



SCOT LITTORAL SUD



Analyse des résultats du SCOT



Mai 2019

Sommaire

I. Cadre réglementaire et méthodologique	5
A. Cadre réglementaire de l'analyse des résultats	7
B. Cadre méthodologique	8
1. Les indicateurs de suivi du SCOT	8
2. Contexte de l'analyse des résultats de l'application du SCOT 2014	8
II. Analyse des résultats du SCOT	9
A. Production de logements et armature territoriale	11
B. Transports et déplacements	13
C. Implantations commerciales	18
D. Réhabilitation de l'immobilier de loisir	21
E. Maîtrise de la consommation des sols	22
F. Environnement	25
1. Préservation des espaces naturels et agricoles	25
2. Qualité paysagère	31
3. Mobilité / Energie / Air / Climat	33
4. Prévention et gestion des risques naturels	34
5. Ressources en eau	35

A. Cadre réglementaire

B. Cadre méthodologique

I. Cadre réglementaire et méthodologique

A. Cadre réglementaire de l'analyse des résultats

L'article L143-28 du Code de l'Urbanisme stipule que :

« Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, d'implantations commerciales et, en zone de montagne, de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes, et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète.

Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L. 104-6.

A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc. »

Les champs qui intéressent l'analyse des résultats sont multiples, mais le Code de l'Urbanisme précise certains champs thématiques obligatoires.

L'analyse des résultats d'un SCOT a pour objectif d'apprécier la performance de ce dernier sur le territoire, autrement dit d'apprécier si les orientations et objectifs formulés ont bien été mis en œuvre au travers des documents d'urbanisme locaux et d'en évaluer les effets sur le terrain.

Cette analyse permet d'engager la révision du document, en connaissance des intérêts et limites de la mise en œuvre du SCOT jusqu'alors en vigueur.

B. Cadre méthodologique

1. Les indicateurs de suivi du SCOT

Le Schéma de Cohérence Territoriale Littoral Sud de 2014 n'intégrait pas une liste exhaustive d'indicateurs de suivi permettant de faire l'analyse de l'application du document en matière de transports et déplacements, d'implantations commerciales, de réhabilitation de l'immobilier de loisirs et d'UTN structurantes.

Néanmoins, au titre de l'évaluation environnementale, il comprenait de nombreux indicateurs permettant de mesurer les effets du SCOT en matière de maîtrise de la consommation de l'espaces et d'environnement. Ces indicateurs étaient de deux ordres : d'une part des indicateurs de mesure de la performance du SCOT, d'autre part des indicateurs de suivi de l'état environnemental du territoire.

2. Contexte de l'analyse des résultats de l'application du SCOT 2014

Le SCOT en vigueur a été approuvé le 28 février 2014.

Il a été mis en révision par délibération du 22 mai 2015. Cette révision est motivée par l'entrée dans la Communauté de Communes Albères Côte Vermeille Illibérés des 3 communes de Bages, Ortaffa et Elne.

Les communes ayant 3 ans pour mettre leur document d'urbanisme communal en compatibilité avec le SCOT, il n'est pas possible de mesurer de façon précise et approfondie l'application du SCOT sur le territoire.

En outre, certains indicateurs ne peuvent être renseignés sans l'obtention de données actualisées et fiables. Or, dans un certain nombre de domaines, les données sont peu souvent mises à jour. C'est le cas par exemple des indicateurs de suivi des prélèvements en eau sur les milieux aquatiques ou encore sur l'importance des friches agricoles.

Pour autant, ce document propose de réunir les éléments d'évolution du territoire dont on dispose, et qui ont permis d'alimenter les réflexions et études conduites dans le cadre la révision.



Figure 1. Vue sur l'anse de Banyuls-sur-Mer.



A. Production de logements et armature territoriale

B. Transports et déplacements

C. Implantations commerciales

D. Réhabilitation de l'immobilier de loisir

E. Maîtrise de la consommation des sols

F. Environnement



II. Analyse des résultats du SCOT

A. Production de logements et armature territoriale

Rappel des indicateurs :

Nombre et répartition des logements commencés (source : Sitadel, date de prise en compte)

Nombre et répartition des logements autorisés (source : services instructeurs)

1 711 logements ont été produits sur le territoire entre le 1^{er} avril 2014 et le 31 octobre 2018 (source : Sitadel, logements commencés, en date de prise en compte). Cela représente 20% de l'objectif minimum de production de logements poursuivi par le SCOT (variante basse). Ces chiffres sont néanmoins à nuancer, ceci pour deux raisons. D'une part, les données relatives à la *mise en chantier* des logements ont tendance à sous-estimer le niveau réel de la production neuve. D'autre part, ils relèvent pour partie d'autorisations accordées avant la période de mise en œuvre du SCOT.

L'évolution des logements *autorisés* permet de compléter l'analyse. 2 475 logements ont été autorisés sur le territoire entre la date d'approbation du SCOT et le 31 décembre 2018. Cela représente 33% de l'objectif de production minimum poursuivi dans le cadre de la variante basse (28% de l'objectif de production de la variante haute). Cette tendance apparaît cohérente avec les objectifs du SCOT.

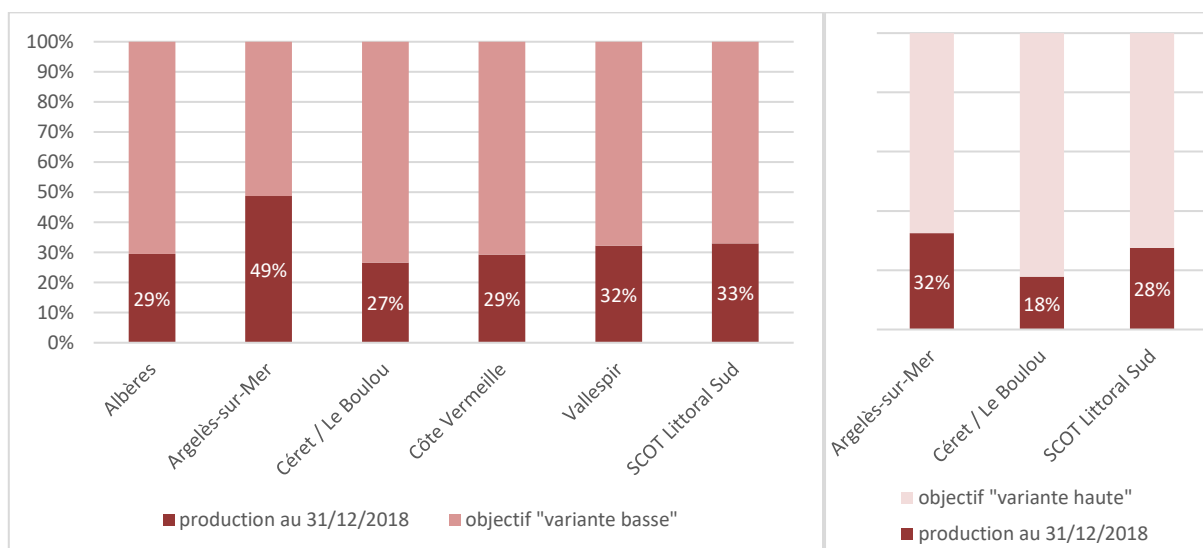


Figure 2. État d'avancement des autorisations de construire (source : services instructeurs)

Le détail par secteur géographique montre un fort dynamisme d'Argelès-sur-Mer, qui atteint déjà 50% de l'objectif assigné dans le cadre de la variante basse. La Côte Vermeille et les Albères se situent légèrement en deçà de leurs objectifs respectifs. Plusieurs communes disposant de documents d'urbanisme relativement anciens ou obsolètes, n'ont pas ouvert de nouvelles zones à l'urbanisation ces dernières années. De nouveaux PLU ont été approuvés en fin de période (Collioure, Banyuls-sur-Mer, Montesquieu, Laroque-des-Albères), ce qui laisse présager une relance de la construction sur ces secteurs. Avec 400 logements autorisés, le bipôle Céret-le Boulou affiche un léger retard sur ses objectifs de production.

Globalement, les tendances qui se dessinent sont favorables à l'objectif de polarisation de la production. Les pôles structurants captent 46% des autorisations. Cependant cette polarisation se concentre sur Argelès-sur-Mer. A contrario, le rééquilibrage de l'offre vers la partie amont du Tech est légèrement mis à mal, du fait que les autorisations sont peu dynamiques sur le bipôle Céret-Le Boulou.

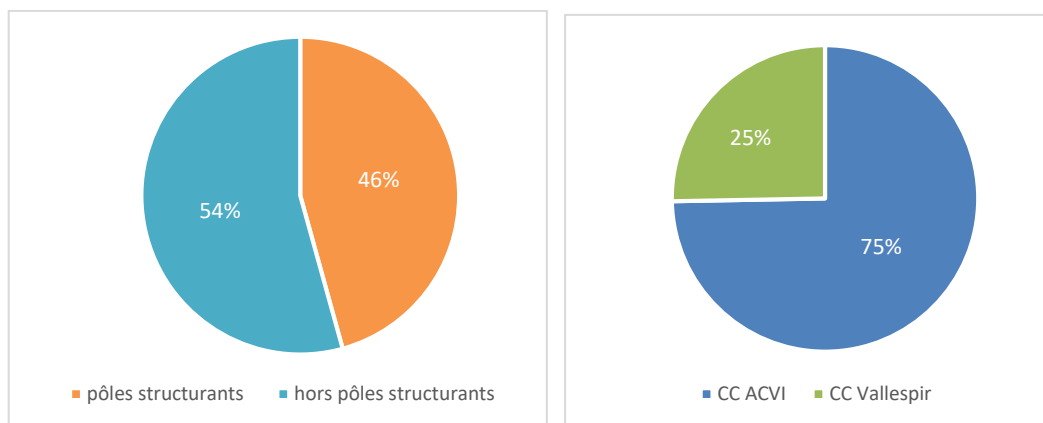


Figure 3. Armature territoriale : répartition des autorisations (source : services instructeurs)

En synthèse, quels étaient les caps à suivre ?	Bilan
Répondre aux besoins en logements : produire au moins 7 500 logements dans le cadre de la variante basse (9 000 logements dans le cadre de la variante haute)	
Le maintien de l'armature : au moins 40% de la production de logements sur les pôles structurants	
Le rééquilibrage territorial de l'offre : au moins 28% de l'offre sur le Vallespir	

B. Transports et déplacements

Rappel des indicateurs :

Part de l'utilisation de la voiture particulière chez les actifs pour les déplacements domicile-travail (source INSEE)

Taux de fréquentation des transports collectifs (source Conseil Départemental / SNCF)

Nombre de pôles d'échanges multimodaux réalisés

Nombre d'aménagements routiers réalisés

Nombre de Plan plurimodaux de déplacements et de schéma cyclables communautaires réalisés

Linéaire d'aménagements cyclables créés (source : Conseil Départemental)

Evolution du nombre de véhicules jour sur la RD914 en période estivale (source : Conseil Départemental)

Nombre de Plans locaux de déplacements réalisés

Evolution du nombre et de la capacité des zones de mouillages organisés (source : DDTM-DML)

L'objectif majeur du SCOT en matière de mobilité est de limiter les déplacements individuels, afin de réduire les consommations énergétiques et lutter contre la pollution. En 2015, les actifs du territoire se déplacent majoritairement en voiture, à 79%. Entre 2010 et 2015, l'usage de la voiture a progressé de deux points.

