier économique du territoire, doit aussi se diversifier au profit d'une version plus durable de cette activité**, en mettant en avant la nature et l'environnement sans détériorer ce dernier. Pour cela le développement de la filière out-door (activités de pleine nature), doit se faire en bénéficiant des connaissances nécessaires à la préservation et à la transmission de messages de préservation et de respect du territoire.

De manière générale, il est nécessaire de collaborer avec les institutions et organismes concernés dans le but d'adapter l'offre de formations aux besoins des entreprises en place, et réciproquement, d'appréhender les besoins de ces structures en matière de mobilités, de logements étudiants et de services annexes, le tout dans l'objectif d'assurer une bonne intégration.

La communauté urbaine **mise sur l'innovation** et favorise l'insertion professionnelle et la création d'entreprises via le développement d'outils spécifiques comme les pépinières, incubateurs, l'hôtel d'entreprises, ou le fablab, le tout connecté au très haut débit numérique.

Autant que possible, les projets d'équipements nouveaux ou de développement de ceux existants, **privilégieront une localisation urbaine pour contribuer à la revitalisation des cœurs de villes.** Des localisations au sein de zones d'activités économiques pourront néanmoins être admises notamment lorsque ces équipements viennent en appui de filières d'excellence, afin de favoriser un développement en grappes et les **synergies entre formations, recherche et développement au service des entreprises.** Si besoin, des emplacements réservés seront positionnés à ces fins.



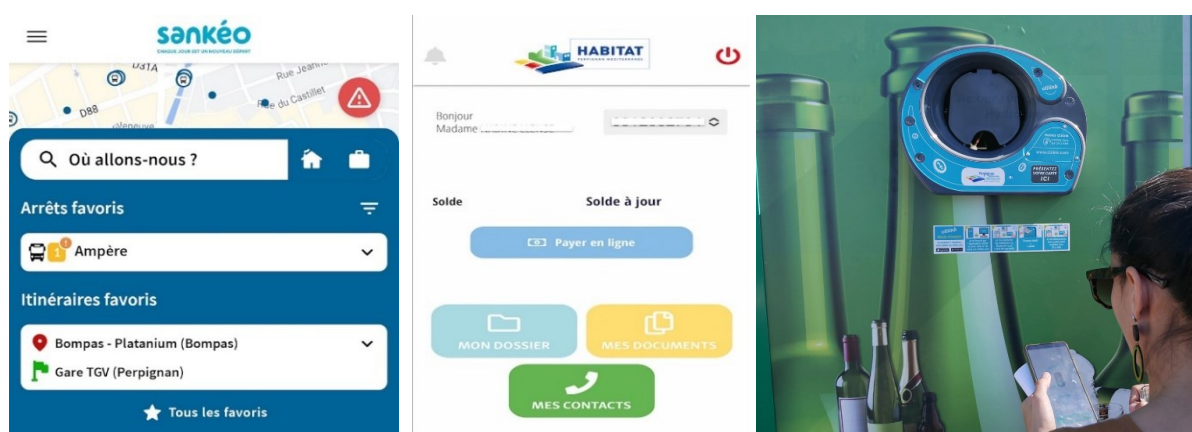
Studios de l'IDEM au Soler ; IMERIR à Perpignan ; Plateforme bio-environnement de l'UPVD – Sources : IDEM ; IMERIR ; Perpignan Méditerranée Métropole.

- Orientation 2 : Développer l'équipement numérique pour accroître les communications et renforcer le statut de « Métropole connectée » au bénéfice des habitants, des touristes et de l'économie

Perpignan Méditerranée Métropole s'accorde sur le rôle déterminant de l'intelligence numérique mise en œuvre dans le cadre d'un projet transversal au service de son rayonnement métropolitain, de son attractivité, de son économie et de ses acteurs, mais aussi au bénéfice des démarches quotidiennes des habitants.

Il s'agit d'abord de développer les services à haute valeur ajoutée grâce à la finalisation du **déploiement de l'infrastructure Très Haut Débit pour les communications numériques et électroniques** en faveur de l'économie et de l'attractivité du territoire. En ce sens, le PLUi-D garantira le raccordement au réseau Très Haut Débit des nouvelles zones à urbaniser ainsi que le raccordement des secteurs déjà bâtis autant que possible.

Il s'avère également important de promouvoir et de contribuer aux initiatives visant à mettre les technologies de l'information et de la communication au service de l'innovation urbaine, des décideurs et des entreprises. Le champ des possibles est large, depuis la vitiviculture jusqu'au numérique en passant par l'énergie, le transport et logistique, le commerce, la production et l'industrie ou l'administration, tout en réduisant l'impact environnemental.



Application Sankéo sur smartphone ; Application smartphone Habitat Perpignan Méditerranée ; container à verre connecté « Cliquik » – Sources : Google play ; Perpignan Méditerranée Métropole

Concernant les habitants, il s'agit de **générer et d'échanger des informations en temps réel au travers de différentes applications** autour des conditions de mobilités, des consommations énergétiques, des services et des loisirs. Il est par exemple envisagé de faire en sorte que les avancées technologiques en matière d'information et communication bénéficient à l'ensemble des habitants et usagers dans leur quotidien (transports, services urbains et métropolitains) pour améliorer leur cadre de vie (marketing ciblé, stationnement intelligent, arrosage des espaces verts, collecte des ordures ménagères, etc.).

Il s'avère en outre essentiel de s'appuyer sur la mise en œuvre de la « Métropole intelligente » afin de **parfaire les solutions de déplacements à l'ère du numérique** et de soutenir l'intermodalité, notamment par la poursuite de la facilitation et simplification de l'usage des services de mobilité existants (boutique en ligne, billettique intégrée et sans-contact) et à venir, l'adaptation des offres et l'expérimentation.

Le « Mobility-as-a-Service » (MaaS), en cours de développement via l'application Sankéo a pour objectif d'élargir l'intégration de toutes les offres de mobilité autour de la recherche d'itinéraires combinant plusieurs modes de transport, l'information multimodale en temps réel, la réservation et le paiement. Cet outil qui facilitera l'accès à la mobilité et permet de l'adapter aux besoins de tous et sera opérationnel courant 2026.

- Orientation 3 : Renforcer l'attractivité économique du territoire en planifiant des réponses quantitatives, qualitatives et durables, adaptées aux besoins des secteurs et acteurs économiques en place ou émergents

Perpignan Méditerranée Métropole entend saisir l'opportunité de l'exercice de planification intercommunale offert par le PLUi-D pour contribuer à la mise en œuvre d'un véritable système territorial propice au confortement et à la diversification économiques. Il s'agit de créer les conditions d'une plus forte dynamique de développement de l'emploi qui passe par une offre adaptée aux besoins des entreprises et une politique immobilière volontariste.

Les parcs d'activités existants concentrent un tissu d'entreprises dense. Confrontée à la raréfaction des ressources et des opportunités de développement foncier se faisant de plus en plus complexes à mobiliser, la Métropole souhaite avant tout pouvoir répondre aux besoins des entreprises exogènes et endogènes, en **s'appuyant sur l'offre d'accueil existante au sein de parcs d'activités plus attractifs grâce notamment à leur requalification et leur modernisation.**

L'objectif poursuivi est d'assurer le maintien ou le développement du maximum de valeur ajoutée sur ces sites en permettant leur densification, le développement de proximités, l'intensification des usages et des synergies entre les entreprises, notamment sur les enjeux de transition écologique.

L'écoute des acteurs et des structures économiques mise en place est un facteur d'identification en temps réel des besoins en termes d'extensions, d'éventuelles mutations mais également en matière d'équipements et de services connexes pour répondre aux exigences des entreprises et aux besoins de leurs salariés. Les grandes zones commerciales et les **grands sites économiques de première génération** tels que Saint-Charles, Polygone Nord, et Actisud sur Perpignan, Sainte-Eugénie au Soler, la Mirande à Saint-Estève ou encore Naturopole à Toulouges, font l'objet d'une attention particulière. Leurs mutations doivent s'inscrire dans une trajectoire durable qui intègre des enjeux de dynamisation, **de transition énergétique et d'intégration au fonctionnement aux fonctions et réseaux urbains.**

Dans ce sens, le règlement ainsi que les OAP du PLUi-D déclinent aussi des mesures nécessaires à l'atteinte des objectifs du SCOT (développement des services aux entreprises, valorisation de la qualité paysagère, de transition énergétique et d'amélioration des performances environnementales).

Le développement des entreprises (existantes et à venir) dans les espaces déjà bâtis doit aussi pouvoir se faire notamment au sein ou près des centralités pour les activités compatibles avec la vie urbaine et dans le respect des capacités de développement des

entreprises. En effet, dans le parcours des entreprises, en amont des besoins en foncier se trouvent souvent des besoins en immobilier. Les cœurs de villes et de villages ou plus généralement les espaces déjà urbanisés offrent des opportunités à saisir, connectés et accessibles. Cela permet d'être proche de toutes aménités urbaines existantes et notamment de la desserte par les transports collectifs. Le règlement du PLUi-D prévoit donc des dispositions facilitant l'installation d'activités économiques non génératrices de nuisances et permettra une diversité des fonctions aux différentes échelles.

La Métropole doit cependant continuer à préserver les capacités foncières **nécessaires au développement de nouveaux projets économiques que l'offre existante ne permet pas de satisfaire quantitativement ou qualitativement. Ceci doit se faire prioritairement en cœur d'agglomération ou à proximité des grands équipements et infrastructures de transport** (dans l'esprit de l'extension du projet partenarial d'aménagement (PPA) Saint-Charles 2040), et dans la limite de l'enveloppe de consommation d'espace attribuée par le SCOT Plaine du Roussillon pour Perpignan Méditerranée en déclinaison de la loi Climat et Résilience.

L'objectif recherché est double. **Il s'agit en premier lieu d'affecter les capacités foncières nouvelles nécessaires sur des secteurs d'envergure stratégique et spécialisés afin de garantir le maintien d'une offre d'accueil ciblée et proportionnée à destination de filières économiques existantes ou émergentes.** Il est question notamment de permettre la croissance des fonctions productives sur la Métropole, labellisée « Territoire d'industrie », de développer la recherche, le développement et l'innovation ou encore les services. Parmi ces secteurs figurent les projets d'envergure nationale et européenne (PENE) identifiés par arrêté ministériel ainsi que les projets d'envergure régionale (PER) identifiés par le SRADDET. À horizon 2031, le développement est priorisé sur les secteurs de projets stratégiques à vocation économique d'envergure stratégique majeure tels que le parc OZE François Arago et le Mas de la Garrigue nord 2 à Rivesaltes, Saint-Charles-Orline à Perpignan, Numérisud au Soler, le pôle nautique de Canet-en-Roussillon mais aussi sur le site des Colomines à Cabestany.

Le critère de localisation à proximité des infrastructures de transport a permis de prioriser leur planification en compatibilité avec les orientations et objectifs du SCOT Plaine du Roussillon en la matière. À titre d'exemple, la Métropole entend dans une logique de relocalisation des industries, permettre l'accueil d'entreprise d'envergure en ménageant des capacités suffisantes sur certains sites comme ceux du Grand-Saint-Charles, du Mas de la Garrigue nord 2 et du parc OZE François Arago.

Il importe en second lieu de répondre de manière appropriée aux besoins des petites et moyennes entreprises (PME) notamment, prédominantes dans les zones d'activités généralistes et artisanales qui sont le socle historique de l'économie locale, en identifiant des extensions limitées de parcs existants, ou le développement de nouveaux secteurs déjà inscrits dans la planification antérieure.

En complémentarité de l'offre existante dans le tissu économique, il s'agit de renforcer l'attractivité de ces parcs en y autorisant limitativement une capacité d'accueil nouvelle adaptée aux besoins des acteurs économiques, nommant ceux souhaitant se développer in situ.

Au sein de toutes ces zones, il convient d'assurer la maîtrise des investissements publics, la qualité de l'offre et le niveau de services ainsi que la compétitivité.

Afin de **compléter l'offre à destination des entreprises, la Métropole souhaite par ailleurs favoriser l'immobilier d'entreprises dans les programmes d'extension et de réinvestissement urbains.**

Le dialogue avec les entreprises doit permettre de cerner et de répondre aux besoins des salariés, et d'améliorer les mobilités quotidiennes des personnels de ces structures pour regagner les sites d'activités, et se déplacer de manière sécurisée et confortable dans ces derniers. En ce sens, la qualité de la desserte en transport collectif, et le déploiement d'itinéraires sécurisés dédiés aux modes actifs sont recherchés, tout comme le stationnement sûr des vélos, trottinettes et engins de déplacements personnels motorisés.

Perpignan Méditerranée Métropole vise à abonder sa stratégie de développement économique à partir des enjeux d'accessibilité et de mobilité durable en répondant aux **besoins des flux liés à l'activité économique**. Renforcer l'attractivité économique de la Métropole passe par la fiabilisation des temps d'accès à ses principaux pôles économiques, au cœur d'agglomération, aux principaux équipements d'intérêt supérieur par tous les modes de déplacement. Dans ce cadre, s'insèrent la problématique des circulations autour des plateformes logistiques de Saint-Charles et de Rivesaltes, ainsi que l'intégration de la question du transport de marchandises et de la logistique urbaine, en l'occurrence à Torremilà, au plus près des consommateurs.

En déclinaison du schéma directeur et en corrélation avec le Projet Partenarial d'Aménagement, **la plateforme de Saint-Charles doit être préservée et ses capacités de développement garanties dans une perspective de multimodalité.**



Perpignan Saint-Charles ; Aire de carénage du Port de Canet-en-R. ; Maison des start-ups au Soler – Sources : AURCA ; OT Canet-en-R ; Le Parisien.

- Orientation 4. Réunir les conditions nécessaires à la réorganisation de l'équipement commercial en faveur de la revitalisation des centres-villes et en anticipation des mutations prévisibles des zones commerciales périphériques

Perpignan Méditerranée Métropole juge capital d'encourager un développement de l'offre commerciale recentrée sur les centres-villes. En ce sens, il s'agit de créer les conditions de la revitalisation commerciale de ces centralités.

La fonction commerciale de l'hypercentre de Perpignan, singulière à l'échelle de la Métropole, doit être **préservée et renforcée pour constituer le lieu privilégié d'implantation de nouveaux commerces tel qu'ambitionné par le SCOT Plaine du Roussillon**.

Les autres cœurs de villes, de villages et de quartiers abritant ou non du commerce de proximité, doivent également faire l'objet d'une **attention particulière en lien avec les besoins quotidiens des habitants**.

Déjà en difficulté, le commerce de proximité se heurte à de nouveaux défis (dont la concurrence du e-commerce... etc.). Bien que le PLUi-D ne soit pas l'outil adéquat à la résolution de l'ensemble des difficultés rencontrées par ce secteur, la mise en œuvre du droit de préemption urbain renforcé (DPUr) de centre-ville, la densification des espaces déjà bâtis, et la rénovation qualitative des centres encadrée contribuent à favoriser la revitalisation commerciale. En outre, le règlement doit permettre de (re)constituer un paysage urbain qualitatif et attractif pour les commerces et les entreprises. Les différentes politiques d'animation des centres peuvent également s'avérer être un levier très efficace.

L'aménagement de zones à la circulation apaisée, le développement des services de transport en commun et des stationnements adaptés pour accroître l'accessibilité des centres sont à prévoir.

