



ELABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME-DÉPLACEMENTS (PLUI-D)
DE PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE

REUNIONS PUBLIQUES

Présentation du
Diagnostic et du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

PERPIGNAN

Lundi 14 octobre 2024 à 18h00

Amphithéâtre de l'Hôtel d'Agglomération 11, boulevard St Assiscle

PÉZILLA-LA-RIVIÈRE

Mercredi 16 octobre 2024 à 18h00

Salle du Centre Culturel, 2 rue Fernand José

CANET-EN-ROUSSILLON

Jeudi 17 octobre 2024 à 18h00

Les Voiles Rouges, 196 avenue de Perpignan



36 communes pour un territoire d'exception

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Renseignements : 04 68 08 61 53
plui-d@perpignan-mediterranee.org

www.perpignan-mediterranee.com

**Perpignan
Méditerranée
Métropole**

PERPINYÀ MEDITERRÀNIA | METRÒPOLI

**Direction Prospective Planification et
Aménagement
de Perpignan Méditerranée Métropole**

Réunions publiques

**Comprendre le PLUi-D et
participer à son élaboration**

**Présentation du diagnostic de territoire
et du Projet d'Aménagement et de
Développement Durables (PADD)**



SOMMAIRE:

- 1) Qu'est-ce qu'un PLUi ?
- 2) Eléments d'Etat Initial de l'Environnement.
- 3) État des lieux socio-économique : La démographie, l'habitat, les déplacements, l'économie, les équipements et les services.
- 4) Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

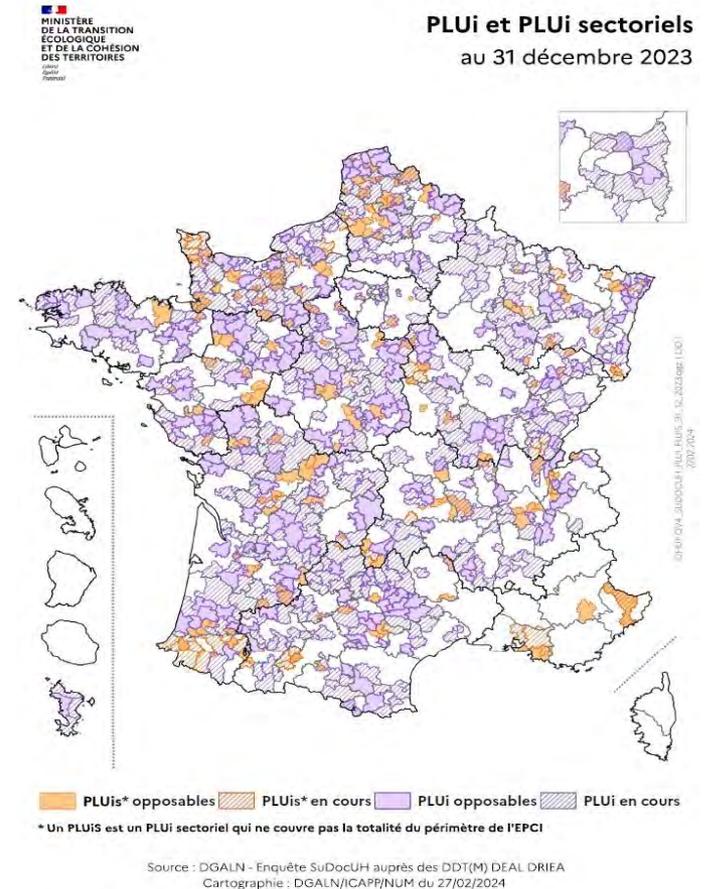
Qu'est ce qu'un PLUi ?

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) est un **document de planification et d'urbanisme réglementaire**.

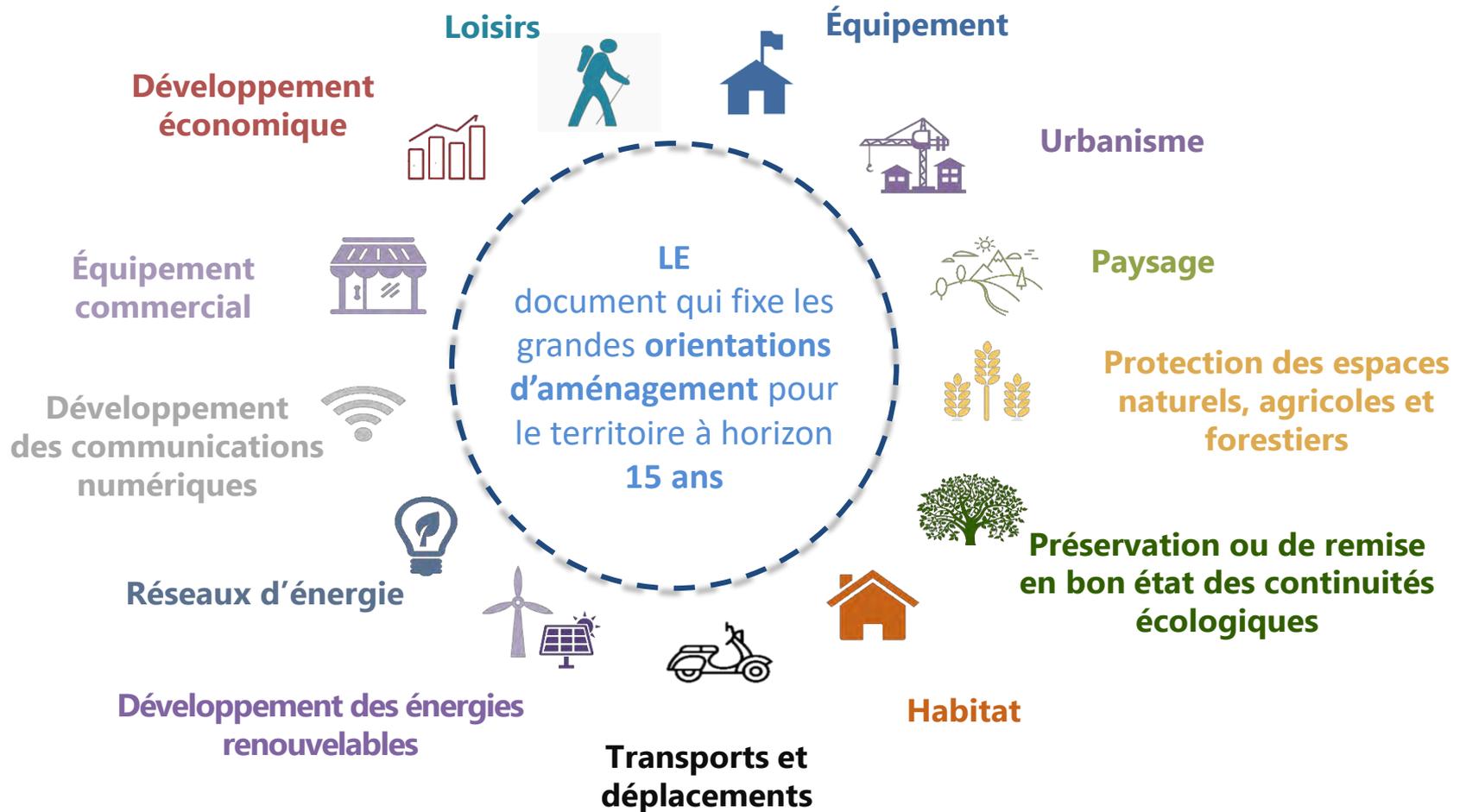
Alors que le PLU couvre le territoire d'une seule commune le PLUi est **élaboré à l'échelle de la communauté urbaine, composée de 36 communes**.

Une fois finalisé le PLUi sera la **traduction des orientations politiques et stratégiques en matière d'aménagement du territoire, d'organisation de l'espace et de déplacements**.

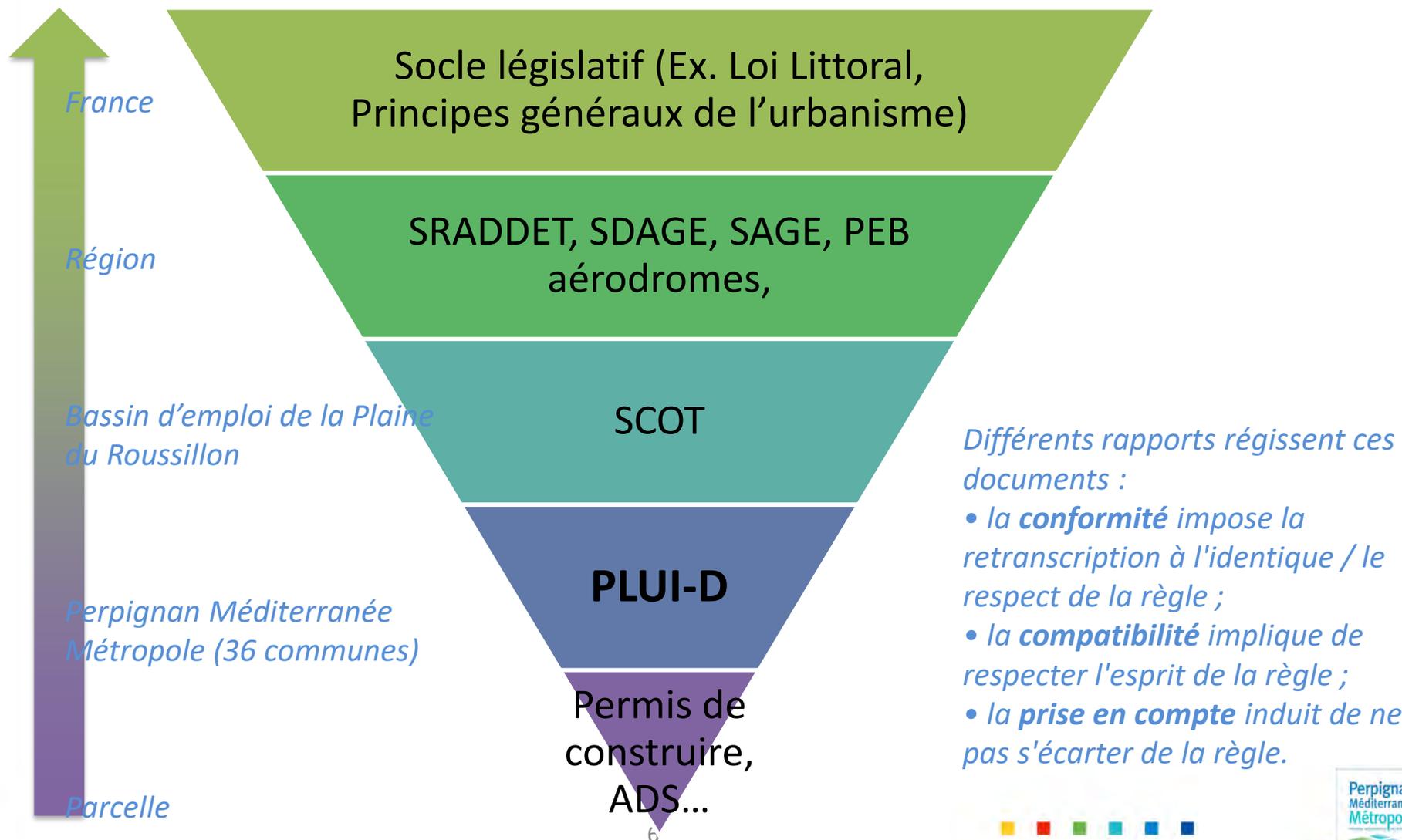
Il s'imposera à tous notamment lors de **l'instruction des autorisations d'urbanisme** (permis de construire, déclarations préalables...).



Qu'est ce qu'un PLUi ?



Un document spécifique au sein de la hiérarchie des normes

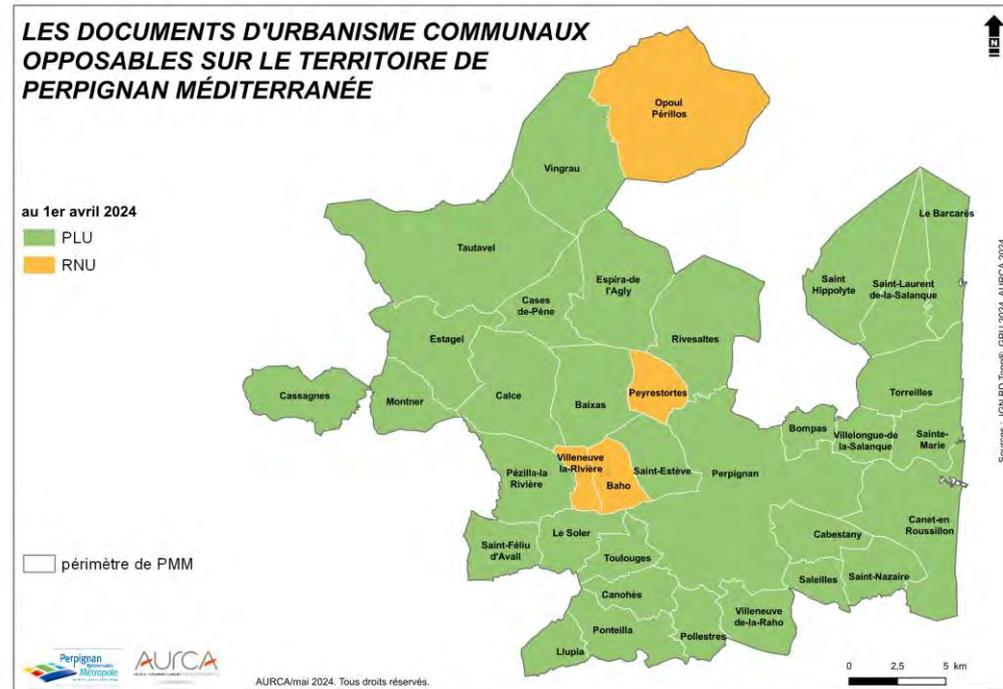


Pourquoi le PLU devient-il intercommunal ?

La planification urbaine doit s'adapter à l'échelle du fonctionnement des territoires et de leurs populations.

Le PLUi préserve et valorise les spécificités communales ;

Le PLUi veille à l'articulation entre politiques municipales et stratégie communautaire → garantie une bonne cohésion des différentes politiques publiques entre elles.



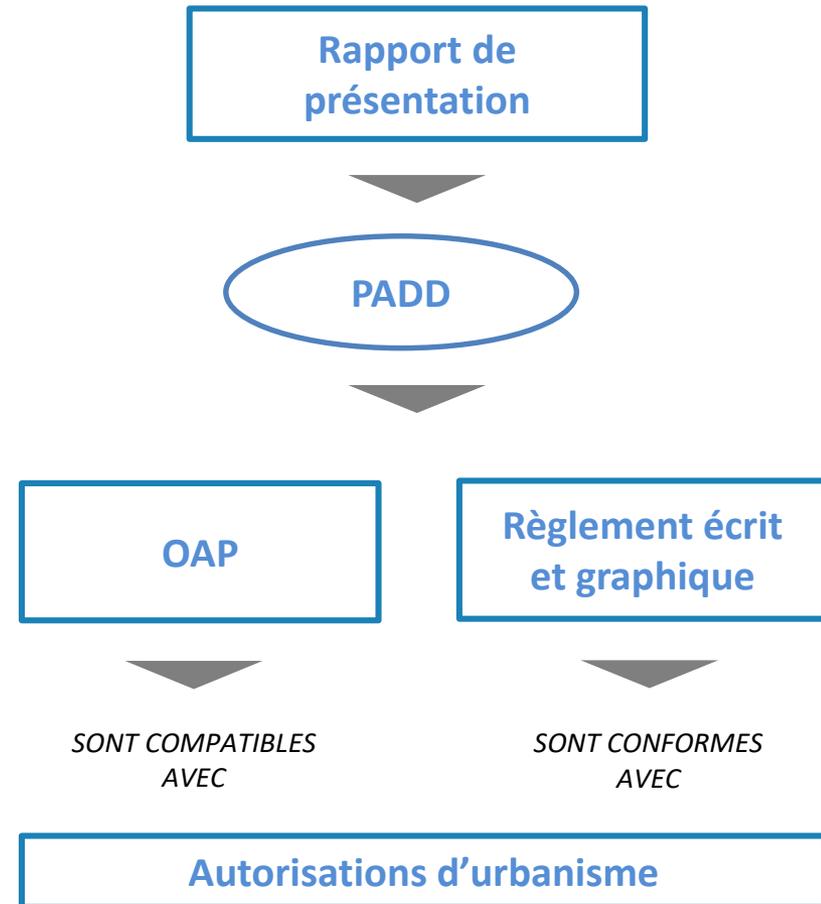
→ Le PLUi une fois approuvé remplacera les documents communaux dans un objectif de simplification.

