



SCOT LITTORAL SUD

Rapport de présentation

Résumé non technique de l'Évaluation Environnementale



Approuvé
en Comité Syndical
du 02/03/2020

Sommaire

A.	Nature de l'exercice	5
B.	Scénario tendanciel et analyse des incidences	7
1.	Incidences notables prévisibles sur l'environnement.....	9
2.	Analyse de la consommation des sols et objectifs de réduction.....	15
3.	Incidences prévisibles sur les sites Natura 2000.....	15
C.	Résumé du dispositif de suivi des incidences	16

A. Nature de l'exercice

L'évaluation environnementale est un exercice imposé par le Code de l'Urbanisme et consiste à questionner les décisions que les porteurs de projet sont susceptibles de prendre au regard de leurs incidences sur l'environnement. Cette réflexion récurrente permet aux décideurs de s'assurer que leurs choix s'inscrivent dans la recherche du meilleur compromis entre les enjeux de développement du territoire et les enjeux de préservation de l'environnement.

L'évaluation environnementale comporte plusieurs volets. Elle analyse les incidences notables négatives et positives que l'on prévoit avec la mise en œuvre du SCOT, en comparant l'évolution du territoire attendue en présence d'un SCOT, et cette évolution en son absence. Elle rappelle les mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation retenues en réponse aux incidences environnementales attendues. Un zoom est fait sur les incidences prévisibles sur les sites Natura 2000. Une réflexion spécifique est également portée sur la consommation des sols observée au cours de la décennie passée et les objectifs d'économie des sols affirmés par le SCOT. Enfin, une batterie d'indicateurs de mesure de la performance du SCOT sur l'environnement et de suivi de l'état environnemental du territoire est proposée.

L'articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme, les plans et programmes dont la liste est précisée par la réglementation, est développée dans le document « justification des choix retenus » issu du rapport de présentation.

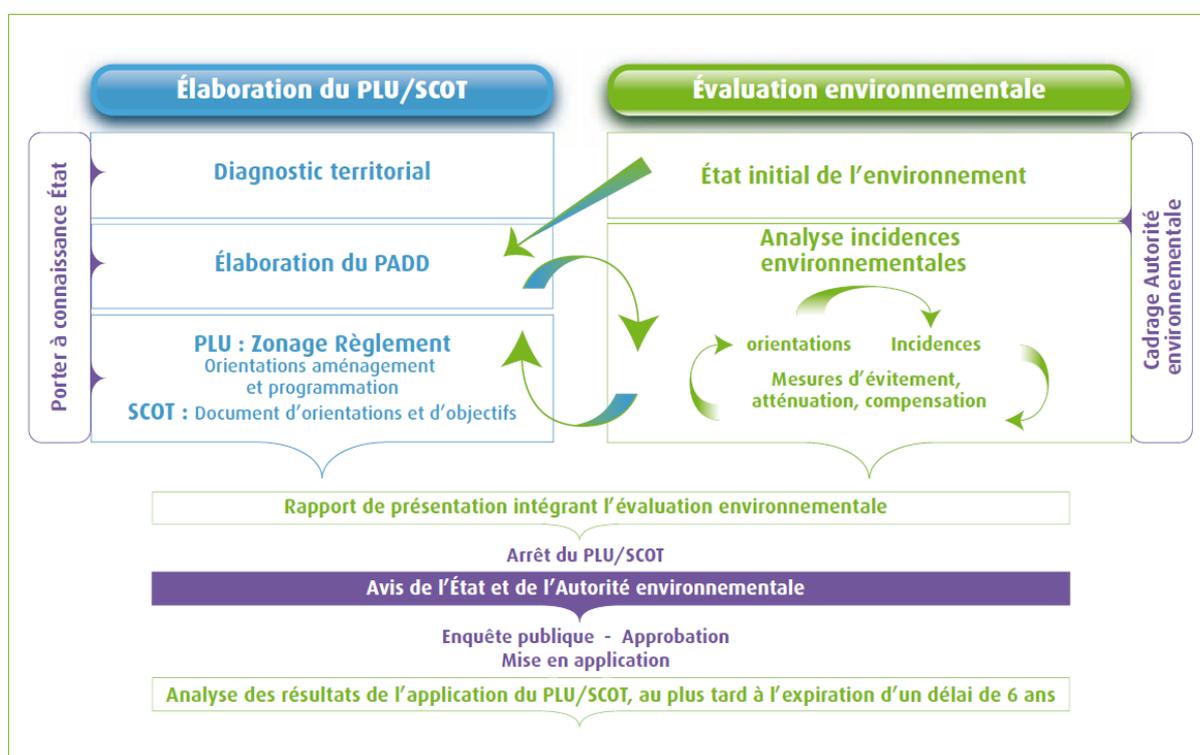


Figure 1. La démarche de l'évaluation environnementale expliquée schématiquement (Commissariat Général au Développement Durable)