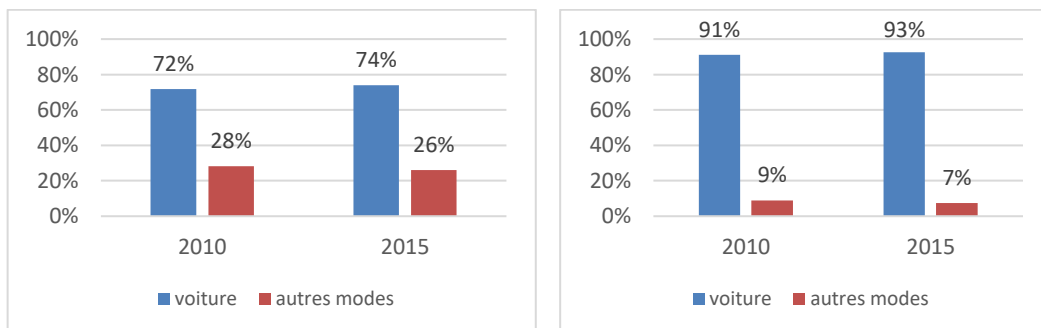


Figure 4. Evolution des modes de déplacements des actifs, à gauche, ceux qui travaillent sur le territoire, à droite, ceux qui travaillent hors du territoire (source : INSEE)

Parallèlement, l'offre en transports ferroviaires peine à se développer depuis la mise en place du cadencement ferroviaire par la SNCF en 2011 sur la ligne Narbonne-Perpignan-Cerbère(-Portbou), seule ligne active pour le transport de voyageurs sur le périmètre. Elle propose environ 25 allers-retours TER quotidiens. Ceux-ci accusent une légère baisse par rapport à 2013. A travers le SCOT, les élus militent pour la réouverture du tronçon voyageurs sur la ligne fret du Vallespir qui dessert le territoire sur la portion Elne <> Le Boulou <> Saint-Jean-Pla-de-Corts, en lien avec la plateforme multimodale du Boulou. La réalisation d'un tel projet, non engagé à ce jour, s'inscrit sur le long terme.

Perpignan <> Argelès <> Cerbère	
Nbr. Allers + retours /jour 2009	18
Nbr. Allers + retours /jour 2013	31
Nbr. Allers + retours /jour 2016	26

Figure 5. Evolution du cadencement sur la ligne Perpignan <> Argelès-sur-Mer <> Cerbère (Source : Conseil régional Occitanie)

L'analyse de la fréquentation entre 2011 et 2015 confirme l'attrait des transports en commun routiers. Une des lignes les plus fréquentées du département est la liaison Cerbère <> Perpignan, via Argelès-sur-Mer. Elle atteint 350 000 voyageurs par an en 2015 (en progression). Parmi les lignes très fréquentées, on trouve également la liaison Céret<>Perpignan, via le Boulou empruntée par 220 à 230 000 voyageurs par an. Avec des niveaux de fréquentation moindres, le recours aux transports en commun routiers se développe également au sein des Albères et entre Céret et Argelès-sur-Mer. Cette ligne se caractérise toujours par un cabotage systématique entre les communes, alors que les élus avaient envisagé d'améliorer la performance du service par la création d'une liaison express. L'évolution de l'offre au cours des dernières années s'est soldée par l'arrêt de la ligne estivale entre Saint-Cyprien et Banyuls-sur-Mer, ce qui apparaît dommageable en termes d'accessibilité saisonnière.

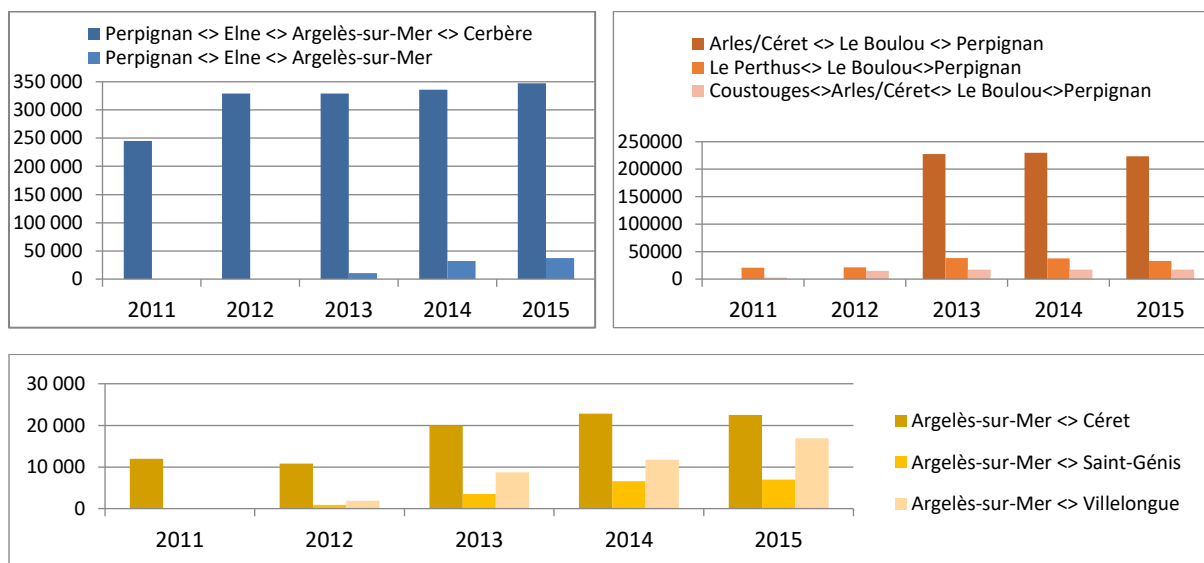


Figure 6. Fréquentation des lignes de bus interurbains (source : Conseil Départemental 66)

Depuis l'approbation du SCOT, aucune démarche n'a été engagée par les collectivités pour se doter de schémas cyclables communautaires. Le réseau cyclable intercommunal ne s'est pas étoffé depuis 2014. Les véloroutes -voies vertes du Pays Pyrénées Méditerranée et l'itinéraire Pirinexus (ouverts en 2010 et en 2013) font néanmoins l'objet d'améliorations ponctuelles.

Malgré le fait qu'aucun Plan plurimodal de déplacements n'ait été élaboré, le développement des réseaux cyclables communaux est toutefois mieux intégré aux documents d'urbanisme locaux, en particulier au travers du PADD et des OAP qui couvrent les opérations d'urbanisation future. A titre d'exemple, le projet urbain de Banyuls-sur-Mer, relayé dans le PLU approuvé en 2018, prévoit que la Ballaury (le cours d'eau et sa zone d'expansion des crues) soit aménagée en parc urbain et constitue une véritable « colonne vertébrale » des déplacements doux (piétons et cycles) à travers la ville. Elle devrait relier de manière efficace, sécurisée et confortable le front de mer aux quartiers ouest de la ville.

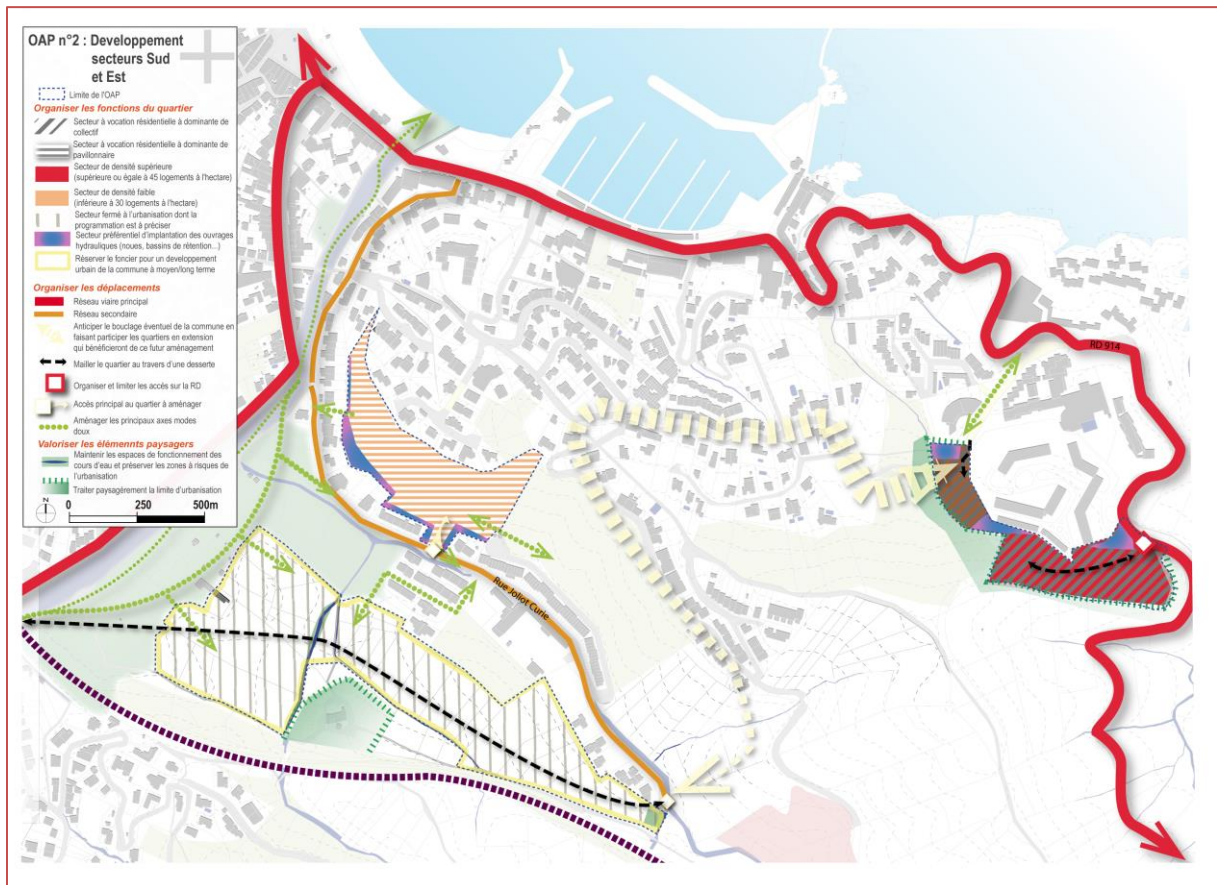


Figure 7. OAP n°2 « Organisation du développement urbain Sud et Est », PLU de Banyuls-sur-Mer

Il n'a pas été possible de collecter de données chiffrées sur le développement du linéaire cyclable.