➤ Perpignan Méditerranée Métropole a donc décidé d'engager un PLUi dès le mois de décembre 2015.



De quoi se compose un PLUi ?

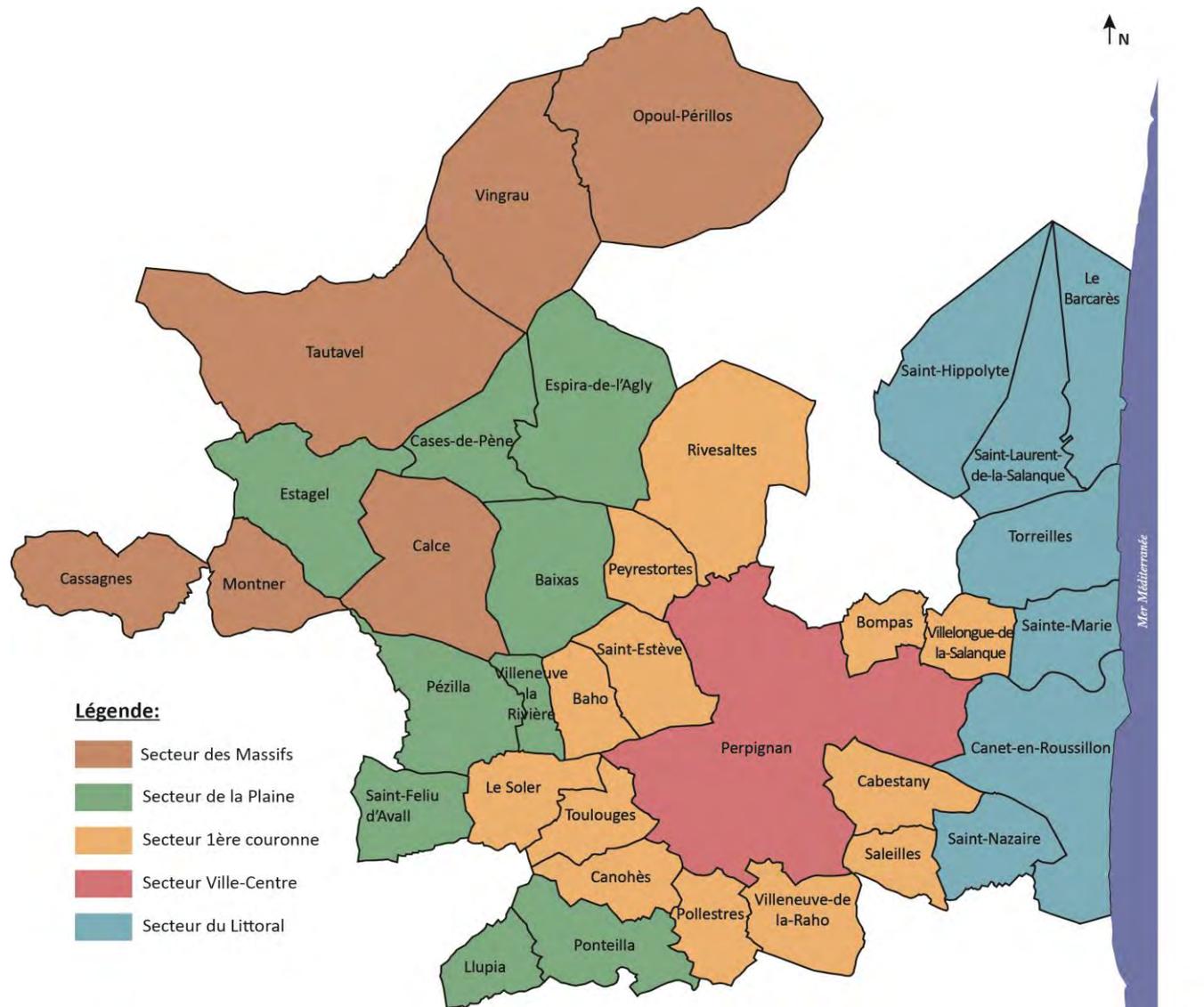
- **Le Rapport de Présentation** : Compile un ensemble d'éléments nécessaires à la connaissance, à la compréhension du territoire et à la définition du projet et in fine à l'analyse de l'impact du projet sur l'environnement
 - ➔ État des lieux du territoire ;
 - ➔ Justifications des choix retenus ;
 - ➔ Evaluation environnementale ;
- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** : définit des orientations traduisant le projet politique en matière d'aménagement du territoire ;
- **Des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** : Plans et principes d'aménagement géographiques ou thématiques ;
- **Le règlement écrit et sa déclinaison graphique** : Traduction de l'ensemble du projet qui s'applique aux autorisations d'urbanisme.



Des pièces spécifiques au volet « déplacement » s'ajoutent.



Rappel du nouveau découpage territorial



Légende:

-  Secteur des Massifs
-  Secteur de la Plaine
-  Secteur 1ère couronne
-  Secteur Ville-Centre
-  Secteur du Littoral

Pourquoi le PLUi intègre t-il un volet déplacements : « D » ?

Perpignan Méditerranée Métropole est déjà dotée d'un **Plan de Déplacements Urbains (PDU)**.

La révision de ce plan était devenue nécessaire et le lancement du PLUi constitue donc une **opportunité pour coupler les 2 démarches et garantir une meilleure articulation entre les politiques d'urbanisme et de déplacement.**

PLUi valant PDM devra par exemple :

- Déterminer les **principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement.**
- Contribuer à la **diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports.**



Quels sont les principaux objectifs du PLUi-D ?

Le PLUi-D doit permettre d'assurer une organisation cohérente du territoire communautaire, de maîtriser la consommation d'espace et de conforter un aménagement et un développement durables, notamment :

- *Lutter contre la dévitalisation des centres anciens notamment par le renouvellement urbain, et renforcer les interventions en matière de réhabilitation énergétique ;*
- *Assurer une production diversifiée de logements et de formes urbaines économes d'espace, avec un niveau élevé de qualités urbaine et environnementale ;*
- *Offrir des capacités de développement économiques adéquates et diversifiées répondant aux besoins des entreprises ;*
- *Préserver les terroirs et mener une politique de reconquête de friches ;*
- *Répondre aux besoins des habitants et usagers en matière de mobilité et facilités d'accès ;*
- *Lutter contre les risques naturels et technologiques notamment le risque inondation ;*
- *Gérer la ressource en eau ;*
- *Préserver les espaces naturels et la biodiversité ;*
- *Favoriser une organisation urbaine et des mobilités limitant les gaz à effet de serre ;*
- ...

➤ **Ces objectifs seront précisés et complétés tout au long de la démarche. Ils sont consultables dans les délibérations de prescription, d'actualisation et de précision des objectifs du PLUi-D.**



Quels sont les objectifs spécifiques au volet « D » ?

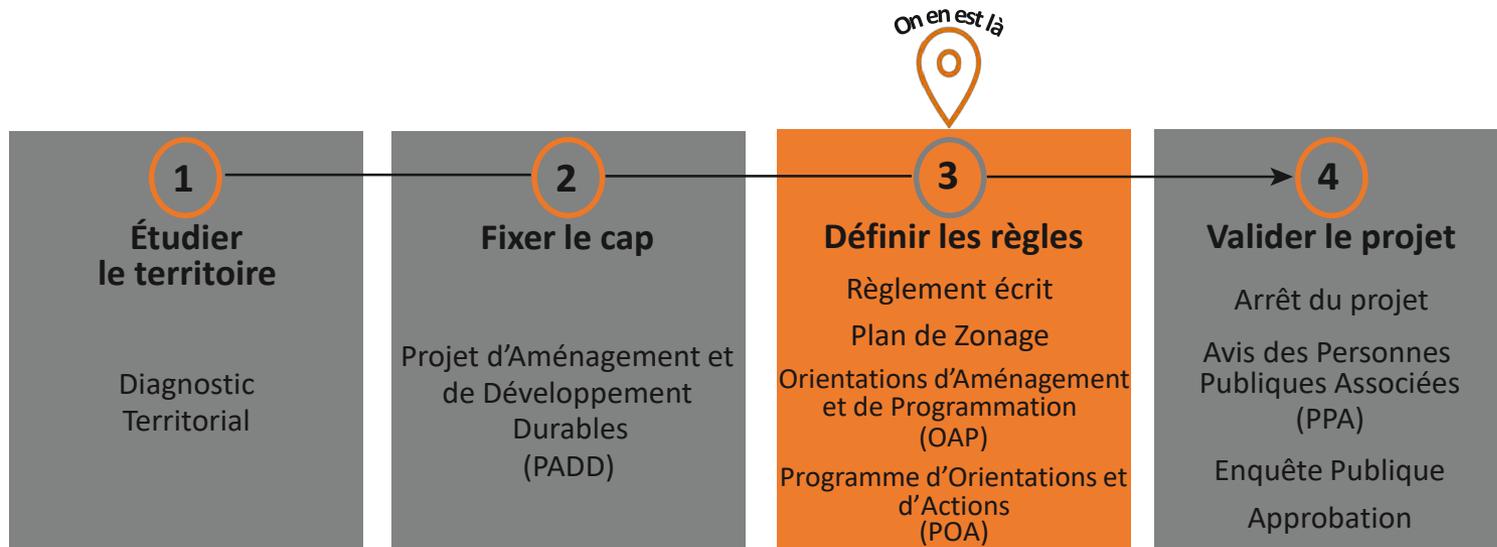
L'art.L1214-2 du Code des transports liste les **11 objectifs** auxquels doit répondre le **Volet D** :

- ✓ Équilibrer le **besoin de mobilité** et la **protection de l'environnement** et limiter l'**étalement urbain**
- ✓ Renforcer la **cohésion sociale** et **territoriale**
- ✓ Améliorer la **sécurité** de tous les déplacements, **partager la voirie** et suivre les **accidents**
- ✓ Diminuer le **trafic automobile** et développer les **usages partagés**
- ✓ Développer les **TC** et les **modes actifs**
- ✓ Améliorer l'usage du **réseau principal de voirie**
- ✓ Organiser le **stationnement public** et **sur voirie** / localiser les **parcs de rabattement**
- ✓ Organiser l'**approvisionnement** des agglomérations
- ✓ Développer l'**écomobilité professionnelle** / **scolaire** / sécuriser les **passages à niveau**
- ✓ Organiser la **tarification** et la **billettique**
- ✓ Développer les **points d'approvisionnement électrique** et de **carburant alternatif**



Etat d'avancement du Plan Local d'Urbanisme intercommunal - Déplacements (PLUi-D)

- Le travail réglementaire démarre, le PLUi-D entame la phase 3 « Définir les règles ».



Différents moyens sont mis à disposition de toute personne désireuse de contribuer à l'élaboration du PLUi-D ?

S'INFORMER



Presse et affichages



Site internet

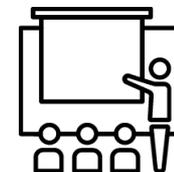


Dossiers de concertation

PARTICIPER



Registres papier et dématérialisé**



Réunions publiques



Courrier*

- Les modalités de concertation avec le public sont détaillées par les délibérations du Conseil Communautaire
- > Les registres :
 - Au format papier au siège de PMM et au sein des 36 mairies ;
 - Au format dématérialisé : <https://www.enquete-publique.perpignanmediterraneemetropole.fr/concertation-publique/333> ;
- > Une adresse mail dédiée : plui-d@perpignan-mediterranee.org ;
- > La voie postale, courrier à adresser au siège de PMM.





L'essentiel pour comprendre le PLUi-D et participer à son élaboration

Éléments d'Etat Initial de
l'Environnement



Une diversité à prendre en compte

36
communes

|

617 km²

|

22 km
de façade littorale

|

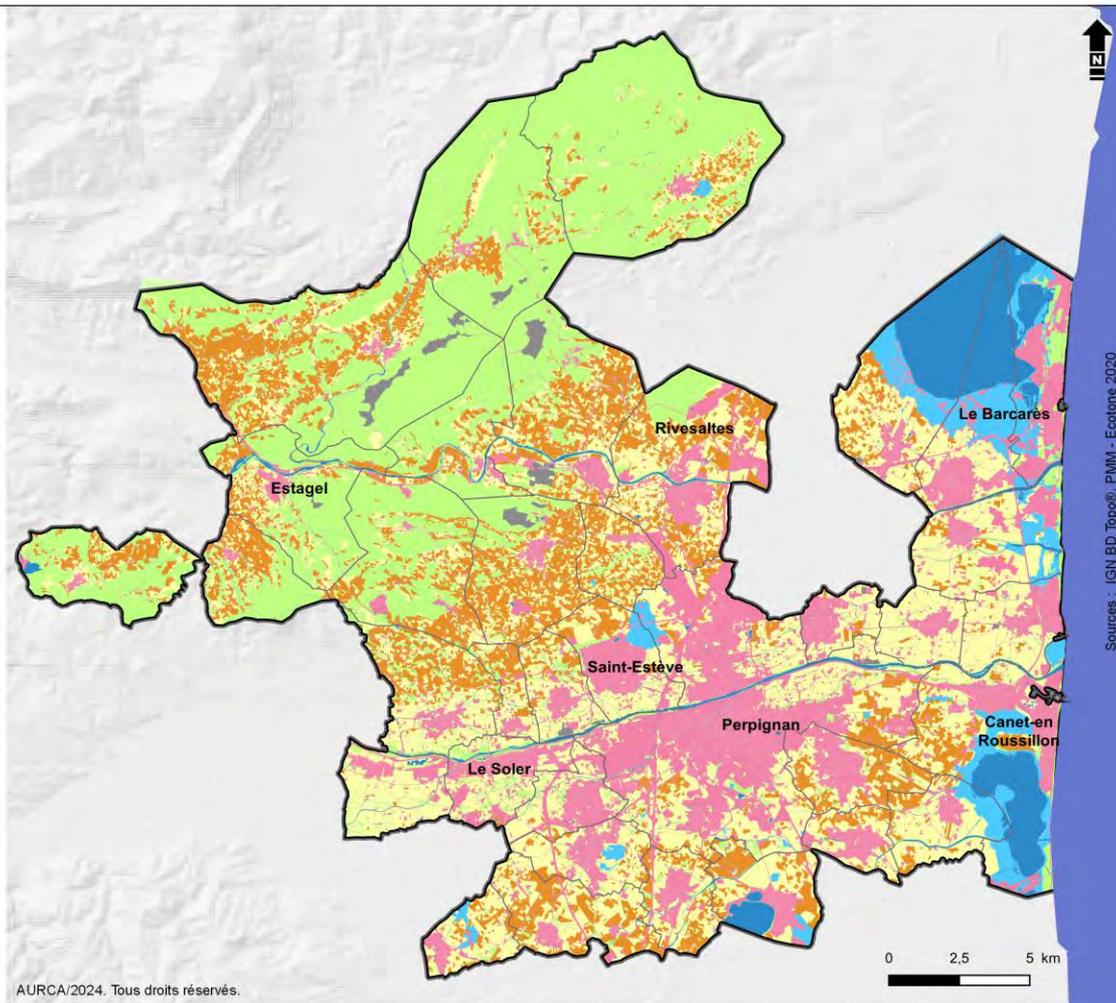
41 %
de surfaces
agricoles (vignobles,
maraîchage,
arboriculture...)

|

33 %
d'espaces naturels
(forêts, garrigues,
zones humides...)

