



# SCOT LITTORAL SUD

## Rapport de présentation Diagnostic territorial



Approuvé  
en Comité Syndical  
du 02/03/2020



# Sommaire

I-La place et le rôle du SCOT .....	5
<b>A. Les objectifs d'un Schéma de Cohérence Territoriale</b> .....	7
1. Cadre général, objectifs et contenu du SCOT .....	7
2. Place du SCOT dans la hiérarchie des normes .....	10
3. L'objet de la révision du SCOT Littoral Sud .....	12
<b>B. Le périmètre du SCOT</b> .....	14
1. La délimitation du périmètre.....	14
2. Le cadre géographique .....	14
3. Le cadre administratif.....	17
4. Les secteurs d'étude .....	19
II-Dynamiques socio démographiques et équipements.....	21
<b>A. Evolutions démographiques et armature urbaine</b> .....	23
1. Place du territoire dans l'armature urbaine.....	23
2. Une croissance démographique modérée .....	24
3. Des migrations résidentielles salvatrices .....	26
4. Une organisation territoriale bouleversée en période estivale.....	28
<b>B. Caractéristiques de la population et besoins en équipements</b> .....	30
1. Forces vives et vieillissement de la population .....	30
2. Un assez bon niveau de revenus mais d'importants écarts entre les territoires .....	31
3. Des équipements et services relativement adaptés au profil des habitants du SCOT.....	32
III-Habitat et développement de l'urbanisation ....	41
<b>A. Dynamiques du parc immobilier et besoins en logements</b> ..	43
1. Un territoire bâtisseur .....	43
2. Un parc de logements sous pression .....	45
3. Un parc de résidences principales à faire évoluer.....	49
4. L'analyse des besoins en logements : tendances et perspectives pour le développement urbain futur .....	51
<b>B. Le parcours résidentiel des habitants, quelles trajectoires sur le territoire du SCOT ?</b> .....	54
1. Des prix de l'immobilier contrastés .....	54
2. Un territoire marqué par la prédominance des propriétaires .....	55
3. Un parc HLM qui se développe progressivement mais inégalement sur le territoire.....	56

<b>C. Le foncier : un bien toujours plus précieux</b> .....	59
1. Typologie des morphologies et formes urbaines rencontrées sur le territoire du SCOT .....	59
2. Vers un développement de l'urbanisation plus compact.....	63
3. Le réinvestissement urbain : un gisement pour l'habitat de demain.....	64
<b>D. La question des extensions d'urbanisation au regard de la loi Littoral et de la loi Montagne</b> .....	66
1. Qualification des Parties Actuellement Urbanisées en zone littorale.....	66
2. Qualification des Parties Actuellement Urbanisées en zone de montagne ..	70
<b>IV-Transports et mobilité</b> .....	75
<b>A. Accessibilité du territoire et positionnement vers l'extérieur</b> 77	
1. Place du SCOT dans le grand territoire : l'arc méditerranéen et l'Eurocorridor .....	77
2. Des entrées aériennes à conforter .....	78
3. Un réseau autoroutier modernisé, source de développement économique	79
4. Une desserte ferroviaire en proie à de profonds remaniements .....	81
5. Le port de Port-Vendres : une porte d'entrée maritime.....	82
6. Le développement numérique, outil de désenclavement et d'attractivité...	82
<b>B. La mobilité au sein du territoire du SCOT</b> .....	86
1. Un réseau routier efficace.....	86
2. Une offre ferroviaire à développer .....	91
3. Un réseau interurbain de cars pour compléter l'offre ferroviaire.....	93
4. Des migrations pendulaires fortement génératrices de déplacements .....	95
5. Un caractère touristique et saisonnier marqué .....	96
6. Des modes de déplacements alternatifs qui s'adossent sur un réseau de plus en plus structuré .....	98
<b>V-L'économie</b> .....	103
<b>A. Un modèle économique fortement résidentiel</b> .....	105
1. Caractéristiques de l'emploi.....	106
2. Un tissu économique où prédominent les services .....	108
<b>B. Les piliers de l'économie : un territoire bénéficiant de nombreuses rentes de situation</b> .....	110
1. Le développement de la logistique .....	110
2. Le tourisme : une filière clé, en quête de renouveau.....	115
<b>C. L'évolution des filières traditionnelles</b> .....	126
1. Secteur halieutique et infrastructures portuaires.....	126
2. Une filière agricole en mutation .....	127
<b>D. Les espaces économiques au sein du SCOT Littoral Sud</b> .....	135
1. Les Parcs d'Activités Economiques : structuration de l'offre et besoins en foncier économique .....	135
2. Des équipements commerciaux de plus en plus concentrés dans les zones commerciales .....	139

# Partie I

## I. La place et le rôle du SCOT



## A. Les objectifs d'un Schéma de Cohérence Territoriale.

### 1. Cadre général, objectifs et contenu du SCOT

Les articles L. 101-1 et L. 101-2 du Code de l'urbanisme définissent les principes communs à tous les documents d'urbanisme.

- Article L101-1

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leurs compétences. En vue de la réalisation des objectifs définis à l'article L. 101-2, elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie. »

- Article L101-2

« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1. L'équilibre entre :

- a) les populations résidant dans les zones urbaines et rurales,
- b) le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ;
- c) une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) la sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;
- e) les besoins en matière de mobilité ;

2. La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3. La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4. La sécurité et la salubrité publiques ;

5. La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6. La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7. La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ;

8. La promotion du principe de conception universelle pour une société inclusive vis-à-vis des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie dans les zones urbaines et rurales. »

Le schéma de cohérence territoriale respecte les principes énoncés aux articles L. 101-1 à L. 101-3. Il comprend :

- un rapport de présentation ;
- un projet d'aménagement et de développement durables
- un document d'orientation et d'objectifs.

Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.

### **1.1 Le rapport de présentation**

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

En zone de montagne, ce diagnostic est établi également au regard des besoins en matière de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes. Il prend en compte la localisation des structures et équipements touristiques existants, les besoins globaux en matière d'immobilier de loisir, la maîtrise des flux de personnes, les objectifs de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et du patrimoine architectural ainsi que les objectifs de protection contre les risques naturels.

Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L.151-4.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.



Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L.131-1 et L. 131-2, avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte.

## **1.2 Le projet d'aménagement et de développement durables**

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

## **1.3 Le document d'orientation et d'objectifs**

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

- les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers,
- Les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques,
- Les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

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

## **1.4 Le Chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer**

Lorsqu'ils comprennent une ou des communes littorales, les schémas de cohérence territoriale peuvent fixer les orientations fondamentales de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral.

Ces dispositions prennent la forme d'un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer tel que défini par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, à condition que celui-ci ait été élaboré et approuvé selon les modalités définies au présent chapitre.

Le chapitre individualisé précise, dans une perspective de gestion intégrée de la zone côtière, les vocations des différents secteurs de l'espace maritime, les conditions de la compatibilité entre les différents usages de ces derniers, et les conséquences qui en résultent pour l'utilisation des diverses parties du littoral qui sont liées à cet espace. Il précise les mesures de protection du milieu marin.

Il définit les orientations et principes de localisation des équipements industriels et portuaires, s'il en est prévu. Il mentionne les orientations relatives aux cultures marines et aux activités de loisirs.

## **2. Place du SCOT dans la hiérarchie des normes**

### **2.1 Le SCOT : un document intégrateur**

Le SCOT est chargé d'intégrer les documents de planification supérieurs et devient ainsi le document pivot : on parle désormais de SCOT intégrateur, ce qui permet aux PLU et cartes communales de ne se référer juridiquement qu'à lui pour assurer leur légalité au regard de ces objectifs. C'est un principe fort de simplification et de sécurisation juridique.

Le SCOT doit être compatible avec :

- les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral,
- Les règles générales du fascicule du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ;
- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux,
- les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux,
- les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation ainsi que les dispositions de ces plans,
- les directives de protection et de mise en valeur des paysages prévues à l'article L.350-1 du code de l'environnement;
- les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes prévues à l'article L. 112-4.

Le SCOT Littoral Sud prend en compte :

- les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
- les schémas régionaux de cohérence écologique ;
- les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine ;
- les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics ;
- les schémas régionaux des carrières prévus à l'article L. 515-3 du code de l'environnement ;
- les schémas départementaux d'accès à la ressource forestière.

L'obligation de conformité est une obligation de stricte identité de la décision ou de la règle inférieure à la règle supérieure.

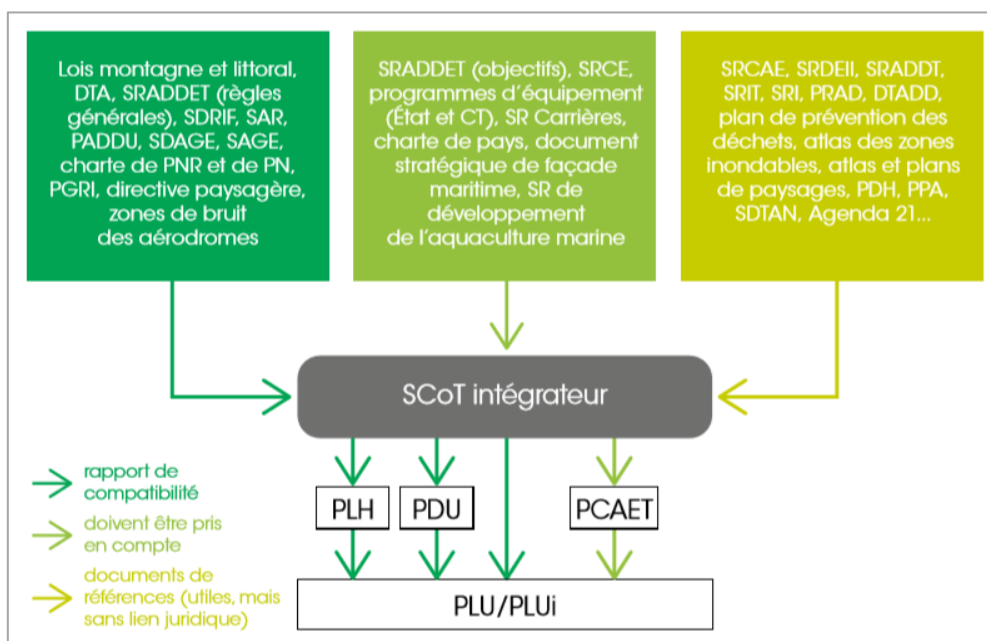
L'obligation de compatibilité est une exigence de non-contrariété. C'est-à-dire que la norme inférieure ne doit pas faire obstacle à la norme supérieure. Ainsi, la règle subordonnée ne devra pas se conformer scrupuleusement à la règle supérieure mais ne pas empêcher sa mise en œuvre.

La prise en compte est une exigence de considération, c'est-à-dire que la règle inférieure ne doit pas méconnaître les principes de la règle supérieure.

## 2.2 Les documents devant respecter un rapport de compatibilité avec les SCOT

Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L.113-16, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat sont compatibles avec le Document d'Orientations et d'Objectifs des schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par l'article L. 752-1 du Code de Commerce et l'article L.212-7 du Code du Cinéma et de l'image animée.

Lorsqu'un schéma de cohérence territoriale ou un schéma de secteur est approuvé après l'approbation d'un plan local d'urbanisme, d'un document en tenant lieu ou d'une carte communale, ces derniers doivent, si nécessaire, être rendus compatibles avec le schéma de cohérence territoriale ou le schéma de secteur dans un délai d'un an. Ce délai est porté à trois ans si la mise en compatibilité implique une révision du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu.



Hiérarchie des normes et SCOT (Source Ministère du Logement et de l'Habitat durable 2017)

### 3. L'objet de la révision du SCOT Littoral Sud

Le SCOT Littoral Sud et son Chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer ont été approuvés le 28 février 2014 et rendus exécutoires le 21 mai 2014 sur un périmètre comprenant 22 communes.

L'intégration de trois nouvelles communes, Elne, Bages et Ortaffa, au sein de l'EPCI Albères-Côte Vermeille-Illibéris a induit une extension du périmètre du SCOT Littoral Sud. Entérinée par arrêté préfectoral le 8 juillet 2014 cette dernière conduit à la mise en révision du SCOT et de son chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer.

Les objectifs de la révision prescrite le 22 mai 2015 sont les suivants :

- ✓ Approfondir le projet de territoire, tout en intégrant les trois nouvelles communes :
- actualiser les objectifs de croissance démographique et de production de logements, avec l'identification d'Elne comme nouveau pôle d'équilibre et la création d'un sous-secteur « Basse plaine du Tech » pour la mise en œuvre des mesures relatives à l'organisation et à la structuration des zones d'habitat,
- préciser, notamment dans le cadre du chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer, l'application de certaines des dispositions de la Loi Littoral au regard des caractéristiques locales du territoire des communes littorales (Cerbère, Banyuls-sur-Mer, Port-Vendres, Collioure, Argelès-sur-Mer et Elne),
- préciser l'application de certaines des dispositions relatives à l'application de la Loi Montagne sur les communes de Taillet, Reynès, Céret, Maureillas-las-Illas, Les Cluses Le Perthuis, l'Albère, Laroque des Albères, Sorède, Argelès-sur-Mer, Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer et Cerbère,
- approfondir les orientations en faveur de la biodiversité et des paysages (intégration des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité, des zones humides, identification des franges urbaines et des coupures vertes...),
- mettre à jour les projets structurants, notamment en ce qui concerne les secteurs du SPUS « Entrée de Ville » d'Argelès-sur-Mer, le SPUS « Porte du Vallespir-El Palau » à Céret, la Plateforme Touristique du Vallespir...
- intégrer des questions Inter SCOT afin d'articuler les objectifs des SCOT de la Plaine du Roussillon avec ceux du SCOT Littoral Sud sur les secteurs frontaliers : prise en compte notamment de la zone d'activités de Latour-Bas-Elne ou de projet frontaliers tel que le centre logistique de Tresserre...
- ✓ Simplifier et sécuriser le document.
- intégrer les nouvelles dispositions réglementaires : Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (dite loi ALUR), Loi pour une Nouvelle



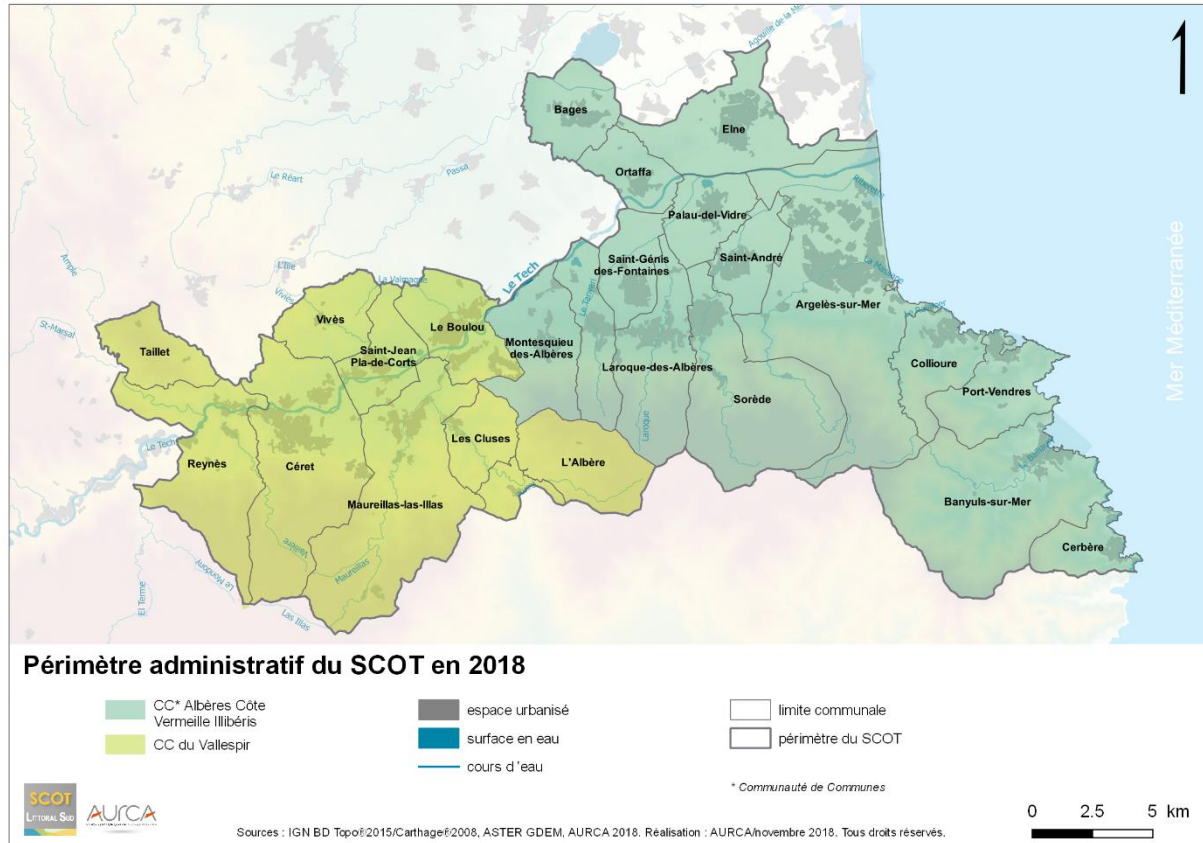
Organisation Territoriale de la REpublique (dite loi NOTRE), Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt...

- prendre en compte les documents sectoriels suivants : Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), approuvé le 20 novembre 2015, Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) arrêté le 19 décembre 2019, Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) approuvé le 1<sup>er</sup> décembre 2015, Plan de Gestion du Risque d'Inondation (PGRI) approuvé le 7 décembre 2015, le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) Tech - Albères adopté en 2017, le SAGE des Nappes en cours d'élaboration...,
- compléter, consolider les contenus et améliorer la rédaction du SCOT, dans l'optique d'une meilleure compréhension, appropriation et mise en œuvre.

## B. Le périmètre du SCOT.

### 1. La délimitation du périmètre

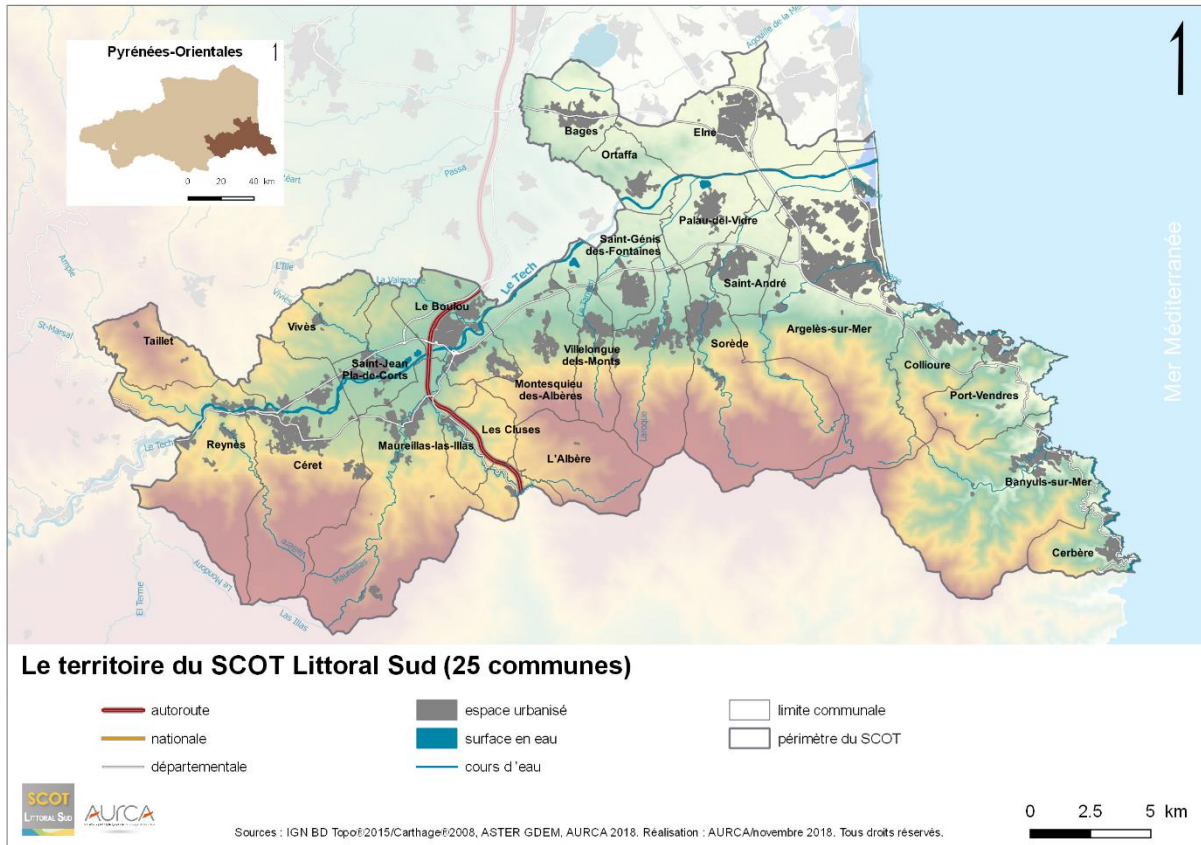
Pour l'élaboration et le suivi du SCOT Littoral Sud, un syndicat mixte a été créé le 17 décembre 2002 par arrêté préfectoral. Il a été étendu à trois communes supplémentaires en 2014.



### 2. Le cadre géographique

Situées au sein de la région Occitanie, dans le département des Pyrénées-Orientales, les vingt-cinq communes qui composent le territoire du SCOT Littoral Sud s'étendent sur une superficie totale de 478 km<sup>2</sup> soit 12% de la superficie départementale et comptent 79 730 habitants en 2015, soit 17% de la population départementale.

Ce territoire est délimité au sud par la frontière entre la France et l'Espagne et à l'est par la mer Méditerranée qui le borde sur une quarantaine de kilomètres.



La frange littorale est constituée de deux entités distinctes, le littoral sableux roussillonnais et la côte rocheuse des Albères, le site du Racou (Argelès-sur-Mer) marquant la limite entre ces deux entités. Le territoire se caractérise également par un relief prononcé matérialisé par les montagnes du Vallespir ainsi que les massifs des Albères et des Aspres qui constituent l'extrémité orientale de la chaîne pyrénéenne. L'ampleur du gradient altitudinal est notamment visible dans les Albères où seuls onze kilomètres séparent la plage du Racou du pic Néoulous, point culminant du massif (1257 mètres d'altitude). Le « Roc de Frausa », au sud de la commune de Reynès, culmine à 1450 mètres d'altitude et domine le territoire. La partie septentrionale du territoire est marquée par la plaine du Tech et le sud de la plaine du Roussillon, elle-même enserrée entre les massifs des Corbières-Fenouillèdes, du Canigou et des Albères et ouverte sur la Méditerranée. Le Tech, qui traverse le territoire d'ouest en est, constitue l'entité hydrographique principale. Son bassin versant draine la quasi-totalité des eaux superficielles du territoire, ses affluents prenant leur source sur les hauteurs du Vallespir, des Aspres et des Albères. Seuls les petits cours d'eau côtiers des Albères présentent des bassins versants indépendants.



Le Tech, au pied du massif des Albères



Forêt de chênes (Source : AURCA)

La forêt et les milieux semi-naturels représentent près de deux tiers de la superficie territoriale et dominent largement les reliefs tandis que les secteurs agricoles et artificialisés, qui recouvrent respectivement 25% et 11% du territoire, se concentrent sur la basse vallée du Tech et le littoral. La viticulture règne sur les versants de la Côte Vermeille et le piémont des Albères alors que l'agriculture mixte (maraîchage, arboriculture...) domine la plaine d'Illobérès et la plaine de Céret. Traversé par le Tech et situé à l'interface entre influence méditerranéenne et pyrénéenne, le territoire du Littoral Sud est empreint de l'identité catalane et jouit d'une grande valeur paysagère et environnementale.



*Le massif des Aspres et celui des Albères en arrière-plan (Source : AURCA)*



*La plaine du Vallespir (Source : AURCA)*



*La plaine du Tech et de l'Illobérès (Source AURCA)*



*Le littoral (Source : DREAL Occitanie)*



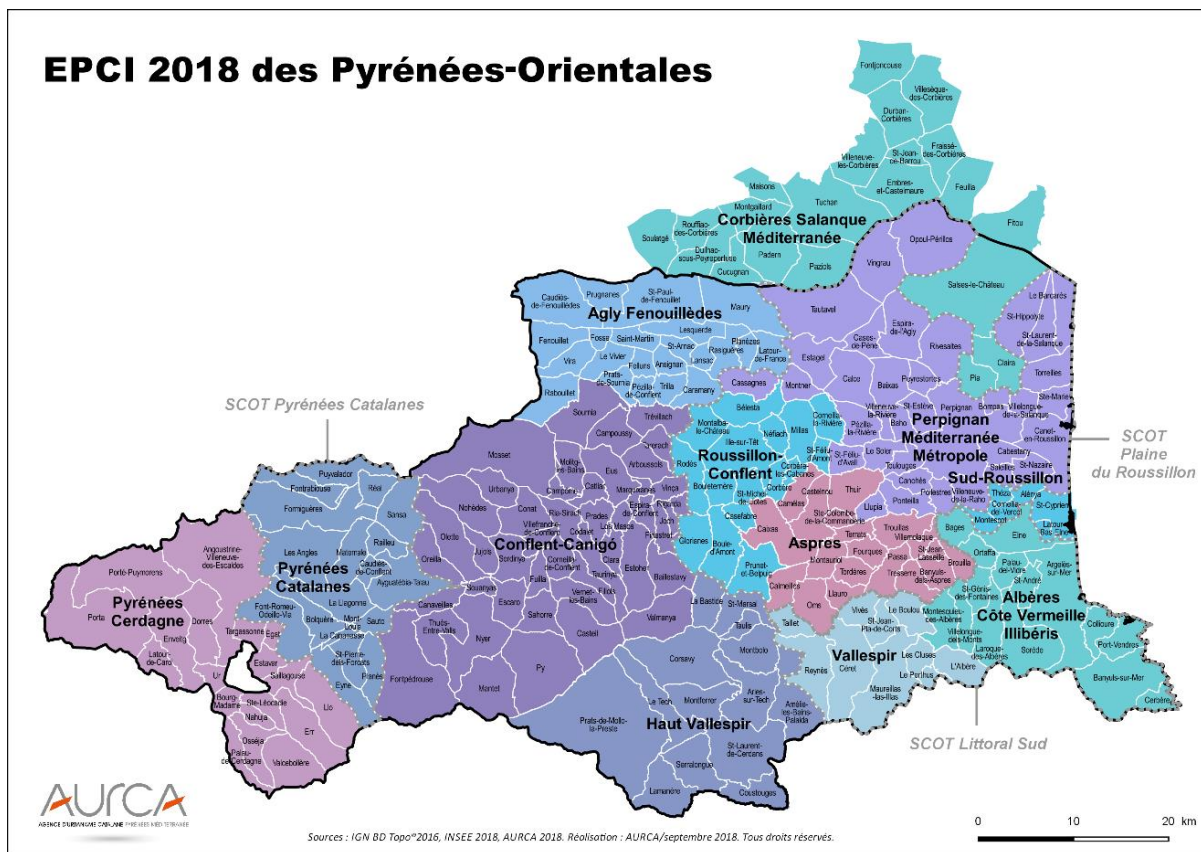
### 3. Le cadre administratif

Le territoire s'organise autour de plusieurs pôles structurants : Céret, Le Boulou qui rayonnent sur la partie Bas Vallespir et l'ouest d'Argelès-sur-Mer qui rayonne sur le Massif des Albères et la Côte-Vermeille, et Elne qui structure la Basse plaine du Tech et l'Illobérès.

Le territoire dispose d'une sous-préfecture : Céret, et de trois bureaux centralisateurs de cantons : Céret, Elne, et Argelès-sur-Mer. Le périmètre recouvre en totalité deux Communautés de Communes : Les Communautés de Communes du Vallespir (10 communes) et Albères-Côte Vermeille-Illobérès (15 communes).

#### 3.1 Territoires limitrophes

Le territoire est bordé au nord par la Communauté de Communes des Aspres et la Communauté de Communes Sud-Roussillon, la commune de Bages est limitrophe de Pollestres, qui est membre de la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole.

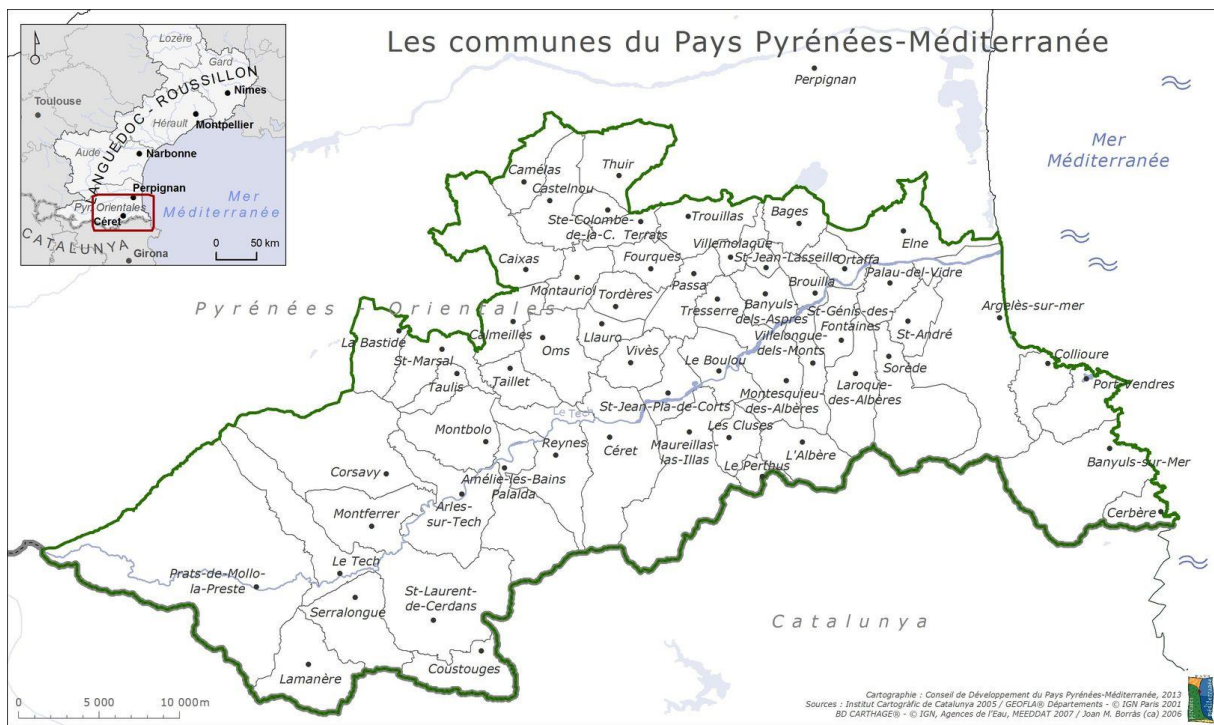


Ces trois EPCI sont adhérents au SCOT de la Plaine du Roussillon. Ce dernier comprend 77 communes dont la ville centre de Perpignan, dont le degré d'influence est prégnant. La majorité des communes du SCOT Plaine du Roussillon est répartie au sein de différentes intercommunalités : Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole (36 communes), Communauté de Communes Roussillon-Conflent (16 communes), Communauté de Communes des Aspres (19 communes), Communauté de Communes Sud Roussillon (6 communes), et compte 330 100 habitants (Filocom 2015).

Enfin, la Communauté de Communes du Haut-Vallespir confine avec le périmètre du SCOT littoral Sud à l'Ouest sur la haute vallée du Tech. Ces deux entités, de par leur appartenance à la même vallée partagent certaines caractéristiques, de nombreux enjeux ainsi que des valeurs identitaires fortes, autant d'éléments qui confirment l'intérêt de développer une réflexion dans le cadre du SCOT qui ne se limite pas au périmètre administratif de ce dernier.

### 3.2 Territoires juxtaposés

Le territoire du SCOT Littoral Sud fait partie intégrante du Pays Pyrénées-Méditerranée. Cette structure couvre 4 EPCI et 58 communes. Cette structure a vocation à développer des réflexions et engager des politiques de développement. A titre d'illustration, le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) des 4 EPCI membres, coordonné par le Pays contribue à enrichir les réflexions en matière de gestion économe des ressources et de l'énergie sur le territoire du SCOT Littoral Sud.



Créé en 2011, le Parc Naturel Marin du Golfe du Lion, englobe le territoire des six communes littorales du SCOT Littoral Sud. Son périmètre s'étend de Cerbère à Leucate et couvre près de 100 km de côte. Les travaux menés par le Parc ont permis d'alimenter les réflexions du SCOT et plus particulièrement le Chapitre-Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (CI-SMVM).



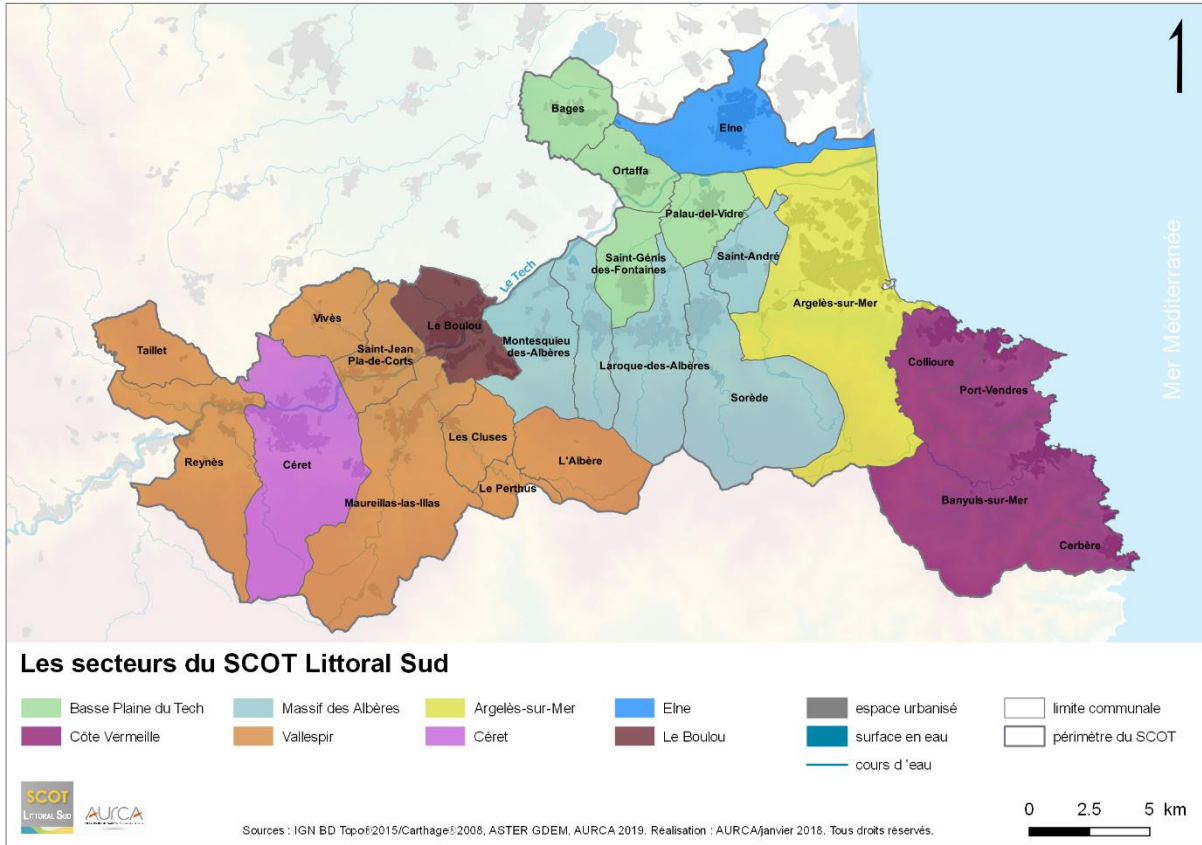
Enfin, le territoire du SCOT Littoral Sud, frontalier avec la Catalogne Sud, appartient au périmètre de l'Eurodistrict de l'espace catalan transfrontalier dont l'objectif est la définition et l'émergence d'un projet de territoire transfrontalier basé sur la réalité d'un bassin de vie partagé entre le département des Pyrénées-Orientales et les Comarques de la Province de Gérone. A ce titre, il est important de souligner que le territoire du SCOT Littoral Sud entretient d'étroites relations avec la Catalogne Sud. Au-delà du simple positionnement transfrontalier, les deux territoires partagent en effet des traits historiques et culturels communs. En ce sens diverses initiatives en matière de coopération, de jumelage et d'échanges sont développées de part et d'autre des Albères renforçant une identité commune déjà forte.

#### 4. Les secteurs d'étude

L'analyse de l'état socio-économique du territoire a été réalisée sur le périmètre du SCOT dans son ensemble. Il a également été jugé pertinent de dégager les principales tendances et enjeux à l'échelle de secteurs géographiques regroupant 5 à 6 communes et présentant des caractéristiques communes.

Se dégagent ainsi quatre secteurs d'étude :

- Le secteur « Vallespir » compte 7 communes : Taillet, Reynès, Maureillas-las-Illas, Saint-Jean-Pla-de-Corts, Les Cluses, Le Perthus et l'Albère.
- Le secteur « Albères » comprend 5 communes situées dans le piémont des Albères : Saint-André, Sorède, Laroque-des-Albères, Villelongue-del-Monts et Montesquieu-des-Albères
- Le secteur « Basse plaine du Tech » est constitué de 4 communes situées de part et d'autre du Tech : Bages, Ortaffa, Palau-del-Vidre et Saint Génis-des-Fontaines.
- La « Côte Vermeille » regroupe les 4 communes de la côte rocheuse : Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer et Cerbère.
- Quatre pôles structurants ont été isolés. Ils peuvent faire l'objet d'analyses comparatives avec leurs aires d'influence respectives : Elne et la Basse Plaine du Tech, Argelès-sur Mer et le Massif des Albères, et Céret et Le Boulou et le Vallespir.



# Partie II

## II. Dynamiques socio démographiques et équipements



## A. Evolutions démographiques et armature urbaine

### 1. Place du territoire dans l'armature urbaine

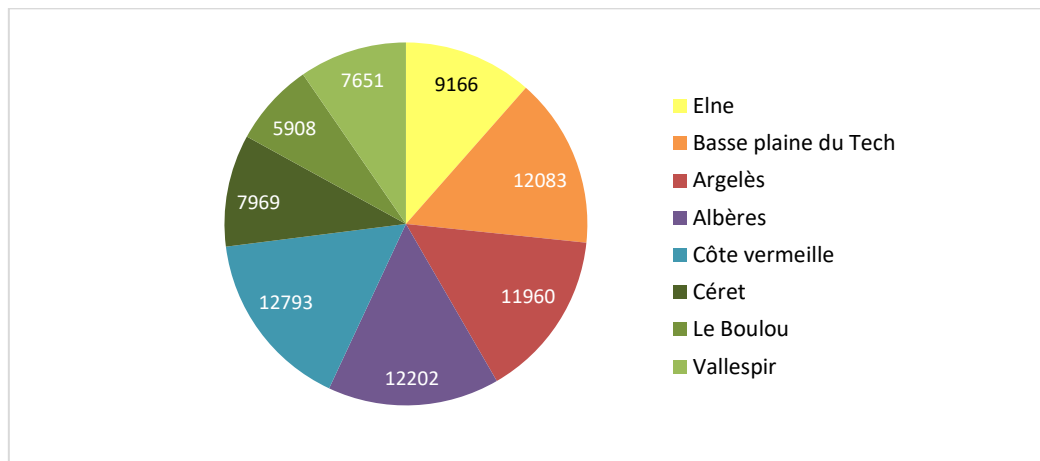
En 50 ans, la population du territoire a plus que doublé pour atteindre 79 730 habitants au 1er janvier 2015. Le SCOT Littoral Sud représente ainsi près d'un habitant sur six dans le département des Pyrénées-Orientales.

Le territoire est frontalier au nord avec le SCOT Plaine du Roussillon, comprenant l'agglomération de Perpignan (premier territoire économique et administratif des Pyrénées-Orientales, avec un quart de million d'habitants et plus de 100 000 emplois) et au sud avec l'Espagne et la Comarque de l'Alt Empordà qui comprend pour sa part plus de 150 000 habitants, avec les villes de Figières et Rosas.

Le territoire du SCOT Littoral Sud présente un degré relatif d'autonomie par rapport aux grandes agglomérations voisines. Toutefois, il existe un certain nombre d'interdépendances à une plus petite échelle, celle des aires urbaines. Elne, Argelès-sur-Mer, Saint-André, Collioure et Port-Vendres appartiennent en effet à l'aire urbaine de Saint-Cyprien, Bages et Ortaffa à celle de Perpignan.

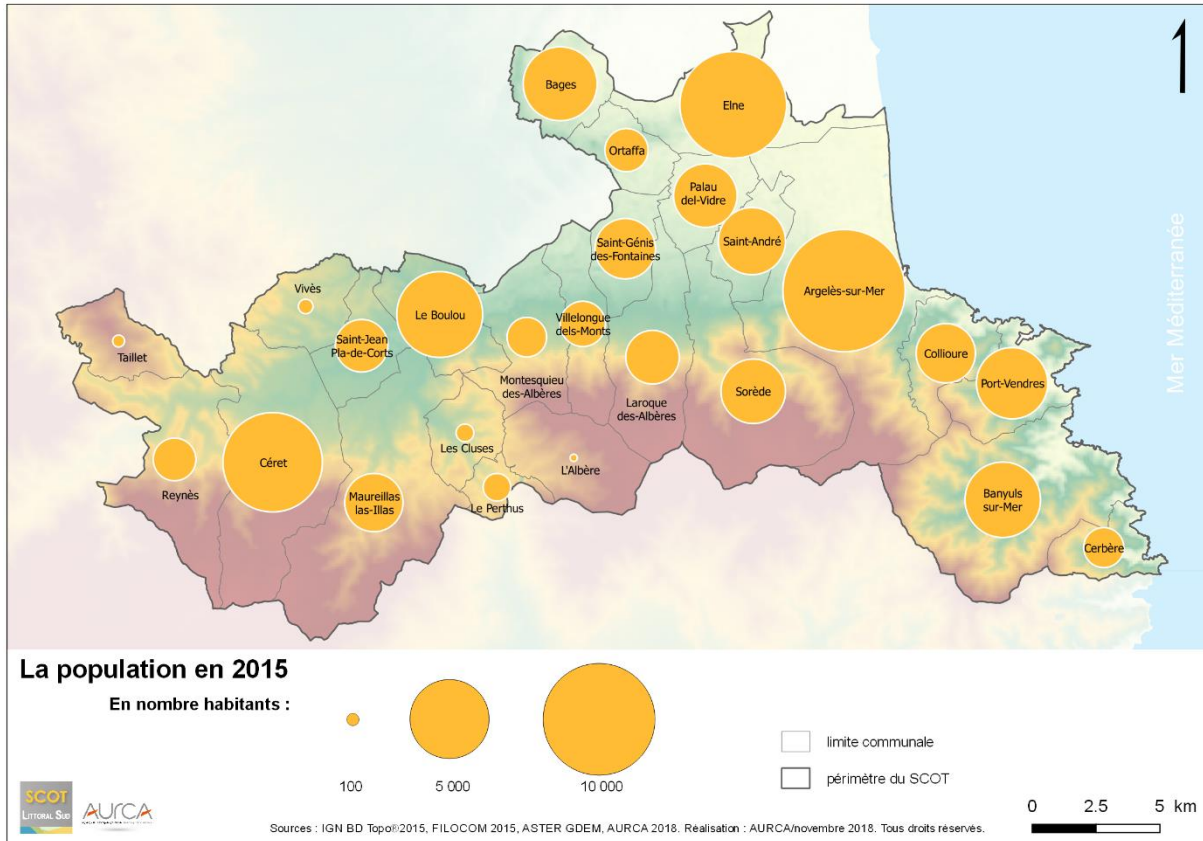
Plus de 40% des habitants du SCOT Littoral Sud résident dans les quatre villes qui polarisent le territoire :

- Argelès-sur-Mer soit 15% de la population du SCOT,
- Elne soit 11,5% de la population du SCOT,
- Céret soit 10% de la population du SCOT,
- Le Boulou soit 7,5% de la population du SCOT.



Répartition de la population permanente en 2015 (Source : Filocom)

On distingue ensuite trois secteurs géographiques peuplés dans des proportions équivalentes, autour de 12 000 habitants : la Basse plaine du Tech, le Massif des Albères et la Côte Vermeille. Malgré le grand nombre de communes, le secteur du Vallespir est le moins peuplé, avec seulement 7 650 habitants.



## 2. Une croissance démographique modérée

Entre 2005 et 2015, le SCOT a gagné 7 115 habitants, soit un taux de croissance moyen annuel de 0,9%. Celui-ci est en légère diminution comparé à celui enregistré sur la décennie 1999-2009 (1%) et varie fortement selon les secteurs géographiques.

	2005	2015	Taux d'évolution annuel moyen (2005-2015)
Elne	7 367	9 166	2,21%
Basse plaine du Tech	10 198	12 083	1,71%
Argelès-sur-Mer	10 589	11 960	1,22%
Massif des Albères	10 280	12 202	1,73%
Côte Vermeille	13 881	12 793	-0,81%
Le Boulou	5 190	5 908	1,30%
Céret	7 810	7 969	0,20%
Vallespir	7 301	7 651	0,47%
Total général	72 616	79 730	0,94%

*Evolution démographique entre 2005 et 2015 (Source : Filocom)*

Le rythme de croissance a été modéré à Argelès-sur-Mer (1,2%), la ville a cependant accueilli 1 370 habitants supplémentaires entre 2005 et 2015. Le secteur voisin du



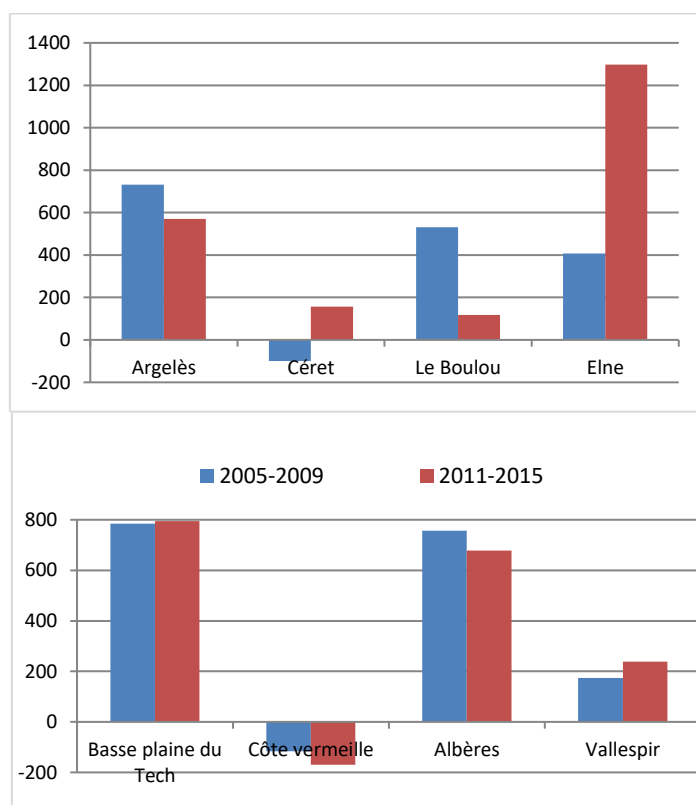
Massif des Albères s'est révélé particulièrement attractif avec une croissance moyenne annuelle de 1,7% et un gain total de 1 920 habitants.

En Vallespir, Céret a connu un taux d'évolution relativement faible (0,2% par an en moyenne, 160 habitants supplémentaires). Les villages s'y sont développés à un rythme de 0,5% en moyenne. La ville du Boulou se révèle plus dynamique (1,3% par an, + 720 habitants en 10 ans.)

La Côte Vermeille a perdu près de 1 090 habitants, enregistrant une évolution négative de 0,8% par an.

Bien desservies par les axes de communication et pour partie situées dans l'espace périurbain de l'agglomération perpignanaise, la basse plaine du Tech, dont Elne, ont mené une politique de développement de l'urbanisation très volontariste et enregistré les taux de croissance les plus forts (respectivement 1,7% et 2,2%). Cela représente un gain de près de 3 685 habitants, soit la moitié des gains démographiques du SCOT.

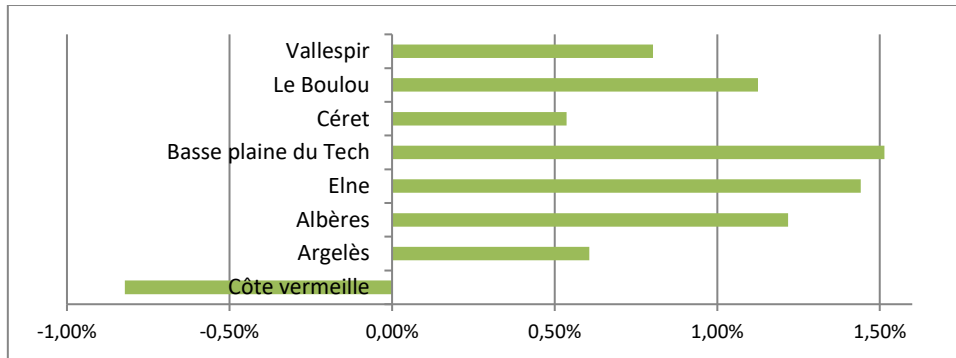
La comparaison des évolutions démographiques entre les périodes 2005-2009 et 2011-2015 révèle que le territoire a enregistré un léger accroissement démographique en deuxième période. Celui-ci est essentiellement porté par le dynamisme démographique d'Elne.



Evolutions démographiques entre 2005-2009 et 2011-2015 (Source : Filocom)

Sur la seconde période, la déprise démographique de la Côte Vermeille se confirme (toutes les communes évoluent en négatif). La croissance ralentit à Argelès-sur-Mer, dans le Massif des Albères et plus fortement encore au Boulou. Céret renoue avec

une évolution démographique positive et le Vallespir voit son rythme de croissance augmenter sensiblement.



Taux de variation moyen annuel entre 2011-2015 (Source : Filocom)

### 3. Des migrations résidentielles salvatrices

L'étude des migrations résidentielles entre le territoire du SCOT et les autres territoires permet d'identifier des flux à hauteur de 7 962 entrants pour 6 319 sortants sur la période 2014-2015. Les secteurs les plus attractifs en termes d'entrées sont les espaces côtiers et rétro littoraux. Les soldes migratoires les plus favorables s'observent également sur ces secteurs, à l'exception d'Argelès-sur-Mer et de la Basse Plaine du Tech. Le Boulou bénéficie également d'un solde migratoire largement excédentaire. Seul le pôle de Céret enregistre un solde migratoire négatif.

	total sorties	total entrées	solde migratoire
Argelès-sur-Mer	1031	1132	101
Massif des Albères	689	1000	311
Elne	1120	1421	301
Basse Plaine du Tech	921	1008	87
Côte Vermeille	914	1381	461
Céret	700	663	-37
Le Boulou	544	912	368
Vallespir	400	445	45
SCOT Littoral Sud	6319	7962	1643

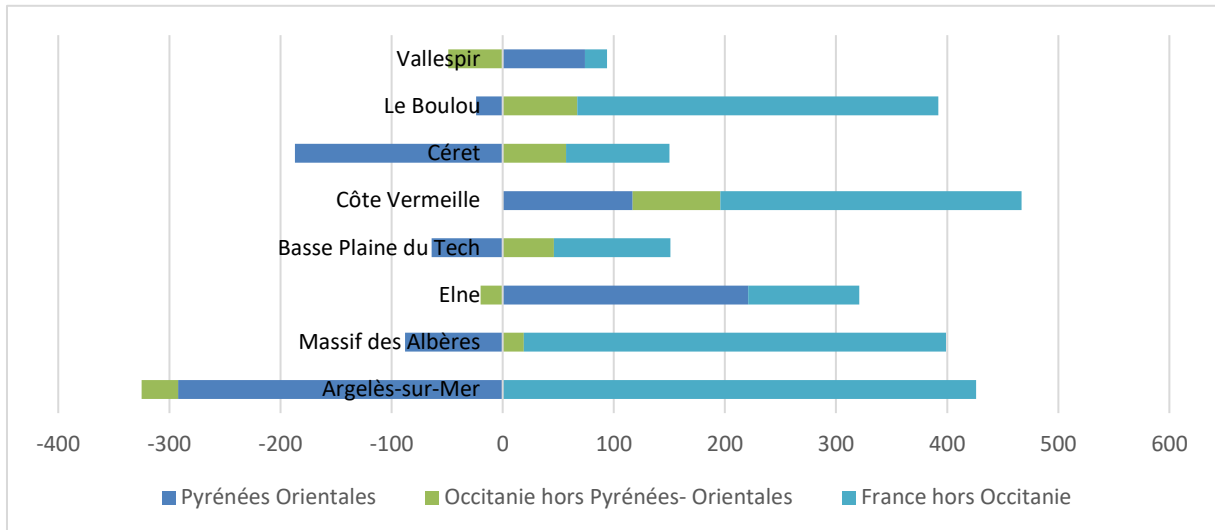
Mouvements migratoires externes au territoire du SCOT en 2014 et 2015 (Source INSEE-AURCA)

On notera que le territoire accueille essentiellement des migrations originaires de France métropolitaine, soit 4 575 personnes, dont un peu plus d'un cinquième provient d'Occitanie (hors Pyrénées-Orientales). Sur ce type de migrations, Argelès-sur-Mer obtient le solde migratoire le plus favorable du périmètre.