Une des conditions pour développer l'usage des transports collectifs et des modes doux est de garantir la cohérence d'ensemble du réseau de déplacements et la multimodalité. A ce stade de la mise en œuvre du projet, aucun pôle d'échange

multimodal, qu'il soit majeur ou secondaire n'a été renforcé, ni la création de nouveaux pôles d'échanges planifiée dans les documents d'urbanisme locaux.

Le réseau routier demeure l'infrastructure de transport majeur pour assurer l'accessibilité du territoire. Le SCOT prévoit les aménagements majeurs à réaliser pour permettre son optimisation afin de limiter la création de nouvelles voiries et assurer sa sécurisation. Dans le cadre du DOO et du Chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer, une priorité est donnée à la réduction des flux en période estivale. C'est pourquoi le bilan se focalise sur les évolutions qui concernent la RD914.

Les comptages routiers montrent qu'entre 2013 et 2017, le trafic est resté globalement stable sur cet axe routier, à l'exception de la section d'Argelès nord, où les flux se sont amplifiés. On retiendra par ailleurs que les aménagements prévus par le SCOT sur cet axe de communication ont tous été réalisés entre 2016 et le début de 2019, à l'exception de la déviation de Banyuls-sur-Mer. Ce n'est pas le cas des projets concernant les autres axes majeurs du territoire (RD115 notamment).

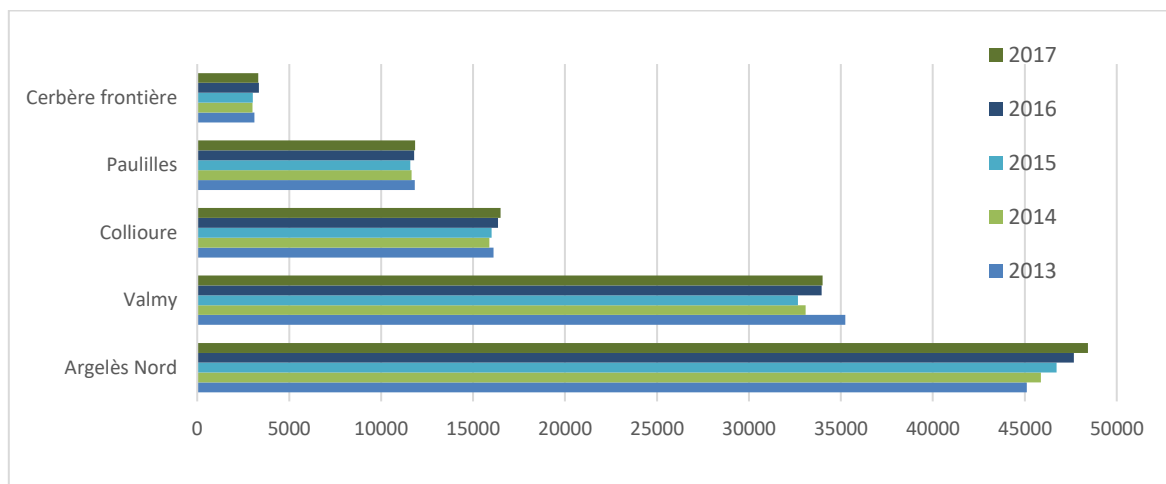


Figure 8. Evolution du trafic estival sur la RD914 (source : Conseil Départemental)

Pour conclure le bilan du volet déplacements, un éclairage particulier est porté sur la mise en œuvre des orientations et objectifs du volet mer. Le SCOT demande aux communes littorales de réaliser des Plans locaux de déplacements pour favoriser le développement des modes de transport alternatifs. A ce jour, une telle démarche n'a pas été lancée, ni à l'échelon communal, ni à l'échelon intercommunal. A contrario, la desserte des territoires communaux par des navettes estivales se développe, avec notamment la structuration de parc de stationnement de délestage relayée au travers des documents d'urbanisme (à Banyuls-sur-Mer notamment). Le développement de transports publics maritimes se heurte à des difficultés d'ordre juridique qui ne pourront être levées. Cette situation milite pour une réécriture de cet objectif dans le SCOT révisé.

Le traitement des accès à la mer et l'organisation des parkings plage sont absents des documents d'urbanisme locaux. En mer, la situation n'a pas évolué en ce qui concerne le développement des zones de mouillage organisé. Une étude est

toutefois en cours dans la baie de Paulilles afin d'identifier un site propice à la création d'une nouvelle ZMEL (prévue au SCOT).

En synthèse, quels étaient les caps à suivre ?	Bilan
Valoriser et optimiser le potentiel ferroviaire local	
Développer la desserte du territoire en transports collectifs et favoriser la multimodalité sur le territoire	
Développer des infrastructures qui privilégient les modes doux	
Optimiser l'utilisation du réseau routier	
Volet SMVM : Conduire une stratégie d'accessibilité multimodale et coordonnée depuis la terre vers la mer et depuis la mer vers la terre et répondre aux enjeux spécifiques de la saisonnalité	

C. Implantations commerciales

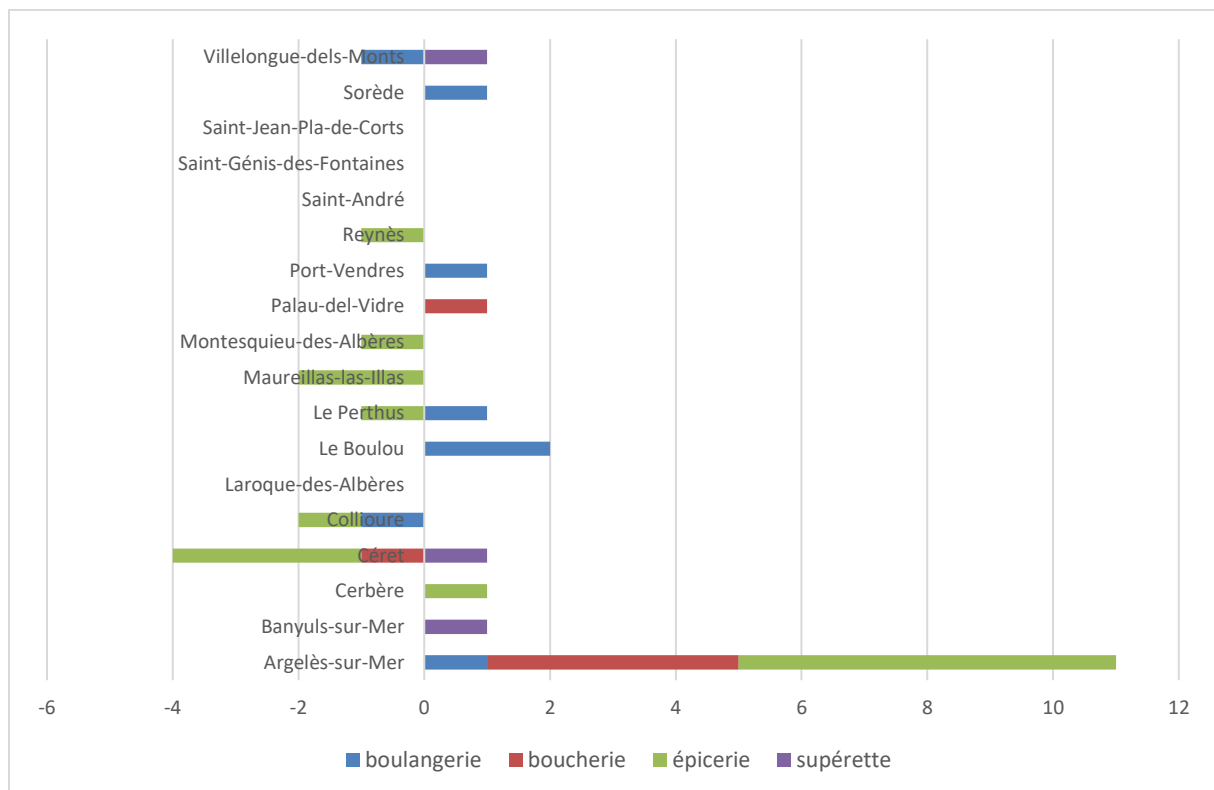
Rappel des indicateurs :

Evolution du commerce de « proximité » (source INSEE-BPE)

Répartition de l'offre commerciale (Source : INSE-BPE)

Evolution des surfaces commerciales supérieures à 300 m² accordées en CDAC/CNAC

Entre 2013 et 2016, le commerce alimentaire de proximité (épiceries, supérettes, boulangeries et boucheries/charcuteries) s'est maintenu, voire développé dans deux tiers des communes équipées du territoire. Cependant, il n'a pas été possible de déterminer la localisation de ces commerces (en cœurs de villes ou villages ou au contraire au sein des zones commerciales périphériques). Le commerce de proximité a globalement diminué dans les communes de Céret, Collioure, Maureillas-las-Illas, Montesquieu-des-Albères et Reynès.



