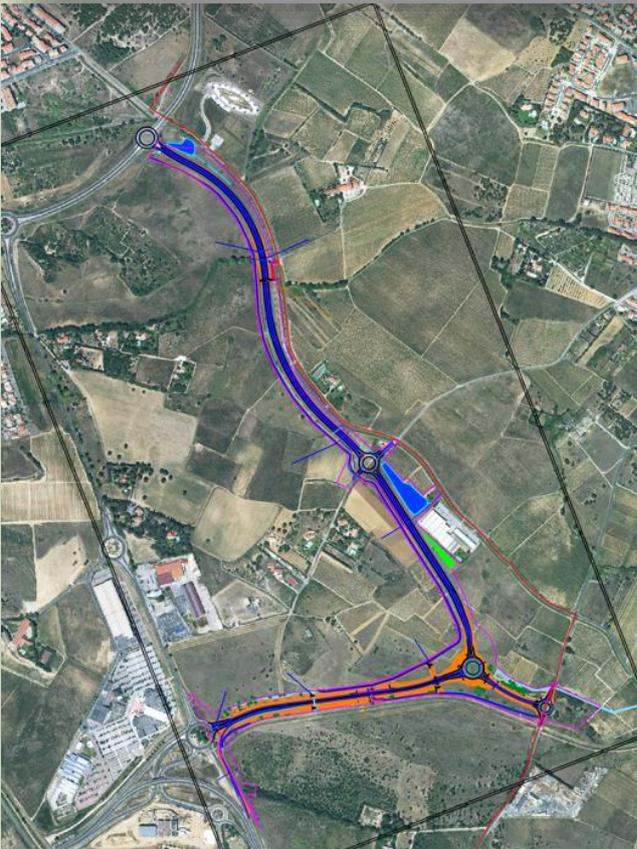


Dossier en réponse à  
l'avis du CSRPN sur le  
dossier D.E.P

# AMENAGEMENT DU CONTOURNEMENT SUD DE CABESTANY – PHASE 1

Commune de Perpignan (66)



Dossier 22-TR-1140-A – Octobre 2022



CRB Environnement : Bureaux : 5, allée des Villas Amiel 66 000 Perpignan - Siège social : 40, rue Courteline 66000 Perpignan  
☎ : 04.68.82.62.60. 📠 : 04.68.68.98.25 www.crbe.fr

# SOMMAIRE

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>1</b>
<b>2. REPONSES APORTEES A L'AVIS DU CSRPN .....</b>	<b>2</b>
2.1. Point n°1 .....	2
2.1.1. Contenu de l'avis .....	2
2.1.2. Réponses apportées .....	2
2.1.2.1. Historique du projet .....	2
2.1.2.2. Visibilité sur l'évaluation environnementale du projet dans son ensemble .....	15
2.1.2.3. Pourquoi le scénario de requalification de l'avenue d'Argelès est inenvisageable .....	33
2.1.2.4. Des voies vertes sont-elles prévues dans le projet .....	35
2.2. Point n°2 .....	37
2.2.1. Contenu de l'avis .....	37
2.2.2. Réponses apportées .....	37
2.2.2.1. L'avifaune .....	37
2.2.2.2. Les amphibiens .....	39
2.2.2.3. L'Euphorbe de Terracine .....	39
2.3. Point n°3 .....	40
2.3.1. Contenu de l'avis .....	40
2.3.2. Réponse apportée .....	40
2.4. Point n°4 .....	43
2.4.1. Contenu de l'avis .....	43
2.4.2. Réponse apportée .....	43
2.5. Point n°5 .....	44
2.5.1. Contenu de l'avis .....	44
2.5.2. Réponse apportée .....	44
2.6. Point n°6 .....	44
2.6.1. Contenu de l'avis .....	44
2.6.2. Réponse apportée .....	44
2.7. Point n°7 .....	47
2.7.1. Contenu de l'avis .....	47
2.7.2. Réponse apportée .....	47

# 1. PREAMBULE

Le présent document constitue la réponse aux remarques du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel d'Occitanie constituant son avis concernant le projet de création d'une route départementale 22B pour le contournement Sud de Cabestany – Phase 1 (Projet référencé 2022-03-13a-00389).

## 2. REPONSES APPORTEES A L'AVIS DU CSRPN

### 2.1. POINT N°1

#### 2.1.1. CONTENU DE L'AVIS

*« Le projet présenté dans cette demande ne concerne que la phase 1 d'un projet bien plus vaste de contournement de Perpignan par l'Est. Le CSRPN souhaite avoir de la visibilité sur l'évaluation environnementale du projet dans son ensemble, et son intégration dans le plan local d'urbanisme, avec une réflexion de fond sur la stratégie de l'agglomération de Perpignan, et des arguments plus concrets prouvant à l'échelle locale le bien-fondé de ce choix.*

*De manière globale, il est maintenant bien connu que les ajouts de voies, surtout quand les ouvrages de connexion restent inchangés, ne règlent pas les problèmes de trafic. Les variantes présentées dans le dossier n'expliquent à aucun moment pourquoi un scénario prévoyant par exemple d'augmenter le débit possible sur l'avenue d'Argelès, (et dont l'impact environnemental serait bien moindre), serait inenvisageable. De même on peut se demander pourquoi la mobilité d'intégration douce, n'a pas été choisie, circulation à faible vitesse en bordure d'agglomération, et délimitant une frontière durable entre ville et zone agricole. Si des voies vertes sont prévues et certains chemins annoncés comme restreints d'accès, ces éléments ne figurent pas non plus dans le dossier, si bien qu'il est très difficile d'évaluer l'impact final de ces aménagements. Le document de demande, sans forcément tout détailler, doit au moins se référer aux documents stratégiques contenant ces informations, s'ils existent, pour justifier le projet. »*

#### 2.1.2. REPONSES APPORTEES

##### 2.1.2.1. Historique du projet

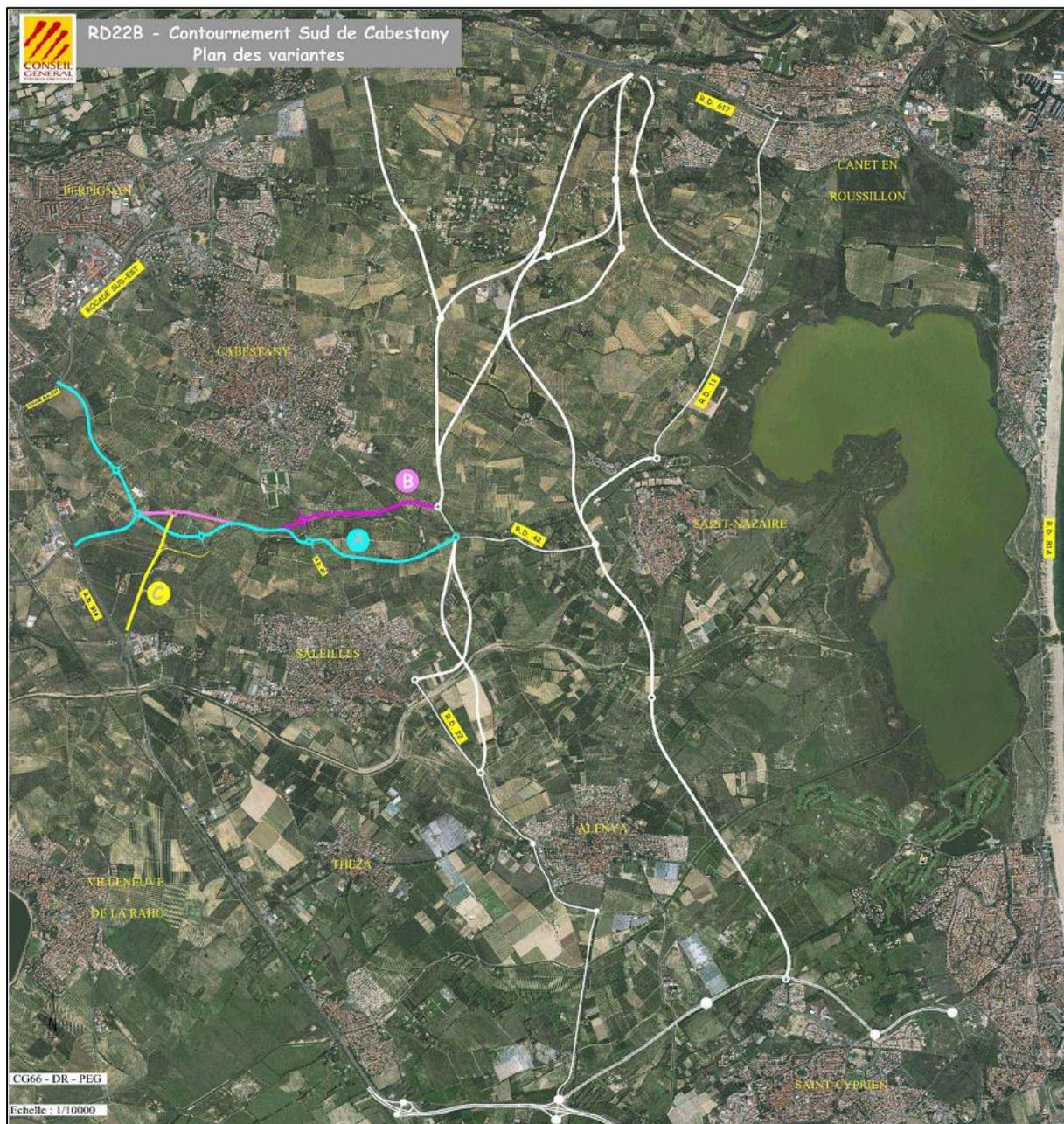
L'historique du projet à la page 17 avait été synthétisé et certains éléments ont été omis. Les éléments ci-dessous reprennent l'historique du projet de façon exhaustive depuis l'année 2000 date de début du lancement de l'opération à 2022.

**2000** : Lancement du projet par le Département des Pyrénées-Orientales.

**2001** : Lancement des études préliminaires avec pour objectif de trouver le meilleur tracé en marge des agglomérations de Cabestany, Saleilles et Perpignan. Le projet doit répondre aux différentes contraintes (environnementales, déplacements, urbaines).

**2002** : Etude d'avant-projet sommaire avec 3 variantes de tracé (variantes A, B et C). L'étude a permis de matérialiser en janvier 2003 un emplacement réservé dans les documents d'urbanisme des communes de Cabestany et Perpignan.

A l'époque, le projet de contournement Sud de Cabestany est étudié concomitamment avec le projet de continuité de la voie littorale dénommée RD81B. Les variantes du projet de RD81B apparaissent en blanc sur le plan ci-après « RD22B – Contournement sud de Cabestany - plan des variantes ».