Comme pour les zones d'activités économiques, il s'agira également **d'intervenir sur l'offre immobilière**. Les commerces, et notamment ceux à forte valeur ajoutée (c'est-à-dire ceux qui misent sur des produits ou services de niche, l'innovation ou l'écologie), peuvent bénéficier de dispositifs spécifiques (labels, primes, subventions) vers lesquels il convient de les orienter. Des accès facilités aux pôles d'innovation ou incubateurs peuvent être recherchés.

De même, le déploiement de guichets uniques ou de plateformes en ligne peuvent faciliter l'implantation rapide de nouveaux commerces en réduisant les délais et les démarches administratives.

Pour maintenir l'activité commerciale et artisanale dans les centres et notamment dans le centre-ville de Perpignan, et en lien avec l'instauration de la ZFE-m, il est crucial de **faciliter leurs conditions d'approvisionnement**. Des aires de livraison spécifiques, aux dimensions adaptées aux véhicules concernés, pourront être créées à proximité des commerces. L'optimisation de l'utilisation des espaces de livraison existants pourra également être étudiée (réaménagement de places de stationnement temporaires dans les zones de livraison durant des créneaux horaires définis par exemple).

Dans une perspective de décarbonation et d'apaisement des centralités, des micro-dépôts en périphérie de la ville-centre et du cœur d'agglomération pourront être admis pour permettre le transfert des marchandises à livrer vers des véhicules plus petits et plus propres et la cyclo-logistique.

Souvent caractérisées par un modèle économique centré sur la grande distribution, le devenir des zones commerciales périphérique concentre aujourd'hui des enjeux spécifiques. En effet, l'avenir de l'hypermarché et plus généralement de certaines grandes et moyennes surfaces (GMS) pose question. Localement, la réduction de la surface de vente du plus grand hypermarché de la Métropole annoncée en juillet 2024 vient corroborer ces interrogations et la transformation des grandes zones commerciales apparaît inévitable. En corrélation avec le volet commercial du SCOT et en déclinaison des attentes de la Loi Climat et Résilience, **l'offre de développement périphérique à vocation commerciale est désormais strictement**

encadrée de manière à éviter la consommation supplémentaire d'espaces naturels et agricoles pour du commerce, et **surtout à éviter de contrarier les efforts à fournir en matière de revitalisation des centres-villes.**



Centre commercial et friche commerciale à Perpignan ; Commerce dans le centre de Perpignan – Sources : Actu Perpignan ; l'Indépendant ; AURCA

Parallèlement, la Métropole s'accorde sur la nécessité de s'ouvrir aux possibilités de mutation des espaces commerciaux et notamment **d'accompagner et d'encadrer la reconversion, la densification et la diversification fonctionnelle des zones commerciales existantes.** Par exemple, l'optimisation des vastes étendues de stationnement est à rechercher en raison du potentiel artificialisé libre de construction qu'ils représentent. La mutualisation du stationnement doit également être permise. Il s'agira néanmoins de **veiller à ce que l'introduction d'usages mixtes (services, équipements publics, logements) ne viennent pas contredire les actions menées pour la revitalisation des centralités urbaines.** Au regard de la nécessité de créer de l'emploi et de varier l'offre en réponse aux besoins des parcours des entreprises, la diversification des zones commerciales au profit de l'introduction d'activités économiques semble optimale.

- Orientation 5. Pérenniser les espaces agricoles au regard de l'importance de cette activité économique au sein de la Plaine du Roussillon, dans un contexte d'adaptation au changement climatique et de transition agro-écologique

Perpignan Méditerranée souhaite affirmer son soutien à l'activité agricole, pilier économique, générateur d'emplois pour le territoire. Cet accompagnement doit être renforcé dans un contexte de transition alimentaire et d'adaptation au changement climatique.

Le levier majeur de la planification pour soutenir cette activité aujourd'hui fragilisée est constitué par le foncier et l'encadrement des possibilités de constructions à vocation agricole. Confronté à de multiples pressions dont l'urbanisation et le développement des infrastructures de communication, il est nécessaire de **garantir la préservation de certains espaces agricoles.** Cela participe au soutien de cette activité économique mais aussi à maintenir le capital paysager, patrimonial et identitaire associé. Au-delà cela contribue aussi à renforcer la sécurité et l'autonomie alimentaires locales. En lien avec les normes supérieures, le PLUi-D fixe des objectifs ambitieux de modération de la consommation d'espaces en vue de contenir l'étalement urbain et donc la consommation d'espace qui s'exerce majoritairement sur des terres agricoles (cf. Ambition 2, Axe 2, Orientation 9).

En outre, la Métropole souhaite **déterminer un espace agricole de long terme**. Il s'agit de limiter les effets spéculatifs et de pérenniser les exploitations existantes. Cette intention permet, via des limites d'extension urbaine clairement définies, des investissements agricoles en milieu périurbain permettant une visibilité plus lointaine à ces espaces (au travers par exemple de l'instauration de périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PENAP, ENAP ou PAEN)). La mobilisation de dispositifs tels que les zones agricoles protégées (ZAP) ou encore l'établissement de conventions avec la société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) est envisagée.

Le traitement des espaces d'interface (franges urbaines et rurales) devra **accroître la lisibilité des fins d'urbanisation et permettre de ménager la bonne cohabitation de l'activité agricole d'une part et de l'urbanisation d'autre part**. La préservation et le maintien de l'agriculture et de l'intégrité de ses espaces cultivés au contact des portes d'entrée du territoire, des grandes infrastructures linéaires de transport, et des entrées de villes, participent également à l'image et à l'attractivité économique, résidentielle et touristique du territoire. Localement, ces espaces sont par ailleurs des sites d'opportunités pour le développement de jardins familiaux ou encore de fermes écocitoyennes comme celles projetées à Bompas et Espira-de-l'Agly.

Dans les espaces agricoles de manière plus générale, le PLUi **encadre la constructibilité de manière à maîtriser l'habitat diffus et à répondre aux besoins des exploitations** (en place ou potentielles) **tout en prenant en compte la nécessité de préserver le paysage**.

Dans la transcription faite par le zonage du PLUi-D des espaces agricoles à fort potentiel, identifiés par le SCOT Plaine du Roussillon, la constructibilité est strictement limitée conformément à ce que définit ce dernier, idem pour les PAEN existants ou projetés.

Autant que possible, le zonage (les choix de développement urbain retenus ou encore les emplacements réservés pour des projets d'infrastructures) tient compte de la localisation des exploitations (parcelles, sièges) pour en éviter l'enclavement.

En complément de l'orientation 1 (Ambition 2, Axe 2), la Métropole favorise le développement des énergies renouvelables tout en l'encadrant notamment pour préserver les espaces et les activités agricoles.

Pour l'éolien, le développement sera de préférence concentré autour des parcs existants et éventuellement en mer.

Les parcs solaires au sol ne seront pas autorisés dans la déclinaison au zonage du PLUi-D des cœurs de nature, des espaces agricoles à fort potentiel et les espaces agri-paysagers identifiés par le SCOT (hormis sur des sites artificialisés ou dégradés).

Les zones d'accélération pour l'installation d'énergie renouvelable (ZAENR) arrêtées pourront utilement être intégrées au zonage afin d'assurer la lisibilité de l'information.

Les installations agrivoltaïques (serres et ombrières photovoltaïques) doivent venir en soutien et non en concurrence de l'activité agricole. Les projets doivent être liés à une activité agricole avérée et démontrer un intérêt agricole sur le plan technique et économique. Elles seront autorisées dans les espaces naturels et agricoles, conformément à la loi d'accélération de la production d'énergies renouvelables et s'inscriront en compatibilité avec le SCOT Plaine du Roussillon en matière de restrictions géographiques et d'intégration paysagère.

Dans un contexte de transition (alimentaire, changement climatique...), l'activité économique doit s'adapter, et le PLUi-D doit permettre et encourager ces adaptations.

Afin d'apporter sa pierre à l'édifice, Perpignan Méditerranée encouragera les pratiques émergentes (agroforesterie, réduction des intrants chimiques). En ce sens, **des zones pourront être dédiées à l'expérimentation** de projets innovants dans ce domaine qui par ailleurs contribuent aussi à s'adapter au changement climatique (accroissement de la capacité des sols à retenir l'eau, limitation de l'érosion).

La visibilité et le positionnement du territoire parmi les leaders des productions bio ainsi que des labellisations (AOC, AOP, etc.) doit être conforté pour dégager de la valeur ajoutée. Il s'agit par exemple de **faciliter l'entrepreneuriat et les installations, notamment en développant l'action et la restructuration foncière** sur des sites à fort potentiel.

Il s'avère également important **d'accompagner et de renforcer le développement des filières identitaires représentées par la viticulture ou encore le maraichage.**

En ce sens, il convient d'affirmer la qualité, la richesse et la diversité des productions de la plaine du Roussillon, de développer les outils dédiés comme le marché de production, ou encore d'accompagner la diversification des activités agricoles (œnotourisme, chambres d'hôtes, etc.). **Il est également important de conforter les liens avec la puissante plateforme logistique et alimentaire de Saint-Charles.**

Dans l'optique de rendre l'activité agricole moins vulnérable, la multifonctionnalité de l'espace agricole doit également être favorisée dans le but de voir **des espaces agricoles qui combinent production avec d'autres fonctions** telles que préservation de la biodiversité ou encore l'accueil du public comme au sein de fermes pédagogiques par exemple, ou encore des lieux de découverte des productions locales.

Pour permettre et encadrer le développement de l'agritourisme en complément de l'activité agricole (qui doit rester l'activité principale), les bâtiments pouvant faire l'objet d'un changement de destination pour accueillir de l'hébergement ou de la restauration seront identifiés.



Vignoble à Calce ; Terres cultivées et irrigables à Saint-Estève ; Embouteillage dans la Coopérative Plaine du Roussillon – Sources : AURCA ; AURCA ; SiBio SCOP PR

Pour favoriser une agro-Métropole nourricière, telle qu'ambitionnée au sein de Terra Nostra 2035, le Projet Alimentaire Territorial (PAT) à échelle départementale **doit permettre de promouvoir une alimentation saine et durable (équitable) en s'appuyant sur les productions locales.** Il semble déterminant d'appuyer une politique alimentaire et agricole en positionnant l'agriculteur au cœur de la chaîne de distribution (approvisionnement local : autocueillette, circuits courts et marchés, maisons de producteurs, grande distribution, etc.) et de renforcer et développer des activités de transformation des produits agricoles. En lien avec le diagnostic agricole, des bâtiments pouvant faire l'objet d'un changement de destination et assumer notamment la fonction de point de vente de productions locales pourront être identifiés.

En matière d'adaptation au changement climatique, il est nécessaire d'adopter une approche intégrée de plusieurs facteurs dans les domaines de l'innovation, de la préservation des ressources et de l'accompagnement des agriculteurs. Tous ces champs ne sont pas liés aux compétences du PLUi-D. A l'occasion du projet de territoire, Perpignan Méditerranée a souhaité inscrire l'encouragement et le soutien à donner aux investissements des agriculteurs en lien avec l'adaptation au changement climatique et au renforcement de la résilience de cette activité.

Les élus s'accordent également **sur le caractère indispensable du développement de l'irrigation pour le maintien et le développement de l'activité agricole au sein de la Plaine du Roussillon.**

La préservation des canaux et équipements collectifs d'irrigation existant en particulier au sein ou aux abords des secteurs de développement urbain est impérative. Cela ne doit pas pour autant obérer la nécessité pour tous les acteurs du territoire à rationaliser la consommation d'eau. Les tensions sur l'eau et son partage sont croissants, les possibilités de stockage et de récupération des eaux de pluie sont entre autres à prévoir afin de contribuer à ménager la ressource (cf. Ambition 2, Axe 2, Orientation 5).

Le PLUi-D doit également permettre la diversification des cultures, ce qui permet à l'activité de s'adapter aux changements à l'œuvre et de limiter les risques liés aux conditions climatiques extrêmes comme la sécheresse connues ces dernières années par exemple.

Parallèlement, parce qu'elles contribuent à limiter les effets du vent et de la chaleur et qu'elles constituent de vrais supports pour la biodiversité, il conviendra également de maintenir autant que possible les haies bocagères et d'encourager leur (re)développement dans les secteurs historiquement bocagers.

- Orientation 6. Enrichir et moderniser la gamme d'équipements touristiques, culturels, sportifs et de loisirs, tout en renforçant l'offre de mobilités durables associée

La Métropole entend miser sur les atouts de la destination "Perpignan Méditerranée" et de les renforcer par l'introduction ou la mise à niveau d'une offre et d'équipements attractifs.

Perpignan Méditerranée désire **ouvrir de nouvelles perspectives en matière de tourisme d'affaires** à Perpignan et Canet-en-Roussillon notamment, en modernisant et développant les structures d'accueil et en renforçant et en repositionnant qualitativement l'offre hôtelière et de restauration. La structuration de cette filière doit permettre d'allonger la saison touristique.

Il s'agit également de valoriser la destination « Perpignan Méditerranée » par le **soutien et le déploiement de l'industrie touristique littorale**, appuyés sur le développement de stations modernisées, de villes touristiques animées à l'année, la montée en gamme de la qualité et de l'accueil touristique, et le confortement des ports de plaisance. **Ce développement, associé à une diversification de l'offre, est conduit dans le respect de la préservation des ressources littorales.** Des synergies seront recherchées avec les espaces rétro-littoraux. Il s'agit

notamment d'améliorer les performances énergétiques des hébergements touristiques. La mise à disposition de logements pour les saisonniers et les étudiants constitue par exemple une dynamique qu'il conviendra de mieux accompagner en lien avec l'amélioration de l'accessibilité des villes littorales vis-à-vis des principaux sites d'enseignement supérieur.

La Métropole souhaite en parallèle **encourager un tourisme vert durable notamment au sein de l'arrière-pays** favorisant l'ensemble des terroirs et des productions à l'image de l'écoparc catalan. Le développement du rando tourisme, du cyclotourisme et des aménagements ou événements cyclables alimente cette offre tout comme le développement de nouvelles filières telle que celle des sports "de pleine nature" ou l'agritourisme. Dans les communes de plaine mais surtout de massif, le "cadre rural" sera préservé afin d'assurer cette mise en tourisme durable et les projets d'hébergements agritouristiques encadrés. Les démarches partenariales de mutualisation et de mise en réseau fédérant les sites touristiques sont encouragées en s'appuyant notamment sur des locomotives comme l'Aquarium Oniria. Il s'agit d'irriguer les espaces plus ruraux, y compris hors territoire communautaire, depuis le littoral mais aussi la ville-centre.

La Métropole envisage également de **créer les conditions d'une attractivité à haute valeur ajoutée basées sur une « destination sportive »** (événements sportifs, base d'entraînement, développement du parc des sports de Perpignan etc., et appuyées sur les clubs professionnels du territoire et leurs installations. La création d'équipements sportifs structurants manquants sur le territoire et la mutualisation d'équipements existants ou à créer sont à promouvoir dans le cadre du PLUi-D.