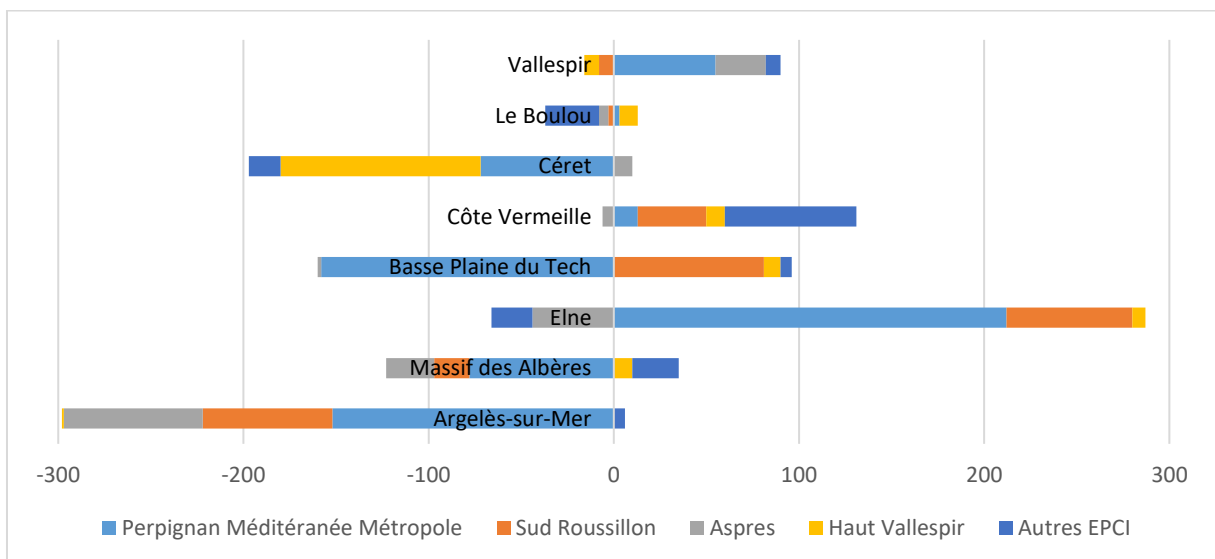
3 387 entrants sont originaires du département. A Elne et dans la Basse Plaine du Tech, ils constituent d'ailleurs le volume principal de flux. Ceux-ci sont en grande partie issus des EPCI voisins : de la Communauté Urbaines (CU) Perpignan Méditerranée Métropole, de la CC Sud Roussillon et dans une moindre mesure de la CC des Aspres et du Haut Vallespir.

Pour autant, les départs pour d'autres communes du département sont également très nombreux. Supérieurs aux entrées, ils conduisent à un solde migratoire défavorable au territoire du SCOT. Le plus fort déficit s'observe à Argelès-sur-Mer. Seuls Elne, la Côte Vermeille et le Vallespir tirent leur épingle du jeu.

La Côte Vermeille est le seul secteur qui enregistre un solde migratoire positif avec les autres communes du département (hors SCOT Littoral Sud) et des autres régions françaises.



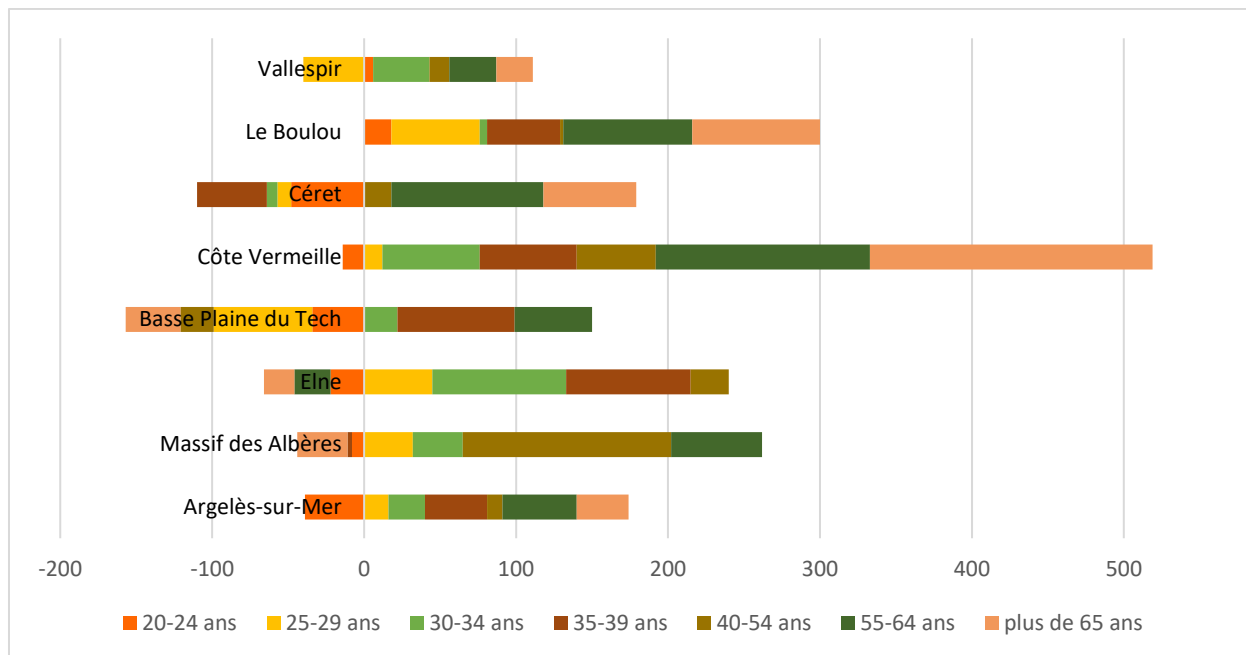
Soldes migratoires entre le SCOT et les autres territoires entre 2014 et 2015, par secteur géographique (Source INSEE-AURCA)



Détail des soldes migratoires enregistrés au sein des Pyrénées-Orientales entre 2014 et 2015, par secteur géographique (Source INSEE-AURCA)

L'analyse des migrations par tranche d'âge démontre que le territoire rencontre des difficultés à retenir les jeunes adultes, le solde migratoire sur la classe des 20-24 ans étant déficitaire sur l'ensemble des secteurs, le Vallespir excepté. Ce déficit s'observe même au-delà sur certains secteurs géographiques : 20-29 ans pour la

Basse Plaine du Tech, 20-39 ans pour Céret. A l'instar des territoires méditerranéens, et pour des raisons similaires (climat, cadre de vie ...), le solde migratoire est particulièrement excédentaire sur les tranches d'âges les plus avancés.



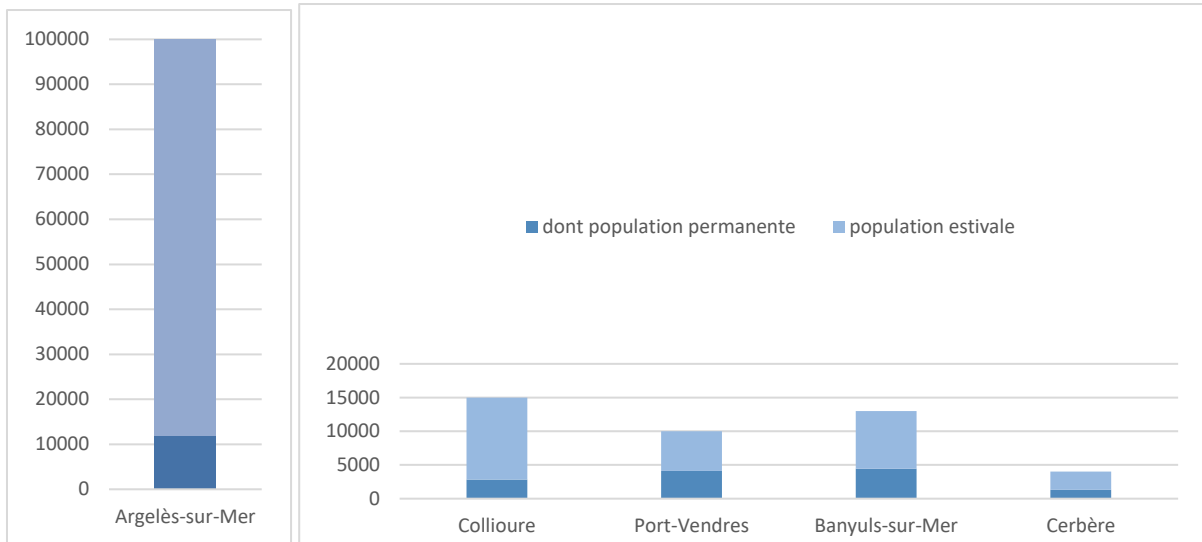
Détail des soldes migratoires par tranche d'âge entre 2014 et 2015, par secteur géographique (Source : INSEE-AURCA)

La forte dépendance qu'entretient le territoire envers les flux migratoires pose la question de la durabilité du phénomène dans le temps et celle de sa maîtrise. Le territoire doit être en mesure de préserver son attractivité liée à sa situation et à son cadre de vie. Il s'agira d'assurer le maintien des jeunes habitants sur le territoire mais aussi de séduire des ménages en début de parcours professionnel.

#### 4. Une organisation territoriale bouleversée en période estivale

Le territoire du SCOT connaît d'importantes variations de population du fait de son caractère touristique, essentiellement sur l'espace côtier. Ainsi, on estime que la population de la Côte Vermeille est en moyenne multipliée par trois en été passant de quelques 13 000 habitants à environ 42 000. La station d'Argelès-sur-Mer enregistre pour sa part des pics de fréquentation faisant passer sa population à 100 000 résidents. Dans la Basse plaine du Tech, le Massif des Albères et le Vallespir, les séjours touristiques pourtant nombreux, n'engendrent cependant pas de hausse significative de population.

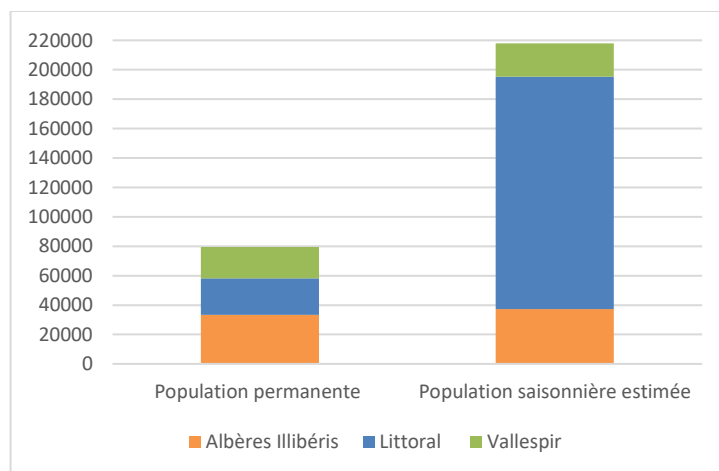
Cette situation bouleverse l'organisation territoriale le temps de l'été, concentrant sur la côte l'essentiel des activités humaines et économiques et impacte directement le cadre de vie d'une grande part de la population du territoire du SCOT Littoral Sud.



Les variations de population sur le littoral en 2015 (source Filocom, Mairies, Offices du Tourisme)

Face aux fluctuations de population, les collectivités sont amenées à calibrer leurs besoins en équipements en prenant en considération la population maximale pouvant être présente sur les sites (STEP, voiries...). De même, les administrations et entreprises pourvoyeuses de services tiennent compte de ces variations pour optimiser l'implantation de leurs réseaux (transports publics, Postes, forces de l'ordre...).

L'attractivité touristique du territoire induit une forte densité d'équipements touristiques et sportifs disséminés sur le territoire ainsi que de diverses formes de services tels que les restaurants (plus de 225). Certains types d'équipements se concentrent sur le littoral (agences de voyage, hôtels, campings). Les équipements intermédiaires et supérieurs tels que les bassins de natation, les pistes d'athlétisme, les agences de voyage ou les cinémas se localisent de manière préférentielle dans les centralités urbaines principales de Céret, Elne et d'Argelès-sur-Mer. La pérennisation à l'année du niveau de l'offre en équipements, services et commerce est néanmoins problématique (fréquentation...).

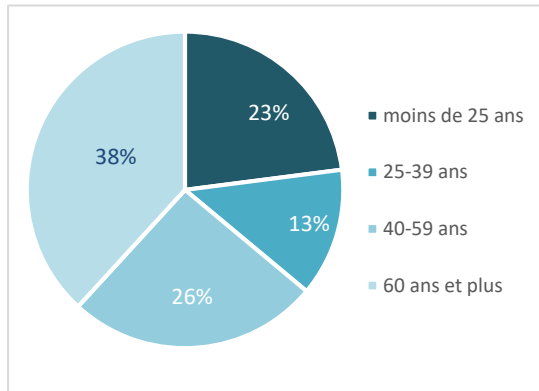


Variations de populations sur le territoire du SCOT en 2015 (source Filocom, Mairies, OT)

## B. Caractéristiques de la population et besoins en équipements

### 1. Forces vives et vieillissement de la population

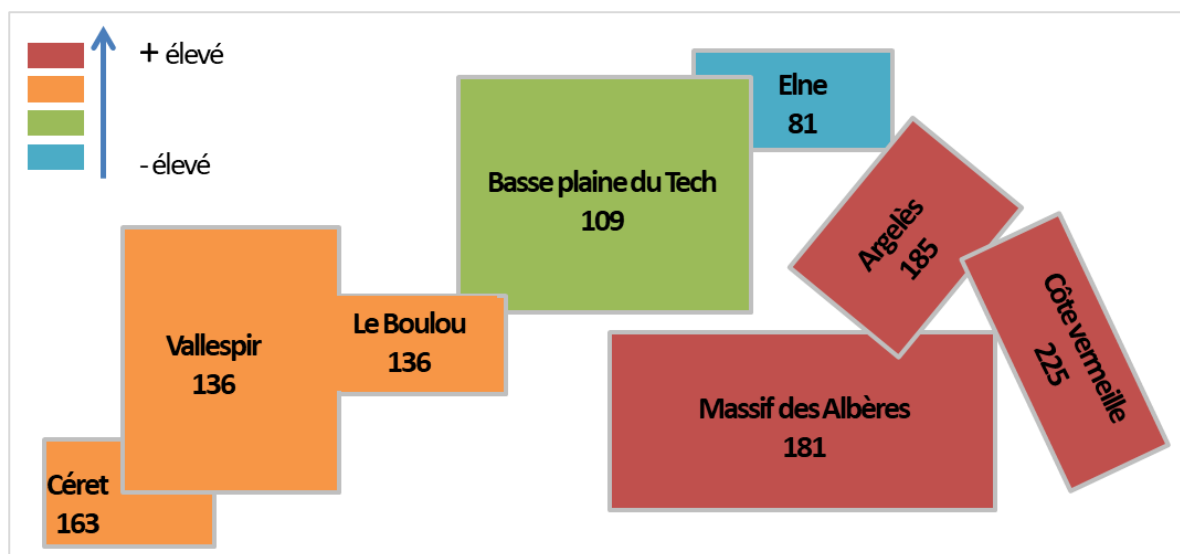
L'effet migratoire impacte fortement la structure par âge de la population, renforçant une pyramide des âges plutôt favorable aux seniors.



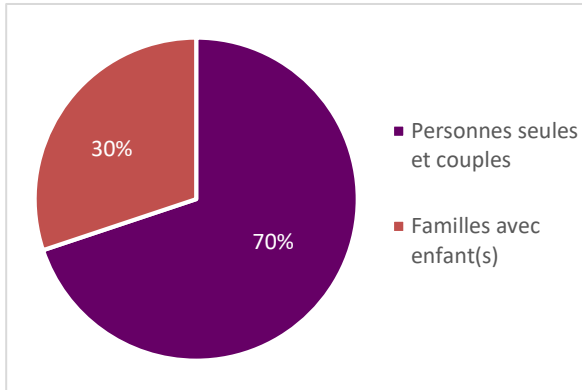
Structure par âge de la population en 2015  
(Source : INSEE)

Au cours des 10 dernières années, le vieillissement s'observe à travers une hausse significative du nombre de seniors (+ 2 600 individus de 60 à 75 ans et + 2 000 individus de 75 ans et plus). Corrélé à une baisse du nombre de jeunes ménages (-700 individus pour la classe des 25-39 ans), cela renforce le poids déjà important des seniors dans la population. 38% des habitants du SCOT ont plus de 60 ans en 2015 contre 34% en 2006. A titre de comparaison, les seniors représentent 31% de la population départementale et 25% de la population française.

Cette tendance générale est à nuancer selon les secteurs géographiques. L'installation et l'omniprésence d'une population plutôt âgée sur le littoral et le Massif des Albères contraste avec l'arrivée de familles sur la partie nord du territoire. Ainsi, l'indice de vieillissement qui rapporte le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus pour 100 jeunes de moins de 20 ans atteint 225 sur la Côte vermeille, 180 sur le pôle d'Argelès-sur-Mer, le Massif des Albères. A contrario, il est proche de 100 dans la Basse plaine du Tech (situation d'équilibre). Elne se distingue, avec un indice favorable aux jeunes habitants (100 jeunes pour 80 seniors).



Indice de vieillissement en 2015 (Source : INSEE)

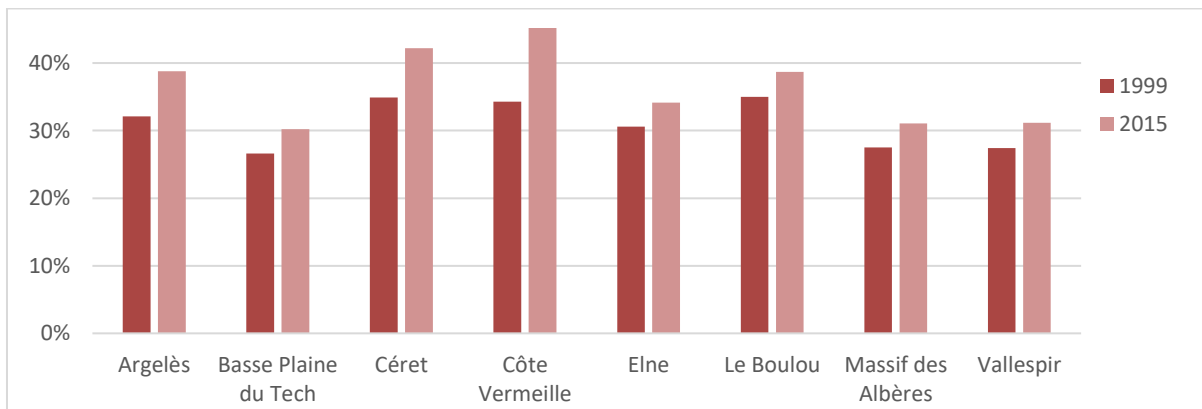


L'état et l'évolution de la pyramide des âges sur le territoire induit la présence de ménages de petite taille, constitué pour les deux tiers de personnes seules ou de couples sans enfants. On observe de fortes disparités entre les secteurs, avec environ 25% de familles avec enfants dans les territoires vieillissants (Argelès-sur-Mer, Côte Vermeille), contre 35% dans les territoires plus jeunes (Elne, Basse Plaine du Tech).

*Structure familiale du SCOT Littoral Sud en 2015  
(Source : INSEE)*

Alors que le ménage moyen était constitué de trois personnes il y a 40 ans, il se compose de moins de deux personnes aujourd'hui. Il faut désormais 470 logements pour loger 1000 personnes soit 125 de plus qu'en 1970.

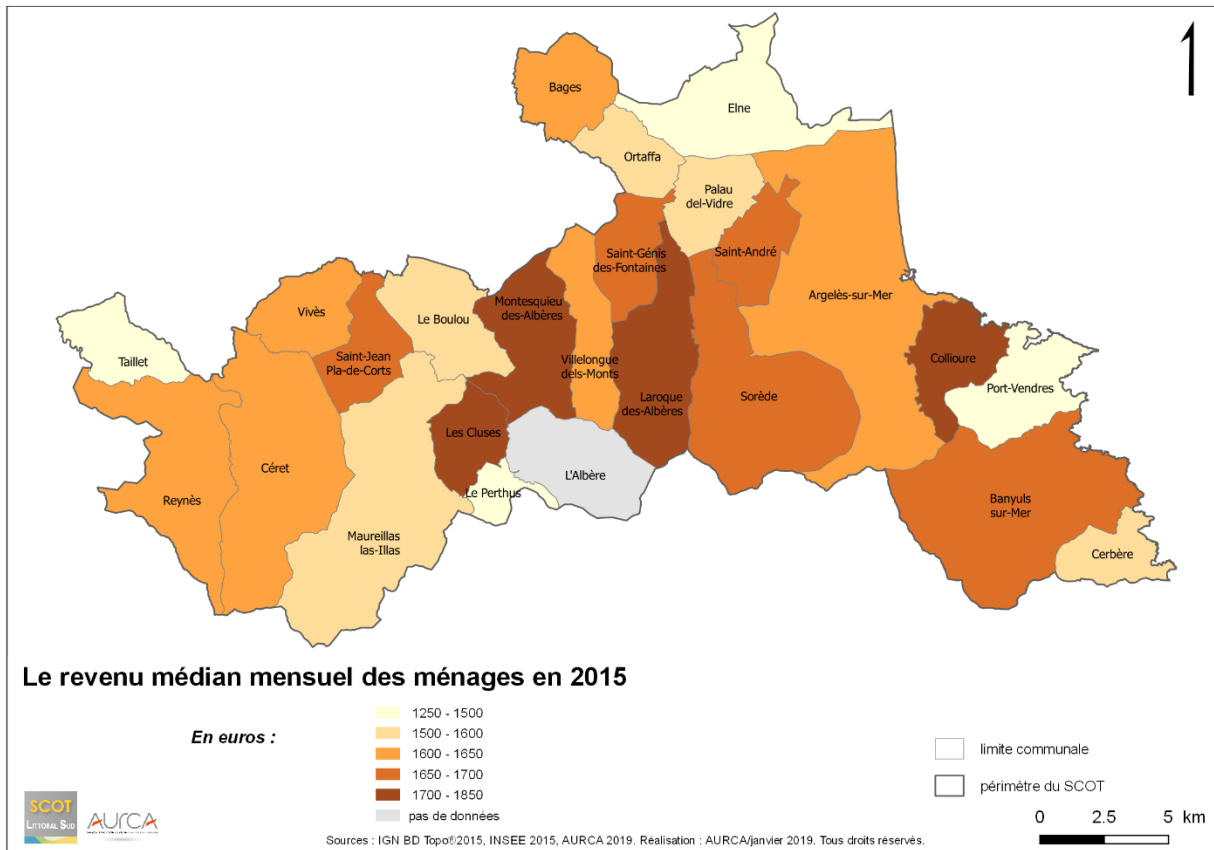
En 2015, plus d'un ménage sur trois est composé d'une personne qui occupe seule son logement. Par ailleurs, près d'une famille (ménages avec enfants) sur trois est monoparentale.



*Part des ménages composés d'une personne seule en 1999 et en 2015 (Source : INSEE)*

## 2. Un assez bon niveau de revenus mais d'importants écarts entre les territoires

En 2015, on dénombre 35 755 foyers fiscaux au sein du périmètre. Le revenu médian disponible s'établit à 19 194 euros au sein de la CC Albères-Côte-Vermeille-Illibérus et à 18 900 euros dans la CC du Vallespir, contre 20 566 au plan national. Le Massif des Albères affiche les valeurs les plus élevées du territoire. La Basse plaine du Tech, notamment du fait d'un marché immobilier plus accessible, présente le niveau de revenus le plus modeste. Dans les autres secteurs géographiques, la situation est contrastée entre les communes. A l'exception de Céret, les pôles affichent des valeurs inférieures à celles de leurs aires d'influences respectives.



Il est essentiel de considérer l'âge, la structure familiale et les revenus dans la définition des besoins en logements, en emplois et en équipement du territoire. Ces variables révèlent un territoire fort de contrastes avec une partie sud-est plutôt vieillissante et relativement aisée qui accueille de petits ménages composés d'une personne (Argelès-sur-Mer, Côte Vermeille) et de couples sans enfant (Massif des Albères). À l'ouest, l'indice de vieillissement est légèrement élevé mais le territoire compte une part plus importante de familles aux revenus modestes. Elne se distingue par sa jeunesse et la place des familles avec enfants mais un niveau de revenus parmi les plus faibles du territoire.

### 3. Des équipements et services relativement adaptés au profil des habitants du SCOT

#### 3.1 Une offre en équipements préscolaires et scolaires satisfaisante

Douze communes du SCOT disposent d'au moins une structure d'accueil collectif pour enfants d'âge préscolaire : Argelès-sur-Mer, Banyuls-sur-Mer, Bages, Elne (deux structures), Palau-del-Vidre, Le Boulou, Céret, Maureillas-las-Illas, Port-Vendres, Saint-André, Sorède et Villelongue-dels-Monts. Ces structures sont essentiellement des crèches publiques. Celle de Céret est parentale. Celles du Boulou, de Palau-del-Vidre et d'Elne (une des deux structures) sont privées.

En 2015, la capacité d'accueil cumulée est de 318 places. Le taux d'équipement préscolaire collectif est de 161 places pour 1 000 enfants âgés de 1 mois à 3 ans, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne nationale (158). La Côte Vermeille est le



secteur le mieux équipé du territoire (et paradoxalement le plus vieillissant). Le Vallespir est moins bien doté que ses voisins, cette tendance étant renforcée par le niveau d'équipement de Céret qui est plus faible que la moyenne du SCOT Littoral Sud.

	Nombre de places en 2015	Total naissances 2012-2014	Taux équipement(*)
Massif des Albères	30	247	121
Argelès-sur-Mer	47	264	178
Côte Vermeille	60	234	256
Basse plaine du Tech	55	352	156
Elne	60	351	171
Vallespir	20	176	114
Céret	20	183	109
Le Boulou	26	167	156
SCOT Littoral Sud	318	1974	161

\*En nombre de places pour 1000 enfants âgés de moins de trois ans

**Niveau d'équipement en crèches collectives en 2015**  
(Source : Conseil départemental 66, INSEE, AURCA)

Concernant les équipements scolaires, seules les communes de l'Albère, des Cluses, de Taillet et de Vivès n'ont pas d'établissement scolaire sur leur territoire, leurs élèves sont scolarisés au sein d'écoles situées dans les communes voisines.

Le SCOT dispose de cinq collèges dont trois ont ouvert leurs portes dans les années 1970. Situés sur les communes d'Argelès-sur-Mer, de Céret, d'Elne, de Port-Vendres et de Saint-André, les collèges du SCOT accueillent un total de 3 300 élèves en 2015. Ouvert en 2005, le collège de Saint-André a permis de délester celui d'Argelès-sur-Mer, jusqu'alors en surcharge chronique. Alors que le collège de Céret a profité d'une extension dans les années 1990, le collège d'Argelès-sur-Mer a fait l'objet d'une rénovation complète entre 2013 et 2015. Le nouveau collège d'Elne a ouvert ses portes à la rentrée 2017. Reconstitué à l'entrée de la ville, dans la zone d'activité, il offre une capacité d'accueil identique à celle de l'ancien établissement, déclassé du fait de sa situation en zone inondable (900 élèves). La création d'un nouveau collège au Boulou est actuellement en réflexion pour délester les établissements voisins et réduire les temps de déplacements des collégiens.

Concernant les lycées, l'offre publique est diversifiée sur le territoire du SCOT. Céret accueille un lycée polyvalent proposant de l'enseignement général, de l'enseignement technologique tertiaire (communication et gestion) et professionnel tertiaire (comptabilité, commerce, logistique et secrétariat). Un lycée professionnel « métiers du bâtiment » se situe à Villelongue-dels-Monts. La création d'un nouveau lycée à Argelès-sur-Mer en 2014 est venue étoffer ce panel. Ce dernier propose de l'enseignement général ainsi que de l'enseignement professionnel axé sur les métiers de l'hôtellerie, de la restauration et du tourisme. L'offre publique est complétée par la présence d'un lycée agricole privé à Céret.



**Le lycée Alfred SAUVY à Villelongue-dels-Monts**  
(Source AURCA)

### 3.2 Un bilan contrasté pour les équipements et services de santé et d'action sociale

En 2015, la densité en médecins généralistes est plutôt conforme aux moyennes régionale et départementale, cependant, celle des médecins spécialistes est inférieure (6 spécialistes pour 10 000 habitants contre 9 en France métropolitaine et 10 dans les Pyrénées-Orientales). Cette offre se concentre sur les communes du Boulou, de Céret et d'Argelès-sur-Mer. Avec 32 infirmiers pour 10 000 habitants, le territoire du SCOT est particulièrement bien pourvu. En effet, cette densité en infirmiers est bien plus élevée que celle observée dans les moyennes régionale, départementale et surtout nationale (plus du double).

	Médecins Généralistes	Médecins spécialistes	Infirmiers
Argelès-sur-Mer	16	12	28
Basse Plaine du Tech	13	0	22
Céret	18	15	46
Côte Vermeille	15	1	42
Elne	13	18	21
Le Boulou	17	2	33
Massif des Albères	10	0	31
Vallespir	9	0	34
SCOT Littoral Sud	14	6	32

*Densité médicale en 2015, en nombre de soignants pour 10 000 habitants,  
(Source : BPE INSEE, Filocom, AURCA)*

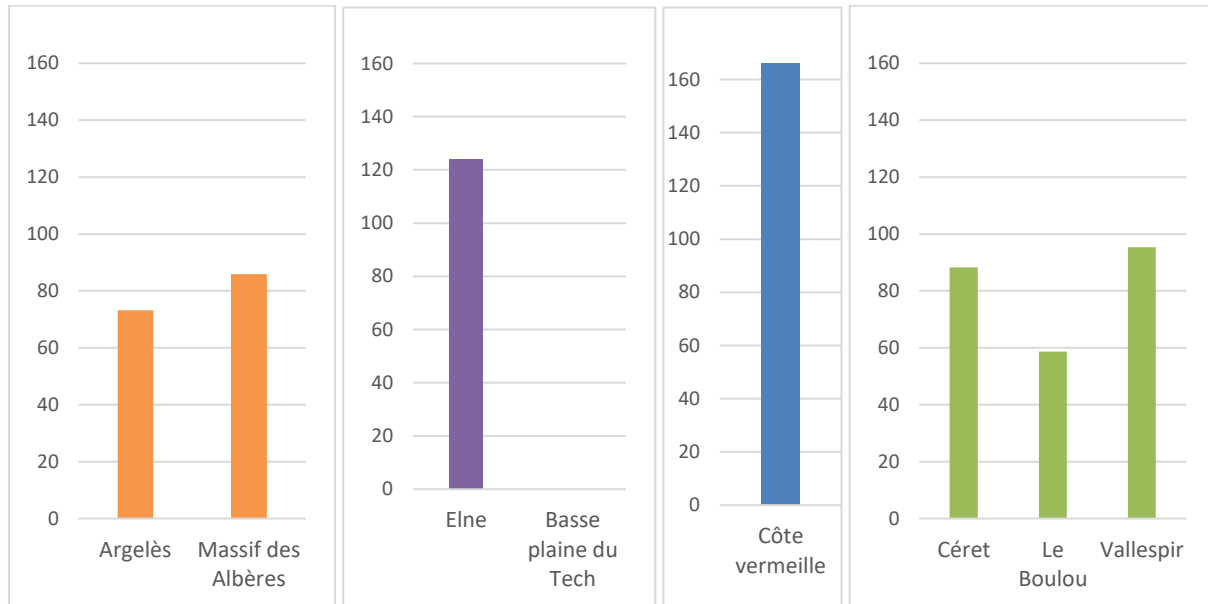
En ce qui concerne l'accueil des personnes âgées, le territoire du SCOT a une capacité 92 places pour 1000 personnes de plus de 75 ans, ce qui est supérieur à la moyenne départementale (82) mais bien inférieur à la moyenne nationale (123) et aux capacités proposées dans les départements de la façade méditerranéenne où la présence du 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> âge est importante (Var, Hérault, Alpes Maritimes : 100 places).

	EHPAD /maison de retraite	Foyers logement	Accueil de jour
Banyuls -Paul Reig	85		
Banyuls -Azema	59		
Port-Vendres -Maréchal de Castellane	86	82	
Collioure - La catalane	70		4
Argelès -Les capucines	94		6
Argelès -Les grands platanes			12
Céret -Casa assolellada	107		10
Le Boulou -Stabulum		52	
Saint Jean Pla de Corts / Maureillas	82		
Elne -Coste baills	114		6
Sorède -Les Valbères	76		
Villelongue del Monts -Léon Bourgeois	77		8

*Places en établissements d'hébergement pour personnes âgées en 2015  
(Source : Conseil Départemental 66)*

Parmi les dix communes les plus peuplées du territoire, sept sont dotées d'établissements. On relève un très bon niveau d'équipement de la Côte Vermeille,

avec 166 places pour 1 000 personnes âgées de 75 ans et plus, réparties sur l'ensemble des communes à l'exception de Cerbère. Le niveau d'équipement des pôles est par ailleurs inférieur à la moyenne du périmètre : 73 places pour 1 000 personnes âgées de 75 ans et plus à Argelès-sur-Mer, 88 à Céret, 54 au Boulou (mais l'offre est exclusivement constituée d'un foyer logement, il n'y a pas d'EHPAD). Elne se distingue. La commune propose 124 places pour 1 000 personnes âgées de 75 ans, mais elle concentre la totalité de l'offre du secteur de la Basse plaine du Tech.



*Nombre de place pour 1 000 personnes âgées de 75 ans et plus en 2015  
(Source Conseil départemental 66 2015 / INSEE 2013)*

### 3.3 Une offre en équipements sportifs dense

L'offre sportive est très diversifiée et permet à la population de bénéficier d'un large panel d'activités. L'ensemble du territoire est couvert par un ou plusieurs équipements sportifs (à l'exception des communes de l'Albère et de Taillet). Globalement, un certain déséquilibre existe entre les communes littorales et l'arrière-pays.

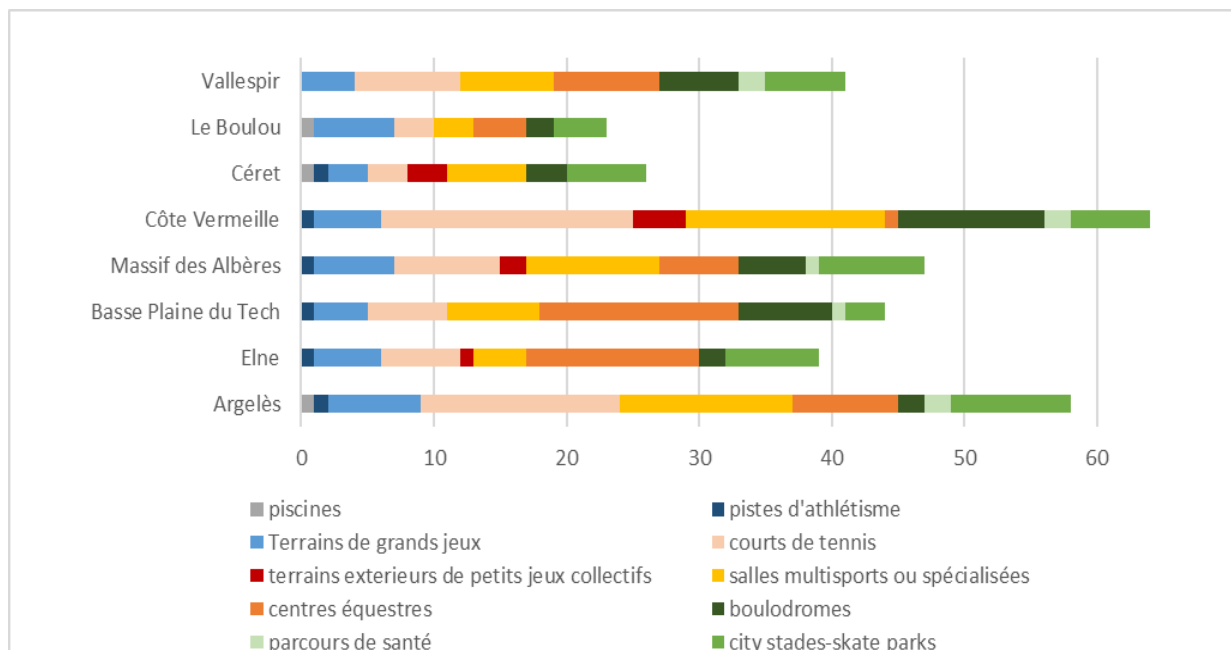
Le territoire du SCOT est doté d'une centaine d'équipements de proximité, soit un taux de couverture moyen de 12 équipements pour 10 000 habitants. D'après le recensement des équipements sportifs produit par le Ministère des sports, ce taux est légèrement supérieur à celui observé sur l'agglomération de Perpignan (10 équipements pour 10 000 habitants). Le Vallespir qui compte près d'une vingtaine d'équipements pour 10 000 habitants, est le secteur le mieux doté. L'offre est composée de bouledromes, de parcours de santé, et pour moitié de structures à destination de la jeunesse (city stades, skate parks...) lesquelles ont été développées dans des communes de profil varié : Montesquieu des Albères, Ortaffa, Reynès, Les Cluses, Le Boulou, Villelongue-dels-Monts, Argelès-sur-Mer, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer, Laroque-des-Albères, Saint-Génis-des-Fontaines...

La gamme d'équipements intermédiaires est la plus représentée sur le territoire (environ 180 équipements). Elle est particulièrement développée sur la Côte Vermeille (34 équipements pour 10 000 habitants) et à Argelès-sur-Mer (29 équipements pour 10 000 habitants), en lien avec l'activité touristique littorale. Les taux de couverture les plus faibles s'observent à Elne (17 équipements pour 10 000 habitants) et dans la Basse Plaine du Tech (14 équipements pour 10 000 habitants). En Vallespir, Céret et Le Boulou affichent un taux d'équipement similaire (autour 20 équipements pour 10 000 habitants), tandis que les villages alentours s'avèrent mieux équipés au regard de la population potentiellement desservie (25 équipements pour 10 000 habitants). Le taux de couverture moyen du territoire est identique à celui de Perpignan Méditerranée Métropole.

Dans ces équipements qui rayonnent à l'échelle de la commune et des communes voisines, la part des salles omnisport, polyvalentes et des salles spécialisées (notamment dojos et salles de danse) est prédominante. Une dizaine de terrains de petits jeux collectifs (basket-ball, handball, volley-ball) permet de compléter l'offre sportive. Les courts de tennis représentent plus d'un tiers des équipements. Le Boulou et Elne se distinguent, avec pour la première une présence plus marquée de terrains de grands jeux, et pour la seconde, une offre relativement équilibrée entre les différents types d'équipements.

En plus de ces équipements publics, on note que de nombreuses boucles de randonnées ont été aménagées et que 55 centres équestres sont présents sur le territoire, favorisant les activités de pleine nature.

De par leurs localisations, leurs capacités d'accueil ou la diversité des activités qui y sont praticables, certaines infrastructures sportives jouent un rôle structurant à l'échelle de leurs bassins de vie : le Complexe sportif à Sorède, la Halle des sports à Bages la salle polyvalente à Saint-Genis-des-Fontaines... Elles ont également vocation à accueillir des manifestations sportives de rayonnement extra territorial.



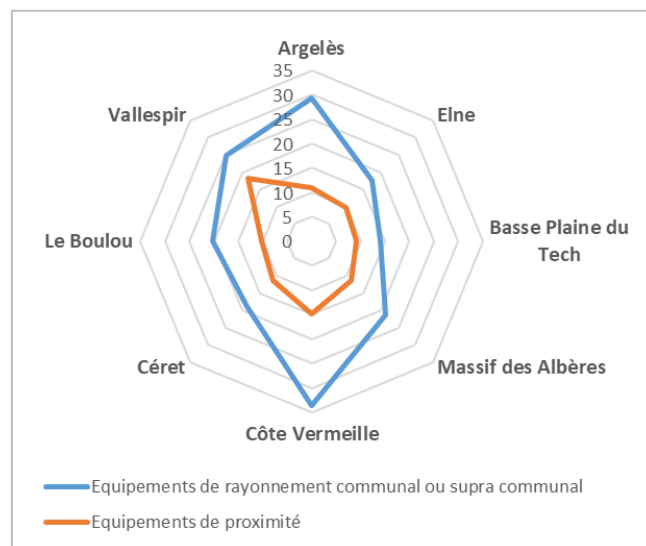
Nombre et diversité d'équipements sportifs en 2019 (Source : RES- Ministère des Sports)

En matière d'équipements à fort rayonnement, les pôles structurants disposent tous de complexes sportifs qui regroupent plusieurs infrastructures sportives. A titre d'exemple, on peut citer le complexe de la Fount Calde à Céret qui dispose d'une aire de lancer, de terrains de volley-ball, de basket-ball, de badminton, de hand-ball, de rugby et de football, ainsi que d'un centre de tir à l'arc, d'un mur d'escalade, d'un terrain de football en salle et d'une piste d'athlétisme.



*Le stade François Noguères au Boulou (source Mairie du Boulou)*

Avec la piscine intercommunale AlberAquatic, Argelès-sur-Mer est la seule commune du territoire à proposer des activités aquatiques à l'année. Céret et Le Boulou disposent pour leurs parts de piscines de plein air, ouvertes exclusivement en période estivale. En saison, les installations portuaires et balnéaires, ainsi que les aménagements du lac de Saint-Jean-Pla-de-Corts, consolident l'offre en équipements à fort rayonnement.



*Taux de couverture en équipements sportifs, en nombre d'équipements pour 10 000 habitants (source RES-Ministère des sports, Filocom 2015)*

### 3.4 Les équipements culturels et de loisirs

Le territoire dispose de nombreux sites dédiés aux activités culturelles. Les seules communes ne disposant d'aucun équipement culturel sont les communes les plus rurales et de poids démographique très modeste (Taillet et l'Albère), pour lesquelles la gestion de tels équipements serait trop lourde.

La communauté de communes Albères-Côte Vermeille-Illibéris gère au 1er janvier 2020, un réseau de 10 médiathèques sur les communes d'Argelès-sur-mer, Banyuls-sur-mer, Collioure, Montesquieu-des-Albères, Saint-André, Palau-del-Vidre, Laroque-des-Albères, Port-Vendres, Ortaffa et Elne. Elles proposent chaque année plusieurs centaines d'animations gratuites et ouvertes à tous : contes pour enfants, ateliers philo, soirées jeux, conférences...

Des médiathèques ou bibliothèques municipales existent également dans les communes du Perthus, Reynès, Maureillas-las-Illas, Saint-Jean-Pla-de-Corts, Le Boulou et Céret. La mise en réseau de ces équipements à l'échelle intercommunale est à étudier. Elle permettrait d'offrir plus de services à la population (des animations mutualisées et ancrées dans le territoire, une offre documentaire plus abondante et plus diversifiée, une carte unique pour toutes les bibliothèques permettant d'emprunter et de rendre les documents n'importe où dans le réseau), en réalisant des économies d'échelle (informatique, matériels, collections...).

Bien que le territoire ne dispose pas de conservatoire de musique, plusieurs associations dispensent des enseignements dans des locaux publics (foyers ruraux, centres culturels), à Argelès-sur-Mer, Laroque-des-Albères, Montesquieu-des-Albères, Sorède, Elne-Alénia, Collioure-Port-Vendres, au Boulou ou à Céret.

Nombre de communes sont également équipées de centres culturels et de salles polyvalentes pouvant accueillir jusqu'à plusieurs centaines de personnes. Elles permettent la tenue de concerts, spectacles, expositions ou conférences, en plus des salles de cinéma de Céret, Le Boulou, Argelès-sur-Mer, Port-Vendres et Elne. La présence de ces équipements assure aux populations une offre de manifestations culturelles tout au long de l'année et proches de leur domicile, ce qui n'exclut pas la fréquentation des équipements des territoires ou villes voisines (Perpignan notamment).

L'offre en musée est diversifiée. Céret, Elne et Collioure disposent de Musées d'Art moderne ou spécialisés de type Maison du Fauvisme, Musée des instruments de Musique, Musée Terrus... Maureillas-las-Illas et Vivès sont respectivement dotées d'un Musée du Liège et d'un Institut Méditerranéen du Liège. La commune du Boulou dispose également d'une Maison de l'eau et de la Méditerranée.

Aucune carence n'est constatée en matière d'équipements culturels.

## A retenir

### CONSTATS

- Une armature territoriale bien structurée : 4 pôles historiques accueillent plus de 40% de la population.
- Un territoire ceinturé de plusieurs aires métropolitaines et grandes aires urbaines. La partie nord est cependant dans l'aire d'attraction de Perpignan.
- Une croissance démographique modérée.
- Des dynamiques démographiques surtout favorables aux espaces périurbains (Basse plaine du Tech et Massif des Albères) et au pôle d'Elne. La Côte Vermeille perd des habitants.
- Une croissance qui repose sur les migrations résidentielles.
- Un vieillissement de la population renforcé par la composition sociologique des flux migratoires.
- Une organisation territoriale bouleversée en période estivale : + 120 000 habitants sur le littoral !
- D'importants contrastes socio démographiques en termes de pyramide des âges, de composition familiale et de niveau de revenus.
- Une offre en équipement scolaire satisfaisante, mais besoins identifiés pour les collèges.
- Une offre médico-sociale un peu faible (médecins spécialistes, hébergements pour personnes âgées).
- Un bon niveau d'offre en équipements culturels, sportifs et de loisirs.

### ENJEUX PRINCIPAUX

- Le maintien des principales polarités et de l'autonomie relative du territoire.
- Le maintien du dynamisme démographique.
- L'équilibre socio démographique du peuplement et le rééquilibrage territorial de la croissance.
- Le renforcement de l'attractivité territoriale auprès des jeunes et très jeunes ménages.
- La maîtrise des flux saisonniers au regard de la capacité du territoire et le rééquilibrage de leur répartition dans l'espace.
- L'adéquation entre le niveau d'équipement médico-social du territoire et les besoins de la population en place dans un contexte de vieillissement de la population.





# Partie III

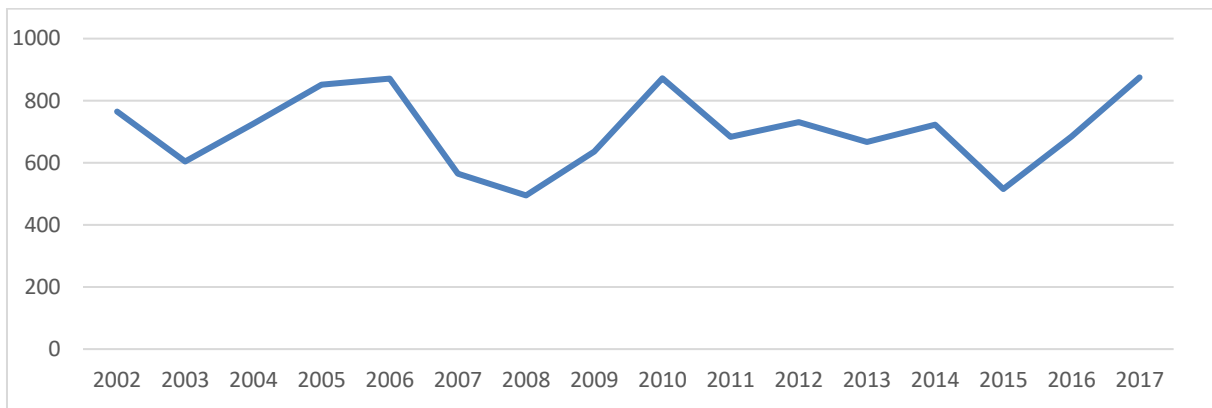
## III. Habitat et développement de l'urbanisation



## A. Dynamiques du parc immobilier et besoins en logements

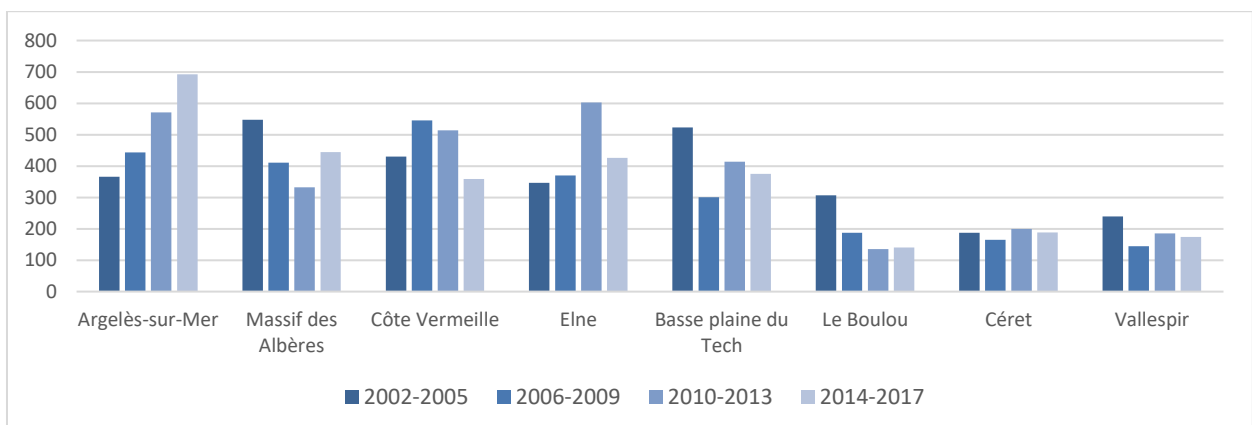
### 1. Un territoire bâtisseur

Sur le territoire du SCOT, la construction a connu d'importantes fluctuations, liées notamment à la crise immobilière de 2008. Ces dernières années, les résultats se situent globalement au-dessus des valeurs enregistrées durant les années creuses de la crise. En effet, conformément aux tendances observées à l'échelle régionale, la construction amorce un nouveau redémarrage depuis 2015. 875 permis de construire ont été accordés en 2017, année record.



*Evolution du nombre de logements autorisés sur le périmètre du SCOT  
(Source : Sitadel, Services instructeurs)*

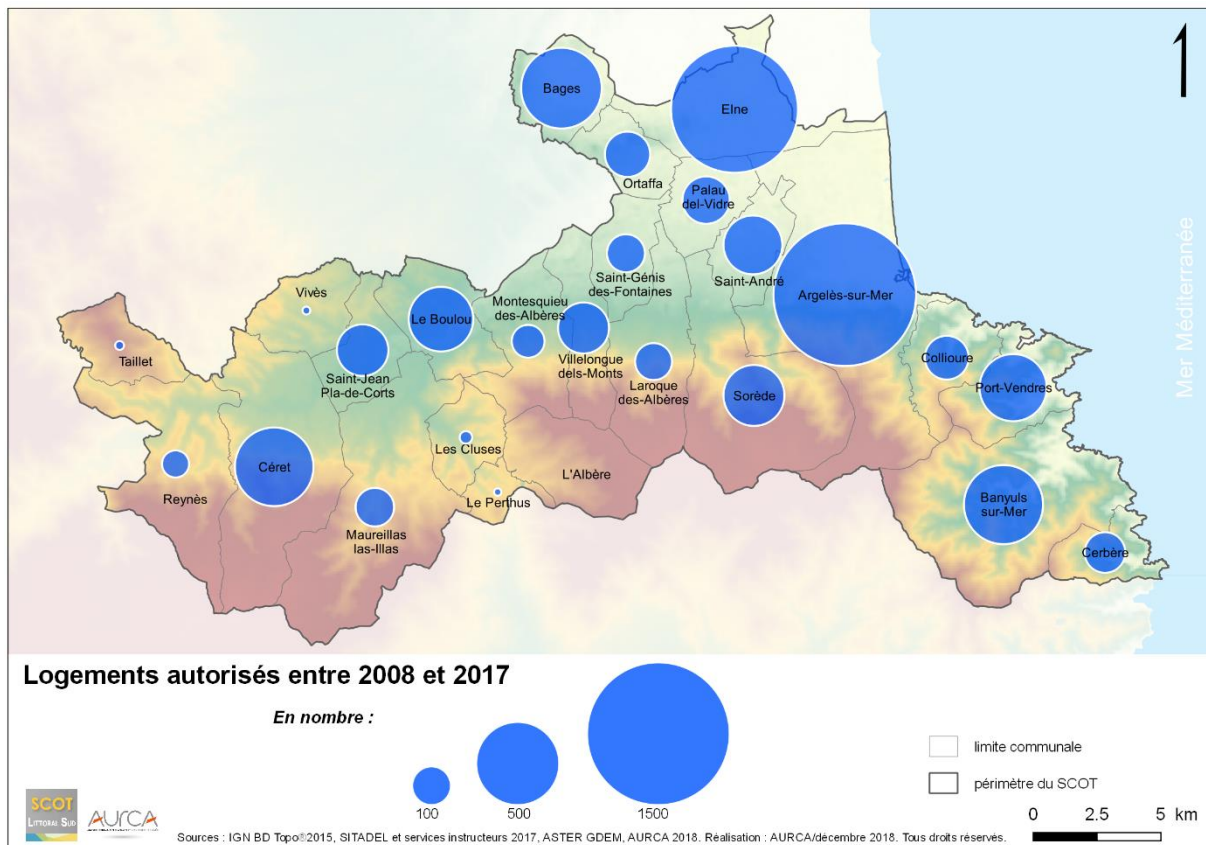
Les effets de la crise immobilière se sont essentiellement fait sentir dans l'espace périurbain et les pôles de Céret et Le Boulou. Si depuis une dizaine d'années les volumes sont stables dans le Vallespir, la construction est repartie à la hausse dans la Basse Plaine du Tech et le Massif des Albères. A l'échelle du SCOT, ces secteurs captent respectivement 13% et 14% de la production de logements. Sorède et Saint-André ont délivré la moitié des autorisations dans le Massif des Albères, tout comme Bages dans la Basse Plaine du Tech.