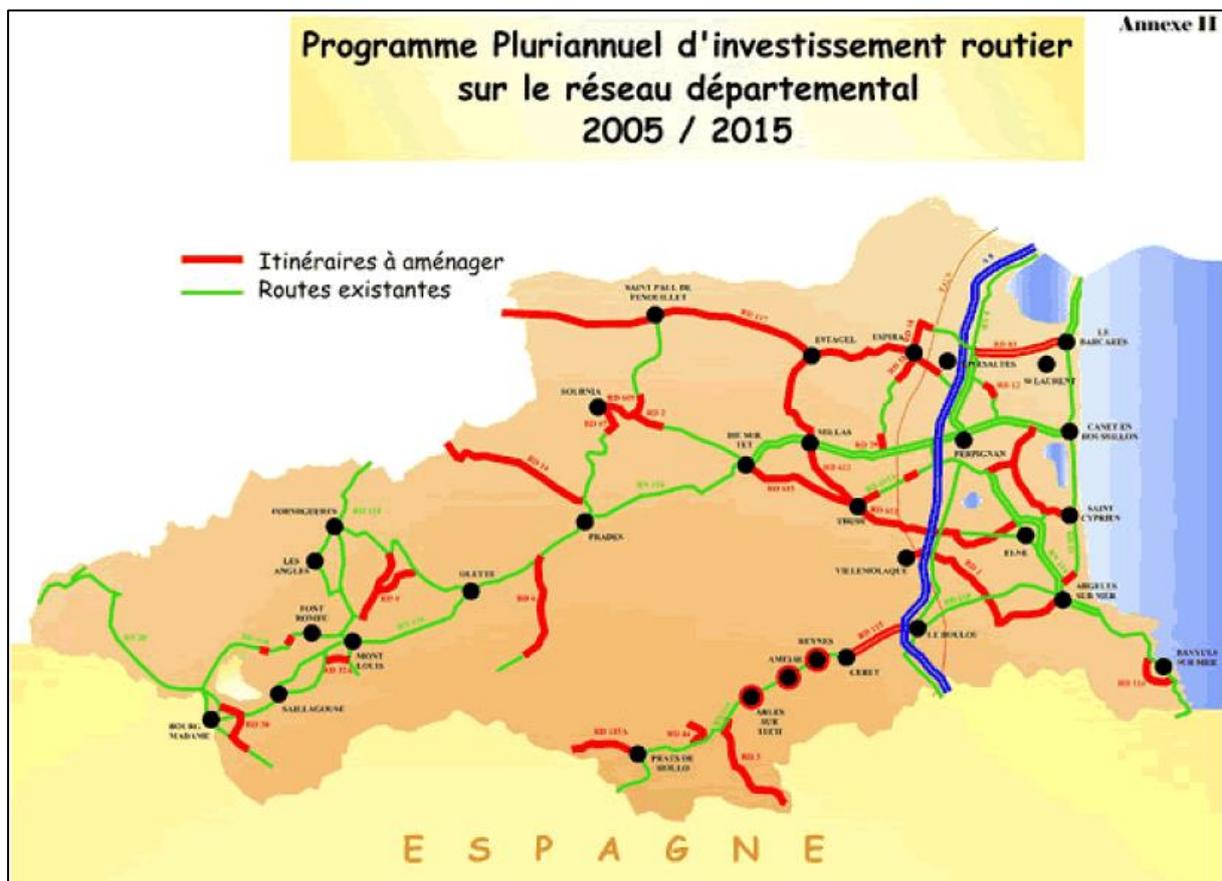
**2004-2005** : Lancement de réunions publiques dans les communes concernées. A chaque réunion, des invitations ont été adressées aux élus, aux propriétaires connus des terrains susceptibles d'être touchés par les différents tracés envisagés ainsi qu'aux riverains les plus proches. Des réunions ont eu lieu dans les communes suivantes : Alénya, Saleilles, Saint Nazaire, Canet en Roussillon, Cabestany et Perpignan, entre octobre et novembre 2005. Lors de ces réunions, la variante B a été jugée pénalisante pour quelques habitations situées au Sud de Cabestany (Mas Alart, Mas Orfila).

Une adaptation de l'emplacement du giratoire à l'Est du Mas Rouma au lieu-dit « Pou de les Coulobres » a été nécessaire car les impacts étaient forts sur l'agriculture.

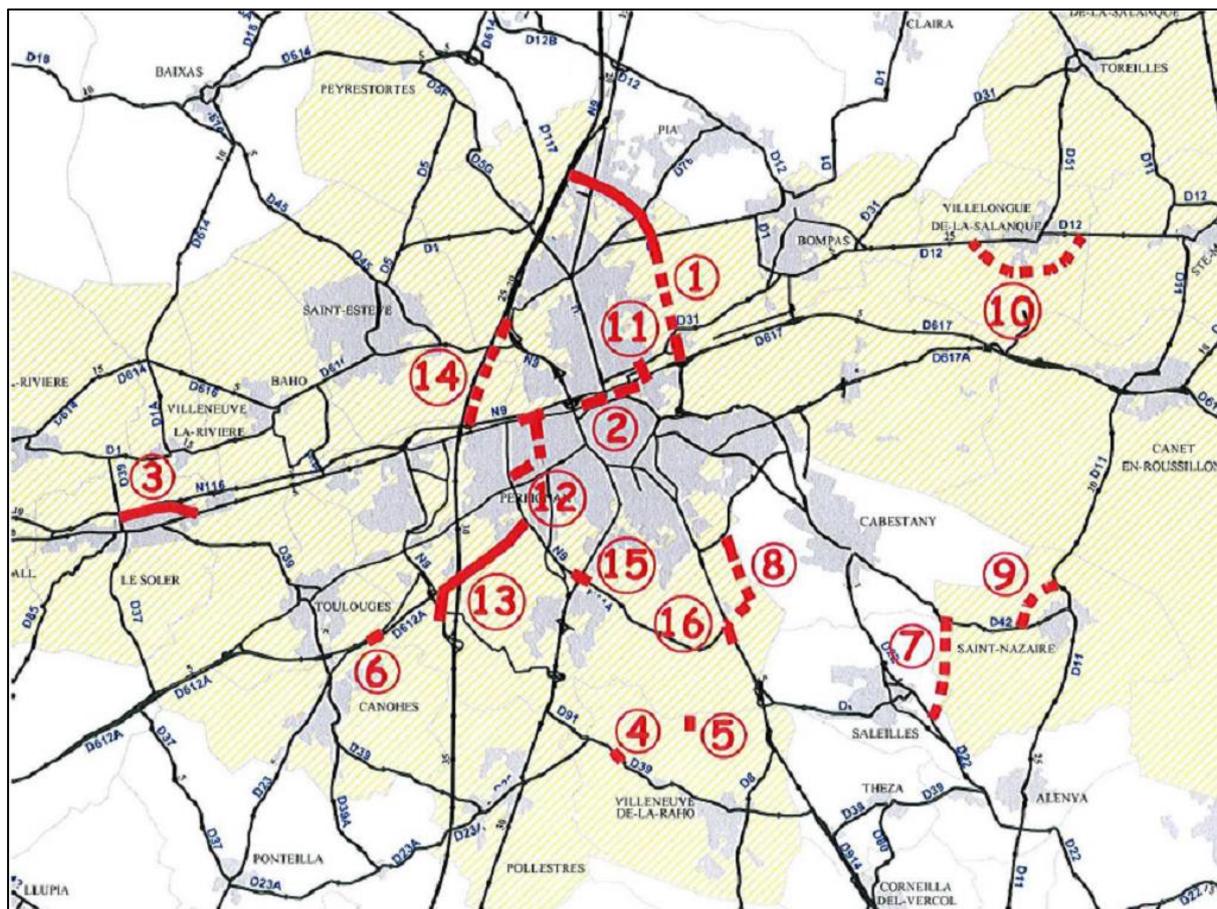
Au terme des réunions publiques, plusieurs dispositions ont été prises :

- Affiner l'étude des tracés en prenant en compte les observations et suggestions issues des réunions publiques notamment vis-à-vis des exploitations agricoles et des riverains les plus proches,
- Organiser des réunions techniques spécifiques avec les partenaires (mairies de Canet en Roussillon, Alénya, Saleilles, la Chambre d'Agriculture, le syndicat gérant le SCOT),
- Mettre en place le processus de concertation publique pour informer les riverains de manière plus élargie même si le projet ne relève ni de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, ni de l'article L121-1 du Code de l'Environnement.

**30 mars 2005** : Délibération de l'Assemblée Départementale en session publique pour le vote du programme pluriannuel d'investissement 2005/2015. Le projet de contournement sud de Cabestany est inscrit dans le programme.



**23 octobre 2006** : Signature d'une convention de partenariat financier entre la Communauté d'Agglomération, le Département et la Ville de Perpignan pour les projets routiers structurants sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de 2006 à 2012. Le projet de contournement Sud de Cabestany fait l'objet d'un conventionnement sur une partie de l'itinéraire (cf carte ci-dessous : projet n°8). Le coût de l'opération prévu pour la RD22B est estimé à 5 millions d'euros, le Conseil Général participe à hauteur de 70 % et Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération à hauteur de 30 %.



**Novembre 2006** : Délibération de l'Assemblée Départementale sur le processus et les modalités de la mise en place de la concertation publique du projet.

**2006** : Réunions techniques associant les services de la Direction des Routes et les acteurs ou partenaires directement concernés par le projet.

Sur le projet de contournement Sud de Cabestany - RD22B, la variante présentant le moins d'impact (variante A) n'a fait l'objet que de certaines adaptations du tracé afin d'être moins impactante sur l'agriculture.

Une réunion a eu lieu le 8 novembre 2006 avec l'équipe projet chargée de l'élaboration du SCOT Plaine Roussillon. L'équipe projet chargée de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale Plaine Roussillon comporte notamment les membres représentant la Ville de Perpignan, la Communauté

d'Agglomération Perpignan Méditerranée, ainsi que les communes de Cabestany, de Saleilles et d'Alénia.

Son objectif est d'harmoniser les projets routiers avec le SCOT, tant au niveau des données (trafic, mobilité, etc.) qu'au niveau des projets (Plan de Déplacement Urbain, voiries structurantes, futures zones urbanisées et d'activités, etc.). **Le projet de la RD22B – Contournement Sud de Cabestany est intégré dans le schéma de cohérence territorial. Il fait partie d'un réseau de voirie structurant et doit permettre aux communes d'avoir un développement harmonieux.**

**Fin 2006** : Inscription du projet de la RD22B dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) porté par la Communauté d'Agglomération dont l'objectif est d'organiser les transports des personnes et des marchandises sur la période 2006-2012.

Depuis 2001, l'agglomération de Perpignan avec le soutien des services de l'État a engagé une politique des transports ambitieuse à travers l'élaboration de son Plan de Déplacement Urbain (PDU). Ce dernier propose, en relation avec le développement urbain de l'agglomération, un projet d'organisation des déplacements et des transports de personnes et de marchandises sur la période 2006 - 2012.

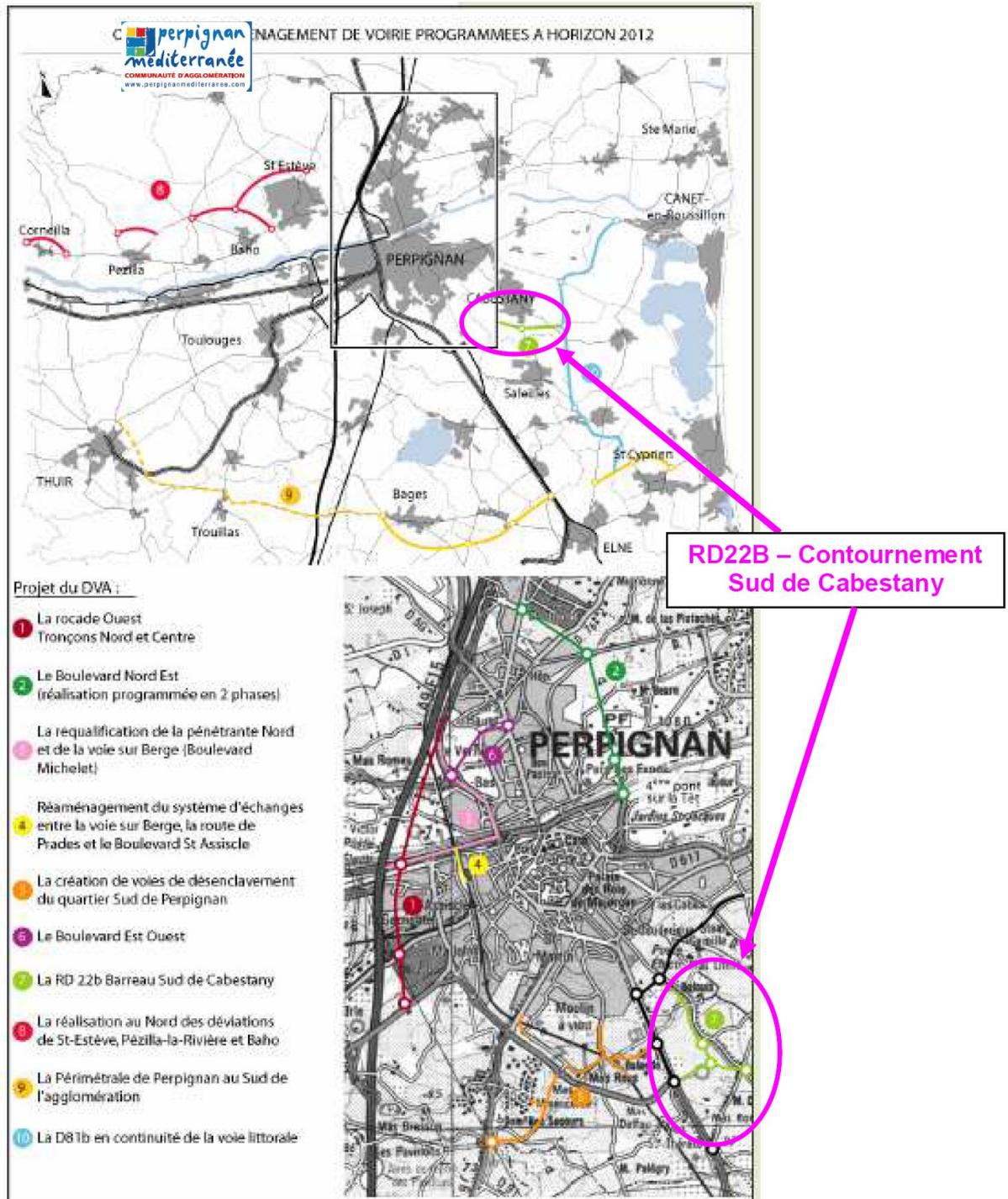
Huit objectifs stratégiques structurent le PDU :

- Rapprocher les politiques d'urbanisation et de déplacements ;
- Développer les transports publics ;
- Promouvoir une politique ambitieuse en matière d'inter modalités ;
- Promouvoir l'utilisation des modes doux ;
- Maîtriser les déplacements automobiles ;
- Une politique du stationnement au service des objectifs du PDU ;
- Organiser les livraisons et le transport de marchandises en ville et sur le territoire de l'agglomération ;
- Faire évoluer les comportements.