Palais des Congrès de Perpignan ; Théâtre de l'Archipel de Perpignan ; Meeting au Centre de natation de Canet-en-R. - Sources : Congrès Perpignan ; AURCA ; l'Indépendant

Perpignan Méditerranée entend aussi **créer les conditions d'une attractivité à haute valeur ajoutée sur la base d'un rayonnement culturel** qui repose entre autres sur le fort dynamisme du Conservatoire à Rayonnement Régional, sur les équipements de rang métropolitain (théâtres, musées dont le centre européen de la préhistoire et musée de Tautavel, le mémorial du camp de Rivesaltes, etc.), sur les événements emblématiques, sur une scène artistique riche autour du Mediator et de la Casa musicale par exemple, mais aussi sur le patrimoine et les itinéraires de Perpignan « Ville d'Art et d'Histoire » et de l'ensemble des communes de la Métropole nord-catalane. L'enrichissement de l'offre muséale est à rechercher.

En matière d'équipements de loisirs, **le maintien et la création d'espaces de nature en ville est ambitionné pour coupler amélioration de la qualité de vie et adaptation au changement climatique.** De façon générale, le PLUi-D permettra le confortement des grands équipements touristiques, de loisirs, sportifs et culturels d'envergure ainsi que leur développement,

diversification ou montée en gamme, dans l'optique de renforcer le rayonnement de la Métropole.

La Métropole souhaite **étoffer son bouquet de solutions de mobilités durables à destination des touristes, des festivaliers, des spectateurs, et des congressistes**. En ce sens, la performance des transports collectifs et l'offre de services à adapter à la saisonnalité et aux événements culturels ou sportifs (lignes régulières, navettes dédiées, etc.) sont à renforcer. Les chaînes de déplacements sont à appréhender finement depuis les grandes portes d'entrée du territoire, qu'elles soient autoroutières, ferroviaires ou aérienne.

En complémentarité du projet « Es Têt » (vallée de la Têt) et de la V81 (voie verte de l'Agly), le déploiement d'un réseau de mobilités actives doit permettre de connecter les équipements touristiques, culturels, sportifs et de loisirs du territoire notamment depuis les villes littorales jusqu'en plaine, et jusqu'au cœur d'agglomération et sa ville-centre.

AMBITION 2 : LA METROPOLE DE PROXIMITE ET DURABLE

Au-delà de son attractivité et de son positionnement métropolitain, Perpignan Méditerranée Métropole ambitionne d'apporter des réponses quantitatives, qualitatives et durables aux besoins et attentes du quotidien exprimés par ses habitants et ses visiteurs.

Pour ce faire, elle entend répondre à la diversité des besoins en logements, en matière de mobilités durables, d'accès à l'emploi, aux commerces et services du quotidien.

Elle souhaite aussi amplifier le traitement de certains dysfonctionnements territoriaux, notamment en renforçant la cohésion sociale et territoriale, la vie de proximité, en redonnant une attractivité résidentielle, économique et commerciale aux cœurs de villes, de villages et de quartiers, et en poursuivant l'effort d'accompagnement des populations les plus précaires.

La Métropole envisage également de faire de l'articulation entre urbanisation et transports tous modes, un levier important au bénéfice de la qualité et du cadre de vie, et de la hausse du pouvoir d'achat de ses habitants tout en contribuant à une diminution des déplacements motorisés et au développement des transports alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle, au service de la réduction des émissions de GES.

En complément, Perpignan Méditerranée aspire à promouvoir son environnement comme un facteur d'identité, d'attractivité, et de développement, autour de ses réservoirs de biodiversité avérée, de ses corridors écologiques, de ses franges urbaines et rurales, de ses grands espaces agricoles et viticoles notamment périurbains, de sa frange littorale et lagunaire, etc. Pour cela, la communauté urbaine s'appuie sur ses atouts, ressources et patrimoines pour bâtir une Métropole durable et capable notamment d'atteindre l'objectif de devenir un territoire à énergie positive à horizon 2050. **La Métropole prend activement part au défi de la transition énergétique, mais également à la maîtrise de son développement.** Cela passe par la diminution de la consommation d'espaces et la limitation de l'étalement urbain, en recherchant l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Cela induit également la préservation et l'optimisation de la ressource en eau, ou encore la prise en considération de la vulnérabilité du territoire face aux risques.

○ AXE 1. REVELER UNE METROPOLE DE PARTAGE ET DE PROXIMITE, FORTE DE SES IDENTITES ET DIVERSITES

- Orientation 1. Perpétuer et valoriser le paysage et le patrimoine, tout en encadrant les aménagements urbains futurs, en respect de l'identité locale et en intégrant la modernité induite par l'évolution des modes de vie

Perpignan Méditerranée s'appuie sur ses richesses paysagères, patrimoniales et identitaires pour assurer un développement territorial réfléchi, au service d'un cadre de vie de qualité.

Perpignan Méditerranée tient à **préserv**er, **valoriser** et **maintenir la lisibilité de son capital paysager qui constitue le socle de son identité catalane** et méditerranéenne. Pour cela, la Métropole entend valoriser les différentes facettes des terroirs viticoles, maraîchers ou arboricoles de la plaine, des espaces littoraux et lagunaires, des espaces naturels notamment des massifs. Le règlement du PLUi-D contribue à préserver les caractéristiques de ces paysages et à les valoriser. **La structuration d'un maillage dédié aux modes actifs au sein des espaces agri-paysagers pourra participer à cette ambition** et contribuer au maintien d'une ceinture verte, porteuse d'aménités nombreuses au sein du cœur d'agglomération et garante de la pérennité du concept d'archipel.

Il s'agit également de lutter contre le développement des friches et de préserver les lignes de force du grand paysage quienser la plaine du Roussillon. Les points de vue remarquables et les principaux éléments de repère paysagers seront valorisés en maintenant ou en aménageant des zones d'observation ou de lecture du paysage, et en conservant les percées visuelles. Les "fenêtres" sur le paysage depuis les itinéraires de découverte seront préservées.

Le mitage sera strictement encadré et le développement de nouvelles poches d'urbanisation diffuse exclu sur l'ensemble du territoire. Les constructions admises (conformément aux possibilités offertes par le Code de l'urbanisme) dans les zones agricole et naturelle seront encadrées afin d'assurer leur bonne intégration paysagère.

La Métropole entend aussi **préserv**er et **garantir la pérennité des coupures vertes inter-villageoises et interurbaines ainsi que celles du littoral, identifiées par le SCOT.**

En matière d'intégration paysagère des sites d'exploitation des ressources naturelles et des énergies renouvelables, les projets devront, autant que possible, se déployer sur des sites déjà artificialisés et/ou dégradés et rechercher une intégration paysagère de qualité. Concernant les énergies renouvelables, au sein des zones permettant de tels projets, la Métropole veillera à **restreindre leur covisibilité depuis les lieux d'habitation et les sites classés**, et depuis les itinéraires de découverte.

S'agissant des formes urbaines à venir, Perpignan Méditerranée souhaite **améliorer la qualité urbaine et paysagère en s'éloignant d'un urbanisme standardisé et en favorisant des constructions qui respectent l'identité locale.** Les extensions urbaines devront donc mieux s'intégrer au paysage et respecter les formes urbaines et villageoises locales, notamment lorsque les silhouettes sont typiques et préservées.

Les extensions **se situent sauf exception (notamment en cas de contraintes telles que les risques) en continuité des espaces déjà urbanisés.** Leur aménagement devra prendre en

compte les éléments géomorphologiques et les motifs paysagers et patrimoniaux existants. Elles répondent aux objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et leurs **limites d'urbanisation se doivent d'être lisibles. L'objectif est de constituer de véritables interfaces ville-nature** génératrices de qualité de vie par le biais d'espaces de transition qualitatifs appuyés sur les éléments paysagers en présence le cas échéant.

Enfin, en déclinaison des objectifs du SCOT, le PLUi-D prend appui sur les entrées de ville à qualifier, pour se doter d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) afin de **retravailler en profondeur ces entrées, soigner la qualité urbaine, architecturale et paysagère de celles-ci et contribuer à affirmer l'identité locale**. La transformation des entrées de ville doit s'engager dans un processus partenarial impliquant les acteurs publics et privés. Concernant les entrées de territoire, la communauté urbaine affirme la nécessité **d'apporter un soin particulier aux perceptions paysagères offertes depuis ses entrées et ses itinéraires majeurs**. Pour ce faire par exemple, les aménagements aux abords des ports de plaisance devront **mettre en scène le paysage maritime et travailleront l'espace urbain de manière cohérente avec le contexte littoral**. Aux abords des entrées d'autoroute et échangeurs, une attention est accordée aux premiers plans en imposant le recul des bâtiments et leur insertion paysagère, tout en maintenant des ouvertures sur le grand paysage. **Les entrées de territoire pourront être mises en réseau à travers des itinéraires paysagers de découverte.**

À une échelle plus fine, **la pénétration de la nature dans les villes** complète le dispositif. Le PLUi-D s'appuiera notamment sur la **protection des espaces de nature en ville identifiés par le SCOT**. La déclinaison de solutions fondées sur la nature invite à la **végétalisation des villes à des fins esthétiques mais aussi de confort urbain notamment dans la lutte contre les îlots de chaleur**. Cela passe par des plantations, l'aménagement de parcs urbains, d'espaces verts et de loisirs de proximité, qui peuvent aussi contribuer à remettre en bon état les continuités écologiques, notamment s'il est fait application d'une gestion différenciée de ces espaces. **Ces sites seront à interconnecter via des liaisons végétalisées en vue de renforcer ou constituer une trame verte urbaine**, qui peut par ailleurs servir de support pour le développement des mobilités actives.



Patrimoine naturel à Opoul-Périllos ; Parc du Jumelage à Torreilles ; Hôtel Pams à Perpignan – Source : AURCA

Perpignan Méditerranée ambitionne aussi de « faire de son passé une richesse pour l'avenir » en **révélant la qualité des patrimoines architectural et urbain exceptionnel de la ville-centre**, labélisée « Ville d'art et d'histoire » et « architecture remarquable du XXème siècle », qu'ils soient religieux, civil, militaire, végétal ou hydraulique. La Métropole peut en outre s'appuyer

sur l'ensemble de ses **centralités urbaines, de ses villages généralement organisés autour d'une cellera, mais aussi sur un patrimoine disséminé dans les espaces naturels et agricoles** (mas, chapelles, châteaux, tours de guet, canaux, fontaines, alignements d'arbres, etc.). Ce patrimoine bâti rural sera reconnu et protégé, notamment sur la base des sites identifiés par le SCOT, complétée avec les communes. **Les monuments historiques inscrits et classés confortent cette richesse patrimoniale à mettre en réseau et en itinéraires ou circuits de découverte.**

Le patrimoine végétal qui anime cet espace rural, fera également l'objet d'une identification et de mesures de protection. Tout comme dans les espaces plus urbains, **les alignements d'arbres remarquables bordant les voies de communication seront identifiés et préservés** autant que possible, en particulier en entrées de ville. Les boisements significatifs seront durablement protégés, en particulier dans les communes soumises à la loi Littoral (via le régime des espaces boisés classés).

En complément, la Métropole désire **s'appuyer sur son patrimoine immatériel**, et par là-même conforter la richesse de ses offres artistique et culturelle empreintes de traditions et de « Catalanité », à l'image de la Procession de la Sanch à Perpignan, de la fête du Babau à Rivesaltes, ou encore de la Sant Jordi ou de la Sant Joan, des aplecs de Sardanes ou des Castells dans bon nombre de communes.

- Orientation 2. Réinvestir, renouveler et rendre accessibles les cœurs de villes et les centralités de quartiers pour conforter leur attractivité notamment via la redynamisation du tissu de commerces de proximité

Perpignan Méditerranée entend appuyer les efforts déployés en matière de reconquête des cœurs de villes et villages et quartiers attenants. En ce sens, il est primordial de poursuivre et d'amplifier le réinvestissement amorcé et de restaurer la diversité des fonctions urbaines qui participent au développement du lien social et à la qualité de vie.

La Métropole souhaite impulser la reconquête commerciale, artisanale et des services au cœur des centralités afin de garantir l'accès aux besoins quotidiens, et freiner le transfert de certaines activités dans les espaces périphériques. Il s'agit notamment, comme le stipulent la Loi Climat et Résilience et le SCOT Plaine du Roussillon, d'interdire toute extension urbaine (générant de la consommation d'espace) à vocation commerciale. Il s'agit en particulier de soutenir la fonction commerciale majeure jouée par les centralités urbaines de Perpignan, en particulier celle constituée par son centre-ville, site prioritaire d'implantation de tout type de commerces afin de préserver et développer une offre diversifiée, d'étendre le rayonnement de la ville et de son animation.

Pour créer les conditions de ce regain d'attractivité et en articulation avec la dynamique de requalification des espaces publics (cf. Ambition 2, Axe 1, Orientation 3), il est question de **faire émerger une Métropole des proximités apaisées dans les cœurs de ses villes et villages à l'échelle de l'ensemble du territoire communautaire**. Il convient en effet d'affirmer ces centralités comme les domaines de pertinence de la marche et du vélo pour les déplacements de courte distance grâce à l'aménagement d'espaces publics sécurisés et favorables aux

modes actifs et aux différentes catégories d'usagers. L'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite aux services de mobilité et notamment au réseau de bus (dont l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) est Perpignan Méditerranée Métropole), est par ailleurs à poursuivre. D'autres leviers sont à associer pour atteindre un meilleur équilibre dans le partage de l'espace public et de la voirie entre les différents modes de transports grâce notamment au dévoiement de flux de transit incompatibles avec la vie urbaine ou encore la modération des vitesses. L'ensemble de ces actions contribuent à améliorer le cadre de vie des habitants au bénéfice de la qualité de vie, de la santé, de la sécurité améliorée de tous les déplacements et de l'accessibilité depuis et vers ces centralités. Ces intentions contribuent au développement d'un réseau cyclable plus sûr, attractif, continu et jalonné, en faveur de l'ensemble du territoire métropolitain.



Quai Vauban à Perpignan ; Boulevard Cassanyes à Canet-en-R. ; Double-sens cyclable à Perpignan – Sources : AURCA ; PICSSR ; La Semaine du Roussillon

La communauté urbaine entend également accompagner le maintien et le développement de l'activité commerciale de ces centralités par une **organisation et une politique de stationnement ciblées** (automobile et cycle) que ce soit sur voiries ou au sein de parcs publics. Les parcs de rabattement doivent être confortés, en cohérence avec les transports en commun. Enfin, la poursuite de l'amélioration de la vitesse commerciale des bus est un axe prioritaire favorisant cette attractivité.

Même si l'action des collectivités doit viser les centralités urbaines, il importe de manière concomitante d'améliorer l'accessibilité tous modes des zones économiques et commerciales périphériques pour les usagers, en lien avec les avancées proposées pour les personnels, en favorisant les qualités urbaines, paysagère et environnementale.

- Orientation 3. Renouveler et se réappropriier l'espace public notamment dans les centres anciens pour les rendre attrayants et soutenir le réinvestissement urbain et la densification soutenable des espaces bâtis

Perpignan Méditerranée Métropole ambitionne de mieux accompagner et orienter l'attractivité démographique du territoire vers les centralités urbaines, en considérant les évolutions des modes de vie. L'objectif est que cet accueil participe à l'effort de réinvestissement urbain des villes et des villages du territoire. Pour ce faire, il est nécessaire de rendre les centralités plus désirables, en développant et en améliorant la qualité des espaces publics, en permettant de revaloriser les tissus urbains dégradés (aération de la trame bâtie, insertion d'espaces de calme et de détente) en limitant des îlots de chaleur

urbains (par le renfort de la place de la végétation et de l'eau, etc.), en améliorant le confort (dont le confort d'été) et la qualité des logements ainsi que le stationnement résidentiel.