L'occupation du sol en 2015

- territoires artificialisés
- extraction de matériaux
- territoires agricoles
 - dont vignobles
- forêts et milieux semi-naturels
- zones humides
- surfaces en eau
- limite communale
- périmètre de PMM



➤ Entre Méditerranée et contreforts pyrénéens, un territoire à forte connotation agricole, avec des espaces naturels présents sur les reliefs et le littoral avec notamment deux complexes lagunaires (étangs de Salses-Leucate et de Canet-St Nazaire). Une artificialisation qui progresse avec le développement des zones urbanisées.



Un développement urbain en concurrence avec les espaces agricoles

x5

La progression des surfaces urbanisées entre 1950 et 2010

|

Près de **90 ha** consommés chaque année au cours de la dernière décennie

|

63 % de la consommation d'espaces liée à l'habitat

L'évolution de la tache urbaine depuis 1950

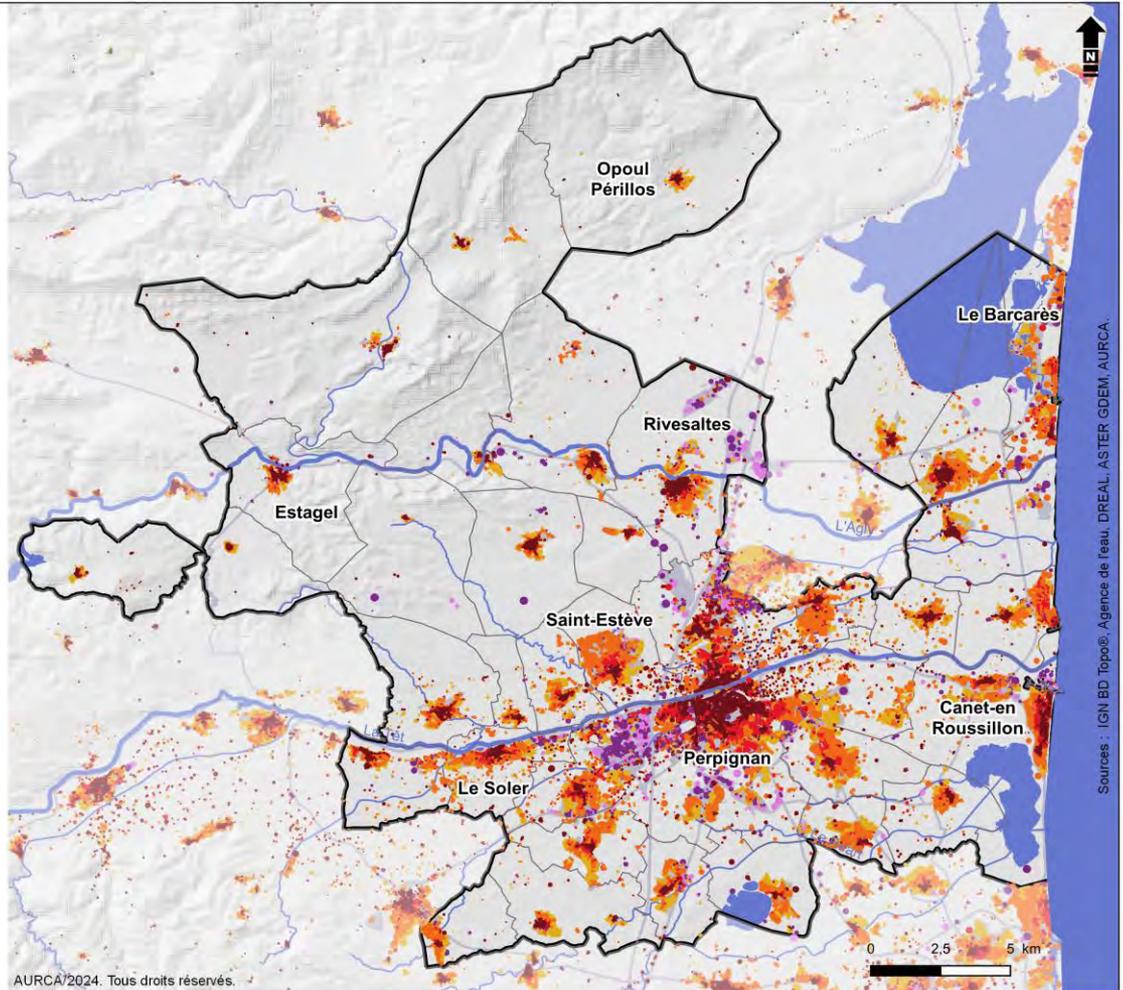
Evolution de la tache urbaine résidentielle

- 1950
- 1968
- 1990
- 2010

Evolution de la tache urbaine économique

- 1999
- 2010

- surface en eau
- cours d'eau principal
- cours eau secondaire
- zone urbanisée
- route principale
- limite communale
- périmètre de PMM



AURCA/2024. Tous droits réservés.

- Une forte expansion des zones d'activités économiques ces dernières décennies.
- Un rythme global de consommation d'espaces qui diminue ces dernières années.



Une biodiversité riche et reconnue

44

Zones Naturelles
d'Intérêt Ecologique,
Faunistique et
Floristique (ZNIEFF)

42 %

du territoire concerné
par des inventaires de
type « ZNIEFF »

5

Sites Natura 2000
dont 1 en mer

1

Parc Naturel Marin

1

Parc Naturel Régional
(PNR Corbières-
Fenouillèdes)

Les inventaires naturalistes

Zone Importante pour
la Conservation des Oiseaux

ZICO

Zone Naturelle d'Intérêt
Ecologique Faunistique
et Floristique

ZNIEFF de type 1

ZNIEFF de type 2

Schéma Départemental des
Espaces Naturels
des Pyrénées-Orientales

site inscrit au SDEN

surface en eau

cours d'eau principal

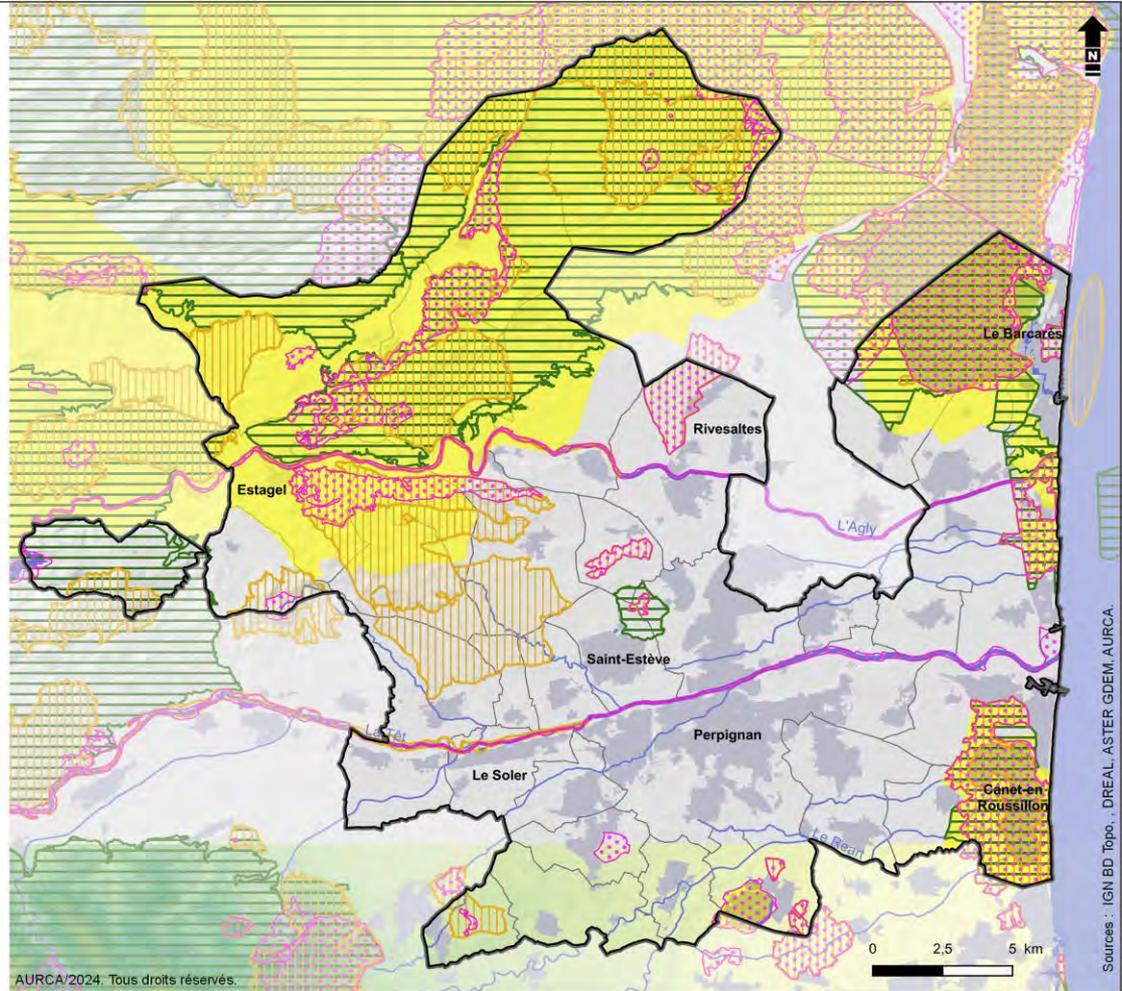
cours eau secondaire

zone urbanisée

réseau routier

limite communale

périmètre de PMM



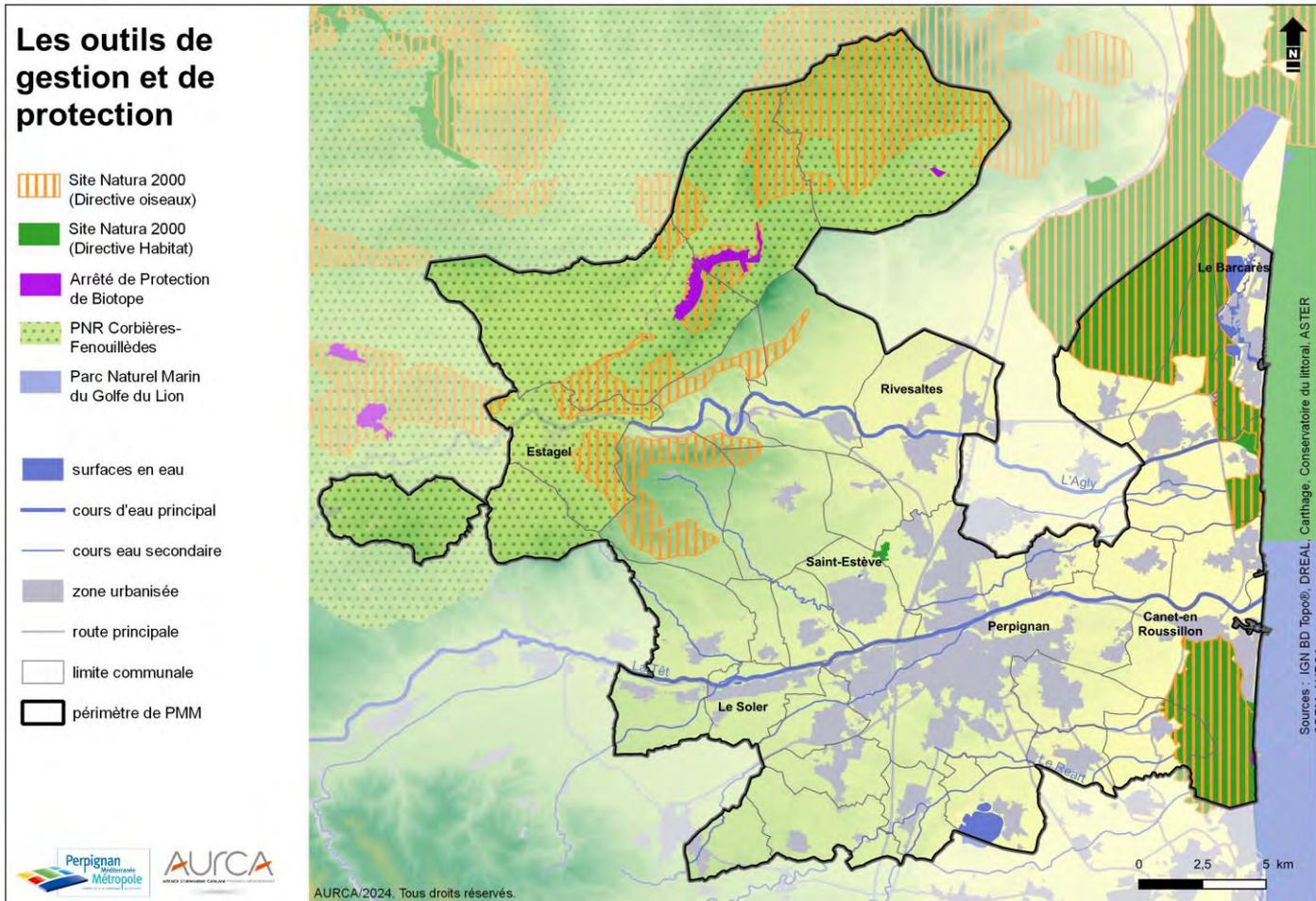
➤ Des espaces particulièrement riches, notamment sur le littoral et les reliefs.

➤ Une biodiversité largement reconnue.



Une biodiversité riche et reconnue

- De nombreux habitats naturels et espèces protégés (zone humide, avifaune, insectes...).
- Les zones humides : des milieux fragiles largement présents sur le littoral, le long des cours d'eau mais aussi en plaine.
- Une biodiversité par endroits menacée par le développement urbain, le déclin de l'activité agricole, certaines pollutions, la sur-fréquentation des sites...



- **La nature en ville** : des espaces aux aménités multiples qui peuvent jouer un rôle écologique important à l'échelle locale (parcs urbains, haies et alignements d'arbres, canaux d'arrosage...)