*Volume annuel moyen de constructions autorisé par période de 4 ans  
(Source : Sitadel, Services instructeurs)*

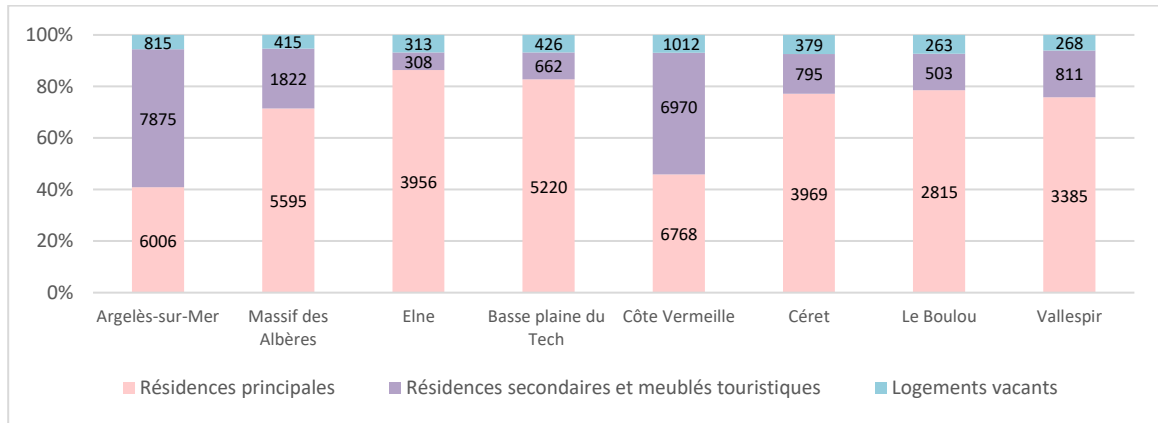
Sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2008 au 31 décembre 2017 (10 ans), 22% des permis de construire ont été délivrés à Argelès-sur-Mer, 18% à Elne. En progression constante, le nombre de logements autorisés à Argelès-sur-Mer a augmenté de 80% en 10 ans pour atteindre 170 unités par an en moyenne (2014-2017). Cette évolution a creusé l'écart avec les pôles du Vallespir, qui produisent en moyenne trois à quatre fois moins de logements.

La Côte-Vermeille a capté pour sa part 16% de la production, portée par le dynamisme de Banyuls-sur-Mer. Une tendance à la baisse semble néanmoins se dessiner en fin de période (90 logements par an entre 2014 et 2017 contre 130 entre 2006 et 2013).

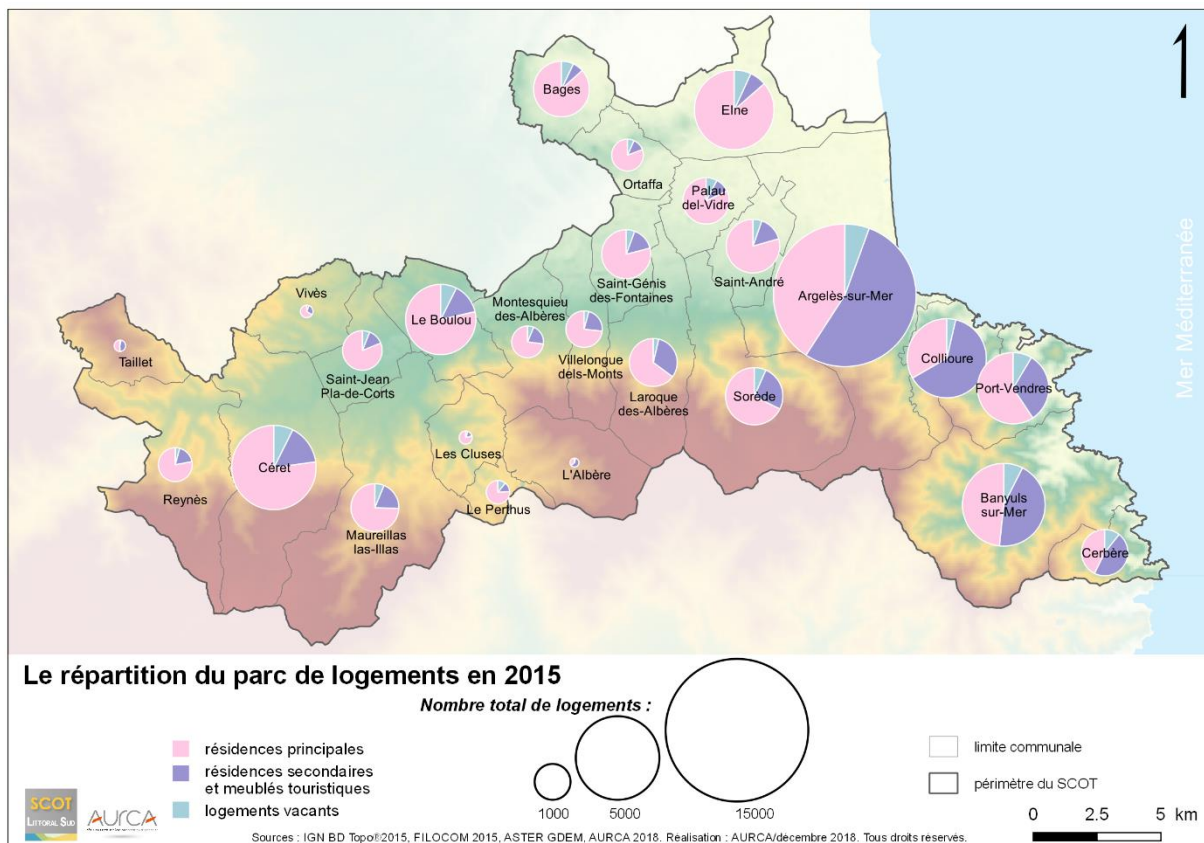


## 2. Un parc de logements sous pression

En 2015, on recense 61 350 logements sur le périmètre du SCOT. Près de la moitié sont situés à Argelès-sur-Mer et sur la Côte Vermeille. Il existe 19 750 logements touristiques (résidences secondaires et meublés touristiques), concentrés à 75% sur le littoral. On dénombre 37 700 résidences principales, soit 60% logements existants. 3 900 logements sont vacants.



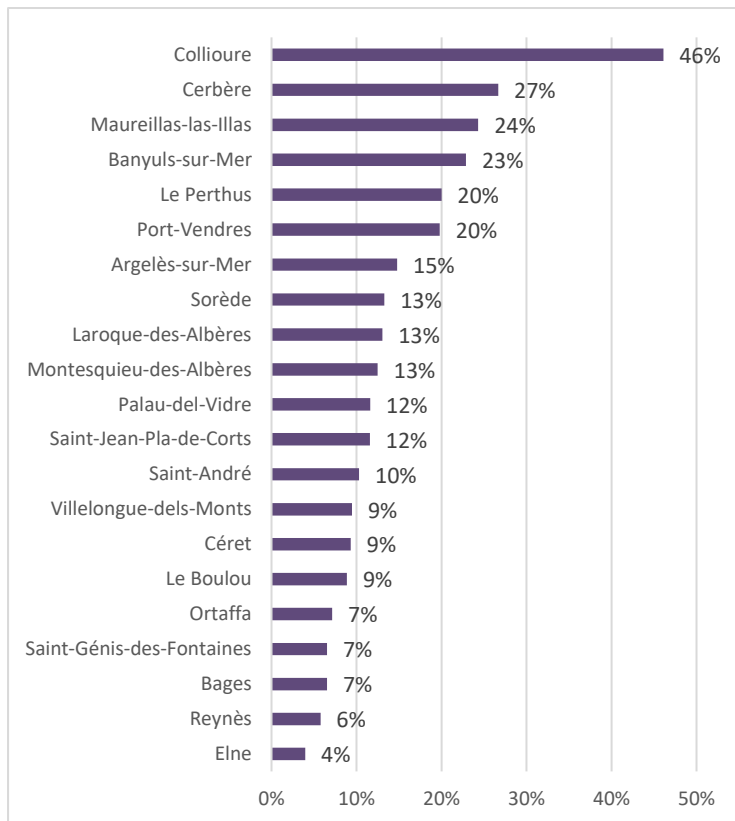
Répartition du parc de logements par secteurs géographiques en 2015 (Source : Filocom)



## 2.1 Un développement toujours vigoureux des logements touristiques

En 2015, les CC Albères Côte-Vermeille-Illibéris et Vallespir présentent respectivement une part de résidences secondaires sur l'ensemble de leur parc immobilier de 37 et 16%. Les principaux parcs secondaires concernent les communes d'Argelès-sur-Mer (7 875 unités), Collioure (2 875), Banyuls-sur-Mer (2 190), Port-Vendres (1 180), Cerbère (730) et Céret (795).

Entre 2005 et 2015, le nombre de résidences secondaires a augmenté de près de 1700 unités ; leur poids dans le parc total est resté stable.

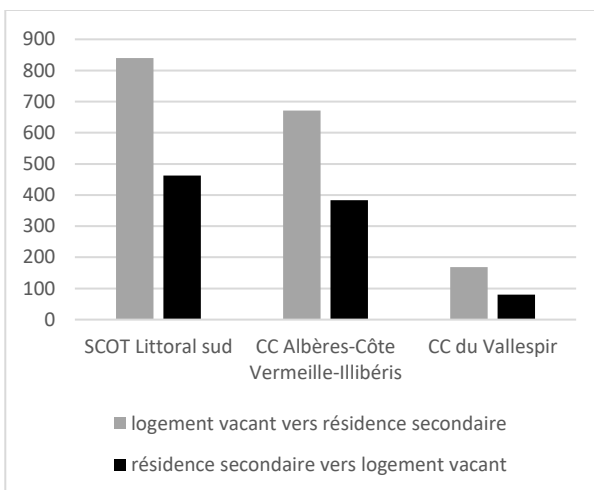
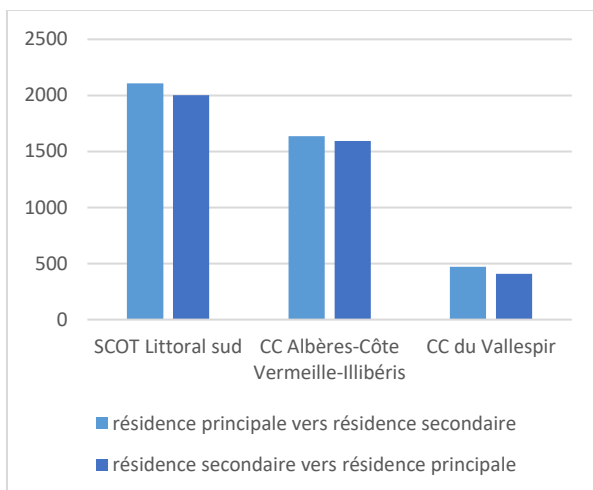


Entre 2009 et 2015, la construction de résidences secondaires représente 14% des logements édifiés sur le périmètre du SCOT. Elle se concentre à Argelès-sur-Mer et sur la Côte Vermeille.

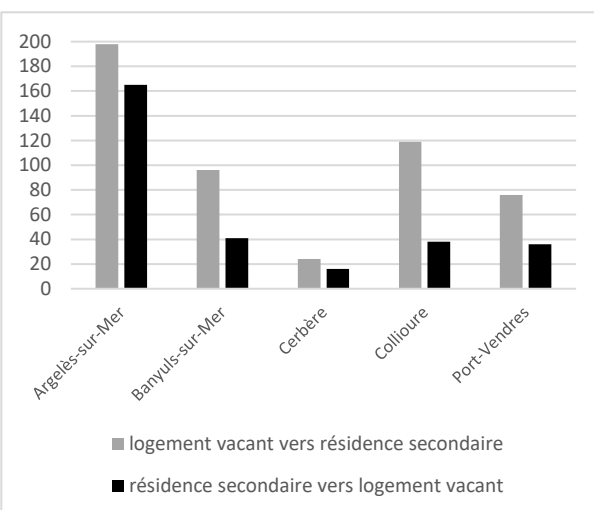
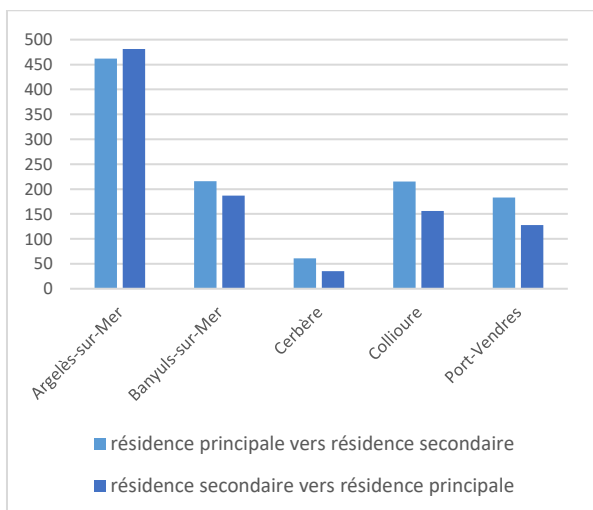
Néanmoins, la part des résidences secondaires dans la construction a tendance à diminuer. En effet, entre 2007 et 2013, elles représentaient 16% des logements édifiés sur le périmètre du SCOT. Ce phénomène s'explique notamment par les tendances enregistrées sur la Côte Vermeille (les résidences secondaires captent 30% de la production de logements entre 2009 et 2015 contre 40% sur la période précédente).

*Part des résidences secondaires dans la construction entre 2009 et 2015 (Source : Filocom)*

Le parc touristique s'est également développé en captant des logements occupés au titre de résidence principale ou des logements vacants. On observe en effet au sein du parc de logements existant, de nombreux changements de destination en fonction des projets de leurs acquéreurs (seniors qui investissent leur logement de vacance à la retraite, résidences principales ou logements vacants rachetés à des fins de villégiature...). Entre 2009 et 2015, les mouvements entre les parcs de résidences principales, logements vacants et résidences secondaires sont systématiquement favorables à ce dernier. A l'échelle du SCOT, il enregistre un solde positif total de 480 logements. Ce phénomène pourrait révéler que la production neuve répond de manière insuffisante aux besoins en résidences secondaires. Bien que les situations varient entre les communes du SCOT, le littoral est particulièrement impacté par cette tendance. Seule Argelès-sur-Mer bénéficie d'un mécanisme de résidentialisation (le parc de résidences principales se nourrit davantage des mouvements du parc de résidences secondaires que l'inverse), à l'instar des tendances observées sur le SCOT voisin de la Plaine du Roussillon.



Changements de destination en lien avec le parc de résidences secondaires (Source Filocom 2015)



Changements de destination en lien avec le parc de résidences secondaires : zoom sur le littoral (Source Filocom 2015)

En ce qui concerne les logements touristiques, il est important de souligner que 10% du parc est en situation d'inconfort total (ces logements ne disposent ni de baignoire ou de douche, ni de toilettes, ni de chauffage central) et que 54% du parc est exposé à un niveau de confort partiel (ces logements disposent d'un ou deux équipements cités précédemment, mais pas de tous).

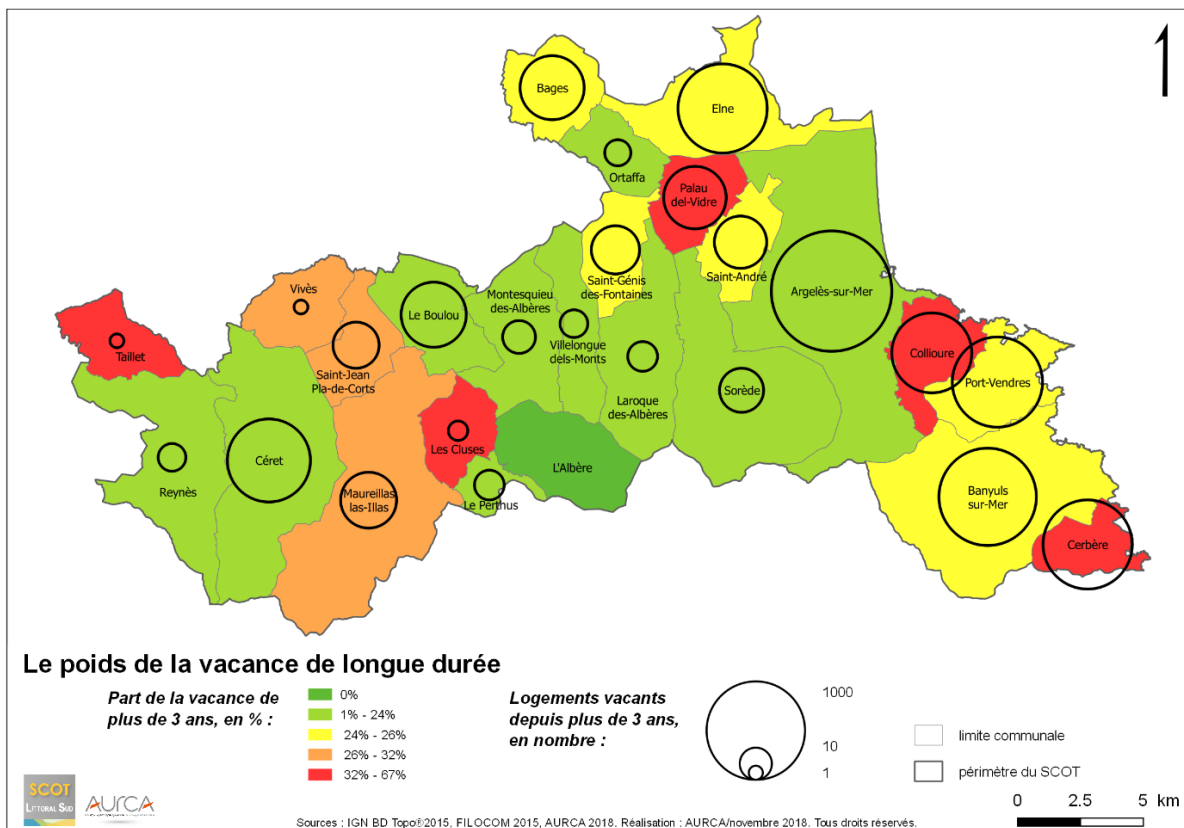
## 2.2 Un parc vacant relativement faible mais en augmentation

On recense près de 3 900 logements vacants au sein du SCOT Littoral Sud en 2015, soit 6% de l'ensemble des logements. Les principaux parcs vacants concernent les communes d'Argelès-sur-Mer (815 unités), Céret (379), Banyuls-sur-Mer (368), Port-Vendres (314) et Elné (313). C'est à Cerbère, Port-Vendres et au Perthus que leur part est la plus élevée au sein du parc total.

Si le taux de vacance est plutôt faible, il a augmenté de 10% entre 2005 et 2015, soit 370 logements. Cette tendance relève d'évolutions contrastées selon les territoires et la nature du phénomène.

- Sur la CC ACVI, on constate une forte hausse de la vacance conjoncturelle (+32% de logements vacants depuis moins de trois ans), plutôt liée à la réalisation des parcours résidentiels (recherche d'un nouveau locataire, remise en état du logement entre deux locataires...), mais peut aussi masquer une difficulté à écouler les stocks de logements neufs. Elle est couplée à une hausse sensible de la vacance longue durée (+6%, soit une quarantaine de logements). Globalement la vacance a augmenté de 24% en dix ans.
- En Vallespir, la situation est nettement plus favorable, du fait d'une spectaculaire chute de la vacance structurelle, dont le nombre de logements a été divisé par deux en dix ans (soit plus de 245 logements longue durée remis sur le marché). Cela peut s'expliquer par une relative tension de l'offre sur le secteur qui aurait amené les investisseurs à se tourner vers le parc existant. Globalement, la baisse de la vacance est de -19%.

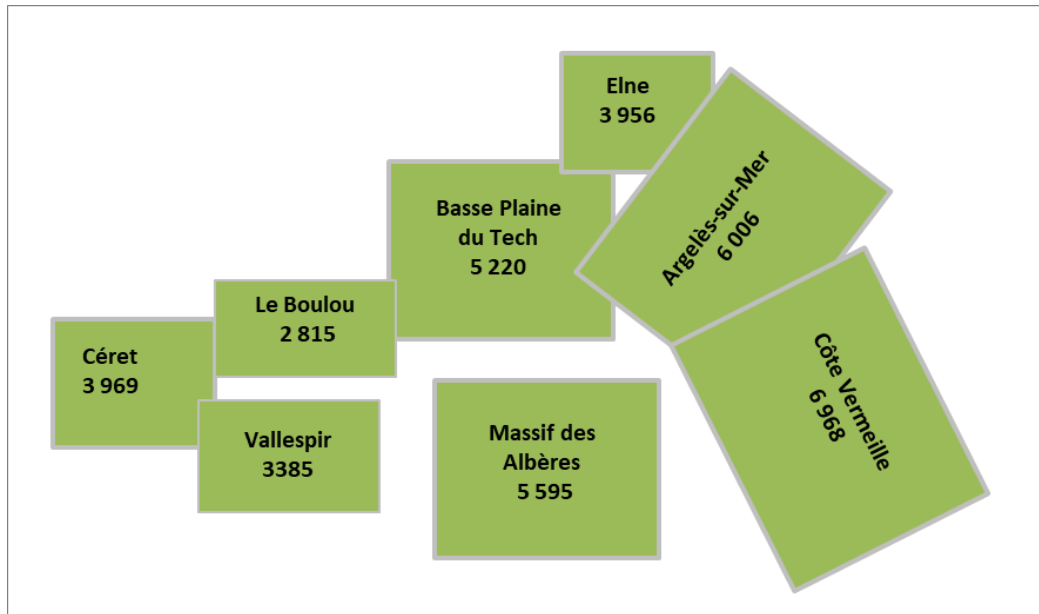
En 2015, la vacance structurelle représente un logement vacant sur cinq (26% pour l'EPCI Albères-Côte Vermeille-Illibéris ; 21% pour celui du Vallespir), soit près de 950 logements. En complément des politiques d'amélioration de l'habitat qui peuvent être menées car elles jouent un effet levier dans la remise sur le marché de logements vacants dégradés, la possibilité reste offerte aux communes de créer l'équivalent d'une taxe d'habitation sur les logements vacants (THLV). Celle-ci peut s'imposer aux locaux répondant aux critères de confort minimum (sanitaires, électricité ...) vacants depuis plus de cinq ans. 370 logements pourraient être concernés sur le territoire du SCOT.





### 3. Un parc de résidences principales à faire évoluer

37 700 résidences principales se répartissent sur le territoire du SCOT. 44% des résidences se localisent sur les villes pôles : 16% à Argelès-sur-Mer, 10% à Elne, 11% à Céret et 7% au Boulou, et dans deux cas sur trois à l'est du territoire.

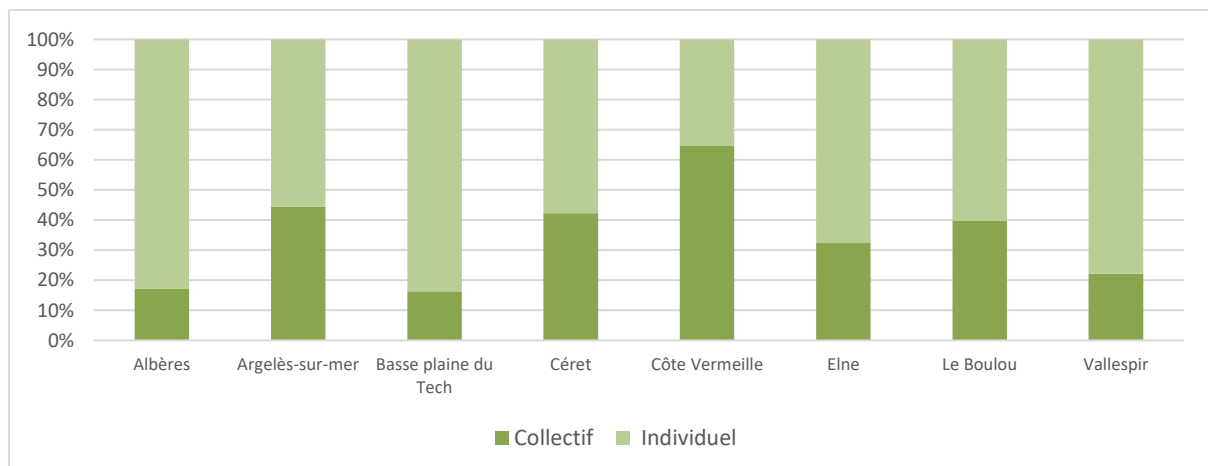


Répartition spatiale des résidences principales en 2015 (Source : Filocom)

#### 3.1 Une offre spécialisée par typologie de territoires

Les logements individuels dominent sur le territoire. Ils sont majoritaires sauf sur la Côte Vermeille où ils ne représentent que 35% du parc permanent. Ailleurs, on les retrouve à hauteur de :

- 55-60 % sur les villes pôles, sauf sur Elne (68%),
- 78 % en Vallespir
- et plus de 80% dans l'espace périurbain de la Basse plaine du Tech (84%) et du Massif des Albères (83%).



Typologie des résidences principales en 2015 (Source : Filocom)

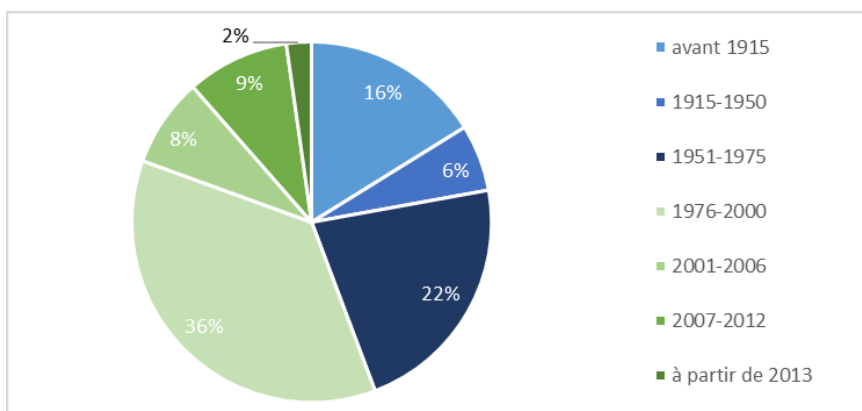
Cette typologie de bâti, couplé au statut d'occupation (propriétaire/locataire) induit une surreprésentation des grands logements, (T4 et plus). On dénombre trois grands logements (T4 et plus) pour un petit logement (T1-T2) sur l'ensemble du SCOT. Les villes pôles se situent dans cette moyenne, sauf Argelès-sur-Mer (moins de 2 grands logements pour un petit), qui présente la même caractéristique que la Côte Vermeille. Le déséquilibre structurel du parc est plus marqué dans les espaces périurbains : la Basse Plaine du Tech, le Massif des Albères et le Vallespir comptent cinq grands logements pour un petit.

Pour un T1/T2, combien de T4 et + ?	
Argelès-sur-Mer	1,5
Elné	3
Basse Plaine du Tech	5,5
Côte Vermeille	1,5
Massif des Albères	5
Céret	3
Le Boulou	3
Vallespir	5

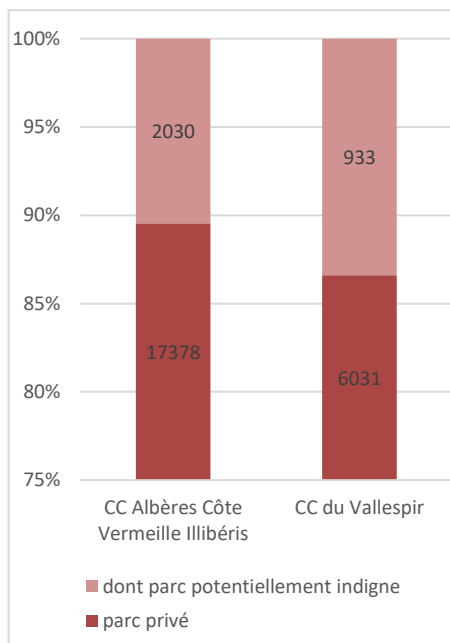
Taille des résidences principales en 2015  
(Source : Filocom)

### 3.2 Un parc relativement récent mais un enjeu d'amélioration de l'habitat prégnant

44% des résidences principales ont été construites avant 1975, soit 16 700 habitations. Cette offre de logements est largement concentrée dans les centres anciens (en particulier dans les différentes polarités et sur la Côte Vermeille). Parmi celles-ci, les résidences construites après-guerre (qui représentent la moitié du panel) sont réputées moins performantes que celles construites avant-guerre, du fait de l'utilisation massive de matériaux de moindre qualité thermique (environ 8 340 logements). L'offre de logements anciens constitue par ailleurs l'essentiel du parc dégradé ou dont l'état se détériore.



Répartition du parc de résidences principales selon la période de construction en 2015 (source Filocom)



**Le parc privé potentiellement indigne en 2015**  
(Source Filocom)

Le parc de résidences principales potentiellement indignes (lié à la fois au niveau de ressources des locataires ou des propriétaires occupants et à l'état du logement) atteint 3 000 logements en 2015, soit 13% du parc résidentiel privé.

Ce parc se concentre principalement dans les bourgs historiques d'Elne, d'Argelès-sur-Mer, de Céret et du Boulou - ces territoires ayant réalisé des OPAH (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat) – sur la Côte Vermeille, ou encore à Bages et Palau-del-Vidre dans la Basse plaine du Tech. Il favorise l'accueil de populations précaires au sein de quartiers parfois déjà stigmatisés. La lutte contre l'habitat dégradé répond aux exigences sociales liées au droit au logement et constitue un axe prioritaire des politiques engagées et à amplifier. Ce mouvement de reconquête des centres anciens et de régénération des tissus urbains dégradés contribue à la revalorisation d'un mode d'habiter au cœur de la cité.

#### 4. L'analyse des besoins en logements : tendances et perspectives pour le développement urbain futur

Les besoins en logements s'apprécient du point de vue quantitatif par la somme des besoins démographiques et des besoins non démographiques.

Les besoins non démographiques forment ce que l'on appelle le « point mort ». Ils ne contribuent pas à l'accroissement de la population du territoire mais servent à :

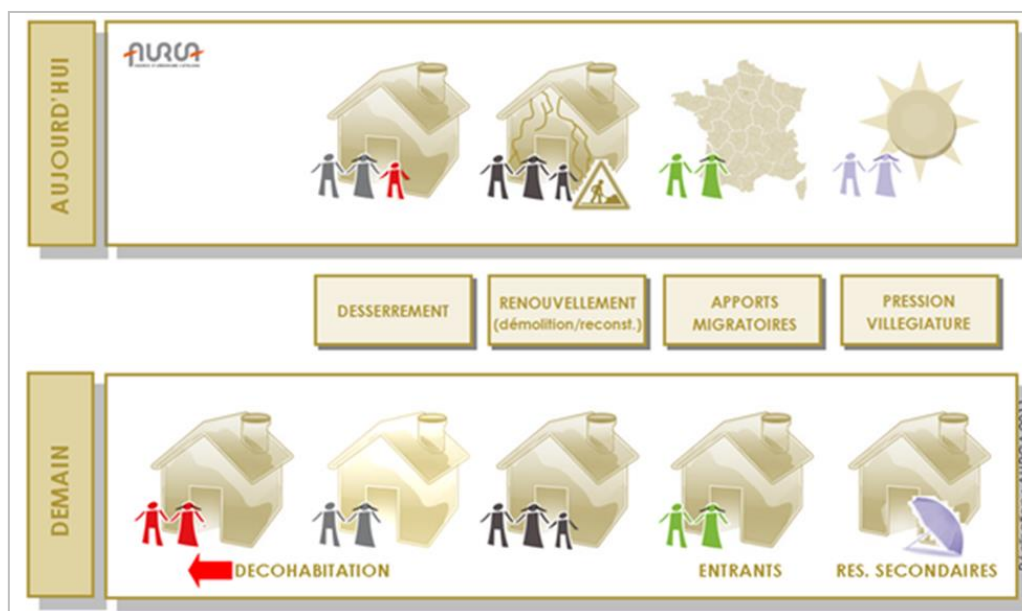
- répondre au desserrement des familles, par exemple, un jeune qui quitte le foyer familial, un couple qui se sépare...
- remplacer les logements détruits ou ayant changé d'usage,
- créer des résidences secondaires,
- créer des logements qui ne vont pas tout de suite être occupés ou constituent une sorte de « fonds de roulement »

Les besoins démographiques sont pour leur part strictement liés à l'accueil de nouveaux habitants.

L'évaluation rétrospective des besoins en logements présente un intérêt important en termes de prospective, car elle constitue un tendancier. Chacune des variables qui la compose pourra varier dans le temps (par exemple, on pourra décider de maîtriser la production de résidences secondaires, renforcer l'accueil de population nouvelle...) ou anticiper des tendances de fond (renforcement du phénomène de desserrement des ménages...).

Un modèle théorique a été proposé par le cabinet Guy Taieb Conseil pour évaluer les besoins en logements. Selon cette méthode, on peut estimer à environ 7 117

unités le besoin en logements sur la période 2005-2015 sur l'ensemble du périmètre du SCOT Littoral Sud.



Le mécanisme de constitution des besoins en logements (source AURCA)

Sur les 7117 logements produits entre 2005 et 2015 sur le périmètre du SCOT Littoral Sud, 55% ont permis de répondre aux besoins non démographiques (point mort), soit environ 390 logements par an. 45% ont rendu possible l'accroissement démographique, soit environ 325 logements par an.

	Point mort : nombre de logements à produire pour...		
	... compenser les logements détruits ou ayant changé d'usage (renouvellement)	...fluidifier le marché (parc vacant) et répondre à la demande touristique (résidences secondaires/meublés)	...permettre le desserrement de la population en place
Argelès-sur-Mer	94	332	268
Basse Plaine du Tech	-45*	175	45
Céret	72	111	202
Côte Vermeille	454	1074	473
Elne	121	68	77
Le Boulou	-53*	43	85
Massif des Albères	96	88	10
Vallespir	-2*	166	141

\*Les valeurs négatives s'expliquent par l'absence de besoin lié au changement de destination (davantage de bâtiments économiques ou agricoles sont devenus des logements que l'inverse)

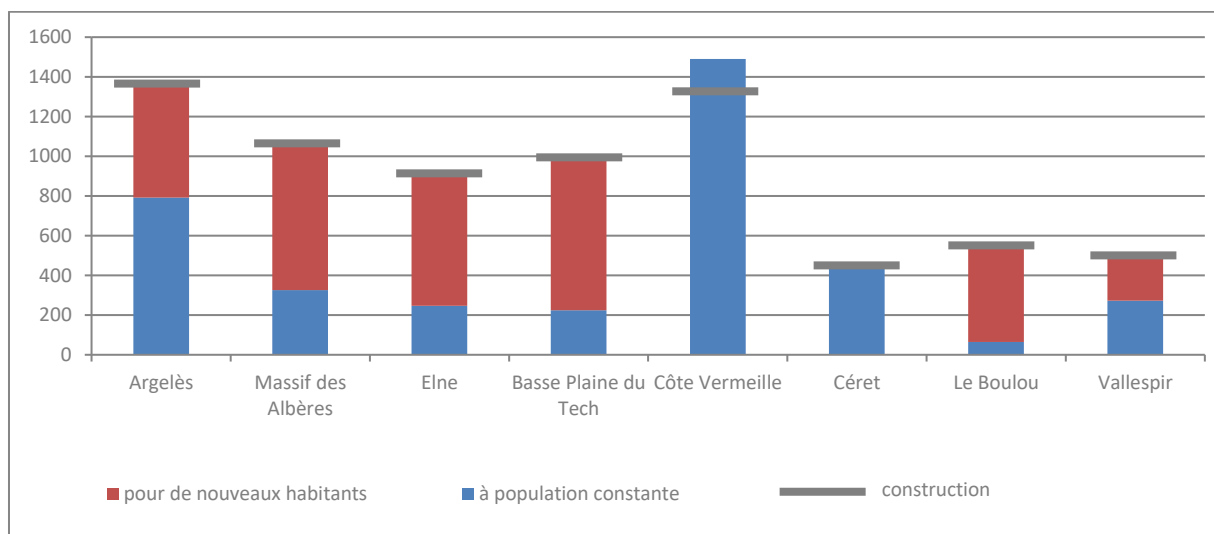
Le détail par secteur géographique est communiqué ci-dessous à titre indicatif. L'intégration, à différents stades du calcul, d'une variable « taille moyenne des ménages » ne permet mathématiquement pas de faire correspondre le cumul des besoins par secteur au besoin global du territoire sur la composante « desserrement ».

	Point mort	Effet démographique	Total
Argelès-sur-Mer	694	652	1346
Basse Plaine du Tech	175	812	987
Céret	385	75	460
Côte Vermeille	2001	-640**	1361
Elné	266	773	1039
Le Boulou	75	339	414
Massif des Albères	194	865	1059
Vallespir	305	146	451

\*\*Ce secteur a connu une déprise démographique

*Les besoins en logements : calcul théorique -période 2005-2015, Source : Filocom, AURCA*

Le poids du point mort dans la construction de logements varie selon les secteurs : il représente moins de 30 % de la construction dans la Basse Plaine du Tech, dans le Massif des Albères, au Boulou, et à Elné, bien qu'il soit plus élevé sur ce secteur que sur les autres. Il pèse plus de 50% à Argelès-sur-Mer, à Céret et en Vallespir. Sur la Côte Vermeille, la pression du parc secondaire dans la construction de logements nouveaux et sur le parc de résidences principales existant, combinée à la réduction du taux d'occupation des logements liée au vieillissement, est telle que les besoins liés au point mort et à l'accueil de population nouvelle n'ont pu être entièrement satisfaits. Cela s'est traduit par une déprise démographique.



*Satisfaction des besoins liés au point mort et à l'effet démographique par la construction entre 2005 et 2015 : (Source : AURCA)*

## B. Le parcours résidentiel des habitants, quelles trajectoires sur le territoire du SCOT ?

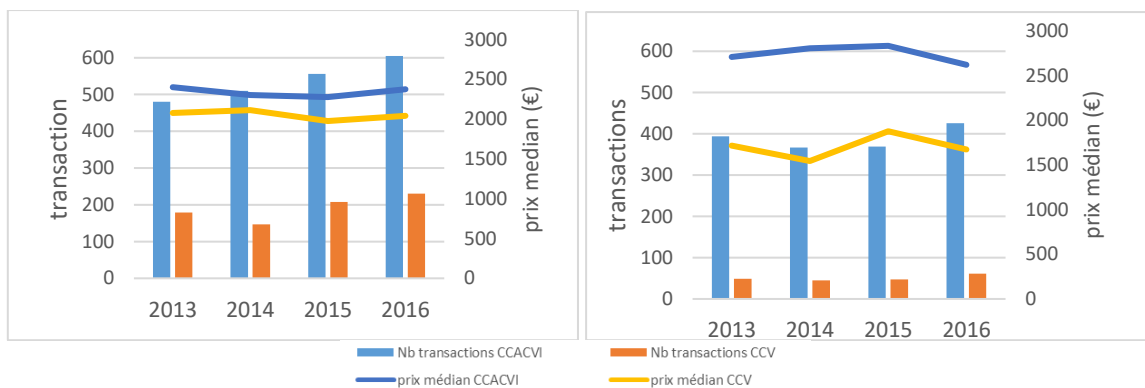
### 1. Des prix de l'immobilier contrastés

Le territoire couvert par le SCOT Littoral Sud présente un marché immobilier parmi les plus chers du département.

Près de 250 terrains à bâtir se négocient chaque année. Le prix de vente s'établit autour de 220 €/m<sup>2</sup> au sein de la CC du Vallespir et entre 220 et 245€/m<sup>2</sup> au sein de la CC Albères-Côte Vermeille-Illibéris. Aujourd'hui, le foncier viabilisé coûte entre 250 et 330 €/ m<sup>2</sup> sur le littoral, alors qu'il s'échangeait entre 220 et 270 €/ m<sup>2</sup> à la fin de la décennie 2000. Cette progression des prix s'est diffusée en rétro littoral, dans le sud de la Plaine du Roussillon, mais aussi dans les Albères où le prix médian est passé de 200 à 225 €/ m<sup>2</sup> en 5 ans.

Les maisons représentent le segment majoritaire des transactions (soit un total de 800 à 900 biens, soit deux tiers des transactions effectuées chaque année au sein du SCOT). Les prix médians se situent autour de 185 000-190 000€ pour des biens de taille variables. Aussi, l'acheteur déboursa-t-il 2000€/m<sup>2</sup> en Vallespir contre 2300 €/m<sup>2</sup> au sein de la CC Albères-Côte Vermeille-Illibéris pour acquérir son bien. La façade littorale présente les prix le plus élevés du département (plus de 3 000 euros/ m<sup>2</sup>). Le Massif des Albères se situe dans une gamme de prix équivalente à ceux de la première couronne perpignanaise. La Basse Plaine du Tech et le Vallespir sont au-dessus des prix du périurbain de la plaine du Roussillon et en hausse sur la partie nord du secteur de la Basse Plaine du Tech.

Avec 400 à 500 mutations par an, le marché des appartements se caractérise par des différences de prix plus marquées entre les deux EPCI. Le prix médian est de 1600€/m<sup>2</sup> en Vallespir, contre 2800 €/m<sup>2</sup> sur la partie Est du territoire.



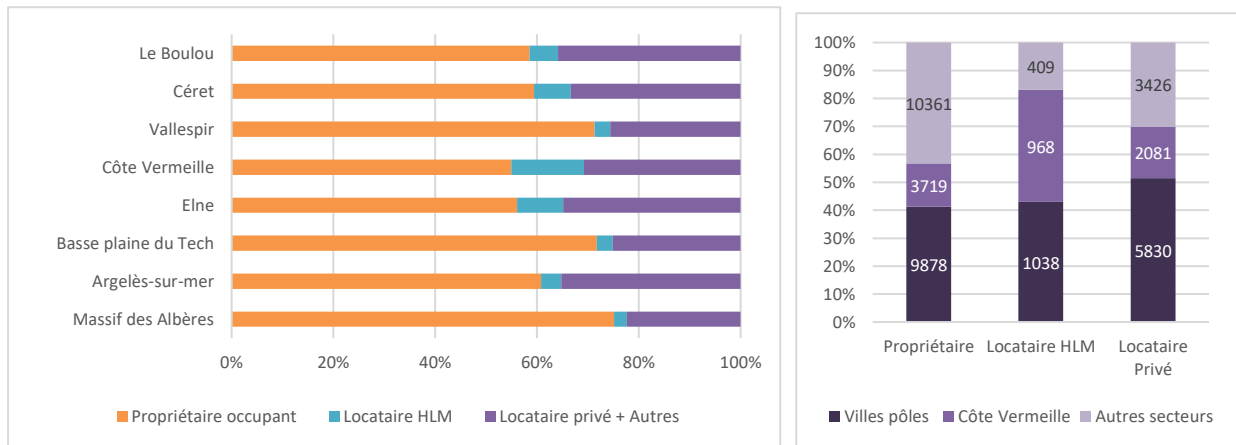
Marché des maisons (à gauche) et des appartements (à droite), (Source DVF-AURCA)

Dans un tel contexte et au regard du niveau de revenus des ménages, il est important de rappeler que les politiques menées en faveur de l'accès social, via les dispositifs de location/accession (PSLA, Bail Réel Solidaire...) et les lotissements communaux permettent de répondre à la demande d'un public intermédiaire qui souhaite accéder à la propriété occupante.

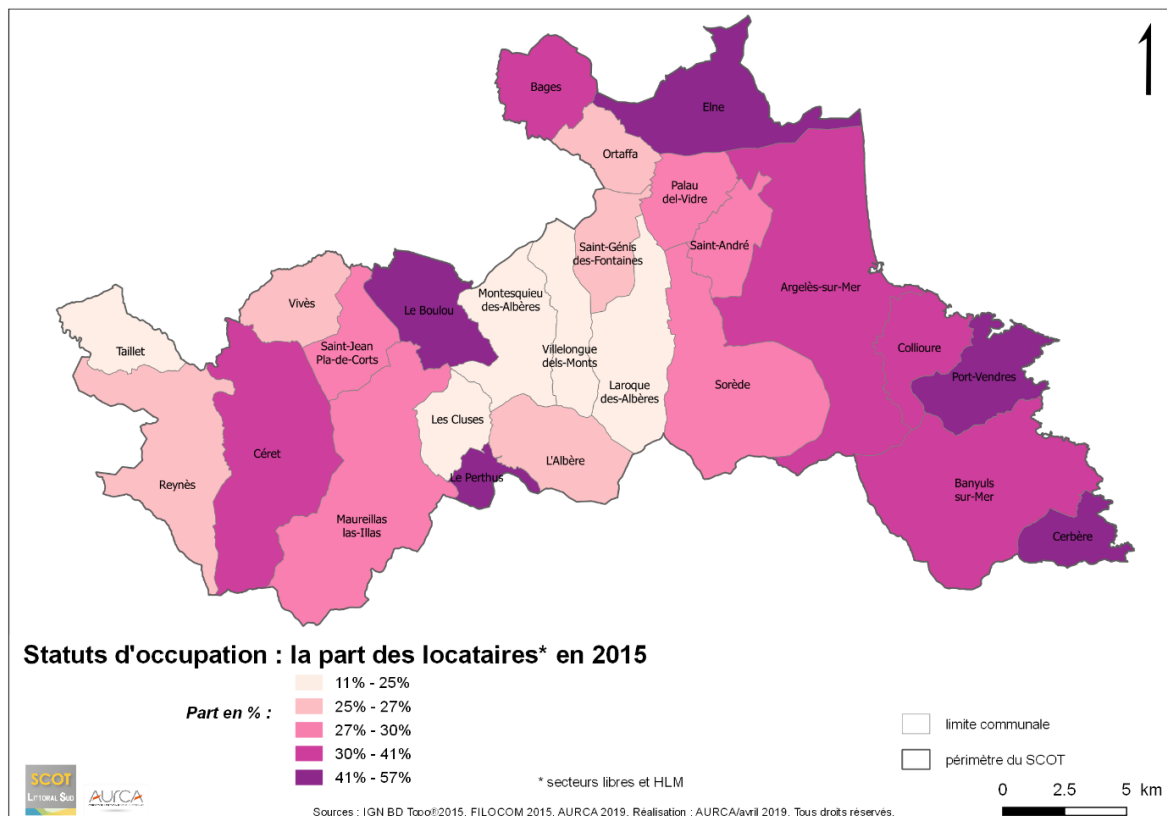
## 2. Un territoire marqué par la prédominance des propriétaires

En 2015, près de 24 000 ménages sont propriétaires de leur logement. Cela représente 64% des foyers contre 59% à l'échelle départementale. C'est dans les territoires périurbains que les propriétaires sont les plus représentés : Massif des Albères (75%), Basse Plaine du Tech (72%) et Vallespir (71%).

Les villes pôles accueillent à elles seules la moitié des locataires du secteur privé du territoire. La Côte Vermeille accueille 40% des locataires HLM.



Statut d'occupation en 2015 (source Filocom)

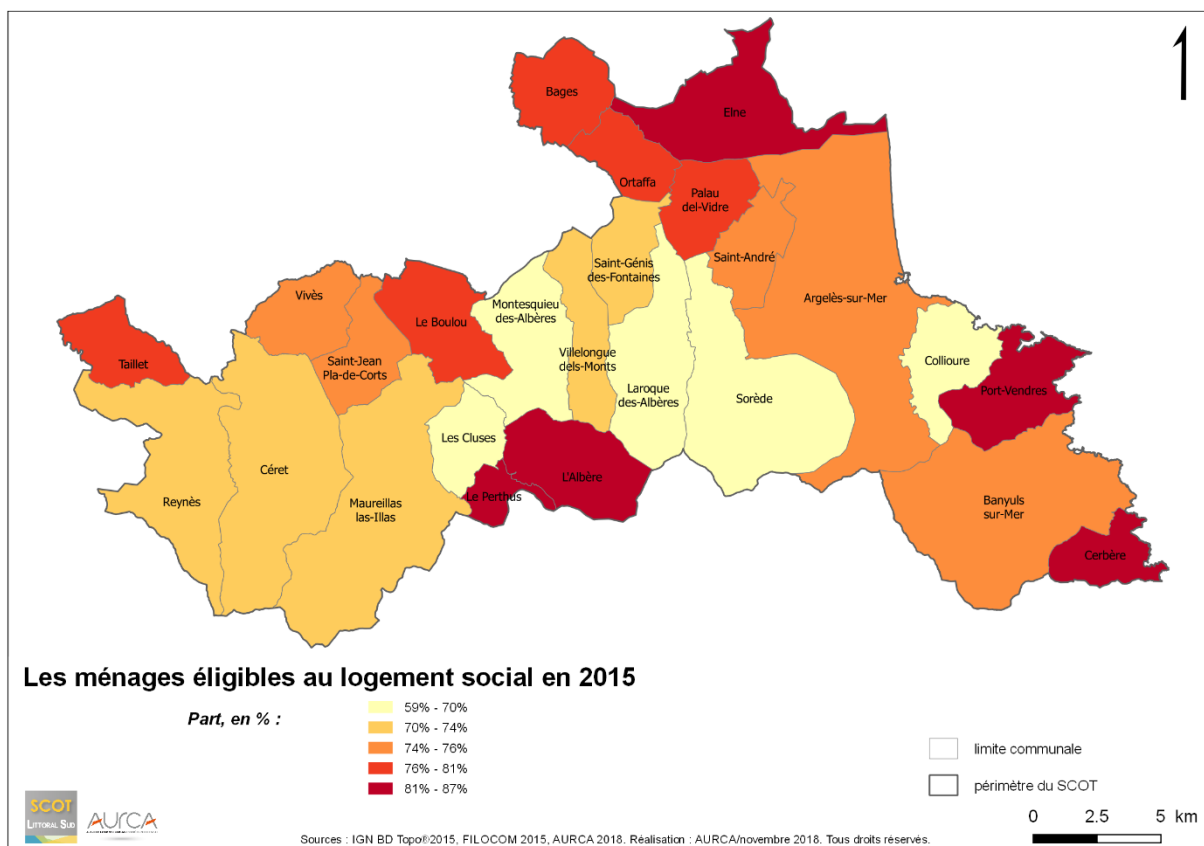


Entre 2009 et 2015, 1 580 foyers sont devenus propriétaires dans le neuf sur le territoire du SCOT, soit 1 300 ménages au sein de la CC Albères-Côte Vermeille-Illibéris et 280 dans la CC du Vallespir. Les accédants à la propriété ont capté 57% de la

construction de résidences principales. 43% des logements ont été construits à des fins locatives alors qu'ils ne représentent que 36% des résidences principales existantes. On peut donc considérer qu'une diversification de l'offre a été engagée sur le territoire.