Perpignan Méditerranée entend poursuivre et amplifier la **poursuite de la dynamique engagée de requalification des espaces publics**. Cela peut se traduire dans certains cas par l'impulsion d'opérations de renouvellement urbain et l'adaptation de la trame bâtie sur la base d'une réflexion d'ensemble sur l'évolution du cœur de ville, de village ou de quartier concerné. Cette dynamique qui se traduit par la requalification des tissus dégradés (curetages d'ilot...) doit par ailleurs se réaliser dans le souci permanent de respect de l'identité et de l'architecture des villes et villages, ainsi que de préservation et valorisation du patrimoine notamment les celleres et les ensembles bâtis caractéristiques.

Cette requalification doit être accompagnée par une **réflexion sur le confort et l'implantation d'équipements publics rayonnants dans les centralités**. Dans cette optique, le PLUi-D via son règlement pourra prévoir des mesures facilitatrices. Le centre historique de Perpignan doit être le théâtre du développement d'équipements et services rayonnants à échelle métropolitaine, à l'instar du retour de l'Université sur son site historique (« Campus Mailly ») en appui des actions déjà initiées et de celles prévues jusqu'en 2030 par le Nouveau Projet de Renouvellement Urbain avec par exemple les îlots Puig et Paradis, ainsi que des objectifs fixés par le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur révisé.



Commerce de proximité à Espira-de-l'Agly ; Place de l'église à Peyrestortes ; Espaces publics et réinvestissement urbain en centre historique de Baixas – Source : AURCA

La Métropole entend **développer des stratégies globales de réinvestissement des cœurs de villes et villages mais également des interventions ciblées dans les quartiers immédiatement périphériques de Perpignan** (quartiers Clémenceau, Gare, Saint-Assisclé, etc.) **et des bourgs historiques les plus importants** qui concentrent notamment des problématiques d'habitat significatives avec de forts enjeux de résorption de la vacance et de l'habitat indigne (Rivesaltes, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Estagel, Espira de l'Agly, Baixas etc.). Il conviendra notamment d'y intensifier l'effort de rénovation thermique du parc bâti en soutenant notamment les dispositifs existants. Pour le centre historique de Perpignan, il s'agit en particulier de mettre en œuvre un projet pour le centre ancien en articulation avec le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.

Perpignan Méditerranée entend ainsi **faciliter le retour à une certaine « masse critique de population » dans ces centralités en permettant l'adaptation et l'évolution réfléchies du bâti**, dans le respect de l'histoire, du patrimoine et de la spécificité des lieux, pour améliorer le confort et la qualité des logements et leur offrir la possibilité de répondre à l'évolution des

modes de vie et aux exigences du marché. En ce sens la Métropole pourra s'appuyer sur des logiques de projet, en cohésion intercommunale, où Perpignan Méditerranée et les communes qui la composent, agissent en complémentarité dans leurs actions planifiées, avec comme leviers les dispositifs de contractualisation coordonnés par la communauté urbaine. L'implication de Perpignan Méditerranée dans les programmes "Action cœur de ville" et "Petites villes de demain" doit également se poursuivre. Le programme national de rénovation urbaine (PNRU) de Perpignan qui s'intéresse particulièrement aux quartiers en difficulté, vise la transformation durable de ces derniers dans le but d'améliorer les conditions de vie. La politique de la ville dans les quartiers prioritaires doit être maintenue sur le long terme.

In fine, **le réinvestissement urbain pour la production de nouveaux logements sera finement étudié tout en garantissant un équilibre avec les espaces de nature en ville, les espaces de rencontres et de convivialité** (places et espaces publics) et **l'amélioration de l'accessibilité** (notamment aux établissements scolaires et établissements recevant du public pour les personnes à mobilité réduite, en recherchant la sécurisation et confort des cheminements piétons...). En effet les élus s'accordent sur **le rôle des espaces de nature en ville pour répondre aux besoins des populations et aux enjeux du changement climatique**. Perpignan Méditerranée s'engage à accompagner les communes dans **la conception, le développement et le maillage des espaces de nature en ville. La création de grands espaces de nature à rayonnement intercommunal est également envisagée.**

Pour finir, Perpignan Méditerranée souhaite améliorer l'attractivité résidentielle de ces centralités via une **politique de stationnement ciblée à destination des résidents, en articulant offre et tarification en ouvrage et sur voirie**. Elle envisage aussi l'intensification urbaine en faisant des centralités les mieux desservies en transports collectifs, des lieux privilégiés des nouvelles implantations, notamment pour les grands équipements métropolitains, en préservant et en diversifiant les fonctions urbaines.

- Orientation 4. Répondre aux besoins en logements pour tous les citoyens, sur la base de nouveaux modèles plus respectueux de l'environnement et économes en foncier

Perpignan Méditerranée prévoit de répondre au défi continu posé par son attractivité démographique couplée aux besoins locaux liés au phénomène grandissant de desserrement démographique. Largement alimentés par les besoins générés par l'atomisation de la taille des ménages d'une part, et par le vieillissement de la population et son maintien à domicile d'autre part, en lien avec son Programme Local de l'Habitat.

Il s'agira de développer et répartir harmonieusement l'offre en logements pour répondre aux besoins estimés (rappels : environ 28 000 logements pour répondre au desserrement des ménages et à la croissance démographique ainsi qu'aux autres dynamiques observées) en cohérence avec la demande, tout en cherchant à conforter les polarités identifiées par le SCOT de la Plaine du Roussillon et en maîtrisant le développement excessif de certaines communes.

La Métropole s'engage ainsi à **assurer une production de logements capable de satisfaire l'ensemble des parcours résidentiels** de ses ménages présents et futurs, et ce, sur la base de modèles de développement et de renouvellement urbains actualisés. L'objectif est de **conforter l'émergence de nouvelles formes urbaines** alliant qualités architecturale et environnementale, favorisant la conception bioclimatique, plus respectueuses de leur ancrage territorial (paysager et patrimonial). En ce sens, la Métropole défend le fait **de concilier les exigences de préservation de l'environnement**, (notamment de l'eau face à la sécheresse et la lutte contre l'étalement urbain), **avec la nécessité d'optimiser l'usage du foncier déjà bâti**, en priorisant la densification des espaces urbanisés, la requalification des logements existants voire la reconversion de foncier et de bâti relevant initialement d'un autre usage.

Il est primordial **d'orienter la production de logements en fonction des équilibres à préserver entre la redynamisation des centres et les extensions urbaines et entre les différents secteurs géographiques du territoire** et en s'engageant à modérer la consommation d'espaces agricoles et naturels grâce notamment à des objectifs de densification raisonnée. Le réinvestissement urbain est bien engagé, notamment sur Perpignan qui connaît des problématiques particulières, cette démarche sera encore renforcée. En compatibilité avec le SCOT Plaine du Roussillon, et au regard des conclusions de l'étude de densification des espaces bâtis, **le PLUi-D prévoit qu'entre 35 et 45% des besoins en logements identifiés devront être satisfaits en réinvestissement urbain, au sein des espaces déjà bâtis.**

La reconquête des logements vacants et en particulier de ceux de longue durée, apparaît comme un levier incontournable pour revitaliser les centres et limiter l'étalement urbain. En effet, la très grande majorité des vacants se concentrent sur les centres anciens, souvent délaissés du fait même de leurs qualités fonctionnelles. **Des actions ciblées telles que des dispositifs incitatifs pour la réhabilitation des logements vacants et leur remise sur le marché existant et doivent être renforcées.** Bien que Perpignan concentre une lourde majorité de ces logements (et déploie des actions fortes et marquantes dans une logique curative, à l'image de l'îlot Puig), l'effort est à poursuivre sur l'ensemble des centres-anciens de la Métropole.

L'acquisition-amélioration est également une solution à privilégier pour redonner vie à ces logements tout en maintenant une mixité sociale, une porte d'entrée pour la primo-accession et une « qualité d'habiter ». La communauté urbaine active également des outils pour s'assurer de la qualité de l'habitat locatif dans les centres anciens pour les rendre plus attractifs et au-delà lutter contre le phénomène des marchands de sommeil (comme par exemple avec le permis de louer). Outre les centres anciens, les communes de la frange littorale sont potentiellement exposées à un phénomène grandissant de résidentialisation de logements édifiés initialement pour répondre à une demande estivale. Ces logements peu isolés, et parfois inadaptés accueillent des ménages locataires à l'année, mais également des propriétaires-occupants à la retraite qui peuvent y vivre tout aussi bien 6 mois par an que toute l'année.

Difficilement maîtrisable, cette tendance ne doit pas être obérée, mais autant que possible accompagnée pour promouvoir des résidences principales de qualité. Parallèlement, **cette résidentialisation doit également être prise en compte afin d'éviter les tensions et les concurrences avec les résidences secondaires sur un secteur attractif de la communauté urbaine où l'offre en logements se raréfie.**

Après le réinvestissement urbain, les sites stratégiques identifiés par le SCOT Plaine du Roussillon (secteurs de projets à vocation d'habitat ou zones aux abords des gares et haltes ferroviaires), **seront priorisés pour accueillir la production de logements**. Dans ce cadre, la poursuite et le développement d'une politique foncière active sobre est envisagée. Elle répondra aux objectifs fixés par le SCOT en matière de densification, de mixité sociale et fonctionnelle, de nature en ville et de performances environnementales.

S'agissant de la densification en particulier, il est nécessaire de ne pas faire de concession sur la question du confort d'habiter. **Les compromis devront être étudiés pour que la sobriété foncière soit aussi le gage d'une densification heureuse et pas seulement acceptable. L'aménagement d'aménités urbaines notamment avec le développement des modes doux et des transports en commun peut largement y contribuer tout comme le développement d'espaces de nature en ville.** Une charte ou un guide d'aménagement durable au service de la qualité résidentielle en particulier pourra être entrepris à destination des services instructeurs des autorisations d'urbanisme, mais également des bailleurs sociaux et des professionnels du bâtiment.

Perpignan Méditerranée cherche aussi à **diversifier les formes urbaines en appuyant le développement de quartiers d'habitat mixtes**, conciliant différentes typologies d'habitat, intégrant intelligemment les différentes contraintes (bassins de rétention, stockage d'eaux pluviales notamment) et maîtrisant à la fois les consommations d'énergie et de foncier. Une mixité urbaine et fonctionnelle couplée à un travail spécifique sur des espaces publics partagés, est également à rechercher pour favoriser autant que possible les déplacements de proximité et la pertinence des modes actifs doux et ainsi démultiplier les lieux de rencontre.



Lotissement des Portes de Sainte-Eugénie au Soler ; Maison de village à Espira-de-l'Agly ; Immeuble dans la ZAC El Crusat à Canohès – Source : AURCA

Perpignan Méditerranée entend **satisfaire la diversité des besoins en logements tant pour la population du territoire que pour les nouveaux arrivants en assurant la prise en compte de l'évolution des ménages dans leurs structures** (taille des ménages, composition, vieillissement, revenus, etc.) et en anticipant les évolutions futures. Par ailleurs, une part importante de ménages demeure encore logée au sein d'un logement potentiellement indigne. **L'offre en logements doit également permettre de répondre ou de s'adapter aux différentes trajectoires résidentielles, aux accidents de la vie et aux vulnérabilités économique ou physique de la population**, en incluant notamment la construction de logements adaptés et la transformation de l'habitat existant. Il est **nécessaire d'inciter et d'accompagner les propriétaires occupants ou bailleurs à la réhabilitation de leur logement** pour les rendre plus économes, plus confortables et accessibles au plus grand nombre, tout

en répondant aux enjeux climatiques et économiques. La poursuite de la délégation des aides de l'ANAH pour intervenir sur les problématiques de rénovation énergétique est affirmée. La Métropole souhaite **également assurer une plus grande cohérence entre les perspectives de développement urbain, le réseau de transports collectifs et les services de mobilité multimodaux en devenir. En ce sens sont envisagées la valorisation urbaine de site stratégique comme les quartiers de gares, et les secteurs de projets desservis par le réseau de transport collectif urbain structurant.** Ceci permettra notamment de rendre les transports publics plus performants par l'augmentation de la densité résidentielle dans les secteurs les mieux desservis, mais également de développer les moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants (vélo, marche à pied).

- Orientation 5. Proposer une offre d'habitat suffisante et diversifiée garante de l'équité et de la cohésion sociale pour fluidifier les trajectoires résidentielles

Perpignan Méditerranée agit sur les dysfonctionnements constatés du marché actuel du logement tout en répondant aux évolutions sociologiques qui influent sur la demande. L'offre d'habitat doit répondre aux besoins déjà identifiés par le programme local de l'habitat (PLH) en vigueur pour permettre à chacun de trouver un logement en adéquation avec ses besoins et ses ressources, et d'avancer sereinement dans son parcours résidentiel en limitant les entraves.

La Métropole souhaite d'abord **contribuer à la résorption du décrochage entre prix du marché** tiré vers le haut par son attractivité, **et les capacités financières limitées des ménages locaux**, notamment primo-accédants pour lesquels l'offre en logements dans le cœur d'agglomération n'est pas suffisamment accessible. Pour ce faire, Perpignan Méditerranée souhaite **garantir une offre de logements en adéquation avec l'évolution attendue du nombre de ménages supplémentaires d'ici 2037.** Elle sera mieux répartie sur l'ensemble du territoire (dans le respect des orientations du SCOT qui visent le renforcement de l'armature territoriale métropolitaine), et par ailleurs modulée qualitativement en fonction de chaque typologie de territoires (urbain, périurbain, rural, ou encore littoral).

La Métropole envisage ensuite de créer les conditions d'émergence d'une offre en logements qualitative et diversifiée, avec pour objectif de **fluidifier les trajectoires résidentielles en orientant ses actions et ses orientations urbanistiques vers la diversification de l'offre en logements.** Cette diversification s'entend sur la typologie des formes urbaines (individuel / collectif), sur les surfaces des logements (2, 3 ou 4 pièces), sur la taille des parcelles, sur les modes d'occupation (résidence principale ou secondaire) et sur les statuts d'occupation (propriétaire occupant ou locataire) bénéficiant ou non d'un appui de la collectivité (accession et/ou location aidée et/ou sociale) à l'adresse de la variété des besoins en logements (des primo-accédants, des secundo-accédants, des retraités, des personnes âgées et ou handicapées ou encore aux ressources particulièrement fragiles, etc.).



Opération Orfila à Cabestany, Mas Puig sec à Toulouges et las Feixettes à Peyrestortes – Sources : AURCA

En lien avec les objectifs fixés par le SCOT Plaine du Roussillon en la matière, la Métropole souhaite également **poursuivre l’effort consenti en termes de production de logements locatifs sociaux et en accession sociale à la propriété, tant sur le plan qualitatif que quantitatif**, en s’appuyant sur le Programme Local de l’Habitat et les outils mobilisés par l’action communautaire en apportant des aides techniques et financières au travers du Fond d’Intervention Logement.

Cet effort est à moduler en fonction des communes selon divers critères comme les obligations SRU, les besoins recensés et localisés, l’accessibilité et le niveau d’équipements, les disponibilités foncières, les contraintes liées aux risques la poursuite d’une solidarité intercommunale et d’un rééquilibrage territorial (notamment dans le cadre de communes contraintes ou en fin d’urbanisation, etc.).