La ressource en eau, enjeux quantitatifs et qualitatifs

81 Mm³

*prélevés annuellement
dans les nappes du
Roussillon*

51 %

*des prélèvements voués à
l'alimentation en eau
potable et 41% à
l'agriculture*

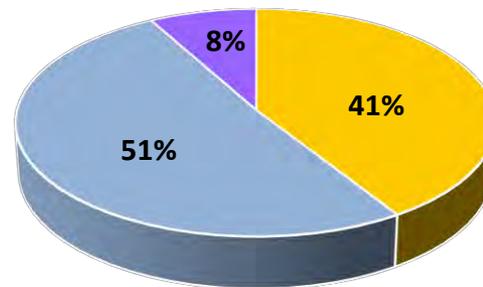
0

*Pas de marge de
manœuvre pour une
augmentation des
prélèvements dans les
nappes profondes*

79 %

*Rendement moyen du
réseau AEP*, avec des
disparités selon les
communes*

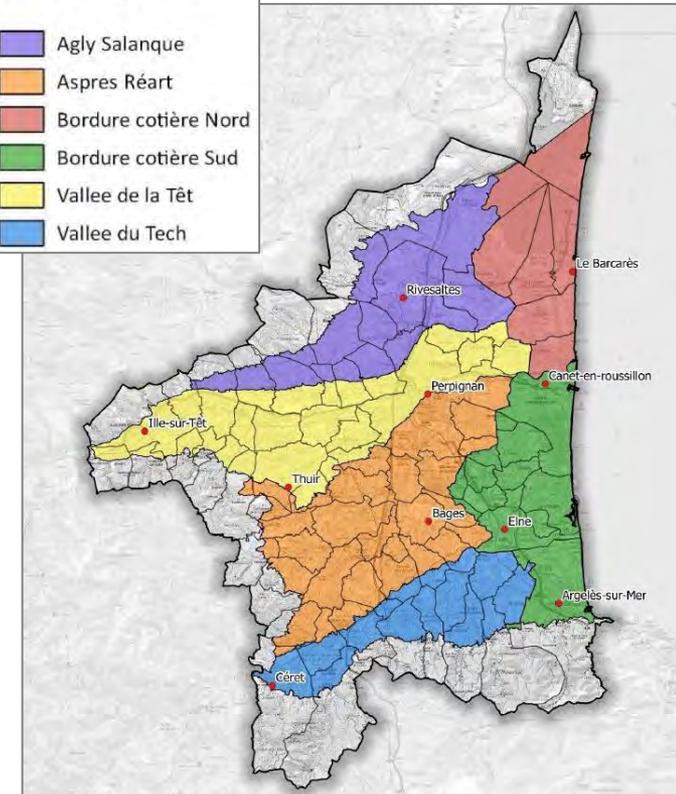
Répartition des prélèvements dans les nappes plio-quaternaires (SMNPR)



- Agriculture
- AEP
- Autres (industrie, forages des particuliers, campings)

Unités de gestion

- Agly Salanque
- Aspres Réart
- Bordure cotière Nord
- Bordure cotière Sud
- Vallée de la Têt
- Vallée du Tech

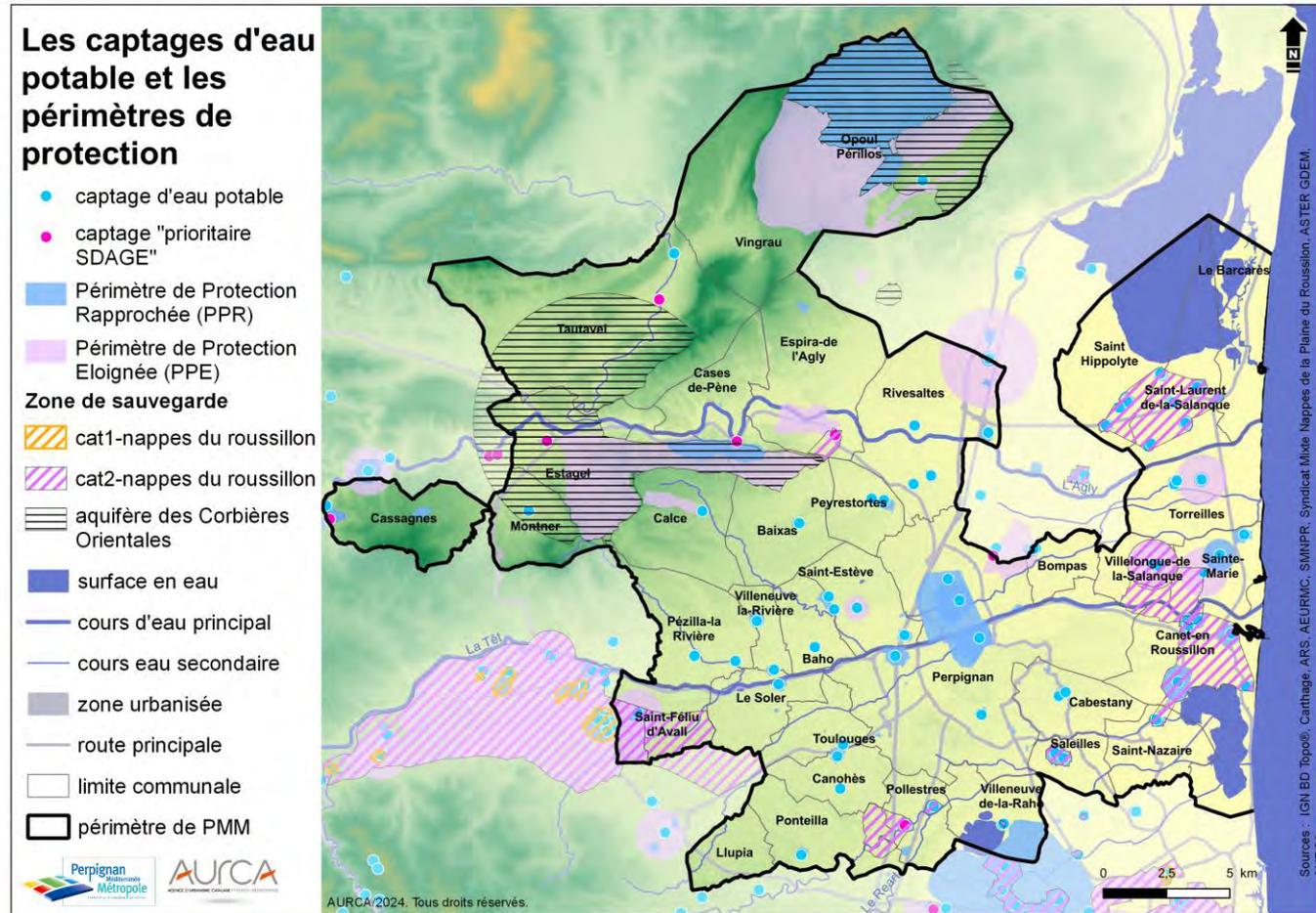


- Dans les nappes du Pliocène, **des autorisations de prélèvement révisées pour l'AEP** (en lien avec les volumes prélevables).
- Des ressources superficielles et souterraines affectées par l'actuelle période de **sécheresse**.
- Une **disponibilité future et des variations saisonnières** à prendre en compte.

*alimentation en eau potable

La ressource en eau, enjeux quantitatifs et qualitatifs

- Des pollutions présentes par endroits (nitrates, pesticides, chlorure), liées à la performance des systèmes d'assainissement, aux pratiques agricoles, à des forages défectueux...
- Un risque d'intrusion d'eau salée marine (biseau salé) sur la bande littorale.
- Des eaux de baignade de bonne qualité sur l'ensemble du littoral.



Un territoire vulnérable au risque d'inondation

100 000

*habitants
résident en zone
inondable**

23

*communes
dotées d'un PPR
Inondation*

18

*communes
concernées une
procédure
d'élaboration /
révision de PPRI*

3620 m³/s

*débit estimé de la
Têt à Perpignan
lors de la crue de
de 1940*

Les zones inondables

d'après le PAC inondation
de juillet 2019

TRI* Perpignan -
St-Cyprien

Aléa :

très fort

fort

modéré

faible (événement
exceptionnel)

surface en eau

cours d'eau principal

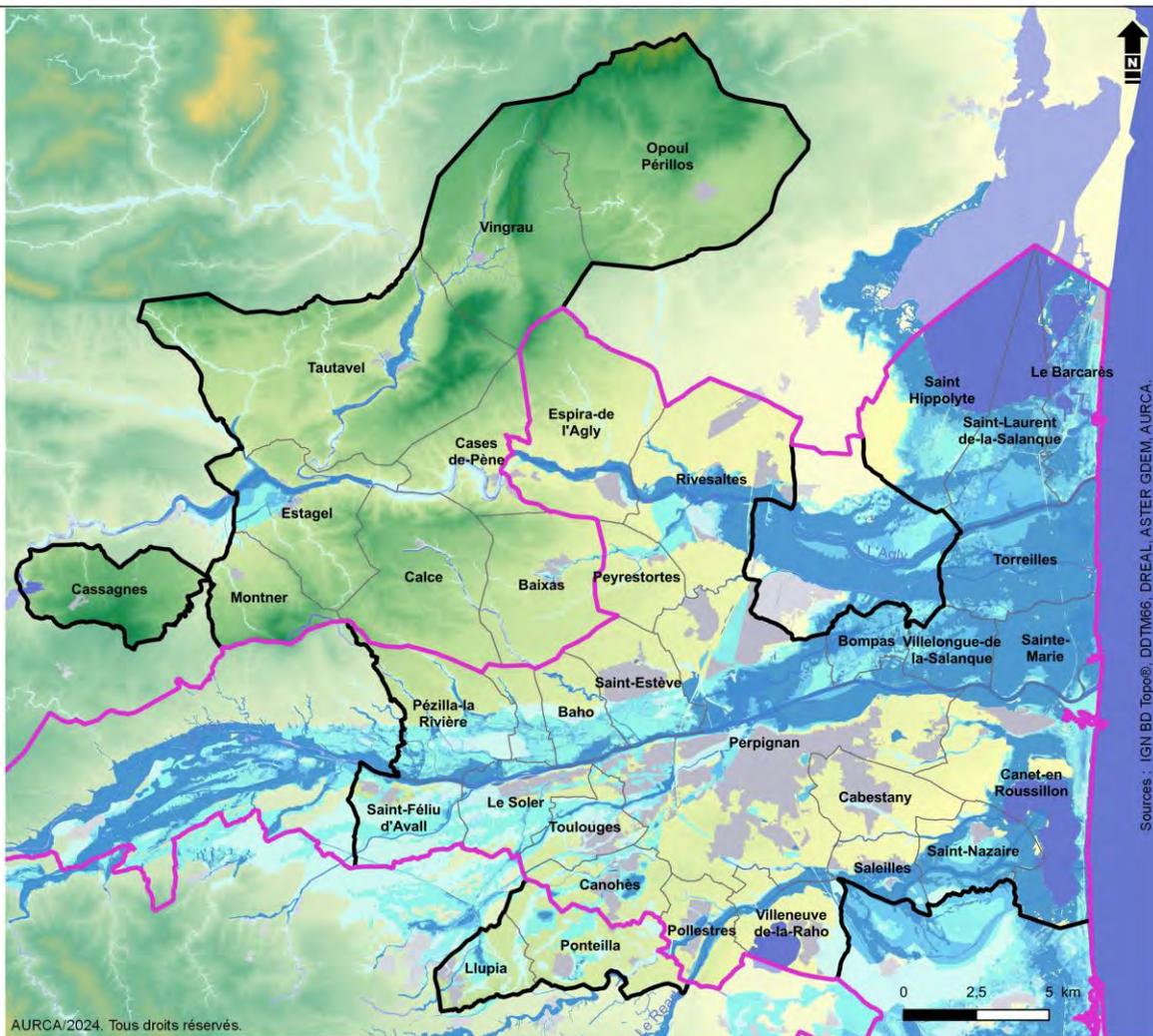
cours eau secondaire

zone urbanisée

limite communale

périmètre de PMM

*Territoire à risque important d'inondation



- PGRI, décret PPRI, SCOT... des évolutions qui renforcent la prise en compte du risque d'inondation dans l'aménagement du territoire.

*Zone inondable pour une crue de probabilité moyenne (source : OTRI)

Une façade maritime vulnérable face aux risques littoraux

43 %

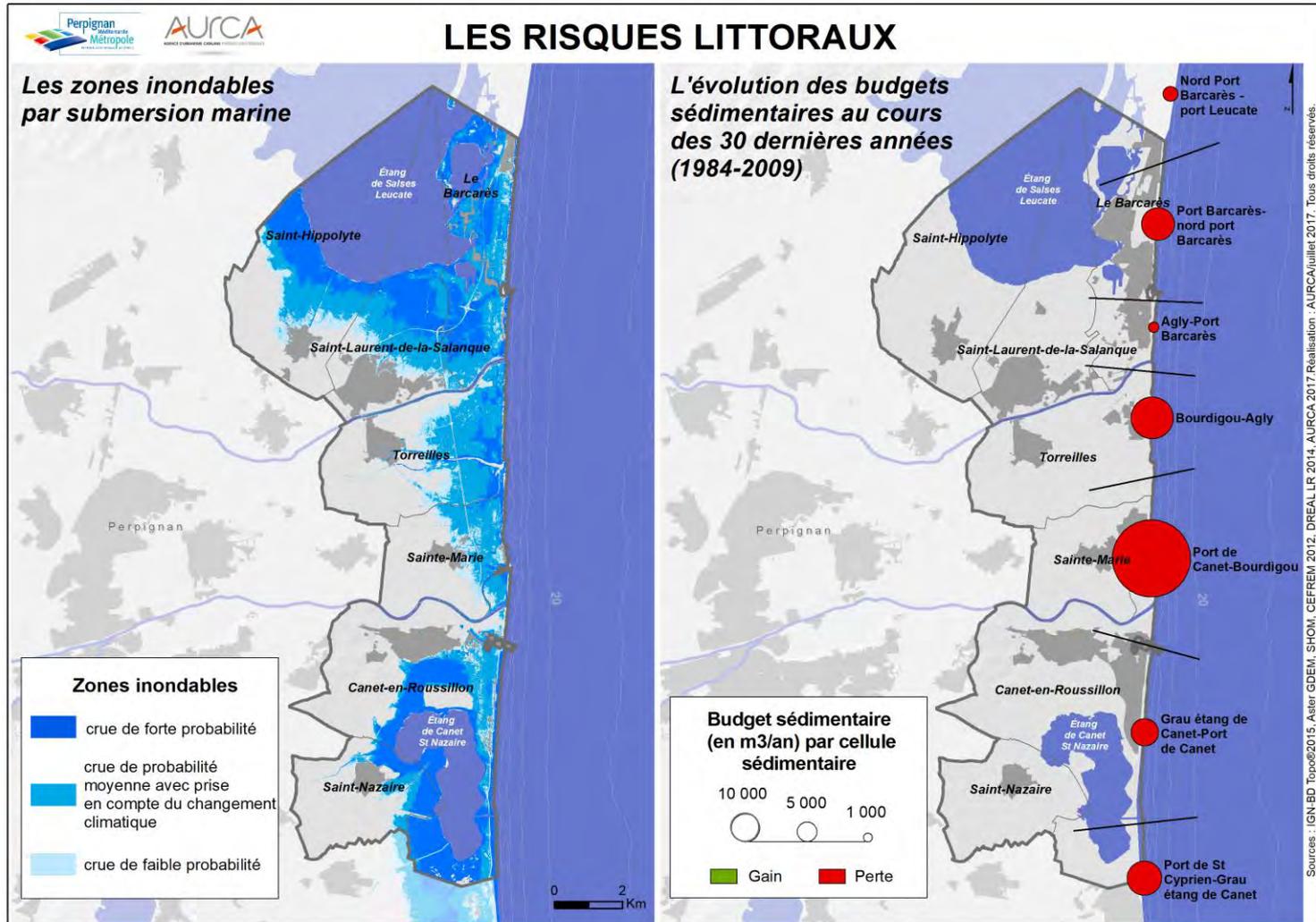
de la population permanente des 4 communes du littoral sableux exposée à la submersion marine*

250 000 m³

La perte annuelle de sédiments sur le littoral roussillonnais en 25 ans (1984-2009)