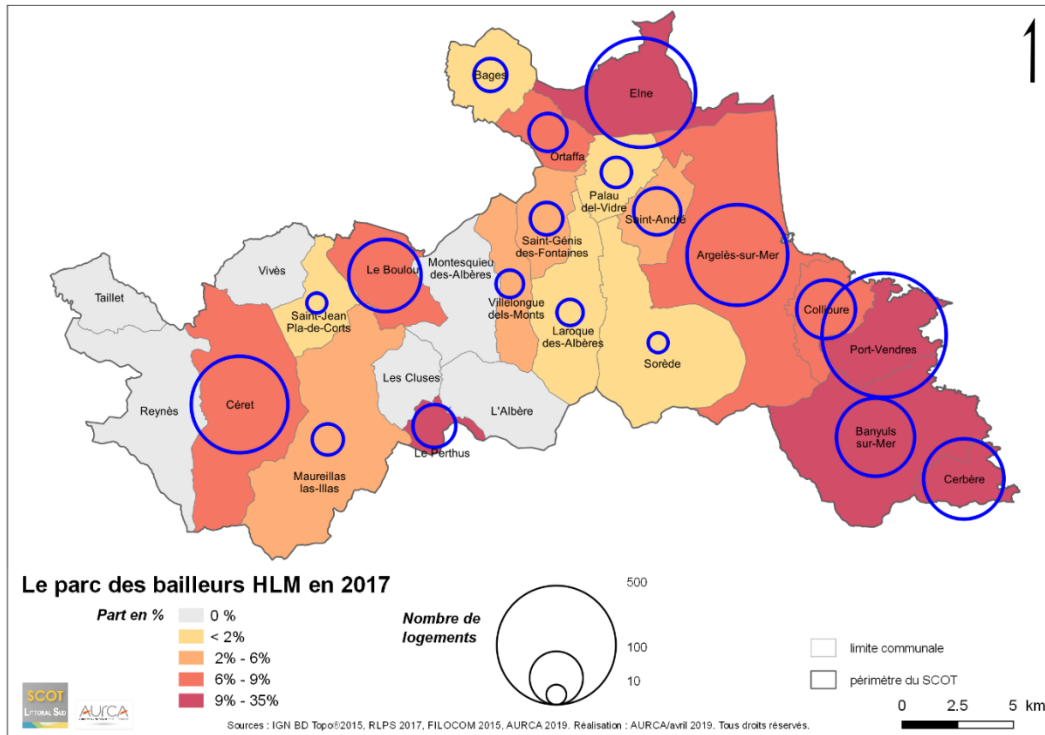
### 3. Un parc HLM qui se développe progressivement mais inégalement sur le territoire

Dans un contexte immobilier particulièrement tendu, on constate parallèlement que 76% des ménages sont en droit, au regard de leurs revenus et de leurs situations, de déposer une demande de logement social. Ce taux grimpe à 81% au Boulou et à 83% à Elne.

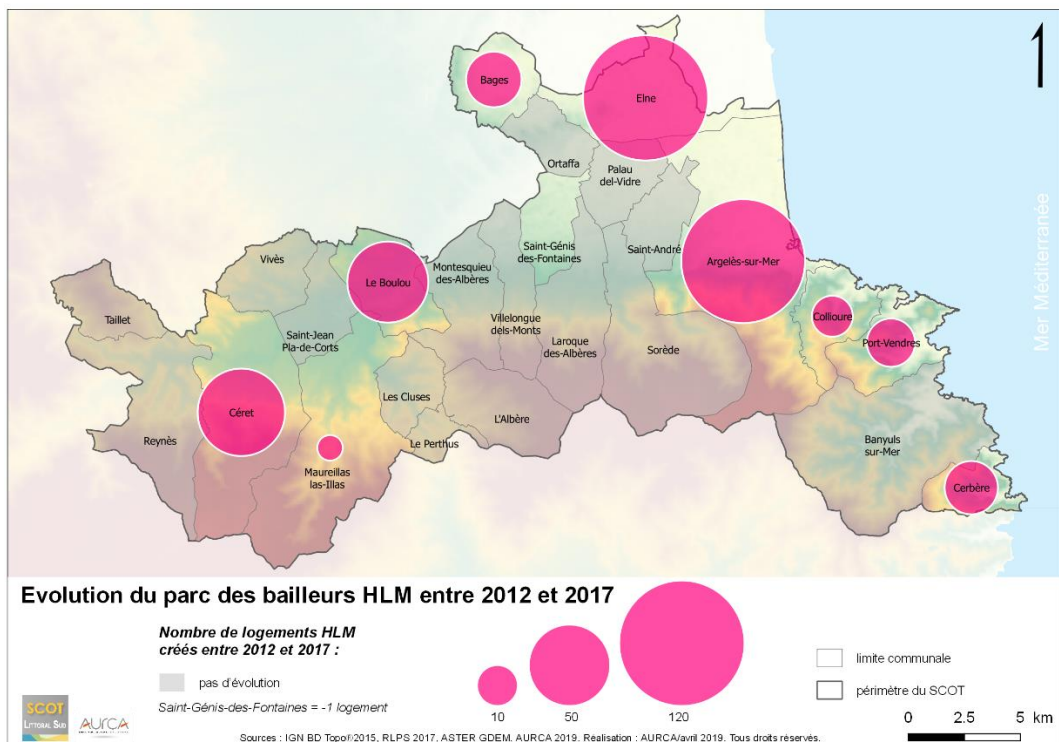


Non assujetti à ce jour aux obligations de production de logements locatifs sociaux au regard des lois SRU ou DALO, le territoire compte 2 840 logements sociaux. Cela représente 7,5% du parc de résidences principales. Ces logements sont inégalement répartis sur le territoire. On relève en effet d'importantes disparités entre le niveau d'équipement de la Côte Vermeille (16,5%), de la ville d'Elne (10,7%) et des espaces périurbains (2,6% dans le Massif des Albères, 3,1% dans la Basse plaine du Tech et 3,4% en Vallespir). On constate également que des communes d'importance (plus de 3000 habitants) et où le nombre de foyers éligibles au logement social est élevé sont faiblement équipées : Bages (2%), Palau-del-Vidre (2,5%), Argelès-sur-Mer (6%), Le Boulou (6,6%)... et à contrario que des communes de petite taille sont, notamment en lien avec leur histoire, très bien équipées, comme Cerbère (34,4%), Port-Vendres (25%) ou le Perthus (21,6%).

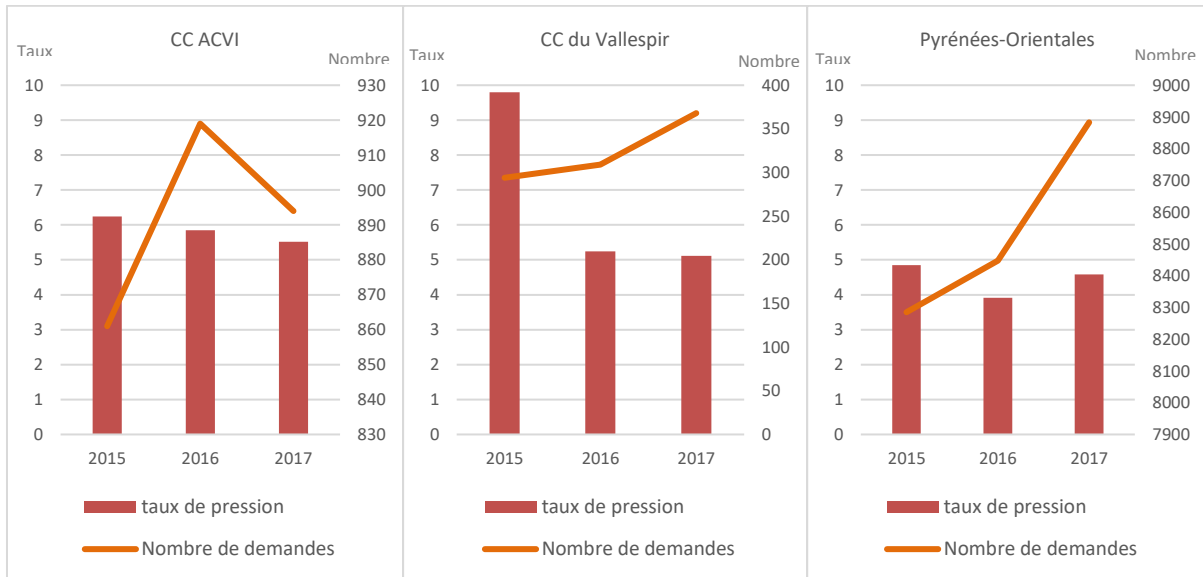




D'importants efforts de production ont été consentis ces dernières années et se sont concrétisés par la construction de plus de 430 logements HLM entre 2012 et 2017, soit une hausse de 18%. Sur cette période, une dizaine de communes a contribué à la production de logements locatifs sociaux parmi lesquelles Elne et Argelès-sur-Mer (avec la construction de 120 logements chacune), Céret et Le Boulou (entre 50 et 60 logements chacune), Port-Vendres, Bages et Cerbère (entre 20 et 25 logements chacune). Le développement du parc a essentiellement profité aux pôles territoriaux.



Pour autant, cette production n'a permis de répondre que partiellement aux besoins exprimés par la population locale. Le nombre de demandes de logement social (hors demandes de mutation des résidents déjà logés dans le parc HLM) a globalement augmenté entre 2015 et 2017. L'indicateur de pression a connu quant à lui une baisse plus ou moins marquée au cours des trois dernières années pour s'établir à un peu plus de 5 demandes en attente pour une attribution. Il reste néanmoins supérieur à la moyenne départementale (4,5). Il est révélateur d'un niveau d'équipement encore trop faible.



Note de lecture : le taux de pression rapporte le nombre de demandes en souffrance en fin d'année au nombre d'attributions réalisées dans l'année.

*Evolution de demande sociale et du taux de pression sur le parc social entre 2015 et 2017, hors mutation (Source : DREAL Occitanie)*

Par ailleurs, l'application de la loi SRU sur la partie Est du territoire pourrait intervenir en cas de franchissement par Argelès-sur-Mer ou Saint-Cyprien du seuil de 15 000 habitants. Elle engendrerait un volume de logements « manquants » d'au moins 2 900 unités.

## C. Le foncier : un bien toujours plus précieux

### 1. Typologie des morphologies et formes urbaines rencontrées sur le territoire du SCOT

De manière traditionnelle, l'urbanisation des communes s'est organisée autour d'un noyau villageois d'origine agricole ou en lien avec la mer. Les centres anciens prenaient la forme d'un bâti dense, bien souvent traversés par les principaux axes de communications.



*Centres villes de Palau-del-Vidre et du Boulou (Source AURCA)*

Au cours des dernières décennies, les dynamiques d'accueil (habitat, commerces) se sont concentrées en périphérie des villes et villages. Cette forme d'urbanisation est marquée par un tissu pavillonnaire lâche, dont la vocation est essentiellement résidentielle. Les lotissements se caractérisent par une certaine banalisation architecturale (majorité de villas quatre faces, faible présence d'espaces publics, voiries larges et peu hiérarchisées...)



*Quartiers pavillonnaires à Palau-del-Vidre et Montesquieu-des-Albères (Source AURCA)*

Délaissés, les centres anciens et les quartiers péricentraux se révèlent de moins en moins attractifs. La présence d'un bâti vacant et dégradé, voire insalubre, une certaine inadaptation aux modes de vie et besoins actuels (luminosité, espaces extérieurs, desserte et stationnement, conflits d'usages liés à l'animation de la vie urbaine...), le délitement du petit commerce et des services de proximité ou encore la paupérisation de ses habitants les mettent en effet en péril. Pour autant, ces espaces présentent de nombreux atouts : des formes urbaines qui favorisent la mixité

sociale, générationnelle et fonctionnelle (habitat, activités économiques...), une richesse architecturale et patrimoniale vectrice d'identité, et une organisation du tissu urbain qui favorise le lien social et l'animation.

Enfin, le territoire présente des spécificités en matière d'habitat diffus. Celui-ci revêt diverses formes caractéristiques et bien distinctes :

- L'habitat isolé, important et principalement composé de mas : il correspond à un type d'habitat traditionnel, témoin de l'occupation agricole et pastorale du territoire. Il constitue un exemple d'intégration paysagère et d'architecture vernaculaire adaptée aux sites.



*Mas des Abeilles à Banyuls-sur-Mer, Mas à Céret*

- Les espaces de « mitage » : Ils sont constitués d'habitations récentes, plus ou moins disséminées à proximité des axes de communication.
- Les lotissements déconnectés des villages construits dans les années 70, 80 : « accrochés » au massif, ils peuvent se révéler particulièrement impactant sur le plan paysager, la consommation d'espace et les déplacements motorisés. Souvent situés dans des zones exposées aux risques naturels, ils sont à la fois menacés par ceux-ci, tout en jouant un rôle important de prévention (incendies).



*Espace de mitage entre Argelès-sur-Mer et Saint André ; Lotissement déconnecté de la ville : Les Chartreuses du Boulou (Source Google maps 2018)*

Argelès-sur-Mer présente une morphologie urbaine complexe, constituée d'un développement principalement pavillonnaire autour d'un centre-bourg historique, à l'instar des autres communes de la plaine, avec l'originalité de compter également une station balnéaire, une marina et des hameaux préexistants comme Le Racou ou Taxo.



*Argelès-sur-Mer (Source : DREAL Occitanie 2012)*

La plupart des noyaux villageois de la Côte Vermeille se nichent dans des anses. D'une urbanisation dense à proximité des ports, celle-ci se relâche lorsqu'elle gagne les massifs viticoles.



*La Côte Vermeille : Banyuls-sur-Mer (Source : DREAL Occitanie 2012)*

Ci-après, quelques exemples d'urbanisation autour de centres-bourgs sur le piémont des Albères et dans le Bas Vallespir ; une urbanisation principalement pavillonnaire de type « lotissement » autour de centre-bourgs.



*Ortaffa (Source Google maps 2018).*



*Laroque des Albères (Source Google maps 2018).*



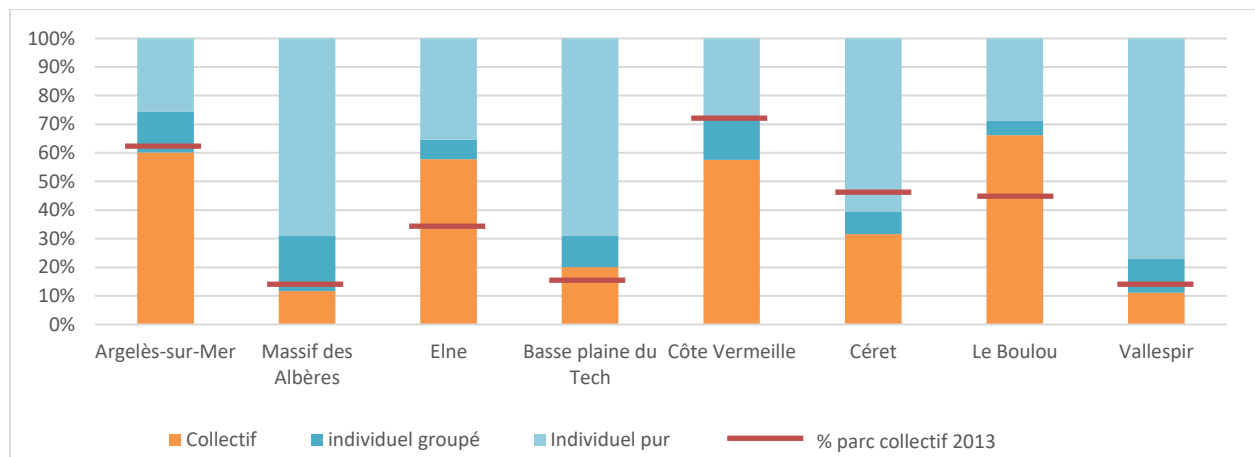
*Saint-Jean-Pla-de-Corts (Source Google maps 2018)*

## 2. Vers un développement de l'urbanisation plus compact

Au cours de la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, le développement de l'urbanisation s'est accompagné d'une importante consommation d'espace. Durant les périodes 1968-1975 et 1975-1982, le territoire du SCOT a enregistré une progression de la tache urbaine résidentielle de plus de 5% par an en moyenne (Source DREAL Occitanie). L'étalement urbain s'est réalisé au détriment des espaces agricoles et naturels, fragilisant les activités agricoles, entraînant l'érosion de la biodiversité et l'altération des paysages.

Sur les trois dernières décennies, le rythme d'artificialisation des sols a ralenti. Entre les périodes 2004-2014 et 2007-2017, la surface consommée s'est réduite de près de 29% (cf EIE). La réduction de la consommation d'espace peut s'expliquer par différents facteurs. Tout d'abord, les collectivités font face à une pénurie de foncier dans les zones contraintes (risques naturels, relief), les obligeant à économiser le foncier résiduel. D'autre part, l'inadéquation entre les revenus des ménages locaux et le niveau du marché a amené les aménageurs publics et privés à redimensionner la taille des parcelles pour les rendre plus accessibles financièrement. Les préoccupations environnementales contribuent également à cette dynamique globale. Entre 2007 et 2017, l'édification d'un logement a généré une consommation d'espace de 457 m<sup>2</sup> en moyenne, contre 512 m<sup>2</sup> entre 2004 et 2014.

Alors que les appartements représentaient 46% du parc de logements en 2013, ils constituent 43% des autorisations de construire entre 2013 et 2017. Les villes pôles et la Côte Vermeille enregistrent entre 30 et 65% d'autorisations en collectifs, avec une forte progression à Elne et au Boulou. Dans le Massif des Albères et le Vallespir, la part de la production en immeubles n'excède pas 12% de la production, elle grimpe à 20% dans la Basse Plaine du Tech. On notera que les données disponibles ne permettent pas de préciser la nature des projets de construction en individuel, en particulier s'il s'agit de logements intermédiaires (maison deux faces) ou de villas 4 faces.



Note de lecture : On distingue l'individuel pur, opération de construction d'une maison seule de l'individuel groupé qui comporte plusieurs logements individuels dans un même permis, ou alors un seul logement couplé avec un local non habitable ou des logements collectifs (permis mixte).

*Typologie des autorisations de construire entre 2013 et 2017 (Source : Sitadel)*

### 3. Le réinvestissement urbain : un gisement pour l'habitat de demain

Afin d'amplifier la rationalisation foncière à l'œuvre ces dernières années, la reconquête du parc vacant, la mobilisation du parc secondaire pour de l'habitat permanent, et la densification du tissu urbanisé constituent des alternatives intéressantes, bien que parfois plus difficiles à mettre en œuvre.

Le potentiel généré par le parc de logements existant (logements vacants et résidences secondaires) est présenté dans la partie III-C-2. Le gisement non bâti disponible dans le tissu urbain existant est constitué d'une part des dents creuses (parcelles nues), d'autre part des grandes parcelles accueillant déjà une construction mais pouvant être découpées pour en accueillir de nouvelles (BIMBY).

La mobilisation des dents creuses étant jugé prioritaire, un travail de recensement a été mené sous SIG. Il repose sur la méthodologie suivante :

- Repérage, à partir d'une orthophotographie, des parcelles à priori libres de toute construction au sein des zones classées « U » à vocation d'habitat ou mixte dans les documents d'urbanisme locaux (les communes de Taillet, Vivès, le Perthus, l'Albère, ne disposant ni d'un POS ou d'un PLU, ni d'une carte communale, n'ont pas été prises en compte dans l'étude),
- Exclusion de toutes les parcelles faisant l'objet de protections environnementales (zones humides, réserves naturelles, réservoirs et corridors de biodiversité définis par le SRCE),
- Exclusion parmi les parcelles libres restantes, de celles qui sont grevées par le risque feux de forêt (zones rouges du PRIF) ou le risque inondation (zones rouges du PPRI, zones exposées à des hauteurs d'eau traduisant un niveau d'aléa très fort (> à 1 m), tel que défini par les services de l'Etat dans le cadre de la mise en œuvre locale du PGRI.
- En dernier lieu, apposition d'un filtre de « constructibilité » permettant d'écarter les parcelles soumises à une trop forte pente (30% ou plus) ou trop exiguës (moins de 100 m<sup>2</sup>).

Cette analyse, produite en 2017, permet d'estimer à 163 ha la surface des parcelles non bâties au sein du tissu urbain existant. Ce potentiel est légèrement plus faible si on exclut les zones inondables exposées à des hauteurs d'eau traduisant un niveau d'aléa fort (> 50 cm ; < 1 m), soit 158 ha.

	Surface en hectare
Argelès-sur-Mer	22,6
Massif des Albères	44,7
Ene	15,1
Basse Plaine du Tech	27,9
Côte Vermeille	13,5
Le Boulou	20,4
Céret	11,2
Vallespir	7,6
SCOT Littoral Sud	163,1

*Surface des parcelles non bâties mobilisables - potentiel théorique (Source AURCA)*



Le gisement ainsi identifié est probablement sous-évalué car il ne tient pas compte des dents creuses situées dans les zones AU déjà urbanisées ni des dents creuses situées dans les communes n'ayant pas de document d'urbanisme en vigueur. En revanche, il est important de rappeler qu'il s'agit d'un potentiel mobilisable théorique. Celui-ci ne présage pas de la disponibilité réelle de la parcelle (constructions édifiées après la prise de la photo aérienne, usages de type parking, terrain de jeux...), de son caractère stratégique ou non (localisation à proximité d'équipement et services, réseaux de transports...) et de son potentiel de mutabilité (dispositions du propriétaire à la vente).

## D. La question des extensions d'urbanisation au regard de la loi Littoral et de la loi Montagne

Au regard de la loi, l'urbanisation en montagne doit se réaliser en continuité avec les bourgs, villages, hameau, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants. Sur le littoral, l'urbanisation ne peut s'étendre qu'en continuité avec les agglomérations et les villages existants ou en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement.

Pour permettre une définition circonstanciée de ces termes, le diagnostic répertorie les principaux espaces urbanisés dans les communes soumises à la loi Littoral et à la loi Montagne et analyse leurs caractéristiques au regard de différents critères :

- Nombre approximatif de constructions ou de logements
- Epoque(s) de construction
- Mitoyenneté du bâti /forme(s) urbaine(s) dominante(s)
- Présence de mas traditionnels
- Présence de patrimoine historique ou culturel
- Présence de place(s) et d'espace(s) public(s) collectif(s)
- Présence et densité d'équipements publics
- Présence et densité de commerces
- Voirie hiérarchisée.

Ne sont pas pris en compte les secteurs comportant des constructions implantées en discontinuité les unes par rapport aux autres (distance d'au moins 100 mètres entre chaque construction), y compris lorsqu'elles sont nombreuses.

### 1. Qualification des Parties Actuellement Urbanisées en zone littorale.

L'identification des parties actuellement urbanisées (PAU) et de leurs limites consiste à repérer schématiquement les zones déjà bâties et les franges de ces zones bâties. Chaque cas doit faire l'objet d'un examen à l'aune d'un ensemble de critères, aucun ne se suffisant à lui-même.

- L'existence d'un noyau bâti d'une certaine taille
- La proximité immédiate entre les constructions
- L'absence d'un élément de coupure, artificiel comme une route départementale, ou naturel comme un ruisseau, une déclivité importante ou un bois.
- La présence des équipements publics et, en particulier, les réseaux et la viabilité, ne constitue jamais un élément déterminant.

La synthèse de l'analyse est présentée dans le tableau ci-après.



*Le Racou, Le Mas d'en Rimbau, et Cosprons*

	Ville d'Elne	Argelès village	Taxo d'avall	Argelès plage	Le Racou	Mas Saint Laurent/Valmy	Ville de Collioure	Vallon des Pintes	Mas d'en Rimbau
volume approximatif de constructions / logements	> 500	> 500	env. 250	> 500	110	20	> 500	15	15
Epoque(s) de construction	en continu depuis l'époque médiévale	en continu depuis l'époque médiévale	médiévale / postérieure aux années 1980	années 20 / années 50 / post années 70	fin des années 40 / années 70 / années 80-90	années 70	en continu depuis l'époque médiévale	années 70-80	antérieur aux années 50
Mitoyenneté du bâti / formes urbaines dominantes	mixité des formes urbaines : maisons de ville à caractère patrimonial, maisons en bandes, collectifs, pavillons 4 faces	mixte	maisons mitoyennes et quelques bâtisses en cayrou/ majorité de villas quatre faces disposées sur de grandes parcelles.	mixte : collectifs, maisons en bande, villas 4 faces	mixte : maisonnettes de bord de mer, immeubles collectifs quelques maisons en bande, pavillons 4 faces sur des parcelles de petite taille	logements individuels exclusivement	mixte	logements individuels exclusivement	logements individuels exclusivement
Présence de mas traditionnels	OUI	OUI	NON	OUI	NON	NON	OUI	NON	OUI
Présence de patrimoine historique ou culturel	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI
Présence d'espace(s) public(s) collectif(s)	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	NON	NON
Présence et densité d'équipement(s) public(s)	forte	forte	faible à moyenne	forte	∅	∅	OUI	∅	∅
Présence et densité de commerce(s)	forte	forte	faible à moyenne	forte	faible à moyenne	∅	OUI	∅	∅
Voirie hiérarchisée	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	NON	NON

	Ville de Port-Vendres	Pont de l'Amour	Cosprons	La Guinelle	Ville de Banyuls	Mas Parer	Mas Atxer	Ville de Cerbère	Aloès/Bouffard Vercelli	El Repairo
volume approximatif de constructions / logements	> 500 constructions	50/60	50/60	< 10	> 500 constructions	25	45-50	> 500 constructions	240	15
Epoque(s) de construction	en continu depuis l'époque médiévale	2000	trame médiévale et constructions récentes	avant 1945	en continu depuis l'époque médiévale	trame médiévale et constructions récentes	trame médiévale et constructions récentes	en continu depuis l'époque médiévale	années 70 - 90	80
Mitoyenneté du bâti / formes urbaines dominantes	mixte	mixte : maisons en bande, quelques maisons 4 faces, quelques petits collectifs	maisons de village le long des axes routiers / quelques villas	quelques maisons	mixte	maisons mitoyennes/ constructions individuelles isolées	principalement des maisons mitoyennes/ quelques constructions individuelles isolées	mixte	semi collectif	collectif
Présence de mas traditionnels	NON	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	NON	NON
Présence de patrimoine historique/culturel	OUI	NON	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Présence d'esp. public(s) coll.	OUI	NON	NON	NON	OUI	NON	NON	OUI	faible	NON
Présence/ densité d'éq. public(s)	OUI	∅	∅	∅	OUI	∅	∅	OUI	faible à moyenne	NON
Présence/densité de commerce(s)	OUI	∅	faible	faible	OUI	∅	∅	OUI	faible	faible
Voirie hiérarchisée	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	NON	OUI	OUI	NON

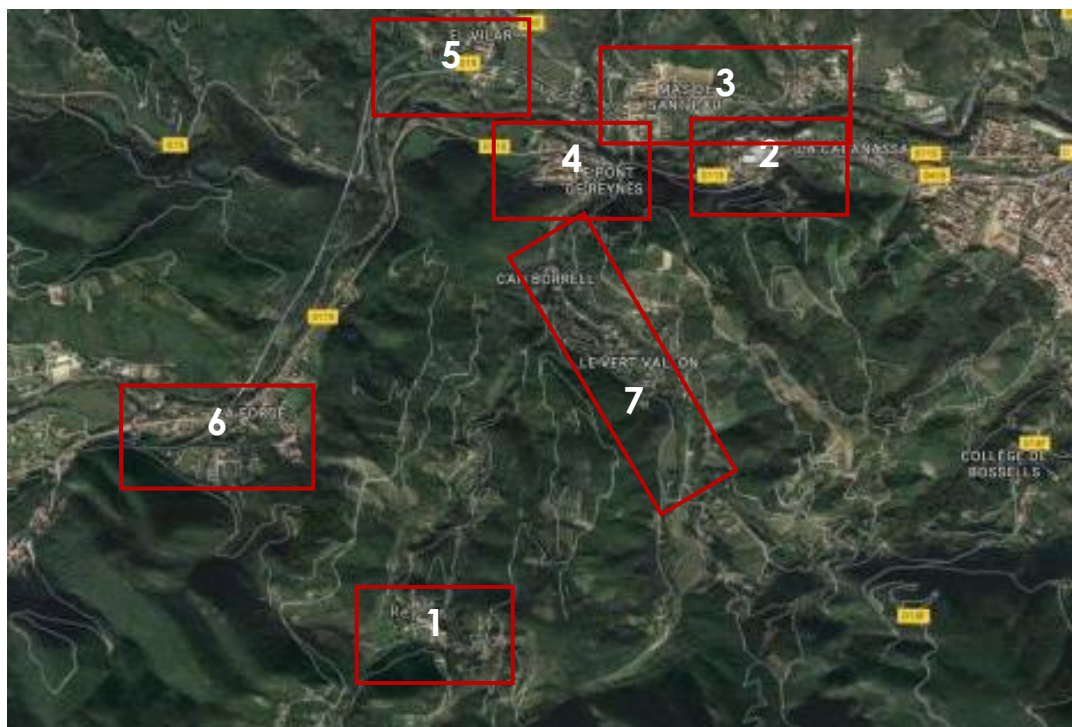
## 2. Qualification des Parties Actuellement Urbanisées en zone de montagne

La synthèse de l'analyse est présentée dans le tableau ci-après.

Pour les cinq communes soumises à la loi Montagne et à la loi Littoral (Cerbère, Banyuls-sur Mer-Port-Vendres, Collioure, et Argelès-sur-Mer (couverture partielle)), il convient de se référer aux tableaux précédents. A noter, les PAU de Sorède et Laroque-des-Albères ont toutes été recensées, bien que leur territoire communal soit partiellement soumis à la loi Montagne. Les secteurs non soumis sont signalés par un astérisque.



Notre Dame de Roure à Taillet (Source Google Maps 2017)



*La commune de Reynès : de nombreux écarts ruraux et veinats :*

- 1- Le village, 2- La Cabanasse, 3- Mas de Sant Pau, 4- le Pont de Reynès ; 5- Le Vila,  
6- La Forge, 7- Vert Vallon/Can Borreil  
(Source Google maps 2018)

	Sorède*	Vallée Heureuse*	Lavail	Laroque des Albères *	Domaine des Albères *	Saint Jean de l'Albère	Saint Martin	Le Perthus	La Cluse del Mitg et La Cluse basse	La Cluse haute
volume approximatif de constructions / logements	> 500	150	30	> 500	150	5	5	> 300	150	<10
Epoque(s) de construction	en continu depuis l'époque médiévale	années 60	Trame médiévale et constructions récentes	en continu depuis l'époque médiévale	années 70	avant 1950	avant 1950	en continu depuis l'époque médiévale	majorité des constructions > années 70-2000	avant 1950
Mitoyenneté du bâti / formes urbaines dominantes	mixité des formes urbaines : maisons de ville à caractère patrimonial, maisons en bandes, collectifs, pavillons 4 faces	constructions individuelles de type villas, distance la plus grande entre 2 constructions : 100m	constructions individuelles, caractère patrimonial. distance la plus grande entre 2 constructions : 100m	mixte	maison individuel, en général en R+1	mas traditionnels. distance la plus grande entre 2 constructions : 80m	mas traditionnels	mixte	Habitat individuel, majorité de villas	Mas traditionnels distance la plus grande entre 2 constructions : 80m
Présence de mas traditionnels	OUI	NON	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Présence de patrimoine historique / culturel	OUI	NON	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Présence d'esp. public(s) collectif(s)	OUI	NON	NON	OUI	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI
Présence / densité d'éq. public(s)	forte	∅	∅	forte	faible	faible	∅	forte	faible	faible
Présence / densité de commerce(s)	forte	∅	∅	forte	∅	∅	∅	forte	faible	∅
Voirie hiérarchisée	OUI	NON	NON	OUI	NON	NON	NON	OUI	OUI	OUI

\* Ces entités ne sont pas soumises à la loi Montagne mais appartiennent à des communes qui y sont partiellement soumises

	Maureillas	Las Illas	Ruinoguers	Lo Palau/Lotissement de Vilargeil	Céret	les Hauts de Céret	ZAE Tech Oulrich	Secteur Aubiry proche D115	Secteur Ulric proche D115
volume approximatif de constructions / logements	> 500	120 (35 sur le noyau primitif)	10	10 (sur la commune de Maureillas) / 50 sur la commune de Saint Jean	> 500	100	155	10	10 à 15
Epoque(s) de construction	en continu depuis l'époque médiévale	noyau primitif, trame médiévale / lotissement "super Las Illas" : années 70	Trame médiévale et constructions récentes	2000	Trame médiévale et constructions récentes	années 70	> années 80	XXème	> années 70
Mitoyenneté du bâti / formes urbaines dominantes	mixte	mas, maisons de village / constructions individuelles 4 faces. distance la plus grande entre deux constructions : 60m	Mas et cortals. distance la plus grande entre deux constructions : 40m	quelques constructions pavillonnaires / bâtiment hébergement collectif (Maureillas) / deux faces + petits collectifs (Saint Jean)	mixte	villas pavillonnaires. distance moyenne entre les constructions : 70m	bâtiments industriels, quelques bâtisses anciennes, villas. distance la plus grande entre deux constructions : 70m	maisons et bâtiments regroupés	villas pavillonnaires. distance la plus grande entre deux constructions : 50m
Présence de mas traditionnels	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	NON	NON	NON	NON
Présence de patrimoine historique / culturel	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	NON	OUI	NON
Présence d'esp. public(s) collectif(s)	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	NON	NON	NON	NON
Présence/densité d'éq. public(s)	forte	faible	∅	faible	forte	∅	faible à moyenne	∅	∅
Présence/densité de commerce(s)	forte	faible	faible	∅	forte	∅	OUI	∅	∅
Voirie hiérarchisée	OUI	NON	NON	NON	OUI	NON	OUI	NON	NON



	Taillet village	ND de Roure	Reynès village	La Cabanasse	Mas de Sant Pau (2 entités)	le Pont de Reynès	le Vila	La Forge	Vert Vallon / Can Borrell
volume approximatif de constructions / logements	35	25	50	70	120	85	45	80	100
Epoque(s) de construction	trame médiévale et constructions récentes	trame médiévale et constructions récentes	trame médiévale et constructions récentes	trame médiévale et constructions récentes	années 70	trame médiévale et constructions récentes	années 70	années 70	années 80
Mitoyenneté du bâti / formes urbaines dominantes	constructions traditionnelles anciennes sans + quelques villas pavillonnaires	constructions traditionnelles anciennes sans + quelques villas pavillonnaires. distance la plus grande entre deux constructions : 60m	maisons de village en bordure de route, villas pavillonnaires	habitat individuel, anciens cortals	villas pavillonnaires	habitat individuel, anciens cortals	habitat individuel. distance la plus grande entre deux constructions : 30m	habitat individuel. distance la plus grande entre deux constructions : 50m	villas pavillonnaires
Présence de mas traditionnels	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	NON	NON	NON
Présence de patrimoine historique / culturel	OUI	OUI	OUI	NON	NON	OUI	OUI	NON	NON
Présence d'esp. public(s) collectif(s)	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON
Présence/densité d'équipement(s) public(s)	faible	∅	faible à moyenne	∅	∅	moyenne	∅	∅	∅
Présence/densité de commerce(s)	∅	∅	∅	moyenne à forte	∅	moyenne	∅	Faible à moyenne	∅
Voirie hiérarchisée	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	NON	NON

## CONSTATS

- La moitié de l'offre en logements est concentrée sur le littoral.
- Le parc touristique représente un logement sur trois.
- Le parc secondaire concurrence le parc d'habitat permanent : 16% de la construction neuve ainsi que des changements de destination dans le parc de logement existant se font au profit des logements de villégiature au détriment du parc de résidences principales.
- La vacance structurelle diminue.
- Une spécialisation territoriale de l'offre en logements permanents : prédominance de grands logements individuels dans l'espace périurbain.
- Un bâti relativement récent mais 16 700 résidences principales potentiellement énergivores, 3 000 logements potentiellement indignes et un niveau d'inconfort du parc de résidences secondaires important.
- Plus de la moitié de la production de logements répond à des besoins autres que l'accueil de nouveaux habitants (besoins des populations déjà en place, production de résidences secondaires...)
- Des dynamiques de construction réparties à la hausse après la crise de 2008, sauf en Vallespir.
- Une prédominance de propriétaires occupants mais une production qui se diversifie.
- Un marché immobilier et foncier plus cher que sur les territoires voisins et toujours à la hausse.
- Un parc HLM qui se développe mais reste faible au regard de la demande
- Une consommation d'espace à vocation résidentielle qui se réduit progressivement en lien avec la diversification des formes d'habitat individuel.
- Un réel potentiel de remobilisation du tissu existant.

## ENJEUX PRINCIPAUX

- Le rééquilibrage territorial de l'offre touristique.
- La capacité du territoire à produire une offre de logements permanents pour maintenir et accueillir de nouveaux habitants dans un contexte de forte concurrence du parc de villégiature.
- La diversification de l'offre en logements permanents afin de satisfaire les parcours résidentiels : parc locatif et locatif social, petits logements, logements collectifs...
- La lutte contre l'habitat dégradé et l'obsolescence des logements (en termes de confort thermique notamment...) afin de conserver des centres villes attractifs.
- La mise à niveau du parc touristique (confort des logements)
- La préservation des terres agricoles et naturelles dans un contexte de demande en logements très forte.

# Partie IV

## IV. Transports et mobilité



## A. Accessibilité du territoire et positionnement vers l'extérieur

### 1. Place du SCOT dans le grand territoire : l'arc méditerranéen et l'Eurocorridor

Le territoire du SCOT Littoral Sud se situe au cœur d'un espace à forte dimension géostratégique, profitant de son positionnement idéal sur un corridor européen reliant la péninsule ibérique et le Maghreb au reste de l'Europe par d'importantes infrastructures de communication (A9 par Le Boulou et la vallée de la Rome, LGV Perpignan-Barcelone, ligne ferroviaire Narbonne-Perpignan-Cerbère-Portbou), mais également d'un formidable potentiel d'ouverture sur le bassin méditerranéen depuis sa façade maritime et le port de commerce de Port-Vendres.

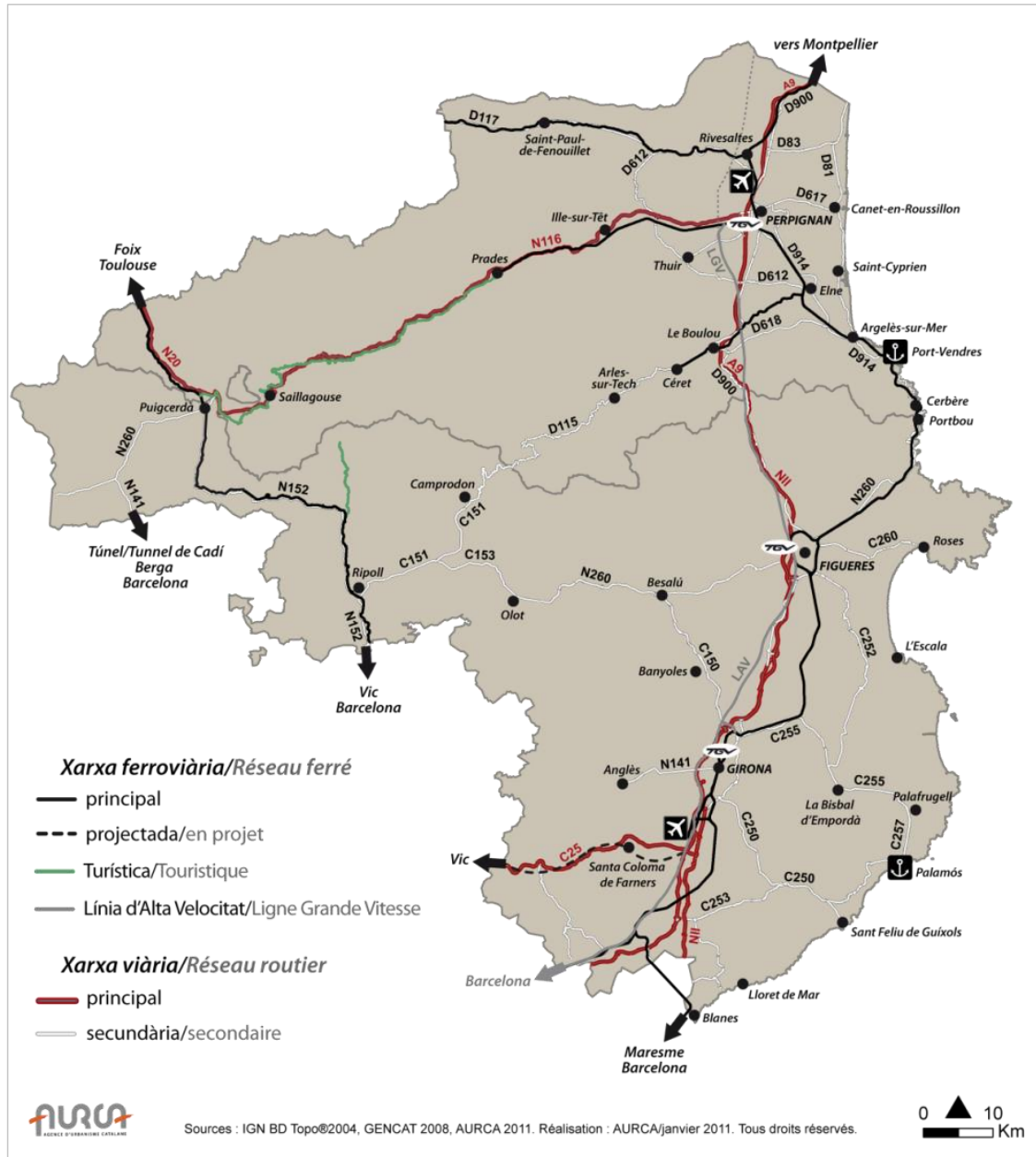


*La ligne TGV (Source AURCA), le port de commerce de Port-Vendres (Source DREAL Occitanie)*

Localement, le territoire du SCOT connaît l'influence des territoires voisins. Ainsi, les relations de proximité avec les territoires environnants sont importantes et se traduisent par des échanges quotidiens au sein d'un même espace vécu. Le Haut-Vallespir à l'Ouest, le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon au Nord ou encore les Comarques gironines et la Catalogne au Sud nouent des liens privilégiés avec le territoire du SCOT Littoral Sud.

En période estivale, le territoire est soumis à des conditions d'accès, de déplacements et de stationnement difficiles en raison de sa vocation touristique marquée et d'une organisation des modes de transports collectifs en constitution.

Il est à souligner que les dimensions de la cohérence, de la spatialisation, et du territoire du SCOT ne coïncident pas nécessairement avec la dimension de certains enjeux. Ceci est d'autant plus vrai qu'il s'agit d'un territoire traversé par un corridor transeuropéen majeur de transport. Il est donc plus que jamais nécessaire d'apprécier les dynamiques à une échelle plus vaste que celle du territoire du SCOT pour cerner les grands enjeux dont ceux liés à la mobilité.



## 2. Des entrées aériennes à conforter

Bien que situé dans le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon, l'aéroport international Perpignan-Rivesaltes est la porte d'entrée aérienne du département des Pyrénées-Orientales et, par là-même, du SCOT Littoral Sud. Il offre à l'année deux liaisons domestiques journalières, à destination de Paris (deux allers-retours/jour) et Nantes, ainsi que deux liaisons européennes (Charleroi et Londres) et une liaison avec le Maroc (Marrakech). Lille, Bastia, Southampton, Birmingham, Dublin, Bastia et Oran sont desservies en période estivale.

La proximité de l'aéroport est un atout majeur pour attirer la population touristique française et étrangère, mais aussi faciliter les déplacements professionnels. Cependant, la fréquence des vols reste faible (peu de liaisons avec les grandes villes

françaises ou vers l'Europe du Nord d'où provient une part non négligeable de la clientèle touristique) et les tarifs pratiqués sur les lignes nationales peuvent s'avérer peu concurrentiels vis-à-vis d'autres modes de transport.

Deux ambitions principales sont poursuivies par le Conseil Régional pour la plateforme aéroportuaire nord-catalane :

- Inverser la tendance perceptible depuis 2002 en créant les conditions de la hausse du trafic passagers (seuil de 500 000 voyageurs ambitionnés dans la nouvelle Délégation de Service Public 2011-2018 conférée au prestataire Véolia Transport, par ailleurs gestionnaire des aéroports de Nîmes et de Carcassonne) ;
- Impulser le développement économique de l'aéroport en favorisant, notamment, l'augmentation de la part modale de touristes arrivant par le mode aérien.



*Destinations proposées depuis l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes.  
(Source Aéroport de Perpignan 2018)*

Le territoire du SCOT est également situé à environ 1h15 de l'aéroport de Gérone, qui propose quant à lui une quarantaine de destinations françaises et européennes au plus fort de la saison estivale.

### **3. Un réseau autoroutier modernisé, source de développement économique**

L'autoroute A9 est le principal axe de desserte du département, aussi bien en matière de transport de personnes que de marchandises. Implantée sur le couloir historique méditerranéen (l'A9 suit approximativement le tracé de l'antique Via Domitia), elle s'inscrit dans le maillage autoroutier européen (E15) et correspond aujourd'hui à l'une des infrastructures d'un axe prioritaire transeuropéen Nord-Sud en développement. L'A9 joue un rôle majeur dans le développement économique et touristique du territoire nord-catalan.

Construite en 1974, l'autoroute A9, dite "la Catalane", traverse de part en part la plaine du Roussillon depuis les Corbières maritimes au Nord (en direction de Narbonne, Montpellier ou Toulouse) et le col du Perthus au Sud, prolongée par l'AP7 "l'Autopista del mediterrani", autoroute longeant le corridor méditerranéen en direction de Gérone, Barcelone, Tarragone ou encore Valence. Un diffuseur permet d'entrer et de sortir de l'A9 dans les deux sens à l'Ouest du noyau urbain du Boulou (dernier échangeur en France). Il constitue le seul accès au territoire. En 2010, le poste frontière du Perthus-autoroute (péages, contrôles douaniers) est supprimé et

participe d'une meilleure fluidité de l'infrastructure, notamment l'été. La coordination des gestionnaires autoroutiers franco-espagnols a été renforcée avec l'instauration d'un service d'interopérabilité entre systèmes informatiques en juillet 2011 (télépéage de Perpignan à Barcelone).

Depuis sa mise en service en 1975, avec un profil à 2x2 voies, le trafic n'a cessé de progresser passant d'une moyenne journalière de 10 000 véhicules en 1985 à 32 200 en 2015 (Source : DREAL Occitanie). A noter également que, pendant la saison estivale, la circulation moyenne journalière tous véhicules est multipliée par 2,5.



*L'A9 entre Perpignan Sud et Le Boulou (Source : Vinci autoroutes)*

Décidé par l'Etat en octobre 2007 et déclaré d'Utilité Publique en 2009, l'aménagement à 2x3 voies de l'A9 depuis Perpignan Nord jusqu'à la frontière espagnole (40 km de travaux) vise à fluidifier le trafic, conforter la sécurité de l'axe et prendre en compte les nouvelles normes relatives à l'environnement sur cette infrastructure quadragénaire (réduction des nuisances sonores, protection des ressources en eau, amélioration de la qualité de l'air ...).

Le premier tronçon a été livré en 2013 (Perpignan Nord-Perpignan Sud). En juillet 2016, la section 2 x 3 voies entre Perpignan Sud et le Boulou est entrée en circulation. Depuis septembre 2016, les travaux d'élargissement se poursuivent sur la troisième et dernière section, entre la barrière de péage du Boulou et la frontière espagnole. Réalisés dans le cadre du Plan de relance autoroutier, ils s'étendent sur 9 km, dans une zone montagneuse avec un relief particulier et 4 viaducs. Cette dernière section à élargir permettra d'assurer la continuité de l'autoroute A9 à 3 voies entre Narbonne et l'Espagne et devrait être mise en service au début de l'année 2020.

Au Sud des Albères, le gestionnaire Acesa (Abertis Autopistas) réalise le même type de travaux depuis Maçanet de la Selva, au Sud de Gérone, jusqu'à la Jonquera (quatre sections, 78 km de travaux sur l'AP-7). Le traitement de la section transfrontalière, très coûteux en raison de la traversée des Albères et de l'imposante mise aux normes antisismiques des viaducs du tronçon (ajouts de piles et de supports des tabliers), n'est pas programmé.

La mise à 2x3 voies de l'A9 et de l'AP-7 peut entraîner le développement de phénomènes de congestion concentrés aux abords de la section frontalière maintenue à 2x2 voies (« effet entonnoir »).

La création d'une nouvelle sortie au niveau du Perthus, qui pourrait délester le trafic sur la RD900 et créer un nouveau point d'accès au territoire pourrait également être étudiée.

Un des enjeux majeurs est également de permettre le développement de solutions alternatives au tout-routier.



#### 4. Une desserte ferroviaire en proie à de profonds remaniements

L'infrastructure ferroviaire actuelle s'organise en étoile autour de Perpignan et résulte de l'organisation historique du territoire. Outre la desserte des trois vallées départementales, dont celle du Tech (ligne du Vallespir), cette étoile ferroviaire comprend une ligne internationale traversant la plaine du Nord au Sud, la ligne historique Narbonne-Perpignan-Cerbère-Portbou.

La desserte voyageurs nationale a fait l'objet d'un profond remaniement ces dernières années, en lien avec « la transition du modèle des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) ». Dans un contexte de forte concurrence (développement du covoiturage, compagnies aériennes low cost...), l'Etat a décidé de se désengager des lignes qui desservent les territoires qui bénéficient d'offres alternatives de mobilité de bon niveau, ou qui vont prochainement s'améliorer avec la mise en service des nouvelles Lignes à Grande Vitesse. Il a donc choisi de concentrer son action sur trois lignes jugées « structurantes » : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille. L'offre y sera améliorée (achats de matériel, notamment des rames neuves capables de circuler à 200 km/h). La liaison historique Cerbère-Toulouse-Paris se trouve donc tronquée sur son tronçon sud. Alors que l'offre TER devrait s'améliorer structurer entre Perpignan et Toulouse dans les années à venir, la ligne littorale n'est plus connectée au réseau national sans qu'une correspondance ne s'avère nécessaire.

##### **Quelle différence entre un TET et un TER ?**

- Les trains d'équilibre du territoire (TET) assurent des liaisons sur de grandes distances, traversant plusieurs régions. Ils sont gérés par l'Etat.
- Les trains express régionaux (TER) sont affrétés par les Conseils Régionaux, qui délèguent la gestion opérationnelle à la SNCF. Ils opèrent principalement au sein d'une même région, même s'ils peuvent parfois relier deux régions. Les Régions sont ainsi décisionnaires.

Par ailleurs, l'Etat souhaite également se désengager du financement de l'exploitation des trains de nuit. La liaison de nuit Cerbère-Paris est maintenue jusqu'en 2020, mais ne circule que les week-ends et pendant les vacances scolaires.

Le territoire du SCOT est également traversé par une ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) reliant Perpignan à Figères (depuis décembre 2010) puis à Gérone et Barcelone (2013) sans s'arrêter sur le territoire du SCOT. Perpignan devenant la porte ferroviaire à grande vitesse, l'un des enjeux majeurs pour le territoire du SCOT est l'articulation entre TER et TGV® en vue d'améliorer l'accessibilité du territoire et ainsi d'optimiser son attractivité résidentielle, économique et touristique.

## **5. Le port de Port-Vendres : une porte d'entrée maritime**

Jusque dans les années 1960, les liaisons régulières de passagers vers l'Algérie, alors française, venaient compléter la vocation commerciale et halieutique du port de Port-Vendres. Aujourd'hui, aucune liaison régulière ne subsiste malgré des tentatives de relance de l'activité. Les escales pour les navires de croisières sont marginales. Depuis une dizaine d'années, le port accueille 11 à 13 navires de croisière et environ 3000 passagers par an.

Les liaisons maritimes sont aujourd'hui essentiellement liées à des produits touristiques de découverte de la Côte Vermeille et en aucun cas à des liaisons maritimes régulières ou encore des services maritimes de transport de passagers entre communes. Le territoire du SCOT est concerné par d'autres ports de pêche et de plaisance : Argelès-sur-Mer, Collioure et Banyuls-sur-Mer pour la pêche, les mêmes ports et l'abri de Cerbère pour la plaisance.