Pour ce faire, il s’agit aussi de favoriser les équilibres sociaux et le lien social et intergénérationnel en assurant une répartition harmonieuse de l’offre de logements sur le territoire tout en préservant et développant les équipements, commerces, services et espaces publics, facteurs de cohésion sociale et générationnelle. **La qualité de l’habitat se joue aussi dans les espaces publics et communs, quelle que soit la localisation des opérations**, dans une logique préventive, face aux évolutions sociales et sociétales potentiellement rapides induites par le renforcement de l’offre en cours et à venir.

Afin de favoriser les parcours des ménages et de s’adapter aux profils les plus fragiles, et en complément des stratégies déployées sur les espaces urbanisés, **la maîtrise foncière par les collectivités sera déterminante. Garante d’une maîtrise des prix de l’immobilier, dans un contexte de diminution du foncier constructible, plusieurs outils (incitatifs, coercitifs, fiscaux et réglementaires) pourront être mobilisés notamment au travers du PLUi-D** via le droit de préemption urbain (PDU) ou encore les emplacements réservés pour favoriser la production de logements sociaux par exemple. La prise en compte des plus fragiles inclut aussi la **satisfaction des besoins spécifiques à destination des personnes âgées, des ménages en situation de handicap, des ménages les plus fragiles, des publics relevant du plan départemental d’action pour le logement et l’hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) ou bien encore plus spécifiquement des gens du voyage (SDAHGV)**

Il s’agira d’accompagner la croissance des besoins liés aux personnes âgées du territoire dans l’optique d’une transition gérontologique, en vue d’assurer le « bien vieillir ». Cela passe, comme pour les autres publics par une approche combinée « neuf/mobilisation de l’existant » en veillant à ce que les logements en question soient les plus adaptés ou puissent le devenir. Il en est de même pour le parc de logements adapté aux personnes en situation de handicap. Les formes d’habitat innovantes doivent également être rendues possibles par le PLUi-D. Les

EHPAD, résidences seniors, résidences intergénérationnelles... seront préférentiellement localisés en cœur de ville et de village, en évitant strictement les zones économiques et commerciales périphériques et les secteurs trop excentrés.



L'îlot Puig à reconstruire à Perpignan, futur EPHAD des Régals à Canet, programme immobilier social inclusif au Soler –
Sources : Actu.fr ; canetenroussillon.fr, habitat-pm.fr.

Les évolutions du mode de vie des gens du voyage et du contexte économique génèrent une demande permanente. Il est nécessaire de poursuivre les efforts engagés dans le déploiement d'une offre adaptée dans le respect du schéma départemental.

L'ensemble de ces orientations doit **aussi appuyer indirectement la lutte contre les phénomènes de cabanisation ainsi que d'habitat indigne** très présents et problématiques sur le territoire communautaire.

En complément, **l'organisation et la réflexion sur les mobilités peuvent contribuer à augmenter le pouvoir d'achat des ménages en abondant leur « reste à vivre »** (notion de « salaire urbain »).

- Orientation 6. Mettre en œuvre une mobilité donnant la part belle aux moyens de déplacement moins consommateurs d'énergie et moins polluants, contribuant à renforcer l'attractivité et l'apaisement du centre-ville de Perpignan

Perpignan Méditerranée confirme son engagement dans l'accessibilité au cœur de la ville-centre pour participer à sa redynamisation globale. En ce sens, la Métropole entend s'appuyer sur plusieurs opportunités décisives.

La Métropole souhaite **saisir l'opportunité de la diminution du trafic de transit en centre-ville de Perpignan, offerte par le contournement routier ouest du cœur d'agglomération et son prochain bouclage au sud**, pour impulser de nouvelles formes de déplacements et ainsi participer au renouvellement de l'attractivité perpignanaise.

Des actions ambitieuses de long terme sont à appréhender en lien avec la poursuite de ce dernier notamment avec le traitement de la rocade sud et les coutures inter-quartiers ainsi que le prolongement vers le sud-est (RD22b).

Ce report sur la rocade ouest d'une partie du trafic de transit est l'occasion de **repenser la ville et l'articulation entre l'hypercentre et ses quartiers immédiatement attenants**. Inspirée par le concept de la "ville du quart d'heure", la Métropole ambitionne de rendre accessibles,

en quelques minutes à pied ou à vélo, tous les services essentiels : commerces, écoles, lieux de santé, équipements culturels et sportifs. Pour les riverains, cette approche aura des conséquences notables sur leur qualité de vie et leur santé, tout en renforçant le lien social entre les habitants. Il s'agit entre autres, de poursuivre l'action de régénération des espaces publics et de sacraliser la place croissante à donner aux modes de transport alternatifs à la voiture, qu'ils soient collectifs ou moins consommateurs d'énergie, et moins polluants (vélo, marche, transports collectifs). Cela implique la requalification des boulevards, la régulation du trafic, l'amélioration et une nouvelle hiérarchisation de la voirie et de son réseau principal dans l'agglomération et son cœur, en compatibilité avec les orientations et objectifs du SCOT.

En adoptant ce modèle urbain plus résilient et durable, ce report d'une partie des flux en périphérie permet également d'envisager une desserte optimisée en transports en commun du centre-ville de Perpignan, pôle générateur de déplacements. Cette ambition se concrétise par l'insertion d'aménagements et la création potentielle de voies réservées et d'équipements de priorité bus aux intersections, au bénéfice de la fiabilité de l'ensemble du réseau Sankéo et de sa vitesse commerciale. Ces efforts s'inscrivent dans une vision globale d'une ville plus apaisée et à échelle humaine, où les déplacements de proximité sont facilités.



Traversée piétonne Cours Escarguel à Perpignan ; Bus Sankéo à Perpignan ; Signalétique piétonne à Perpignan – Source : AURCA

Au-delà des seuls boulevards, c'est bien **l'apaisement de l'ensemble du centre-ville qui est recherché** en faveur de la sécurisation de tous les déplacements et du renforcement de la Métropole des proximités. Le développement des plateaux et rues piétonniers, des zones de rencontre, des continuités piétonnes et cyclables est recherché et constitue le cœur du réseau apaisé métropolitain.

Parallèlement à la part d'espaces publics consacrée aux modes actifs renforcés et au partage de voirie rééquilibré, la Métropole souhaite ne pas opposer le mode routier à l'ensemble des autres modes. Dans cette optique, et en lien avec la mise en œuvre de la ZFE-m, il s'agit de **garantir une accessibilité routière de qualité et un stationnement automobile repensé**, appuyés sur la démarche "smart city" et l'information en temps réel sur les conditions de circulation et les possibilités de stationnement, mais aussi sur la structuration de poches de stationnement identifiables et clairement accessibles pour les visiteurs (parcs de rabattement à conforter, parcs-relais, « park and walk », etc.).

- Orientation 7. Intégrer toutes les mobilités dans le développement de tous les territoires, dans le respect d'un équilibre durable

Perpignan Méditerranée se mobilise pour accompagner le changement des pratiques des habitants en termes de mobilité, considérant qu'un système de transport performant et adapté est essentiel pour l'attractivité du territoire, la qualité de vie et la réussite de la transition écologique. En ce sens, le volet D du PLUi vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain.

Il est question d'inviter à un report modal global. En ce sens une diversification des modes et des pratiques de déplacements est à proposer. La mise en œuvre d'un urbanisme vecteur de courtes distances est également favorable aux recours aux modes actifs. Il convient d'en généraliser les principes. Enfin, pour garantir l'équité, l'offre de mobilité doit être plurielle, de façon à offrir des solutions adaptées aux différents contextes territoriaux et sociaux qui caractérisent la communauté urbaine.

En effet, si le centre-ville mérite un traitement à part, les communes de la plaine périurbaine et des massifs notamment les plus éloignées de Perpignan, nécessitent également un regard particulier. La concentration des emplois, des équipements métropolitains, des commerces et des services au sein du cœur d'agglomération génère une dépendance de ces territoires relativement excentrés. Les déplacements se font le plus souvent à l'aide d'un mode motorisé et individuel. **L'usage individuel de l'automobile notamment, doit désormais laisser une place plus importante aux autres modes : vélo, marche, transport collectif, engins de déplacements personnels, covoiturage, etc., et ce, sur l'ensemble du territoire.** Le développement des mobilités multimodales, en particulier celles alternatives à la voiture solo, repose sur une **nouvelle façon de concevoir les infrastructures routières, en déclinaison de la hiérarchie du réseau routier proposée par le SCOT** et en compatibilité avec les objectifs attendus.

Lorsque cela est nécessaire, l'adaptation de certains profils routiers doit pouvoir être envisagée en faveur de la pratique des modes actifs et notamment du vélo. **L'amélioration du maillage cyclable du territoire passe par le maillage des réseaux communaux et de desserte des grands sites d'intérêt.** Le déploiement du Plan vélo doit aboutir à des itinéraires continus et sécurisés au profit de l'ensemble du territoire, pour connecter les communes entre-elles et jusqu'au cœur d'agglomération.

Concernant **l'amélioration de la performance des réseaux et services de transports collectifs ambitionnée** - condition sine qua non de sa fréquentation - celle-ci ne pourra être effective qu'à condition de **tenir compte de la diversité des composantes territoriales et de la saisonnalité.**

Il est question d'œuvrer pour « un service public global de la mobilité fiable, intelligent et capable d'innover et de se réinventer face aux enjeux sociétaux et climatiques ». Cela implique d'activer plusieurs leviers, et une adaptation aux contextes locaux.

Dans la ville-centre, il est nécessaire de **promouvoir les voies réservées aux bus et de leur donner la priorité aux feux tricolores. Entre la ville-centre et les communes de la première couronne le réseau doit viser un haut niveau de service** en compatibilité avec les objectifs du

SCOT, en particulier vers les pôles générateurs de déplacements et les centralités urbaines. Le report modal est conditionné par la qualité du service proposé (régularité et ponctualité), elle-même soumise à l'existence d'aménagements et d'équipements de priorisation des circulations.

Afin de répondre aux besoins en déplacement des territoires les plus éloignés ou les moins denses, les démarches engagées pour **faciliter les pratiques intermodales pour rejoindre le cœur d'agglomération** doivent être maintenues. À ce titre **la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) faisant des services interurbains ferroviaires et routiers une vraie alternative à la voiture individuelle** est à soutenir, afin de faciliter les correspondances entre les différents modes de transport, à l'image de celui mis en service aux abords du péage nord à Rivesaltes. Cette volonté suppose également de **valoriser opportunément les infrastructures et services ferroviaires en place pour les déplacements de proximité**. En cela, il convient de faciliter l'accès tous modes aux gares et haltes qui concernent le territoire métropolitain, et d'intégrer ces équipements dans « la ville des courtes distances ». Les conditions de développement urbain autour de ces points d'accès au réseau ferroviaire sont à appréhender, intégrant un volet d'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire. Les deux passages inscrits au programme national de sécurisation situés à Rivesaltes et Perpignan sont prioritairement ciblés.

La question de la desserte du littoral représente un défi particulier pour Perpignan Méditerranée Métropole. Les élus s'accordent sur l'importance d'**améliorer les infrastructures et les services de mobilité** de ce secteur tant pour les habitants que vis-à-vis des touristes durant la saison estivale en particulier. **L'offre en transports en commun doit être adaptée, notamment en été, et le réseau cyclable complété** en termes de maillage comme d'équipements (stationnement) afin de sécuriser les déplacements en vélo, très appréciés par les touristes.



Pôle d'échanges multimodal à Rivesaltes ; Cheminement Saint-Nazaire ; Train régional en gare du Soler – Sources : Perpignan Méditerranée Métropole ; AURCA ; AURCA

Afin de compléter l'ensemble des orientations précédentes, Perpignan Méditerranée opte pour un appui sur les innovations technologiques et numériques. Également, la réflexion spécifique autour de **l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements est à poursuivre.

La Métropole envisage de **mieux organiser et orienter son développement urbain au service de l'efficacité et de l'optimisation des transports.**

En ce sens, **les accès aux centralités urbaines, pôles d'emplois, d'équipements et de services doivent être facilités et sécurisés** pour les modes actifs. **L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite** ne doit pas être oubliée : voirie, établissements recevant du public, transports collectifs... doivent pouvoir être atteints par tous les citoyens. La Métropole prévoit de **renforcer le partage de l'espace public à travers l'extension et le développement d'aires piétonnes, de zones de rencontre, etc.**, en appui sur les communes du territoire. Perpignan Méditerranée entend créer les conditions pour améliorer les aménagements de voirie au sein et entre les quartiers afin de favoriser la pratique sécurisée et confortable de la marche et des autres modes actifs. Cette volonté permet aussi de s'appuyer sur le développement urbain pour parfaire un réseau cyclable et de modes actifs continu et sécurisé.

S'agissant des nouveaux secteurs d'urbanisation, **une attention particulière sera portée à l'intégration des mobilités actives dès la conception des projets urbains** (qu'elle qu'en soit la vocation) pour assurer la desserte interne et la perméabilité des espaces urbains à proximité. La Métropole souhaite aussi **prendre en compte la desserte en bus dans les projets de développement urbain périphérique et par là-même dimensionner la voirie** en conséquence notamment pour améliorer l'attractivité des transports collectifs. Une réflexion spécifique sur l'accessibilité piétonne aux arrêts de bus existants et l'implantation éventuelle de points de montées-descentes supplémentaires est à engager en amont de tout projet urbain d'envergure. À ce titre, les secteurs de projets stratégiques (SPS, à vocation résidentielle ou économique) du SCOT feront l'objet d'un dialogue particulier afin d'établir des conditions de desserte cohérentes vis-à-vis des aménagements prévus.

La réflexion sur l'articulation entre urbanisme et déplacements permettra de rendre cohérent l'investissement public dans les transports avec la stratégie de développement urbain. Elle permet également de faire le lien entre les mobilités et la transition écologique et énergétique. Le soutien à la marche et au vélo est également en tout point bon pour la santé. En effet l'ensemble des orientations précédentes encourage la mise en œuvre d'une ville des courtes distances, le développement des mobilités actives et des transports en commun pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la dépendance aux énergies fossiles. Perpignan Méditerranée promeut également **l'innovation dans le domaine des mobilités, notamment par exemple en explorant les potentialités de l'hydrogène et des motorisations alternatives.** C'est notamment un des objets de l'axe suivant.

○ AXE 2. POURSUIVRE L'INSCRIPTION DE LA METROPOLE DANS UNE DYNAMIQUE DE PRESERVATION ET VALORISATION DES RESSOURCES ET PATRIMOINES NATURELS ET DE TRANSITION ENERGETIQUE

- Orientation 1. Conforter la Métropole comme pôle productif d'énergies renouvelables pour accélérer la transition vers un territoire à énergie positive sans compromettre la préservation des paysages et du patrimoine

Perpignan Méditerranée confirme sa volonté de devenir une « Bio-Métropole d'excellence » en s'inscrivant notamment comme territoire à énergie positive (TEPOS) à l'horizon 2050, ceci en articulation étroite avec les engagements pris dans le cadre de son plan climat air énergie territorial (PCAET) et de son schéma directeur des énergies (SDE), et en compatibilité avec les objectifs de production d'énergies renouvelables fixés par le SCOT Plaine du Roussillon.