1 à 4 m/an

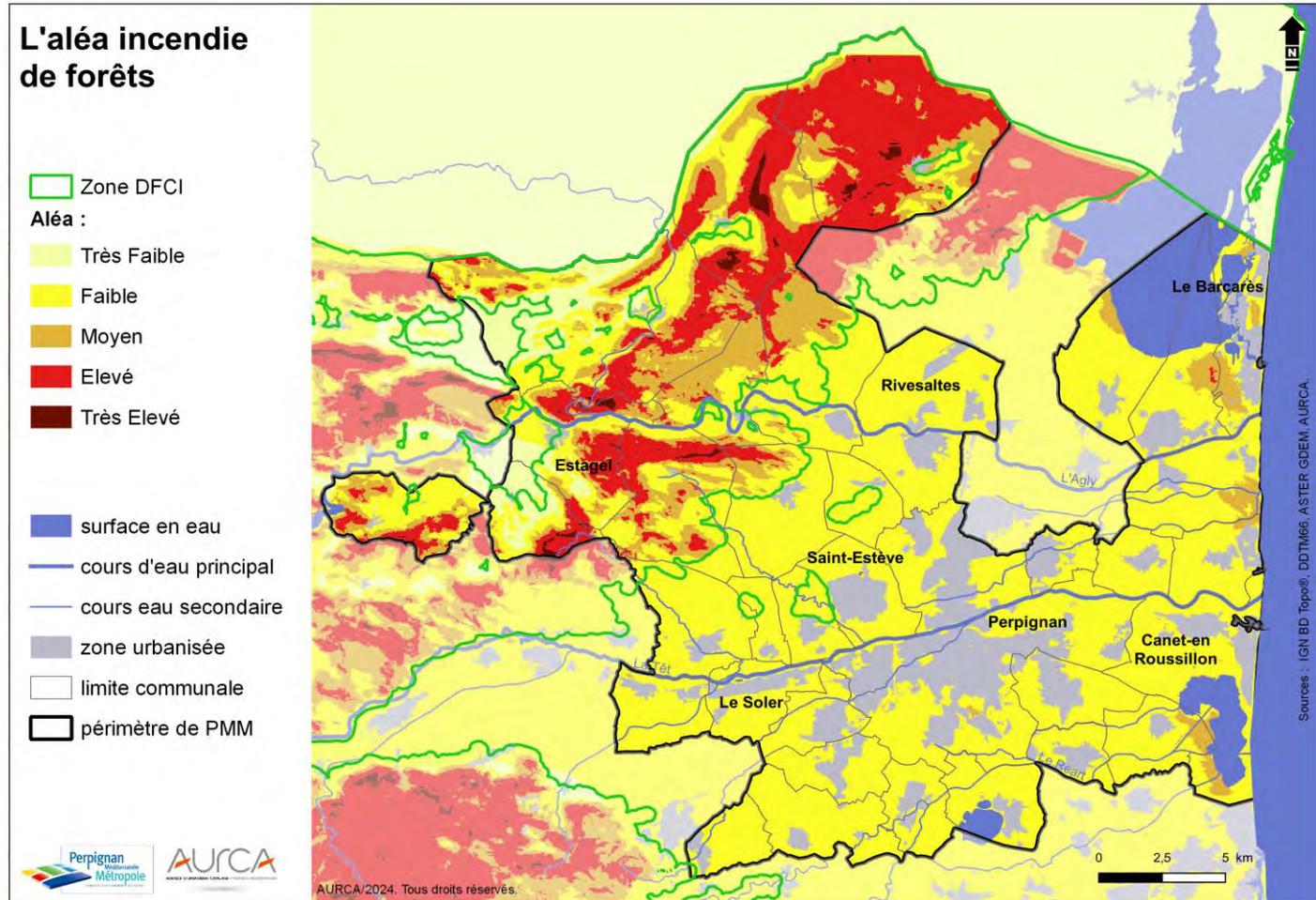
Le recul moyen du trait de côte observé sur certaines plages ces dernières années



*Zone inondable par submersion marine pour un événement de probabilité moyenne prenant en compte le réchauffement climatique (DREAL 2010)

Un risque d'incendie grandissant

- Historiquement, une **forte sensibilité aux feux de végétation dans les massifs Corbières, Fenouillèdes...**).
- Une récente **montée en puissance en plaine** (développement des friches agricoles, sécheresse, fréquentation...).
- A l'instar d'autres risques naturels, une vulnérabilité qui pourrait **s'accroître au regard des effets du réchauffement climatique**.



- **D'autres risques à prendre en considération** (mouvements de terrain, transport de matières dangereuses, ICPE...).



Consommation d'énergie et émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) : prépondérance des transports routiers et des bâtiments

4 240 GWh

Consommation énergétique du territoire en 2021

47 %

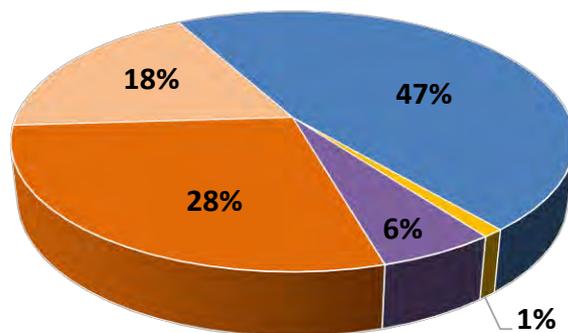
des consommations liées au transport routier

46 %

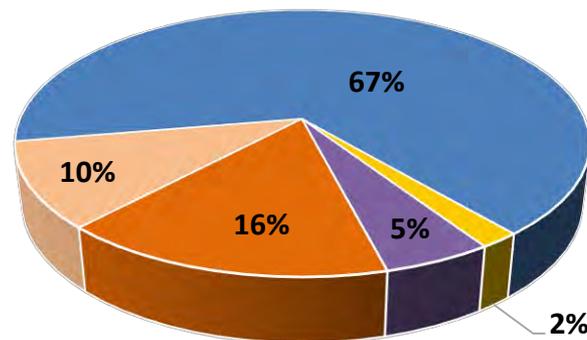
des consommations liées aux bâtiments résidentiels (28%) et tertiaires (18%)

59 %

des consommations liées à l'utilisation d'énergies fossiles (produits pétroliers, gaz)



Répartition par secteur des consommations énergétiques (en haut) et des émissions de GES (à droite) sur le territoire en 2021 (ORCEO)



- 12% des ménages en précarité énergétique logement* et 16% en précarité énergétique mobilité*.
- 93 % des émissions de GES liées aux secteurs Transport, Résidentiel et Tertiaire.

*Ménages pour lesquels les dépenses pour le logement (chauffage, eau chaude) ou pour le carburant de la mobilité quotidienne sont supérieures à une part des ressources du ménage (respectivement 8% et 4,5%).



Un territoire engagé dans le développement des Énergies Renouvelables (EnR)

667 GWh/an

Production d'EnR
sur le territoire en
2021

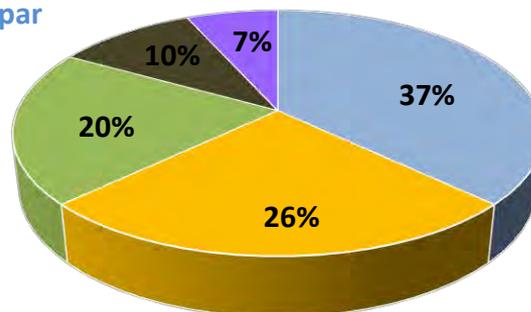
16 %

Part de la
production d'EnR
dans la
consommation
énergétique du
territoire

+114 %

Augmentation de
la production d'EnR
entre 2013 et 2021

Répartition de la prod. d'EnR
sur le territoire en 2021, par
type d'énergie (ORCEO)



■ Eolien
■ Photovoltaïque
■ Bois
■ Valorisation des déchets UTVE
■ Méthanisation

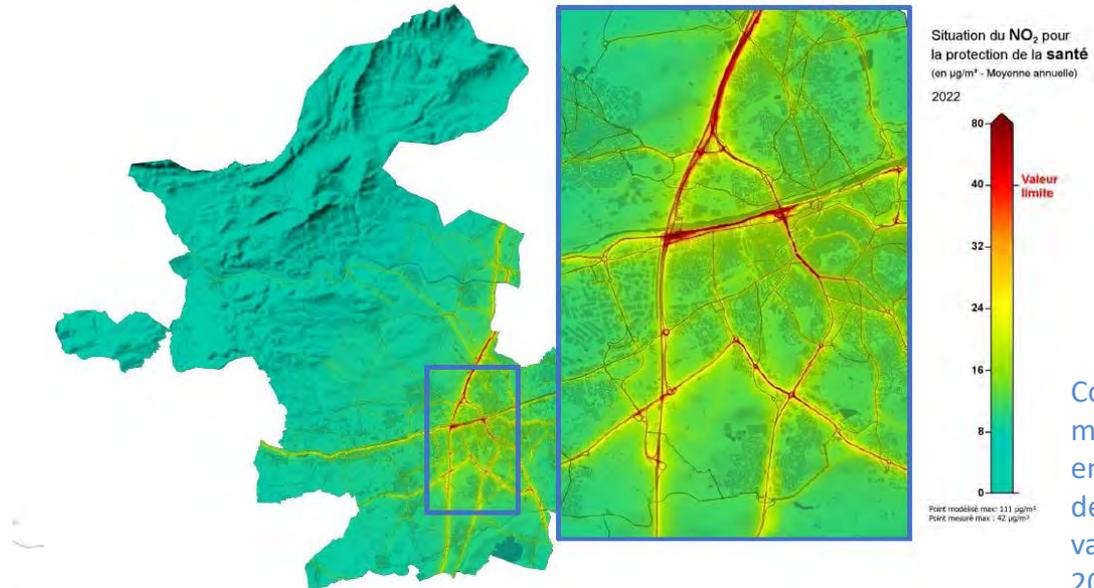
- **Un territoire précurseur et engagé** : Écoparc catalan : mix énergétique (photovoltaïque, éolien, biogaz, valorisation de déchets) ; PCAET (territoire à énergie positive en 2050)
- **Solaire et éolien** : des conditions climatiques favorables, une production importante, de nombreuses convoitises et des enjeux de préservation de la biodiversité, des paysages et des terres agricoles à intégrer.
- **Une diversification de la production** ces dernières années : réseau de chaleur urbain alimenté par la valorisation des déchets de l'UTVE*, création de chaufferies bois collectives, production de biogaz (STEP Perpignan, unité de méthanisation BioRoussillon).

* Unité de Traitement et de Valorisation Énergétique

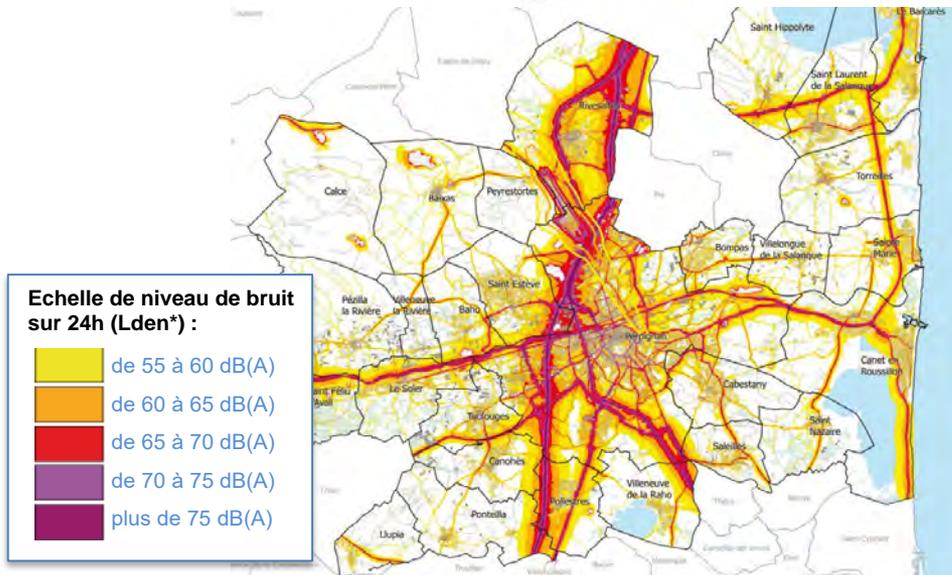


Pollution atmosphérique et nuisances sonores : l'importance des infrastructures routières

- Des émissions de polluants atmosphériques (NO₂, PM10...) et des nuisances sonores plus élevées **aux abords des axes routiers à fort trafic** (voies rapides, boulevards perpignanais).
- La création d'une **Zone à Faibles Émissions (ZFE)** prévue pour 2026.



Concentration moyenne annuelle en NO₂ et dépassement de la valeur limite en 2022 (ATMO)



Carte du bruit cumulé routier, ferroviaire et industriel avec superposition du bruit aéroportuaire (CBS PMM)
* Lden : bruit pondéré sur 24h en moyenne sur l'année.



L'essentiel pour comprendre le PLUi-D et participer à son élaboration

État des lieux socio-économique :

La démographie, l'habitat, les
déplacements, l'économie, les
équipements et les services



Un territoire qui demeure attractif

273 000

habitants en 2021

+0,7% /an

Croissance démo.
2011 et 2021
(x2 la moy. nationale)

90%

Part du solde migratoire
dans les gains de
population

55%

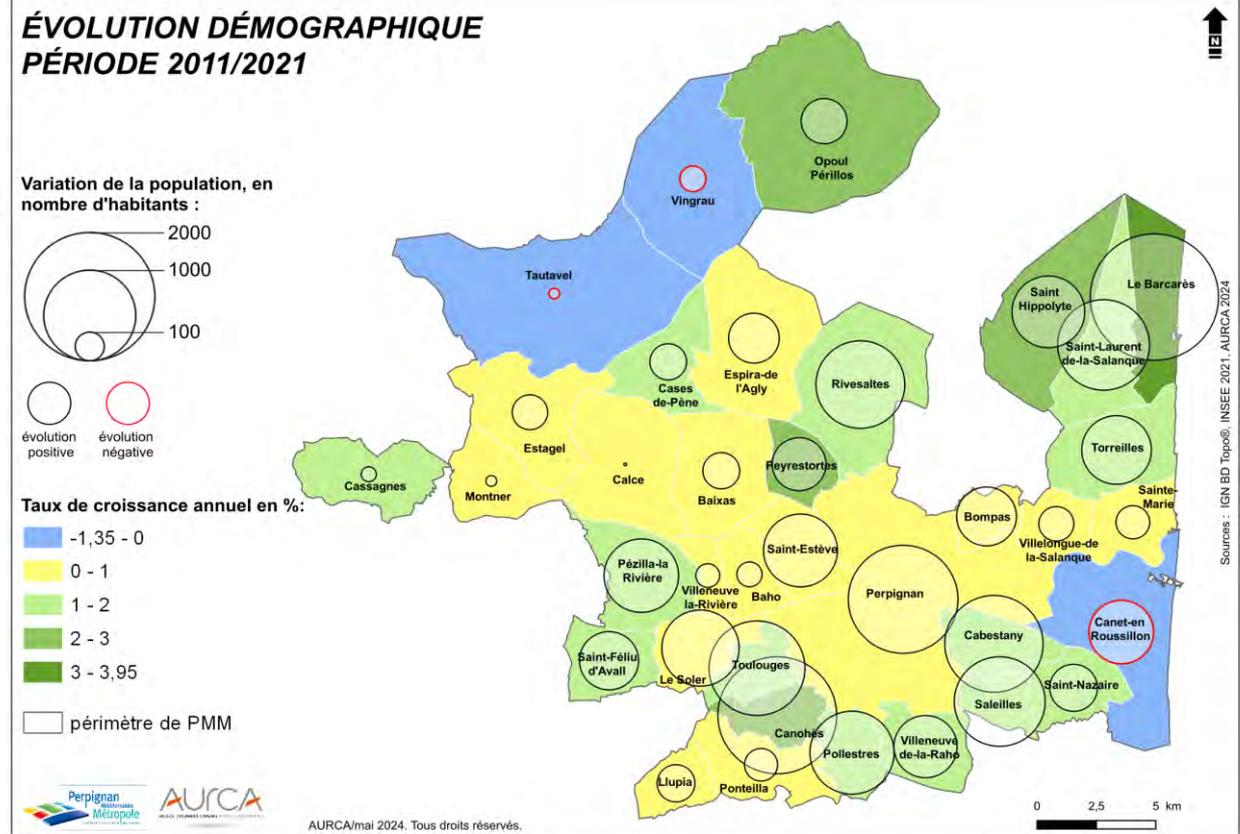
des entrants
sont des actifs

Seul 33%

des actifs entrants
s'installent. 67% repartent
(75% des retraités entrants
s'installent)

31%

de la population est âgée
de plus de 60 ans



- **Un accroissement démographique dynamique** mais qui se contracte.
- **Une répartition géographique de cette croissance essentiellement localisée** au sein du cœur d'agglomération et sur le littoral nord, mais également de forts accroissements en part dans le grand périurbain.
- **Les apports migratoires participent à l'accélération du vieillissement de la population** (plus important encore sur le littoral).