## **6. Le développement numérique, outil de désenclavement et d'attractivité**

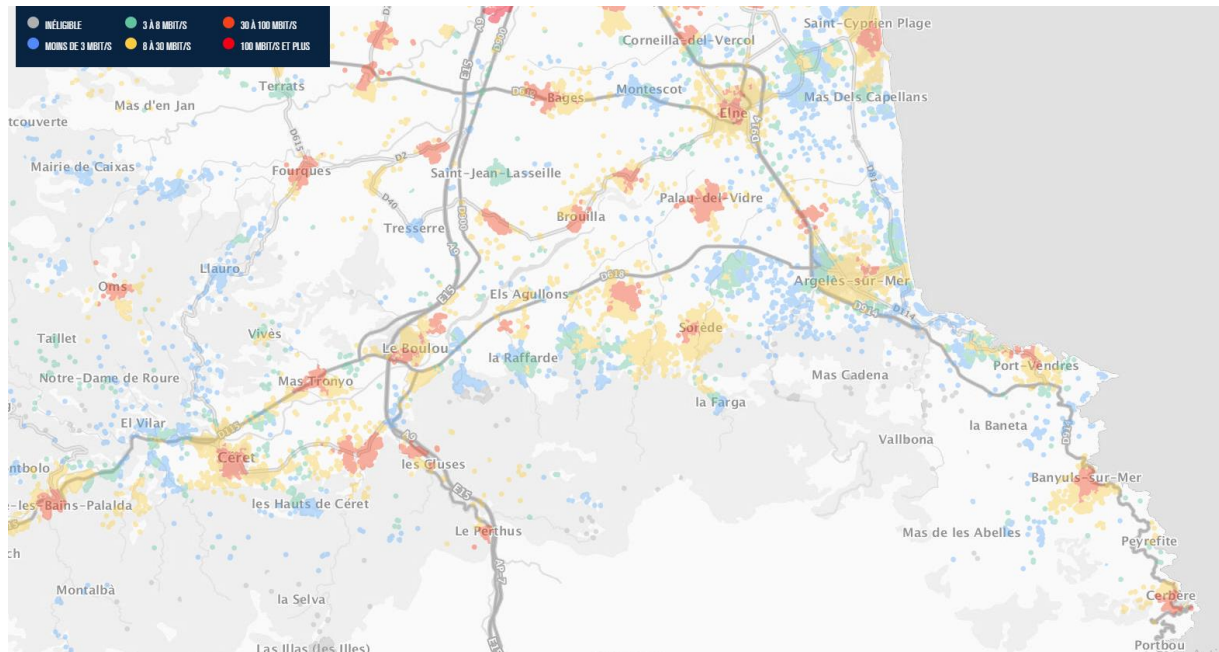
En 10 ans, les nouveaux usages créés par internet et les réseaux numériques se sont imposés auprès du grand public comme des entreprises : navigation web, courrier électronique, téléphonie illimitée, visioconférence, maquettes virtuelles... Le haut débit est devenu un service essentiel. Cependant, la disponibilité et la richesse de ces services dépendent de l'existence et de la nature des infrastructures locales de communications électroniques, ainsi que de leurs conditions d'exploitation techniques et commerciales. Conscientes que la seule initiative des opérateurs privés ne suffirait pas à apporter les services nécessaires partout sur leurs territoires, les collectivités locales ont demandé et obtenu en 2004, par le vote de la loi pour la confiance dans l'économie numérique, la possibilité d'intervenir réellement dans ce domaine. Inscrit dans une échelle de temps compatible avec celle des SCOT, le déploiement d'infrastructures et de réseaux de communications électroniques de qualité est le grand chantier qui devrait se poursuivre dans les 10 -15 ans à venir.

### **6.1 Un niveau de couverture satisfaisant mais insuffisant pour les entreprises et les professionnels**

L'observatoire France Très Haut Débit donne l'état de la couverture DSL, Câble et Fibre, wimax radio et satellite.

En décembre 2018, on constate que le territoire du SCOT dispose d'une couverture numérique relativement homogène et satisfaisante, bien que quatre communes (Saint-André, Montesquieu-des-Albères, Taillet et Vivès) disposent d'un niveau de débit relativement faible (< 8Mbit/s). On note par ailleurs, une qualité de services supérieure en centre-ville. Ainsi, certains quartiers périphériques ou hameaux (exemple des Chartreuses du Boulou) n'ont pas accès au haut-débit. Argelès-plage enregistre également un niveau de desserte peu élevé, alors que la clientèle touristique est de plus en plus demandeuse de services internet. De même, les zones d'activités économiques ne disposent pas toutes d'une bonne couverture numérique ADSL (Internet par le réseau téléphonique). Or, le besoin d'accès THD (très haut débit) se fait de plus en plus sentir pour les entreprises et se généralise sur le

territoire. Reconnue "infrastructure d'avenir", la fibre optique ne dessert aucune commune du territoire à ce jour.



**Couverture internet des logements et locaux professionnels par classes de débit en 2018**  
(Source : Observatoire France très haut débit)

## 6.2 La planification au niveau national et local

Présenté le 20 octobre 2008, le plan France numérique 2012 visait à replacer la France parmi les grandes nations numériques grâce à une action volontariste fondée sur quatre priorités :

- Permettre à tous les Français d'accéder aux réseaux et aux services numériques ;
- Développer la production et l'offre de contenus numériques ;
- Diversifier les usages et les services numériques ;
- Rénover la gouvernance et l'écosystème de l'économie numérique.

Il a permis quelques réussites majeures comme le lancement du très haut débit mobile, avec l'attribution des premières licences 4G, ou encore l'accès au haut débit pour tous par ADSL ou par satellite. Pour les années à venir, les axes tracés par le plan France numérique 2012 restent prioritaires ; les objectifs suivants sont identifiés comme stratégiques :

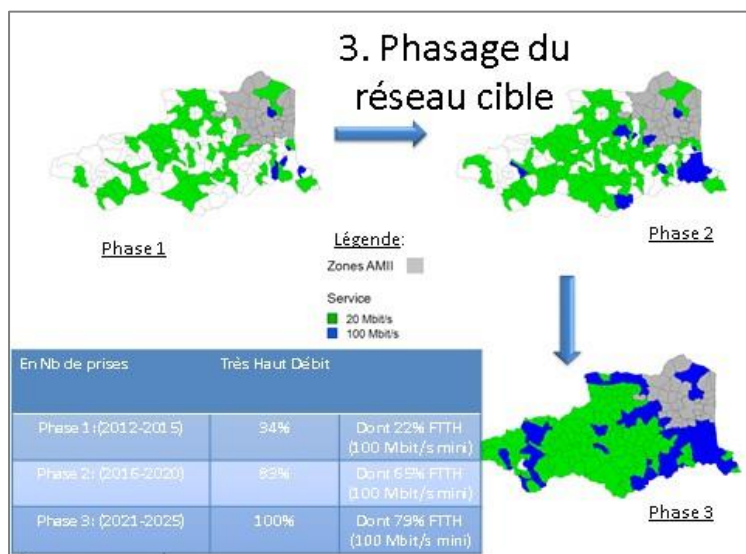
- Assurer la compétitivité du secteur de l'économie numérique, notamment en maintenant un haut niveau de R&D et d'innovation,
- Généraliser l'utilisation du numérique dans toutes les entreprises, y compris les TPE, pour les relations avec leurs clients et leurs fournisseurs, pour assurer leur visibilité sur Internet et pour leur fonctionnement interne. Il en va de même de la généralisation du paiement numérique et de la facture dématérialisée, dans tous les secteurs d'activité et pour tous les montants ;
- Développer l'informatique en nuage (cloud computing) en soutenant l'émergence d'une offre européenne et en accompagnant les PME et les administrations dans l'utilisation du cloud computing ;

- Déployer le très haut débit fixe et mobile pour tous les Français. Il s'agit pour cela de raccorder 70 % de la population au très haut débit en 2020 et 100 % en 2025 grâce au programme national très haut débit.
- Accompagner de manière renforcée le développement de services de contenus culturels en ligne diversifiés et attractifs, généraliser le télétravail dans toutes les entreprises et sur tous les emplois où il est compatible avec l'activité, tirer pleinement parti du potentiel des TIC dans l'e-santé au service du patient pour améliorer la qualité des soins et maîtriser les dépenses de santé.

A l'échelle de la Région, une réflexion en faveur du Très Haut Débit a été conduite de 2011 à 2012, avec la réalisation d'une Stratégie de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique (SCORAN) qui définit les orientations stratégiques au niveau de l'ensemble du territoire régional en coordination étroite avec les collectivités et d'un Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) qui traduit en préconisations opérationnelles les orientations de la SCORAN sur les périmètres des départements de l'Aude, du Gard, de l'Hérault et des Pyrénées-Orientales (la Lozère ayant réalisé son propre SDTAN).

La SCORAN et le SDTAN visent les objectifs suivants :

- Desserte résidentielle : permettre l'accès au Très Haut Débit (30 Mbps) pour 100% de la population d'ici 2025 : 57 % en FTTH par l'action des opérateurs privés, 19% en FTTH dans le cadre des Réseaux d'Initiative Publique et 24 % en montée en débit.
- Desserte entreprises et sites prioritaires : déployer le Très Haut Débit dans les ZCE (zone de concentration d'entreprises) ou hors ZCE lorsque l'entreprise est considérée comme prioritaire, et raccorder dans un premier temps en Très Haut Débit les sites prioritaires selon les orientations de la SCORAN (Éducation, Santé, Tourisme...).



Une zone AMII (Appel à Manifestation d'Intention d'Investissement) est une partie du territoire dans laquelle un ou plusieurs opérateurs privés ont manifesté leur intérêt pour déployer un réseau en fibre optique FTTH. En conséquence, les collectivités n'ont pas à subventionner le déploiement dans le très haut débit et peuvent se concentrer sur les zones qui ne sont pas rentables économiquement pour les opérateurs.

*Phasage de la montée en Très Haut Débit dans les Pyrénées-Orientales (Source : Conseil Régional Occitanie)*

Au cours des dernières années, l'initiative publique en matière d'Aménagement Numérique des Territoires a permis la montée en débit du département avec la création de 67 Nœuds de Raccordement d'Abonnés (NRA MED, ex NRA ZO),

l'amélioration de 14 000 lignes et le raccordement des collèges et de quelques entreprises phares en fibre optique. Le territoire du SCOT littoral Sud a bénéficié de cette première montée en puissance avec l'installation de NRA à Céret, au Boulou, à Palau-del-Vidre et à Elne.

La couverture Très Haut Débit dans les Pyrénées-Orientales implique la construction de 357 000 prises ; 181 000 le seront à l'initiative publique (51%). L'objectif du Conseil Départemental à horizon 2022 est de raccorder 90% des prises du territoire en FTTH (soit 80% des prises hors zones conventionnées), allant ainsi au-delà des objectifs du SDTAN des Pyrénées-Orientales.

FTTH est l'acronyme anglais de Fiber To The Home que l'on peut traduire en français par "fibre jusqu'au domicile". L'abonné est alors directement raccordé par une fibre optique de "bout en bout". Une fibre est tirée entre le nœud de raccordement optique (NRO) et l'intérieur du logement pour être raccordée à un modem.

En complément, la montée en débit sur les zones non concernées par le déploiement du FTTH est programmée pour 5600 lignes, dont une majorité est aujourd'hui mal desservie. Enfin, pour les zones les plus difficiles d'accès sur lesquelles une montée en débit n'est pas envisageable, il sera proposé des kits d'inclusion numérique (satellite ou hertzien) permettant à un maximum d'habitations d'être éligibles au haut débit.

Sur le périmètre d'étude, cela se traduit par la construction de six nœuds de raccordement optique et l'opticalisation de 6 à 7 répartiteurs.

## B. La mobilité au sein du territoire du SCOT

### 1. Un maillage routier à compléter tout en maîtrisant les flux

#### 1.1 Un réseau maillé par une logique Nord-Sud et Est-Ouest

Le maillage routier s'articule d'une part autour d'une logique Nord-Sud, avec des liaisons internes radiales vers ou depuis Perpignan, et qui ont la particularité d'être également des infrastructures routières internationales.

La RD 900 relie Le Boulou à la vallée de la Rome (puis la N-II vers La Jonquère, Figières, Gérone, et au-delà Barcelone). Elle a récemment été déviée (juillet 2010) au Nord de la commune du Boulou pour répondre à la problématique de congestion récurrente de ce nœud routier, améliorant par-là l'accessibilité au Vallespir.

La RD 914 relie Elne à Argelès-sur-Mer puis à la Côte Vermeille (puis N-260 vers Portbou, Figières), en 2 x 2 voies jusqu'au Sud de la commune d'Argelès-sur-Mer. Le tracé de la RD914 entre Argelès-sur-Mer et Port-Vendres permet d'éviter la traversée des agglomérations d'Argelès-sur-Mer, de Collioure et de Port-Vendres. L'ancienne départementale, parallèle et dévolue à une desserte touristique et de proximité, est reclassée RD 114 (« route de la corniche »). Entre Port-Vendres et la frontière, la RD 914 n'a pas fait l'objet du même type d'aménagements et le profil topographique du secteur rend son tracé étroit et sinueux. Les communes de Banyuls-sur-Mer et de Cerbère sont dépourvues de voie de contournement, la RD 914 s'établissant à l'interface mer-terre entre baies (plages, promenades, ports) et villages. La modernisation de cette portion a néanmoins débuté en 2016 par l'élargissement d'une section de 6,5 km qui a permis de sécuriser l'itinéraire entre Banyuls et Cerbère. Le réaménagement de la voirie est également en cours entre Port-Vendres et Paulilles, avec notamment la réalisation d'un pont rail au niveau de Paulilles.

A noter l'existence d'une connexion littorale du Nord au Sud du département par la RD81, très empruntée l'été.

Le réseau routier traverse également le territoire d'Est en Ouest, du piémont des Albères à la vallée du Tech (RD 618 puis RD 115).

La RD 618 permet de connecter le Vallespir au littoral, et inversement, en évitant les villages intermédiaires (Saint-André et Saint-Génis-des-Fontaines). Les villages du piémont des Albères se raccordent à la RD 618 par un réseau en peigne de petites départementales (RD 61, RD 61a, RD 2, RD 50, RD 11). A noter que la RD 2 offre une connexion vers la rive gauche du Tech (entre Saint-Génis-des-Fontaines et Brouilla).

La RD 115 permet de connecter les Albères et la plaine du Roussillon au Vallespir et, au-delà, aux comarques sud-catalanes du Ripollès (vall de Camprodon) et de l'Alt Empordà (Salines Bassegoda).

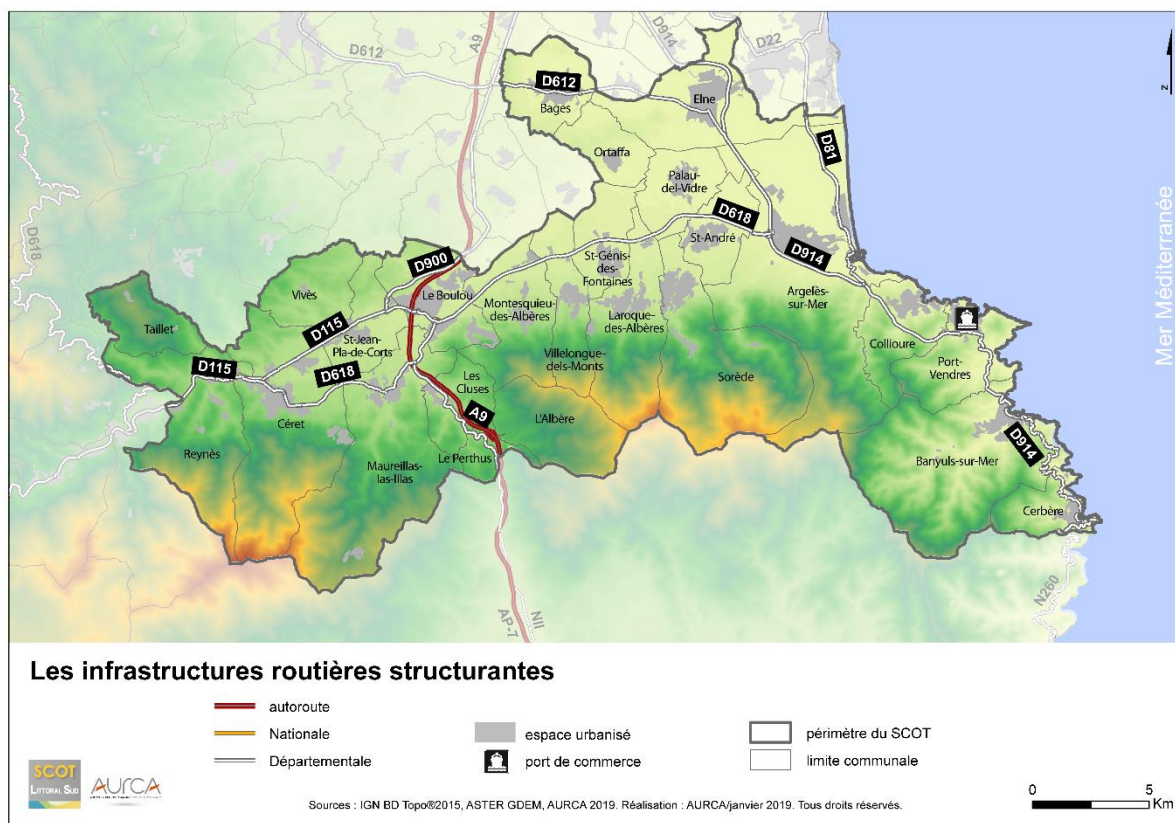
La RD 612, qui relie Estagel à Elne, s'inscrit dans le réseau de la « Grande Péri-métrale de Perpignan », contournant la préfecture par l'ouest. Elle permet de relier Bages à Elne.

Ces deux logiques Nord-Sud et Est-Ouest se croisent en deux points : à l'Ouest, le réseau se structure autour de l'échangeur autoroutier du Boulou. A l'Est, la convergence se réalise sur le territoire d'Argelès-sur-Mer.

Il existe 8 points de passage routiers permettant de relier la rive gauche et la rive droite du Tech :

- 2 ponts entre Elne et Argelès-sur Mer (RD 81 et RD 914)
- un passage à gué entre Ortaffa et Palau-del-Vidre
- un pont à Brouilla permettant de rallier Saint Génis (RD 2),
- 2 ponts au Boulou (RD 618 et D 900, sans compter le pont de l'A9),
- un pont à Saint-Jean-Pla-de-Corts permettant de rallier Maureillas-las-Illas (RD 13)
- un pont à Céret (RD 115)

Cette configuration est un point faible pour la traversée du territoire.



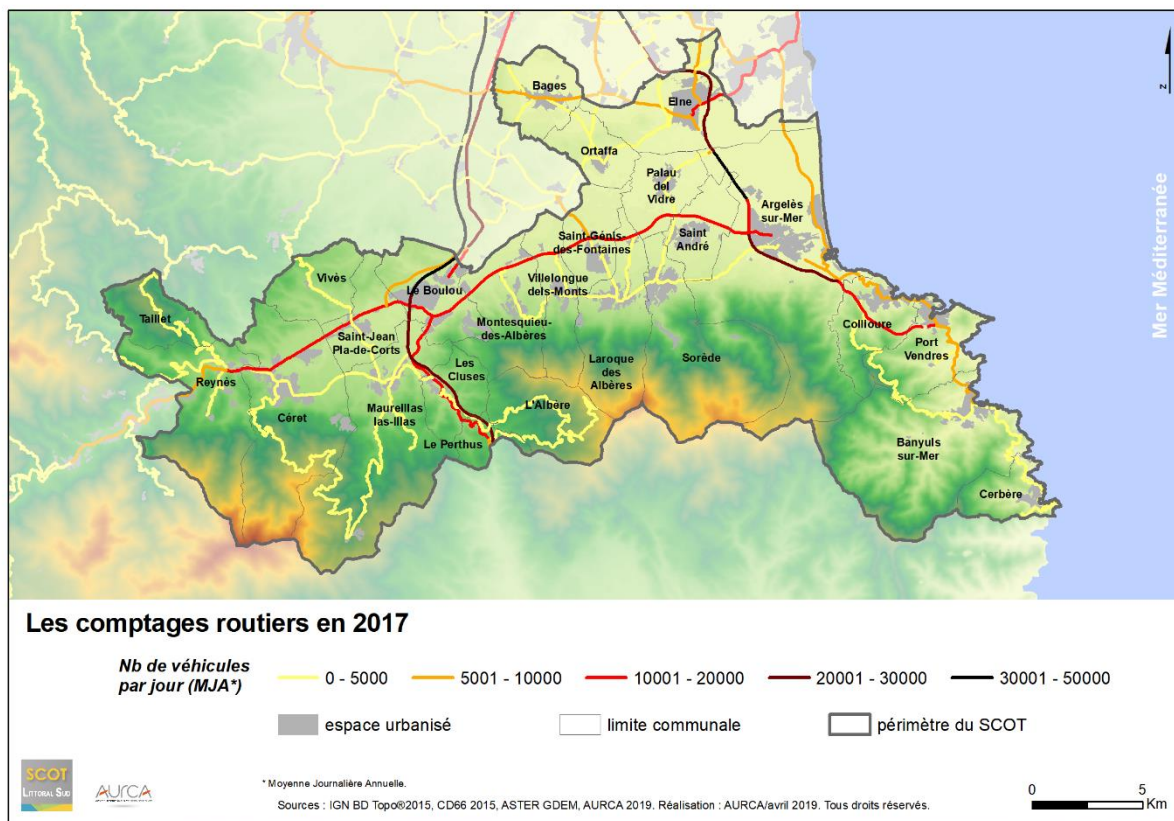
## 1.2 Un trafic routier qui se densifie

En Moyennes Journalières Annuelles (MJA), toutes les sections des routes départementales majeures qui irriguent le territoire voient passer des flux supérieurs à 10 000 véhicules/jour. Les mesures de trafic montrent une tendance lourde d'augmentation des flux sur tous les axes structurants qui maillent le territoire du SCOT Littoral Sud.

La RD 914 enregistre le plus haut niveau de fréquentation. Le trafic est très important au niveau d'Elne et Argelès-sur-Mer (respectivement 26 404 et 33 416 véhicules/MJA), il diminue au fur et à mesure de la descente vers l'Espagne, avec une fréquentation sur le tronçon final (Cerbère frontière) de 1 764 véhicules/MJA. Durant la période estivale, ce trafic augmente de plus de moitié, voire double sur certaines portions, provoquant des engorgements.

Les trois autres axes structurant du territoire, la RD 618, la RD 900 et la RD 115 enregistrent une fréquentation significative. Plus de 12 000 véhicules empruntent la RD618 durant l'année et près de 20 000 en été. Le principal point d'engorgement se situe à l'intersection entre la RD 618 et la RD 900 au Boulou. Plus chargée à l'année, la RD 115 enregistre jusqu'à 17 000 véhicules MJA (portion Saint-Jean-Pla-de-Corts/Céret) mais est moins sensible aux variations saisonnières. L'importance du trafic occasionne, à l'entrée de Céret notamment, de l'insécurité routière et des bouchons quotidiens. Le trafic de la RD 900 (10 829 véhicules/MJA) est plus local, mais régulièrement saturé en période estivale.

Au cours des cinq dernières années (2013-2017) l'augmentation de trafic a été supérieure à 5% sur les RD 618 et RD 115 et à 10% sur la RD914 (portion Elne Est-Argelès-sur-Mer Nord). La fréquentation de la RD 81 à hauteur de la section nord d'Argelès-sur-Mer est stable, mais avec pour constante un doublement de la circulation en période estivale (14 000 véhicules/jour).



Il convient de noter que plusieurs phénomènes se conjuguent pour expliquer un usage quasi-exclusif de la voiture dans les déplacements quotidiens. Le phénomène de périurbanisation nourrit en grande partie les flux, avec une diffusion de l'habitat qui résulte notamment du développement du mode automobile et des facilités de



joindre les lieux d'habitat aux différents pôles d'emplois, de consommation ou de loisirs. On remarque que le taux de motorisation des ménages est plus faible dans les communes qui polarisent emplois, équipements et services alors qu'il est plus élevé dans les villages. Ces éléments permettent de rappeler que les transports routiers représentent une part prépondérante des consommations énergétiques (39% au sein de la CC Albères-Côte Vermeille-Illibéris, 42% pour la CC du Vallespir) et des émissions de gaz à effet de serre (respectivement 48% et 71%) du territoire (Source Pays Pyrénées Méditerranée, 2018).

### **1.3 Des projets routiers pour fluidifier les circulations et améliorer la répartition des trafics de transit sur le réseau**

Des projets routiers d'envergure à court, moyen et long termes visent à répondre aux objectifs de fluidité des circulations sur le territoire, mais également d'amélioration de la répartition des trafics de transit sur le réseau, au profit d'une meilleure qualité de vie des riverains.

Au niveau de Banyuls-sur-Mer, la configuration de la RD 914 en bordure de la mer ainsi que les nombreux carrefours, ne correspondent plus à la fonction de la voie. Un projet de déviation, avec la réalisation d'un itinéraire à 2 x 1 voie doit permettre d'augmenter la qualité de conduite et la sécurité de l'usager, de réduire le temps de parcours entre l'Espagne, les communes de la Côte Vermeille et Perpignan, de dégager le trafic de transit de la frange littorale, améliorant ainsi la sécurité des piétons et des cyclistes au niveau des villes traversées, surtout en période estivale. La phase actuelle de l'étude consiste à rechercher le tracé le plus adapté tant au niveau de l'environnement humain et écologique qu'au niveau de la faisabilité technique et financière.

Parmi les grands projets routiers envisagés par le Conseil Départemental sur cette voie figure également l'aménagement d'un tunnel transfrontalier entre Cerbère et Portbou.

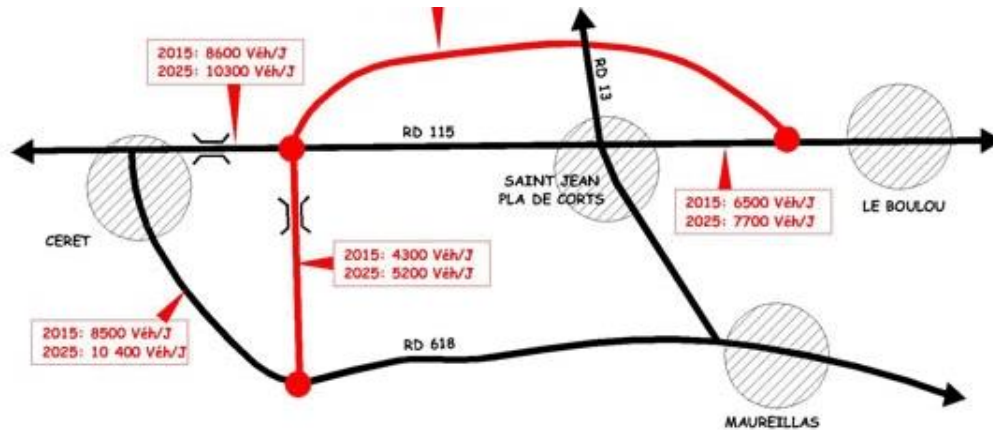
Plus au nord, un projet de barreau routier RD 81- RD 914 au Nord d'Argelès-sur-Mer est également l'étude.

Le projet le plus abouti à ce jour concerne les aménagements envisagés par le Conseil Départemental sur la RD 115. Dans la continuité de la liaison rapide Argelès-sur-Mer/Le Boulou (RD 618) et de la déviation Ouest du Boulou (RD 900), ils ont été déclarés d'utilité publique par un arrêté en date du 28 juillet 2011, prorogé le 26 janvier 2016. Ils se composent de deux sections :

La RD 115 constitue la principale artère routière qui assure le désenclavement du Vallespir, notamment l'accès de Céret et du Haut Vallespir à l'A9, à Perpignan ou à l'Espagne. Cette 2 x 1 voie enregistre un trafic moyen journalier annuel supérieur à celui de la RD 618. Compte tenu des congestions fréquentes de la RD 900 entre Le Boulou et le Perthus et en cas de problème ou de travaux sur la RD 115 au niveau du pont sur le Tech à Céret, cette desserte est fragile.

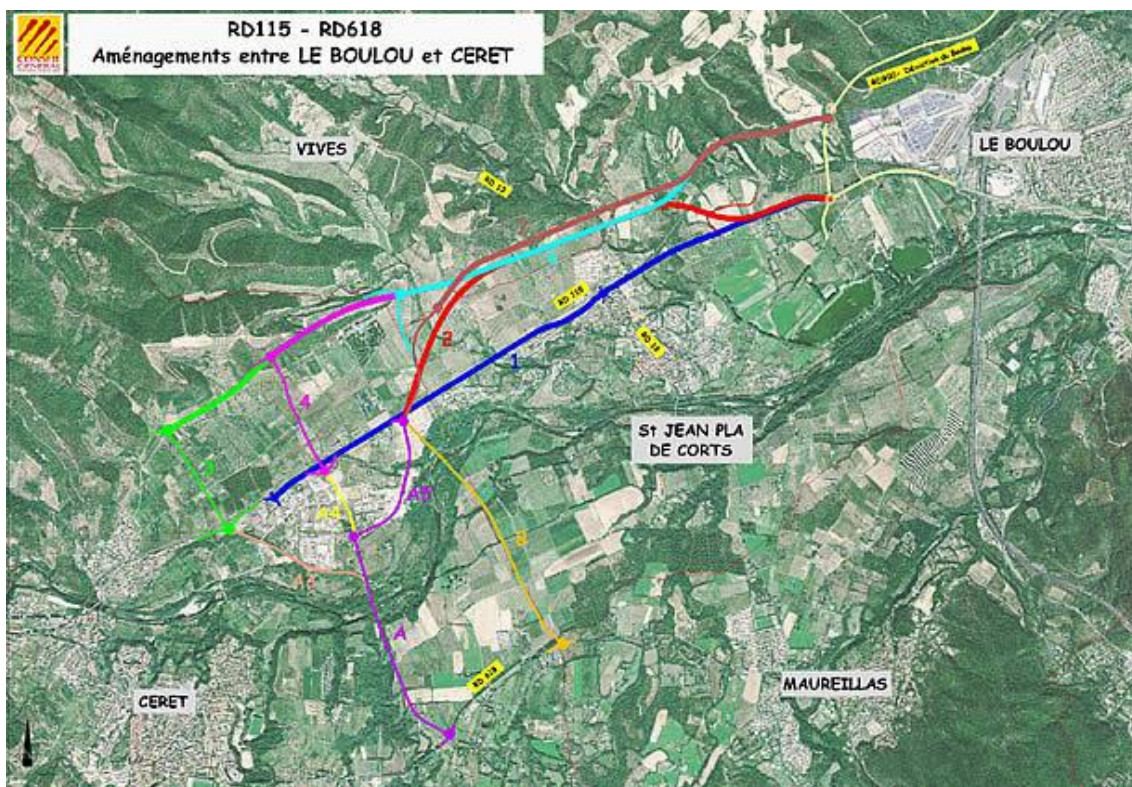
Le projet consiste à éclater le trafic dès la sortie de la RD 900 au Boulou, avec d'une part un accès à Saint-Jean-Pla-de-Cort sur la voie existante et d'autre part, la déviation du trafic de transit au nord de la commune. De la même manière, à

l'entrée de Céret, une partie du flux de véhicules accèdera à Céret par l'actuel pont sur le Tech, l'autre partie franchira le Tech par un nouveau pont et accèdera à la commune par la RD 618. Cette section accueillera les flux en provenance du Haut Vallespir ayant pour destination l'Espagne. Noter qu'à long terme, un projet de contournement de Céret par le nord pourrait délester la ville de ces flux de transit.



Représentation schématique du projet d'aménagement entre Le Boulou et Céret  
(Source : Conseil Départemental 66)

Le tracé pressenti est celui qui présente le moins d'impacts. Il correspond à l'association des variantes 6 et A et A5.



Etude de tracés pour les aménagements entre Le Boulou et Céret (Source : Conseil Départemental 66)

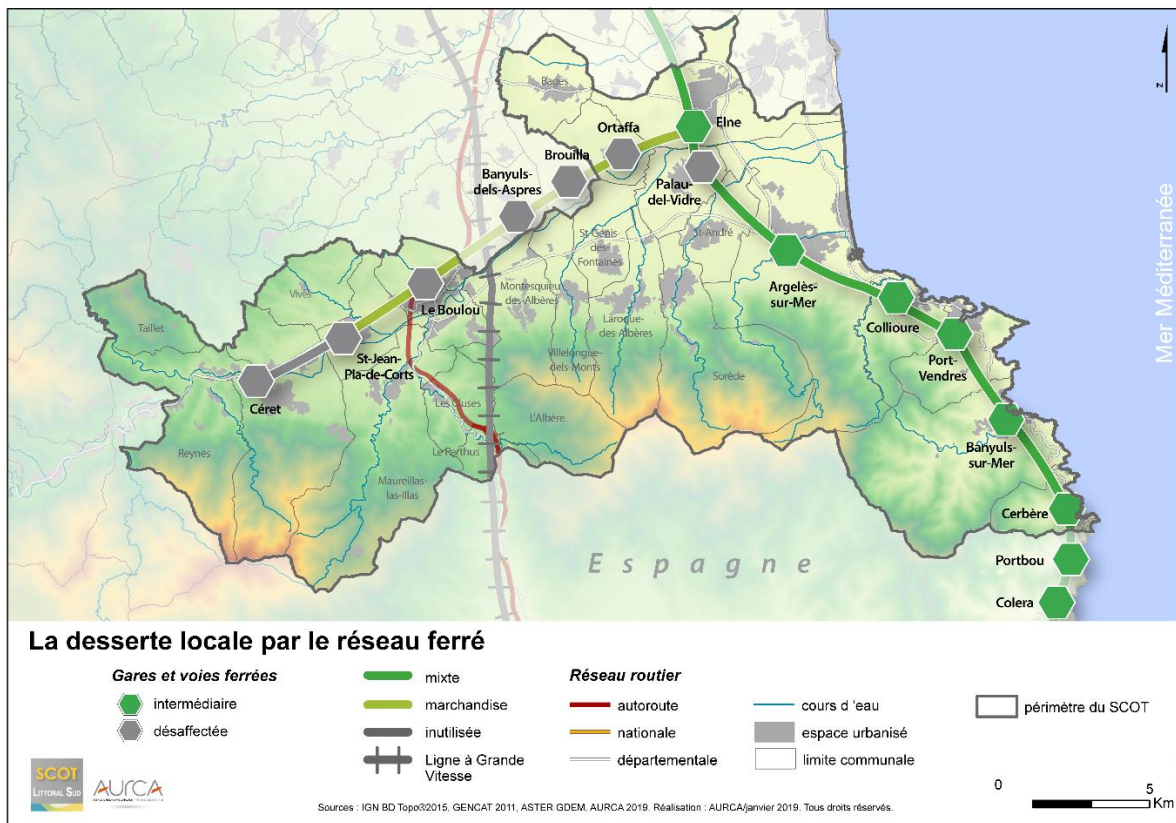
Situés en marges des agglomérations, l'intérêt général de ces aménagements est justifié par la structuration d'un réseau de voirie dégageant des capacités de trafic et sécurisant les déplacements. D'autre part, ils participeront au désenclavement de

la rive droite du Tech, propice au développement économique de la Communauté de communes et à la revitalisation de la zone d'activités Tech Oulrich.

## 2. Une offre ferroviaire à développer

Deux lignes ferroviaires se déploient sur le territoire :

- La ligne du Vallespir dessert le territoire dans une logique est-ouest. Le trafic voyageur y a été totalement abandonné suite à « l'aiguat » de 1940. Le trafic de marchandises perdure sur la portion Elne <> Le Boulou <> Saint-Jean-Pla-de-Corts, en lien avec la plateforme multimodale du Boulou.
- La ligne Narbonne-Perpignan-Cerbère(-Portbou) constitue la seule ligne active pour le transport de voyageurs sur le périmètre.

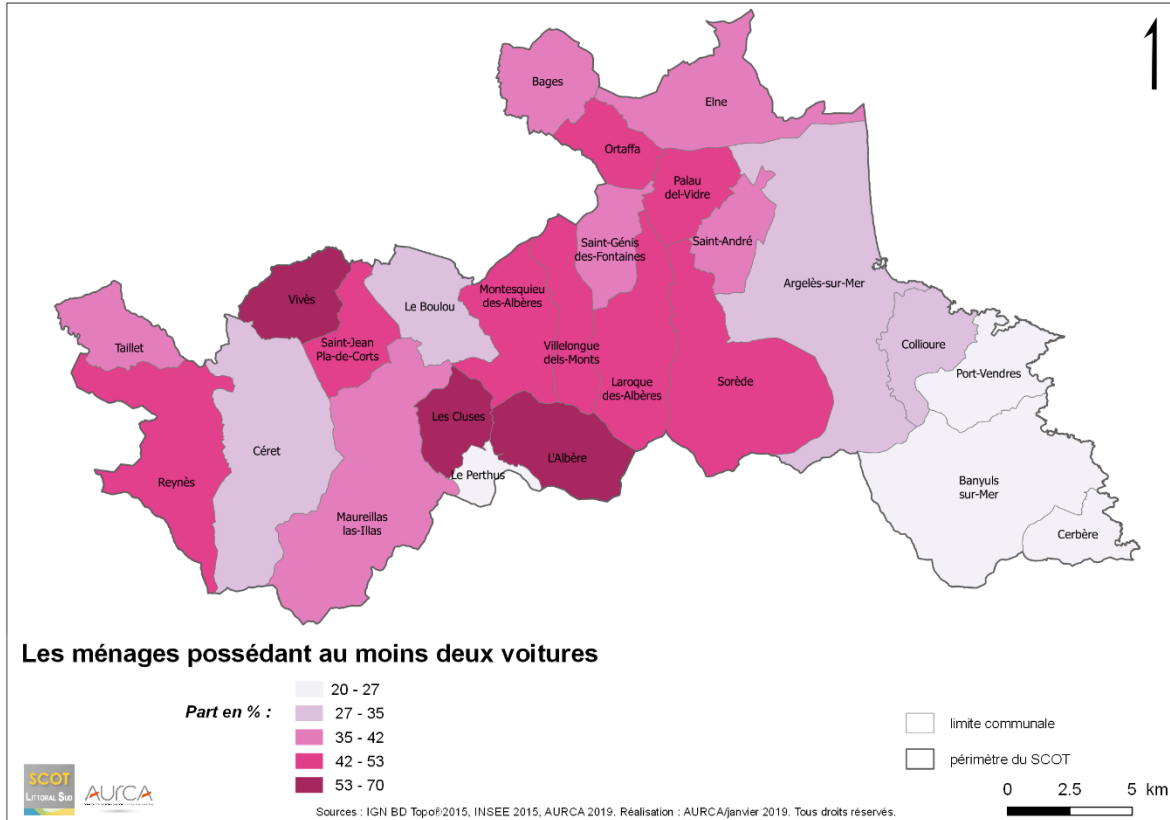


Depuis le 11 décembre 2011 et la mise en place du cadencement ferroviaire par la SNCF, plus de 25 allers-retours TER sont effectifs.

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

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

On peut souligner un taux d'équipement automobile plus faible sur le secteur littoral que sur le reste du territoire. Bien que d'autres facteurs peuvent justifier cette situation (proximité et densité des emplois, des commerces et des services, comme c'est le cas sur les villes pôles...), la desserte par les transports ferroviaires a très probablement un impact. Plus on s'éloigne de Perpignan, plus cette tendance se renforce, marquant une meilleure performance de l'offre ferroviaire quand les distances à parcourir s'allongent.



La voie ferrée du Vallespir au niveau de Saint-Jean-Pla-de-Corts, (Source AURCA)

Bien que fonctionnant en parallèle d'axes routiers modernisés et performants, l'infrastructure ferroviaire constitue un formidable potentiel pour le développement de la mobilité durable. La réouverture d'une offre voyageurs sur la ligne du Vallespir est une option à envisager. Sur la ligne littorale, le service ferroviaire voyageurs mérite d'être amélioré sur plusieurs axes : la desserte de la ville-centre perpignanaise (coordination avec les autres modes de transports), la tarification intégrée (perspectives d'une énergie chère) et l'interconnexion avec les autres modes de déplacements au sein du territoire du SCOT (pôle d'échange multimodal). La cohabitation, sur cette voie unique, avec un trafic fret conséquent est à prendre en considération.

### 3. Un réseau interurbain de cars pour compléter l'offre ferroviaire.

Le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales intervenait traditionnellement en direction des transports scolaires et des transports interurbains routiers de voyageurs. En novembre 2008, il a mis en place une politique tarifaire (bus à 1€) qui a favorisé une forte augmentation de la fréquentation, notamment sur les grandes lignes de cars comme celles de la Côte-Vermeille ou du Vallespir.

Afin de limiter les phénomènes de concurrence entre les modes de transports collectifs entre TER et cars interurbains et d'optimiser la fréquentation des réseaux, la logique suivante a été poursuivie : redistribuer les moyens routiers sur les axes non desservis par le fer et mettre en place des services de rabattement fréquents sur les axes desservis par les transports en communs routiers et ferroviaires. En ce sens, de petits pôles d'échanges multimodaux ont été créés (Le Boulou, Argelès-sur-Mer).

La loi NOTRE de 2015 est venue harmoniser la répartition des compétences en matière de transport. Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Région est devenue l'autorité organisatrice de l'intégralité de la mobilité interurbaine. Elle est à présent compétente en matière de services de transports routiers non urbains, réguliers ou à la demande et de transports scolaires.

En 2018, toutes les communes du SCOT sont desservies par des lignes régulières de cars, à l'exception de l'Albère, Taillet et Vivès.



Le réseau de transport en commun interurbain en 2018 (Source : Conseil Régional Occitanie)

Il existe quatre lignes en Vallespir :

- la ligne 340 Arles-sur-Tech<->Perpignan (arrêts à Reynès, Céret, Saint-Jean-Pla-de-Corts, Le Boulou)
- la ligne 342 Coustouges<->Perpignan (arrêts à Reynès et Céret),
- la ligne 300 Céret<->Perpignan (arrêts à Maureillas et au Boulou)
- la ligne 310 Le Perthus<->Perpignan (arrêts aux Cluses et au Boulou).

Elles assurent entre 3 et 7 allers-retours quotidiens. Les pôles de Céret et du Boulou, systématiquement desservis, profitent d'une quinzaine de rotations par jours.

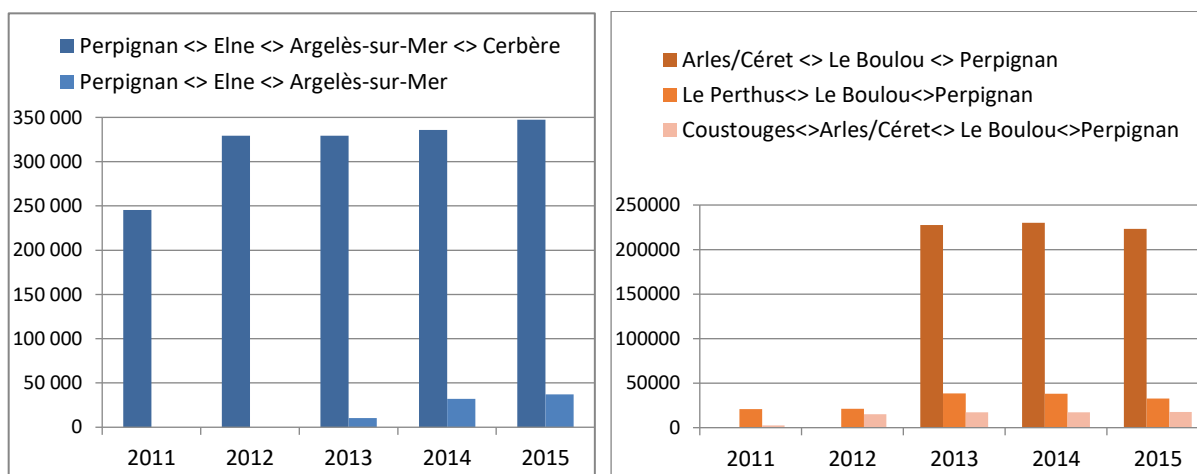
La ligne 400 Cerbère<->Perpignan circule dans toutes les communes de la Côte Vermeille ainsi qu'à Argelès-plage et Argelès-village (13 arrêts argelésiens). Elle offre jusqu'à seize allers-retours quotidiens.

Deux lignes sillonnent l'Illobérès : la ligne 460 Perpignan<->Brouilla dessert Ortaffa, la ligne 421 Millas<->Saint-Cyprien relie Bages et Elne. Il n'existe pas de liaison entre les communes situées en rives droite et gauche du Tech (à l'exception des liaisons Elne<->Argelès). Par ailleurs, le pôle d'Elne est mal connecté au reste du territoire.

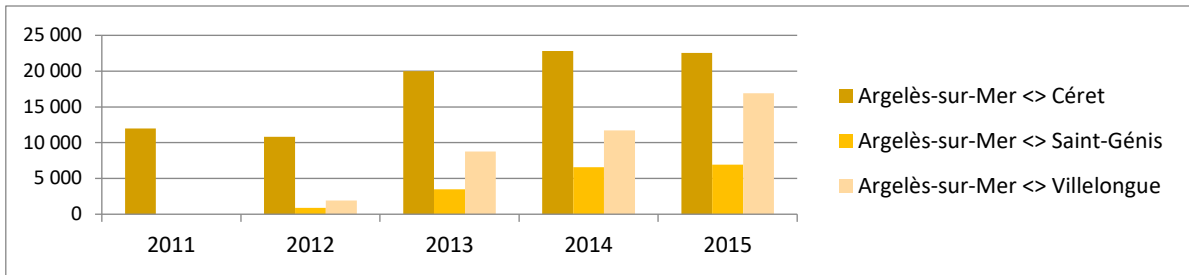
Trois lignes traversent les Albères. Elles ont pour terminus Argelès et Le Boulou-Céret, d'où les passagers peuvent emprunter une correspondance pour Perpignan. Quatre à cinq rotations s'effectuent par jour sur ces lignes. Peu de parcs d'activités (Argelès-sur-Mer, Saint-André, Villelongue-del-Monts) disposent d'un arrêt de bus. Une liaison transversale qui relie Céret à Argelès-sur-Mer permet par ailleurs d'assurer la connexion entre les villages des Albères, à raison de 3 allers-retours par jour.

Le transport à la demande (TAD) est effectif pour les villages plus à l'écart des routes départementales structurantes (Taillet, Vivès, l'Albère).

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 et Elne. 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 moindre, le recours aux transports en commun routiers se développe également au sein des Albères et entre Céret et Argelès-sur-Mer.



Fréquentation des lignes de cars en lien avec Perpignan (Source : Conseil Départemental 66)



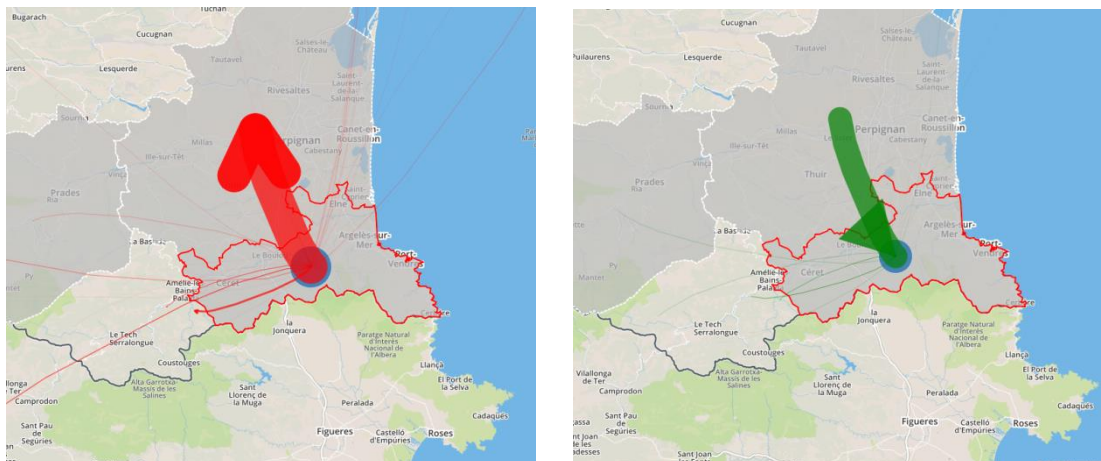
Fréquentation des lignes en lien avec Argelès-sur-Mer (Source : Conseil Départemental 66)

On notera que des navettes communales complètent le réseau de transport collectif dans de nombreuses communes : Ene, Sorède, Céret, Argelès-sur Mer...

#### 4. Des migrations pendulaires fortement génératrices de déplacements

Le territoire du SCOT Littoral Sud est bien pourvu en matière d'infrastructures de transports mais est le théâtre de flux automobiles croissants. Si l'on regarde dans le détail les déplacements domicile-travail, on constate que la majorité des actifs du SCOT Littoral Sud, soit 16100 actifs, travaillent dans le territoire et créent donc un besoin interne en déplacements.

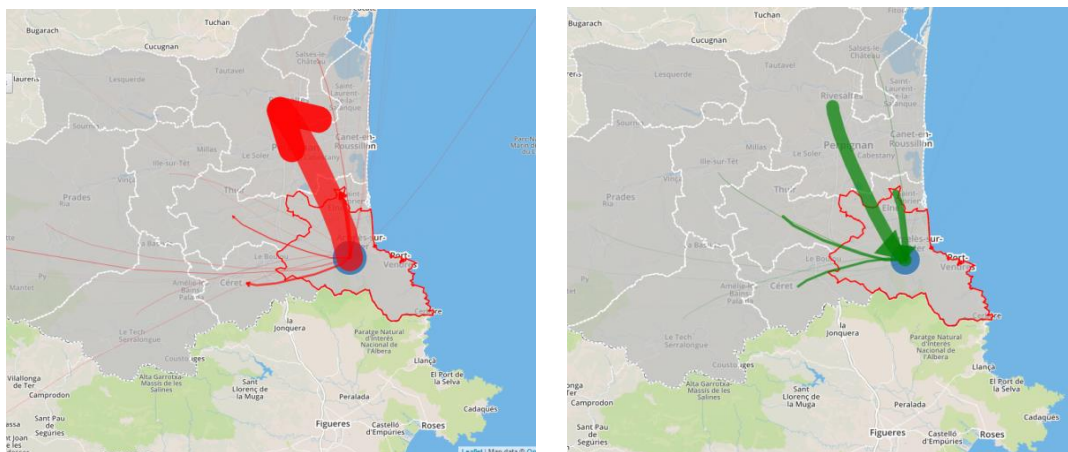
Cependant, à côté de ces mouvements internes, un nombre conséquent d'actifs se déplacent vers le SCOT de la Plaine du Roussillon pour travailler, et inversement. En 2014, 6 462 actifs quittent chaque jour le territoire pour aller travailler dans les principaux pôles d'emplois de la Plaine du Roussillon. Inversement 4 554 actifs résidant au sein du périmètre du SCOT voisin viennent travailler dans une des communes du SCOT Littoral Sud.



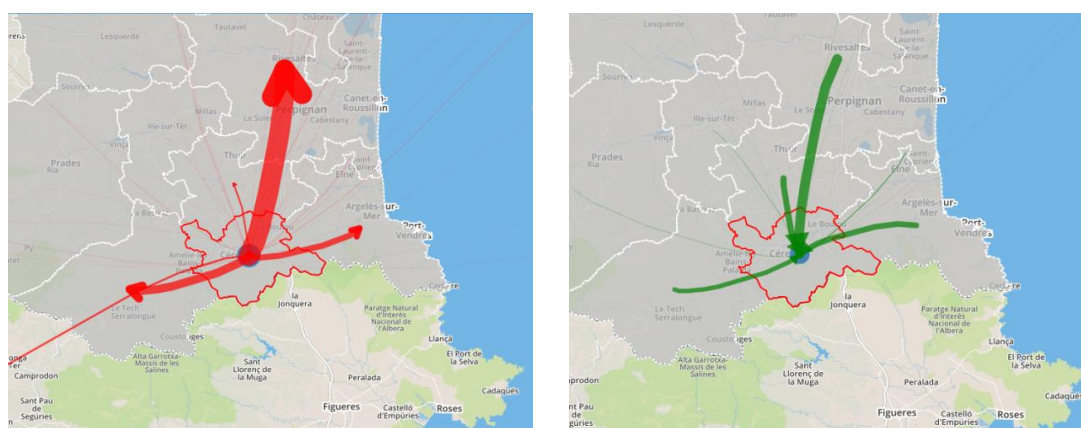
Echanges entre les SCOT de la Plaine du Roussillon et du Littoral Sud : flux sortants (en rouge) et entrants (en vert) (Source : INSEE 2014)

Des échanges quotidiens avec le Haut-Vallespir apparaissent mais ils sont plus limités en nombre (environ 745 migrants pendulaires). Pour ce qui est des déplacements avec le reste du département et avec la Catalogne-Sud, dont la Comarque de l'Alt Empordà, le phénomène est beaucoup moins prononcé. Plus de 150 résidents français travaillent hors de France, en majorité en Catalogne du Sud, les flux entrants ne sont pas connus.