La démarche retenue ici propose d'interroger les objectifs et orientations du SCOT de chacun des quatre chapitres du Document d'Orientations et d'Objectifs au regard de l'environnement. Les incidences prévisibles sont décrites pour chacune des neuf thématiques ou composantes environnementales du territoire. Pour chacun des chapitres du DOO, un tableau synthétique, un graphique et une synthèse permettent de disposer d'une vision globale des incidences du schéma sur les différentes composantes environnementales, et de cerner les incidences cumulatives des mesures sur chacune des composantes environnementales.

Cette démarche a permis d'ajuster les choix des élus et d'amender les orientations dans une perspective de moindre coût environnemental.

Ainsi, la démarche de révision du SCOT a suivi la séquence Eviter-Réduire-Compenser,

Cette séquence vise à mettre en œuvre des mesures, ou des orientations et objectifs dans le cas d'un SCOT, pour éviter les atteintes à l'environnement, réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Chaque étape de cette séquence est nécessaire pour intégrer l'environnement dans le projet.

Par nature, dans le dossier, ce qui a été évité n'est généralement pas présenté, et ce qui a été réduit est parfois peu explicité. Pour autant, les orientations et objectifs du SCOT émanent de ce cheminement.

Ainsi, des objectifs dont les conséquences potentielles ont été jugées trop importantes pour l'environnement, en termes d'impact paysager, de consommation ou de fragmentation des espaces, de consommation des ressources naturelles ou encore de perturbations des milieux naturels (forestiers, littoraux, humides...), ont été abandonnés ou retirés. Il s'agit par exemple de l'augmentation des capacités portuaires par extension de bassins à flot ou encore de la proposition d'ouvrir des zones à l'urbanisation sur certains secteurs sensibles. Parfois, ces objectifs ont été maintenus mais réduits. Ainsi, l'emprise des extensions limitées d'urbanisation au sein des espaces proches du rivage a été réduite à plusieurs reprises et les objectifs de développement économique et commercial ont été contenus.

Enfin, certaines orientations, lorsqu'elles ont été jugées nécessaires au regard d'autres objectifs poursuivis, notamment d'ordres sociaux (production de logements par exemple), économiques (opportunités d'accueil pour les entreprises), ou même environnementaux (régulation des déplacements individuels motorisés par une meilleure cohérence de l'armature territoriale) s'accompagnent d'orientations compensatoires. Ainsi, la localisation des milieux d'intérêt écologique et leur protection, la localisation des espaces agricoles à fort potentiel et leur protection, la localisation d'une trame verte et bleue et sa préservation, etc..., sont autant d'orientations qui peuvent être considérées comme compensant les orientations d'aménagement qui peuvent nuire à l'environnement. Il est toutefois à reconnaître que le SCOT n'est pas l'outil le plus adapté pour la mise en œuvre de mesures de compensation, de par son caractère non opérationnel.

B. Scénario tendanciel et analyse des incidences

Le territoire du SCOT Littoral Sud a connu ces dernières décennies un développement important, résidentiel et dans une moindre mesure économique, qui a conduit à une consommation non orientée et insuffisamment maîtrisée des sols et à une augmentation des pressions sur l'eau et les milieux aquatiques mettant en péril la satisfaction des besoins futurs des populations en eau. L'étalement urbain et le développement de zones d'habitat diffus engendrent une augmentation du trafic routier global et un accroissement des consommations énergétiques ainsi que des dégradations de la qualité de l'air. Le paysage s'en trouve également endommagé, et les espaces agricoles, naturels et boisés fragilisés, dans leur structuration comme dans leur fonctionnement.