Une nécessité de diversification de l'offre en logements

130 000

ménages

43%

des ménages sont composés d'une seule personne

19%

des ménages ont moins de 40 ans

47%

des ménages ont plus de 60 ans

23%

des ménages sous le seuil de pauvreté (14% au niveau national)

23%

des ménages disposent de plus de 2500 € de revenus par UC*

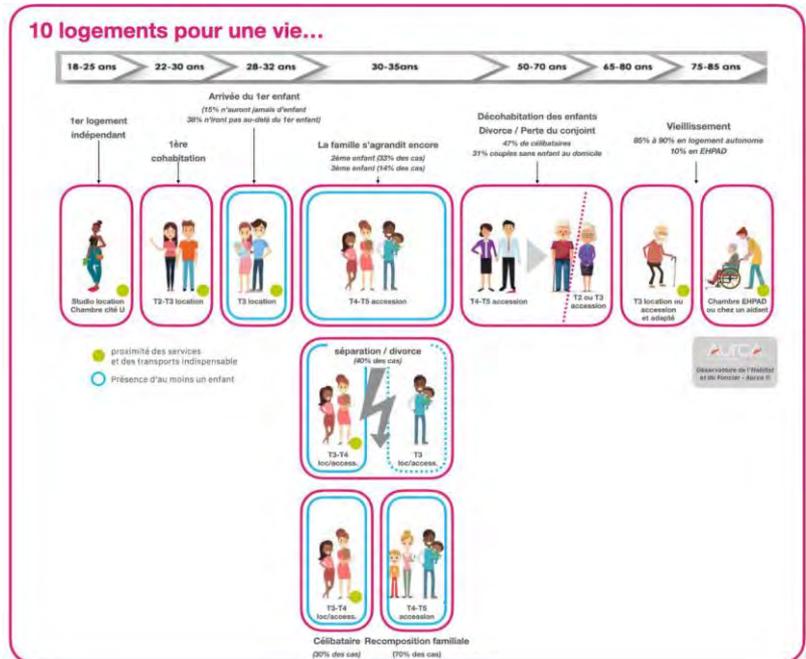
➤ Le parcours résidentiel « traditionnel » et ascendant menant de la location d'un studio-étudiant à la location d'un appartement 3 pièces, puis à l'accession à la propriété d'un pavillon est désormais fortement impacté par les évolutions sociétales.

➤ Les « incidents » de la vie (divorce, veuvage) peuvent entraîner un retour temporaire (ou non) et « subi » dans le locatif.

➤ L'allongement de la durée de la vie et les politiques de maintien à domicile, remettent en cause le modèle traditionnel et peuvent encourager un retour vers le locatif adapté PA/PH/PMR*.

➤ Ces évolutions nécessitent de mieux répondre à la diversité des besoins en logements.

Exemple de « trajectoires résidentielles »



2,1 pers. /ménage en 2011

contre 2,0 en 2021

>>> 1,9 ou 1,8 pers. /ménage en 2035/2040

* PA/PH/PMR = personnes âgées, personnes handicapées, personnes à mobilité réduite

Une construction neuve dynamique mais en difficulté

1 800

logements autorisés /an depuis 2013

+11%

d'augmentation du parc immobilier total en 10 ans et +11% d'augmentation du nombre de ménages = Etroite corrélation

2 fois +

Indice de constructibilité 2x+ élevé sur la première couronne et sur le périurbain qu'à Perpignan

2 fois -

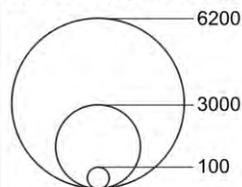
Indice de constructibilité 2x- bas sur le littoral que sur le reste de PMM

1 650

logements autorisés /an depuis 2018 (ralentissement de la production depuis 5 ans)

LES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2013 et 2023

Logement autorisé entre 2013 et 2023, (en nombre)



Taux de constructibilité (%)

4,2 - 6

Indice de constructibilité

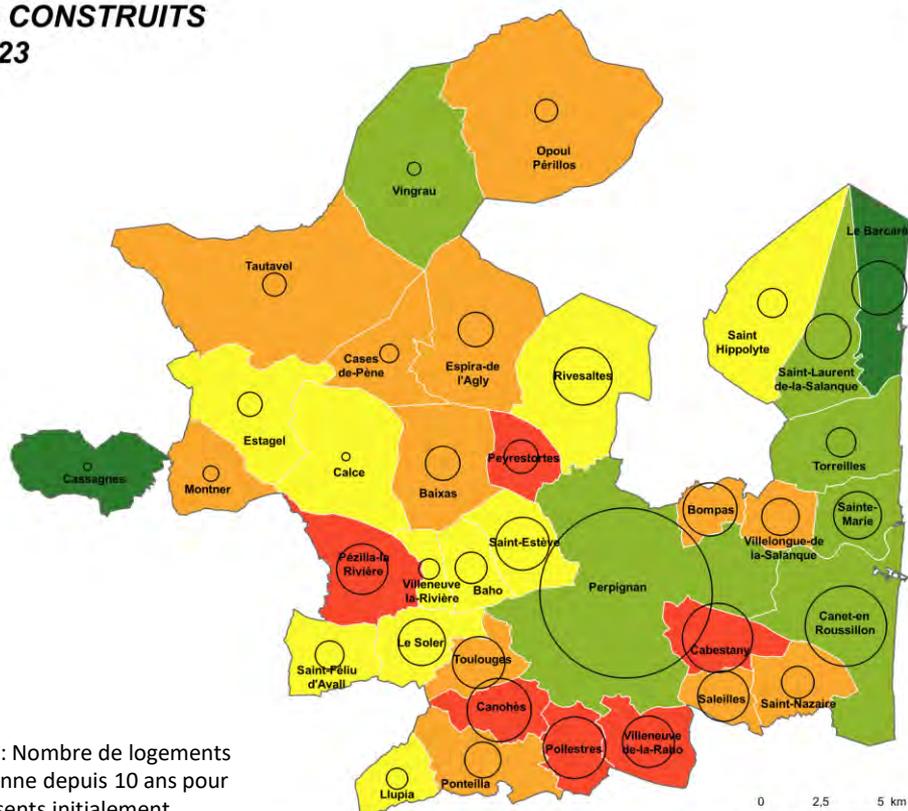
10 - 17

17 - 23

23 - 39,7

□ périmètre de PMM

Indice de constructibilité : Nombre de logements autorisés par an en moyenne depuis 10 ans pour 1000 logements déjà présents initialement



- La production est strictement corrélée à la hausse du nombre de ménages
- Perpignan et le littoral présentent une dynamique de production qui demeure très faible. Perpignan représente néanmoins 1/3 des mises en chantier.
- Des difficultés conjoncturelles et structurelles, internationales, nationales et locales : Covid, conflit en Ukraine, inflation record, fin du dispositif Pinel, normes RE2020, hausse record des taux d'emprunt, raréfaction du foncier urbanisable disponible...



Sources : IGN BD Topo®, SH@deli 2023, MEEM et N@lic 2013, MEEM d'après DClip, AURCA 2024

Une construction favorable aux ménages modestes, aux personnes seules et/ou âgées

70%

de ménages gagnés en 10 ans (solde net) sont composés d'une seule personne et sans enfant*

25%

de ménages gagnés en 10 ans (solde net) sont des familles monoparentales*

Des difficultés à capter les familles primo-accédantes de la classe moyenne

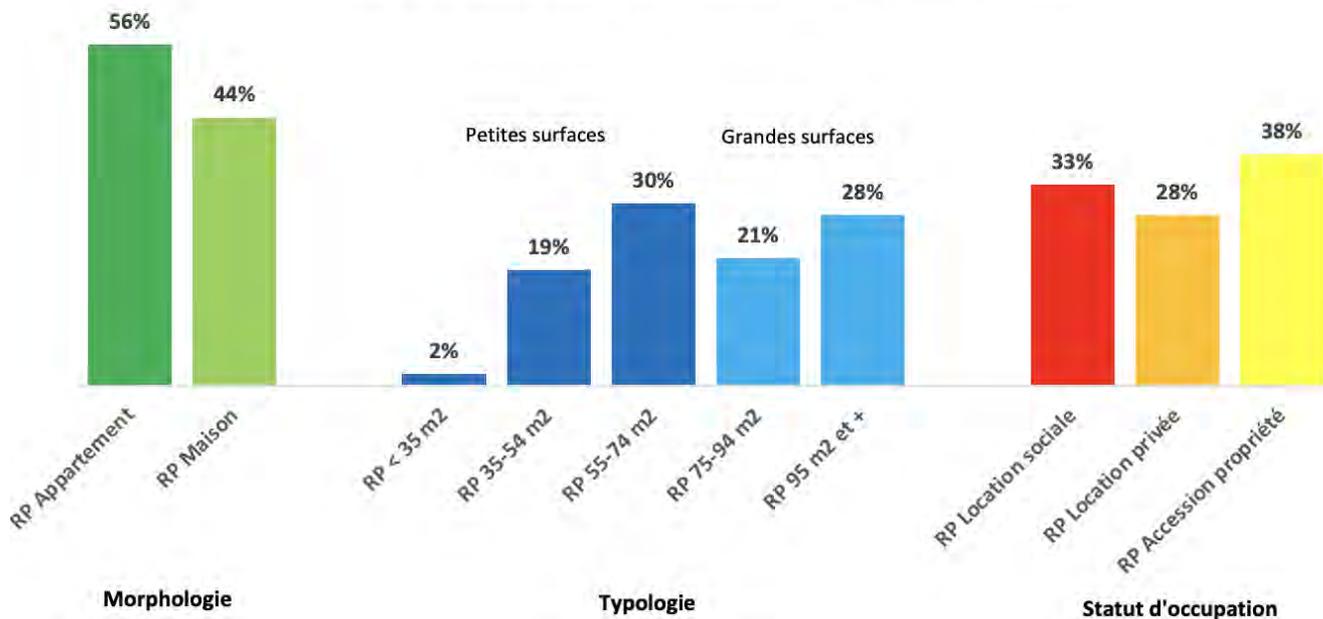
47%

des ménages sont âgés de plus de 60 ans**

31%

Part de la population totale âgée de plus de 60 ans (+4 pts en 10 ans)

Profil de la construction des résidences principales 2013/2024



- Une production résidentielle équilibrée, partagée entre collectif et individuel, mais également à l'équilibre entre petites et grandes surfaces (52% de T1 à T3), désormais majoritairement en location privée et sociale (61%).
- Des primo-accédants (classe moyenne - couple avec enfants) repoussés au-delà des limites du cœur d'agglomération, voire de l'intercommunalité. Recherche d'un pavillon abordable et donc arbitrage distance / prix
- Fort développement d'une offre adaptée « sénior » depuis 10 ans.

*Pour 100 ménages en plus, le solde net (2011/2021) de l'intercommunalité fait état de 80% de personnes seules ou de couples sans enfant,

25% de familles monoparentales et -5% de familles biparentales

** âge de la personne de référence du foyer



Une polarisation de la ville centre en termes d'emplois

102 763

emplois sur le territoire communautaire

64,5%

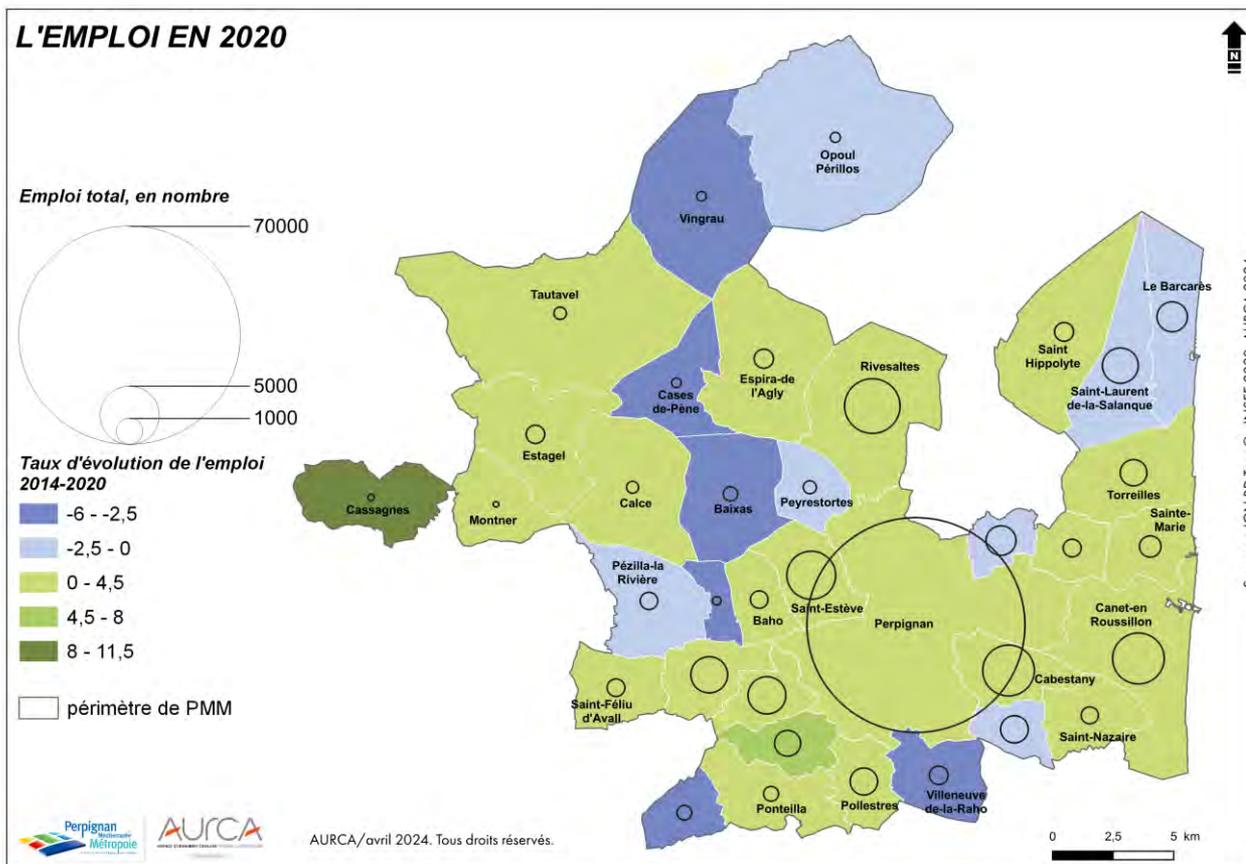
de l'emploi départemental

67 666

emplois à Perpignan

73,3%

des emplois cadres et des professions intellectuelles concentrés dans la ville centre



- Des **filières économiques historiques ou émergentes** qui structurent le territoire : l'agriculture, le tourisme, la logistique, le nautisme mais aussi le numérique, la santé, la construction, l'agroalimentaire
- **L'emploi se concentre à Perpignan** (65,8% de l'offre).
- L'emploi s'est aussi **développé en 1^{ère} couronne notamment** à Cabestany et Saint-Estève mais également à Rivesaltes et Canet-en-R. qui comptent chacune entre 3 500 et 4 500 emplois.
- L'ensemble du territoire communautaire se caractérise par une **faible croissance de l'emploi, y compris au sein de la ville centre.**

Un développement commercial sensible aux évolutions sociétales, mieux maîtrisé

▼ Nombre de commerces gagnés ou perdus entre 2011 et 2021
Taille des pictogrammes proportionnelle au poids des types de commerces en 2021



21 000 m²

Surfaces commerciales autorisées par an entre 2009 et 2013

|

5 200 m²

autorisés par an entre 2014 et 2021

- Entre 2011 et 2021, l'agglomération a enregistré la **perte de près de 70 commerces alimentaires spécialisés de proximité** (ex : boucherie), parallèlement l'offre nouvelle en grandes et moyennes surfaces alimentaires a considérablement ralenti avec seulement +3 établissements.
- Un besoin de retour au plus près des lieux de vie des clients a favorisé le **déploiement par les grandes enseignes de petites structures de proximité**, à savoir les supérettes (+7 en 10 ans).