Evolution des commerces de proximité entre 2013 et 2016, en nombre (source INSEE-BPE)

Note de lecture : Seules les communes qui avaient au moins un commerce en 2013 ou en 2016 figurent sur le graphique. Equipées, les communes de Saint-Jean-Pla-de-Corts, Saint-Génis-des-Fontaines, Saint-André, Laroque-des-Albères n'ont ni gagné, ni perdu de commerce sur la période 2013-2016.

Tous types de commerces confondus, il apparaît que l'offre s'est développée essentiellement au sein des centralités commerciales. Cela masque cependant des disparités entre Argelès-sur-Mer et Le Boulou qui se sont relevées attractives, quand les autres centralités commerciales enregistraient une perte globale du nombre de leurs commerces. **Il convient néanmoins de considérer avec précaution les informations concernant l'évolution de l'équipement commercial. En effet, la source mobilisée peut présenter d'importantes limites méthodologiques.**

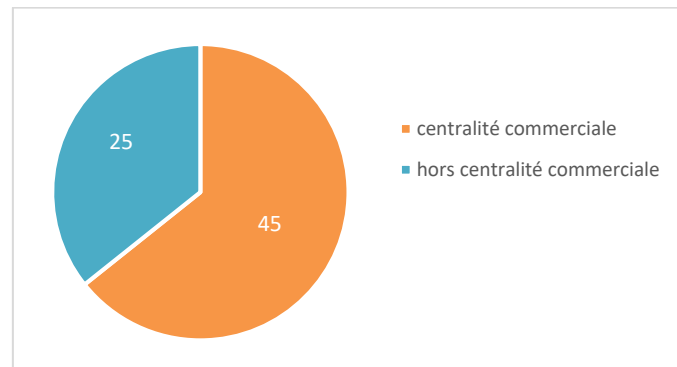


Figure 9. Répartition géographique des créations de commerces entre 2013 et 2016
(Source INSEE-BPE)

Ces dernières années, grandes et moyennes surfaces se sont développées à un rythme moins soutenu qu'avant l'approbation du SCOT, avec 1376 m² de surfaces de vente supplémentaires autorisées entre 2014 et 2017 en Commission Départementale d'Autorisation Commerciale (et n'ayant pas fait l'objet d'un refus en CNAC). Cela représente un peu plus de la moitié des surfaces accordées sur les quatre années précédentes (2010-2013). Cette tendance s'inscrit dans une dynamique départementale fortement en baisse.

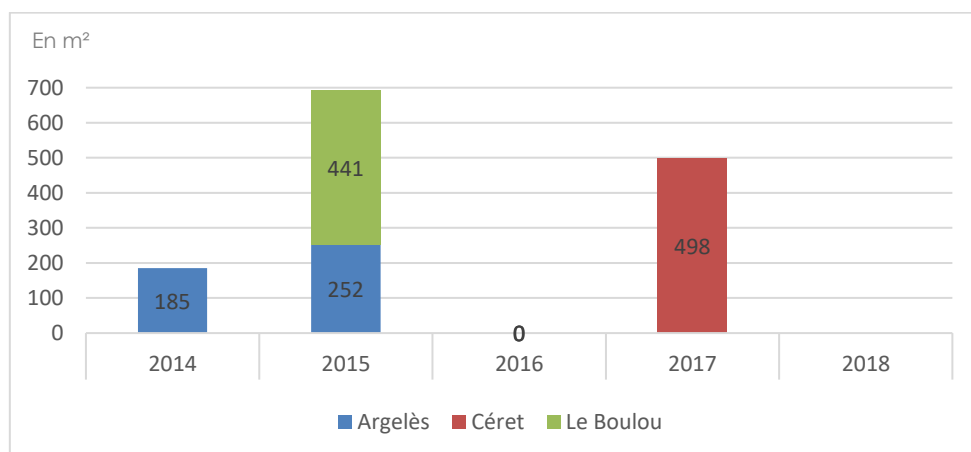


Figure 10. Evolution des autorisations pour les surfaces de vente supérieures à 300 m²
(source : DDTM 66, CNAC, AURCA)

Note de lecture : Les autorisations présentées dans ce tableau concernent soit des créations, soit des extensions de bâtiments existants dont la surface de vente est supérieure à 300m² ou pourrait le devenir suite à l'opération.

55% des surfaces autorisées constituent une extension de bâtiments commerciaux existants. 82% se situent au sein des Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) délimitées par le DACOM. Une enseigne (Lidl) s'est développée au sein de la centralité commerciale d'Argelès-sur-Mer.

Les enseignes à dominante alimentaire captent la totalité des surfaces autorisées dans les opérations intervenues au sein des ZACOM : création d'un drive (185 m²) à Argelès-sur-Mer en 2014, création d'un magasin Biocoop (441 m²) au Boulou en 2015, extension d'un supermarché Intermarché à Céret (498 m²) en 2017. Cependant le DACOM recommandait d'éviter l'implantation de ce type de commerces dans les ZACOM pour éviter la concurrence avec le commerce de centres villes et limiter les déplacements.

En synthèse, quels étaient les caps à suivre ?	Bilan
Développer les commerces de proximité	
Polariser l'accueil de commerces dans les 7 centralités urbaines	
Cibler les implantations en fonction de la surface de vente et des familles de produits	

D. Réhabilitation de l'immobilier de loisir

Initiée par la loi Montagne de 2016, la réhabilitation de l'immobilier de loisir n'avait pas été identifiée comme un objectif dans le SCOT approuvé en 2014. De ce fait, aucune analyse n'est présentée.

E. Maîtrise de la consommation des sols

Rappel des indicateurs :

Surface de la tache artificielle et progression relative (source Photos satellitaires / orthophotos traitées)

Evolution de l'occupation des sols (source Photos satellitaires / orthophotos traitées)

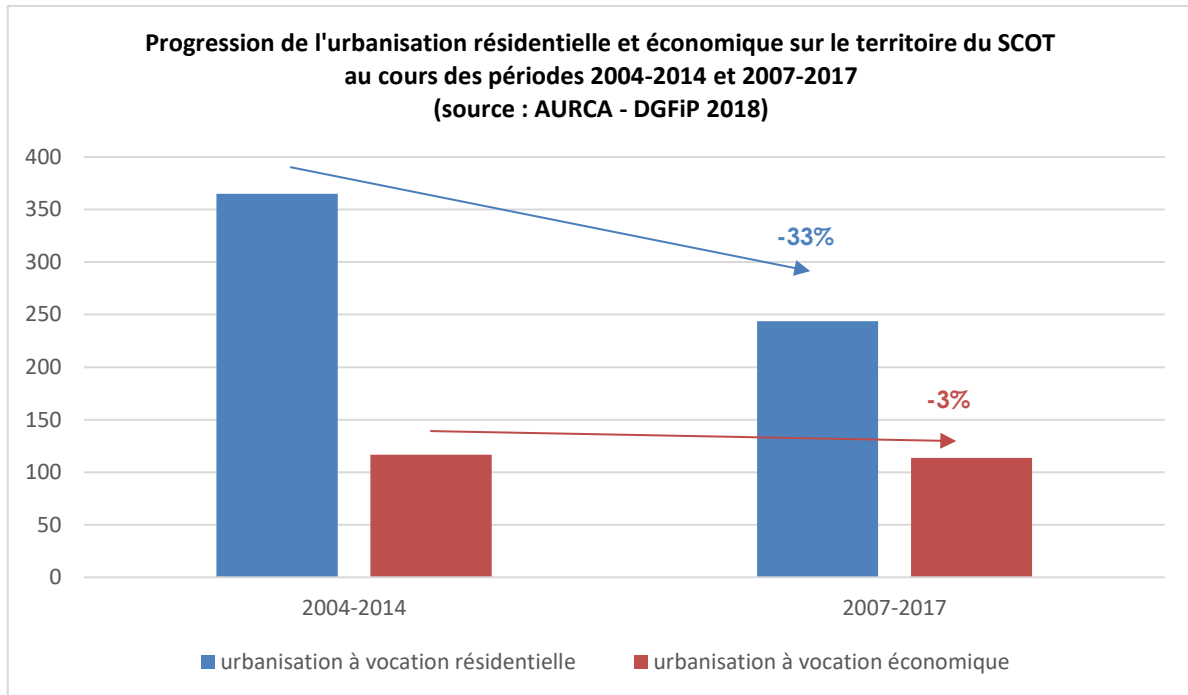
Progression de la tache artificielle rapportée à la construction et à la démographie (source Photos satellitaires / BDD Majic - DGFIP)

Aucune image satellitaire ou orthophoto n'a pu être acquise sur la période 2014-2019. Ainsi, les deux premiers indicateurs n'ont pas pu être renseignés.

Néanmoins, dans le but d'évaluer les évolutions récentes de la consommation d'espaces, les fichiers « Majic » ont été exploités par l'AURCA. Cette base de données, dont la vocation première est l'utilisation fiscale, contient des informations détaillées sur les caractéristiques des biens bâtis et des parcelles. Son exploitation présente des avantages notables essentiellement liés à la finesse de l'échelle d'analyse (la parcelle cadastrale) et à la fiabilité de la datation des locaux d'habitations et d'activités, permettant ainsi une analyse précise de l'évolution de la construction. En revanche, certaines limites sont à considérer, principalement l'absence d'identification de l'artificialisation au niveau des espaces non cadastrés et des parcelles n'accueillant pas de bâtiment.

Dans le cadre de cette analyse, le caractère déjà bâti de la parcelle a été considéré et une règle de plafonnement à 2000 m² ou 5000 m² par bâtiment construit a été retenue, de façon à ne pas considérer sous emprise urbaine la surface totale de certaines grandes parcelles dont l'occupation est en partie agricole ou naturelle (2000 m² pour l'urbanisation résidentielle et 5000 m² pour l'urbanisation à vocation économique ; la différence de superficie s'expliquant par les différences de taille moyenne des bâtiments et de surfaces de parking). De plus, une majoration de 20% correspondant aux surfaces concernées par les voiries et autres aménagements connexes (bassin de rétention, espace vert urbain...) est appliquée.