Pour faire face à ces menaces, un infléchissement des modes d'urbaniser et de consommer est apparu nécessaire aux élus. L'attractivité du territoire et la qualité du cadre de vie ont ainsi été placées au cœur des réflexions et processus décisionnels.

Les élus se sont prononcés en faveur d'un scénario de développement ayant pour principale caractéristique le rééquilibrage de la croissance sur le territoire.

Le parti pris d'aménagement repose sur un rééquilibrage de l'accueil des populations et des activités économiques et commerciales vers l'amont de la vallée, en faveur de la redynamisation des pôles de Céret et du Boulou, avec pour effet induit un report du dynamisme sur le Haut Vallespir et le Vallespir. Il repose également sur la confirmation de l'existence de quatre polarités, Céret et Le Boulou à l'ouest et Argelès-sur-Mer et Elne à l'est.

Ce parti d'aménagement permet la structuration et l'organisation des zones de développement urbain, à destination d'habitat, d'économie, de commerce et d'équipements. Il permet ainsi de lutter contre les menaces qui pèsent sur les espaces agricoles et naturels et sur l'environnement.

Enjeux environnementaux

Milieux naturels et biodiversité	Espaces agricoles	Paysages	Ressources: Eau	Ressources: Air	Ressources: sol et sous-sol	Risques et nuisances	Energie	Déchets
Préservation des espaces naturels	Préservation des espaces agricoles	Préservation et valorisation de la qualité des perceptions paysagères	Préservation des ressources	Qualité	Coût d'approvisionnement	Sécurité des biens et des personnes	Autonomie énergétique	Prévention des déchets
Préservation de la biodiversité	Equilibre des usages	Maintien de la diversité des paysages emblématiques	Qualité des eaux continentales et marines			Adaptation	Facture énergétique	
Maintien de l'ouverture des milieux	Maintien de l'ouverture des milieux	Préservation de l'identité des paysages urbains	Satisfaction des usages	Santé publique	Autonomie relative	Fonctionnalité des milieux	Equilibre climatique	Tri, valorisation
Maintien des activités pastorales et forestières	Maintien des activités agricoles et forestières		Fonctionnalité des milieux aquatiques			Préservation de la bande côtière		

Tendances et menaces

Milieux naturels et biodiversité	Espaces agricoles	Paysages	Ressources: Eau	Ressources: Air	Ressources: sol et sous-sol	Risques et nuisances	Energie	Déchets
Consommation et fragmentation des espaces naturels	Consommation et fragmentation des espaces agricoles	Altération des paysages emblématiques	Pression sur les ressources et conflits d'usage	Apparition possible de points noirs sur les axes routiers les plus empruntés, en période de congestion routière	Coût d'approvisionnement à la hausse	Accroissement de l'aléa inondation, notamment du fait de l'imperméabilisation	Dépendance énergétique	Baisse de la production de déchets ménagers
Perte de la biodiversité		Banalisation des paysages	Altération de la qualité			Accroissement de l'aléa incendie du fait de la fermeture des milieux	Hausse de la facture énergétique	
Régression des activités forestières	Conflits d'usage	Perte de relations visuelles	Dégradation des milieux aquatiques		Perte d'autonomie relative	Augmentation de la fréquence de certains événements climatiques extrêmes	Légère baisse des émissions de GES	Utilisation de décharges sauvages qui perdure
Fermeture des milieux	Régression des activités agricoles		Erosion régressive des cours d'eau			Elévation du niveau de la mer	Augmentation des pressions foncières liées au développement des ENR	
Surfréquentation saisonnière sur les espaces littoraux								

1. Incidences notables prévisibles sur l'environnement

Le SCOT attache une **importance capitale aux espaces agricoles, naturels et boisés, mais également aux ressources naturelles, à la prévention des risques et des nuisances et à la qualité des paysages.**

A l'issue d'un travail qui a rassemblé différents partenaires, le SCOT identifie des **espaces agricoles** à fort potentiel qu'il protège. Il liste un ensemble d'orientations permettant d'éviter ou d'atténuer les impacts de l'urbanisation sur l'espace agricole, naturel et boisé et les activités qui y sont liées. Ainsi, il prône l'arrêt du mitage des espaces agricoles, la protection et la valorisation des espaces agricoles et naturels dans les PLU ou PLUi, l'identification des acteurs de la forêt et de la terre et de leurs besoins. Il encourage également les collectivités à contribuer au développement des filières agricoles, sylvicoles et pastorales, en facilitant l'installation d'agriculteurs ou en tissant des partenariats avec les acteurs économiques.