Les déplacements sont marqués par une certaine proximité. Pour la CC Albères Côte Vermeille-Illibéris, les échanges se réalisent majoritairement avec la Communauté Urbaine de Perpignan (4 400 sortants / 1 955 entrants), la CC Sud Roussillon (595 sortants / 1 000 entrants) et la CC des Aspres (185 sortants / 455 entrants). La CC du Vallespir entretient pour sa part des relations privilégiées avec Communauté Urbaine de Perpignan (1 340 sortants / 605 entrants), le Haut Vallespir (424 sortants / 248 entrants), et la Catalogne sud (environ 120 sortants).



*Echanges entre la CC Albères Côte Vermeille Illibéris et les autres EPCI : flux sortants (en rouge) et entrants (en vert)*



*Echanges entre la CC du Vallespir et les autres EPCI : flux sortants (en rouge) et entrants (en vert), (Source : INSEE 2014)*

## 5. Un caractère touristique et saisonnier marqué

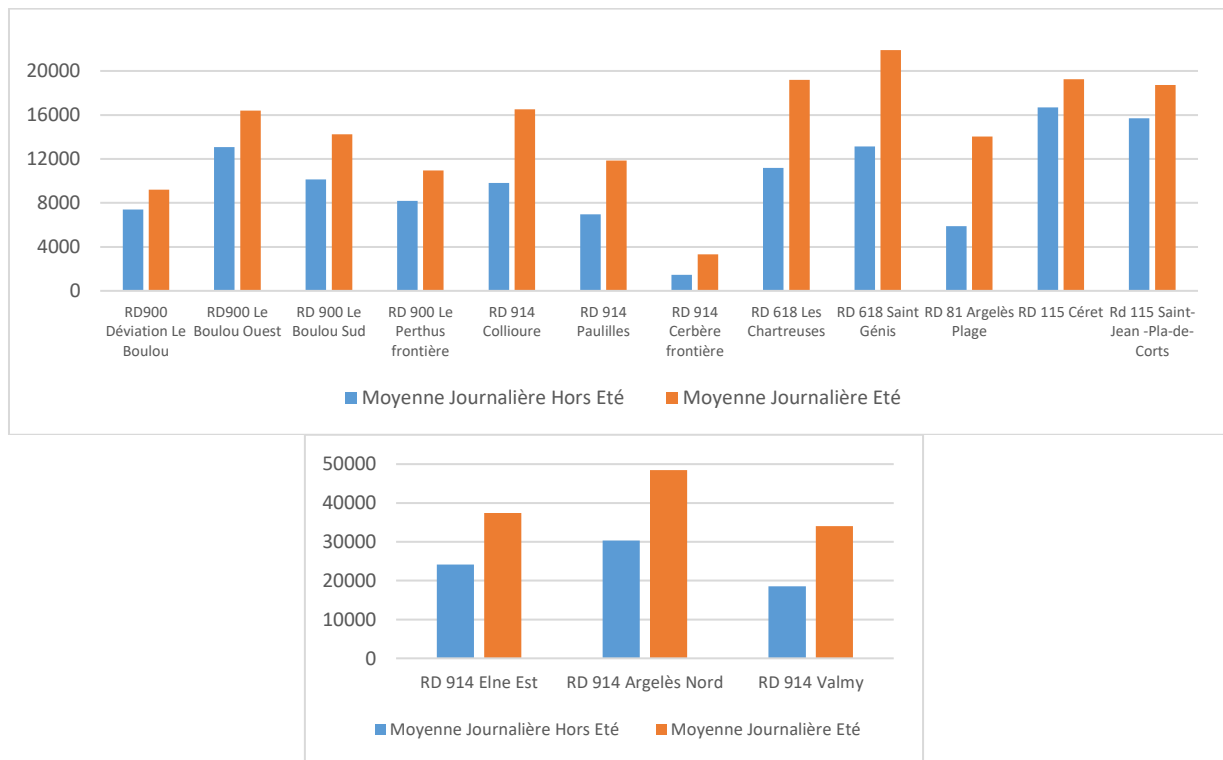
Le tourisme est une ressource non négligeable pour l'économie du territoire du SCOT Littoral Sud. Ce territoire se caractérise en effet par une forte dynamique touristique qui s'appuie d'abord sur un littoral de qualité (Argelès-sur-Mer et les communes de la Côte Vermeille). La commune d'Argelès-sur-Mer, à l'image de la côte sableuse languedocienne et roussillonnaise, reste fortement marquée par sa spécialisation ancienne dans le tourisme de masse. La Côte Vermeille accueille un tourisme balnéaire plus contraint par une capacité d'accueil moindre. Toutefois, la population estivale estimée des communes littorales du SCOT (hors Elne) est six fois plus importante que la population résidente à l'année. Couplé à la fréquentation du littoral par des visiteurs journaliers, ce phénomène a bien évidemment une



répercussion notable sur l'accessibilité de ces communes, la fluidité des réseaux routiers et la capacité de stationnement des communes. Les tourisme thermal, vert, culturel et de terroir viennent compléter cette attractivité.

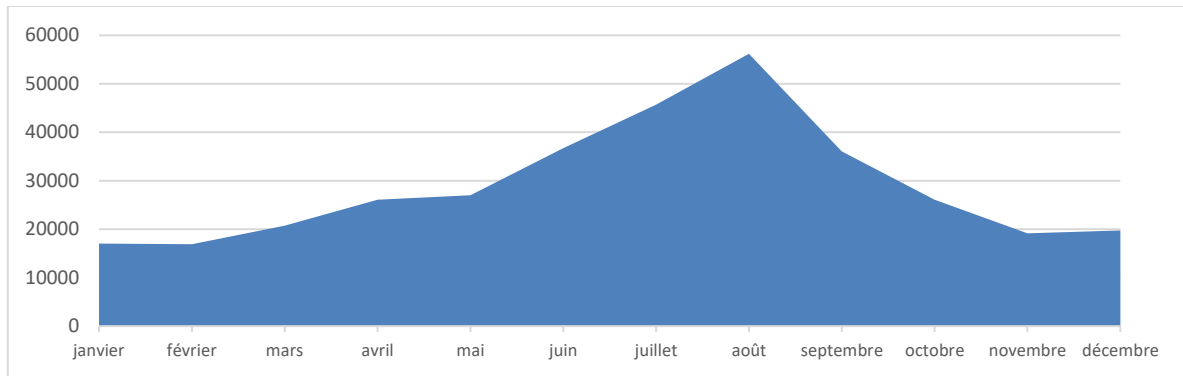
En matière d'accessibilité touristique, seuls 5% des touristes arrivent dans les Pyrénées-Orientales en train et 2% en avion. Le mode routier est donc favorisé et entraîne des phénomènes d'encombrements.

Des flux touristiques conséquents, principalement routiers et en période estivale, caractérisent donc le territoire. Toutes les routes départementales structurantes sont concernées par ce caractère avec des différences entre trafic moyen journalier hors été et estival (juillet/aout) qui avoisinent des coefficients multiplicateurs de 1,5 voire 2 sur certaines sections routières. Ces constats concernent également les axes de desserte du littoral, des stations et des plages. Des phénomènes de congestion sur ces axes sont fréquemment relevés. Ils ont des conséquences sur le cadre et la qualité de vie des habitants de ce territoire et son attractivité, mais également sur les activités économiques indépendantes du tourisme.



Comptages routiers en 2017 (Source : Conseil Départemental 66)

Les services de transports en commun font également l'objet d'une hausse notable de fréquentation avec, à titre d'exemple, des pointes mensuelles estivales avoisinant les 55 000 voyageurs sur la ligne 400 Cerbère  $\leftrightarrow$  Perpignan (20 000 voyageurs en période creuse). On notera l'absence de connexion entre les communes littorales des SCOT Littoral Sud et Plaine du Roussillon depuis la suppression en 2016 de la ligne Saint-Cyprien  $\leftrightarrow$  Banyuls-sur-Mer. Des initiatives saisonnières communales viennent compléter l'offre en transports collectifs des stations touristiques. Toutes les communes littorales sont concernées par un service de navettes internes.



*Fréquentation mensuelle de la Ligne 400 Cerbère-Perpignan en 2015  
(Source : Conseil Départemental 66)*

La proximité de l'Espagne est également un facteur d'attractivité. Les flux touristiques commerciaux vers la Catalogne sont importants (produits alimentaires, équipement de la personne, carburant), notamment vers les sites suivants : Els Límits-La Jonquères, les villes de Figueres et de Gérone, le village des marques de « La Roca village » .... Simultanément, la limitation par décret-loi du développement des grandes et moyennes surfaces en Catalogne crée un attrait de la population sud-catalane pour le modèle commercial présent au Nord des Albères. L'Ouest du territoire du SCOT (vallée de la Rome et commune du Boulou) est également impacté par des flux attirés par un tourisme commercial important.

## **6. Des modes de déplacements alternatifs qui s'adossent sur un réseau de plus en plus structuré**

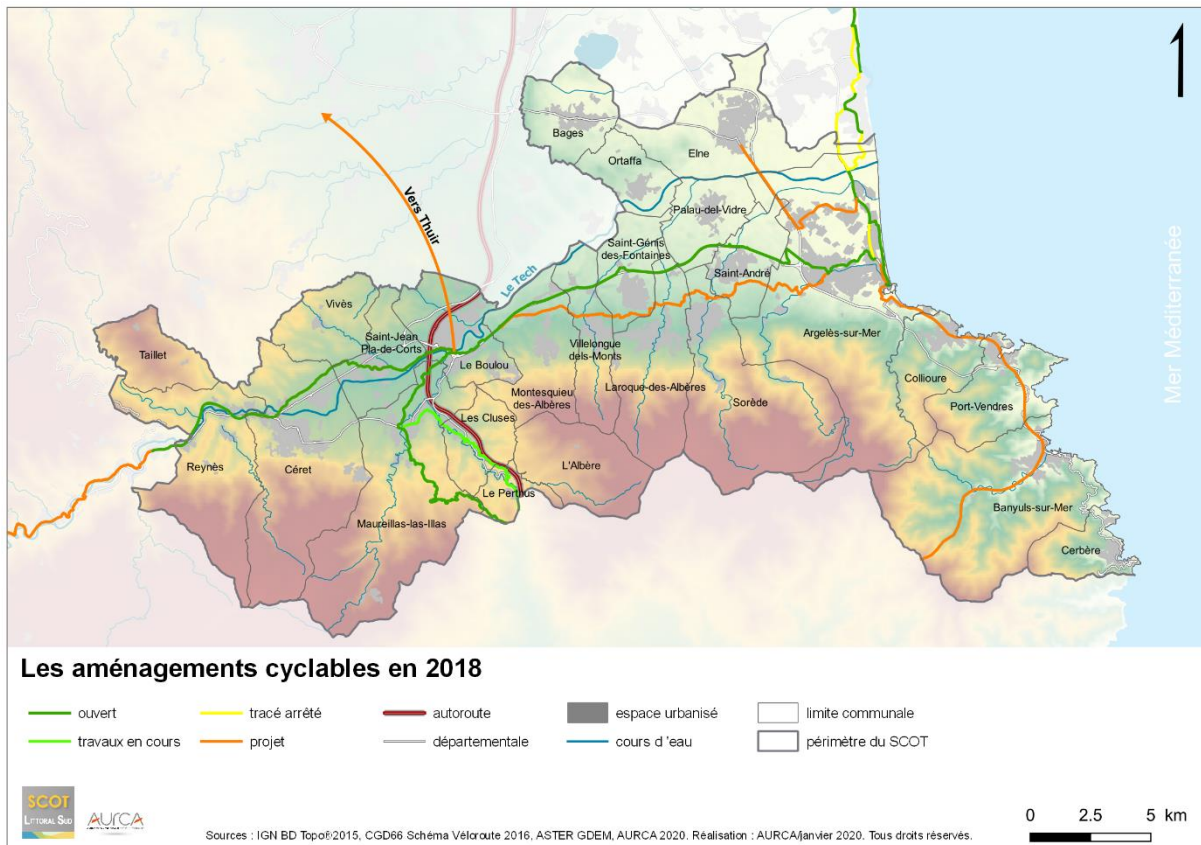
De nombreux aménagements cyclables ont été réalisés ces dernières années. Ils s'inscrivent dans la politique menée par le Conseil Départemental (Schéma cyclable départemental) qui développe des voies vertes en articulation avec les grands projets européens et des liaisons assurant la desserte des collèges. Le Pays Pyrénées-Méditerranée initie également la création de grandes voies structurantes. Les communes s'investissent également à différents niveaux dans le cadre de l'aménagement de nouveaux quartiers ou de l'accessibilité vers le cœur des villages, des stations touristiques et les principaux équipements.

Une des grandes liaisons aujourd'hui déployées découle du schéma Eurovélo de 2005 qui propose la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables à travers l'Europe. La voie internationale n°8, « la Méditerranéenne à vélo » qui relie Cadix à Athènes traverse le littoral catalan entre Le Barcarès et Argelès-sur-Mer, au bénéfice des populations locales et touristiques. La portion entre Saint-Cyprien et Argelès-sur-Mer devrait être réalisée prochainement. Depuis Argelès-sur-Mer, une jonction avec la frontière est à l'étude. Cet aménagement permettrait de relier l'ensemble des stations balnéaires au littoral nord-catalan.

A Argelès-sur-Mer, « La Méditerranée à Vélo » s'articule également avec la voie verte Pyrénées-Méditerranée qui relie Arles-sur-Tech en traversant 17 communes des Albères et du Vallespir. Sur sa partie Albères, elle se scinde en deux itinéraires pour créer une boucle : des voies latérales à la RD618 pour les cyclistes uniquement, et

une voie sur le piémont des Albères entre villages de la plaine (Saint-André, Saint-Génis-des-Fontaines) et du piémont (Sorède, Laroque-des-Albères, Villelongue-dels-Monts, Montesquieu-des-Albères), qui est à l'étude.

Enfin, on peut souligner la connexion possible, toujours depuis Argelès-sur-Mer, avec l'itinéraire Pirinexus. Ce circuit de 353 km, à destination des amateurs de vélo et des randonneurs, combine voies vertes, chemins ruraux et routes peu fréquentées de chaque côté de la frontière. Il concerne plus particulièrement le territoire du SCOT sur un tracé Le Boulou-Peralada (Alt Empordà).



Cependant aujourd'hui, certains dysfonctionnements persistent et perturbent une utilisation quotidienne du vélo : aménagements non prévus ou non sécurisés, discontinuités et nombreuses voies et/ou infrastructures infranchissables, contraintes topographiques (Côte Vermeille, vallée de la Rome, contreforts des Aspres...).

## La politique départementale des véloroutes 2016-2022

Elle consiste à aménager de grands itinéraires cyclables structurants avec une vocation utilitaire et touristique. Sur le territoire du SCOT Littoral Sud, le Département envisage d'assurer la maîtrise d'ouvrage des sections :

- Argelès-sur-Mer / Le Boulou en piémont des Albères et Argelès-sur-Mer / col de Banyuls-sur-Mer pour l'itinéraire « la Méditerranée à vélo »
- Traversée d'agglomération de Céret (pont ferroviaire sur le Tech) pour l'itinéraire Pirinexus

Le Département prévoit aussi de sécuriser le franchissement par les cycles des ouvrages suivants :

- RD 914, pont sur le Tech entre Elne et Argelès-sur-Mer pour permettre une liaison entre Elne et « la Méditerranée à Vélo » par le chemin du Pas de l'arbre blanc
- RD 2, pont sur le Tech à Brouilla
- RD 115-618, nouveau pont sur le Tech à Céret

En ce qui concerne les déplacements des piétons, les enjeux sont importants pour assurer leur maintien et leur redéveloppement pour les trajets les plus courts (qui sont aussi les plus nombreux). Ce mode de déplacement a été, au fil du temps, pénalisé par le développement du mode routier, qui exerce une pression continue sur les déplacements à pied. Cette pression se traduit essentiellement par des gênes (trottoirs encombrés, itinéraires inadaptés...), une insécurité importante par rapport à la prégnance du mode routier (conflits, traversées des grands axes de circulation...) et parfois l'absence d'itinéraires piétons (quartiers ou opérations déconnectés des zones urbaines, absence de trottoirs et de liaisons piétonnes...).

De nombreux aménagements impulsés par les collectivités visent à promouvoir la place du piéton au cœur de la ville et des villages. Les exemples sont nombreux, depuis le réinvestissement des places publiques et la piétonisation de certaines rues des centres-villes et de villages, aux nombreuses voies réaménagées au bénéfice des piétons dans la traversée des villes et villages du territoire.

L'évolution du cadre réglementaire avec la loi sur l'égalité des droits et des chances (11 février 2005) impose désormais à toute collectivité d'élaborer un plan de mise en accessibilité de sa voirie et de ses espaces publics. Ces obligations sont renforcées pour les communes et intercommunalités dont la taille dépasse les 5 000 habitants devant mettre en place une commission pour l'accessibilité. Cette commission est chargée de dresser les constats de l'état d'accessibilité. La loi instaure aussi l'obligation de rendre accessible l'ensemble des réseaux de transports publics.

Il existe également des chemins de randonnée qui connectent plusieurs communes entre elles et qui sont très empruntés en période estivale :

- le sentier littoral, du Mas Larrieu (Argelès-sur-Mer) jusqu'à la frontière,
- le GR 10 de Banyuls-sur-Mer à Hendaye, sentier de grande randonnée qui traverse la chaîne des Pyrénées d'une extrémité à l'autre,
- le Réseau Culturel Terre Catalane propose également des randonnées culturelles sur des « sentiers mp3 » (parcours sonores) balisés autour du patrimoine ethnologique. Quatre boucles sont proposées dans le département dont deux sur le territoire du SCOT : une à Collioure, une seconde à Argelès-sur-Mer.

**CONSTATS**

- Un positionnement stratégique sur l'arc méditerranéen et à proximité de nombreuses infrastructures de transport (Autoroute A9, LGV Perpignan-Barcelone...).
- Une accessibilité aérienne facilitée par la proximité de plusieurs aéroports mais contrariée par une offre peu attrayante et des interconnexions à améliorer.
- Des liaisons ferroviaires nationales et internationales mises à mal.
- Une ouverture sur la mer axée sur le transport de marchandises et la plaisance et un contexte qui oscille entre coopération et concurrence entre les infrastructures portuaires de l'espace régional.
- Un territoire de mieux en mieux « connecté » mais une demande en déploiement numérique de la part des professionnels non satisfaite à ce jour.
- Une bonne desserte routière au sein du périmètre mais des difficultés liées aux flux de transit, au franchissement du Tech et aux flux estivaux sur le littoral.
- Un réseau ferré porteur d'un fort potentiel de développement.
- Des transports interurbains qui se développent principalement sur les moyennes distances (territoire du SCOT - Perpignan par exemple) mais qui manquent de cohérence et d'efficacité sur les déplacements de proximité.
- Un réseau de déplacements cyclistes et cyclotouristes structuré et en progression.

**ENJEUX PRINCIPAUX**

- Le maintien et le développement de l'accessibilité ferroviaire au territoire.
- La création de connexions entre le territoire et les grandes infrastructures de transport.
- Le déploiement de l'internet très haut débit, en particulier sur les espaces économiques.
- Le développement de solutions alternatives au tout voiture au sein du territoire.
- L'articulation des modes de transports internes et la réduction des temps de parcours.



# Partie IV

## V. L'Economie





## A. Un modèle économique fortement résidentiel.

Le développement des territoires repose en grande partie sur les activités économiques qui y sont localisées et qui se répartissent en trois sphères distinctes : la sphère des activités productives, celle des activités résidentielles et celle des activités publiques.

La sphère productive regroupe essentiellement l'agriculture, l'industrie, le secteur de l'énergie, les services aux entreprises, le transport de marchandises et le commerce de gros. Ces activités sont orientées vers les marchés nationaux et internationaux, captant ainsi des revenus extérieurs au territoire sur lequel elles sont implantées. La localisation de l'emploi productif dépend des choix des entreprises et de l'attractivité des territoires (ressources naturelles, main d'œuvre disponible, ...).



*L'entreprise Diam Bouchage, Parc d'Activités Tech Oulrich à Céret*

La sphère présenteielle renvoie principalement aux services à la personne, aux secteurs de la construction, de la santé, de l'action sociale, du commerce de détail, des activités financières, du transport de voyageurs et du tourisme. Pour ces activités de proximité, la localisation de l'emploi dépend des besoins de la population, elles captent ainsi les dépenses des populations résidentes et de passage.

La sphère publique regroupe les emplois relevant des trois fonctions publiques : d'État, territoriale et hospitalière. Leur répartition spatiale renvoie à l'organisation administrative du territoire. Elle organise une redistribution locale de ressources collectées pour une partie au niveau national (services publics de la santé, de l'éducation...), pour une autre partie sur le territoire (administration du territoire reposant sur des impôts locaux).

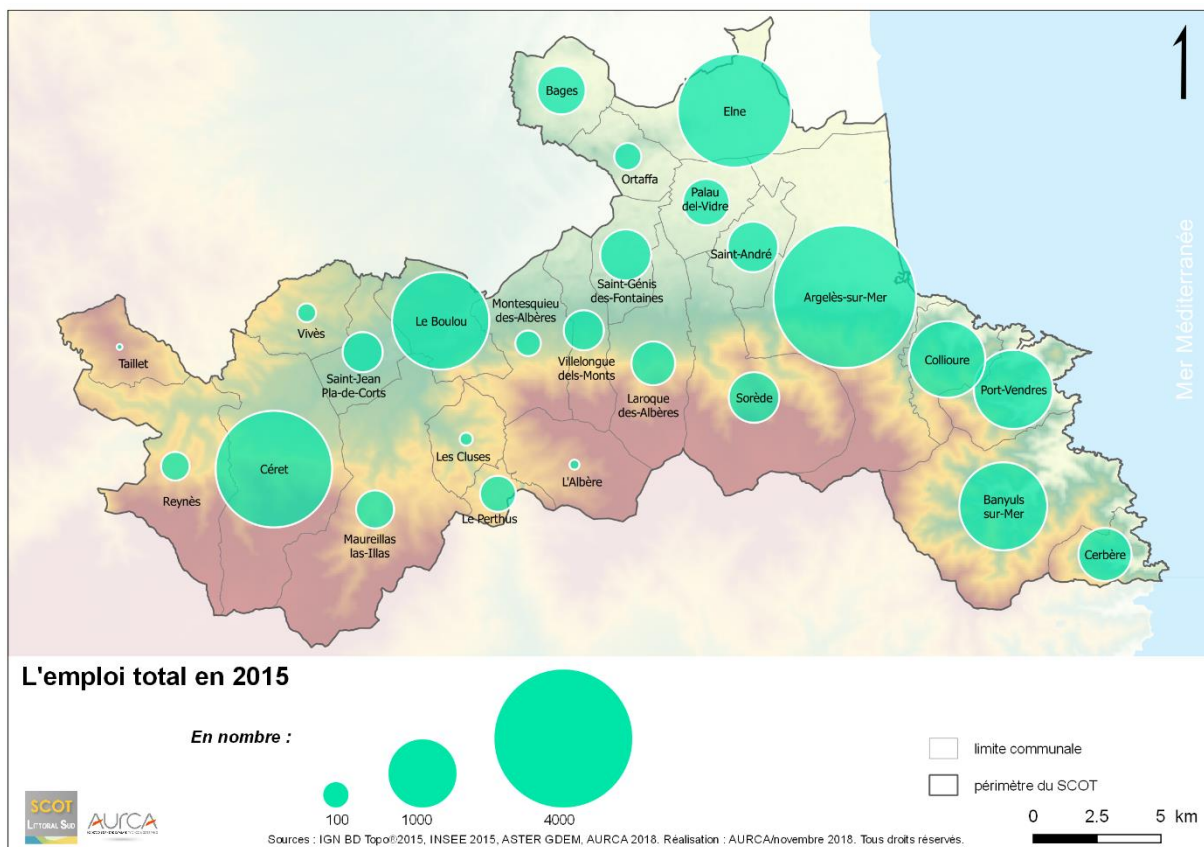
La diversité des paysages du SCOT et son patrimoine contribuent fortement à l'attractivité du territoire, notamment sur le littoral. Cette attractivité s'est traduite par le développement d'une économie présenteielle qui peut être porteuse d'ambigüités quant au développement économique qu'elle peut générer, notamment de par :

- une spécialisation de l'appareil économique sur les secteurs des commerces, de la construction, des services à la personne entraînant d'une part une dépendance économique par rapport aux flux de migrations résidentielles et touristiques et d'autre part, une précarité accrue des catégories socioprofessionnelles (emploi saisonnier touristique par exemple) ;
- le développement des résidences secondaires lié au tourisme peut aussi entraîner à terme des jeux de surenchère sur le marché immobilier, une augmentation de la consommation foncière et un phénomène de « fuite en avant » du secteur de la construction.

## 1. Caractéristiques de l'emploi

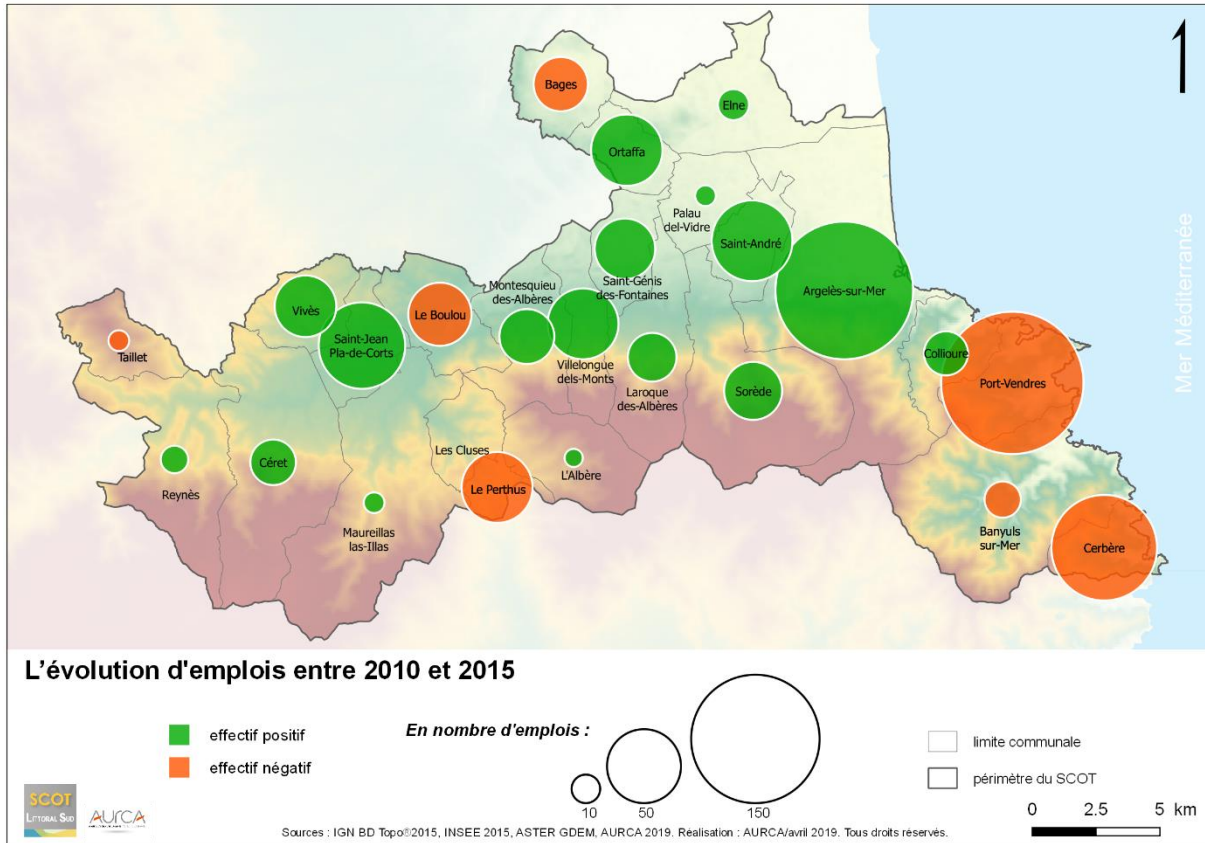
En 2015, le territoire compte 21 162 emplois, soit 14% de l'emploi départemental. Ces emplois se répartissent essentiellement sur les polarités d'Argelès-sur-Mer (20%), de Céret (13%), d'Elne (13%) et du Boulou (9%) qui disposent à la fois d'un tissu d'activités insérées dans le noyau urbain (commerces, services, équipements, activités libérales) ainsi que de parcs d'activités regroupant des entreprises artisanales, industrielles et des grandes et moyennes surfaces commerciales.

Sur la Côte Vermeille (22% des emplois), les communes sont également bien dotées en emplois, bénéficiant d'activités liées au tourisme, au domaine médico-social, aux activités portuaires, à la vitiviniculture, en plus des emplois liés aux fonctions urbaines classiques (équipements, commerces, services, artisanat...).



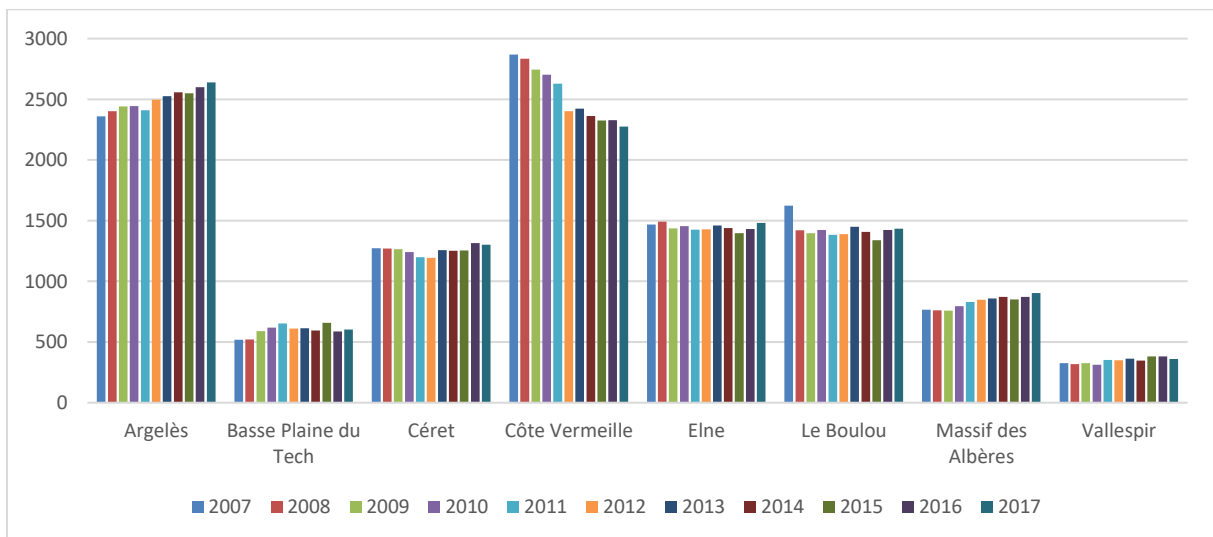
L'emploi a progressé très modestement au cours des dernières années, avec un gain total de près de 200 emplois entre 2010 et 2015. Le Massif des Albères enregistre l'augmentation la plus forte (187 emplois, +11%). Dans la Basse Plaine du Tech, le Vallespir et sur le pôle d'Argelès-sur-Mer, la hausse est d'environ 5%. La variation de l'emploi est plutôt faible sur les pôles de Céret, Elne et le Boulou (légère baisse du nombre d'emplois sur ce dernier).

On déplore d'importantes pertes d'emplois sur la Côte Vermeille (moins 280 emplois en 5 ans), en lien notamment avec la mutation des plateformes portuaire et ferroviaire et le redéploiement des emplois de rééducation fonctionnelle vers Perpignan.

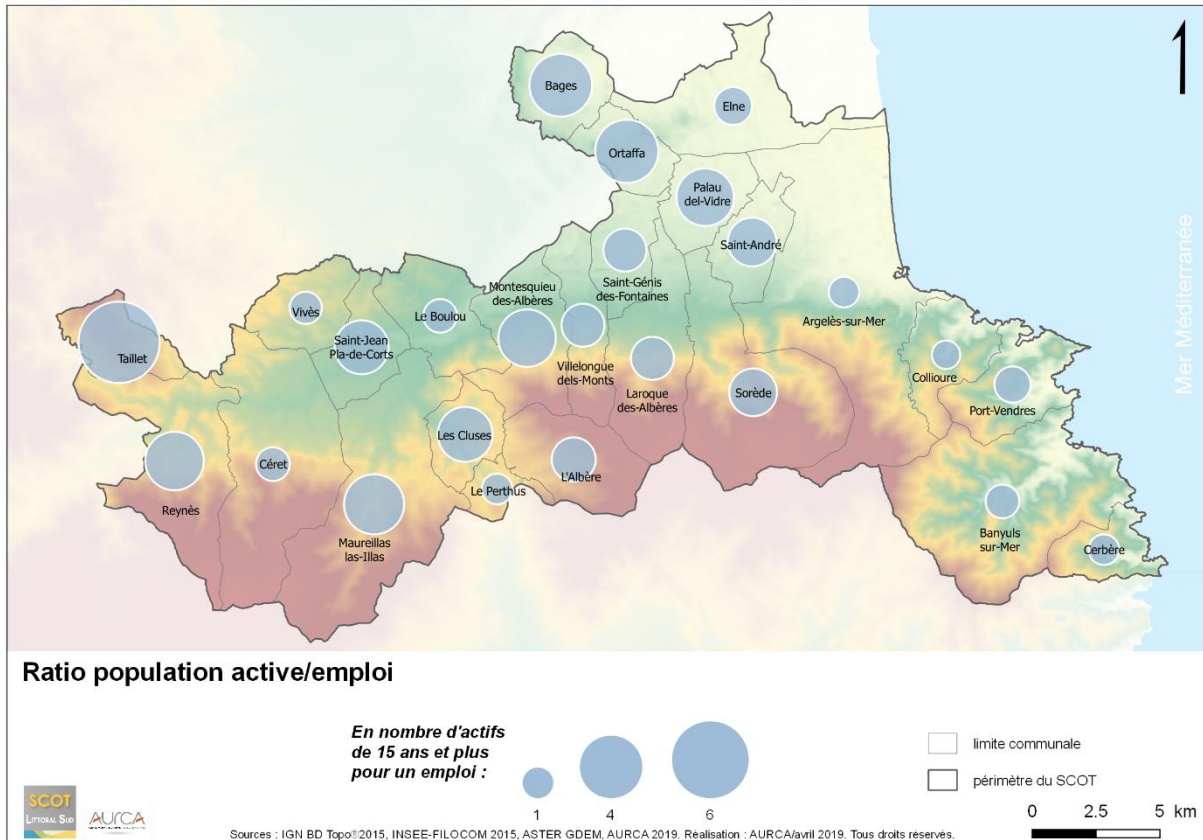


Sur la période 2010-2015, l'évolution de l'emploi en Vallespir et à Argelès-sur-Mer est essentiellement à mettre au compte des progressions enregistrées dans l'emploi salarié. A Elne et dans la Basse Plaine du Tech, l'emploi non salarié a joué un rôle moteur, contrebalançant la perte d'emplois salariés. Dans le Massif des Albères, c'est la combinaison de ces deux composantes qui a soutenu la croissance de l'emploi. La baisse de l'emploi salarié sur la Côte Vermeille et au Boulou n'a pu être compensée par les créations d'emplois non-salariés.

On note par la suite une relance de l'emploi salarié à partir de 2016, excepté sur la Côte Vermeille.



Un certain décrochage du nombre d'actifs présents sur le territoire par rapport au nombre d'emplois disponibles est observé. Alors que la plupart des pôles et la Côte Vermeille présentent un ratio proche d'un actif par emploi, cet indice se dégrade dans les espaces périurbains pour atteindre près de trois actifs par emploi dans la Basse Plaine du Tech. Ainsi, les bassins résidentiels du SCOT Littoral Sud ne correspondent pas toujours aux lieux d'activités, ceci étant corrélé à une mobilité socioprofessionnelle relativement forte sur le territoire.

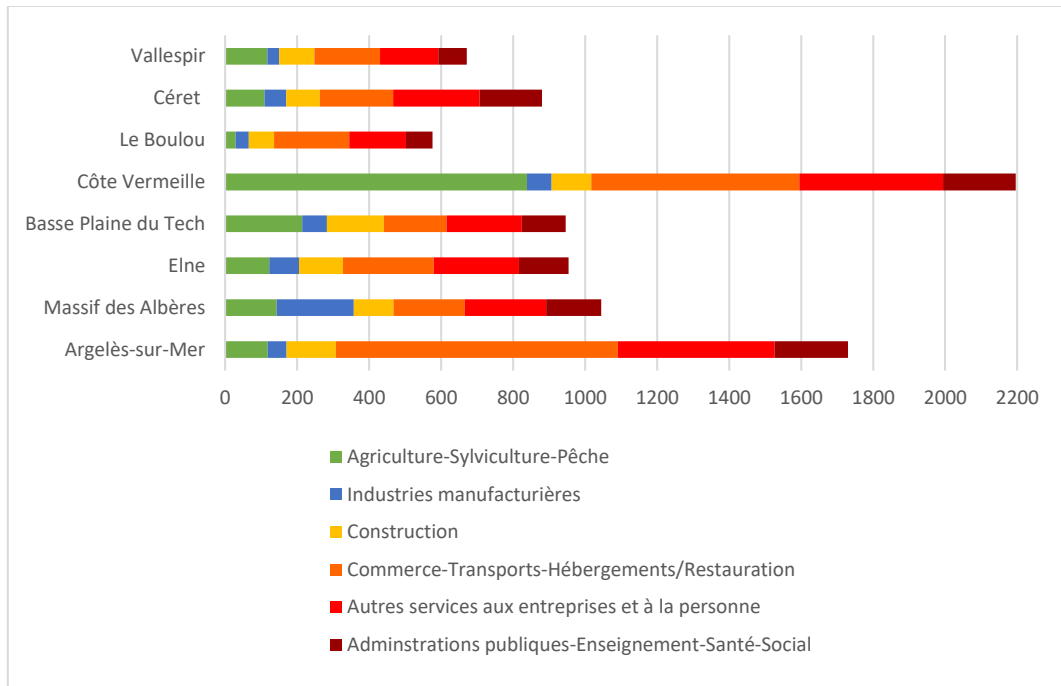


## 2. Un tissu économique où prédominent les services

Les secteurs d'activités dominants en matière d'emploi sont cohérents avec la dynamique régionale, à savoir une faible proportion d'industrie, une prédominance du secteur des services à la personne et du commerce symptomatique d'une structure économique plus artisanale qu'entrepreneuriale (42% des emplois dans le commerce, les transports et les services divers), ainsi qu'un développement des activités dans le domaine de la construction.

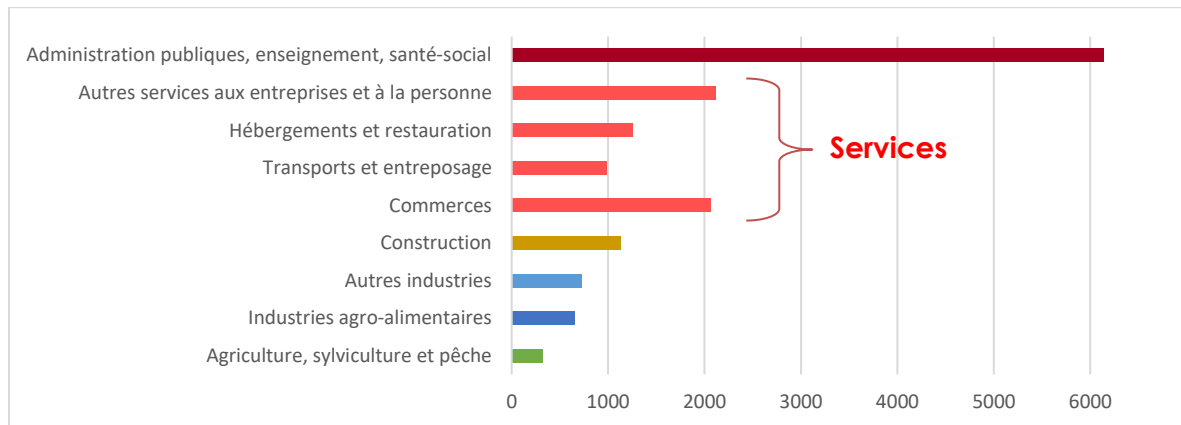
Le tissu économique comprend plus de 50% d'établissements exerçant leur activité dans les services, avec 29% d'établissements dans le commerce, les transports la restauration et les hébergements (avec une surreprésentation de ceux-ci à Argelès-sur-Mer et sur la Côte Vermeille) et 23% dans les autres services (immobilier, banques-assurances, services administratif et techniques et services à la personne). La construction représente 10% des établissements. L'activité agricole est également une activité qui compte. Bien qu'elle génère peu d'emplois salarié, elle concerne près d'un établissement sur cinq en 2015. C'est sur la Côte Vermeille que ces

établissements de taille particulièrement réduite ont le poids le plus important dans le tissu économique (38%).



Répartition des établissements par secteur d'activité en 2015 (Source : CLAP INSEE)

En termes d'emplois salariés, le secteur de l'administration, l'enseignement, la santé le social fait jeu égal avec les secteurs des services (6 141 postes d'un côté et 6 433 de l'autre). Il est plus important dans la Basse Plaine du Tech, le Massif des Albères, Céret et le Vallespir, ainsi que sur la Côte Vermeille.



Répartition de l'emploi salarié en 2015 (Source : CLAP)

L'industrie, bien que faible, est malgré tout présente grâce au développement des activités logistiques sur les pôles du Boulou et de Cerbère mais également grâce à la présence de quelques entreprises importantes comme Diam à Céret, KSM à Argelès-sur-Mer. Rappelons également la présence de l'entreprise Prosain à Bages qui fait peser le secteur de l'agro-alimentaire dans la structure de l'emploi de la Basse Plaine du Tech et y porte la part de l'emploi industriel à 17%. De même, la présence de nombreux emplois liés à la production de vin est à souligner, notamment à Banyuls-sur-Mer.

## B. Les piliers de l'économie : un territoire bénéficiant de nombreuses rentes de situation

### 1. Le développement de la logistique

#### 1.1 Une situation géographique stratégique

La situation géographique du SCOT Littoral Sud est tout d'abord stratégique pour le transit de marchandises entre l'Espagne et la France. Ce territoire est en effet situé au point de passage majeur entre l'Europe du nord et la péninsule ibérique.

La proximité avec l'Espagne a favorisé l'essor de dynamiques économiques transfrontalières qui se traduisent notamment dans l'espace du Littoral Sud par le développement de l'activité logistique de transit au Boulou et à Cerbère, ou le développement de l'activité commerciale à *Els Limits* à proximité du Perthus.

Longtemps isolée aux confins du territoire français avec un caractère frontalier marqué, la situation du département et du territoire du SCOT a évolué rapidement durant les trois dernières décennies. La construction de l'autoroute et le renforcement des échanges internationaux dans l'espace européen ont été des facteurs déterminants pour estomper cet isolement et amener des pôles d'échanges historiques à tirer parti d'un positionnement stratégique (terminal ferroviaire de Cerbère, port de Port-Vendres, Le Perthus, le Distriport du Boulou, l'autoroute ferroviaire Le Boulou-Bettembourg). Avec l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté Européenne en 1986, le transit marchand transpyrénéen s'est fortement développé et pourrait poursuivre cette croissance, dopée par de nouveaux enjeux en matière d'infrastructures et de plateformes logistiques et portuaires notamment en Catalogne.

Plus de 9 000 poids-lourds franchissent les Pyrénées au col du Perthus (en moyenne journalière annuelle) en 2015. Ce sont plus de 40 Mt annuels qui transitent (54% des échanges routiers de la chaîne). Les impacts sur le développement local sont importants, principalement dans le bas-Vallespir (Le Boulou, vallée de la Rome).



Le viaduc des Cluses (Source AURCA)



*Flux routiers de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe (en millions de tonnes - Source : DREAL Occitanie, OTP MEDDE, SOES, Enquête transit 2010)*

Le transport maritime de marchandises constitue aujourd'hui le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises : 90% des marchandises transportées dans le monde le sont en effet par voie maritime. La mer Méditerranée est de ce fait l'une des voies navigables les plus fréquentées au monde. Elle offre un point de passage favorisant les échanges de produits manufacturés entre l'Europe et l'Asie, via le canal de Suez, l'Asie étant le partenaire commercial principal de l'UE. La Méditerranée permet également à l'Europe de se fournir en énergie en provenance des pays du Golfe et de l'Afrique du Nord. Les flux intra-méditerranéens représentent moins d'un quart du trafic méditerranéen total, qui est par conséquent largement dominé par les flux internationaux.

L'activité des navires en Méditerranée n'a cessé d'augmenter depuis la fin des années 90. Avec 16,8 millions de conteneurs pleins à la fin des années 2000 (en TEU), le trafic avec l'Asie qui transite par la Méditerranée et le Canal de Suez, devance le trafic transatlantique (4,7 millions de conteneurs pleins en 2009). Dans les années à venir, il est prévu que le trafic ainsi que le nombre de routes maritimes en Méditerranée croissent de façon significative. L'Asie restera de très loin le principal partenaire commercial de l'Europe ainsi que la principale origine du trafic maritime hors vrac.

Dans ce contexte, la concurrence s'accroît entre les ports du Nord de l'Europe (Anvers, Hambourg, Rotterdam...) et les ports méditerranéens (de Gênes à Valence, sans oublier Tanger Med) sous la houlette du Port de Barcelone et de l'association FERRMED. L'ambition est d'augmenter le volume de flux captés (en provenance d'Asie) pour créer de la valeur ajoutée in situ, attirer des investisseurs en leur offrant une meilleure accessibilité, de l'interconnexion de qualité et des éléments de compétitivité.

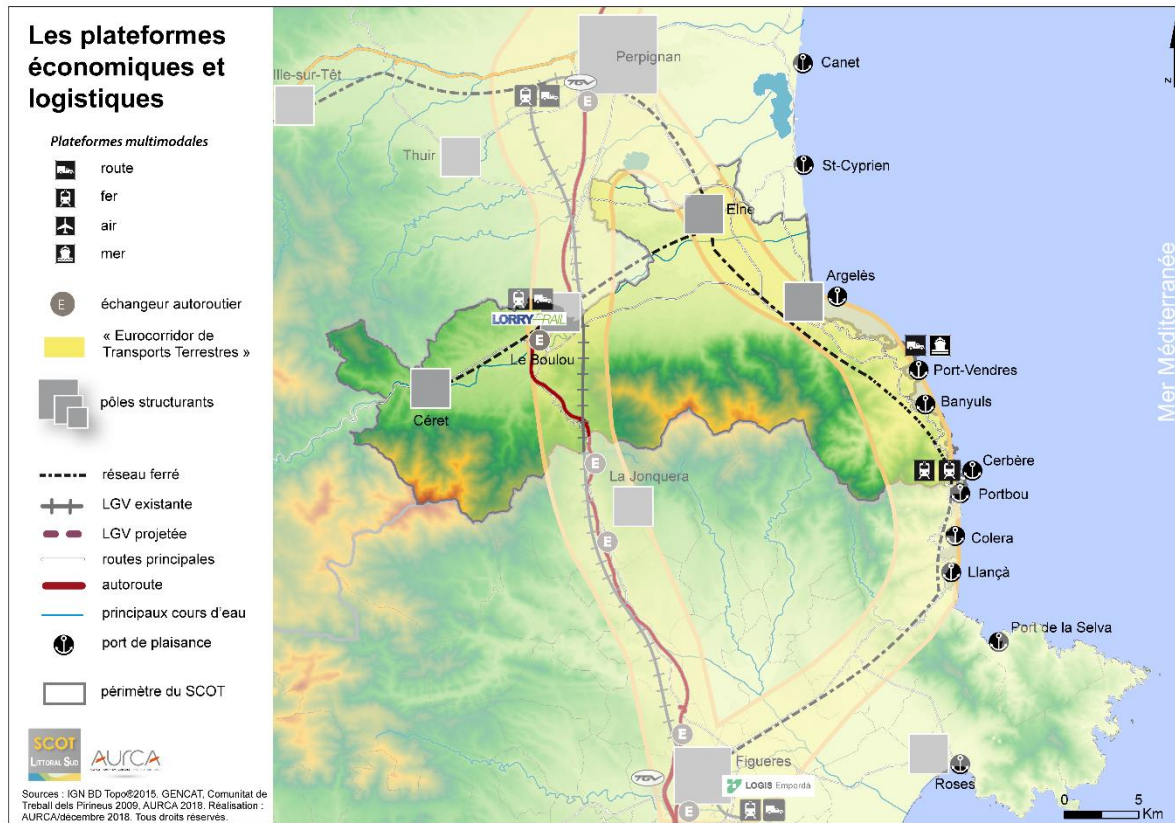
## 1.2 Les plateformes multimodales du SCOT Littoral Sud

Le département des Pyrénées-Orientales compte six sites logistiques, reconnus d'intérêt européen :

- L'aéroport de Perpignan,
- Le Grand Saint Charles,
- Le Terminal portuaire de Port-Vendres

- L'espace Entreprises Méditerranée (EEM) de Rivesaltes,
- Le Distriport du Boulou,
- Le Terminal ferroviaire international de Cerbère.

Ces sites sont regroupés au sein du Syndicat Mixte « Plateforme Pyrénées Méditerranée » (MP2). Son objectif est de renforcer le report modal tout en garantissant une logistique performante.



- **Le Distriport du Boulou/Saint-Jean-Pla de Corts**

Le Distriport dans son ensemble couvre 70 ha pour environ 10 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, et rassemble une vingtaine d'entreprises spécialisées dans le stockage et l'éclatement de marchandises.

Le terminal du Boulou accueille une gare de fret, un chantier combiné et le terminal de l'autoroute ferroviaire. Le principal opérateur et exploitant de la plateforme est Ambrogio, qui traite d'importants flux de marchandises (automobiles, aciers spéciaux, papier...) entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique, notamment la Catalogne. Depuis 2007, et dans une démarche d'expérimentation, le site du Distriport accueille le terminal de l'autoroute ferroviaire vers le Luxembourg (Bettembourg). A ce jour, six trains



*Le Distriport du Boulou/Saint-Jean-Pla-de-Corts (source AURCA)*



complets circulent sur la ligne par jour, représentant 40 poids lourds par train (capacité maximum permise par la ligne). Ainsi, au global, les flux recensés au Boulou sont très importants : 1 000 000 tonnes de marchandises par an via le trafic ferroviaire tandis que 10 000 poids lourds transitent chaque jour au péage du Boulou de l'A9 (source MP2).

- **La gare internationale de Cerbère**

Cette plateforme logistique s'est développée du fait de la différence d'écartement entre les voies ferroviaires françaises et espagnoles. Entraînant le développement de la commune, elle y occupe aujourd'hui encore une place importante. Mais la mécanisation des tâches ferroviaires, la mise en service de l'autoroute et la concurrence des transports routiers, ainsi que l'abandon de la plupart des formalités administratives affectant le transit des marchandises et des personnes ont entraîné une baisse significative des effectifs. Aujourd'hui, le terminal de Cerbère est associé au terminal de Port-Bou côté espagnol avec un commandement unique pour les deux plateformes. Une vingtaine de voies disposant du double écartement et deux installations de levage permettent le transbordement des convois et le changement des essieux.



*La gare internationale de Cerbère (Source : AURCA).*

Actuellement, le terminal de Cerbère emploie 500 personnes et permet, avec le terminal ferroviaire sud-catalan de Port-Bou, d'effectuer le transfert des marchandises ou l'échange des essieux de wagons pour un trafic annuel de 200 000 tonnes correspondant à 15 000 trains.

terminal ferroviaire sud-catalan de Port-Bou, d'effectuer le transfert des marchandises ou l'échange des essieux de wagons pour un trafic annuel de 200 000 tonnes correspondant à 15 000 trains.

- **Le terminal portuaire de Port-Vendres**

Le terminal de Port-Vendres est spécialisé dans la filière des fruits et légumes, en majorité de l'importation (91% du tonnage de marchandises), et à 62% en provenance de la côte occidentale africaine et 30% des pays du bassin méditerranéen (source CCI 2010). Il est le second port fruitier de Méditerranée après Marseille.

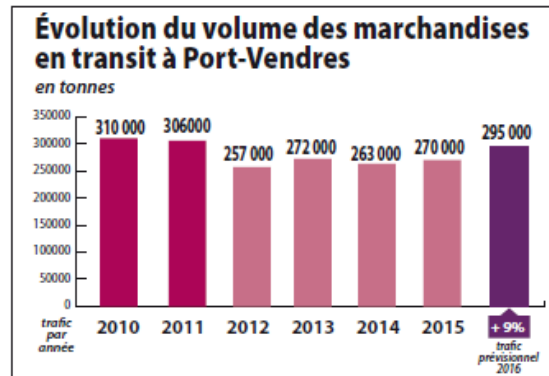


*Le terminal de Port-Vendres (Source MP2)*

Depuis 2007, les relations avec le Maghreb se sont intensifiées par l'arrivée de nouveaux trafics dits « feeding », matérialisés par l'ouverture de trois nouvelles lignes de porte-conteneurs. Le terminal fruitier de Port-Vendres emploie 250 personnes environ (en majorité des dockers) et dispose d'équipements pour les navires transbordeurs ainsi qu'un

terminal à conteneurs. Il bénéficie aussi d'un hinterland logistique de haute performance avec le site du Grand Saint-Charles.