Perpignan Méditerranée entend **s'appuyer sur ses nombreux gisements** (bois-énergie, solaire, éolien) et sur l'ingénierie, les expertises et savoir-faire locaux **pour devenir un territoire d'accueil, de développement et d'expérimentation « à la pointe » des énergies renouvelables** : géothermie, hydraulique, biomasse, éolien, valorisation des déchets, réseaux de chaleur, etc, pour un mix énergétique décarboné . La Métropole souhaite en ce sens profiter de la présence sur son territoire du pôle DERBI ou encore de l'école sup'ENR (cf. Ambition 1, Axe 2, Orientation 1).



Éolienne à Rivesaltes ; Centrale solaire sur trackers du Soler ; UTVE de Calce – Sources : AURCA ; La Semaine du Roussillon ; Sydetom66

La Métropole envisage de **poursuivre et amplifier son engagement en faveur de la transition énergétique et tendre vers l'objectif de production d'énergie** à hauteur de ce que le territoire consomme et même plus, à partir de sources renouvelables et ainsi limiter sa dépendance aux énergies fossiles.

Toutefois, **cette production d'énergies renouvelables ne doit pas faire obstacle à l'enjeu de préservation des espaces agricoles et naturels en s'inscrivant en compatibilité avec les objectifs fixés par le SCOT Plaine du Roussillon en particulier**. Il s'agit d'encadrer le développement des dispositifs de production de manière à maîtriser et limiter les impacts négatifs sur les plans environnementaux, paysagers et agricoles notamment. Le développement des énergies renouvelables permis par le PLUi-D poursuivra les objectifs d'intégration à l'environnement et aux paysages fixés dans le SCOT Plaine du Roussillon et les

modalités d'implantation définies. Par exemple, le développement de l'énergie éolienne devra privilégier une localisation autour des parcs existants ou en mer en tenant compte des enjeux paysagers. Le cadre légal fixé par la loi d'accélération de la production d'énergie renouvelable (APER) et ses décrets d'application, sera également pris en compte. Les zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables définies dans ce cadre, contribueront à l'atteinte des objectifs de la Métropole.

La diversification de la production doit permettre l'atteinte des objectifs quantitatifs du territoire sans mettre à mal son capital paysager, environnemental et agricole.

Cela passe par le fait de faciliter et même favoriser, autant que possible (dans le respect des contraintes réglementaires supérieures comme les servitudes par exemple), le développement des dispositifs de production d'énergie renouvelable solaire en zone urbanisée sur les toitures, les parkings et sur les espaces artificialisés ou dégradés.

Les réseaux d'énergie doivent être optimisés et les nouvelles extensions ou créations de réseaux de chaleur urbains méritent d'être étudiées.

Perpignan Méditerranée souhaite également saisir les opportunités quant au développement de la filière économique hydrogène vert, en vue de **devenir un point central en production et stockage**, en lien avec l'ambition d'œuvrer pour une mobilité moins polluante et en soutien à la décarbonation des activités économiques et en particulier des secteurs du transport et de la logistique. Ce développement trouverait opportunément sa place autour de la plateforme logistique de Saint-Charles ou à Rivesaltes, ou aux abords de l'usine de méthanisation de Torremilà.

Les élus s'accordent sur **la nécessité d'une meilleure distribution des richesses produites par l'exploitation des ENR**. Il s'agit d'un facteur clé pour améliorer leur acceptation sociale en plus des mesures visant à éviter ou réduire les effets négatifs sur l'environnement, le paysage, etc. Les bénéfices de la transition énergétique doivent idéalement être partagés de manière équitable entre les différents acteurs du territoire de manière à accroître les retombées économiques locales. En ce sens, le territoire pourra s'appuyer sur des structures de production d'ENR à financement et à gouvernance citoyenne et publique par exemple.

Parallèlement, dans une logique d'optimisation du foncier artificialisés et dans la mesure où cela est compatible avec les impératifs de prévention des risques d'inondation, les bassins de rétention peuvent accueillir des installations de production d'énergie renouvelable.

Outre la production d'énergie, la sobriété énergétique demeure la priorité en matière de lutte contre le changement climatique.

- Orientation 2. Œuvrer pour une réduction des consommations énergétiques en accentuant les efforts en matière de sobriété en particulier dans le domaine des transports

Perpignan Méditerranée entend coupler à la production d'EnR la modération de sa consommation énergétique en s'appuyant sur l'ensemble des leviers sectoriels, en compatibilité avec l'objectif de réduction fixé par le SCOT Plaine du Roussillon.

La Métropole envisage entre autres de **poursuivre et d'accentuer les efforts de sobriété énergétique engagés de manière transversale à toutes les compétences** de la communauté urbaine notamment l'habitat, les transports et l'économie, et de consolider sa volonté de réduire sa dépendance énergétique vis-à-vis des énergies fossiles. Cette ambition contribue à la hausse du pouvoir d'achat des ménages et fait de la mobilité pour les publics les plus précaires, un levier du développement économique et social notamment dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville pour lesquels l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants reste une préoccupation constante de la communauté urbaine. Afin de promouvoir les performances énergétiques et environnementales, le PLUi-D identifie notamment les Secteurs de Projet Stratégiques comme secteurs au sein desquels les constructions doivent respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées. L'exemplarité des équipements d'intérêt collectif est visée. De manière plus générale le règlement accompagnera le déploiement des constructions bioclimatiques, et la prise en compte du confort thermique devra guider la conception des espaces publics. Perpignan Méditerranée entend également **prévenir le soutien et l'accompagnement à la réhabilitation et à la rénovation énergétique auprès des propriétaires pour leurs logements ou les copropriétés.**

En matière de transports et mobilités durables, la modération de la consommation énergétique du territoire passe notamment par la **mise en œuvre d'une stratégie de report modal**, appuyée en particulier sur l'attractivité des transports en commun, sur le développement des services aux usagers, l'amélioration du confort des gares et la structuration des pôles d'échanges multimodaux. Cela passe aussi par le déploiement de nouveaux services à la mobilité comme l'autopartage ou encore l'accélération sur la mise en œuvre du Plan Vélo et de la ville des courtes distances (cf. Ambition 2, Axe 1 Orientations 6 et 7).



Isolation thermique dans l'habitat ; véhicule électrique professionnel en charge à Rivesaltes ; Bus Sankéo à Perpignan – Sources : La Tribune ; AURCA ; Perpignan Méditerranée Métropole

Perpignan Méditerranée entend **opérer la mutation énergétique des transports** par le soutien à une « autre » mobilité. Cela suppose de créer les conditions de l'accélération de la transition énergétique des transports, en encourageant par exemple l'électromobilité par les véhicules électriques et hybrides rechargeables, ou encore en poursuivant l'évolution de la flotte de bus urbains vers des modèles plus performants et respectueux de l'environnement et de la santé.

Outre ces deux axes prioritaires (sobriété énergétique du bâtiment et des transports), les objectifs transversaux concourant à la lutte contre l'étalement et à la densification urbaine

permettent de réduire les besoins en déplacements et en infrastructures et contribuent donc à réduire les consommations énergétiques de facto (mais également les émissions de gaz à effet de serre, cf. Ambition 2, Axe 2, Orientation 3). Il en est de même pour le développement de l'économie circulaire qui permet de réduire la consommation de ressources et d'énergie tout au long du cycle de vie des produits (cf. Ambition 2, Axe 2, Orientation 4).

- Orientation 3. S'inscrire dans l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et contribuer à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce dernier

En articulation avec son plan climat air énergie territorial (PCAET) et son Schéma Directeur des Energies (SDE), Perpignan Méditerranée s'inscrit dans les objectifs européens, nationaux et régionaux « air-climat-énergie » en intégrant en amont les enjeux inhérents dans l'aménagement du territoire communautaire et ses différentes composantes, et en créant les conditions pour devenir à terme un territoire à énergie positive.

En s'engageant notamment sur la planification, l'habitat et les transports (cf. Ambition 2 Axe 1), la Métropole entend s'impliquer dans l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

Cela passe d'abord par la **lutte contre l'étalement urbain** et la **poursuite d'une politique de mixité fonctionnelle** des communes et des quartiers, au service d'une « Métropole des proximités » susceptible de limiter certains déplacements à la source. En parallèle, l'évolution progressive des modes d'habitat et de chauffage, et la lutte contre la précarité énergétique sont à rechercher (cf. Ambition 1 Axe 2, et Ambition 2 Axe 1).



*Éoliennes à Rivesaltes ; Livraison en cours à Perpignan ; Véhicule électrique en charge sur l'espace public à Canet-en-Roussillon
– Source : AURCA ; AURCA ; Mairie de Canet-en-R.*

Comme évoqué par ailleurs, le levier des transports est à actionner. Dans son contexte démographique dynamique, la Métropole entend continuer à agir pour la diminution du trafic automobile en recherchant le report modal grâce notamment au développement des modes actifs et des transports en commun, en développant des pistes de développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, mais aussi en poursuivant les mesures d'information sur la circulation.

L'évolution de la motorisation des transports collectifs est un axe assumé par Perpignan Méditerranée, tout comme l'accompagnement des progrès technologiques concernant les

véhicules particuliers ou de livraisons vers des moyens moins consommateurs d'énergie et moins polluants (électromobilité, véhicules hybrides rechargeables, déploiement de bornes de recharge, etc.).

La Métropole souhaite aussi **organiser les mobilités quotidiennes en proposant ou en accompagnant de nouveaux services à la mobilité**, en communiquant, en sensibilisant ou en « manageant » pour encourager les changements de comportement des personnels des entreprises et des collectivités publiques, et **des élèves et personnels des établissements scolaires**.

De manière complémentaire, la préservation et la valorisation des espaces naturels, la promotion de la nature en ville et la gestion durable des ressources contribuent à atténuer le changement climatique et à **renforcer la résilience du territoire**, composante essentielle de l'adaptation.

L'autre pilier sur lequel s'appuyer en matière d'adaptation se retrouve dans **l'anticipation des changements et la recherche de la limitation des dégâts éventuels** afin de réduire la vulnérabilité du territoire. À ce titre l'orientation 8 de ce même axe démontre que Perpignan Méditerranée souhaite renforcer la prise en compte des risques, notamment naturels en considérant aussi leurs évolutions. L'orientation 5 vise à garantir l'approvisionnement en eau potable. Ce sont les principaux leviers du territoire en matière d'adaptation au changement climatique face à des aléas qui l'impactent déjà. Enfin, au sujet de la sécurité alimentaire, l'orientation 5 de l'axe 2 de l'ambition 1 aborde les orientations en faveur de l'adaptation de l'agriculture aux transitions alimentaires et au changement climatique.

■ Orientation 4. Mettre en œuvre une réduction et une gestion durable des déchets et participer au développement de l'économie circulaire

Perpignan Méditerranée œuvre pour améliorer la gestion des déchets à travers leur réduction, mais aussi en les considérant comme une ressource valorisable s'inscrivant dans l'économie circulaire. En effet la question des déchets ne se limite pas aux éventuelles nuisances et pollutions générées, mais touche également à différentes thématiques en lien avec l'aménagement du territoire.

La réduction des déchets est une démarche essentielle afin de limiter les impacts environnementaux, d'économiser les matières premières épuisables et de diminuer le coût de leur gestion pour les contribuables. **La sensibilisation sur la prévention des déchets** via des campagnes de communication est déjà engagée par la Métropole. Elle doit permettre d'inciter à la réduction de la production de déchets mais aussi d'éviter les pratiques d'élimination inappropriées : l'abandon de détritrus, le dépôt sauvage, l'élimination indiscriminée des déchets... le tout ayant des effets nocifs sur l'environnement et la santé humaine.

Le meilleur déchet est celui que l'on ne produit pas. Ainsi les dispositifs visant à **réduire la production de déchets à la source** sont à poursuivre et à accentuer. La Métropole souhaite **s'engager dans une trajectoire d'économie circulaire** en s'inscrivant dans le label éponyme. L'objectif national (du Plan de prévention des déchets) est d'allonger la durée d'usage des produits en favorisant leur entretien et leur réparation. À l'échelle locale, il s'agit au travers du PLUi-D de **renforcer les filières de valorisation des déchets existantes et d'accompagner les dynamiques de réemploi et de recyclage** via la montée en puissance des structures de

types « ressourceries », « recycleries », « Repair café » et ateliers de réparations ou encore les plateformes d'échanges. Le soutien aux acteurs de la filière est affirmé et doit être visible.

Afin de réduire le volume de biodéchets incinérés, **la valorisation par le compostage en développant des sites de compostage partagés doit être encouragée. Le prolongement du réseau de chaleur** par combustion depuis l'UTVE de Calce participe à l'alimentation en énergies vertes du territoire et doit être également être poursuivi.

De même, **la valorisation par méthanisation en favorisant le tri à la source est à amplifier** sur le modèle de la station d'épuration de Perpignan ou encore de l'usine Fonroche, qui permettent toutes deux de produire du gaz vert, directement injecté dans les réseaux de distribution du territoire. Les expérimentations de micro-méthanisation dans les cantines de certaines écoles (Canet-en-Roussillon, Bompas...) sont également des initiatives intéressantes à étendre sur le territoire.

Cette transition pour qu'elle soit durable, nécessite l'implication de **tous les acteurs, entreprises et particuliers, en vue de transformer le modèle économique.** Cependant le rôle des collectivités est prépondérant. À la croisée de l'action publique et du monde de l'entreprise, **la réflexion sur l'Écologie Industrielle et Territoriale (EIT) est à intensifier** et contribue parallèlement à solidifier l'économie et de la rendre plus durable et résiliente.

La Métropole souhaite également **être exemplaire, notamment dans la conception des bâtiments et aménagements publics en utilisant rationnellement les ressources naturelles,** en particulier minérales (en privilégiant les matériaux recyclés par exemple) contribuant ainsi activement à réduire les quantités de déchets produites. En outre, la planification dans le temps et l'espace des infrastructures de gestion des déchets est également indispensable et doit permettre de **déployer les conditions nécessaires à ce que l'ensemble de la population joue le jeu de la réduction, du tri et de la valorisation.**

Afin de **garantir un accès de proximité, le maillage, le dimensionnement et les services proposés dans les déchèteries seront adaptés,** suivant le modèle de l'extension de la déchèterie de Perpignan par exemple. Les sites non réhabilités ou sous-exploités pourront également être supprimés, en étudiant un partenariat avec les déchèteries voisines.

Il s'agit par ailleurs en lien avec le développement attendu du territoire communautaire, de poursuivre le développement des équipements de collecte locaux (nouvelles déchetteries, centres de tri, unités de valorisation et centres de stockage de matériaux inertes...). La résorption des dépôts sauvages doit également se poursuivre et le développement des infrastructures y contribuera largement.

S'agissant du tri et de la valorisation des déchets inertes, il s'agira de **privilégier autant que possible des sites localisés au plus près des gisements et des chantiers** de réutilisation : à proximité des zones urbaines lorsque les nuisances peuvent être évitées pour les riverains.

Identifiés comme grands équipements par le SCOT Plaine du Roussillon, **l'agrandissement de l'unité de traitement et de valorisation énergétique (UTVE) de Calce et le maintien de l'installation de stockage des déchets non dangereux (ISDN) d'Espira-de-l'Agly** sont indispensables à la mise en œuvre de cette orientation.