Les **milieux d'intérêt écologique prioritaires et secondaires, ainsi que les continuités écologiques**, sont cartographiés et doivent être préservés. Leur fragmentation doit être évitée. Certaines pratiques, bénéfiques au fonctionnement de ces milieux, sont encouragées, comme les méthodes douces de prévention des risques, la limitation de l'artificialisation des berges, le maintien d'obstacles naturels pour limiter les risques de pollution diffuse, ou encore la création de bassins d'orage paysagés. Le SCOT cartographie les principales continuités écologiques, qui doivent être déclinées et protégées dans les documents d'urbanisme locaux.

Les **ressources naturelles**, et notamment l'eau, font l'objet d'orientations ambitieuses, en relais des schémas d'aménagement et de gestion des eaux notamment. Le développement de l'urbanisation est ainsi conditionné au bon fonctionnement du parc épuratoire ou la bonne gestion des eaux pluviales. De nombreuses orientations sont données pour limiter les incidences négatives du développement de l'urbanisation et de l'accueil de populations et d'activités sur les ressources. Citons la nécessité d'adapter le développement urbain aux ressources mobilisables et de ne pas augmenter le volume global prélevé sur le Tech en période d'étiage, ou encore la nécessité d'atteindre le rendement de réseau pour l'alimentation en eau potable imposé par la réglementation. Les documents d'urbanisme locaux devront désormais intégrer les espaces de bon fonctionnement nécessaires aux milieux aquatiques et localiser les canaux d'arrosage, identifier leurs vocations afin de préserver leur fonctionnement.

En termes d'**énergie**, le SCOT promeut la mixité urbaine et la densité pour limiter les déplacements à la source. Il encourage les formes urbaines compactes, une meilleure conception des bâtiments et la réhabilitation du bâti existant, pour réduire les dépenses énergétiques. Il recommande de développer les pistes cyclables, les voies piétonnes, et favorise le développement du végétal dans les espaces urbanisés. En matière d'énergie renouvelable, le recours au bois énergie et la production de chaleur et d'électricité d'origine solaire sont privilégiés. Le photovoltaïque de plein

champ est toutefois proscrit dans les milieux d'intérêt écologique et dans les espaces agricoles à fort potentiel. L'ensemble de ces dispositions contribue à atténuer les dépenses énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre du territoire et à produire des énergies vertes, tout en évitant de porter atteinte aux paysages, à la biodiversité et aux espaces agricoles les plus riches.

La limitation de l'imperméabilisation des sols, la mise en œuvre de mesures de gestion des espaces agricoles et boisés, l'identification des zones d'expansion de crues ainsi que la priorisation de l'urbanisation en dehors des zones à risques sont autant de leviers pour **prévenir et gérer les risques naturels**.

Par ailleurs, le SCOT appelle les communes à identifier les contours urbains des bourgs ou zones bâties, à respecter les coupures vertes ou d'urbanisation entre les bourgs et à éviter l'urbanisation linéaire le long de la route du piémont des Albères afin d'éviter le phénomène de conurbation.

Les **paysages** font l'objet de nombreuses orientations. Certaines visent à minimiser l'impact visuel de l'urbanisation, en appelant à freiner l'étalement urbain et stopper le mitage de l'espace, à préserver la singularité des villages et des villes par l'identification de coupures vertes, et à maîtriser la qualité des parcs d'activités et des bâtiments économiques. D'autres entendent marquer l'attachement aux paysages urbains historiques et ruraux, en valorisant les silhouettes villageoises et urbaines, en garantissant la qualité paysagère des extensions urbaines et des entrées de ville, ou encore en tissant des liens de qualité vers le paysage rural.

En défendant une croissance qualifiée de raisonnée, en proposant une ventilation de la production de logements par communauté de communes, en favorisant un urbanisme de proximité et une localisation plus polarisée du développement, le SCOT contribue à **structurer et organiser le développement**.