S'agissant de la maîtrise des déplacements automobiles, celle-ci passe forcément par une bonne structuration du réseau de voirie. En effet, rapprocher les caractéristiques et les modes d'aménagement des voies des fonctionnalités qui leur sont attribuées en matière de trafic, c'est améliorer la sécurité des déplacements, réduire les nuisances dans les cœurs de ville et dégager des capacités de voirie à affecter aux autres modes de déplacements, transports publics et modes doux.

Dans cette logique, le PDU a repris différents projets figurant dans le Dossier de Voirie d'Agglomération du Département (DVA) approuvé en 1997 et mis à jour en 2000 ; projets qui contribuent à une plus grande cohérence et une meilleure hiérarchisation du réseau de voirie.

L'aménagement du contournement Sud de Cabestany – RD22B (projet n°7) a été intégré au PDU dans les opérations d'aménagement de voirie programmées à horizon 2012 destinées à assurer l'efficacité et la cohérence du réseau secondaire. Cette opération va permettre d'assurer les mouvements de contournement au sud et à l'est de Perpignan entre les différents axes majeurs (échangeur Perpignan Sud de l'A9, RD900, RD914, RD22B objet du présent dossier, RD22c ou RD69 puis RD11 pour rejoindre Canet en Roussillon).



**2007** : Lancement de la concertation publique. L'ensemble des études jusqu'à 2006 a été soumis à la concertation publique dont les modalités ont d'abord été approuvées par les communes de Perpignan, Saint Nazaire, Cabestany et Saleilles puis par l'Assemblée Départementale.

Des réunions de concertation ont eu lieu le 12 mars 2007 à Alénia, le 13 mars 2007 à Cabestany et le 15 mars 2007 à Saint Nazaire.

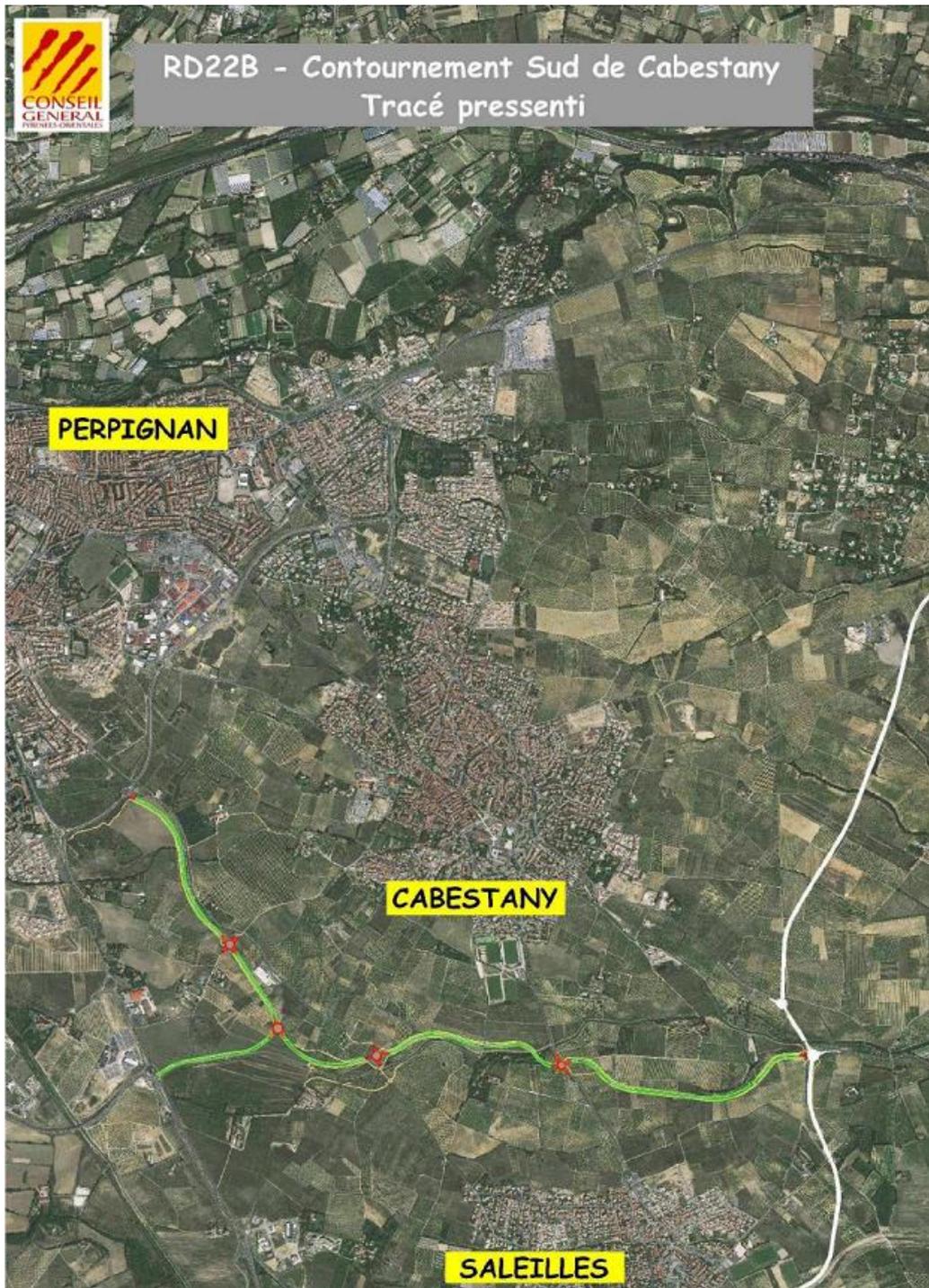
Lors des réunions de concertation, l'ensemble des variantes a été présenté à la population.

Les variantes ont été comparées entre-elles (cf plan en page 3) selon plusieurs critères :

- Caractéristiques géométriques et sécurité ;
- Milieu naturel ;
- Milieu humain : nuisances sonores, proximité des habitations, ilots agricoles et désenclavement, urbanisation des communes, etc.

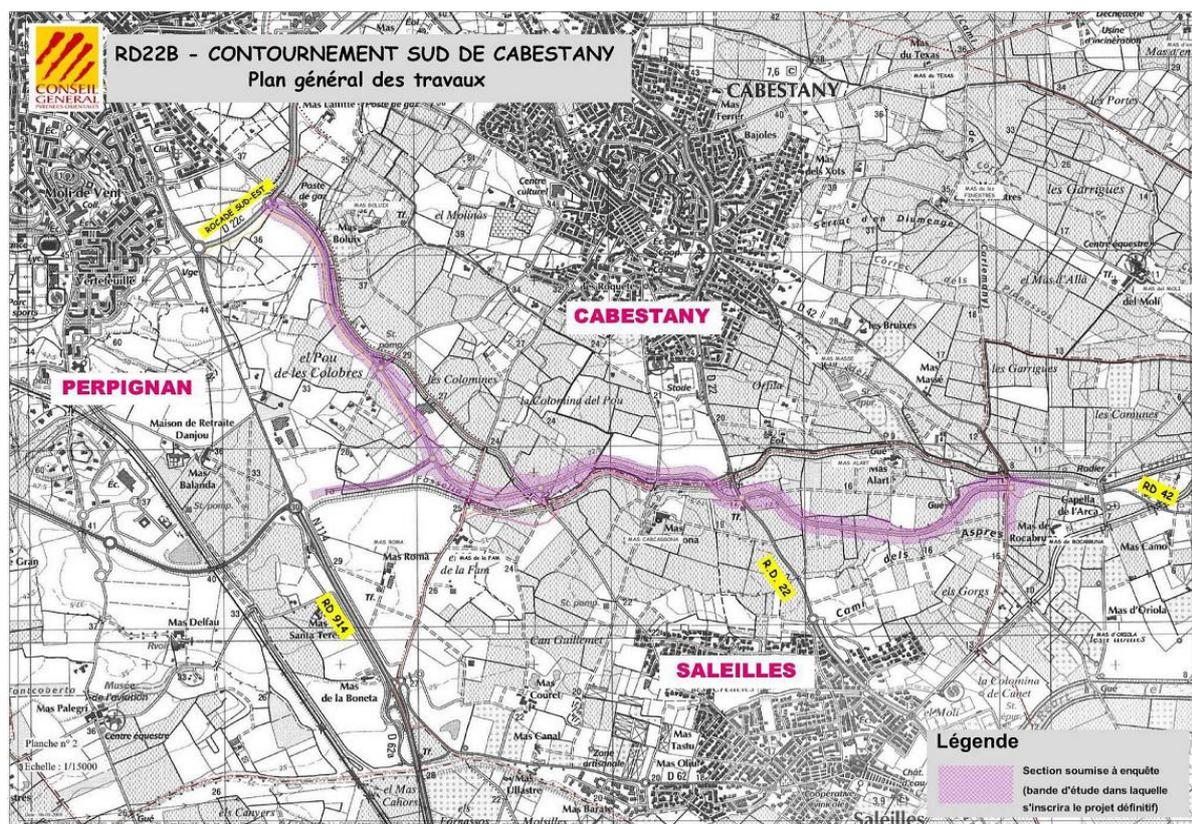
**Juillet 2007** : Bilan de la concertation

Il est ressorti de la concertation que la variante A présentait le moins d'impact (cf planche en page suivante) et que le tracé serait présenté à l'enquête publique.



**Décembre 2009** : arrêté préfectoral n°2009355-04 prescrivant l'ouverture des enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique portant mise en compatibilité des POS et PLU des communes de Perpignan, Cabestany, Saleilles et Saint Nazaire préalable à l'autorisation requise au titre du Code de l'Environnement (eaux et milieux aquatiques).

18 janvier 2010 au 19 février 2010 : Enquête publique sur le projet RD22B



Plan général des travaux présenté dans le dossier DUP

**13 juillet 2010** : Arrêté préfectoral n°2010194-0012 portant autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement concernant le contournement sud de Cabestany (communes de Perpignan, Cabestany, Saleilles et Saint-Nazaire)

**28 juillet 2010** : Déclaration de projet et avis motivé du Département. Suite à l'enquête publique et au manque de consensus sur certains morceaux du tracé, le Département a réuni l'ensemble des collectivités concernées pour leur proposer des adaptations de tracé tout en restant dans le cadre réglementaire.