D'importants projets de développement ont été réalisés tels que le doublement de la capacité opérationnelle du terminal fruitier en 2006 et la climatisation d'une grande partie des entrepôts. Ces projets de développement ont permis d'accroître les volumes transitant par ce projet de 220 000 tonnes en 2006 à environ 310 000 tonnes en 2010. Ces dernières années, le trafic a cependant connu une forte récession, oscillant entre 257 000 et 270 000 tonnes suivant les années. 2016 semble annoncer une relance de l'activité.



Source l'Indépendant, septembre 2016

### 1.3 Les perspectives de développement pour l'activité logistique

Les plateformes logistiques du Littoral Sud sont à une période charnière qui nécessite des arbitrages quant au maintien et au développement des sites. Ces arbitrages devront notamment tenir compte de certains éléments clés de contexte :

- le déploiement de plateformes logistiques en Catalogne Sud (Logis Emporda, CIM la Selva) avec lesquelles des synergies restent à définir ;
- une volonté politique de renforcement du fret dans le cadre du Grenelle de l'environnement (objectif ambitieux de 25% de transports alternatifs à la route d'ici 2022) et en parallèle, un recul de 3,7% du fret ferroviaire entre 2008 et 2014 en France.
- des arbitrages à effectuer concernant la disponibilité et l'usage des sillons ferroviaires ;
- et enfin de la potentielle mise au gabarit du réseau ibérique (Port-Bou-Gérone) envisagée par les Sud Catalans qui pourrait représenter une menace pour la plateforme atypique de Cerbère. Pour faire face à cette évolution, des scénarios de reconversion pourraient être esquissés (reconversion vers des activités de stockage des marchandises, de maintenance du matériel roulant...).

Le Distriport du Boulou/ Saint-Jean-Pla-de-Corts est confronté aujourd'hui à des problématiques multiples liées à la faible disponibilité foncière du site, à sa localisation à proximité des zones résidentielles de la commune, et enfin à la difficile optimisation de l'utilisation de l'embranchement fer étant donné une disponibilité des sillons ferroviaires limitée. Les axes majeurs de progression identifiés dans le cadre de l'étude de requalification du site du Distriport menée en 2011 sont les suivants : à court terme, une nécessité de délocaliser Lorry-Rail sur un autre site ; à long terme, un besoin de requalification du site du Distriport afin de diversifier les activités









présentes, et de répondre à des attentes qualitatives sur une zone aujourd'hui vétuste et située en entrée de ville du Boulou.

Afin de répondre aux difficultés de développement d'un site contraint et pour améliorer la qualité et la sécurité d'installations aujourd'hui vieillissantes, un projet de réaménagement du quai des Tamarins à Port-Vendres est en phase d'études avec comme investissements clés, l'augmentation de la capacité d'accueil du port et la mise en service d'une nouvelle grue. Ce projet qui conforterait la vocation commerciale du secteur nécessite une attention particulière vis-à-vis de la vocation patrimoniale du port, une réflexion élargie sur l'accessibilité du port et l'opportunité de la mise en service de l'embranchement ferroviaire du port. Enfin, notons la possibilité d'optimiser les flux d'exportations du port et son ouverture potentielle vers d'autres types de marchandises. Il s'agirait par exemple, d'utiliser les conteneurs en provenance du Maghreb pour transporter des matériaux pondéreux vers l'Afrique, notamment le carbonate de calcium extrait par l'usine la Provençale à Espira-de-l'Agly.

## 2. Le tourisme : une filière clé, en quête de renouveau.

### 2.1 L'offre d'hébergement : une prévalence de l'accueil de plein air et un déséquilibre territorial de l'offre très marqué

L'hébergement touristique comprend deux grandes catégories. On distingue l'hébergement marchand, « hébergement faisant l'objet d'une commercialisation avec une transaction financière », et l'hébergement non marchand ou non banalisé, « sans commercialisation, à l'usage du propriétaire, de ses parents ou amis, à titre gracieux ». Pour évaluer et comparer les capacités d'accueil des différents types d'hébergement, une unité de base a été définie, le « lit touristique », correspondant à une personne. Lorsque le calcul des lits touristiques ne peut s'appuyer sur les capacités déclarées, il est nécessaire d'appliquer un ratio aux différents types d'hébergement. Ainsi, le Ministère du Tourisme a défini des ratios nationaux.

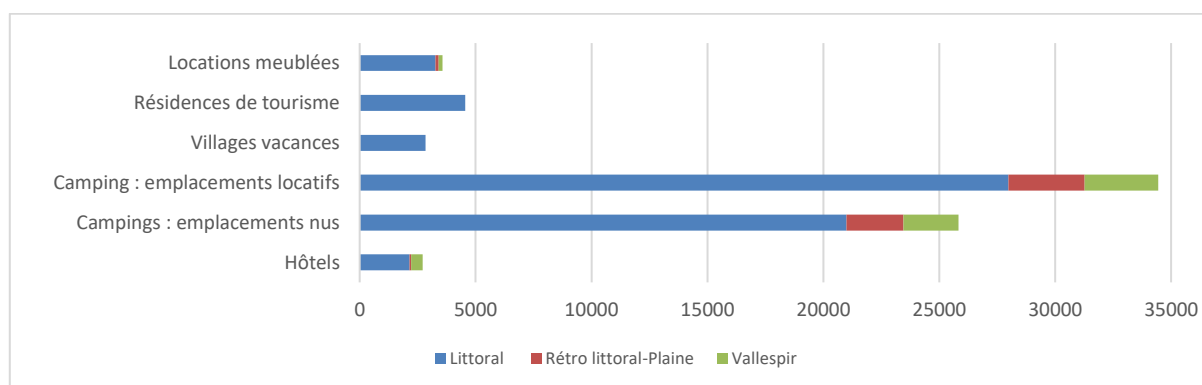
<b>HOTEL</b> : 1 chambre		<b>2</b>	
<b>HOTELLERIE DE PLEIN AIR</b> : 1 emplacement nu		<b>3</b>	
1 emplacement locatif		<b>4</b>	
<b>RESIDENCE SECONDAIRE</b> : 1 résidence secondaire		<b>5</b>	

Le SCOT Littoral Sud compte près de 20 000 résidences secondaires (20% de l'offre départementale). On compte en complément 55 hôtels 86 campings et 22 villages de vacances et résidences de tourisme, ce qui représente près de 74 000 lits touristiques marchands.

Le principal type d'hébergement présent sur le territoire du SCOT est le camping, avec 60 300 lits touristiques, soit 81% de la capacité d'accueil. Ce mode

d'hébergement domine dans l'ensemble des secteurs géographiques, à l'exception de la Côte Vermeille qui présente une offre assez diversifiée, constituée d'environ 30% de lits en résidences de tourisme, 20% de lits en meublés touristiques, 20% en campings et 20% dans l'hôtellerie.

L'écrasante majorité de l'offre en hébergements touristiques se situe sur le littoral. 77% de l'offre se concentre sur la commune d'Argelès-sur-Mer (Numéro 1 en France sur l'hôtellerie de plein air). Ce déséquilibre géographique s'observe pour tous les types d'hébergements. Les résidences de tourisme et villages de vacances sont totalement absents de l'offre touristique proposéé par les secteurs rétro littoraux (Elne, Basse Plaine du Tech, Massif des Albères) et du Vallespir (Le Boulou et Céret y compris).



Répartition géographique de l'offre d'hébergement marchand en 2016, par type, en nombre de lits touristiques (Source : INSEE/AURCA)

Les capacités d'hébergement en hôtels sont plutôt de moyenne gamme avec 35% de lits en 2 étoiles et 51% de lits en 3 étoiles. Les campings sont majoritairement de gamme moyenne et supérieure. On observe un niveau de classement élevé dans les campings d'Argelès-sur-Mer (65% des emplacements en 4 ou 5 étoiles), et une offre plutôt orientée sur les trois étoiles dans le Vallespir et les Albères (avec une offre à caractère plus rural).

La tendance est à la montée en gamme de l'offre proposée par les campings. Au-delà des piscines et des habituelles supérettes, l'offre de commerces et services s'est fortement accrue et diversifiée ces dernières années, comme en témoignent l'apparition de crèches ou l'organisation d'événements dans l'enceinte des campings. Cette évolution s'accompagne de démarches qualitatives visant l'obtention d'un label et une reconnaissance associée. Par ailleurs, les campings ont connu ou connaissent une mutation qualifiée de durcissement : de nombreux emplacements, traditionnellement nus, se sont dotés d'habitations légères de loisirs ou de résidences mobiles de loisirs, offrant davantage de confort aux usagers.



Camping la Sirène à Argelès-sur-Mer (Source : Camping « La Sirène »).

Enfin, on notera qu'en parallèle de l'offre d'hébergement classique se développe une offre d'hébergement collaborative. Cette offre est multiforme, allant de l'échange gratuit de maison au logement tarifé chez l'habitant. Bien qu'ayant toujours existé cette pratique de l'hébergement touristique connaît une révolution, assurément liée au succès des plateformes dites « collaboratives » telle qu'Airbnb. L'offre collaborative est présente sur l'ensemble du périmètre mais bien plus largement représentée dans les communes maritimes. Ce mode d'hébergement s'étend très rapidement. Pratique jeune et innovante, en phase avec les attentes d'une certaine partie de la clientèle, elle concurrence plus ou moins fortement les acteurs traditionnels : organismes de labélisation, prestataires de meublés ou de campings, hôteliers, etc. Néanmoins, plusieurs études révèlent que les dépenses touristiques (hors frais d'hébergement) des utilisateurs sont en moyenne deux fois plus élevées que celles des clients des hôtels.

## 2.2 L'immobilier de loisir en zone de montagne

La loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne vise à assurer un équilibre entre protection de l'environnement et activités économiques. De ce fait, elle favorise, entre autres, la rénovation du parc de logements touristiques existants et la lutte contre le phénomène dit des « lits froids ».

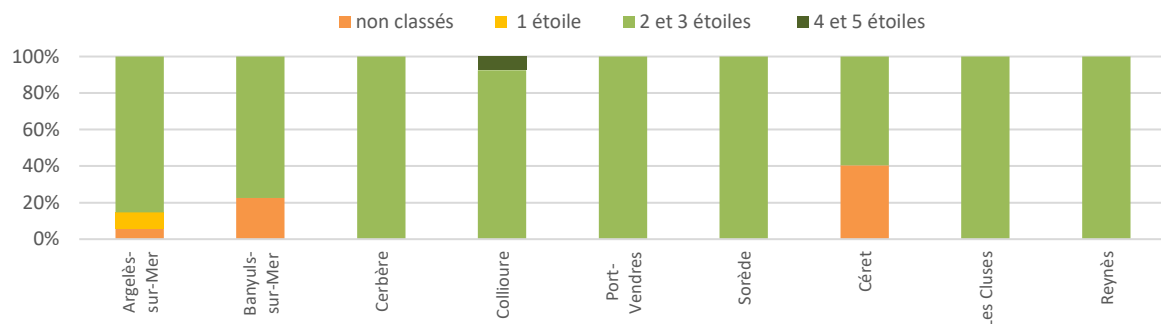
On entend par « immobilier de loisir » l'ensemble des hébergements touristiques marchands. Il se compose des hôtels, des campings, des résidences de tourisme, villages vacances et autres établissements d'accueil collectif (auberge de jeunesse, centre de vacances...) et enfin, des meublés situés en diffus dans le tissu urbanisé.

A ce jour, peu de données permettent d'appréhender la qualité du parc dédié à l'immobilier de loisir. L'approche retenue est la suivante : est observée la répartition des établissements selon leurs niveaux de classement. En effet, pour donner des repères fiables aux clientèles touristiques, l'ensemble des hébergements bénéficie d'un classement allant de 1 à 5 étoiles. Tous les hébergements classés sont évalués selon les trois grands axes suivants : la qualité de confort des équipements, la qualité des services proposés dans les établissements, les bonnes pratiques en matière de respect de l'environnement et de l'accueil des clientèles en situation de handicap.

L'analyse ci-après porte sur l'ensemble des hébergements des communes concernées par la loi Montagne, même si le territoire communal n'est que partiellement couvert par celle-ci.

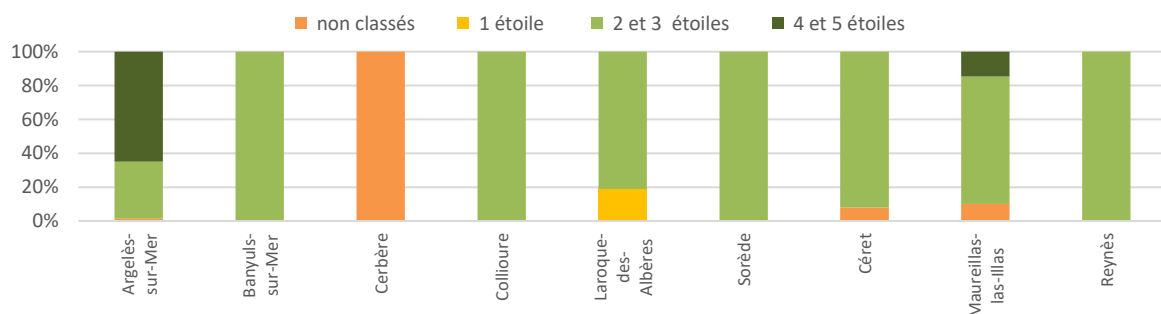
- **Des hôtels et campings de qualité**

L'essentiel de l'offre d'hôtellerie se situe entre le milieu et le très haut de gamme. 12% des chambres d'hôtels appartiennent à un établissement non classé ou classé 1 étoile. Cela représente environ 140 chambres et 7 établissements. Ces hôtels correspondent généralement à des hébergements de type « pension de famille ». Leur niveau de classement se justifie en général par une offre de services peu étoffée, malgré un accueil qui peut s'avérer de qualité et sans que cela ne présage de la mauvaise qualité des bâtiments.



Capacités d'accueil en hôtel selon le classement des établissements en 2016, en nombre de chambres (Source : INSEE)

5 campings, dont les campings municipaux de Cerbère et Laroque-des-Albères sont non classés ou classés une étoile. Ils représentent environ 500 emplacements et 5% de l'offre en hôtellerie de plein air. Le niveau de confort de ces établissements est jugé satisfaisant. Par ailleurs, une partie de la clientèle qui séjourne en hôtellerie de plein air, est attachée à des lieux d'hébergement axés sur la qualité du cadre naturel mais dont le niveau de services et d'équipements reste modeste. Ces établissements répondent généralement à ces attentes.



Capacités d'accueil en hôtellerie de plein air selon le classement des établissements en 2016, en nombre d'emplacements (Source : INSEE)

- **Des résidences de tourisme et villages vacances globalement de qualité mais pour certaines vieillissantes**

L'INSEE ne recense aucune résidence de tourisme ou de village vacances au sein du Vallespir et du Massif des Albères. L'essentiel de l'offre se concentre à Argelès-sur-

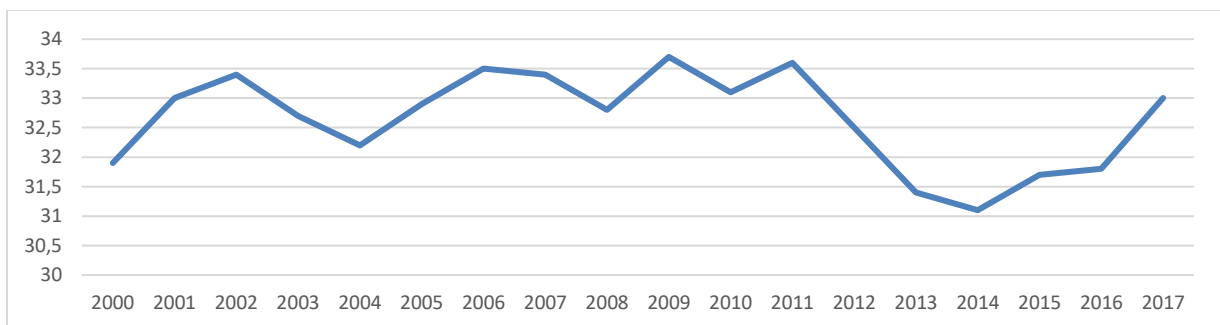
Mer (9 établissements) et à Banyuls-sur-Mer (4 établissements). Un établissement de ce type a été identifié dans chacune des autres communes de la Côte Vermeille. La majorité de l'offre ne semble pas bénéficier de classement. Les constructions les plus anciennes sont néanmoins autant prisées que les plus récentes. Certaines résidences bâties dans les années 1980-90 souffrent cependant, comme pour le parc de résidences secondaires, d'un certain degré d'obsolescence architecturale, voire constructive, sans présager du confort global des logements. Par ailleurs, la qualité paysagère des espaces environnants pose parfois problème. On peut citer par exemple, le cas de la résidence El Repairo, située dans l'anse de Peyrefite.

- **Les meublés en secteur diffus : une offre difficile à appréhender**

Il demeure ardu de définir le volume de meublés en secteur diffus et de qualifier cette offre. Il n'existe en effet aucune base de recensement et de suivi exhaustive. L'analyse des annonces présentées sur plusieurs sites internet (sites des communes du SCOT, Offices du Tourisme, loueurs professionnels) révèle une faible proportion de logements labellisés. Quelques exceptions sont à relever, notamment sur la commune de Collioure. Par ailleurs, on peut identifier d'importantes disparités entre les logements proposés à la location. Dans le Massif des Albères et en Vallespir, l'offre en meublés se concentre dans le centre des villes et villages. La relative ancienneté de ces constructions laisse penser qu'une partie du parc présente des éléments de vétusté et un niveau peu satisfaisant de performance thermique.

### 2.3 Une fréquentation touristique fluctuante et des retombées économiques à optimiser.

En 2017, les Pyrénées-Orientales ont reçu 8 millions de visiteurs : 3,8 millions de touristes et 4,2 millions d'excursionnistes (c'est-à-dire des personnes présentes sur la journée mais ne dorment pas sur le territoire). La montagne accueille 14% des nuitées. L'essentiel de la fréquentation se concentre sur la frange maritime du territoire, avec 60% des séjours sur le secteur littoral, 82% des séjours en campings, 35% des séjours à l'hôtel (ces données de 2018 proviennent de l'Agence de développement touristique et correspondent au secteur littoral tel que défini par l'ADT66).



Evolution de la fréquentation touristique dans les Pyrénées-Orientales, en millions de nuitées  
(Source ADT 66- BET F.Marchand)

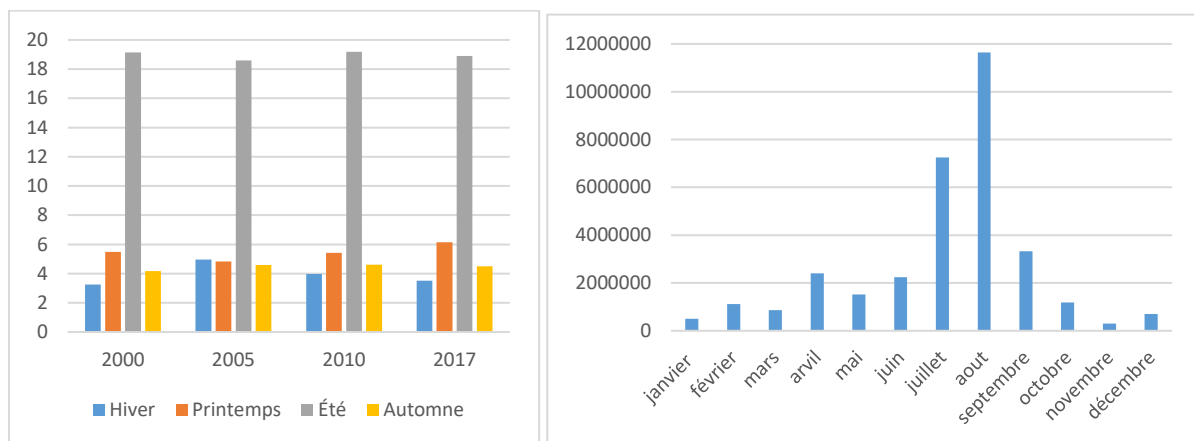
Le département se positionne ainsi comme le 7<sup>e</sup> département touristique français.

La fréquentation touristique enregistrée dans les Pyrénées-Orientales a connu une augmentation significative entre 1996 et 1999 (+ 3,7 millions de nuitées soit 13%

d'augmentation) et s'est ensuite stabilisée en oscillant autour des 32-33 millions de nuitées. Entre 2011 et 2014, la fréquentation a connu une baisse relative de 7% soit 2,5 millions de nuitées en moins, avant d'amorcer une reprise qui a porté le nombre de touristes à 33 millions en 2017.

L'apparition de nouvelles destinations low-cost et l'avantage comparatif en termes de services et de rapport qualité-prix de destinations voisines, notamment l'Espagne, concurrence fortement l'offre touristique locale. Le territoire nord catalan présente néanmoins de nombreux atouts avec comme principaux motifs de satisfactions, l'environnement (qualité de l'air, beauté des paysages) et le climat. Les insatisfactions rapportées concernent en premier lieu la faiblesse des infrastructures, notamment de transport, avec les difficultés liées à la saturation des axes de circulation et au stationnement (d'après les études réalisées par l'ADT).

Malgré la volonté affichée depuis plusieurs années d'étendre la saison touristique pour améliorer le bilan coût/bénéfices, la fréquentation demeure concentrée sur la période estivale, plus précisément les mois de juillet et surtout d'août. Ces deux mois canalisent 59% des nuitées annuelles. Ce taux monte à 79% sur la période juin-octobre. On n'observe pas d'évolution particulière sur les quinze dernières années.



*Evolution de la fréquentation annuelle dans les Pyrénées-Orientales, en nombre de nuitées (Source ADT-BET F Marchand)*

Il est néanmoins rapporté par les acteurs de l'hôtellerie de plein air un glissement de la saison touristique vers septembre. Les clients de fin de saison proviennent davantage de l'étranger, il s'agit plus souvent de retraités ou de couples avec de jeunes enfants. Les campings doivent alors s'adapter à cette clientèle et réalisent pour certains des investissements tels que des piscines couvertes ou chauffées ou encore des crèches. En revanche, les tarifs proposés en septembre sont généralement moins élevés qu'en juillet.

La durée moyenne de séjour est de 8,7 jours (contre 5,1 jours à l'échelle nationale). Cette durée peut être considérée comme importante, en comparaison à d'autres territoires. Il est à noter que la dépense moyenne journalière touristique est généralement d'autant plus élevée que le séjour est court.

En termes d'origine géographique des touristes, 77% de la clientèle des campings des Pyrénées-Orientales en 2017 est française (Source : ADT66), et 23% étrangère. Les espagnols, parmi lesquels les sud-catalans, sont assez peu représentés parmi la



clientèle étrangère et occupent la 5<sup>e</sup> place, derrière les Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique et le Royaume-Uni. Dans le secteur de l'hôtellerie, la clientèle est pour 83% française. Les étrangers proviennent dans l'ordre de l'Espagne, du Royaume-Uni, de l'Allemagne, de la Belgique, et de la Suisse.

En termes de dépenses journalières, si la France occupe le 4<sup>e</sup> rang mondial des destinations où les touristes dépensent le plus, après les Etats-Unis, l'Espagne et la Chine, les Pyrénées-Orientales perçoivent des dépenses bien faibles, évaluées à 42,30 € par jour et par touriste.

Aucune donnée de chiffre d'affaires n'a pu être collectée. La consommation touristique est évaluée à 1,4 milliard d'euros, estimation résultant du produit entre le nombre de nuitées et la dépense journalière touristique moyenne. Si l'on effectue la même estimation sur la seule frange maritime du territoire départemental, la consommation touristique avoisinerait les 840 millions d'euros annuels.

Aucune donnée permettant d'appréhender les emplois générés par le tourisme à l'échelle du territoire du SCOT Littoral Sud n'est disponible. A l'échelle départementale, ce sont environ 11 000 emplois qui sont liés au tourisme, ce qui représente 8 % des emplois du département. Or, les Pyrénées-Orientales sont le département métropolitain présentant le plus fort taux de chômage français (15,2 % au 4<sup>ème</sup> trimestre 2018). Ces chiffres illustrent l'importance du tourisme dans le contexte socio-économique du territoire. Au niveau régional, c'est le secteur de la restauration qui emploie le plus de salariés touristiques, suivi de l'hôtellerie puis des autres hébergements.

## 2.4 Des ressources nombreuses pour diversifier le modèle touristique

Trois modèles se juxtaposent aujourd'hui dans ce territoire, un modèle affinitaire représenté par le poids des résidences secondaires, un modèle de tourisme standardisé et balnéaire avec le poids important des campings, un modèle touristique centré autour d'offres plus qualitatives et/ou authentiques portées par le tourisme vert, l'hôtellerie haut de gamme et le thermalisme (au Boulou par exemple).

Le SCOT Littoral Sud s'inscrit dans la mutation plus globale du secteur touristique : alors qu'hier le modèle prédominant était la faible mobilité de la population touristique dans son choix de destination, l'importance du tourisme affinitaire, la standardisation d'une offre touristique abordable et balnéaire, de nouvelles tendances émergent. Tout d'abord, la population touristique est davantage volatile face à une offre touristique balnéaire comparable et peu onéreuse proposée par d'autres territoires, et d'autre part, elle s'ouvre à d'autres « produits touristiques » qui appellent à la définition de parcours touristiques (tourisme familial, ludique, patrimonial, sportif, gastronomique, thermal...).



Face *Les thermes du Boulou et la plage centrale de Banyuls-sur-Mer (Source AURCA)* à ces mutations, le territoire du SCOT Littoral Sud possède de nombreux atouts à renforcer et à développer afin d'assurer le rééquilibrage de son offre touristique.

- **Le tourisme patrimonial**

Le territoire du SCOT dispose d'une richesse patrimoniale et culturelle très diversifiée et largement dispersée sur le territoire. D'autre part, une dizaine de musées ou expositions permanentes sont présents sur l'ensemble du territoire du SCOT. Ces sites patrimoniaux enregistrent de bons niveaux de fréquentations, notamment le Musée d'Art Moderne de Céret (près de 80 000 visiteurs en 2017), la Maternité Suisse (35 600 visiteurs) ou le Cloître (28 000 visiteurs) d'Elne. Le Château Royal de Collioure est le monument historique le plus visité du département en 2017 (149 350 entrées).



*Le musée d'Art Moderne de Céret,  
(Source : AURCA)*

- **Le tourisme vert (nature, sport, terroir...).**

Le tourisme vert est une formule de tourisme relativement récente. Elle est centrée sur l'environnement naturel et la notion de préservation des ressources et du bien-être des populations. Concrètement, il s'agit d'une forme de tourisme durable, où la découverte de la nature et de l'environnement est au premier plan.

Le territoire dispose de nombreux atouts liés à ses paysages et à son patrimoine naturel. Certains sites naturels se classent parmi les sites touristiques les plus fréquentés du département, comme la réserve naturelle nationale du Mas Larrieu à Argelès-sur-Mer (264 650 visiteurs en 2017), le site classé de la baie de Paulilles (251 100 entrées) et la réserve naturelle marine de Banyuls-sur-Mer/Cerbère (210 000 visiteurs). D'autres sites favorisant la proximité avec la nature complètent ce panel, tels que la ferme Saint-André, la vallée des Tortures et le site du Mas del Ca, le four solaire à Sorède, ou encore les plans d'eaux aménagés (lacs de Saint-Jean-Pla-de-Corts, Palau-del-Vidre ou Villelongue-dels-Monts...).

Les espaces naturels sont également le support d'activités sportives variées (randonnées, cyclotourisme, canyoning, téléski nautique du lac de Saint Jean Pla de Corts ...). En expansion ces dernières années, ces pratiques représentent un formidable potentiel de développement touristique.

La promotion du territoire s'appuie également sur la valorisation de la filière agro touristique, l'œnotourisme et les produits du terroir. A titre d'exemple, on peut citer le niveau de fréquentation record des ateliers de fabrication d'anchois Roques à Collioure ou le cellier des templiers à Banyuls-sur-Mer, qui ont accueilli respectivement 600 000 visiteurs et près de 58 800 visiteurs en 2017.

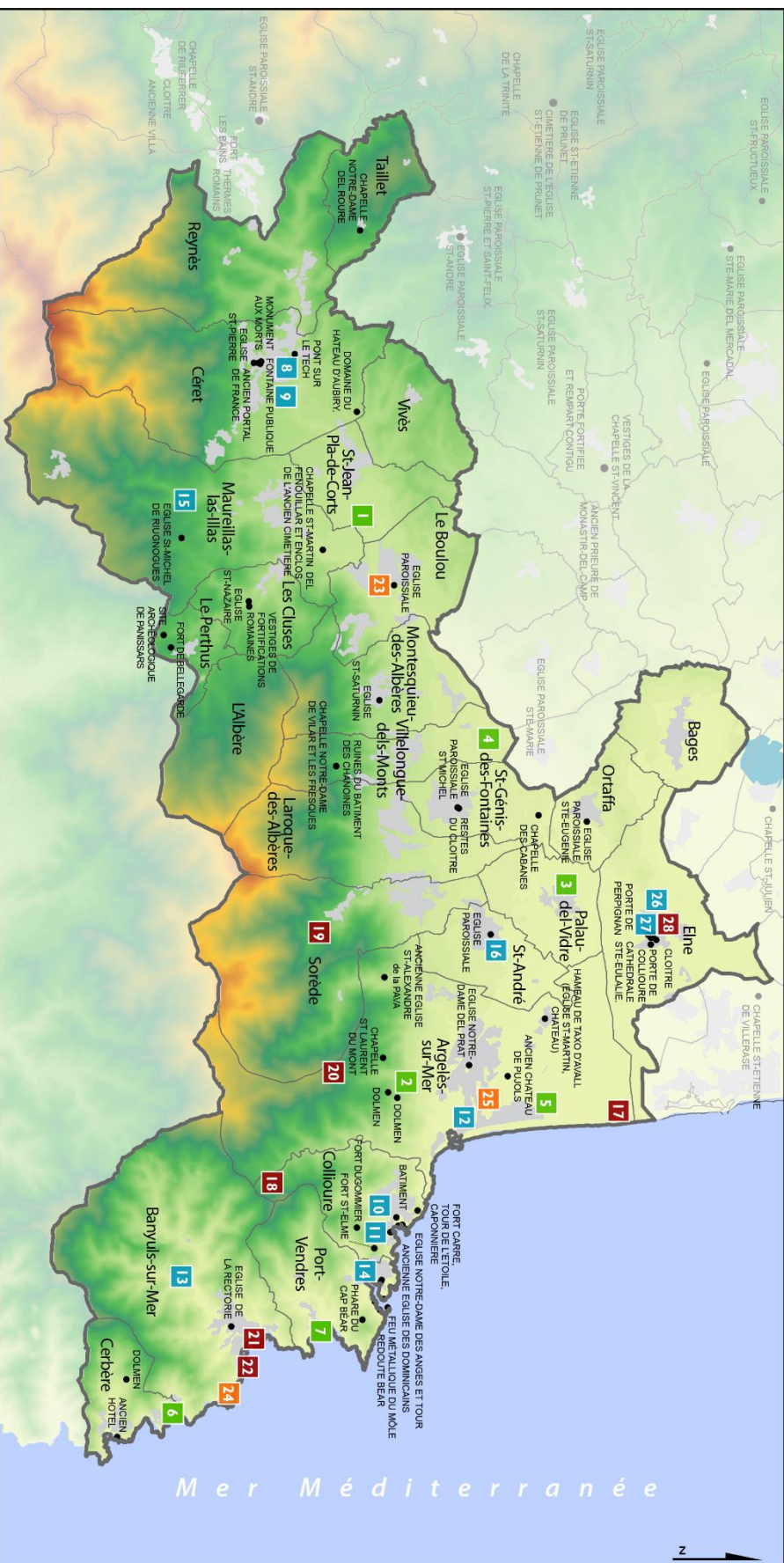
Malgré les richesses naturelles dont regorge les territoires d'arrière-pays, celles-ci semblent être encore assez peu promues et valorisées, et mériteraient d'être développées, en particulier en Vallespir.

- **Le développement de la filière bien-être et santé.**

Le potentiel touristique du territoire s'appuie également sur sa tradition thermale qui se développe en partie à l'ombre du tourisme balnéaire. Celle-ci permet de diversifier l'offre proposée par les communes du littoral. Cette offre ne se cantonne néanmoins pas au littoral mais s'appuie aussi sur la présence de sources dans les communes du Vallespir fédérées au sein de la chaîne thermale du soleil (Le Boulou, Molitg-les-Bains, La Preste-les-Bains à Prats de Mollo et Amélie-les-Bains).

Deux centres de balnéothérapie sont présents sur le littoral, Balnéo-Vital à Argelès-sur-Mer sur Mer et Thalacap à Banyuls sur Mer. Ces deux centres diversifient leur offre vers un accueil possible de séminaires et réunions, voire de mariage dans le cas d'Argelès-sur-Mer, et propose des offres d'hébergement diversifiées entre hôtels trois étoiles et résidences.

La station de thalassothérapie du Boulou propose des cures à partir de sources aux vertus thérapeutiques, notamment concernant les problèmes cardio-artériels et les dysfonctionnements digestifs. Cette station comptait 3 500 curistes en 2011 et 4 000 en 2014 (soit une progression de 15% en trois ans) et salarie 45 personnes à l'année. Ces cures de trois semaines bénéficient d'une offre structurée via le réseau des Chaînes Thermales. Afin de faciliter l'accessibilité au site, une navette spéciale saisonnière a été mise en place afin de relier le centre-ville à la station thermale du Boulou.



## Les monuments historiques et les principaux sites touristiques

- **Sites aménagés de loisirs et de détente**
  1. Base nautique - Saint-Jean-Pla-de-Corts
  2. Parc de Valnry - Argelès-sur-Mer
  3. Lac Sant Martí - Palau-del-Vidre
  4. Plan d'eau - Villalongue-des-Monts
  5. Luna Park - Argelès-sur-Mer
  6. Sentier sous-marin - Cerbère
  7. Anse de Pauillies - Port-Vendres
- **Equipements culturels :**
  8. Musée d'Art Moderne - Céret
  9. Maison du Patrimoine Françoise Claustre - Céret
  10. Musée d'Art Moderne - Collioure
  11. Chemin du fauvisme - Collioure
  12. Casa de l'Albera - Argelès-sur-Mer
  13. Musée Aristide Maillol - Banyuls-sur-Mer
  14. Centre Mackintosh - Port-Vendres
  15. Maison du liège - Maureillas-las-Illas
  16. Maison de l'Art Roman - Saint-André
- **Autres sites touristiques :**
  17. Réserve naturelle du Mas Larrieu - Argelès-sur-Mer
  18. Tour Madeloc - Collioure
  19. Valée des tortues - Sorède
  20. Tour de la Massane - Argelès-sur-Mer
  21. Cellier des Templiers - Banyuls-sur-Mer
  22. Aquarium du laboratoire Arago - Banyuls-sur-Mer
- **Equipements de santé et bien-être**
  23. Thèmes - Le Boulou
  24. Thalacap - Banyuls-sur-Mer
  25. Balneo Vital - Argelès-sur-Mer
- **monuments historiques**

Sources : IGN BD Topo02014, CDT66, Réseau culturel Terre Catalane, DDTM/SDAP, PAC complémentaire 2012, ASTERGDEM, AURCA 2016.  
Réalisation : AURCA/octobre 2016. Tous droits réservés.



## 2.5 Tendances et perspectives

Si pendant longtemps l'activité principale a été le repos et la détente, aujourd'hui les touristes cherchent également à vivre des expériences, à faire des découvertes. On observe même une recherche de « sens » et de vertus citoyennes et humaines (DGCIS, 2010). L'attrait des vacances reste intact, voire renforcé, mais les exigences des clients croissent à mesure de leur expérience de voyages (capacité de négociation par exemple), et surtout leur demande d'autonomie, toujours plus forte et plus outillée : s'impose ainsi la figure d'un touriste éclectique, en attente de toujours plus d'interactions avec l'offre touristique, jusqu'à construire un véritable produit « sur-mesure » en partenariat avec les opérateurs ; un client encore plus soucieux de sa qualité de vie en vacances, dans un cadre relationnel étendu (famille, amis, communautés, animaux...) ; un consommateur désireux d'un maximum de fluidité de services et d'une sécurisation « mentale » de l'offre.

Par ailleurs, dans le contexte économique actuel, la clientèle a tendance à réserver de plus en plus tard et à rechercher des promotions. En effet, le poste vacances est extrêmement soumis aux aléas budgétaires du foyer. Internet est devenu une source d'informations privilégiée dans l'organisation des vacances. Les clients peuvent désormais comparer les campings et les hôtels, et laisser des avis sur des sites comme TripAdvisor. Les professionnels doivent apprendre à gérer leur e-réputation et à adapter leurs modes de communication.

Pour les professionnels, il s'agit de relever le défi de la diversification du modèle économique de l'offre touristique. Pour les consommateurs, la notion de qualité n'implique plus nécessairement un prix élevé, et la valeur ne passe plus forcément par la montée en gamme... Des innovations sont attendues, innovations technologiques ou d'organisation. Il convient de faire face à la demande de personnalisation et de co-production de l'offre, et de proposer des offres plus complètes et plus complexes, associant offre de base et produits et services annexes, en passant d'un fonctionnement cloisonné centré sur la vente et la consommation, à un fonctionnement partenarial, coordonné, entre différents fournisseurs et prestataires, afin d'accompagner les vacanciers dans leur séjour (Source : DGCIS, 2010).

Ainsi, l'attractivité du territoire et le rééquilibrage de l'activité touristique vers des activités sans saisonnalité donnent toute leur importance aux enjeux de qualité des territoires, gages de la pérennité et de la diversification des activités touristiques.

## C. L'évolution des filières traditionnelles.

### 1. Secteur halieutique et infrastructures portuaires

L'analyse poussée du secteur de la pêche et de ses enjeux est effectuée dans le cadre du Chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer du SCOT Littoral Sud, ainsi seuls les aspects économiques clés de la filière seront abordés dans le cadre de ce diagnostic.

En termes d'infrastructure, seul Port-Vendres comporte un port de pêche. Sur le littoral du Roussillon, les prud'homies utilisent des quais réservés à la pêche au sein des ports de plaisance. La région compte quatre criées, structures de commercialisation des produits de la mer, mais depuis la fermeture de celle de Port-Vendres en janvier 2014, la criée la plus proche est désormais celle de Port-La-Nouvelle. Une activité de débarquement et de collecte perdure à Port-Vendres, afin d'acheminer les captures à la criée de Port-la-Nouvelle. Cependant, les marins-pêcheurs et notamment les petits-métiers peuvent vendre directement aux consommateurs ou à des mareyeurs sans passer par les criées. En raison des faibles volumes des petits métiers, le poisson est souvent vendu directement à proximité des points de débarquement.

Ces dernières décennies, les activités traditionnelles halieutiques du littoral s'essouffent du fait des effets conjugués de la raréfaction de la ressource, des limitations des efforts de pêche portées par l'Union Européenne et de la concurrence économique, impactant principalement les petits métiers. Flotte et emplois associés ont diminué considérablement ces dernières années. A titre d'exemple, entre 1996 et 2006, le quartier de Port-Vendres est passé de 635 à 421 marins pêcheurs (DRAM Occitanie, 2006). A ce jour, on estime à une centaine le nombre d'emplois directs liés à la pêche. Ainsi, l'activité touristique se substitue peu à peu aux secteurs halieutiques et agricoles, de même que les ports de plaisance prennent davantage le pas sur les ports de commerce et de pêche.

#### Zoom local : le commerce des anchois à Collioure :

Les Anchois Desclaux et les Anchois Roque sont des entreprises familiales qui existent depuis une centaine d'années à Collioure, qui mêlent patrimoine (avec par exemple, chez Desclaux, la présence d'une salle d'exposition retraçant l'histoire du commerce des anchois à Collioure, des possibilités de dégustations) et vente directe d'anchois et de produits régionaux. Bien que les anchois soient importés, la

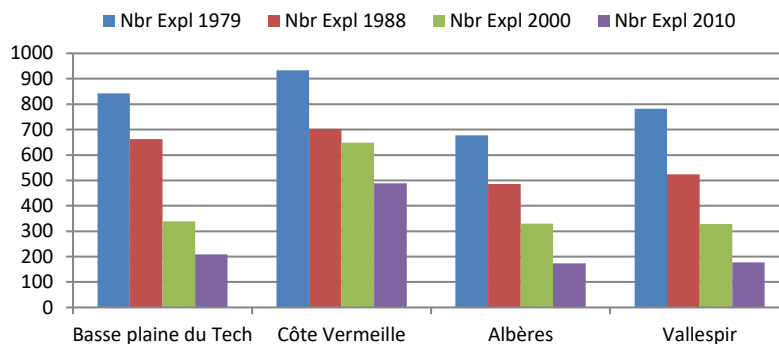


*Entreprise de conditionnement d'anchois à Collioure. (Source : AURCA)*

préparation des anchois requiert un savoir-faire (salaison, maturation des anchois, et mise en conserve) qui participe en cela à une des filières historiques et emblématiques du territoire du SCOT Littoral Sud.

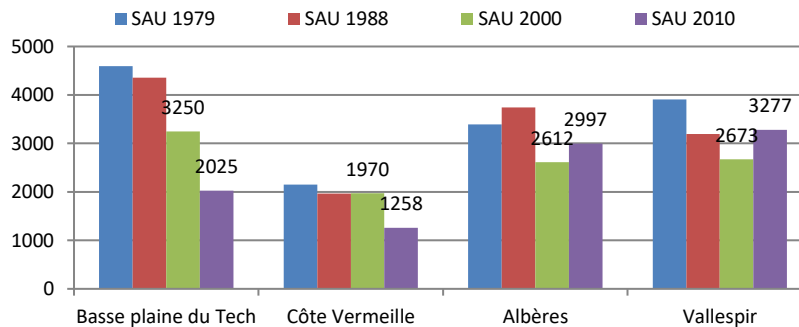
## 2. Une filière agricole en mutation

Ces dernières années, on observe un déclin de l'agriculture qui se traduit entre autres par une diminution du nombre d'exploitations, une forte diminution de l'emploi agricole, un vieillissement des exploitants, un déficit de compétitivité et une érosion des revenus des agriculteurs. Les filières agricoles restent globalement fragilisées par les crises conjoncturelles et structurelles (notamment pour la viticulture et les Vins Doux Naturels) et la concurrence des autres pays producteurs (péninsule ibérique, Maghreb...). La baisse des exploitations est accentuée par la pression foncière qui renforce les comportements spéculatifs limitant l'accès au foncier pour les éventuels porteurs de projets.



Evolution du nombre d'exploitation entre 1979 et 2010 (Source : RGA)

Ce recul de l'agriculture s'observe également dans l'évolution de la SAU. Celle-ci a tendance à diminuer de manière très prononcée sur la plaine du Tech et la Côte Vermeille. Une augmentation est toutefois visible dans l'arrière-pays, notamment grâce aux exploitations non professionnelles et au dynamisme de l'élevage (filrière très extensive).



Evolution de la SAU des exploitations (toutes exploitations) entre 1979 et 2010 (Source : RGA)

En termes de formation, Céret abrite un lycée agricole privé. Par ailleurs, les réponses des collectivités pour faire face aux problématiques de déprise agricole, préserver la vocation agricole sur des îlots ciblés et, favoriser l'implantation de porteurs de projet potentiels, sont diverses sur le territoire avec notamment des dispositifs de type PAEN ou encore les procédures d'Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental (AFAFE) ou de mise en valeur des terres incultes ou manifestement sous-exploitées sur les communes d'Elne et Argelès, de part et d'autre du Tech.

Ces démarches jouent un rôle important dans la mesure où l'activité agricole joue un rôle majeur dans la constitution des paysages, dans la prévention des risques naturels, et dans l'équilibre économique global du territoire.

Pour plus de précisions, se référer à l'Etat Initial de l'Environnement.

## 2.1 La filière viti-vinicole

L'Occitanie est la première région viticole mondiale de par la surface de son vignoble et sa production. Cependant la filière viticole a été marquée par un double processus de crise de surproduction mondiale poussant la commission européenne à favoriser l'arrachage définitif de la vigne et une recherche de cépages plus qualitatifs et moins productifs. Sur le territoire du SCOT Littoral Sud, la Basse Plaine du Tech et la Côte Vermeille ont été particulièrement touchées.



Vignobles de la Côte-Vermeille, Cellier des templiers, Banyuls-sur-Mer (Source : AURCA)

Les Pyrénées-Orientales se placent au 9ème rang des départements producteurs français, avec 2% de la production nationale en volume. Ils produisent 80% des Vins Doux Naturels de France. Avec 14 AOC/AOP et 3 VDP/IGP, issues principalement de 25 cépages différents, les vins du Roussillon sont d'une grande richesse, dont cinq en Vins doux Naturels (VDN), représentant environ 50% de la production viticole. Toutefois, les volumes produits accusent une baisse vertigineuse de -50% en deux décennies (1 758 000 hl en 1988 à 900 300 hl en 2010 - CCI, chiffres clés 2010). Le territoire du SCOT Littoral Sud comprend l'une des appellations les plus anciennes de France (AOC Banyuls, Vin Doux Naturel depuis 1936). Ces AOC représentent peu en volumes mais leur reconnaissance participe au rayonnement de cette filière au-delà des limites du département, qui peut aussi trouver certains débouchés dans le développement de l'oenotourisme.

Appellations	Détail	Hectares		Production (hl)	
		2013	2016	2013	2016
Vins secs	Collioure (rouge, blanc, rosé)	325	589	12 956	17 402
Vins doux naturels	Banyuls (Grand cru Blanc, Rosé, Rimage, Ambré, Tuilé, Hors d'Age, Rancio)	1 112	828	16 140	11 697
IGP	Côte Vermeille	3	8	270	149

Superficie et production des AOP/IGP (Source : CIVR)

Du point de vue de la structuration des exploitations viticoles, caves particulières mises à part car répondant à des logiques individuelles, les caves coopératives du Littoral Sud suivent un processus de fusion à l'exemple de la cave coopérative de Saint-André produisant entre autres des vins d'AOC Côtes du Roussillon et du Muscat de Rivesaltes, ou encore de celle de Bages ou d'Elne. Ces fusions permettent d'optimiser les processus de production et de répondre aux problématiques complexes d'investissement. En effet, de manière générale, le modèle viticole souffre d'une problématique forte de rentabilité d'exploitations qui pousse vers deux tendances contradictoires, soit la réduction des charges au détriment de la qualité



du vin, soit la revalorisation de la vente du vin par la captation de marché de niches et de promotion de la vigne de terroir.

### Zoom local : du vin et de la bière....

D'autres avenues sont ouvertes dans la filière des boissons, avec l'exemple de la brasserie artisanale des Albères, Cap d'Ona, basée à Argelès-sur-Mer. Cette brasserie produit de la bière blanche, blonde, ambrée et aussi une bière blonde bio. Elle étend actuellement sa gamme de produits à des sodas (Limonade bio artisanale, Alter Cola, et Tonic Catalan).

## **2.2 Maraîchage et arboriculture**

La filière fruits et légumes du département est bien positionnée à l'échelle nationale sur certains produits et occupe la première position pour la production de persil, chicorée scarole, concombre et céleri branche, mais souffre aussi d'une certaine baisse des volumes.

L'activité du maraîchage est concentrée dans la plaine, et dans le territoire du SCOT Littoral Sud, sur les terres d'alluvions de part et d'autre de la basse vallée du Tech et fait ponctuellement appel à des cultures sous serres. La rive droite du Tech souffre néanmoins d'un degré d'enfrichement plus fort que sur la rive gauche, qui s'explique en partie par la nature des sols plus propices à la sécheresse la fragmentation progressive de cet espace par les axes de communication menant au littoral.

L'activité fruitière n'a pas su protéger ses appellations telles que la cerise du Céret soumise à la concurrence espagnole, dans un contexte climatique pourtant favorable. Un plan de relance du Conseil Départemental a été mis en place pour aider à la plantation de cerisiers.



*Maraichage, Plaine du Tech (Source : AURCA)*



*Cerises de Céret (Source : AURCA)*

### Zoom local : quelles initiatives pour lutter contre la progression des friches sur les terres agricoles ?

**AOC Huile d'Olive du Roussillon.** Alors que le département a été, au début du siècle dernier, un des premiers producteurs d'huile d'olive de France, il ne bénéficie pas d'une Appellation d'Origine Contrôlée. C'est dans cette perspective qu'un plan oléicole a été initié par le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales d'aide à la plantation et à la rénovation d'oliveraies en partenariat avec la Chambre

d'Agriculture et le Syndicat AOC huile d'olive du Roussillon. Plusieurs oliveraies bio existent déjà sur le SCOT Littoral Sud (CIVAM BIO) comme par exemple l'exploitation petite mais dynamique du Moulin du Llevant à Laroque des Albères cultivant la Redoneil, variété typique des Albères. Cette oliveraie a notamment reçu deux médailles d'or dans le cadre du concours AFIDOL 2011 et a investi récemment dans un nouveau moulin à huile, augmentant ainsi sa capacité de production.

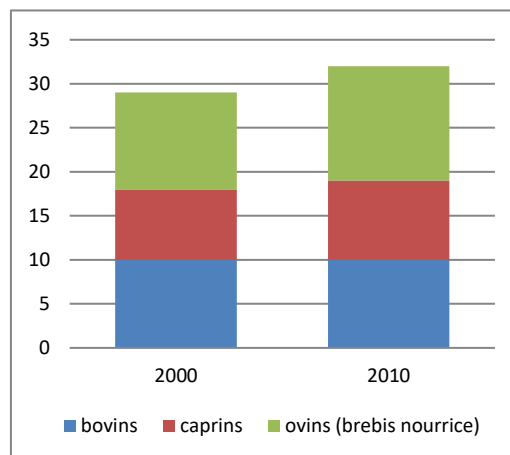
**Plantes à parfum, aromatiques et médicinales (PPAM).** Ce sont environ 33 000 ha de PPAM cultivés en France pour 3 600 exploitations. Ce secteur est plus développé dans le Sud-est de la France. Néanmoins, un potentiel d'exploitation et de valorisation de cette filière existe dans le département, par exemple les mimosas de Céret pour le secteur de la parfumerie, ou les plantes aromatiques fraîches avec le cas des Herbes du Roussillon basées à Argelès-sur-Mer. Cette exploitation de 14 ha, dispose de cultures sous serres et plein champs toute l'année (avec les compléments éventuels en hiver des importations en provenance d'Israël et du Maroc). Cette centrale s'engage à livrer des produits frais récoltés à la demande en moins de 24 heures grâce à l'outil logistique de Saint-Charles. Parmi les infrastructures nouvellement disponibles pour la filière, une distillerie pour la transformation des plantes en huiles essentielles a été mise en place à Naturopôle (Toulouges).

**Fourrage.** En parallèle du développement de l'élevage dans le SCOT Littoral Sud, émerge une problématique forte d'approvisionnement en fourrage pour l'alimentation des bêtes (voir ci-dessous, exemple de la commune de Sorède). La hausse des prix, combinée à la hausse des coûts logistiques (prix de l'essence...) et la raréfaction de la ressource ont rendu, ces dernières années, avantageuse la mise en culture de friches pour des plantes fourragères, que nous avons pu voir se développer localement sur le territoire.

**Exploitations céréalières.** Certains porteurs de projet ont été identifiés sur ce secteur agricole qui est aujourd'hui relativement concentré à l'échelle du département autour de trois importantes exploitations. Le dynamisme de ces dernières et leurs besoins de surface pourraient répondre à des initiatives de remembrement du foncier agricole aux abords du Tech.

### 2.3 L'élevage

L'élevage sur le territoire du SCOT est en régression avec un recul des exploitations ovines, un maintien des exploitations caprines, un développement des exploitations bovines (allaitant). Il s'oriente de plus en plus vers le nourrissage des bêtes sur place, et à destination de circuits courts locaux. Entre 2011 et 2014, on a recensé 6 installations sur la CC Vallespir (aviculture, apiculture, ovins) et l'existence de projets de diversification/ valorisation (installation élevage porcins, professionnalisation de la filière apicole, centres équestres).