Afin de considérer les difficultés rencontrées lors de l'exploitation de ces fichiers, deux analyses ont été réalisées, une approche « maximaliste » via la méthode dite de l'unité foncière et une approche « minimaliste » via la méthode dite de la parcelle. Il est fait le choix de retenir la valeur constituant la moyenne des deux résultats comme valeur de référence. Deux périodes décennales ont été étudiées : 2004-2014 (du 1^{er} janvier 2004 au 31 décembre 2013) et 2007-2017 (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016).



	Urbanisation « Totale »	Urbanisation « Résidentielle »	Urbanisation « Activités économiques »
Période 2004-2014	+ 482 ha	+ 365 ha	+ 117 ha
Période 2007-2017	+ 357 ha	+ 244 ha	+ 114 ha

Figure 11. Progression de l'urbanisation résidentielle et économique sur le territoire du SCOT au cours des périodes 2004-2014 et 2007-2017 (source : AURCA – DGFIP, 2018)

Il est constaté une diminution du rythme de progression de l'urbanisation ces dernières années : +357 ha entre 2007 et 2017 contre +482 ha entre 2004 et 2014, soit une diminution de 26% (124 ha) entre les deux périodes. La progression de l'urbanisation à vocation économique a diminué de 3% tandis que celle à vocation d'habitat enregistre une baisse de 33%.

Cette tendance s'explique par plusieurs phénomènes qui se conjuguent : l'augmentation globale de la densité au niveau des nouvelles opérations urbaines, la progression de la reconquête des tissus déjà urbanisés (mobilisation de logements vacants, mutation de bâtiments), et la diminution du nombre de logements construits. L'influence relative de chacun de ces éléments dans la diminution de la consommation de l'espace est difficilement identifiable.

La consommation d'espaces agricoles, naturels et boisés liée au développement de l'urbanisation à vocation résidentielle et économique au cours de la dernière décennie est estimée à 357 ha sur le territoire du SCOT, dont 244 ha pour l'urbanisation résidentielle (68%) et 114 ha pour l'urbanisation économique (32%).

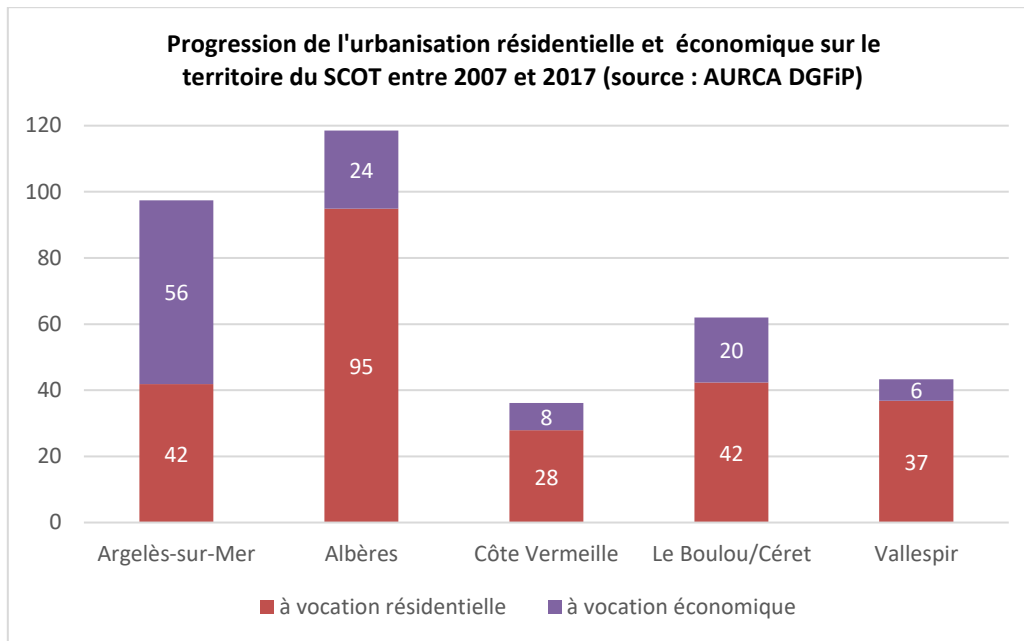


Figure 12. Progression de l'urbanisation résidentielle et économique sur le territoire du SCOT au cours de la période 2007-2017, par secteur (source : AURCA – DGFIP, 2018)

Au cours de cette période, le pôle d'Argelès-sur-Mer et le bipôle Le Boulou-Céret sont responsables de 44% de la consommation d'espace enregistrée à l'échelle du territoire du SCOT. A elle seule, Argelès-sur-Mer représente 61 % de la surface consommée par les pôles (159 ha) et 49 % de la consommation à vocation économique du SCOT. La Côte Vermeille est le secteur géographique qui a consommé le moins d'espace ces dix dernières années (36 ha).

Au cours de la période 2014-2017, la consommation d'espace à vocation d'habitat, est évaluée à environ 62 hectares, soit 20,8 hectares par an en moyenne. Ce rythme apparaît moins dynamique que celui observé sur la décennie 2007-2017 (24,4 hectares par an en moyenne).

En synthèse, quels étaient les caps à suivre ?	Bilan
Economiser l'espace et offrir une visibilité économique durable	

F. Environnement

Etant donné la courte durée qui s'est écoulée entre l'approbation du SCOT en vigueur (février 2014) et la délibération portant engagement de la révision du SCOT (mai 2015), très peu d'études ont pu être conduites pour suivre la mise en œuvre du premier SCOT. Les élus et le syndicat mixte se sont attachés prioritairement à ajuster le contenu de l'ensemble des pièces du SCOT pour intégrer les 3 nouvelles communes, et se faisant, intégrer les évolutions réglementaires qui ont eu lieu.

Ainsi, aucune analyse complète des POS/PLU n'a été réalisée, aucune acquisition de donnée nouvelle, notamment cartographiques ou orthophotographiques, n'a été faite.

Les objectifs environnementaux assignés par le SCOT sont également poursuivis par d'autres politiques publiques à l'œuvre. Le SCOT est un des leviers qui contribuent à la protection de l'environnement, mais n'en est pas seul responsable. Le cœur de son action porte sur l'évitement de l'urbanisation et ainsi la réduction de la consommation et de la fragmentation des espaces.

Or, la réduction de consommation d'espace s'accompagne d'effets bénéfiques sur la majorité des champs environnementaux pour lesquels le SCOT s'est positionné.

NB : Seuls les indicateurs prioritaires sont rapportés ci-dessous.

1. Préservation des espaces naturels et agricoles

Rappel des indicateurs :

Densités urbaines observées en extensions urbaines sur le territoire du SCOT et sur les SPUS (Source : BDD Majic / BD parcellaire)

Nombre de documents d'urbanisme communaux identifiant une trame verte et bleue (source : SM SCOT)

Suivi des coupures vertes : choix de coupures emblématiques à opérer (Source : observations photographiques (non aériennes))

Nombre de documents d'urbanisme communaux définissant des franges urbaines (source : SM SCOT)

Indicateurs de perturbation du marché agricole (IPMA) sur l'ensemble des communes du SCOT (Source : Requêtes SAFER LR)

1.1. Densité urbaine

Aucune acquisition de données spécifique n'a été conduite depuis 2014. De ce fait, seules les densités urbaines observées en extensions urbaines sur le territoire du SCOT peuvent être renseignées.

Sur la période s'écoulant du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2016, les densités observées varient entre 11,9 logements par hectare (log/ha) sur le Vallespir, et 37,1 logements par hectare sur la Côte Vermeille.

Plus précisément, entre le 1er janvier 2014 et le 31 décembre 2016, les densités urbaines brutes observées s'échelonnent entre 14,2 log/ha sur le Vallespir et 33,5 log/ha à Argelès-sur-Mer. Les disparités sont fortes, le pôle d'Argelès-sur-Mer et la Côte Vermeille dépassent l'objectif affiché par le SCOT de 30 logements par hectare. A l'inverse, le bipôle du Boulou-Céret et les secteurs géographiques autres que la Côte Vermeille peinent à satisfaire les objectifs assignés. La moyenne s'établit à 21,2 log/ha. Elle est donc inférieure à l'objectif de densité brute moyenne escompté de 25 log/ha sur l'ensemble du territoire du SCOT.

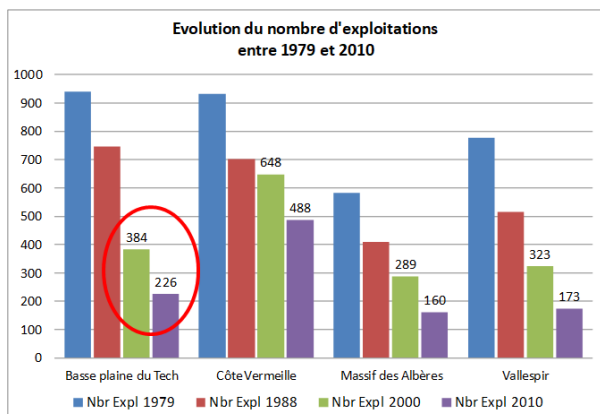
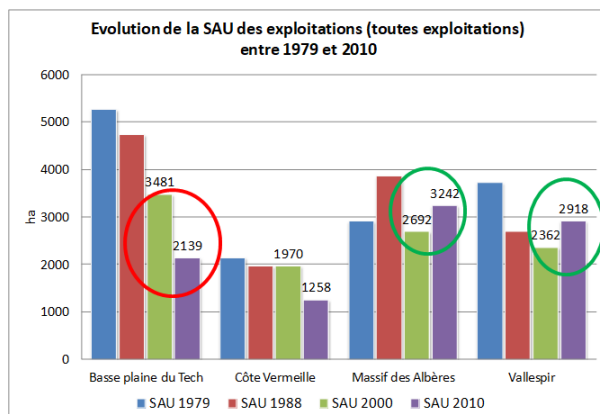
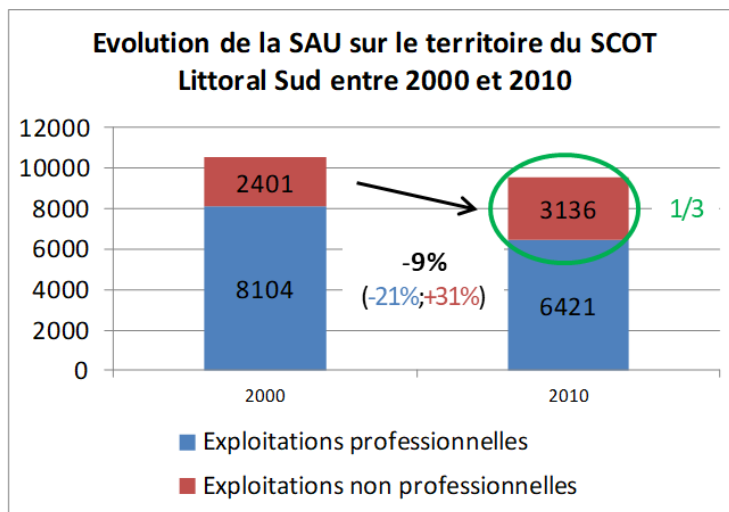
Ces trop faibles densités peuvent s'expliquer par le délai de mise en compatibilité des PLU vis-à-vis du SCOT et le fait que les logements édifiés en 2014, voire en 2015 ont été autorisés avant la date d'approbation du SCOT. Globalement, les densités augmentent après l'approbation du SCOT.