Quai de transfert de la déchetterie de Perpignan, Ressourcerie de Perpignan, UTVE à Calce Sources : Perpignan Méditerranée Métropole, Ressourcerie de Perpignan, Sydetom 66

En matière de conception urbaine, le PLUi-D constitue l’outil adapté pour poser les bases d’une **conception des villes et infrastructures qui intègrent des systèmes de collecte, tri et de valorisation**.

En prenant en compte un objectif de limitation des nuisances visuelles et olfactives, **des emplacements dédiés au stockage des poubelles de tri seront imposés** pour les nouvelles opérations. Les dispositifs déployés devront être dimensionnés à la nature de la zone et à ses besoins. Le règlement ainsi que les OAP garantiront de bonnes conditions de collecte sélective (traitement des voiries...), en particulier au sein des secteurs de projets stratégiques identifiés par le SCOT.

Il sera important de respecter les dispositifs en vue de la collecte des ordures ménagères dans tous les cas (constructions nouvelles, extensions, changement de destination).

- Orientation 5. Garantir la préservation et une gestion durable des ressources naturelles, et notamment de l’eau, par la recherche de sobriété dans leurs usages et exploitations

Perpignan Méditerranée s’implique fortement pour garantir l’approvisionnement en eau potable, pour les habitants du territoire à l’horizon du PLUi-D sans augmenter les prélèvements dans les nappes pliocènes. Le développement de la Métropole s’effectuera dans le respect de la disponibilité des ressources en eau en préservant leur qualité.

La Métropole entend **sécuriser son alimentation en eau potable** par l’identification et la mise en service de nouvelles ressources, la recherche et sensibilisation aux économies d’eau (ces dernières étant considérées comme gisement prioritaire avant toute recherche de ressources complémentaires), et en améliorant les rendements des réseaux de distribution (les objectifs définis en application du décret n°2012-97 du 27/01/2012 et ceux fixés par le SAGE des nappes du Roussillon doivent être atteints) pour satisfaire les besoins actuels et mieux anticiper ceux à venir, et par l’interconnexion des communes.

Perpignan Méditerranée estime en effet indispensable **d’identifier et de mettre en service de nouvelles ressources** (sur le territoire ou en dehors) par la diversification des sources de prélèvements et d’alimentation, et par une meilleure exploitation des nappes quaternaires voire à terme de mobiliser la ressource karstique des Corbières. Dès lors qu’elles sont mobilisables et non déficitaires, ces ressources sont privilégiées pour les autres usages (irrigation, arrosage, activités industrielles...).

Il apparaît aussi nécessaire **d'étudier les conditions de récupération voire de stockage des eaux de cours d'eau et des bassins de rétention, et de développer la réutilisation** des eaux usées traitées en substitution à de l'eau potable ou encore de gestion des petites pluies par infiltration favorisant la recharge des nappes superficielles.

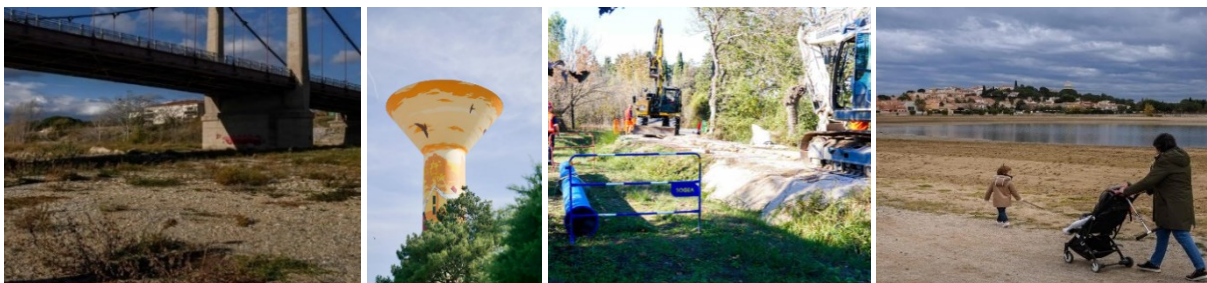
Il s'agit aussi de **mieux protéger la ressource en eau et de réguler les prélèvements pour les différents usages domestiques, agricoles, économiques et de loisirs**, notamment dans les nappes pliocènes. Cette orientation peut se traduire par l'utilisation d'espèces végétales méditerranéennes plus résistantes aux aléas climatiques. **La sensibilisation des particuliers** (habitants permanents et saisonniers) **s'avère être un levier à actionner fortement**. Il est également **nécessaire de préserver la qualité des ressources en eau, y compris des eaux de surface** (atteinte du bon état écologique des cours d'eau) **et des eaux de baignade**. Dans les communes littorales, cette exigence passe notamment par la lutte contre le phénomène d'intrusion du biseau salé.

En compatibilité avec les objectifs du SCOT, **toute ouverture d'une zone à l'urbanisation, est conditionnée à la suffisance de la ressource en eau potable en quantité et en qualité**. Le cas échéant, l'ouverture à l'urbanisation et l'accueil de populations et d'activités sont phasés dans le temps au regard de la capacité des ressources mobilisées pour satisfaire les besoins identifiés.

Le PLUi-D identifie en outre les sites de projet stratégiques comme secteurs au sein desquels les constructions doivent respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées. Pour ces dernières, une gestion performante des eaux au sens large devra être assurée.

Naturellement, les périmètres de protection des captages d'eau potable sont à prendre en compte dans la réglementation des sols faite à travers le PLUi-D.

La qualité de l'eau passe aussi par **le conditionnement du développement urbain à la capacité des systèmes d'épuration à accepter les futurs volumes et charges de pollution ainsi qu'à la capacité des milieux récepteurs à en supporter les rejets**, par le renforcement des dispositions réglementaires relatives à la gestion des eaux pluviales afin notamment de limiter les pollutions, et par la préservation des milieux aquatiques et humides.



Lit de l'Agly sous le pont de Rivesaltes en 2023 ; Château d'eau à Cabestany ; chantier d'interconnexion en eau potable entre Perpignan et Pollestres ; Lac de Villeneuve-de-la-Raho en 2023 – Sources : Ed Jones AFP ; Perpignan Méditerranée Métropole ; Perpignan Méditerranée Métropole ; Ed Jones AFP

Parmi les autres ressources naturelles du territoire, et conformément aux orientations du schéma régional des carrières (SRC) et au DOO du SCOT de la Plaine du Roussillon, **les sites d'exploitation de matériaux issus du sol et du sous-sol existants seront préservés et encadrés**. Avant d'envisager toute ouverture de nouvelle carrière, il s'agira prioritairement de renouveler ou d'étendre les exploitations existantes. Si les enjeux le justifient, la création de nouveaux sites pourra se baser sur la réouverture d'anciens sites lorsque cela est possible. Dans tous les cas l'intégration paysagère des aménagements existants ou futurs doit être poursuivie. L'utilisation en circuit court de cette richesse locale est à promouvoir dans la construction.

■ Orientation 6. Souligner le patrimoine naturel notamment par la préservation de la biodiversité

Perpignan Méditerranée entend appuyer son projet d'aménagement sur la richesse de son patrimoine naturel à protéger et valoriser. Il s'agit de planifier et contribuer à maintenir voire développer la biodiversité locale.

La Métropole souhaite **assurer la protection des espaces naturels présentant un intérêt écologique particulier ou recélant une grande biodiversité** souvent reconnue par des inventaires et statuts de gestion et protection existants (sites Natura 2000, sites acquis par le Conservatoire du Littoral, les zones humides, la bande des 100m des abords du rivage et les espaces remarquables définis au titre de la loi Littoral, les hauts lieux de biodiversité du Parc Naturel Régional Corbières-Fenouillèdes, etc.), qui sont notamment retranscrits dans l'armature verte et bleue du SCOT Plaine du Roussillon.

Il s'agit par exemple des étangs et de leurs abords, des dépressions humides, des embouchures de cours d'eau et de leurs abords qui constituent de véritables corridors écologiques. Pour assurer cette protection, le règlement du PLUi-D classera les cœurs de nature identifiés par le SCOT en zone agricole ou naturelle, et y associera des règles particulières assurant leur préservation, notamment pour les zones humides et les espaces remarquables du littoral.

Cruciales pour la biodiversité, mais aussi pour leurs fonctions hydrologiques et biogéochimiques, **la préservation des zones humides est indispensable**. Le PLUi-D veille autant que possible à définir des modalités d'aménagement et un règlement garant de leur conservation et de leur fonctionnement.

S'agissant des autres milieux présentant un intérêt écologique particulier, reconnus par des inventaires tels que les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) par exemple et identifiés sous l'appellation "autres milieux d'intérêt écologique à préserver" par le SCOT, ils seront préservés autant que possible.

Cette protection passe par exemple par une meilleure gestion de la fréquentation, par une sensibilisation à la préservation de ces espaces remarquables, mais aussi par la mise en œuvre d'acquisitions foncières et le développement de mesures de gestion durable telles celles développées sur les sites des périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) de la Prade à Canohès.



Le Bourdigou à Torreilles ; La Prade de Canohès ; le Parc Sainte-Camille à Cabestany – Sources : AURCA

Perpignan Méditerranée souhaite **participer au maintien et au redéploiement des activités agricole et viticole**. Leurs espaces cultivés abritent en effet une grande biodiversité et participent au maintien de corridors écologiques.

En milieu urbain et à urbaniser, la Métropole entend **renforcer la place de la nature en ville** en préservant autant que possible les formations végétales présentes (haies, alignements d'arbres, bosquets, arbres remarquables, etc.) et en cherchant à augmenter la place prise par les espaces verts accessibles au public dans les nouvelles opérations. Au sein des sites de projet stratégiques notamment, le règlement du PLUi-D impose et encadre la végétalisation des espaces libres de construction.

Cette ambition, au service du cadre et de la qualité de vie des habitants, contribue également à la réduction des îlots de chaleur urbains et conforte également la biodiversité. Les espaces verts créés seront à paysager et pourront concilier diverses fonctions (sportives, production alimentaire...) afin de maximiser leur appropriation par les habitants voire améliorer l'implication citoyenne dans leur valorisation. La nature des clôtures sera réglementée pour contribuer à leur perméabilité et constituer des supports et des vecteurs pour la biodiversité. Les espaces de nature repérés par le SCOT de la Plaine du Roussillon sont en outre pris en compte afin d'être préservés. **Sur le littoral, les espaces boisés significatifs seront classés** notamment les bois autour du Mas de l'Illa au Barcarès, les embouchures et ripisylves de l'Agly, du Bourdigou et de la Têt ainsi que la colline de l'Esparrou à Canet-en-Roussillon. Au sein des espaces publics, la plantation d'espèces végétales envahissantes est à proscrire et doit au contraire privilégier un choix d'espèces végétales locales.

Lorsqu'elle est compatible avec la préservation d'enjeux paysagers et patrimoniaux, le PLUi-D pourra admettre l'intégration de la végétation aux constructions (toitures ou façades végétalisées...).

Enfin, concernant les espaces dits de "nature ordinaire", le PLUi-D veillera à en limiter la fragmentation. Ils participent à l'attractivité du cadre de vie par le caractère de coupure d'urbanisation et de respiration qu'ils revêtent. Dans le même sens, la constructibilité des coupures d'urbanisation littorales sera strictement limitée, en conformité avec le SCOT et la Loi Littoral.

Enfin, s'agissant de la biodiversité nocturne, les zones de moindre pollution lumineuse méritent aussi d'être préservées en tant qu'espaces potentiels constitutifs de la "trame noire" (réseau écologique propice à la vie nocturne).

- Orientation 7. Préserver et valoriser la trame verte et bleue locale et conforter les continuités écologiques notamment autour de la valorisation des berges de la Têt et de ses affluents

Perpignan Méditerranée souhaite préserver et remettre en bon état les continuités écologiques reliant des espaces naturels à l'intégrité préservée, en considérant la matrice paysagère du territoire.

Perpignan Méditerranée entend **identifier les composantes essentielles de la trame verte et bleue du territoire (TVB)** supports de biodiversité. Cette trame se positionne en interaction avec de nombreuses orientations, comme la préservation du cadre de vie et des paysages, l'adaptation au changement climatique, la lutte contre les risques naturels et la régulation des pollutions. Elle est également vectrice de fonctions sportives et de loisirs, et support de mobilités actives en contribuant à l'émergence d'un réseau cyclable maillé notamment décliné dans le Plan Vélo.

En vue de conforter la trame verte qui garantit notamment la circulation de la faune et la propagation des espèces végétales entre réservoirs de biodiversité, la Métropole souhaite **ménager des coupures vertes d'urbanisation** et **qualifier des franges urbaines et rurales**. Cette trame est aussi à conforter dans les zones urbaines en s'appuyant sur l'ensemble des composantes de la nature en ville.



La Têt près de son embouchure ; Canal du Vernet-et-Pia à Saint-Estève ; Canal d'irrigation à Pézilla-la-Rivière ; Canal Riquet à Saint-Hippolyte - Sources : AURCA

En lien avec les continuités aquatiques et la trame bleue reposant sur les surfaces en eau, leurs espaces de mobilité et ripisylves associés, Perpignan Méditerranée affiche la volonté de **s'appuyer sur l'ensemble des cours d'eau, plans d'eau et canaux** qui maillent le territoire et de mieux les intégrer dans les espaces urbains traversés. L'opération métropolitaine « Es Têt » qui se déploie depuis Saint-Féliu-d'Avall et le Riberal jusqu'à Canet-en-Roussillon et la Méditerranée en passant par Perpignan, intègre toutes les composantes essentielles de la « TVB ». Elle s'attache à restaurer les fonctionnalités écologiques du cours d'eau, tout en valorisant les abords du cours d'eau principal et de ses affluents grâce à une approche communautaire fédératrice.

- Orientation 8. Prendre en compte les risques naturels et technologiques, les nuisances et pollutions, pour protéger les biens et les personnes

Perpignan Méditerranée entend renforcer la prise en compte des risques au sens large dans ses projets d'aménagement et de développement en vue de limiter l'exposition de personnes et de biens et de ne pas accroître la vulnérabilité du territoire. La Métropole considère dès à présent les évolutions prévisibles des risques naturels qui l'impactent au regard du changement climatique, notamment pour les risques majeurs d'inondation, d'incendie et littoraux.

La Métropole ambitionne de **mieux prendre en compte l'ensemble des risques technologiques et naturels** qui l'affectent, d'anticiper les effets du changement climatique sur ces derniers, en assurant la protection des lieux urbanisés, des biens et des personnes, et en orientant préférentiellement le développement urbain en dehors des zones à risques lorsque cela est possible ou, le cas échéant, dans les secteurs les moins exposés.

Le PLUi-D s'appuiera sur les objectifs définis par le SCOT Plaine du Roussillon qui précisent spécifiquement les modalités de développement urbain par type de risque.

En matière de risque d'inondation que ce soit par débordement des cours d'eau (très présent sur le territoire communautaire) ou submersion marine, le développement urbain est orienté au regard des zones d'aléas et dans le respect des documents de prévention des risques (PGRI, PPRi) devient la norme.

Le PLUi-D oriente l'urbanisation nouvelle au regard de l'aléa de référence (si connu, ou d'études spécifiques le cas échéant) et encadre l'évolution des zones urbanisées concernées (démolitions/reconstruction, densification parcellaire, mutation...) de manière à réduire la vulnérabilité et à améliorer la résilience. Il convient également de ne pas permettre d'extension en zone inondable vis-à-vis de l'aléa de référence en dehors des exceptions liées à la réglementation supérieure. L'éventualité de rupture de digue doit également être intégrée en évitant l'extension urbaine à l'arrière des systèmes d'endiguement.