Pour autant, l'afflux de population et d'activités prévu par le SCOT engendrera des incidences prévisibles sur l'environnement, en termes de consommation des sols, en termes de prélèvements des ressources naturelles, notamment en eau, en termes de rejets sur les milieux naturels (déchets ménagers, eaux pluviales, eaux usées...), mais aussi en termes de fréquentation des espaces parfois sensibles ou d'exposition des biens et des personnes aux risques naturels. Certains projets de développement, identifiés par le SCOT, peuvent avoir un impact sur le maintien de certaines fonctionnalités écologiques ou agricoles. Pour minimiser ces incidences, le SCOT prévoit de nombreuses mesures d'évitement ou d'atténuation.

Ainsi, en rapprochant les populations des zones d'emploi et de consommation, le SCOT participe à **réduire les déplacements individuels**, à favoriser le recours aux modes doux de déplacements et aux transports en commun.

En outre, la densification des opérations d'urbanisation, préconisée à l'échelle de l'ensemble du territoire et imposée sur les 4 secteurs de projets urbains stratégiques et

les 5 quartiers autour des gares voyageurs en fonctionnement, permettra d'**économiser le foncier** et contribuera à limiter la pression foncière ailleurs.

Des coupures d'urbanisation et des espaces agricoles à fort potentiel à protéger de l'urbanisation marquent autant de frontières à la pression foncière excessive et participent de la **lutte contre les attentes spéculatives** qui gèlent les cessions et les locations de terres agricoles. Par voie de conséquences, l'activité agricole devrait être facilitée et contribuerait ainsi à la **prévention des risques naturels** et notamment des risques d'incendie et des risques d'inondation.

Au sein des villes et villages, le réinvestissement urbain, le développement de modes doux de déplacement, ainsi que la création de liens vers l'espace rural et les paysages environnants doivent participer à l'amélioration de la qualité de vie et à l'atténuation des effets de l'urbanisation sur l'environnement. L'introduction de la nature en ville participera à la **lutte contre le changement climatique** dans l'adaptation comme dans l'atténuation, en limitant les îlots de chaleur urbains et en constituant des puits de carbone. La mise en œuvre progressive de bâtiments à haute performance énergétique, via le recours à des démarches de type constructions bioclimatiques ou éco-quartiers contribueront à la **maîtrise des consommations énergétiques** et à la **réduction des émissions de gaz à effet de serre**.

Les **parcs d'activités économiques, les sites d'implantation périphérique et les équipements** font l'objet d'orientations précises.

Les commerces de proximité sont localisés exclusivement dans les tissus urbains, tandis que les commerces de plus de 300 m² doivent s'implanter dans les polarités commerciales reconnues par le SCOT ou dans les 8 Sites d'Implantation Périphérique (zones commerciales) précisément identifiées. Celles-ci sont déjà existantes et leur développement est subordonné à un certain nombre de modalités, notamment en matière de limitation de la consommation foncière, d'accessibilité et de stationnement. En outre des objectifs de haute performance énergétique, de qualité architecturale, environnementale et d'insertion paysagère leur sont assignés.

Dans le même esprit, le SCOT identifie les possibilités d'extension et de création des parcs d'activités économiques, en distinguant les parcs de proximité, destinés à satisfaire la localisation de l'équipement artisanal au sein d'un bassin de proximité, et les parcs structurants, à fort potentiel de rayonnement. Toute création ou extension de parcs d'activité est subordonnée à un raccordement au réseau numérique très haut débit, à la mise en place d'éléments permettant de viser la performance environnementale et énergétique et pour les parcs d'activités structurants, à la desserte par les transports collectifs. En outre, deux enveloppes foncières sont prévues, et la deuxième ne pourra être commercialisée que si la première est consommée ou que les besoins ne peuvent y être satisfaits.

Les équipements de proximité sont à implanter de façon privilégiée en continuité ou au sein des espaces urbanisés et cherchent à participer à la revitalisation des centres-villes.

Ainsi, la création et l'encadrement d'un réseau de parcs d'activités et de sites d'implantation périphérique se traduiront par une optimisation des parcs d'activités existants et futurs, par une **moindre consommation d'espaces**, par des **progrès** en matière de consommation **énergétique** mais aussi de production d'énergies renouvelables, par une meilleure prise en compte des **risques naturels**, par une diminution des altérations de la **qualité de l'air et de l'eau**, par une meilleure **intégration paysagère**, et par la facilitation de la **collecte** et de la **valorisation des déchets ménagers ou industriels** banals, spéciaux ou toxiques.