Evolution des exploitations par type d'élevages (Source : RGA)

Le développement de cette filière fait face aujourd'hui à de nombreux enjeux :

- Un enjeu foncier : en fond de vallée, pression de l'urbanisation galopante et des autres filières agricoles préférentielles comme le maraîchage ;
- Un enjeu d'approvisionnement pour l'alimentation des bêtes : d'une part, l'importation de fourrage, d'autre part, l'importance de la transhumance vers les pâturages plutôt riches de la Cerdagne et du Capcir ;
- Un enjeu organisationnel : recul des associations foncières pastorales chargées de mettre à disposition des terres de parcours dans les zones intermédiaires, avec disparition pour certaines comme celle de Maureillas-las-Illas. Ces dernières ont pourtant un rôle important à jouer dans la gestion des friches ;
- Un enjeu d'entretien et de valorisation des espaces d'interface : l'élevage permettrait d'entretenir les piémonts et de faire reculer le risque incendie, dans le droit fil des mesures existantes de « maintien de l'ouverture des coupures de combustibles » ;
- Un enjeu de revalorisation soulevé par les démarches qualité engagées à l'échelle départementale (démarche Xai sur l'agneau et Vedell sur le veau des Pyrénées), et plus directement, certains éleveurs sont engagés dans une démarche de reconnaissance de la vache des Albères (voir ci-dessous) ;
- Un enjeu de transformation des produits issus de l'élevage (lait, fromage, l'utilisation des abattoirs) souvent limités et contraints par des coûts d'investissement et des "tickets d'entrée" trop élevés.

Zoom local : l'élevage dans la commune de Sorède.

Sur la partie Sud-ouest, un groupement pastoral loue 1 872 ha à l'ONF et y élève entre 120 et 150 bêtes, une des plus importantes sources de dépense concerne l'apport fourrager qui représente environ 200 tonnes par an. Le groupement pastoral occupe aujourd'hui un hangar au niveau du Mas del Ca, promis bientôt à une relocalisation vers d'autres hangars, suite au développement de projets communaux. Sur la partie Sud-Est de la commune, un éleveur possède environ 80 vaches de la race des Albères. Une démarche de labellisation est en réflexion avec la Chambre d'Agriculture pour mieux valoriser les ventes de cette race.

## 2.4 Filière bois et liège

Les forêts couvrent 34% du département avec une surface totale de 141 280 ha dont 62% de feuillus et 38% de résineux. Le bois mobilisable représente environ 400 000 m<sup>3</sup> de production annuelle (dont 55% relève de propriétaires privés). Du fait de conditions d'accessibilité inégales, seulement la moitié de ce bois est actuellement mobilisable. Néanmoins, cette production reste largement inexploitée, avec une récolte de 2007 équivalente à 38% du bois mobilisable avec plus de la moitié utilisée pour le bois de chauffage, via des circuits d'auto-approvisionnement ou de commercialisation.



Forêt du piémont des Albères (Source : AURCA)

Sur les 400 entreprises recensées en 2006 dans la filière à l'échelle du département, 250 travaillent dans des secteurs artisanaux d'ébénisterie, menuiserie ou charpenterie.

Ainsi, l'ensemble de la filière bois souffre d'un secteur de production peu spécialisé avec des activités atomisées et en net recul, faiblement compensée par le récent développement des activités liées au bois-énergie. Les difficultés de la filière sont corrélées au coût de production mais aussi au morcellement du parcellaire (les deux tiers de la forêt départementale appartiennent à plus de 17 500 propriétaires privés, le dernier tiers étant propriété publique). En effet, du point de vue de la gestion forestière dans le territoire du SCOT Littoral Sud, la charte forestière de territoire du Vallespir relève le manque de rentabilité des exploitations, la faible qualité du bois et les problèmes techniques (main d'œuvre, matériel, vols, assurance, organisation...) un cinquième des propriétaires fonciers avoue manquer de formation, conseil, motivation. Enfin, la gestion durable de la forêt et l'exploitation de ses potentialités (mise en place de système de certification, valorisation d'une démarche qualitative) n'est encore qu'à ses débuts.

La grande majorité des subéraies départementales se situe dans le SCOT Littoral Sud, au sein des forêts des Albères et des Aspres, couvrant approximativement 16 000 ha (dont 6 300 ha environ de forêts de chêne-liège pures). L'exploitation des chênes-lièges a donné naissance à une industrie historique de bouchons, par exemple à Maureillas-las-Illas dont la moitié de la population en 1950 œuvrait à la fabrication du bouchon et de ses dérivés.

Cette industrie est aujourd'hui en plein questionnement. La structuration économique de cette filière est très discontinue entre la production, la fabrication de produits intermédiaires, et l'industrie à valeur ajoutée. Du côté de la production, le regroupement des propriétaires forestiers subériculteurs au sein de l'Association Syndicale Libre (ASL) de Gestion Foncière cherche à valoriser la production du liège aujourd'hui handicapée par des coûts de production peu compétitifs et le morcellement des parcelles (88% des propriétés forestières font



Musée du liège à Maureillas-las-Illas. (Source : AURCA)

moins de quatre ha) qui freine la mutualisation des ressources. Cette ASL regroupe 70 propriétaires, couvre 2000 hectares et produit 54 tonnes de liège.

En bout de chaîne, une poignée d'industriels dans les Pyrénées-Orientales comme l'entreprise Diam Bouchage basée à Céret ne réalise plus que les étapes de finition de la fabrication du bouchon, important directement des ébauches de bouchons sous la forme de cylindre de lièges bruts du Portugal ou d'Espagne. Ainsi les étapes intermédiaires sont effectuées dans d'autres pays européens et non dans le département (bouillage effectué dans la région de Gérone).

Les perspectives de débouchés autres que celui du bouchon, telles que l'utilisation du liège comme isolant avec la fabrication de plaques agglomérées sont encore insuffisamment explorées. La valorisation de la filière est freinée par sa faible

rentabilité : des délais de rentabilité très longs (plusieurs dizaine d'années avant que la plantation soit rentable) et un revenu à l'hectare faible.

Ainsi, l'exploitation du liège est surtout un complément de revenu pour un forestier et/ou un agriculteur et répond davantage à des enjeux d'aménagement du territoire notamment pour la lutte contre le risque incendie.

#### Zoom local : L'ESAT « les Micouliers » de Sorède.

L'exploitation agricole du micocoulier de Provence remonte au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, les plantations les plus importantes se situant dans les communes de Sorède, Laroque-des-Albères, Argelès-sur-Mer, Saint-André, Céret et Prades. Un débouché local s'est développé dans la commune de Sorède, offert par le Centre d'Aide par le Travail accompagnant 84 travailleurs en situation d'handicap mental ou psychique qui fabrique des fourches, des fouets et des cravaches en bois de micocoulier commercialisés en France et à l'export. La première coupe du bois est faite après huit ou douze ans d'âge, pour un diamètre de 12 à 15 cm et de 1,30 mètre à 3 mètres de longueur.

### **2.5 Perspective sur les démarches qualités et circuits courts**

La mutation des exploitations agricoles vers des démarches de qualité et de vente de produits dans des circuits courts est importante à l'échelle régionale : plus de la moitié des exploitations ont un produit répertorié sous un label qualité officiel, 16% des exploitations ont une certification bio en 2015, une exploitation sur cinq vend des produits en circuit court. La vente en circuit court constitue un complément de revenu non-négligeable pour les plus grandes exploitations voire une orientation préférentielle pour les petites.

Etant donné les contraintes réglementaires encadrant certains marchés, les démarches qualité dans lesquelles les exploitations s'engagent, à l'exemple du référentiel EurepGAP (standard mondial de bonnes pratiques agricoles pour la sécurité et la traçabilité des produits alimentaires), deviennent davantage des « tickets d'entrée » de certains marchés plus que des opportunités de revalorisation des prix de vente.

Occupant une place spécifique dans l'éventail des démarches qualité, l'agriculture biologique occupe une place croissante au sein de la filière agricole, avec la création en 1985 du CIVAM BIO (Centre d'Initiatives et de Valorisation de l'Agriculture biologique et du Milieu rural) qui fédère plus de 300 sur les 350 producteurs engagés en agriculture biologique des Pyrénées-Orientales.

Le CIVAM Bio affiche les objectifs suivants :

- Organiser et structurer une filière avec les entreprises de mise sur le marché et accompagner la commercialisation en circuits longs (marché national et exportation)
- Produire et distribuer localement à travers tous les circuits directs aux consommateurs locaux (vente à la ferme, marchés, magasins biologiques et restauration collective – pour exemple l'expérience des cantines scolaires de Céret) ;

- Rechercher des synergies avec le tourisme (17 exploitations départementales dont quatre sur le SCOT Littoral Sud sont engagées dans des actions de promotion de tourisme).
- Le développement de l'agriculture biologique s'effectue aussi par des actions transfrontalières (réseau Red Bio pour l'expérimentation, l'échange et le transfert de compétences en vue du développement de l'agriculture biologique).

## D. Les espaces économiques au sein du SCOT Littoral Sud.

### 1. Les Parcs d'Activités Economiques : structuration de l'offre et besoins en foncier économique

En préalable, il convient de rappeler que suite aux modifications apportées par la loi NOTRE en date du 7 août 2015 les communautés de communes et communautés d'agglomération voient leurs compétences obligatoires et optionnelles étendues, ainsi le bloc des compétences obligatoires inclut le développement économique et notamment la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire. Un des changements importants apportés par la loi consiste dans la suppression de la mention de l'intérêt communautaire pour les ZAE, et à compter de janvier 2017, l'ensemble des ZAE des territoires, existant ou à venir, relèvera donc de la seule compétence de l'intercommunalités qui en aura désormais l'exercice exclusif.

#### 1.1 Caractérisation des Parcs d'Activités Economiques sur le SCOT Littoral Sud

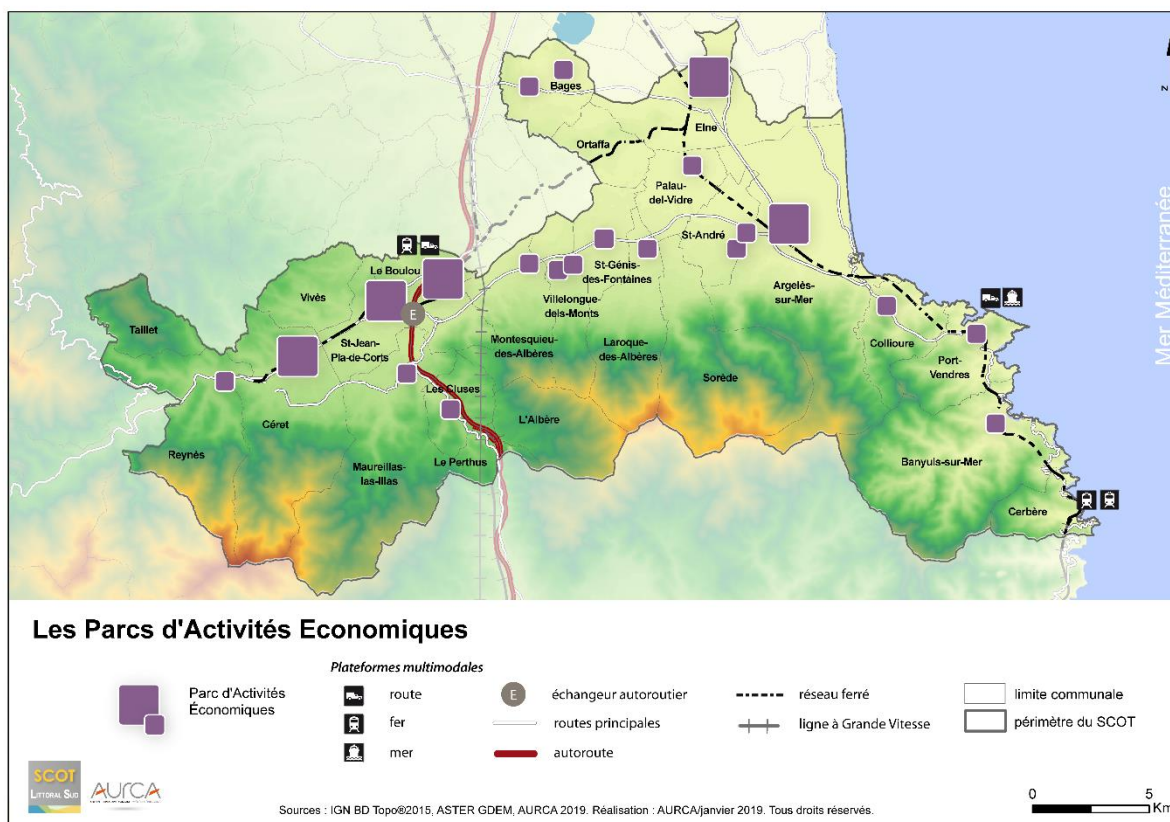
On recense une vingtaine de Parcs d'Activités Economiques sur le territoire (sont exclus de ce décompte les parcs qui accueillent uniquement des infrastructures de transports et des activités logistiques (Cerbère et Port-Vendres). Ils s'étendent sur environ 230 hectares et représentent plus de 15% de l'offre foncière économique départementale (en nombre de parcs et en surface).

15 parcs se situent sur le périmètre de CC Albères-Côte Vermeille-Illibéris et occupent environs 130 hectares. A noter, le cas des communes de Villelongue-dels-Monts et Saint-André, au sein desquelles deux parcs d'activités ont été aménagés de manière distincte mais constituent finalement un ensemble homogène. Par ailleurs, les PAE « la Réthorie » à Banyuls-sur-Mer, « l'Usine » à Bages et « Les Albères » à Laroque-des-Albères sont administrés par un gestionnaire privé.

6 parcs sont gérés par la CC du Vallespir. Ils couvrent une centaine d'hectares.

D'une manière générale, ces espaces économiques sont situés à proximité des axes routiers structurants. Les abords de la RD 914, de la RD 900, de la RD 618 et de la RD 615 abritent en effet, trois quarts des parcs d'activités.

La taille des espaces économiques du SCOT apparaît très variable, certains d'entre eux ne font pas plus d'un hectare (« John Morgan » à Maureillas-las-Illas, « Al Canyer » à Palau-del-Vidre...). A l'inverse, d'autres espaces sont très étendus, tels que le PAE « Entrée de ville » à Argelès-sur Mer ou le PAE « Tech Oulrich » à Céret, dont la superficie avoisine les 50 hectares. La vocation de ces espaces est artisanale ou généraliste, seul le Distriport du Boulou- Saint-Jean-Pla-de-Corts a une vocation logistique.



Les travaux menés par la CCI des Pyrénées-Orientales montrent le caractère fortement local de ces parcs, qui accueillent à plus de 95% des entreprises du département et ont principalement des clients et fournisseurs de proximité. Ayant tous une vocation mixte, la dominante d'activités présentes est la construction pour le PAE « Tech Oulrich », le commerce de détail pour le PAE « En Cavailles » et le secteur des services pour Argelès-sur-Mer. Ainsi, ces zones reflètent le caractère fortement résidentiel et artisanal de l'économie locale.

Enfin, d'importantes disparités géographiques existent concernant le prix du foncier économique viabilisé, lequel fluctue entre 40 et 110 euros/m<sup>2</sup> selon les territoires et la typologie du parc.

Prix (€/m <sup>2</sup> )	
Bages	92
Elne	40-94
Port-Vendres	110
Saint-André	62-67
Saint-Génis- des Fontaines	49-64
Céret	40
Le Boulou	46

*Prix de commercialisation des parcelles en 2016  
(Source Conseil Départemental /AURCA)*



Du point de vue qualitatif, des problématiques génériques se retrouvent sur l'ensemble des parcs les plus importants du SCOT Littoral Sud :

- des projets d'extension ponctuels des parcs d'activités économiques (entre 2 et 4 hectares) sans politique de densification des zones existantes. Bien que des locaux vacants et des parcelles disponibles soient identifiés sur ces zones, la vétusté des locaux, le prix des parcelles ou du loyer, ainsi que le verrouillage du foncier par une poignée de propriétaires freinent les possibilités de densification par les collectivités ;
- une absence ou un manque de convivialité des espaces publics et des voiries (traitement paysager, quelques réseaux secs encore non enterrés, absence de mobilier urbain, stationnement anarchique...).
- une signalétique perfectible pour les entreprises qui souhaiteraient être plus facilement identifiées pour les usagers et les clients même si des efforts d'homogénéisation sont effectués ;
- l'accès en transport en commun des parcs d'activités : ce point n'est pas ressenti comme clé par l'ensemble des établissements étant donné la force du modèle « tout-voiture » dans le territoire. Néanmoins, des enjeux de connexions de proximité existent, par exemple entre le PAE d'Argelès-sur-Mer et le centre-ville ;
- des cheminements doux peu développés et une desserte interne à sécuriser,
- enfin, des phénomènes ponctuels de résidentialisation dans les parcs « Entrée de ville » d'Argelès-sur-Mer et d'en Cavaillès entraînent de possibles conflits d'usage.

## **1.2 Besoins en foncier et attentes des professionnels**

L'analyse des disponibilités foncières au sein des parcs d'activités existants révèle deux cas de figure.

Trois quart des parcs sont complets, dont le PAE « En Cavaillès » au Boulou ou le PAE d'Argelès-sur-Mer. La plupart comportent néanmoins des parcelles qui pourraient faire l'objet d'opération de renouvellement urbain ou de densification. A titre d'exemple, deux opérations (remembrement de foncier sur le secteur els Ocells et reconversion d'une casse auto) ont permis de dégager environ 3 hectares de foncier au sein de le PAE d'Argelès-sur-Mer en 2017. La présence de bâtiments vacants, voire en déshérence (l'Usine à Bages) est également à souligner.

Les autres parcs disposent de parcelles viabilisées ou cessibles immédiatement, mais le potentiel reste très limité. En 2018, ce potentiel s'élève à moins de 5 hectares sur l'ensemble du SCOT. Le PAE « Albères Méditerranée » à Saint-André, le PAE de « la Tuilerie » à Saint-Génis-des-Fontaines, la ZI d'Elne et le PAE « Tech Oulrich » à Céret disposent de réserves toutes inférieures à un hectare.

Plusieurs projets d'extension de parcs d'activités ont été recensés sur le territoire. Sur la Côte Vermeille, ils concernent les communes Banyuls-sur-Mer et Collioure à hauteur de 5-6 hectares chacun. Des demandes liées à l'implantation d'activités artisanales ou commerciales de rayonnement local, de locaux administratifs, ainsi que de caves particulières et de hangars viticoles nourrissent ces projets.

L'ensemble des pôles structurants du territoire identifient également d'importants besoins en foncier.

Sur la commune d'Elne, les dynamiques observées ces dernières années ont permis de commercialiser l'essentiel des lots mis à disposition lors de l'ouverture de la 6<sup>ème</sup> tranche du PAE. 30 entreprises se sont installées entre 2011 et 2017 autour d'activités alimentaires, de l'artisanat, des services (radiographie, vétérinaires, kinésithérapeutes, experts comptables, restauration...). Des besoins provenant d'entreprises déjà localisées sur le site qui souhaitent s'étendre, d'entreprises locales ou extérieures au territoire sont d'ores et déjà identifiés.

A Argelès-sur-Mer, la création d'un nouveau parc est envisagée au nord de la commune pour compléter l'offre de la zone existante, en lien avec les filières phares du territoire (tourisme, commerces et services, agroalimentaire, silver économique, biotechnologies bleues...) mais également pour répondre à des demandes d'implantation d'activités exogènes à fort rayonnement. Un projet de plateforme de cogénération, porté par une entreprise déjà implantée sur site, est également envisagé au sud-ouest de la commune. L'ensemble de ces perspectives pourrait nécessiter la mobilisation d'environ 30 hectares de foncier.

Sur la commune du Boulou, l'activité de ferroutage actuellement localisée sur le site du Distriport est contrainte par des espaces de stockage et de stationnement pour les poids lourds insuffisants. De plus, elle génère d'importantes nuisances pour le voisinage. La montée en puissance de l'activité logistique est aujourd'hui conditionnée à la recherche d'un nouveau site qui permettrait de palier aux difficultés évoquées. Sa délocalisation est envisagée au nord de la commune, en extension du PAE « En Cavallès », sur une surface de 15 à 20 hectares. Une partie de du parc du Distriport serait ainsi remobilisée pour accueillir de nouvelles activités, mais au regard des projets déjà exprimés, le parc pourrait être étendu pour répondre à la demande locale.

Pour compléter l'offre du Vallespir, une extension du PAE Tech Oulrich est également envisagée. Elle prend d'autant plus de sens qu'un projet de construction de pont sur le Tech, visant à améliorer l'accessibilité routière du Vallespir, est à l'étude. Il permettrait de desservir directement le PAE par le Sud-Est.

D'un point de vue qualitatif, il est important de mentionner qu'aujourd'hui, les besoins économiques portent de plus en plus sur des produits spécifiques :

- la proximité des grandes infrastructures de transports est recherchée,
- l'accès au réseau très haut débit représente également un critère d'implantation,
- les effets d'image sont davantage pris en compte, conditionnés par la localisation, l'aménagement des espaces environnants...
- les besoins portent autant sur la mise à disposition d'une offre immobilière que sur l'offre foncière.
- certaines entreprises recherchent une offre de services de plus en plus complète : gardiennage et sécurité, services de proximité...

## **2. Des équipements commerciaux de plus en plus concentrés dans les zones commerciales**

Jusqu'au milieu des années cinquante prédominait le modèle du commerce traditionnel avec de petites surfaces en centre-ville. Ce modèle commercial a peu à peu évolué vers celui de la grande distribution, avec le développement de grandes surfaces en périphérie des villes, facilité par un coût plus faible, une disponibilité foncière importante, et l'essor du « tout-voiture » dans le cadre des déplacements domicile-travail. Ceci a participé à assécher le commerce de centre-ville qui a peu à peu perdu de son importance.

Depuis les années 2000, la distinction centre/commerce traditionnel et périphérie/grande distribution s'estompe. En effet, les enseignes nationales réintègrent progressivement les centres-villes avec de plus petites surfaces de vente, tandis que les commerces traditionnels opèrent de moins en moins sous des enseignes indépendantes mais souvent sous des franchises, et intègrent parfois des espaces commerciaux de périphérie au sein de galeries marchandes. Enfin, de nouvelles manières de consommer voient le jour avec la pratique des achats dématérialisés (e-commerce, système du drive) qui redonnent du poids à certaines problématiques d'accessibilité sous le nom de « logistique du dernier kilomètre ».

Faisant le constat des déséquilibres engendrés et de leurs impacts sur la vitalité des cœurs de villes et de villages, des discriminations générées en matière d'accessibilité ou encore de dégradation des entrées de villes, le législateur a progressivement intégré l'urbanisme commercial aux démarches de planification. Tout d'abord avec les lois Royer (1973) et Raffarin (1996), puis la loi de modernisation de l'économie (LME) de 2008 qui substitua des critères d'aménagement du territoire aux considérations économiques et concurrentielles dans un souci de rapprochement avec les orientations européennes. L'ultime prolongement de ce rapprochement est la proposition de loi Ollier (2010) visant à l'intégration de l'urbanisme commercial au sein du droit commun de l'urbanisme.

### **2.1 La demande commerciale**

La connaissance des comportements d'achats du territoire s'appuie sur diverses études réalisées par la CCI des Pyrénées-Orientales, dont une enquête ménage datant de 2010.

Le montant du potentiel de consommation des ménages du département a été estimé à 2 951 millions d'euros pour l'année 2016, soit un budget annuel moyen de 18 449 euros par foyer. Le premier poste de consommation est l'alimentation, qui représente près de 30% des dépenses. L'étude révèle par ailleurs que les foyers locaux dépensent plus que les français en fruits et légumes et soins esthétiques, mais moins en services sportifs et en services à la personne à domicile.



Répartition de la dépense commerciale des ménages dans le département des Pyrénées-Orientales en 2016 en moyenne annuelle (Source CCI 66)

Concernant le chiffre d'affaires global par forme de vente, près de trois quart des parts de marché sont détenus par les grandes surfaces (incluant la vente à distance). La part des apports touristiques à ce chiffre d'affaires commercial sur les zones de Montagne et du Littoral a été estimée à environ un tiers.

En 2010, l'avenue d'Espagne constituait le principal pôle commercial en terme de chiffre d'affaires (409 M€). Le centre-ville de Perpignan se positionnait en seconde place (243M€), talonné par le pôle de Claira-Pia-Rivesaltes (221 M€). Suivaient ensuite les pôles perpignanais de Château Roussillon (158 M€) et de l'Espace Polygone (151 M€). Sur le plan départemental, les polarités commerciales suivants ces pôles majeurs étaient Prades (61 M€), Argelès-sur-Mer (51 M€), Le Boulou (49 M€), Céret (45 M€), Ille-sur Têt (40 M€) et Elne (39 M€). Bien que les cartes aient pu être légèrement rebattues, d'une part entre les grands pôles commerciaux perpignanais, d'autre part entre les autres pôles majeurs du département, l'armature commerciale est vraisemblablement identique en 2018.

Le taux d'évasion commerciale, défini comme la part des dépenses effectuées par les ménages du département à l'extérieur du département s'élevait à 9% en 2010, ce qui signifie que 218 millions d'€ du potentiel des ménages résidant dans les Pyrénées-Orientales étaient dépensés hors du département. Ce taux d'évasion départemental est considéré comme faible. La principale destination d'évasion est la vente à distance, qui représentait 40% de l'évasion totale en 2010 et qui a probablement encore progressé ces dernières années. Le reste de l'évasion s'effectuait vers l'Espagne (27% de l'évasion totale) et vers les départements limitrophes des Pyrénées-Orientales (10%). Nous ne disposons pas de données détaillées sur le territoire du SCOT Littoral Sud mais il y a fort à parier que le taux d'évasion est supérieur à la moyenne départementale, du fait de l'étendue de l'aire de chalandises des pôles commerciaux de l'agglomération de Perpignan. Ainsi, une étude réalisée en 2015 par la CCI révèle qu'à Elne, le taux d'évasion des dépenses commerciales des habitants s'élève à 67,7%. Ce taux est particulièrement fort pour les dépenses concernant les équipements de la maison et de la personne, et beaucoup moins marqué pour les dépenses alimentaires.

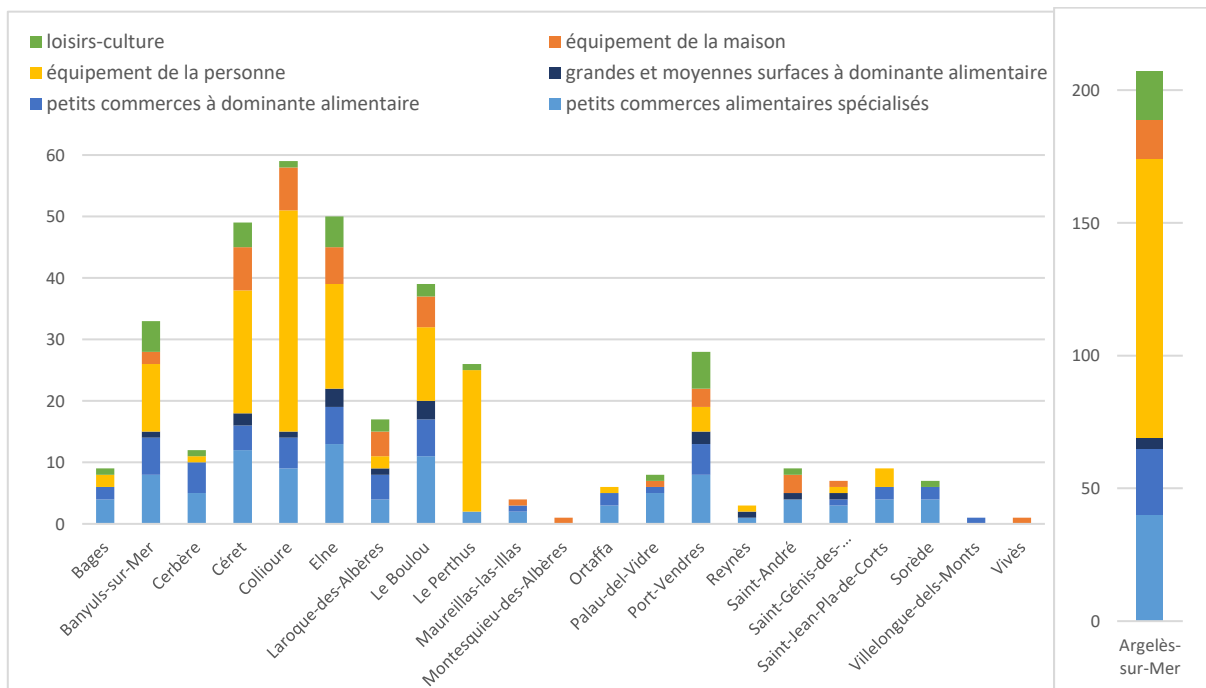
## 2.2 Une offre en commerces et services de proximité satisfaisante mais de plus en plus menacée

Le SCOT bénéficie d'un bon maillage commercial, une grande proportion des villes et villages dispose d'au moins un commerce. Les communes les moins peuplées telles que Taillet, l'Albère ou les Cluses ne disposent pas de commerce de proximité.

Entre 2011 et 2016, le commerce alimentaire de proximité (épiceries, supérettes, boulangeries et boucheries/charcuteries) s'est maintenu, voir développé dans deux tiers des communes du territoire, avec une tendance au développement des épiceries au détriment des commerces spécialisés (boulangeries en particulier).

Certains quartiers et centres villes sont confrontés à la forte diminution de leur activité commerciale. Une tendance identique se dessine à l'échelle nationale où la part de marché des centres villes n'est plus que de 17% quand les espaces périphériques concentrent 70% de l'activités commerciale.

Quant aux services de proximité, ils sont nombreux à travers le territoire avec par exemple un service postal, un coiffeur et/ou un garage automobile dans plus de 80% communes. Logiquement, seules les communes les moins peuplées telles que l'Albère, les Cluses, Vivès et même Montesquieu ont peu d'équipements et services sur leur territoire.



Répartition de l'offre commerciale en 2016 (Source INSEE BPE)

## 2.3 Grande distribution : armature commerciale et développement de l'offre

### • Typologie des zones commerciales

On entend par zones commerciales les espaces qui concentrent l'offre en grandes et moyennes surfaces et se situent en périphérie de l'espace urbanisé d'une commune. Toutefois, peuvent être admis dans cette définition les secteurs qui accueillent une grande ou moyenne surface isolée mais qui jouent un rôle centralisateur pour un bassin de proximité.

Les 4 principales zones commerciales sont situées à Argelès-sur-Mer, Elne, Céret et Le Boulou. Ces quatre zones se recoupent avec des parcs d'activités économiques généralistes. La zone commerciale d'Argelès-sur-Mer propose l'offre la plus importante, quoique peu diversifiée, avec une concentration des surfaces dédiées au secteur culture / loisirs (jardineries en particulier), puis alimentaire, et dans une moindre mesure, équipement de la maison. La zone du Boulou propose l'offre la plus variée. C'est en effet la seule zone qui accueille des grandes surfaces dédiées à l'équipement de la personne (chaussures, vêtements...). Elne dispose d'une offre dispersée sur un périmètre très étendu géographiquement et essentiellement orientée sur l'alimentaire, avec la présence de plusieurs jardineries et grandes surfaces de bricolage, ainsi que de diverses petites enseignes commerciales, type d'activités que l'on retrouve également sur la zone commerciale de Céret.



Zones commerciales d'Elne, d'Argelès-sur-Mer, du Boulou et de Céret (Source : Google Maps 2018)



Commerces et services dans la zone de Laroque-des-Albères (Source ADELE-SFI 2017)

La zone commerciale de Laroque-des-Albères regroupe plusieurs GMS mais jouit d'un rayonnement plus faible. Cette zone se situe sur l'axe reliant le Boulou et Argelès-sur-Mer. Accueillant deux GMS (Carrefour Market et Bricomarché dont les secteurs respectifs sont l'alimentaire et le bricolage), elle propose également une offre diversifiée (près d'une vingtaine de commerces et services) et rayonne sur un bassin plutôt périurbain.

Un troisième type de zones commerciales se distinguent. Ils sont constitués d'un supermarché alimentaire auquel se sont éventuellement adossées des surfaces complémentaires dédiées à l'équipement de la maison ou au jardin et sont présents dans les communes de Port-Vendres, Reynès et Banyuls-sur-Mer. Ces espaces commerciaux se caractérisent par un rayonnement essentiellement communal.



Zones commerciales de Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer (Source : Google Maps 2018)

Ainsi, l'armature commerciale apparaît relativement équilibrée. On notera une offre très orientée vers l'alimentaire, et à contrario, un tissu commercial peu développé dans les équipements à la personne, les loisirs-culture (hors jardinerie) et les équipements de la maison.

Localisation des espaces	Communes	Bassin de chalandise	Type d'activité
ZI	Elné	Illibéris	Alimentaire / Loisirs-culture
« Entrée de ville »	Argelès-sur-Mer	Sud du département / littoral	Alimentaire / Loisirs-culture
Tech Oulrich	Céret	Vallespir / Ouest Albères / Hautes Aspres	Alimentaire / Equipement de la maison
En Cavailès	Le Boulou	Vallespir / Ouest Albères / Basses Aspres	Mixte
Les Albères	Laroque-des-Albères	Albères	Alimentaire / Bricolage
Pla du Port	Port-Vendres	Côte Vermeille (bricolage)	Alimentaire / Bricolage
La Cabanasse	Reynès	Vallespir	Alimentaire / Loisirs culture
La Réthorie	Banyuls-sur-Mer	Côte Vermeille	Alimentaire

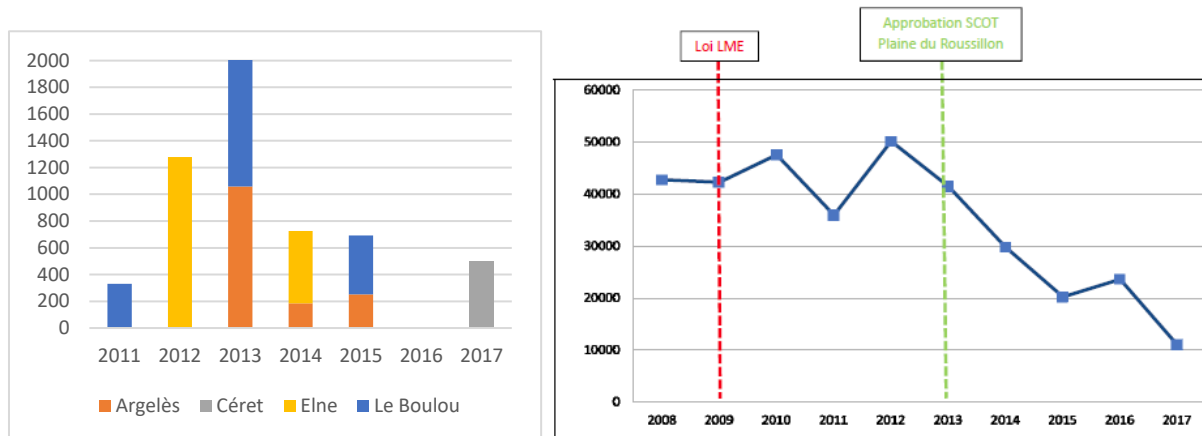
Caractérisation des zones commerciales sur le SCOT Littoral Sud (Source AURCA)

- **Un développement relativement modéré de l'offre au cours des dernières années**

Au sein du SCOT Littoral Sud, le déséquilibre en surfaces de vente entre GMS et commerces traditionnels est moins creusé que sur la SCOT Plaine du Roussillon, avec deux tiers des surfaces dévolues au GMS.

L'augmentation des surfaces de vente liées à la grande distribution a été particulièrement forte au cours de la décennie 2000 (+ 28% d'augmentation entre 2004 et 2007). Fin 2012, le SCOT Littoral Sud comptait une cinquantaine de Grandes et Moyennes Surfaces (GMS). 34 GMS, couvrant une surface commerciale de 44 284 m<sup>2</sup>, étaient regroupées au sein de zones commerciales. 12 GMS se situaient en dehors de ces zones, dont 8 en centre-ville (pour un total de surfaces de vente de 5 528 m<sup>2</sup>) et 5 en périphérie pour une surface totale de 10 945 m<sup>2</sup> isolées des zones commerciales (cas d'Argelès-sur-Mer et Port-Vendres).

Ces dernières années, les grandes et moyennes surfaces commerciales ont poursuivies leur développement à un rythme moins soutenu avec 1917 m<sup>2</sup> 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 l'équivalent des autorisations accordées sur la seule année 2013. Cette tendance s'inscrit dans une dynamique départementale fortement en baisse. Une implantation est intervenue dans le tissu urbain d'Argelès-sur-Mer (supermarché Lidl), les autres ont été réalisées au sein des zones commerciales périphériques.



Evolution des autorisations commerciales dans la grande distribution (en m<sup>2</sup>) au sein du SCOT Littoral Sud, -graphique de gauche- (Source DDTM 66, CNAC, AURCA) et du département -graphique de droite- (Source CCI 66)

Les enseignes de l'alimentaire captent l'essentiel des surfaces autorisées dans les opérations récentes :

- création par transfert et extension d'un supermarché Lidl à Elne (1 280 m<sup>2</sup>) en 2012
- extension d'un hypermarché E. Leclerc au Boulou (960 m<sup>2</sup>) en 2013,
- création d'un magasin Biocoop (441 m<sup>2</sup>) au Boulou en 2015,
- extension d'un supermarché Intermarché à Céret (498 m<sup>2</sup>) en 2017,
- ...

Deux tiers des surfaces autorisées constituent une extension de bâtiments commerciaux existants, un tiers sont des créations et se situent exclusivement au sein de zones commerciales existantes.

## 2.4 Intégration et fonctionnement des zones commerciales au sein du territoire

Une analyse qualitative de l'intégration et du fonctionnement des zones commerciales périphériques a été menée, à partir de 7 critères :

- L'éloignement par rapport aux centres des villes et villages,
- L'accessibilité routière et les effets sur les flux de transport,
- L'insertion dans les réseaux de transports collectifs,
- L'accessibilité par les modes doux de déplacements,
- La qualité architecturale et paysagère,
- La qualité environnementale,
- La préservation de la vie urbaine.



Pour chaque critère, un indice de 0 à 4 a été fixé afin de déterminer les impacts économiques, sociaux, architecturaux et environnementaux du commerce de périphérie.

- **L'éloignement par rapport aux centres des villes et villages**

Il s'agit notamment d'évaluer si la zone commerciale est excentrée de lieux d'implantation des principaux commerces et équipements des communes et de mesurer ainsi les effets de concurrence avec le commerce de centre-ville, ainsi que les impacts en termes de consommation foncière et de déplacements. L'indice maximal est attribué lorsque la zone commerciale est entièrement intégrée au tissu urbain ; l'indice minimal caractérise une zone commerciale déconnectée du tissu urbain et distante de plus de 500 m.

A part la zone commerciale de Laroque-des-Albères, la plupart des zones sont bien insérées dans le tissu urbain, bien que cette continuité par rapport aux espaces urbanisés soit souvent due à des phénomènes d'urbanisation périphérique au cœur de village ou bourg (5 zones sur 8 ont ainsi un indice supérieur ou égal à 3). Ceci souligne l'importance des enjeux liés à la qualité architecturale et paysagère des équipements commerciaux qui se trouvent souvent en entrée de ville.

- **L'accessibilité routière et les effets sur les flux de transports**

Il s'agit notamment d'évaluer si la zone commerciale répond aux exigences d'aménagement du territoire en matière de desserte en transports et maîtrise des flux de marchandises. L'indice maximal est proposé lorsqu'une zone commerciale est parfaitement desservie par le réseau primaire de voirie (voies de transit majeures à 2x2 voies) et que celui-ci ne connaît pas de phénomène de congestion significatif, facilitant ainsi le transit des flux de marchandises et de personnes ; l'indice minimal est attribué à une zone commerciale à la fois faiblement desservie par un réseau routier secondaire et connaissant des phénomènes de congestion réguliers.

Les zones commerciales les plus importantes en taille et densité disposent d'une bonne accessibilité, avec un indice égal ou supérieur à 3. Elle est excellente au Boulou (proximité de l'A9, de la RD900 et de la RD618), à Céret, (proximité de l'échangeur autoroutier et abords de la RD115) et à Elne (proximité de la RD914). Bien que la RD914 desservant la zone d'Argelès-sur-Mer soit à 2x2 voies, le risque de congestion est néanmoins élevé en période estivale. Notons aussi le goulot d'étranglement à partir de Port-Vendres pour les usagers de la zone commerciale venant du Sud de la Côte Vermeille. Les zones commerciales de la Côte Vermeille (Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer) sont aussi soumises à des risques de congestion importants en période estivale, limitant tout développement commercial d'envergure. Enfin, les zones commerciales des Albères et du Vallespir bénéficient de la proximité des axes secondaires Est-Ouest (RD618 pour Laroque-des-Albères, RD115 pour Reynès).

- **L'insertion dans les réseaux de transports collectifs**

Il s'agit notamment d'évaluer si la zone commerciale répond aux exigences d'aménagement du territoire et de développement durable en matière de desserte en transports notamment collectifs. L'indice maximal est attribué à une zone commerciale bien desservie par le réseau de transports collectifs avec une offre cadencée permettant de relier les principales zones d'habitat à la zone

commerciale ; une zone commerciale qui n'est desservie par aucun réseau de transports collectifs se voit attribuer l'indice minimal. L'indice 1 étant attribué aux zones commerciales concernées par une offre de transports avec un faible niveau de service – moins d'un bus chaque heure.

Les zones commerciales sont inégalement desservies par le réseau régional de bus interurbain. Les dessertes présentent soit un taux de rotation relativement faible, soit un éloignement du site par rapport aux arrêts de bus, ceci expliquant que les indices oscillent entre 1 ou 2 pour la majorité des zones. Les zones disposant d'un arrêt de bus spécifique sont celles d'Argelès-sur-Mer (arrêt parc d'activités, Ene (arrêt Jacques Albère), Céret (arrêt zone industrielle Tech Oulrich), Le Boulou (arrêt La Roureda) Reynès (arrêt la Cabanasse). Sur les zones importantes telles qu'Argelès-sur-Mer et Tech Oulrich, l'étendue des sites ne permet pourtant pas de développer une desserte interne par bus. Enfin, les petites zones commerciales de Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer ne disposent pas d'arrêt de bus à proximité.



*Desserte en transports en communs de la zone commerciale d'Argelès-sur-Mer  
(Source : AURCA)*

- **L'accessibilité par les modes doux de déplacements.**

Il s'agit notamment d'évaluer si la zone commerciale répond aux exigences d'aménagement du territoire et de développement durable en matière de desserte par les réseaux cyclables et cheminements piétons afin de promouvoir les déplacements non motorisés et réduire ainsi les émissions de gaz à effets de serre. Une zone commerciale cumulant à la fois une bonne insertion dans le tissu urbain (donc facilitant les déplacements non motorisés depuis les quartiers environnants), la présence de pistes cyclables connectées au réseau cyclable principal et qui dispose d'équipements de stationnement spécifiques aux deux-roues se voit attribuer l'indice maximal ; l'indice minimal est appliqué à une zone commerciale qui n'est pas connectée au réseau de voies cyclables et dont l'accessibilité à pieds ou en 2 roues peut constituer un danger (par exemple franchissement du réseau routier principal).



*Aménagements cyclables, zone commerciale d'Argelès-sur-Mer  
(Source : AURCA)*

Certaines zones commerciales sont situées à proximité de la voie verte pirinexus (Argelès-sur-Mer, En Cavaillès).

En dehors des zones d'Argelès-sur-Mer et de Céret, la plupart des zones ne dispose pas d'aménagements spécifiques permettant une desserte interne pour les modes doux (parking deux roues, voie cyclable, cheminements piétons de qualité) du fait du schéma souvent routier. Ainsi la totalité des zones ont un indice inférieur ou égal à 2.

- **La qualité architecturale et paysagère**

Il s'agit notamment d'évaluer si la zone commerciale répond aux exigences d'aménagement du territoire en matière de protection des paysages, de

l'architecture et du patrimoine bâti. Il s'agit d'une analyse plus subjective, appréciée à l'échelle de l'ensemble de la zone. L'indice maximal est attribué à une zone commerciale plutôt accueillante, où l'harmonie d'ensemble dégage une ambiance positive. Cette zone doit également cumuler une qualité architecturale et paysagère globale : intégration et harmonie des bâtiments, gestion des enseignes publicitaires, souci de mise en valeur des sites et des éléments patrimoniaux..., qualité des aménagements paysagers (espaces verts, plantations d'alignement sur les voiries et les parkings, traitement des franges...), ainsi qu'un mobilier urbain homogène et de qualité (éclairage, bornes, poubelles...).



Aménagements de la zone commerciale  
Tech Oulrich (Source : AURCA)

La qualité architecturale et paysagère des zones commerciales est le critère où les marges de progression sont les plus importantes. A part dans la zone Tech Oulrich où certaines franges et secteurs sont particulièrement soignés (rue Sant Guillem ou la portion Saint Jean-Oulrich de la RD115), ainsi que le secteur d'aménagement plus récent de la zone d'Argelès-sur-Mer aux abords de la RD914, la plupart des zones commerciales présente une image disparate, due en partie à la mixité des activités présentes sur le site ou à l'absence d'homogénéité architecturale du bâti, des clôtures et des franges.

Certains efforts ponctuels de signalétiques sont effectués, notamment la présence d'un totem sur la zone Tech Oulrich ou des indications quant aux enseignes présentes sur la zone (avenue des Flamants Roses à Argelès-sur-Mer ou sur la zone d'En Cavallès). Les efforts de verdissement, hormis dans la zone de Tech Oulrich, sont souvent cantonnés aux aménagements de ronds-points. Ainsi, la plupart des zones commerciales ont un indice de 1.

- **La qualité environnementale et la consommation d'espace.**

Il s'agit notamment d'évaluer si la zone commerciale répond aux exigences de développement durable en matière de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement. Il s'agit ici aussi d'une analyse plus subjective, appréciée à l'échelle de l'ensemble de la zone. L'indice maximal est attribué lorsque la zone répond à plusieurs critères : utilisation d'éco-matériaux (bâtiments commerciaux), production d'énergie renouvelable (surfaces photovoltaïques significatives sur toitures ou ombrières), gestion économe de l'espace (surfaces commerciales sur plusieurs niveaux, parkings en surface limités, systèmes de silo ou parkings souterrains...), bonne gestion des eaux pluviales (bassins de rétentions mutualisés, réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts...). L'indice minimal concerne les zones commerciales qui ne disposent d'aucun de ces critères (appréciés à l'échelle de l'ensemble de la zone).

Les zones commerciales présentent des ratios de densité relativement faibles qui s'expliquent notamment par la part importante de surface occupée par les places de stationnement. Aucune des zones ne présente de parkings mutualisés, souterrains ou en élévation. De même, les surfaces commerciales ne se présentent pas sur plusieurs niveaux. Enfin, aucune zone ne semble présenter de démarche

environnementale active (présence de panneaux photovoltaïques très faible, réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts...). Ainsi, sur les critères de performance environnementale, l'ensemble des zones commerciales présente un indice de 1.



*Lidl, zone commerciale la cabanasse, Reynès, toiture photovoltaïque, zone commerciale Tech Oulrich (Source : AURCA)*

- **La préservation de la vie urbaine**

Il s'agit notamment d'évaluer si la zone commerciale répond aux exigences d'aménagement du territoire en matière de revitalisation des centres-villes et de cohérence entre équipements commerciaux. Il s'agit ici aussi d'une analyse plus subjective, appréciée à l'échelle de l'ensemble de la zone. L'indice maximal caractérise une zone commerciale qui présente peu de menaces sur l'animation de la vie urbaine et la revitalisation des centres-villes notamment du fait de l'absence ou de la faiblesse de l'offre commerciale en matière alimentaire et d'équipement de la personne ou encore de galerie marchande comprenant des commerces de proximité habituellement localisés dans les centralités urbaines. On estime donc ici que le développement d'une offre déjà présente au cœur des villes et des villages est susceptible de porter atteinte à la diversité commerciale et aux commerces de détail et de proximité qui contribuent pleinement à l'animation de la vie urbaine et à la revitalisation des centres-villes. On considère également qu'une offre en capacité de limiter l'évasion commerciale vers l'extérieur du territoire (notamment sur le domaine de l'équipement de la maison, la culture ou les loisirs) entraîne une bonification de l'indice et contribue donc à la cohérence entre équipements commerciaux. L'indice minimal caractérise une zone commerciale qui porte clairement atteinte à l'animation de la vie urbaine, en développant toutes les fonctions habituellement rencontrées dans les centralités urbaines.

De par leur situation périphérique, les zones commerciales ne peuvent contribuer à revitaliser les centres-villes et à améliorer l'animation de la vie urbaine. L'offre présente dans les zones commerciales, à dominante alimentaire, menace directement les commerces et l'animation de la vie des centres-villes. A contrario, certaines dominantes commerciales (bricolage, culture et loisirs) constituent une menace plus faible pour les centralités urbaines. De plus, les zones commerciales ne présentent peu ou pas de commerces en équipement de la personne, hormis au Boulou où se trouvent plusieurs enseignes de ce type. Cette diversité de l'offre sur la zone d'en Cavaillès, disposant d'une très bonne accessibilité, permet néanmoins d'éviter une partie de l'évasion commerciale, en direction de l'agglomération perpignanaise ou de la Catalogne sud.

	Eloignement	Accessibilité routière	Transports collectifs	Modes doux	Qualité architecturale et paysagère	qualité environnementale et consommation d'espace	Préservation de la vie urbaine
ZAI Elne	3	4	2	1	1	1	1
Entrée de ville Argelès-sur-Mer	3	3	2	2	2	1	2
La Réthorie Banyuls-sur Mer	4	2	1	2	1	1	2
Le Pla del Port – Port-Vendres	3	2	1	1	1	1	1
Les Albères Laroque-des-Albères	1	4	2	1	1	1	1
En Cavaillès Le Boulou	2	4	2	1	1	1	2
Tech Oulrich Céret	2	4	2	2	2	1	2
La Cabanasse Reynès	4	4	2	1	1	1	1

*Intégration et fonctionnement des zones commerciales au sein du territoire (Source : AURCA 2018)*

**CONSTATS**

- Un niveau emploi qui progresse entre 2010 et 2015, la Côte Vermeille en difficultés.
- Un indice de concentration de l'emploi qui se dégrade dans l'espace périurbain comparativement aux pôles urbains.
- Un espace où prédominent les activités de services (commerce, restauration, hébergement, services financiers...) et la sphère des administrations publiques, de l'enseignement, de la santé et du social, caractéristiques de l'économie dite résidentielle.
- La présence de trois plateformes logistiques aux dynamiques contrastées. Des besoins de requalification, voire de reconversion se font sentir.
- Une vocation touristique affirmée, tournée vers le tourisme balnéaire de masse. Des ressources patrimoniales et naturelles sous exploitées.
- Une offre en hébergement touristique concentrée sur l'hôtellerie de plein air et plutôt de bonne qualité.
- Une destination touristique concurrencée et une fréquentation touristique qui se concentre sur la période estivale.
- Un déséquilibre important de l'offre touristique entre littoral et arrière-pays.
- Une filière pêche marquée par une la diminution constante de la flotte et la fermeture de la criée de Port-Vendres mais qui s'adapte.
- Un recul de l'agriculture (plus marqué dans la Basse Plaine du Tech et sur la Côte Vermeille), mais une production agricole renommée, dotée de nombreux labels (viticulture notamment) et qui se diversifie autour de niches.
- Un territoire qui comprend une vingtaine de parcs d'activités économiques (vocation généraliste pour la plupart),
- Deux tiers des parcs d'activités sont complets, de faibles potentiels d'extension dans les zones existantes.
- Une offre foncière qui répond essentiellement à des demandes endogènes.
- Des besoins en requalification sur la majorité des zones.
- Une offre commerciale relativement dense : la plupart des communes sont équipées de commerces de proximité, on dénombre 9 zones commerciales.
- Une concurrence commerciale entre : centres-villes et de zones périphériques / entre zones au sein du territoire / avec les zones situées hors du territoire (Perpignan, Espagne...).

**ENJEUX PRINCIPAUX**

- Le développement et l'adaptation de l'activité logistique.
- L'attractivité de l'offre touristique (valorisation des ressources naturelles et du patrimoine local, diversité de l'offre en hébergements touristiques).
- Le rééquilibrage territorial de l'offre touristique.
- Le maintien des activités traditionnelles : agriculture, élevage, sylviculture
- Le développement de l'offre foncière à vocation économique
- La rationalisation du foncier économique.



## 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

## ASSISTANCE AUX ÉTUDES / CONCEPTION GRAPHIQUE



### Agence d'Urbanisme Catalane

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



web

Approuvé en Comité Syndical du 02/03/2020 (Mission C15)  
Tous droits réservés.