	Densité brute observée (logements /hectare) sur la période 2007-2017 <i>Source : Majic - DGFIP</i>	Densité brute observée (logements /hectare) sur la période 2014-2017 <i>Source : Majic - DGFIP</i>
Argelès-sur-Mer	32,6	33,5
Albères	14,0	15,5
Côte Vermeille	37,1	31,1
Le Boulou/Céret	21,6	20,3
Vallespir	11,9	14,2
Total général	20,8	21,2

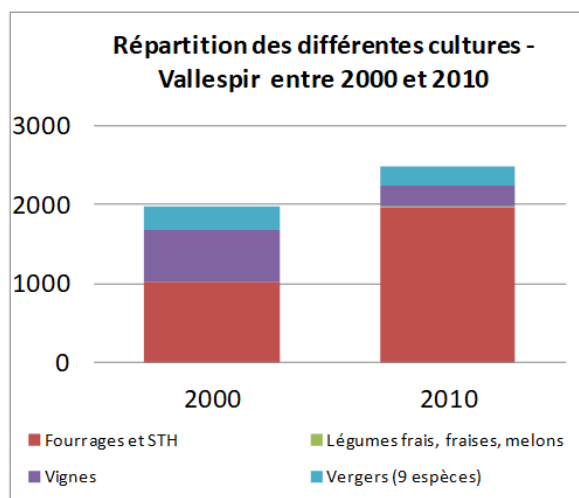
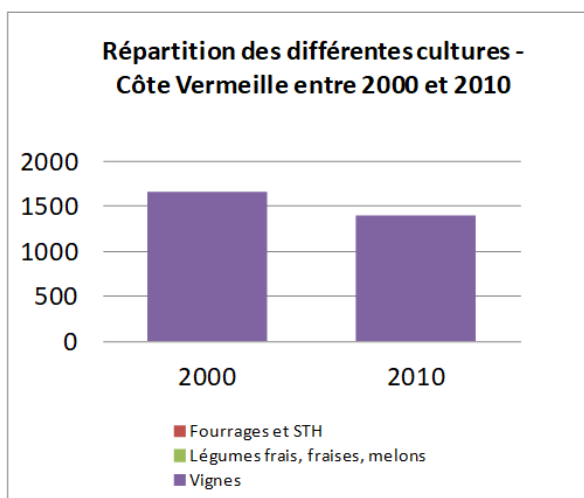
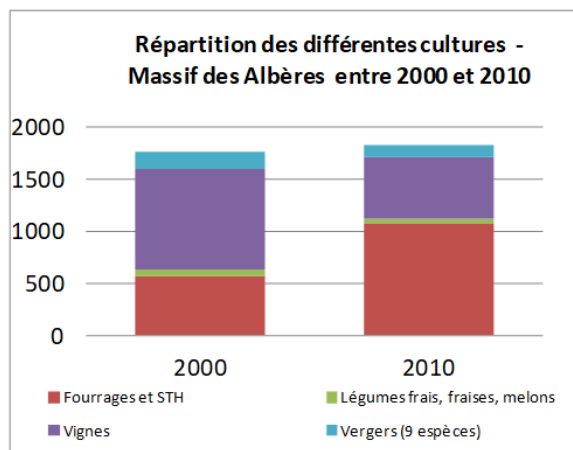
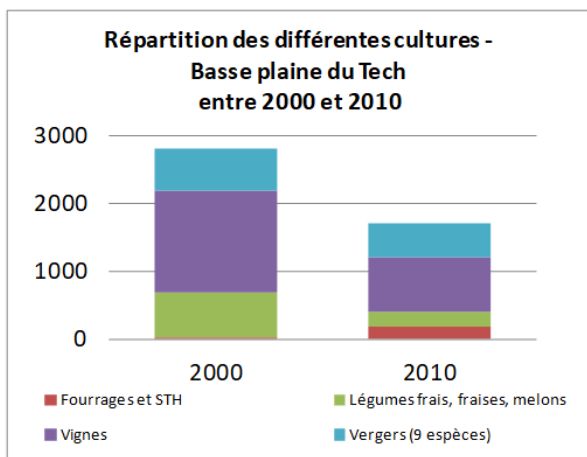
1.2. Espaces agricoles

Les données permettant de caractériser les espaces agricoles sont issues du Recensement Général Agricole (RGA). Celui-ci a lieu environ tous les 10 ans. Le dernier recensement date de 2010. Les données présentées ci-dessous ne témoignent pas de l'application du SCOT sur le territoire, puisque celui-ci a été approuvé en février 2014. Elles permettent de souligner les tendances à l'œuvre sur le territoire. Le périmètre d'étude englobe les communes d'Elne, Bages et Ortaffa, il a été caractérisé dans le cadre des travaux de révision du SCOT en vigueur.

Voici les tendances observées les dernières décennies :



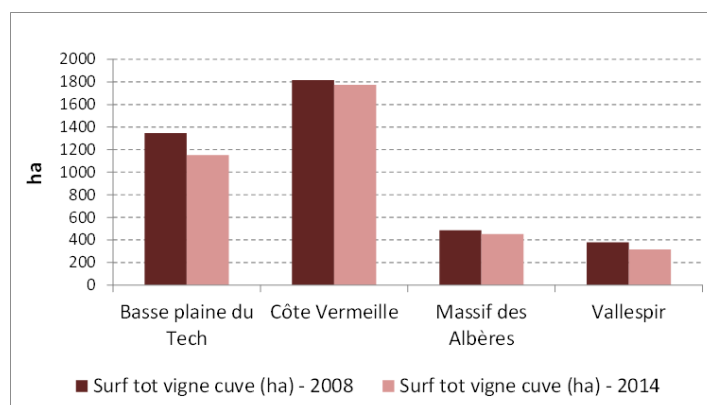
Le recul de l'agriculture se poursuit entre 2000 et 2010, de façon très prononcée sur la basse plaine du Tech et la Côte Vermeille, mais ce recul se tasse dans l'arrière-pays, notamment grâce aux exploitations non professionnelles et au dynamisme de l'élevage.



Sur le plan des cultures, on a assisté à un recul des cultures, mais une envolée des surfaces fourragères et superficies toujours en herbe (STH). Ces résultats sont biaisés par la déclaration de surfaces d'estives ou de parcours.

On note également un territoire de SCOT composé d'entités territoriales bien spécifiques.

Concernant la viticulture, les données de France AgriMer permettent de connaître l'évolution de la surface du vignoble entre 2008 et 2014 :

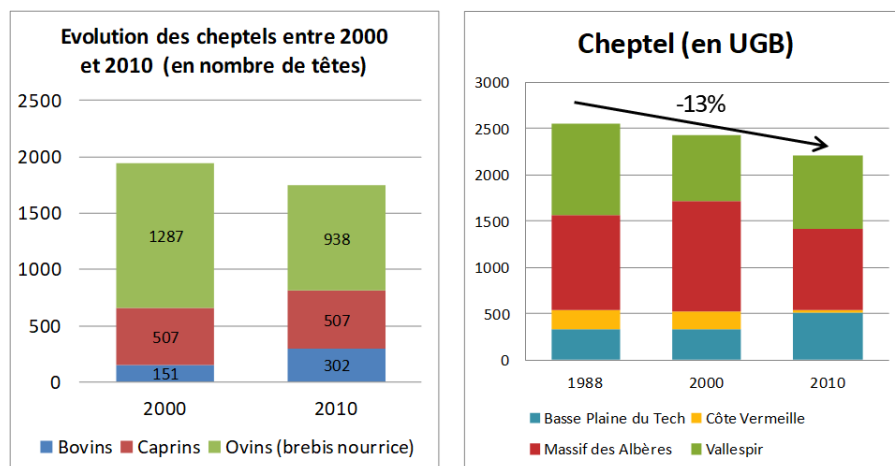


Il apparaît :

- un recul de la vigne qui se poursuit, particulièrement marqué sur la basse plaine du Tech, en lien avec la forte urbanisation que cette entité connaît,
- une population vieillissante avec des problématiques de succession,
- des initiatives d'œnotourisme portées par des vignerons indépendants,
- le GICB est placé en procédure de sauvegarde,
- les mesures d'aides spécifiques (CTE) ne sont pas reconduites, ce qui met en péril le vignoble du Cru Banyuls.

Concernant l'élevage, les activités sont dynamiques, mais également en recul...

Plus particulièrement, on assiste à un recul des exploitations ovines, un maintien des exploitations caprines, et un développement des exploitations bovines (allaitant).



Après 2010, on a pu comptabiliser 6 installations entre 2011 et 2014 sur la Communauté de Communes du Vallespir (CCV) en aviculture, apiculture, et ovins, mais aussi des projets de diversification et de valorisation, avec la création de 2 centres équestres entre 2011 et 2014 sur la CCV.

Tous ces résultats sont antérieurs à la période de mise en œuvre du SCOT 2014. Néanmoins, on peut supposer que les tendances observées se poursuivent.