L'implantation privilégiée des équipements en tissu urbain et sur les centralités urbaines les plus importantes conduira principalement à une **rationalisation des déplacements** et à une **moindre fragmentation des espaces**. Par ailleurs, la **collecte** et la **valorisation des déchets** seront facilitées ainsi que l'**adduction d'eau potable et l'assainissement**.

La réalisation de projets stratégiques pour le développement économique du territoire est conditionnée au **respect de critères environnementaux**. Ceux-ci sont autant de mesures d'évitement ou d'atténuation des incidences parfois négatives de ces projets sur la consommation foncière, la fragmentation des milieux ou les altérations paysagères générées par les projets.

Face aux enjeux que constituent la lutte contre le changement climatique, mais aussi la facture énergétique des populations ou les menaces qui pèsent sur la qualité de l'air, le SCOT hiérarchise le **réseau routier** afin d'en optimiser l'usage. La modernisation des infrastructures existantes est recherchée, ce qui permet d'**éviter la création de nouvelles voiries**. En outre, le développement volontaire des transports collectifs, ferroviaires et routiers, mais aussi la mise en place d'un véritable maillage de voies douces sont vivement encouragés.

Le recours à ces transports alternatifs, facilité par la mise en place de pôles d'échanges multimodaux, par l'élaboration d'OAP thématiques sur les déplacements, mais aussi par le maintien et la valorisation des voies ferroviaires contribuera à l'effort national de **maîtrise des consommations énergétiques et réduction des émissions de gaz à effet de serre**. La densification des zones urbaines bien desservies par les transports en commun est prévue. Ainsi, la fréquentation des transports en commun devrait s'accroître, ce qui induira une hausse de leur fréquence de passage, rendant le service plus attractif.

Certaines voiries verront néanmoins le jour, pour la desserte des futures zones d'urbanisation, et pour la finalisation du schéma routier existant. Des mesures d'atténuation sont proposées, afin de **limiter les nuisances sonores**, et afin de limiter les éventuels obstacles aux **continuités hydrauliques, écologiques ou agricoles**. Par ailleurs, le non-franchissement des voiries de contournement par l'urbanisation est requis, afin d'éviter que la route soit le point de départ d'une nouvelle urbanisation.

Le territoire du SCOT présente la particularité d'être en grande partie concerné par les lois Littoral et Montagne. De ce fait, le SCOT intègre un chapitre spécifiquement consacré aux **modalités de déclinaison de la loi Littoral et de la loi Montagne**.

Ainsi, sur le littoral comme en montagne, le SCOT définit les entités urbaines en continuité desquelles l'urbanisation est possible.

Sur le littoral, il précise et cartographie les espaces remarquables, les coupures d'urbanisation, les espaces proches du rivage et la bande des 100 mètres. Il identifie les facteurs limitants la capacité d'accueil et ainsi les leviers à actionner pour concilier pression urbaine, maintien des activités, préservation des écosystèmes et maintien de l'attractivité. Il clarifie les extensions d'urbanisation au sein des espaces proches du rivage, en appréciant leur caractère limité au regard du périmètre du SCOT, en les localisant et en les canalisant.

En montagne, aucune Unité Touristique Nouvelle structurante n'est créée. Des orientations en faveur de la diversification de l'offre touristique, du développement du numérique et de la préservation des espaces et des activités agricoles et sylvicoles sont formulées.

L'ensemble de ces dispositions est globalement favorable à la préservation de l'environnement.

Sur la bande littorale du territoire, une démarche spécifique est engagée. Il s'agit du **Chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer** (CI-SMVM). Celui-ci vise principalement trois objectifs : l'attractivité de la façade maritime et de la frange littorale, la détermination des vocations de l'espace afin de concilier les différents usages, et la préservation et la mise en valeur des espaces maritimes et littoraux.

La requalification ou réhabilitation des infrastructures portuaires d'Argelès-sur-Mer, de Port-Vendres et de Banyuls-sur-Mer, et la création d'un barreau routier reliant la RD 81 à la RD 914, constituent, avec l'amélioration de la RD 914 les principaux projets de développement portés par le CI-SMVM.