Ces adaptations ont porté sur :

- Le déplacement du carrefour giratoire avec la RD22 vers le Nord sur la commune de Cabestany et ainsi supprimer les impacts sur l'espace boisé du Mas Carcassonne
- Le ripage vers le nord du tracé sur la commune de Saleilles (au niveau du mas Alart)
- La réduction des emprises par la suppression de certaines voies latérales sur les communes de Saleilles et Saint Nazaire
- Le choix d'aménager la route selon une typologie boulevard urbain avec terreplein central comme cela existe sur la RD22c au niveau du mas Guérido et de Médipole.

Ces adaptations permettent de préserver les deux îlots viticoles du mas Alart et du mas Carcassonne constituant ainsi une coulée verte tout en préservant les possibilités d'extension de l'urbanisation de la commune de Saleilles.

Le Département a donné une suite favorable à la poursuite du projet et a demandé à Monsieur le Préfet de prononcer l'utilité publique du projet.

**15 février 2011** : Arrêté préfectoral n°2011046-0002 portant déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du contournement sud de Cabestany et portant mise en comptabilité des POS et des PLU des communes de Perpignan, Cabestany, Saleilles.

**De 2011 à 2016** : Intégration du projet de RD22B dans le SCOT et dans les documents d'urbanisme des communes concernées

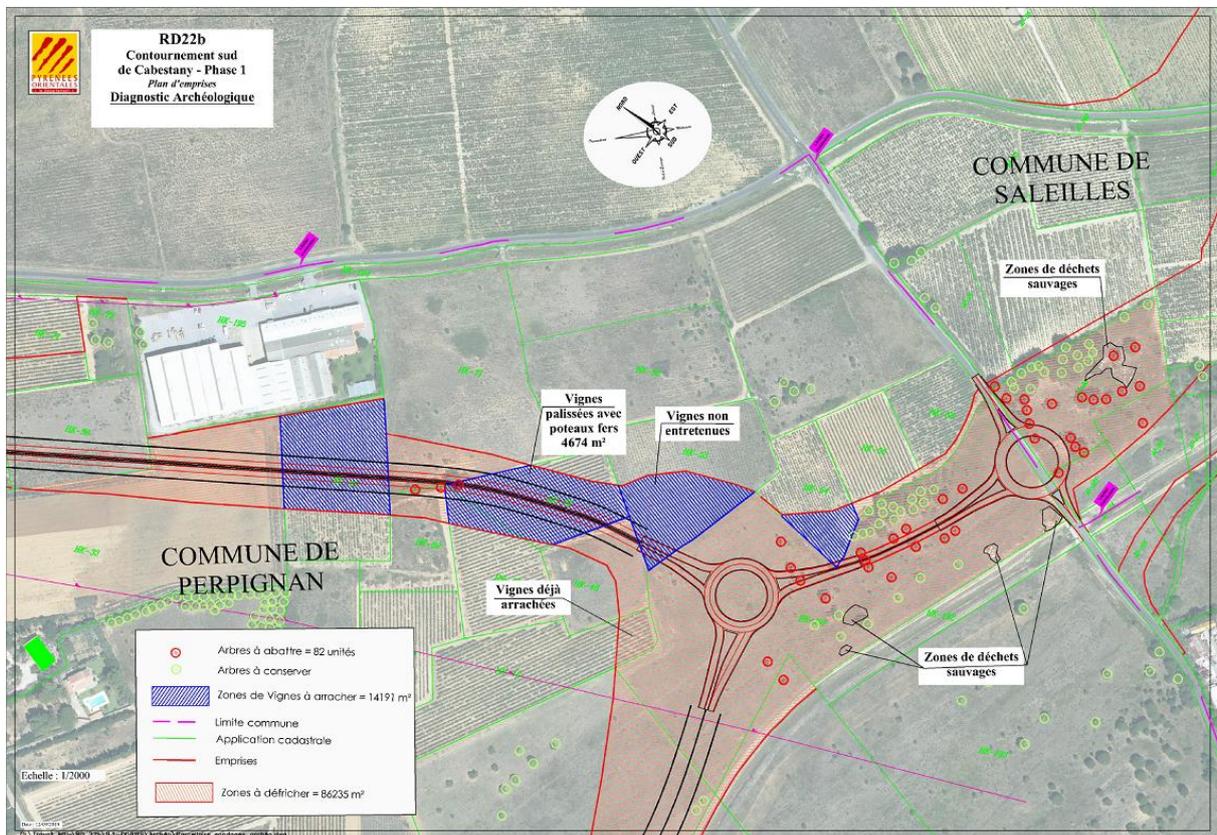
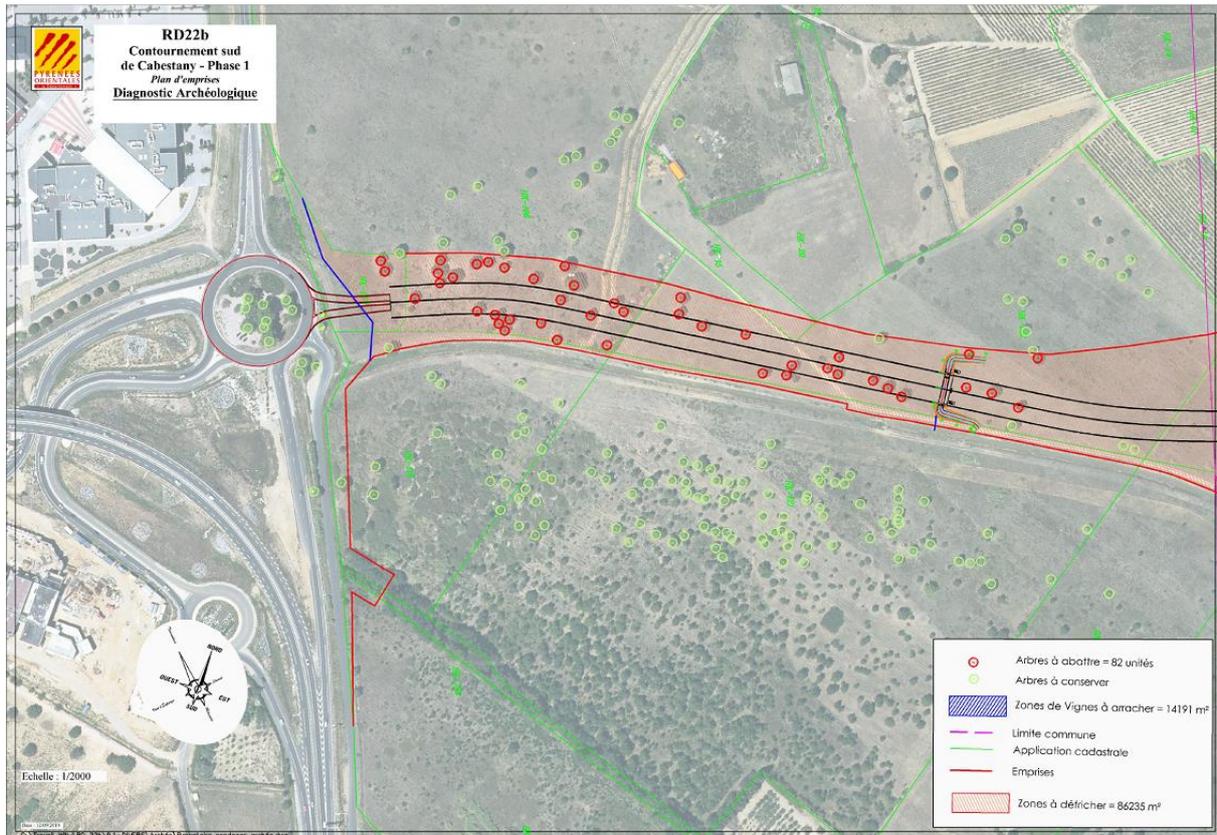
**26 janvier 2016** : Arrêté préfectoral n°2016026-0001 prorogeant l'arrêté de DUP pour cinq ans supplémentaires

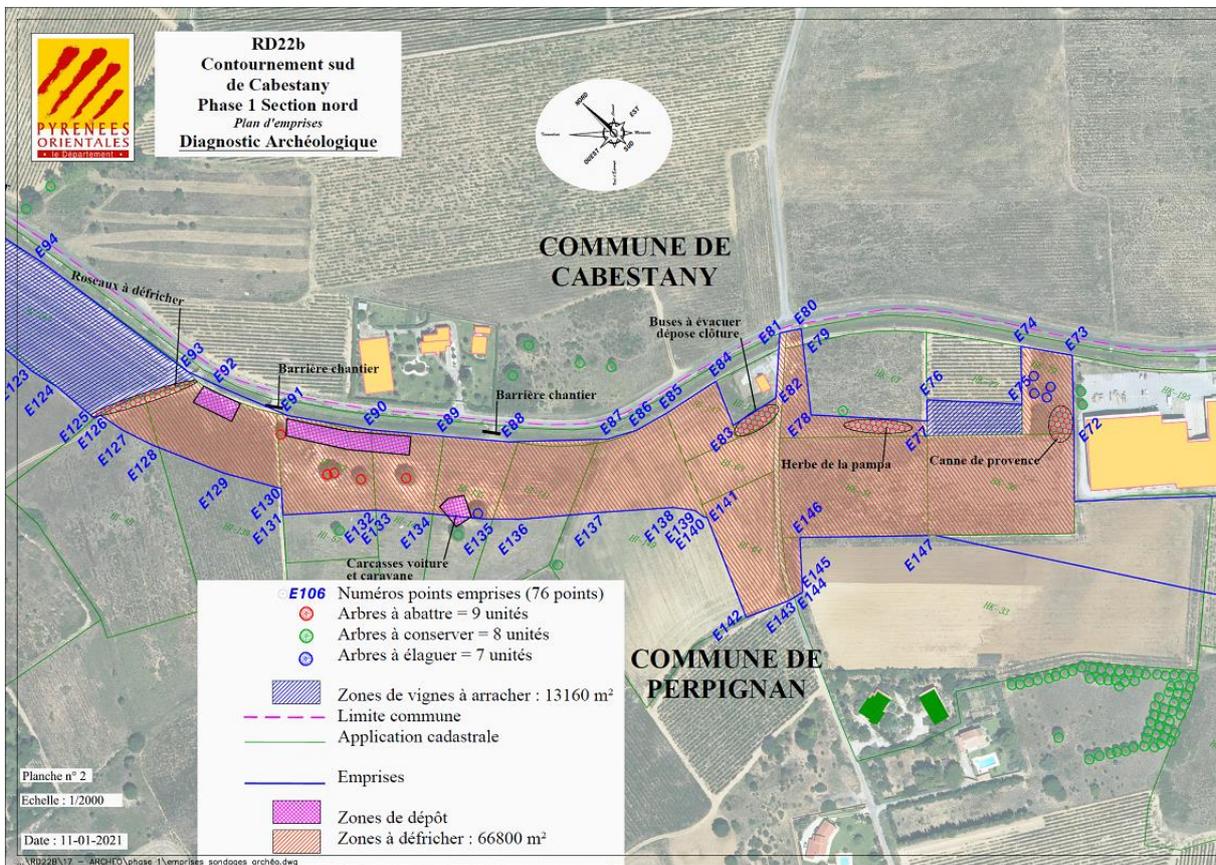
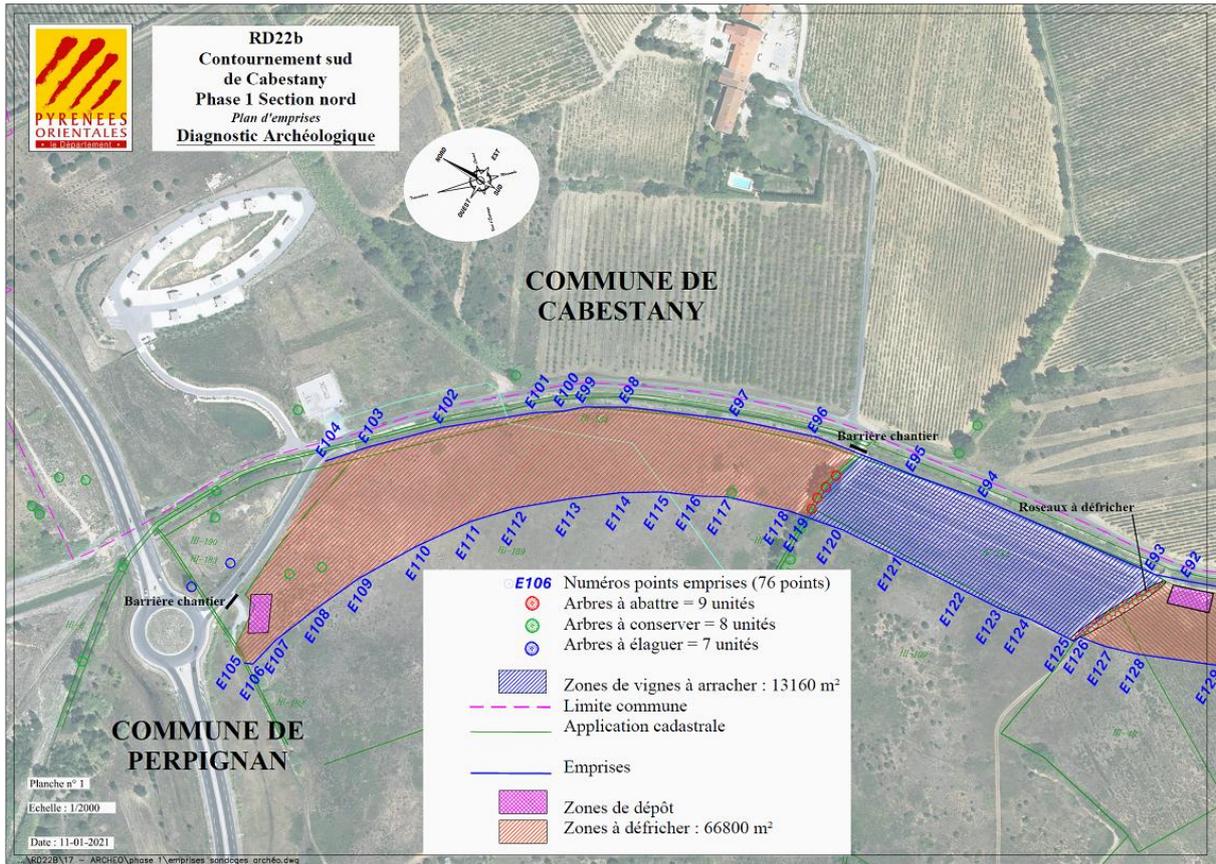
**14 mai 2018** : Délibération du Département permettant d'approuver le montant de 1 500 000 € correspondant à l'acquisition des emprises nécessaires au projet de contournement sud de Cabestany et à lancer les enquêtes règlementaires prévues par le Code de l'Expropriation et à poursuivre la procédure d'expropriation.