Les éléments de tendance complémentaires à considérer sont les suivants :

- Large panel d'aptitudes culturelles (accentué avec l'intégration des nouvelles communes),
- Une zone irrigable depuis la retenue de Villeneuve de la Raho,
- Un parcellaire morcelé et de faible surface, notamment sur l'Illibéris,
- Emergence des cultures céréalières,
- Professionnalisation de la filière apicole, filière porteuse pour l'installation,
- Projet d'irrigation de la vigne (ex: sur le Palau),
- Nouvel abattoir de Perpignan,

- Fusion Coopérative la Melba avec Céret Primeur (2013), réflexion sur le regroupement de structures (Cave Coop Les vigneron du Vallespir au Boulou),
- Evolution de la réforme de la PAC et des mesures MAEC (relèvement plafond éligibilité ICHN, éligibilité des chênaies et châtaigneraies fruitières),
- Hausse du coût de l'approvisionnement en fourrage,
- Population agricole vieillissante avec problématique de transmission des exploitations, notamment en viticulture.

Aucune analyse spécifique ne permet de mesurer l'impact des orientations et objectifs du SCOT sur les espaces et les activités agricoles.

1.3. Biodiversité et milieux naturels

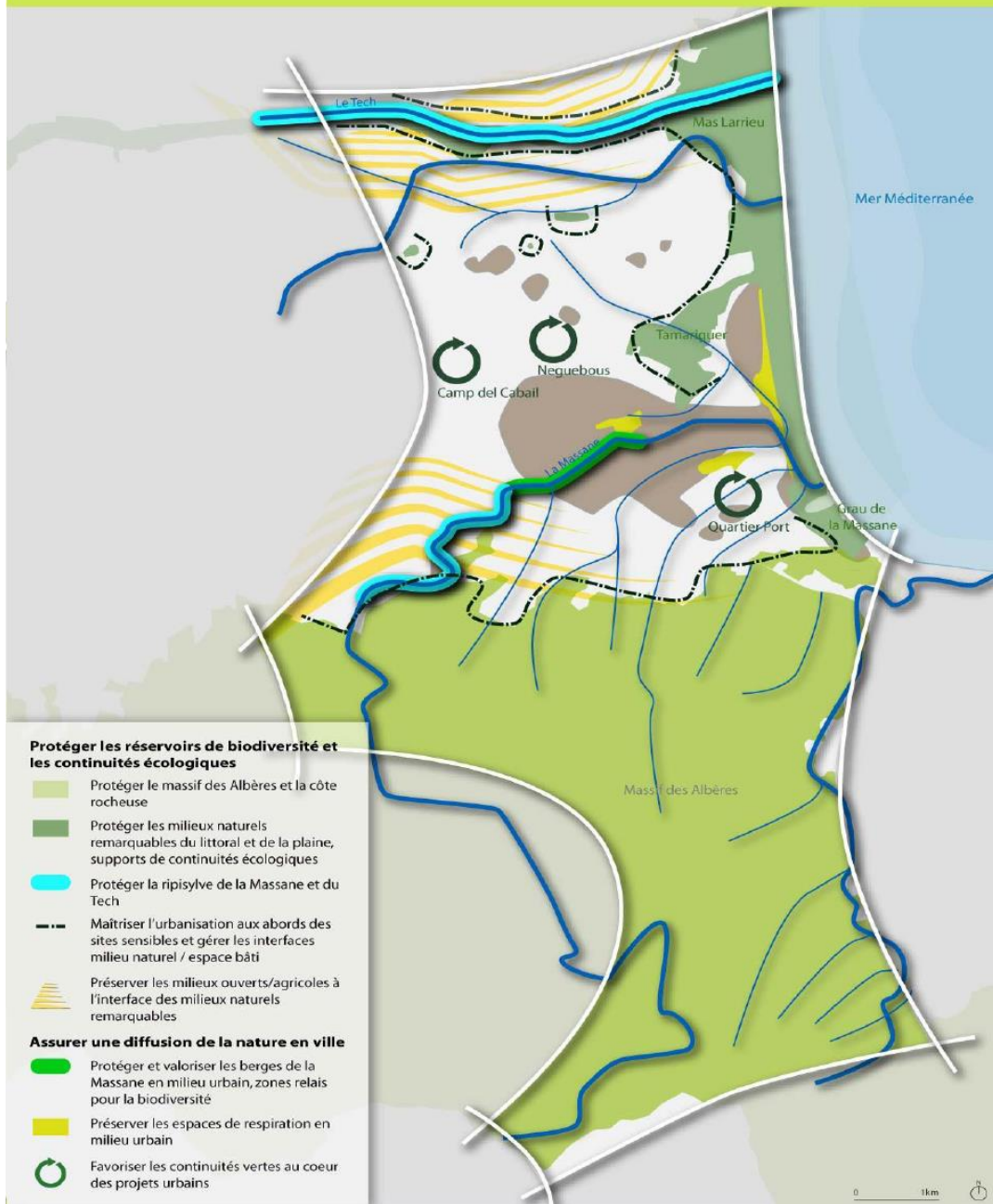
Aucune étude spécifique ne permet de mesurer l'application et les effets des orientations et objectifs du SCOT sur la biodiversité et les milieux naturels.

L'analyse de l'ensemble des documents d'urbanisme locaux n'a pas été effectuée.

A titre d'exemples, il est néanmoins rapporté la bonne intégration de la trame verte et bleue dans certains PLU : Argelès-sur-Mer, Laroque-des-Albères ou encore Banyuls-sur-Mer.

A l'inverse, certains PLU n'ont pas décliné précisément la trame verte et bleue.

Néanmoins, il est à souligner que la réduction de la consommation des sols est bénéfique à la biodiversité par la préservation des espaces qu'elle signifie.



En synthèse, quels étaient les caps à suivre ?	Bilan
Préserver les espaces agricoles et naturels	
Protéger les milieux naturels d'intérêt écologique et respecter voire restaurer les continuités écologiques	Non renseignable

2. Qualité paysagère

Rappel des indicateurs :

Suivi des échappées urbaines à contenir et des zones d'habitat diffus à canaliser (Source : observations cartographiques)

Existence et qualité d'un volet paysager et architectural dans les PLU (Source : Analyse des POS/PLU)

Qualité du traitement architectural des zones économiques (existence d'un volet architectural et paysager dans les cahiers des charges des opérations, et observations in situ post-opérations) (Source : EPCI)

Aucune information n'a pu être collectée ni traitée sur ces indicateurs.

Les échappées urbaines n'ont pas fait l'objet d'un suivi spécifique. Néanmoins, une vigilance est maintenue sur le devenir de ces échappées.

Le volet paysager et architectural dans les PLU est difficilement identifiable. L'intégration des enjeux paysagers et architecturaux étant bien souvent transversale à l'ensemble du document d'urbanisme local.

Enfin, les zones économiques n'ont que peu évolué sur la période 2014-2019 et aucune étude spécifique n'a été conduite pour les caractériser.

Néanmoins, il apparaît que la grande majorité des documents d'urbanisme locaux donnent aux enjeux paysagers une place prépondérante. En outre, l'attractivité et la découverte du territoire sont portés par certains projets de création ou d'amélioration de voie verte (ex : projet de création d'une liaison douce entre Port-Vendres et Paulilles, améliorations ponctuelles des itinéraires Pirinexus et véloroute du Pays Pyrénées Méditerranée...), d'aménagement urbain (ex : front de mer à Banyuls, opération en cœur de village à Saint-André...).

En synthèse, quels étaient les caps à suivre ?	Bilan
Habiter harmonieusement nos paysages	
Encourager l'attractivité et la découverte du territoire	
Affirmer les identités paysagères et accompagner l'évolution des paysages	

3. Mobilité / Energie /Air / Climat

Rappel des indicateurs :

Part de l'utilisation de la voiture particulière chez les actifs pour les déplacements domicile – travail (source : INSEE)

Taux de fréquentation des transports collectifs (source :CG66- régie départementale des transports, Conseil Régional, SNCF)

Linéaire d'aménagements cyclables créé (notamment en sites propres) (source : SM SCOT avec les EPCI, Pays PM)

Ces indicateurs ont été renseignés dans la partie relative aux déplacements et aux transports.

Des indicateurs de suivi de l'état environnemental du territoire ont été proposés concernant l'énergie. Il s'agit notamment des émissions de gaz à effet de serre (GES).

A ce sujet, nous pouvons relayer les conclusions des travaux engagés dans le cadre de l'élaboration des PCAET des 2 EPCI membres du SCOT. Ainsi, sur le territoire de la Communauté de Communes du Vallespir, les émissions de GES ont diminué de 3% depuis 2010. Cette baisse est légèrement supérieure à celle constatée sur le Pays (2,2%). (Source "Inventaire des émissions - Atmo Occitanie ", sur la période 2010-2015). Sur le territoire de la Communauté de Communes Albères Côté Vermeille Illibéris, les émissions de GES ont diminué de 2,4% depuis 2010. Cette baisse est légèrement supérieure à celle constatée sur le Pays (2,2%), mais reste tout de même relativement équivalente. (Source "Inventaire des émissions - Atmo Occitanie ", sur la période 2010-2015). Concernant les consommations d'énergies toutes confondues, nous ne disposons pas de séries de données historique par EPCI.

En synthèse, quels étaient les caps à suivre ?	Bilan
Favoriser la densité urbaine	
Développer la desserte du territoire en transports collectifs et favoriser la multimodalité sur le territoire	
Développer des infrastructures qui privilégient les modes doux	
Favoriser et orienter le développement des énergies renouvelables	Non renseignable

4. Prévention et gestion des risques naturels

Rappel des indicateurs :

Surface urbanisée et urbanisable exposée aux risques d'inondation (source : PPR/PSS, POS/PLU, AZI)

Surface de zone d'activité économique ou commerciale exposée aux risques d'inondation (source : PPR/PSS, BDD Majic, AZI)

Nombre de communes possédant un schéma directeur d'assainissement intégrant l'assainissement pluvial (source CG66 (SATESE), EPCI)

La connaissance des risques d'inondation a évolué depuis 2014. Suite à la promulgation de la Directive Inondation, le bassin Rhône Méditerranée s'est doté d'un Plan de Gestion des Risques d'Inondation. Celui-ci est accompagné d'une cartographie basée sur les hauteurs d'eau susceptibles d'être observées, uniquement sur le territoire à risque important d'inondation (TRI). Celui-ci ne couvre qu'une faible part du territoire du SCOT.

Cette hétérogénéité et cette incomplétude des données de connaissance des risques d'inondation rendent difficile le renseignement des indicateurs identifiés ci-dessus.