Un territoire étendu, diversifié, peu dense, soumis à une forte saisonnalité

110 000

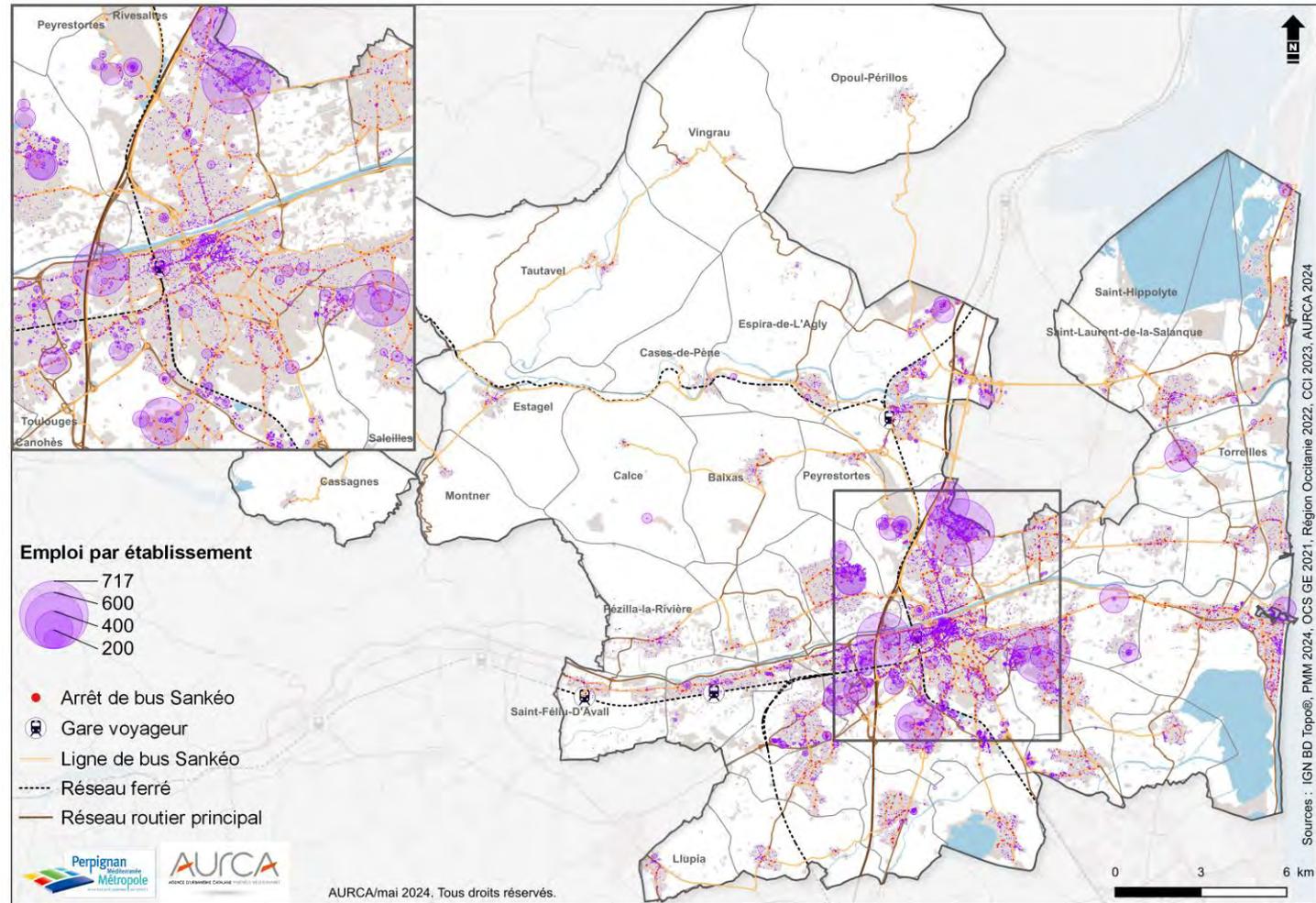
*déplacements
pendulaires / jour
pour les habitants
de PMM*

19,5 km

*de distance
moyenne parcourue
entre le domicile et
le travail par les
habitants de PMM*

85 %

*de part modale pour
la voiture dans les
déplacements
domicile-travail sur
PMM*



- **PMM : le bassin d'emplois du département**
- **Des flux de périphérie à périphérie en croissance à l'image des dynamiques économiques locales**
- **Un développement périphérique favorable à la voiture (économie, commerces, loisirs)**
- Une population très dépendante de la voiture
- Un doublement de la population en été

La dépendance à la voiture, variable d'ajustement du pouvoir d'achat pour les ménages

- Le transport : 1^{er} poste de dépenses des ménages

Les transports : LE levier de la transition énergétique

60 %
des trajets en voiture font moins de 5 km
|
95 %
de la durée de vie d'une voiture est passée à stationner
|
82,4 %
des ménages de PMM avaient au moins 1 voiture en 2020

1^{er}
secteur de consommation énergétique
|
1^{er}
émetteur de GES et de NO₂
|
61 %
dues aux véhicules particuliers

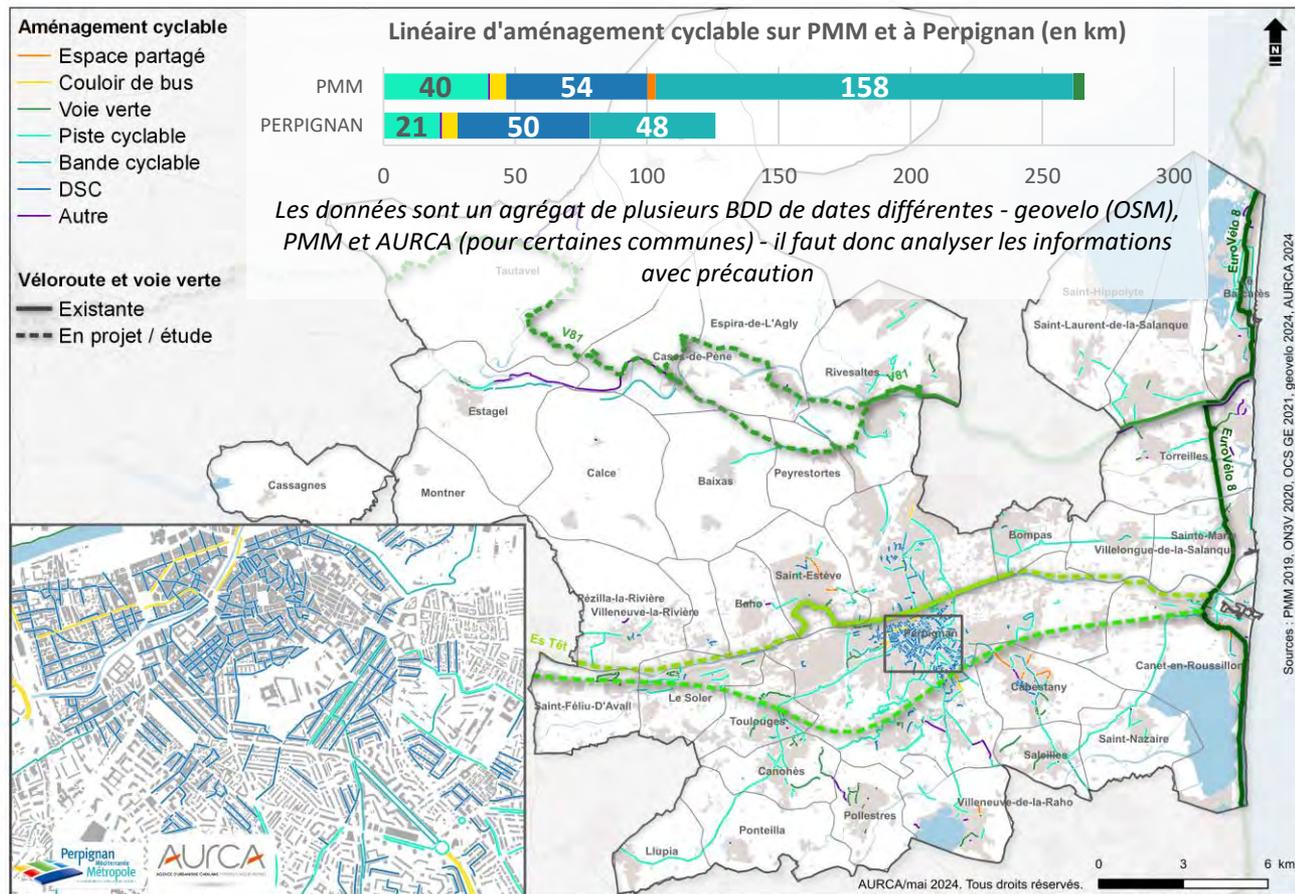
Le trafic routier : LE levier de l'amélioration du cadre de vie

- Des espaces publics requalifiés
- Un partage de la voirie en développement



2. Modes actifs, accessibilité et management de la mobilité

Une offre cyclable en développement mais un enjeu de continuité et de jalonnement prégnant

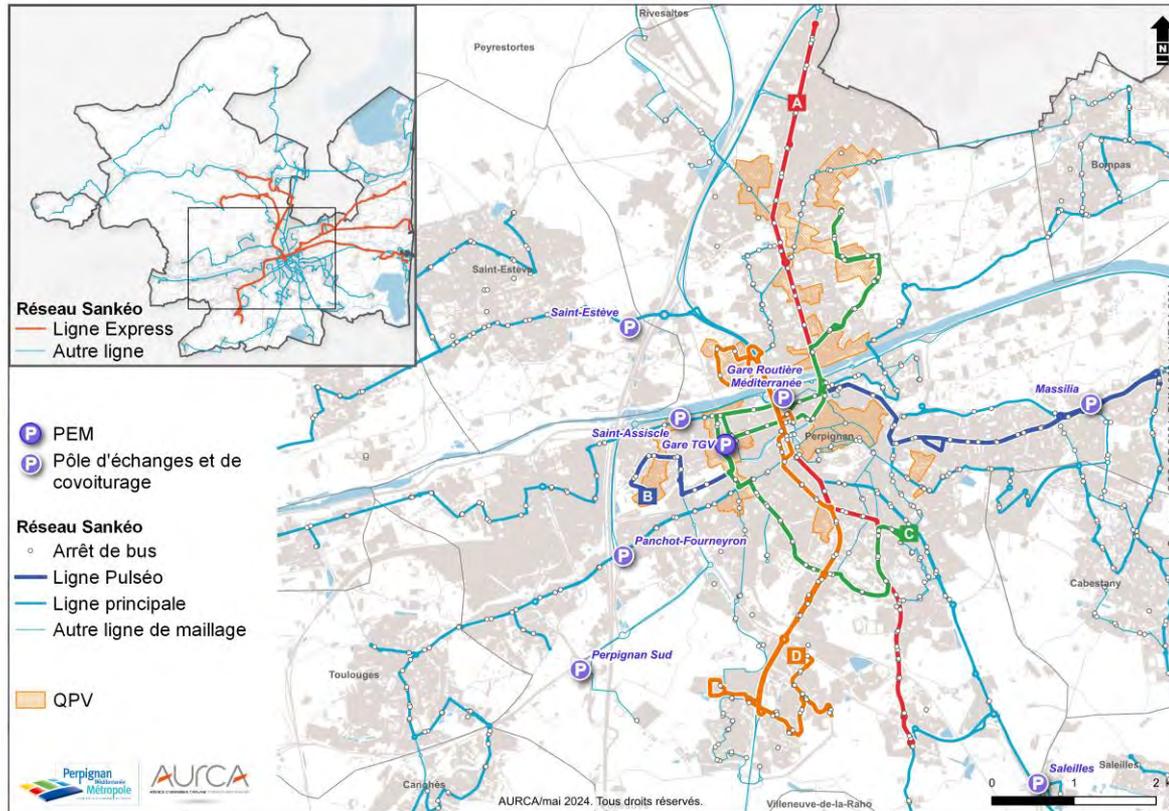


- 3 grands itinéraires : l'EV8 le long du littoral, Es Têt le long de la Têt et la V81 le long de l'Agly (à finaliser)
- Un réseau de pistes cyclables en étoile autour de Perpignan, des centres-villes à apaiser et à sécuriser et une desserte des communes de la plaine et des massifs qui progresse
- Un plan vélo de PMM doté d'un fort volet aménagement lancé en 2021
- Une concentration du stationnement vélo dans les centres-villes et sur le littoral
- Un enjeu d'entretien et d'amélioration des aménagements et équipements



3. Transports collectifs et intermodalité

Sankéo : un réseau sur-mesure, acteur de la dynamique du territoire



Un **nouveau contrat de DSP engagé en septembre 2022** pour une **restructuration d'envergure**

- Des tracés de lignes adaptés, mise en service du **TSR**, des offres « à la carte »
- Mise en service de **lignes Pulséo**
- Des **lignes plus directes et fréquentes** à destination de la ville-centre pour les communes de première couronne et des **lignes Express** pour les communes plus éloignées
- Une **intermodalité en construction** (17 pôles d'échanges et de covoiturage)
- Un **réseau LiO complémentaire** (3 branches ferroviaires ; 17 lignes de car pour 51 arrêts)

Des limites à l'attractivité : seulement 7 km de voies réservées aux bus et 13 carrefours équipés d'un système de priorité pour les bus

11,5 M

de voyageurs en
2023

800 000

voyageurs
supplémentaires qu'en
2022

226 000

voyageurs mensuels
pour les services
scolaires

40 %

de la fréquentation
sur les lignes
armatures A, B et C

+ 11 %

de fréquentation
estivale par rapport à
l'été 2022

2,03 voy/km

commercial contre
1,95 en 2022



4. Infrastructures et usages de l'automobile

Une augmentation du trafic routier en lien avec l'augmentation de la population et un report modal à accentuer