Ces projets présentent des incidences prévisibles sur l'environnement, notamment en termes de consommation des espaces, prélèvements associés, rejets et nuisances générés. Afin d'atténuer ces incidences, de nombreuses orientations sont développées pour encadrer la réalisation de ces projets.

Ainsi, une stratégie globale d'accessibilité coordonnée et multimodale est déployée. Elle repose sur le recours à la ligne ferroviaire pour la desserte saisonnière du littoral, la modernisation de la RD 914 pour favoriser les transports collectifs routiers, la mise en place de plans locaux de déplacements, la réalisation de parkings de plage le plus en amont possible, la promotion des transports maritimes de passagers ou encore l'aménagement de pôles d'échange multimodaux. L'ensemble de ces orientations concourt à rationaliser les déplacements et à minimiser les **dépenses énergétiques**, et les émissions **de gaz à effet de serre**.

Pour protéger les **milieux aquatiques** et le **milieu marin**, l'on cherche à éviter ou réduire les pressions et pollutions d'origine terrestre, portuaire ou maritime. Le développement de nouveaux sites de mouillage ou l'amélioration de la qualité environnementale des services portuaires sont autant d'orientations qui permettent de relever ces défis.

En outre, sur le périmètre du CI-SMVM, correspondant, côté terre, au périmètre des espaces proches du rivage, le CI-SMVM règlemente strictement l'occupation du sol. Il protège le territoire au travers de 6 coupures d'urbanisation et de plus de 1 180 ha d'espaces remarquables. L'**espace agricole**, les **milieux naturels** et la **qualité des paysages** y supportent là des incidences positives.

Le CI-SMVM cherche à encadrer la fréquentation des sites par une série d'orientations, comme le balisage des cheminements piétons, l'aménagement adéquat des zones de stationnement, l'interdiction de créer des parkings majeurs, la relocalisation rétro-littorale de certains parkings de plage ou encore la mise en place d'aménagements légers de type ganivelles. Ceci contribue à la **préservation de la biodiversité** et des milieux naturels.

Sur le plan paysager, l'attractivité touristique des paysages littoraux et la qualité des paysages urbains constituent des préoccupations lourdes, auquel le CI-SMVM apporte des réponses en énonçant de nombreuses orientations. Le CI-SMVM, au travers de nombreuses orientations, prévoit l'insertion paysagère des différents projets et de certains équipements ou espaces existants, comme les ports et les campings existants. Il interdit l'implantation d'éoliennes en mer et garantit ainsi la préservation des **paysages marins** et des **habitats naturels maritimes**. De nombreux sites emblématiques doivent être réinvestis.

La prise en compte des **risques littoraux** et de leurs évolutions prévisibles au vu du changement climatique dans l'aménagement du littoral constitue un des principaux objectifs du CI-SMVM. Il s'agit de réduire la vulnérabilité des biens et des personnes, notamment en intégrant ces risques au PPR, en généralisant les plans communaux de sauvegarde, en confortant les ouvrages de protection existant, en agissant sur des secteurs prioritaires pour répondre à la problématique d'érosion et en privilégiant la prévention via les méthodes douces d'intervention.

Ainsi, **les incidences sur l'environnement de l'ensemble des orientations et objectifs du SCOT sont globalement positives**, par rapport à un scénario en l'absence de SCOT qui verrait se concrétiser un accueil de population et d'activités sans encadrement harmonieux.

2. Analyse de la consommation des sols et objectifs de réduction

La loi Grenelle 2 a introduit l'obligation pour les SCOT d'analyser la consommation foncière qu'a connue leur territoire sur les 10 années précédant l'approbation du schéma, et d'afficher des objectifs de réduction de cette consommation.

Le territoire du SCOT Littoral Sud a vu sa tache artificielle, c'est-à-dire l'emprise de son enveloppe urbaine, augmenter d'environ 433 hectares les dix années précédant l'approbation du SCOT.

Avec la mise en œuvre du Schéma, les communes s'engagent à infléchir leurs modes d'urbaniser, en proposant des formes urbaines plus compactes et donc plus économes en espace. Ainsi, sur les 10 années à venir, la production de 6 742 logements supplémentaires et des réseaux, voiries et équipements associés ne consommera pas plus de 256 hectares. Les espaces dédiés aux activités économiques, commerciales et touristiques sont plafonnés à 101 hectares, et sont soumis à un phasage (ouverture d'une seconde enveloppe qu'après commercialisation de la première).