Néanmoins, les travaux réalisés par les services de l'Etat dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive européenne 2007/60/CE relative à l'évaluation et la gestion des risques d'inondation, dite Directive Inondation, révèlent qu'à l'échelle des 3 communes du territoire (Palau-del-Vidre, Saint-André et Argelès-sur-Mer) concernées par le débordement du Tech et incluses au sein du Territoire à Risques Importants d'inondation (TRI) Perpignan/St-Cyprien, environ 3100 habitants permanents (soit environ 20 % de la population permanente en 2010) et 380 emplois minimum seraient impactés par une inondation liée au débordement du Tech. Les communes de Palau-del-Vidre et Argelès-sur-Mer sont particulièrement concernées avec respectivement 44% et 17% de la population communale affectée.

Ces estimations sont basées sur un événement de probabilité moyenne, ici la crue du Tech de 1940 (crue de période de retour comprise entre 100 et 300 ans). Le débordement des affluents du Tech n'est ici pas pris en compte.

En synthèse, quels étaient les caps à suivre ?	Bilan
Veiller à la santé et à la sécurité publique	Non renseignable

5. Ressources en eau

Le SCOT n'a pas d'effet direct sur la gestion de la ressource en eau. Il influe sur les consommations potentielles, par le biais de l'accueil démographique et économique qu'il ambitionne. Néanmoins, étant donné que l'énorme majorité des prélèvements se font pour un usage agricole, le SCOT n'est qu'une des politiques publiques qui contribue ou non à la protection des ressources en eau. Ces ressources constituent toutefois un enjeu primordial pour le territoire. Elles font l'objet d'indicateurs de suivi de l'état environnemental du territoire et non d'indicateurs de performance du SCOT.

Rappel des indicateurs :

Volumes prélevés pour l'AEP pour alimenter le périmètre du SCOT (dans les nappes plio-quaternaires du Roussillon et la nappe d'accompagnement du Tech) (source : SM des nappes du Roussillon, AE RM&C, ARS))

Etat écologique et chimique des eaux littorales (DCE, REPHY...) (source : AE RM&C, IFREMER)

5.1. Volumes prélevés pour l'AEP

Les cours d'eau sont soumis à différentes pressions et pollutions. Leur biodiversité est en effet aujourd'hui menacée par les altérations hydro-morphologiques, le déséquilibre quantitatif, la dégradation de la qualité de l'eau, le développement des espèces envahissantes et la présence de déchets.

Sur le plan quantitatif, les prélèvements d'eau qui affectent directement ou indirectement les milieux aquatiques superficiels sont susceptibles d'engendrer de lourdes incidences, principalement durant la période estivale où l'augmentation des prélèvements concorde avec la période d'étiage des cours d'eau (fragmentation des milieux aquatiques en rendant certains obstacles infranchissables ou en supprimant des connexions à des périodes critiques, accentuation des pollutions, stress thermique...). D'après le SAGE Tech-Albères, du fait du changement climatique, le débit du Tech devrait diminuer de l'ordre de 10% d'ici 2040 par rapport au débit moyen calculé sur la période 1980-2000. Engagé en 2013, un Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE) a été adopté en mai 2018. Ce plan doit permettre d'assurer une bonne répartition des prélèvements entre les différents usagers. **D'ores et déjà, les prélèvements dans le Tech et ses nappes d'accompagnement ont diminué de l'ordre de 5 à 10% depuis 2013 selon le SMIGATA, qu'il s'agisse des prélèvements pour l'AEP comme pour l'irrigation. Ces avancées sont à conforter et à poursuivre.**

Le niveau des nappes quaternaires varie annuellement mais reste relativement stable à une échelle interannuelle. Pour l'aquifère du Pliocène, le niveau piézométrique diminue depuis plusieurs décennies, avec toutefois une stabilisation fragile de ce niveau ces dernières années en lien avec une météo favorable et des prélèvements plutôt stabilisés.

5.2. Etat écologique et chimique des eaux

Les différentes pressions et pollutions que subissent les milieux aquatiques influent sur la qualité des eaux superficielles, littorales et souterraines.

La Directive Cadre sur l'Eau de 2000 a notamment pour objectif l'atteinte du « bon état » de l'ensemble des masses d'eau d'ici 2015, sauf si des raisons d'ordre technique ou économique justifient que cet objectif soit reporté à 2021 ou 2027. Pour une masse d'eau de surface, l'état du milieu dépend de l'état écologique et de l'état chimique, tandis que pour une masse d'eau souterraine, il résulte de l'état quantitatif et de l'état chimique.

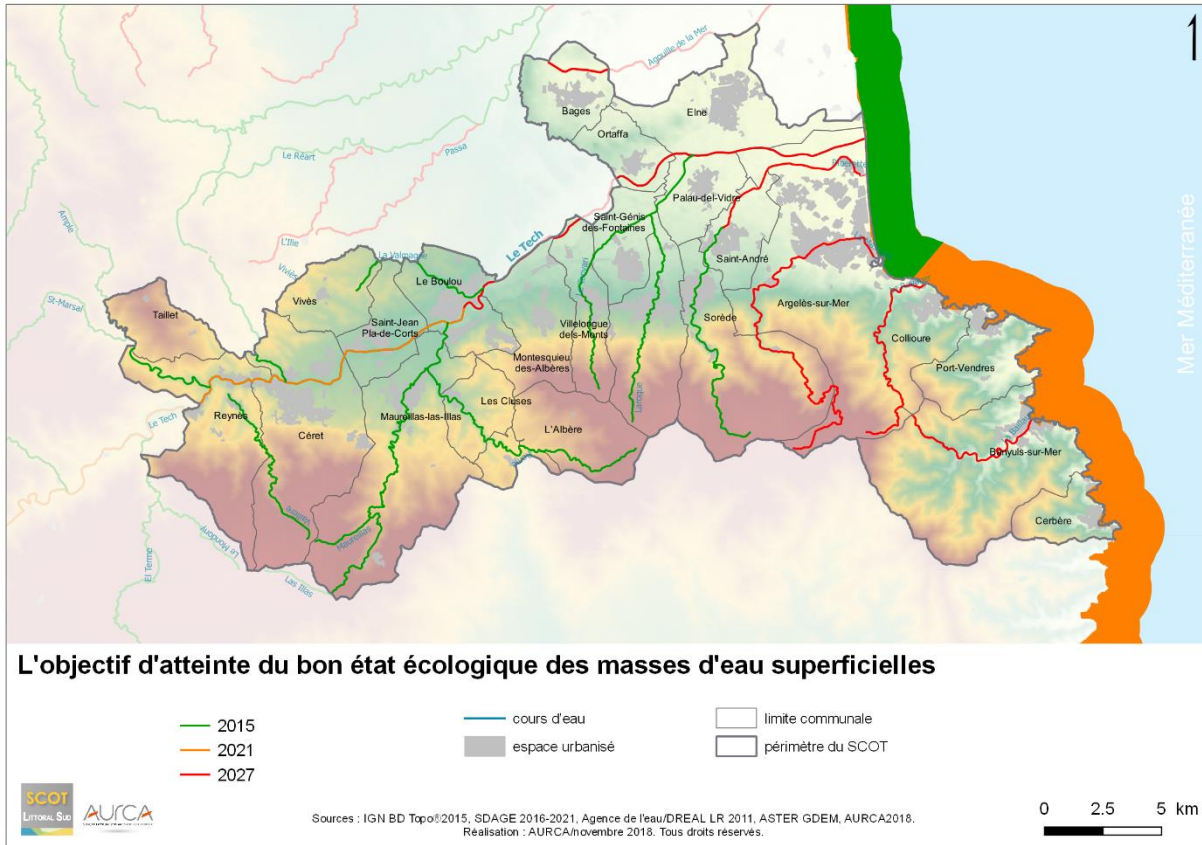
Le « bon état » de la masse d'eau est atteint lorsque l'état écologique (ou quantitatif) et l'état chimique sont bons ou très bons.

L'état écologique découle de l'analyse de paramètres biologiques, hydro-morphologiques et physico-chimiques (température, turbidité, débit...). L'état chimique des masses d'eau superficielles résulte du respect des normes de qualité environnementales fixées par différentes directives européennes. Pour les masses d'eau souterraines, l'analyse des taux de salinité, de nitrates et de pesticides participe à la définition de l'état chimique. L'état quantitatif des eaux souterraines dépend de l'équilibre entre les prélèvements dans la masse d'eau et la capacité de renouvellement de la ressource.

En 2015, sur le territoire du SCOT, l'objectif de bon état chimique est atteint pour l'ensemble des masses d'eau superficielles et souterraines.

Concernant l'état écologique, l'objectif est atteint pour l'ensemble des affluents du Tech, pour la Riberette (de sa source à Saint-André) et pour la masse d'eau côtière « Racou Plage – Embouchure de l'Aude ». Les autres masses d'eau bénéficient de dérogations allant jusqu'en 2021 ou 2027 pour impossibilité d'atteinte de l'objectif en 2015. C'est le cas pour le Tech, l'Agouille de la Mar, la Baillaury, le Ravaner, la Massane, la Riberette (de Saint-André à la mer) et la masse d'eau côtière « Frontière espagnole – Racou Plage ».

Concernant les masses d'eau souterraines, il est à souligner que l'objectif d'atteinte du bon état quantitatif de la masse d'eau « Multicouche pliocène du Roussillon » est reporté à 2021.



En synthèse, quels étaient les caps à suivre ?	Bilan
Préserver les ressources naturelles	

REALISATION - MAITRISE D'OUVRAGE



Syndicat mixte du SCOT Littoral Sud

3, Impasse de Charlemagne
BP 90103
66704 ARGELES-SUR-MER Cedex
Tél.: 04 68 81 63 77 – Fax : 04 68 95 92 78
E-mail : scotlittoralsud@gmail.com

PARTICIPATION AUX ETUDES - CONCEPTION GRAPHIQUE



Agence d'Urbanisme Catalane

19, Espace Méditerranée – 6^{ème} étage
66000 PERPIGNAN
Tél.: 04 68 87 75 52 – Fax : 04 68 56 49 52
E-mail : agence.catalane@aurca.org



web

SCOT Littoral Sud (Mission C15)
Tous droits réservés.