**4 mars 2019** : Arrêté préfectoral n°PREF/BCLUE/2019063-0001 prescrivant l'ouverture d'une enquête parcellaire portant sur le projet de contournement sud de Cabestany par la RD22B – phase 1 sur le territoire de Perpignan.

**8 au 26 avril 2019** : enquête parcellaire sur la phase 1

2019 - 2021 : Réalisation des fouilles archéologiques sur la phase 1





**12 septembre 2019** : Arrêté préfectoral n° PREF/DCL/BCLUE/2019255-0001 prescrivant l'ouverture d'une enquête parcellaire portant sur le projet de contournement sud de Cabestany par la RD22B – phase 2 sur les territoires de Cabestany, Saleilles et Saint Nazaire.

**28 octobre au 15 novembre 2019** : enquête parcellaire phase 2

**1<sup>er</sup> semestre 2021** : Réalisation du passage inférieur 2 (PI2). Les travaux de l'ouvrage ont été terminés fin juin 2021. Un suivi écologique a été réalisé durant l'ensemble de la phase chantier.

**Mars à novembre 2021** : Dévoiement des réseaux ENEDIS sur l'ensemble de la phase 1 du contournement sud de Cabestany. Les zones sensibles identifiées en mai 2021 d'un point de vue la faune et de la flore n'ont pas été impactées, les travaux étant situés sur la voirie communale avec un passage des réseaux en souterrain. L'ensemble des lignes aériennes présentes sur la zone de chantier a été déposé.

**Avril 2021** : Lancement du marché de travaux RD22B – Boulevard Sud-Est de Perpignan section mas Rouma / mas Fam correspondant à la phase 1 section Sud.

Le marché de travaux a été notifié le 15/04/2021 pour une durée de 7 mois (dont 1 mois de période préparatoire).

**Le 19 mai 2021**, lors de la réunion préparatoire sur site, des stations d'Euphorbe de Terracine sont observées aux abords du giratoire du Méga Castillet dans l'emprise du chantier. Un ordre de service d'arrêt des travaux est envoyé à l'entreprise le 25/05/2021, à l'initiative du Département.

**Fin 2021** : le marché pour la réalisation du passage inférieur 1 et de l'ouvrage d'art 1 a été notifié et est en attente de l'autorisation de travaux.

## 2.1.2.2. Visibilité sur l'évaluation environnementale du projet dans son ensemble

« Le CSRPN souhaite avoir de la visibilité sur l'évaluation environnementale du projet dans son ensemble (intégration dans les PLU, dans les documents stratégiques de l'agglomération de Perpignan) ».

Le Conseil Départemental 66 de 2004 à 2011 a rencontré l'ensemble des acteurs et partenaires du projet (la Communauté d'Agglomération, les communes avec les élus et techniciens, les équipes du SCOT Plaine du Roussillon en charge de l'élaboration des orientations d'aménagement pour l'ensemble des communes de la plaine, les agriculteurs et la population lors des réunions publiques et de concertation, les riverains à proximité du projet, les services de l'Etat pour l'élaboration des dossiers règlementaires...).

Ces discussions ont abouti à un tracé de moindre impact qui a été déclaré d'utilité publique en 2011.

Le tracé de la RD22B a été inscrit dans le SCOT et dans l'ensemble des documents d'urbanisme des communes concernées. Ces documents sont présentés ci-après.

- **Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Plaine du Roussillon**

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Plaine du Roussillon a été approuvé le 7 juillet 2016 suite à la modification n°1. Le projet de contournement sud de Cabestany est inscrit dans le SCOT en vigueur dans son Document d'Orientation et d'Objectifs.

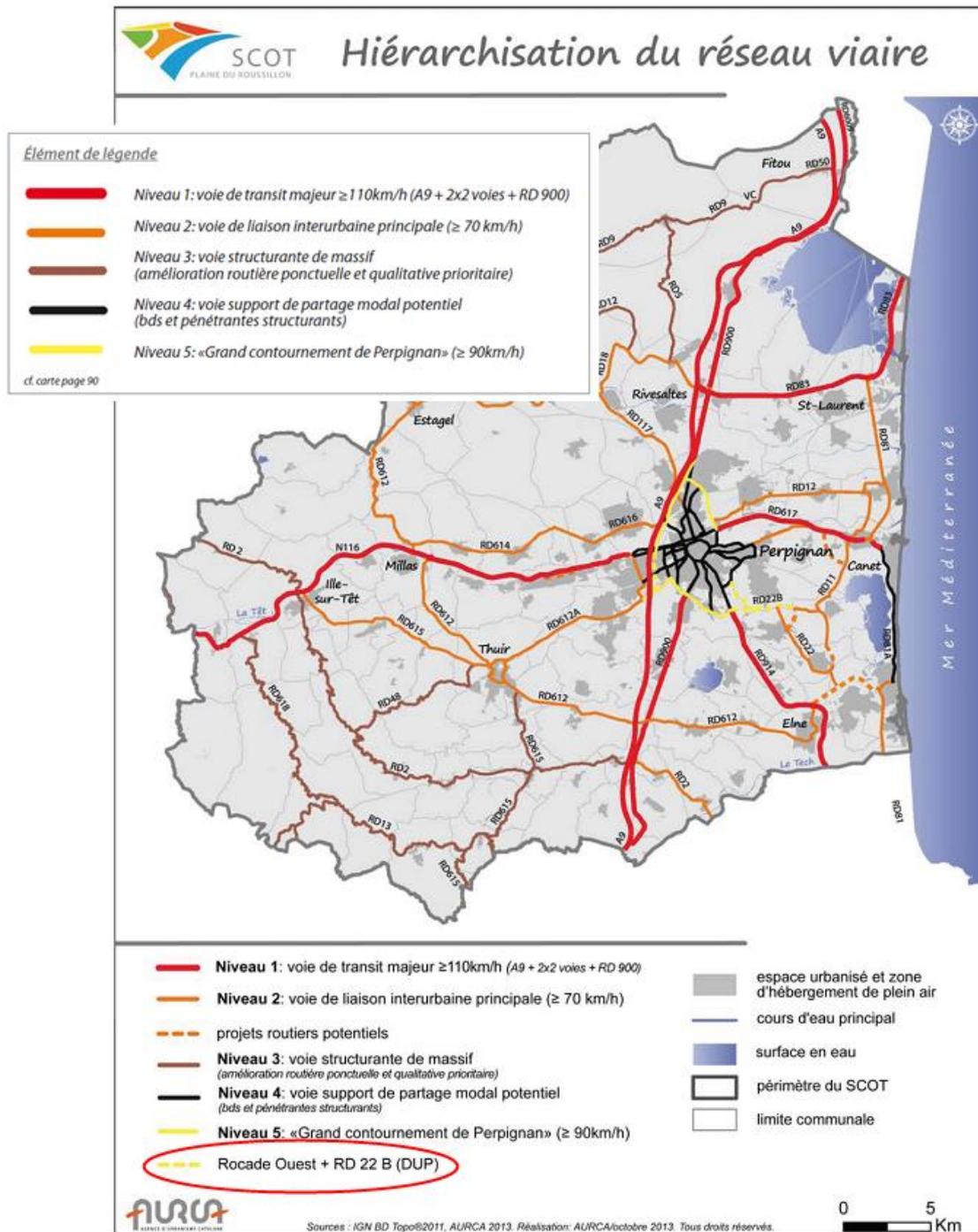
Dans le chapitre C, définir un réseau multimodal efficient pour un maillage complet du territoire, il a été identifié la nécessité de compléter et hiérarchiser le réseau d'infrastructures routières pour améliorer la qualité de vie.

Les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements s'appuient également sur la reconnaissance d'un réseau viaire hiérarchisé en 5 niveaux :

- Niveau 1 : il correspond aux voies de transit majeur, (autoroute A9, 2x2 voies, RN116, RD914, RD617, RD83, RD 900) qui structurent le territoire de la plaine du Roussillon et facilitent le passage des flux de transit et les échanges dans le grand territoire. La priorité est à la fluidité du trafic. Les vitesses y sont généralement supérieures ou égales à 110 km/h.
- Niveau 2 : il correspond aux voies de liaisons interurbaines principales qui maillent la plaine du Roussillon. Ces voies (dont la grande périmétrale), assurent le grand contournement de l'agglomération perpignanaise, et relient entre eux les pôles d'équilibre, intermédiaires et littoraux (elles concernent sur tout ou partie les RD612, RD612a, RD615, RD614/616/616a, RD117, RD18, RD83, RD81, RD11, RD 12, RD22, RD2 et RD617b). Généralement, les vitesses y sont généralement comprises entre 70 et 90 km/h.
- Niveau 3 : il correspond aux voies structurantes de massifs sur lesquelles les améliorations routières, ponctuelles et qualitatives sont prioritaires (Aspres : RD615, RD618, RD13, RD48, RD2 ; plateau de Roupidère : RD2 ; Corbières catalanes : RD 611, RD9, RD12, RD5, RD9 ; Corbières audoises : RD50 - VC Fitou). Les vitesses y sont généralement comprises entre 50 et 90 km/h.
- Niveau 4 : les voies supports de partage modal potentiel (boulevards et voies structurantes délimitées par le contournement de Perpignan (niveau 5)). L'aménagement du réseau viaire doit favoriser autant que faire se peut la coexistence des modes de déplacements (partage modal), notamment en cœur d'agglomération perpignanaise. La création de sites propres pour les transports en commun routiers

dans Perpignan et sa première couronne est favorisée : sur ces voies, l'intégration de voies en site propre pour les transports collectifs, la priorité accordée à ces mêmes transports, le maintien de la performance pour les voies déjà aménagées, la modération des vitesses automobiles, l'intégration d'aménagements cyclables continus, la sécurisation de traversées piétonnes et cyclables doivent être la règle. Les vitesses y sont généralement comprises entre 30 et 90 km/h.