308

accidents de la route
en 2022

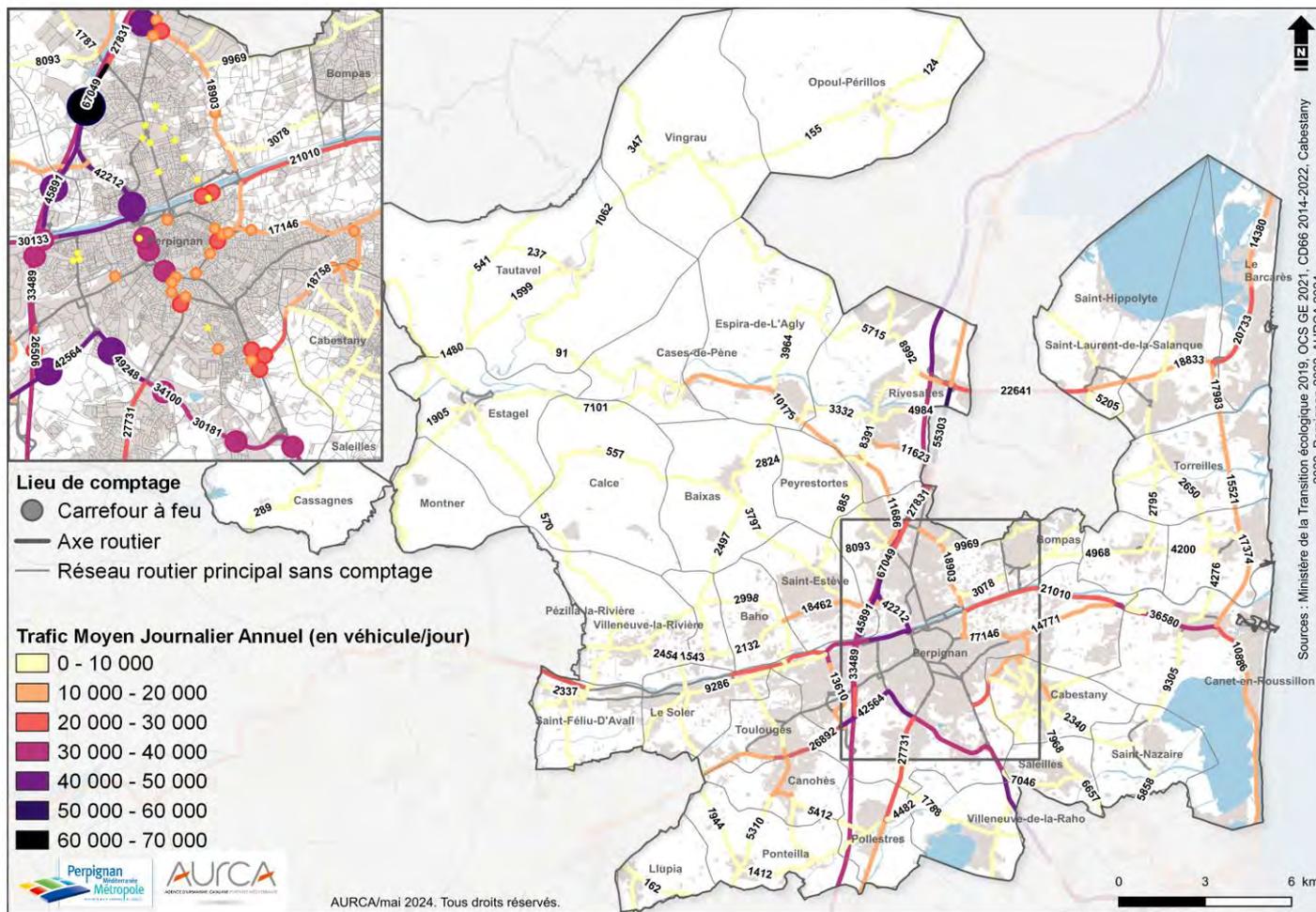
+ 12 %
depuis 2019

19 %

des tués dans les P-O l'ont été dans des accidents avec alcool (taux le plus faible d'Occitanie)

41 %

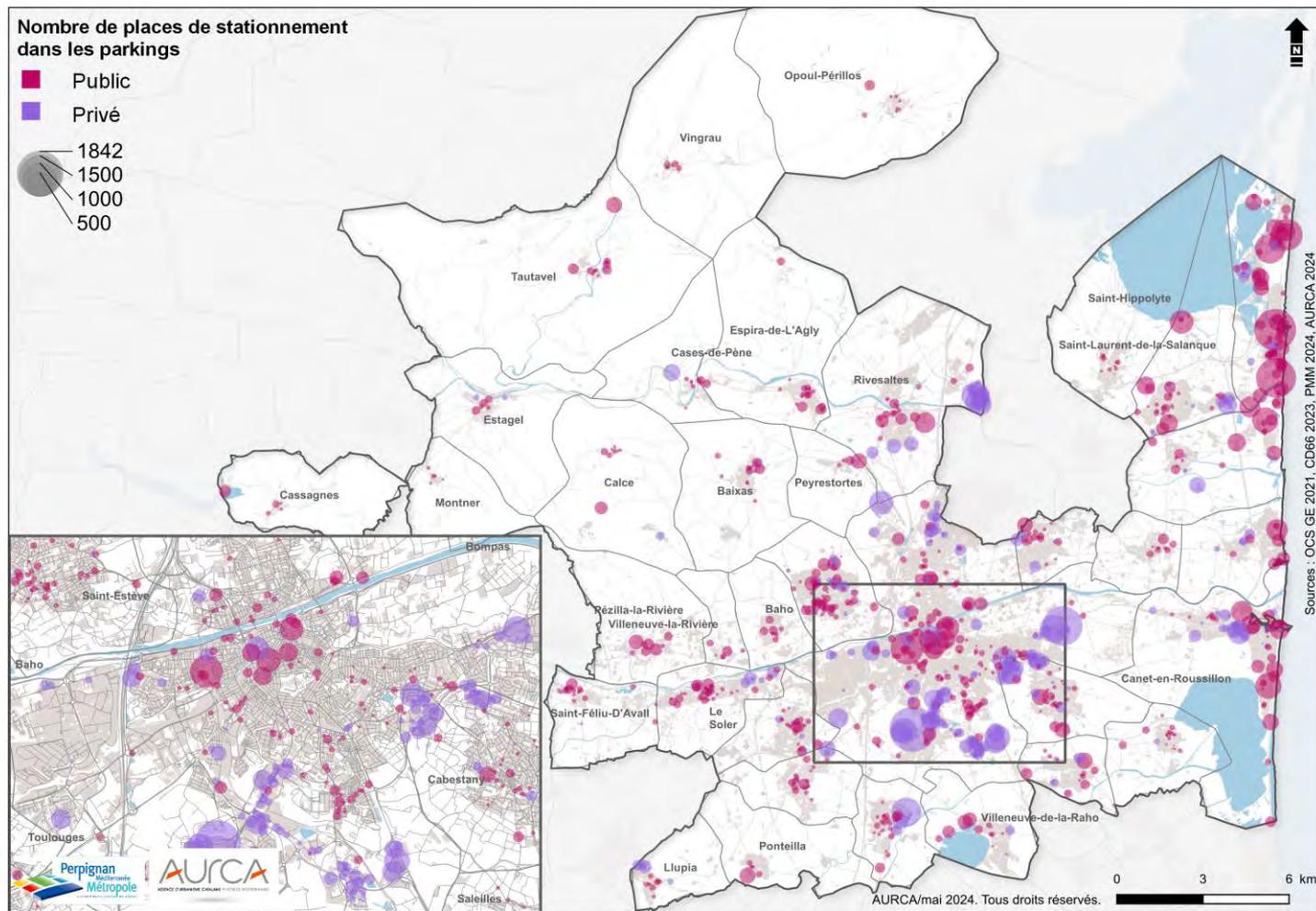
des tués en Occitanie étaient des motards



- Une autoroute qui structure les flux de transit, logistiques et touristiques du Nord au Sud
- La D900 est un axe très fréquenté par le trafic de transit : la Pénétrante Nord participe à amplifier la pénétration des flux dans le centre-ville via le Pont Arago et les boulevards qui finissent engorgés et peu adaptés au report modal
- Les accidents sont en majorité sur les axes à fort trafic de Perpignan mais les tués sont sur-représentés sur les grands axes routiers en dehors des agglomérations

4. Infrastructures et usages de l'automobile

Le stationnement : une problématique incontournable dans le partage de l'espace public



- L'offre en stationnement est le **premier facteur influençant le choix modal** des habitants et usagers
- L'offre sur voirie : **des points de vigilance** à retenir comme l'articulation avec les parkings payants, la concordance entre l'offre et les usages, la nécessaire réglementation, les livraisons en ville





L'essentiel pour comprendre le PLUi-D et participer à son élaboration

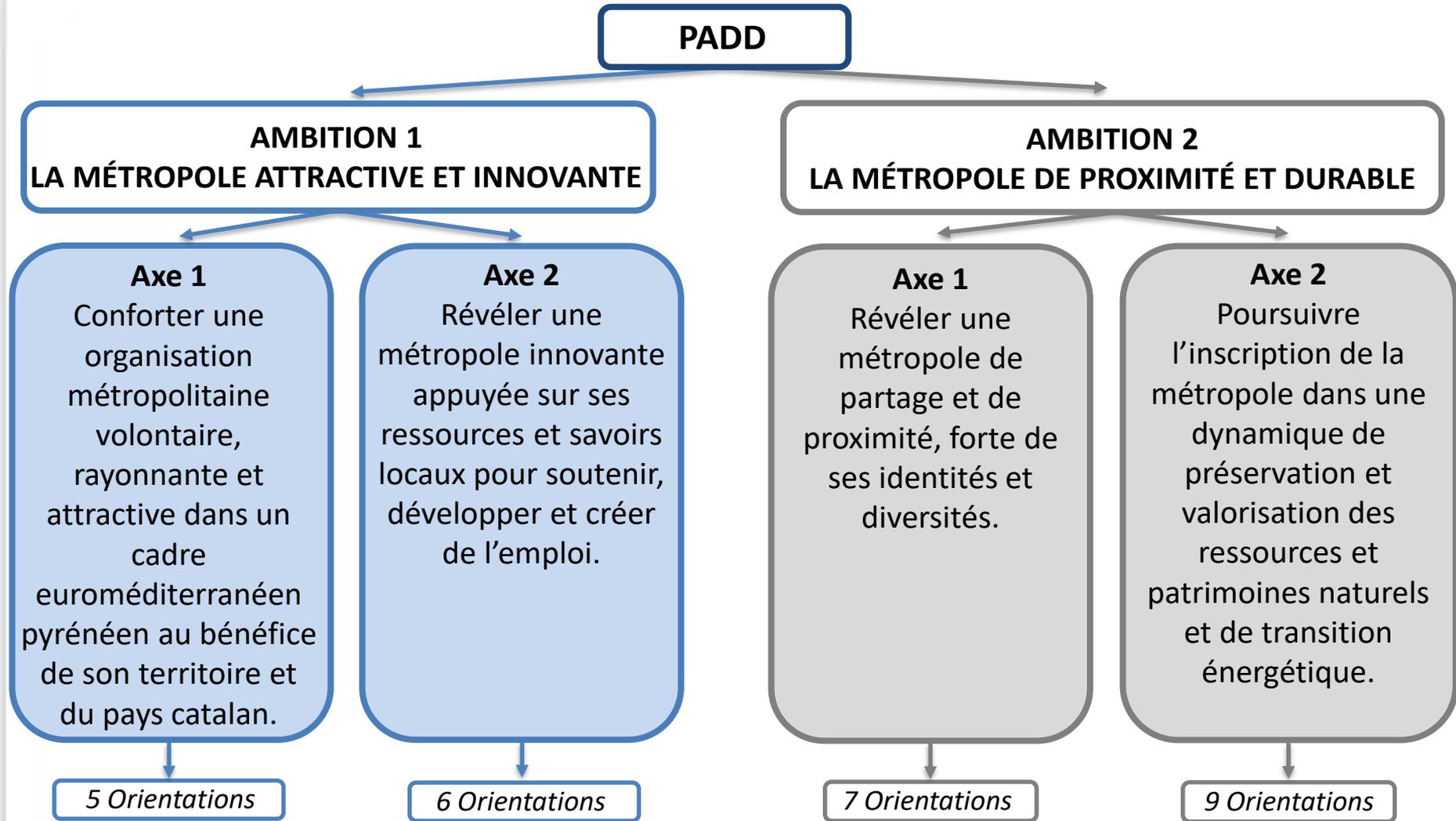
Le Projet d'Aménagement et de
Développement Durables (PADD)



Qu'est ce qu'un PADD ?

- **Véritable « fil rouge »** du PLUi-D, il définit les grandes ambitions et orientations politiques en matière d'aménagement du territoire de PMM à l'horizon 2037. Composé de 2 Ambitions, incluant 2 Axes chacune, eux mêmes complétés par plusieurs Orientations.
- **Son contenu est cadré** par le Code de l'Urbanisme (art L151-5), il doit aborder les thématiques suivantes :
 - *Habitat , Patrimoine.*
 - *Aménagement, urbanisme, formes urbaines, renouvellement urbain.*
 - *Paysage, Protection espaces naturels/agricoles/forestiers, Continuités écologiques, Réduction de la conso espace*
 - *Les déplacements, Transports (dispositions L1214-1 et 1214-2 du Code des Transports)*
 - *Equipements, Commerces, Développement économique et loisirs.*
 - *Réseaux d'énergie, Développement des ENR, des communications numériques...*
- **Il a été élaboré** grâce aux résultats de l'état des lieux du territoire et à la démarche de concertation. **Il a été débattu** en Conseil Communautaire le 24 Juin 2024.
- **Il se traduit** dans les pièces techniques du PLUi-D : Règlement (écrit et graphique), les OAP et le Volet Déplacements (Programme Orientations et d'Actions - POA).

Organisation du PADD : 2 Ambitions, 2 Axes/ambition et des Orientations :



Déclinées en cohérence dans :

Les OAP
Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Le Règlement écrit et graphique

Le POA
Programme d'Orientations et d'Actions dédié aux déplacements.

AMBITION 1 : LA MÉTROPOLE ATTRACTIVE ET INNOVANTE

AXE 1 : CONFORTER UNE ORGANISATION MÉTROPOLITAINE VOLONTAIRE, RAYONNANTE ET ATTRACTIVE DANS UN CADRE EUROMÉDITERRANÉEN PYRÉNÉEN AU BÉNÉFICE DE SON TERRITOIRE ET DU PAYS CATALAN.

Orientation 1 : Faire valoir une position géostratégique : conforter l'attractivité de la métropole au sein de la Grande Région.

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

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

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

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

Ambition 1 : La métropole attractive et innovante

AXE 2 : RÉVÉLER UNE MÉTROPOLE INNOVANTE APPUYÉE SUR SES RESSOURCES ET SAVOIRS LOCAUX POUR SOUTENIR, DÉVELOPPER ET CRÉER L'EMPLOI.

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

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

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

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

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

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

AMBITION 2 : LA MÉTROPOLE DE PROXIMITÉ ET DURABLE

AXE 1 : RÉVÉLER UNE MÉTROPOLE DE PARTAGE ET DE PROXIMITÉ, FORTE DE SES IDENTITÉS ET DIVERSITÉS.

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

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

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

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

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

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

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

Ambition 2 : La métropole de proximité et durable

AXE 2 : POURSUIVRE L'INSCRIPTION DE LA MÉTROPOLE DANS UNE DYNAMIQUE DE PRÉSERVATION ET VALORISATION DES RESSOURCES ET PATRIMOINES NATURELS ET DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE.

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

Orientation 2 : Œuvrer pour une réduction des consommations énergétiques en accentuant les efforts en matière de sobriété, y compris dans le domaine des transports.

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

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

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

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

Orientation 7 : Préserver et valoriser la Trame Verte et Bleue (TVB) locale et conforter les continuités écologiques notamment autour de la valorisation des berges de la Têt et de ses affluents.

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

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



Temps d'échanges





Perpignan
Méditerranée
Métropole

PERPINYÀ MEDITERRÀNIA | METRÒPOLI

Merci de votre
attention.

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



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