En zone inondable, le règlement veillera à **permettre la mise en œuvre de mesures visant à réduire la vulnérabilité des constructions nouvelles** en particulier, mais aussi l'adaptation des espaces publics aux enjeux hydrauliques.

Dans ce contexte, une meilleure gestion des eaux pluviales est un des enjeux importants pour Perpignan Méditerranée. Il s'agit de **limiter le ruissellement de celles-ci notamment par la modération de l'imperméabilisation et la désimperméabilisation des sols au bénéfice de la végétalisation et de la nature en ville.** À ce titre le PLUi-D pourra par exemple fixer une part minimale de surface non imperméabilisée dans les zones à urbaniser.

Cela passe d'autre part par le maintien de transparences hydrauliques et la proposition d'aménagements perméables favorisant l'infiltration des eaux de pluies. Par exemple, la gestion des petites pluies peut être réalisée à l'échelle du projet avant rejet en aval et permet de limiter le risque d'inondation par ruissellement urbain et le transport de polluants par lessivage des sols. Il est possible de valoriser les espaces de rétention d'eau en espace de loisirs à l'image des parcs Sant Vicens à Perpignan ou Sainte-Camille à Cabestany.

Par ailleurs, il convient également de **préserver voire d'améliorer les capacités d'écoulement des axes** pour assurer la fonction de drainage.

Au sujet de la prévention et de la **prise en compte des risques littoraux, le développement urbain sera principalement orienté en dehors des espaces proches du rivage** sur les communes littorales. Face au recul du trait de côte, pour les secteurs les plus vulnérables, les conditions de repli des biens concernés et de réorganisation des équipements et des réseaux, via des stratégies de recomposition spatiale seront étudiées au regard des projections qui pourront être réalisées.

Afin de prendre en compte le risque incendie, **les nouvelles cartes d'aléa feu de forêt seront considérées, le développement de l'habitat diffus ou isolé contenu et l'évolution des constructions existantes sera encadrée** via le règlement du PLUi-D. Conformément à la réglementation en vigueur, les obligations légales en matière de débroussaillage (OLD) des communes concernées seront jointes en annexes du PLUi-D afin d'en accroître la visibilité.

Enfin, Perpignan Méditerranée s'engage également à tenir compte des risques technologiques. Le plus important de ces derniers est le risque associé au transport de matières dangereuses (TMD). Le territoire communautaire est en effet traversé par plusieurs voies concernées par ce risque. À ce titre le PLUi-D **maintiendra des zones tampons entre ces axes (principalement routiers mais aussi ferroviaires) et les nouvelles zones à urbaniser à vocation résidentielle ou accueillant des établissements sensibles**. Il en sera de même vis-à-vis des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). L'installation éventuelle de nouvelles activités à risque sera encadrée pour ne pas générer de menace pour la population. Les Plans de Prévention des Risques Technologiques seront naturellement respectés, en l'occurrence celui existant lié à l'installation SEVESO sur la commune d'Opoul-Périllos figurera au plan des servitudes d'utilité publique du PLUi-D.

En complément, il s'agit de **développer l'information préventive des populations et d'anticiper la gestion de crise** notamment, via la généralisation des Plans Communaux de Sauvegarde (PCS) sur les communes à risques. Il est important d'accroître les actions d'information et de sensibilisation de la population face aux risques de façon à développer une meilleure compréhension des risques et l'adoption de comportements responsables. Perpignan Méditerranée vise **l'adaptation des modes d'aménagement aux risques afin de limiter les éventuels dégâts matériels et humains**, et d'accélérer le retour à la normale après un sinistre.



L'Agly sous la RD900 en 2020 (tempête Gloria) ; Incendie d'Opoul en 2022 ; RD117 en traversée d'Estagel - Sources : SMBVA ; DR ActuPerpignan ; AURCA

Perpignan Méditerranée considère essentiel de se pencher sur la **sécurité routière** mais aussi sur la **sécurité des biens et des personnes**, afin de prévenir et en dernier recours faciliter l'intervention des services de secours, de police et de gendarmerie, notamment dans les futures opérations d'aménagement. Le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel est à poursuivre.

En outre, la Métropole aspire à **préserver la santé de tous**. En ce sens, la **limitation de la population exposée aux nuisances et pollutions est un enjeu d'importance**. L'ensemble des orientations développées dans ce projet favorisant la mobilité durable et un urbanisme de proximité y contribue largement. En sus, il s'agit de veiller à la **prise en compte de la qualité de l'air et des niveaux sonores** via le maintien de zones tampons entre les sources de nuisances et de pollutions et les nouvelles zones à urbaniser. Cela est particulièrement le cas autour des axes de transports, notamment les plus empruntés, et ce y compris lors des opérations de requalification viaire. Il est également opportun d'étudier les conditions de modération de la vitesse en agglomération. **La réflexion autour de projets de contournement routier est à poursuivre**. L'objectif poursuivi est notamment d'améliorer la qualité de vie en particulier au sein des centralités urbaines. Les réglementations liées à la prise en compte du bruit de certaines infrastructures (routière, aérienne et ferroviaire) doivent être intégrées, notamment en maîtrisant la construction de logements à leurs abords. La préservation de zones de calme dans le tissu urbain est aussi à considérer.

En matière de transports, **encourager les mobilités actives et les nouveaux services à la mobilité** semble déterminant, tout comme promouvoir l'électromobilité ou encore l'évolution de la motorisation de la flotte de bus. En complément, il s'agit ici aussi de poursuivre les avancées en matière d'information auprès des usagers et de management de la mobilité. Parallèlement au PLUi-D, la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) permettra de réduire le niveau d'exposition aux pollutions et aux nuisances sonores aux abords des axes concernés. Le PLUi-D identifie par ailleurs les sites de projet stratégiques comme secteurs au sein desquels les constructions devront respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées. Pour ces dernières, il s'agira notamment d'imposer les reculs nécessaires par rapport à des nuisances diverses ou de prévoir des localisations préférentielles pour certaines constructions/installations selon leur destination.

Le développement des espaces de nature en ville contribuera également au maintien de la qualité de l'air (pouvoir de captation des polluants atmosphériques des arbres). La maîtrise de l'installation de nouvelles activités potentiellement sources de nuisances est aussi nécessaire. Le règlement du PLUi-D garantit parallèlement une **utilisation des sols compatibles avec la présence d'une éventuelle pollution**.

La prise en compte de la réglementation relative aux zones de non traitement agricole sera intégrée lors du traitement des franges urbaines et rurales le cas échéant.

Une réflexion quant à la limitation de l'exposition des populations aux champs électromagnétiques est également à amorcer dans les secteurs à fortes concentrations de rayonnements.

De façon globale, il s'agit aussi de considérer les effets cumulés de ces nuisances et pollutions quant à la santé humaine. **La lutte contre les nuisances et les pollutions visuelles est également à poursuivre.**

- **Orientation 9. Permettre un développement territorial tout en luttant contre l'étalement urbain, la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers, et l'artificialisation des sols**

Conformément au Code de l'urbanisme (et notamment aux 3^{ème} et 4^{ème} alinéa de l'article L.151-5), le PADD du PLUi-D de Perpignan Méditerranée Métropole doit fixer des objectifs chiffrés de modération de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain, compatibles avec les objectifs du SCOT Plaine du Roussillon. Climatifié (compatible avec les objectifs de la loi Climat et Résilience) mais non territorialisé (SRADDET non modifié au moment de l'approbation du SCOT), **le schéma fixe une consommation foncière maximale de 613 ha entre 2022 et 2037 pour la communauté urbaine.**

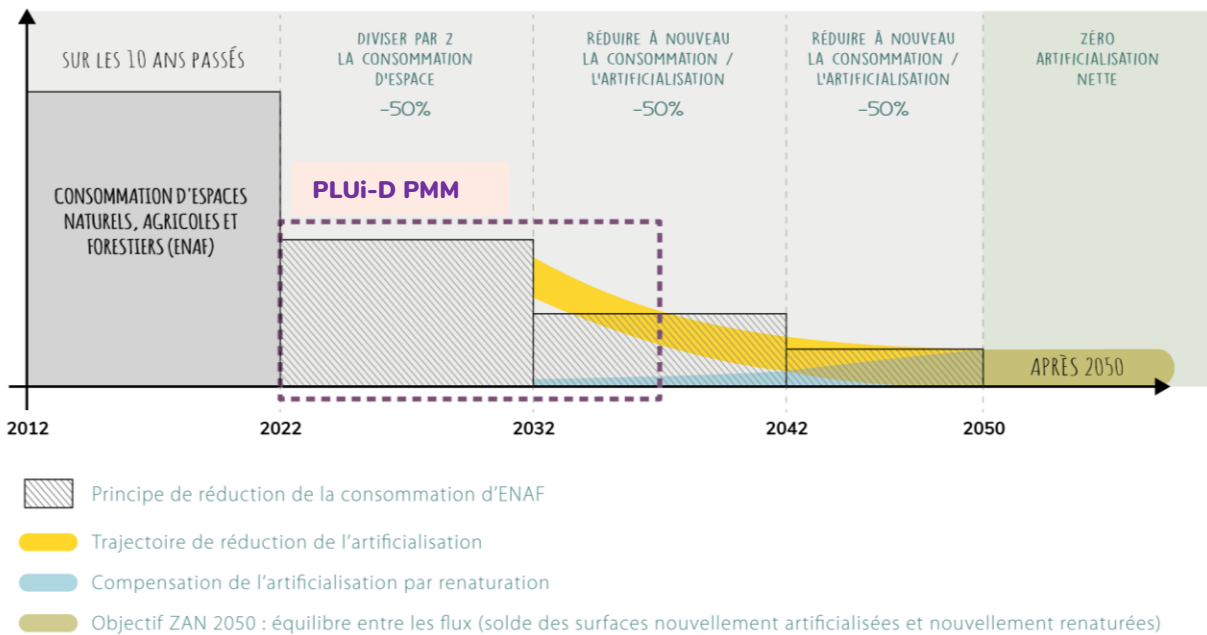
Le PADD ne peut également « prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que s'il est justifié, au moyen d'une étude de densification des zones déjà urbanisées, que la capacité d'aménager et de construire est déjà mobilisée dans les espaces urbanisés. »

L'analyse des capacités de densification réalisée dans le cahier 4 du rapport de présentation fait état d'un volume approximatif de 11 800 logements réalisables en densification des espaces déjà urbanisés (par déblocage de la rétention foncière de certaines dents creuses, par optimisation foncière de parcelles déjà bâties (BIMBY) et la définition d'objectifs de mobilisation de logements vacants en particulier compatibles avec les objectifs du SCOT). Cela peut satisfaire une part non négligeable des besoins identifiés (près de 28 000 logements à 15 ans). Il s'agira dans le projet de **tenir compte de cette capacité lors de la définition du projet de zonage en matière d'habitat notamment.** L'étude qui traite aussi les capacités d'aménager et de construire au sein des zones d'activités économiques démontre en l'état actuel un potentiel relativement faible dans ce domaine.

Perpignan Méditerranée s'engage à assurer un développement urbain qui prend en compte la nécessité de préserver les terres agricoles, qui assure une consommation d'espaces naturels et agricoles modérée par rapport au passé.

En ce sens, entre 2022 et 2037, la communauté urbaine se fixe comme objectif de consommer 613 hectares maximum (hors consommation d'espace intégrée aux enveloppes à l'échelle régionale ou nationale), dont 438 ha sur la première décennie concernée ciblée explicitement par la loi Climat et Résilience. Cet effort revient à réduire de 50% la consommation d'espaces planifiée (et entamée) entre 2022 et 2032 par rapport à ce qui a été effectivement consommé entre 2012 et 2021.

De manière complémentaire, le **PLUi-D s'inscrit au sein d'une trajectoire visant l'absence d'artificialisation nette des sols en 2050.** Malgré un potentiel relativement limité (peu de friches urbaines, capacités d'accueil limitées notamment par les risques dans certains secteurs...), il s'agit d'engager **une démarche de renaturation à l'échelle de l'ensemble du territoire communautaire** en fonction des possibilités de chacune des communes.



La Métropole fait le pari de concilier sa dynamique démographique positive et la modération de la consommation de l'espace. **L'atteinte de cet objectif déjà très ambitieux à l'échelle de la communauté ne doit pas compromettre les possibilités de développement de chaque commune et tenir compte de la consommation d'espace par l'urbanisation réalisée depuis la promulgation de la loi Climat et Résilience (« coups partis »).**

Cela passera nécessairement par la mise en œuvre d'une politique volontariste quant à la reconquête des tissus urbains existants, la maîtrise des extensions urbaines et la limitation du développement de l'habitat diffus ou isolé.

Il s'agit ainsi prioritairement de **favoriser et de faciliter la reconquête des tissus urbains existants** au niveau des villes, des villages et des hameaux. Tout en s'adaptant à la réalité des besoins des ménages résidant au cœur des villes et villages (aération du tissu urbain, besoin de stationnement, possibilité de créer un extérieur, etc.), cette reconquête passe par la mobilisation de logements vacants structurels et de dents creuses, la mutation de bâtiments et la division parcellaire (cf. Ambition 2- Axe 1).

En second lieu, il convient de **maîtriser et de justifier les extensions urbaines** au regard des projections démographiques et économiques. Il s'agit aussi de tendre globalement vers une densité de logements plus élevée que celle enregistrée par le passé, dans le respect des objectifs du SCOT.

Enfin, en dehors des tissus urbanisés, il s'agit de **contenir le développement de l'habitat diffus ou isolé**. Cette ambition vise non seulement à limiter le mitage des espaces agricoles et naturels mais aussi à considérer la préservation des paysages, ou encore à mieux prendre en compte le risque incendie.



PARTICIPATION AUX ÉTUDES



Agence d'Urbanisme Catalane
19, espace Méditerranée – ÉTAGE 6
66000 PERPIGNAN

Tél.: 04 68 87 75 52 – Fax : 04 68 56 49 52

11, boulevard Saint-Assisde - BP 20641 - 66006 PERPIGNAN Cedex
Tél. 04 68 08 60 00 - Fax 04 68 08 60 01 - accueil@perpignan-mediterranee.org



BAHO • BAIXAS • BOMPAS • CABESTANY • CALCE • CANET-EN-ROUSSILLON • CANOHES • CASES-DE-PENE
CASSAGNES • ESPIRA-DE-L'AGLY • ESTAGEL • LE BARCARES • LE SOLER • LLUPIA • MONTNER • OPOUL-
PERILLOS • PERPIGNAN • PEYRESTORTES • PEZILLA-LA-RIVIERE • POLLESTRES • PONTEILLA-NYLS
RIVESALTES • SAINTE-MARIE-LA-MER • SAINT-ESTEVE • SAINT-FELIU-D'AVALL • SAINT-HIPPOLYTE
SAINT-LAURENT-DE-LA-SALANQUE • SAINT-NAZAIRE • SALEILLES • TAUTAVEL • TORREILLES • TOULOUGES
VILLELONGUE-DE-LA-SALANQUE • VILLENEUVE-DE-LA-RAHO • VILLENEUVE-LA-RIVIERE • VINGRAU