- **Niveau 5 : il correspond au contournement à achever de Perpignan, notamment les RD900, RD914 et 22b.** La priorité est à la fluidité du trafic sur un tracé continu, permettant de délester les voies pénétrantes dans la ville d'un flux de transit en augmentation. Les vitesses y sont généralement supérieures ou égales à 90 km/h.



Projet de  
 contournement

Le SCOT identifie la nécessité **de compléter ponctuellement le maillage routier existant**.

La réalisation d'un certain nombre d'infrastructures routières doit être étudiée afin de compléter le maillage existant et traiter certains points névralgiques :

- La finalisation du contournement routier ouest de Perpignan ;
- La mise à 2x2 voies de la RN116 entre Ille-sur-Têt et Prades ;
- La création ou requalification de voies dans le secteur Sud-Est du territoire du SCOT (**RD22b**, RD11, RD22, RD42, RD612 entre la RD914 et Saint-Cyprien plage).

La mise en œuvre de ces infrastructures est structurante pour le territoire.

Le SCOT précise le schéma de desserte routière du secteur sud-est. La carte en page suivante reprend les aménagements à réaliser dans ce secteur.

**Dans le secteur Sud-Est (Réart)** qui correspond à un quadrilatère Perpignan – Canet – Elne - Saint-Cyprien, l'accessibilité routière mérite d'être complétée et adaptée au contexte. Le réseau routier actuel n'est plus compatible avec la croissance des communes périurbaines et des deux villes littorales de Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien ainsi qu'avec l'attraction touristique du littoral. Les enjeux environnementaux et agricoles doivent être mieux intégrés dans cette réflexion.

Les réponses à privilégier sont chronologiquement les suivantes :

**1. Améliorer la desserte en peigne des communes littorales du secteur.**

- a. Privilégier le raccordement de la ville de Saint-Cyprien à l'axe de la RD 914 (barreau manquant de la RD 612).
- b. **Aménager le contournement Sud de Cabestany (RD 22b) relié à la rocade sud de Perpignan permettant d'améliorer l'accessibilité à Saint-Nazaire et Saleilles.**

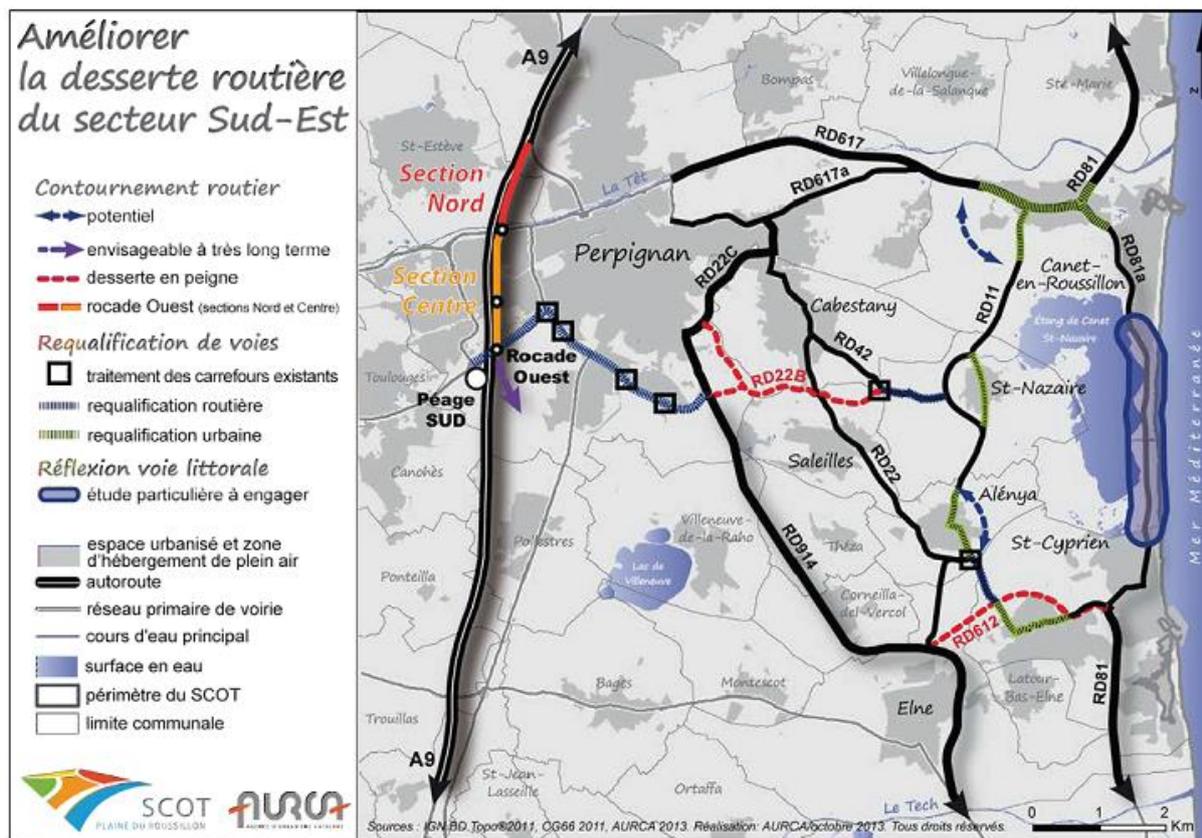
**2. Mettre en place des contournements des zones urbanisées sur l'axe « rétro-littoral » de la RD 11.**

- a. A l'image du contournement de Saint-Nazaire, ces principes doivent être recherchés à Canet-en-Roussillon (liaison RD 11/RD 617 au carrefour du « Soleil Roy » à étudier) et à Alénia.

**3. Requalifier les axes existants.**

- a. Afin notamment de détourner les flux de transit dans les traversées d'agglomération (Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien et Alénia). Pour ce faire, les aménagements veillent à requalifier les axes routiers existants en voies urbaines.
- b. Afin d'améliorer la fluidité et la sécurité sur certaines sections en dehors des zones urbaines (RD 42/RD 11).

Ces infrastructures doivent s'insérer dans le paysage, avec un souci particulier de limiter les impacts visuels et sonores, de préserver la perméabilité des continuités écologiques et de ne pas gêner les circulations douces ou agricoles. Des tracés évitant autant que faire se peut les îlots agricoles des exploitations, sont recherchés.



- **Le PLU de la commune de Perpignan**
  - Projet d'Aménagement et de Développement Durable

La ville souhaite être une ville des mobilités organisées.

Dans cet objectif, Perpignan s'inscrit dans les futures orientations du PDU avec une amélioration du réseau automobile structurant en périphérie de la ville.

Pour cela, elle souhaite :

- Poursuivre la réalisation à l'extérieur de la ville de solutions cohérentes de contournement de la ville : Boulevard Nord Est, Rcade Ouest, Contournement Sud
- **Favoriser le maillage entre le réseau de contournement et le réseau secondaire.**
- Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les OAP s'appuient en premier lieu sur un socle constitué par la Trame Verte et Bleue et les éléments de paysage, garants d'un cadre de vie durable de qualité.

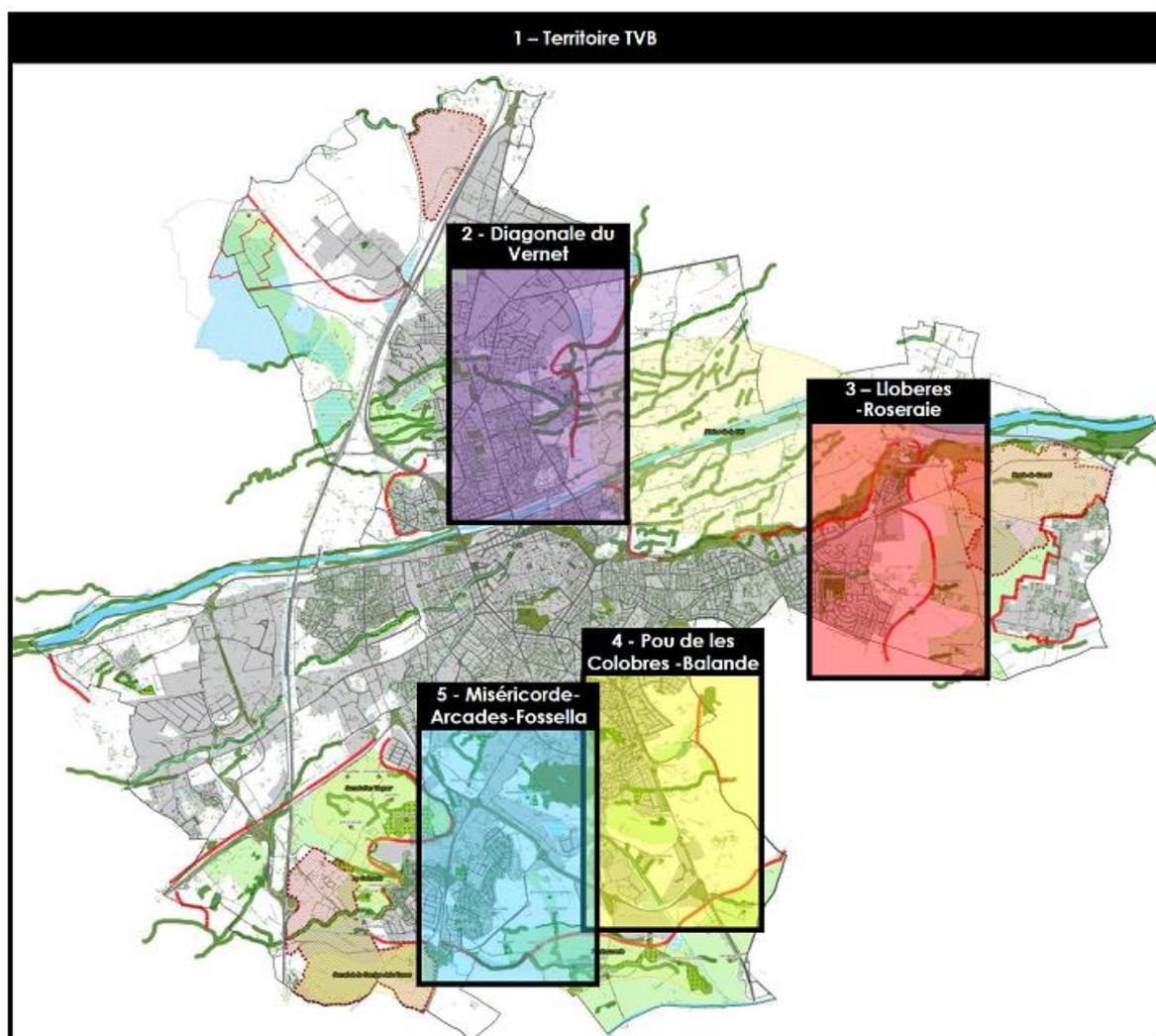
Cette trame apparaît dans ces OAP déclinées selon deux échelles :

- à l'échelle de l'ensemble du territoire de Perpignan et même au-delà afin de faire sens et de guider les futures opérations d'aménagement dans les zones à urbaniser ouvertes (AU). Cette trame verte et bleue doit être le support comme l'affirme le préalable du PADD d'une Ville qui fait de la qualité de son environnement naturel, urbain et patrimonial les atouts d'une ville de destination qui se rénove solidairement, se renouvelle raisonnablement et se développe durablement

- à l'échelle plus détaillée :

- Du secteur d'une opération de renouvellement urbain dite « Diagonale du Vernet » et des secteurs dont l'urbanisation est programmée dans les zones AU dans un premier temps et AU0 bloquées.
- Des 3 secteurs géographiques à enjeu : Est : Lloberes - Roseraie / Sud Est : Pou de les Colobres - Balande (secteur géographique dans lequel le projet de RD22B est inscrit – cf planches graphiques ci-après) / Sud : Miséricorde - Arcades - Fossella.