Une économie d'au moins 77 hectares sera donc réalisée, sur la période début 2019 - fin 2028, dans le cas du scénario démographique dynamique et de l'urbanisation des deux enveloppes à vocation économique. Cette économie peut atteindre 144 ha, dans le cas du scénario démographique moins dynamique et de la seule urbanisation de la première enveloppe à vocation économique. Dans tous les cas, ces économies sont minorées car le réinvestissement urbain permet de gagner 33,7 ha supplémentaires par le comblement en dents creuses.

Au-delà des économies générées grâce au SCOT, la mise en œuvre du schéma préserve les espaces agricoles à fort potentiel ainsi que les milieux d'intérêt écologique et permet de maintenir des coupures d'urbanisation entre les bourgs.

3. Incidences prévisibles sur les sites Natura 2000

Le territoire du SCOT Littoral Sud est écologiquement très riche, par sa situation de carrefour entre différentes influences climatiques et d'interface entre des milieux naturels variés. Il compte 7 sites Natura 2000.

Le SCOT met cependant l'accent sur les risques potentiels d'atteinte aux milieux naturels par les nouvelles constructions et infrastructures, en particulier sur l'espace littoral.

En effet, ces espaces cumulent projets de développement et fortes potentialités écologiques.

Les sites Natura 2000 du SCOT Littoral Sud sont identifiés en tant que « milieux d'intérêt écologique » qu'il convient de préserver. Le SCOT affiche un ensemble d'orientations afin d'assurer cette préservation. En outre, le SCOT impose, au titre de l'article L.141-9 du Code de l'Urbanisme, que les documents d'urbanisme locaux procèdent à l'évaluation environnementale prévue par l'article L.122-1 du Code de

l'Environnement, préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000.

Des projets routiers (création du barreau reliant la RD 81 et la RD 914, amélioration de la RD 914 et franchissements aériens du Tech), de requalification ou de réhabilitation portuaire (dont la réalisation est programmée sur des sites déjà artificialisés) et certains projets d'extensions d'urbanisation limitée des communes présentent des incidences potentiellement négatives sur certains sites Natura 2000. Les documents d'urbanisme locaux doivent de ce fait chercher à garantir une bonne intégration paysagère et environnementale de l'ensemble de ces projets, ce qui va atténuer leurs incidences.

De manière générale, une certaine vigilance est demandée afin de préserver la fonctionnalité écologique des versants boisés, des espaces littoraux, et des rives et embouchure du Tech.

Le SCOT vise à conserver voire améliorer le fonctionnement écologique du territoire (protection des principales continuités écologiques, demande aux documents d'urbanisme locaux de préciser et protéger les continuités présentes sur leur territoire, etc.).

C. Résumé du dispositif de suivi des incidences

Afin de suivre l'état environnemental et d'évaluer les impacts de la mise en œuvre de ce schéma sur l'environnement, un certain nombre d'indicateurs sont retenus. Leur renseignement doit permettre de suivre l'évolution du territoire, afin de réajuster le cas échéant les orientations du SCOT lors de sa future mise en révision.

Le SCOT n'est qu'une des politiques publiques parmi d'autres, et de ce fait 3 catégories d'indicateurs sont distinguées :

- Les indicateurs de performance de la mise en œuvre du SCOT : évolution de l'occupation des sols, densités foncières, densités économiques, identification des trames vertes et bleues, ou encore développement des mobilités douces et des pôles d'échanges multimodaux ;
- Les indicateurs spécifiques au Chapitre Individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer : évolution des services portuaires, intégration des risques littoraux dans les Plans de Prévention des Risques Naturels, évolution du nombre et de la capacité des zones de mouillages organisés...
- Les indicateurs de suivi de l'état environnemental, auquel contribue indirectement le SCOT : qualité des eaux, de l'air, évolution du trait de côte, gestion des déchets...

REALISATION - MAITRISE D'OUVRAGE



Syndicat mixte du SCOT Littoral Sud

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

PARTICIPATION AUX ETUDES - CONCEPTION GRAPHIQUE



Agence d'Urbanisme Catalane

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



web

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