Le secteur à enjeu concerné par le **projet de RD22B est le secteur 4**. Le projet apparaît en emplacement réservé et est identifié pour mailler le réseau secondaire et le réseau principal.



Extraits des OAP du PLU de Perpignan

#### **4 - OAP Secteur Pou de les Colobres - Balande**

##### Perpignan volontaire

- Intégrer l'activité existante en zone agricole à l'est de l'avenue d'Argelès et la construction d'un équipement d'intérêt collectif dans une évolution du zonage d'activités.
- Limiter les confrontations bâties de l'éco-quartier avec le secteur Giono Shakespeare
- Mailler réseau secondaire et réseau principal sur le secteur Eco-quartier et Mas Balande-Pou de les Colobres et à partir du giratoire Mas Balande vers l'Est (avenue Paul Alduy) et vers l'Ouest (future RD 22B).
- Initier l'émergence d'une entrée de ville à dimension de Porte d'Agglomération en lien avec le futur BHNS en l'articulant avec les nouvelles extensions urbaines et commerciales et la requalification de l'avenue d'Argelès intégrant un parc relais.
- Poursuivre à l'extérieur de la ville la réalisation de solutions cohérentes du contournement Sud Est de la Ville : accompagner le projet du Conseil Général de RD22B.
- Permettre le partage modal des nouveaux axes structurants et le coupler avec des itinéraires cyclo en lien avec la ceinture verte au sud de la Ville (Parc des sports ↔ Saleilles)
- Accompagner la diversification et la mutation des activités agricoles (Mas Balande)

##### Perpignan à vivre

- Développer un groupe scolaire et un pôle de centralité dans le futur éco quartier
- Développer la mixité des fonctions et une densité raisonnée et adaptée par rapport à son environnement.
- Prévenir les confrontations (Habitats/Activités/Equipements/Déplacements) entre les différentes fonctions au sein de l'éco quartier et son environnement proche.
- Diversifier l'offre interne de produits immobiliers en proposant des formes bâties pouvant être groupées et diverses typologies sur une même opération.
- Développer un habitat méditerranéen bioclimatique intégrant l'implantation et l'orientation du bâti (soleil et vent) couplés à des jardins de proximité et des dispositifs d'EnR.

##### Perpignan naturel

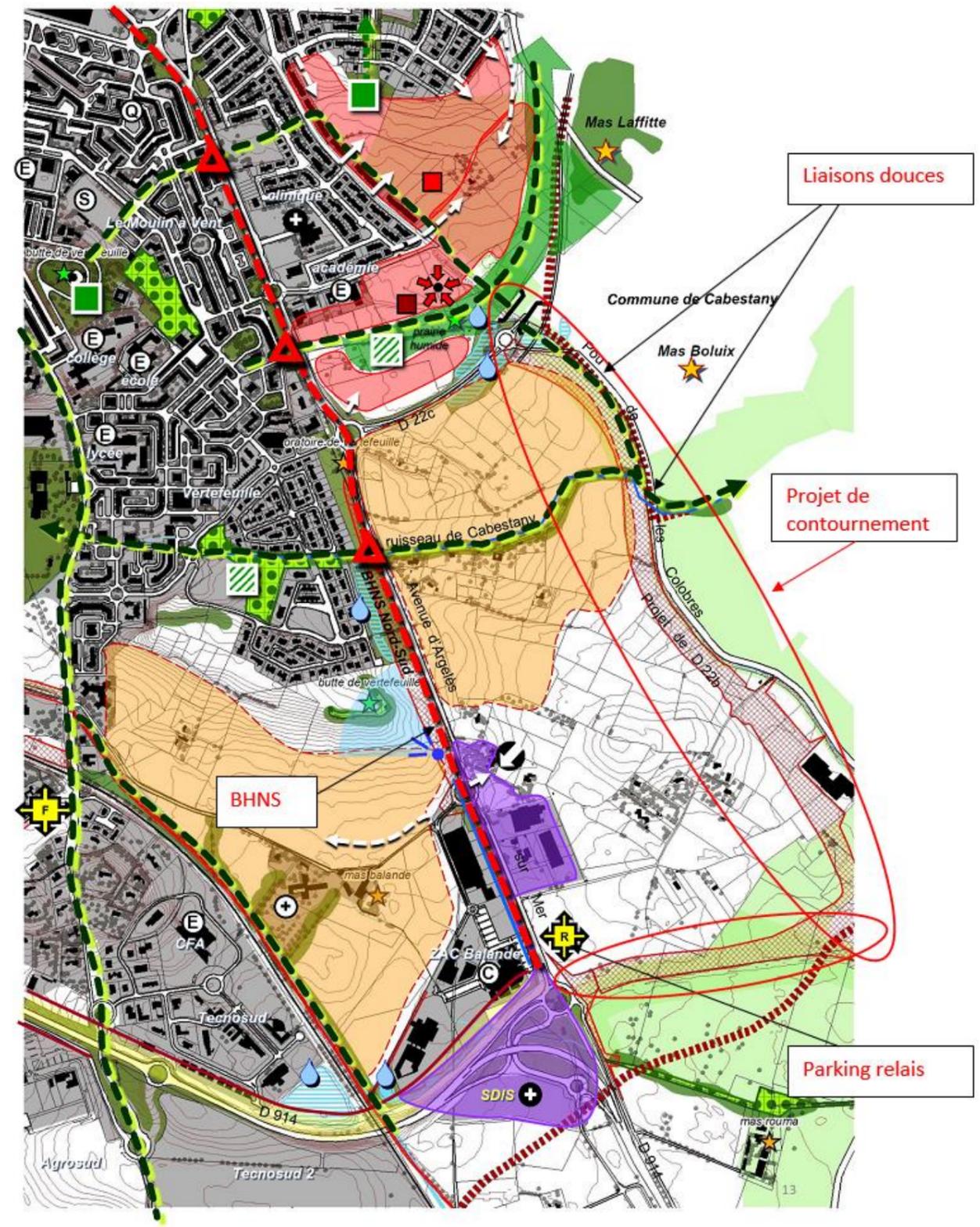
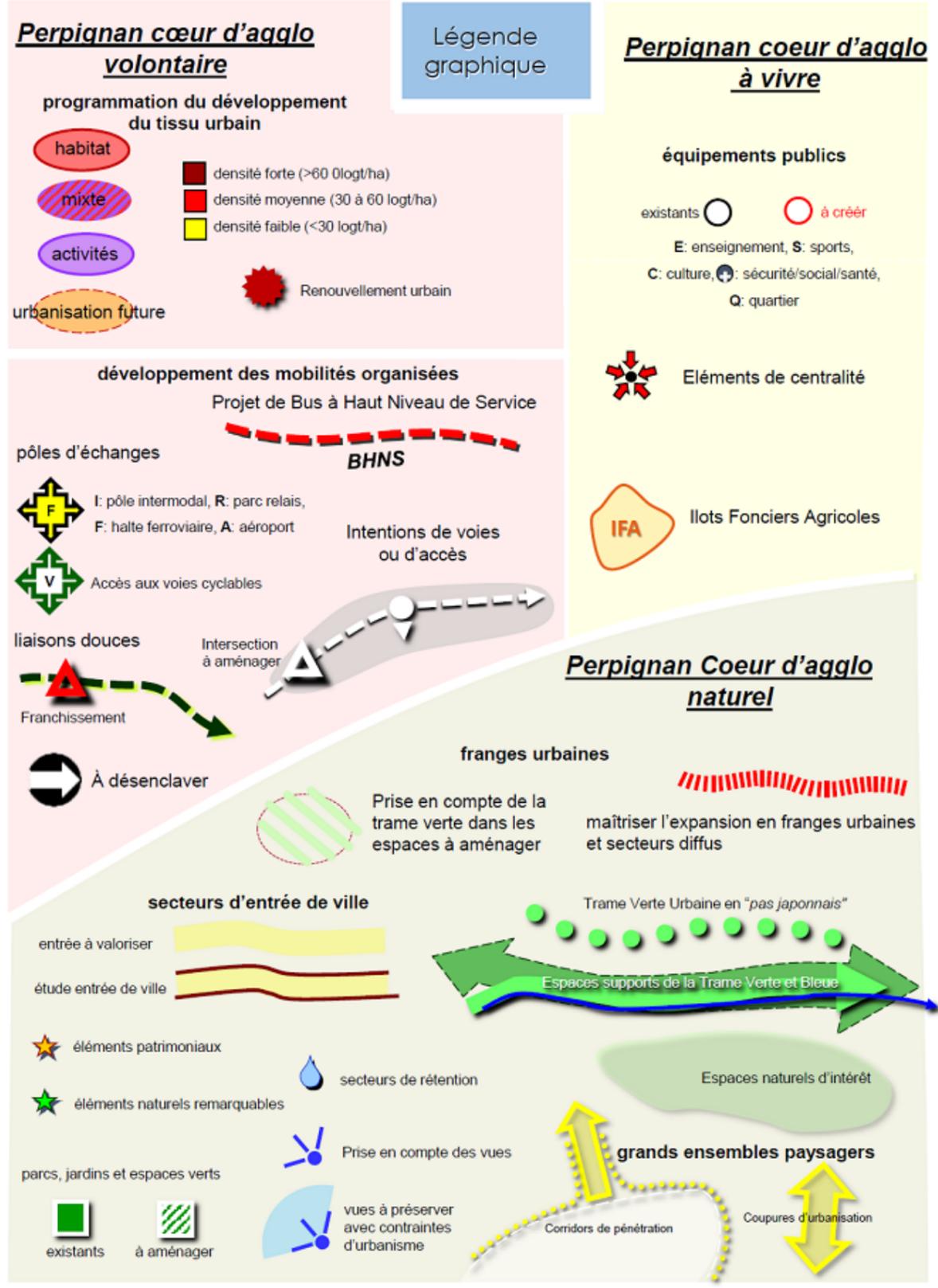
- Préserver la biodiversité et les continuités écologiques notamment sur les zones à urbaniser sur lesquelles elles figurent.
- Valoriser la perception du paysage à travers notamment les cônes de vue et les panoramas vers la butte de Vertefeuille.
- Décliner la Trame Verte et Bleue par des continuités cyclo/piétons, espaces de loisirs, sportifs, parcs urbain : exemple de la continuité secteur du Moulin à Vent - ruisseau de Cabestany et de liaison verte Parc Sant Vicenç – Parc des sports.
- Favoriser à travers des logiques de bassin versant la rétention paysagère d'eau pluviale et limiter l'imperméabilisation des sols.
- Préserver et valoriser les éléments de patrimoine bâti et naturel remarquables identifiés.

Le PLU prévoit une requalification de l'avenue d'Argelès avec la création d'un Bus à Haut Niveau de Service et d'un parking relais au niveau du giratoire du Méga Castillet.

La RD22B vient assurer le contournement Sud est de l'agglomération de Perpignan tout en prenant compte des liaisons douces futures.

# OAP

Orientations d'Aménagement et de Programmation

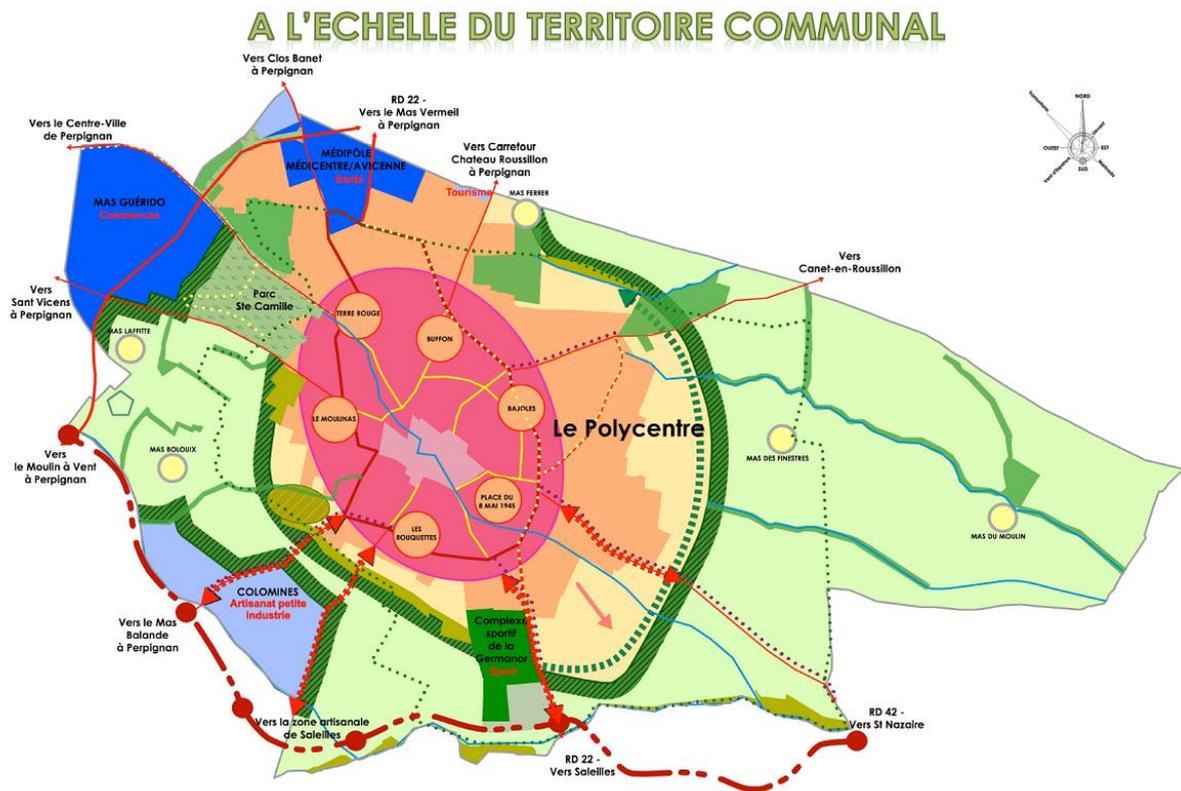




- **Le PLU de la commune de Cabestany**
  - Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le PADD exprime l'objectif général et les orientations générales poursuivis en matière d'aménagement du territoire et plus précisément, d'habitat, de déplacements, d'activités économiques, d'environnement, ...

Ce dernier est retranscrit sous forme d'une carte générale avec une légende (cf planches ci-dessous).



### L'OBJECTIF GENERAL ET LES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT

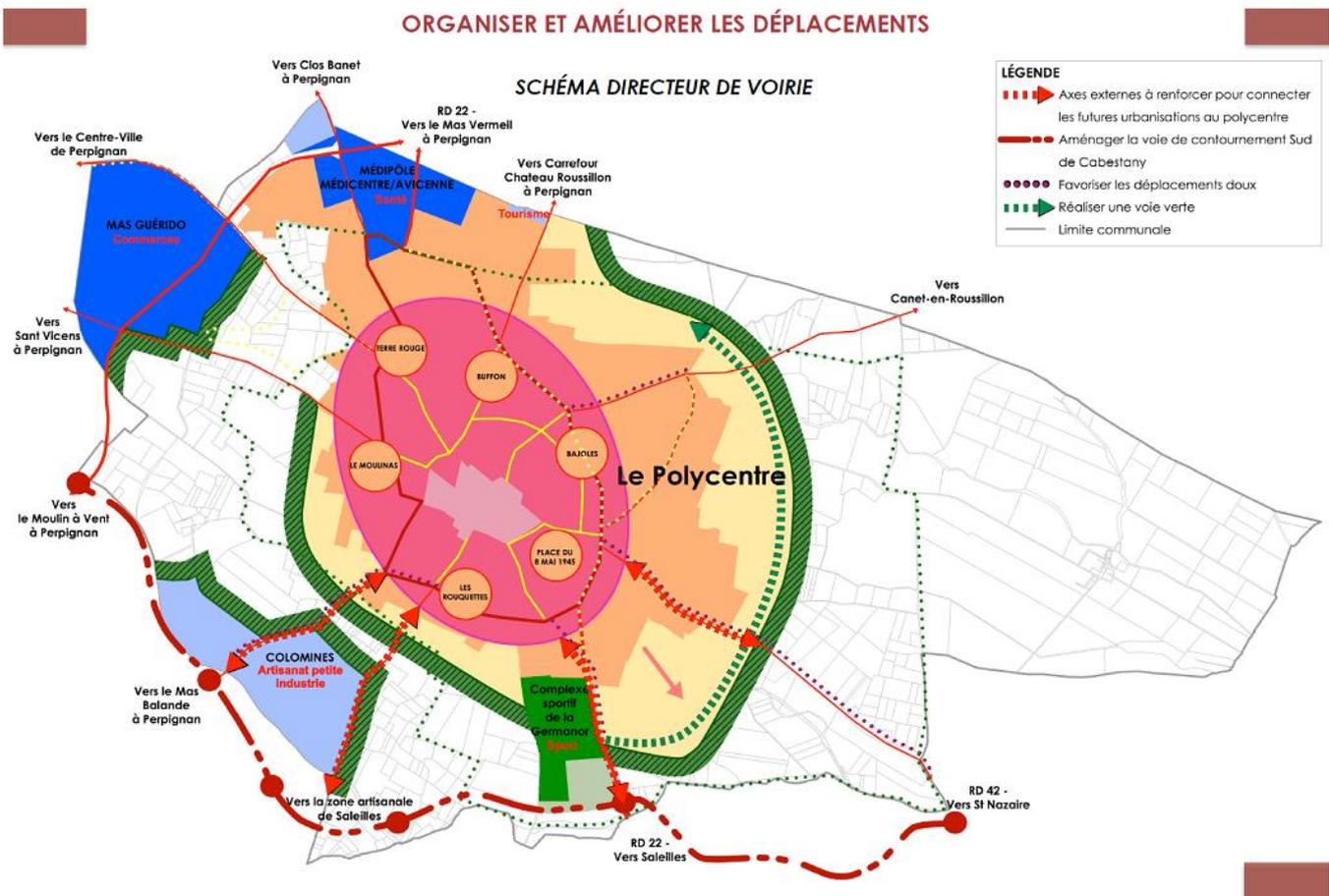
LEGENDE GRAPHIQUE	Les espaces urbanisés	Les espaces agricoles et naturels	Les déplacements
	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></span> Zone urbaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Zone agricole constituée principalement de vignes</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #e0f2f1; border: 1px solid black;"></span> Cours d'eau</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Espaces boisés classés</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #e0f2f1; border: 1px solid black;"></span> Eléments de paysages remarquables</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Coupure verte/ Bassin de rétention paysager, espace sportif et de loisir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></span> Boulevard de ceinture</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff9c4; border: 1px solid black;"></span> Boulevards internes</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></span> Voies principales de transit</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></span> Voies secondaires de distribution</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dashed black;"></span> Cheminement doux</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dotted black;"></span> Circuit VTT</li> </ul>
	<p><b>CONSOLIDER LA STRUCTURE URBAINE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fce4ec; border: 1px solid black;"></span> Préserver et valoriser le coeur historique</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fce4ec; border: 1px solid black;"></span> Renforcer les pôles de consolidation</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fce4ec; border: 1px solid black;"></span> Requalifier le boulevard de ceinture et les boulevards internes</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fce4ec; border: 1px solid black;"></span> Consolider la structure urbaine, "le Polycentre"</li> </ul>		<p><b>PROTÉGER L'ESPACE AGRICOLE ET LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Préserver les Espaces Boisés Classés</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #e0f2f1; border: 1px solid black;"></span> Conserver les éléments de paysages</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Préserver et valoriser les espaces agricoles</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Protéger les jardins familiaux</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Ilot de nature en ville à préserver</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black;"></span> Aménager une forêt de production</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid black;"></span> Préserver le caractère architectural ou patrimonial des Mas</li> </ul>
	<p><b>PERMETTRE L'ACCUEIL DE NOUVEAUX HABITANTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Limite urbaine durable à affirmer et frange rurale à qualifier</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff9c4; border: 1px solid black;"></span> Zone de développement de l'urbanisation</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff9c4; border: 1px solid black;"></span> Axe de développement urbain à court terme</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff9c4; border: 1px solid black;"></span> Axes externes à renforcer pour connecter les futures zones à urbaniser au polycentre</li> </ul>		<p><b>RENFORCER LE POTENTIEL ECONOMIQUE DE LA VILLE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Poursuivre le développement des zones d'activités économiques</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Extension ou création de zones d'activités économiques</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Promouvoir les équipements sportifs et de loisirs</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Extension des équipements sportifs et de loisirs</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Favoriser la création de commerces et services de proximité</li> </ul>
	<p><b>ORGANISER ET AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fce4ec; border: 1px solid black;"></span> Axes externes à renforcer pour connecter les futures zones à urbaniser au polycentre</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fce4ec; border: 1px solid black;"></span> Aménager la voie de contournement Sud de Cabestany</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black;"></span> Réaliser une voie verte interquartier</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border-top: 1px dotted black;"></span> Favoriser les déplacements doux</li> </ul>		

Dans son orientation 4 « Organiser et améliorer les déplacements », la commune souhaite réorganiser les déplacements en hiérarchisant les voies et en créant des liaisons entre les quartiers existants et futurs, concilier les différents modes afin d'éviter les conflits d'usage, et sécuriser les déplacements.

La commune identifie dans les actions menées ou celles à mettre en œuvre :

- Aménager la voie de contournement Sud de Cabestany, reliée à la Rocade Sud de Perpignan. Cette voie permettra de désengorger le centre-ville et de récupérer les flux des axes externes grâce à la mise en œuvre d'une véritable hiérarchisation des voies.
- Développer les modes de déplacements doux, en les raccordant aux différents réseaux existants, comme par exemple la frange Est du tissu urbain qui sera matérialisée par la réalisation d'une voie verte inter quartiers marquant la limite de la ville.

Cette orientation est décrite dans le schéma directeur de voirie (plan ci-dessous).



○ Orientations d'Aménagement et de Programmation

Plusieurs secteurs de la commune doivent se développer en lien avec le futur projet de contournement : le secteur 4 « Orfila et le secteur 5 « Les Colomines ».

Ces secteurs sont présentés ci-après sur les différentes planches.

## SITUATION DES OAP

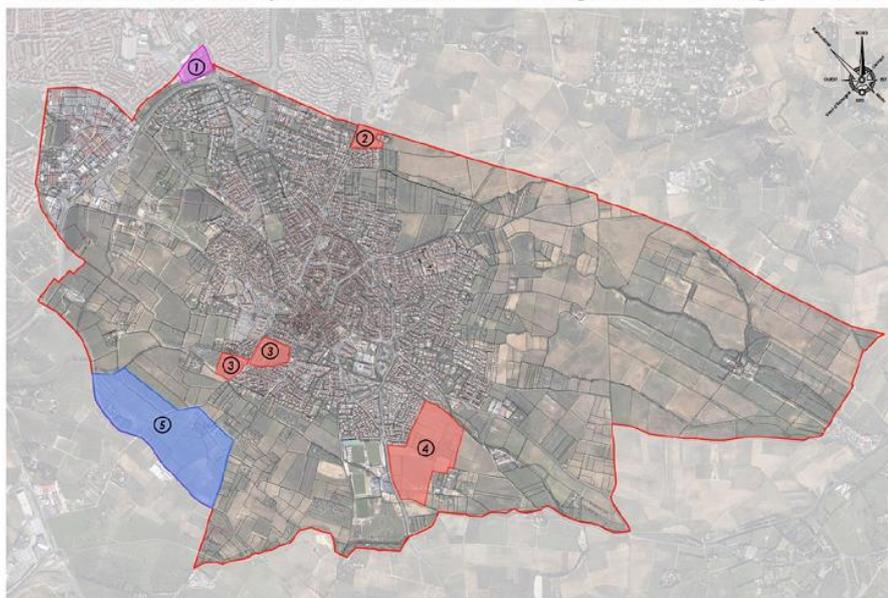
Les secteurs concernés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation

### OAP SECTORISÉES

1. Charles Blanc
2. Mas Ferrer
3. Mas Bolouix et Els Horts
4. Orfila
5. Les Colomines

### OAP THÉMATIQUES

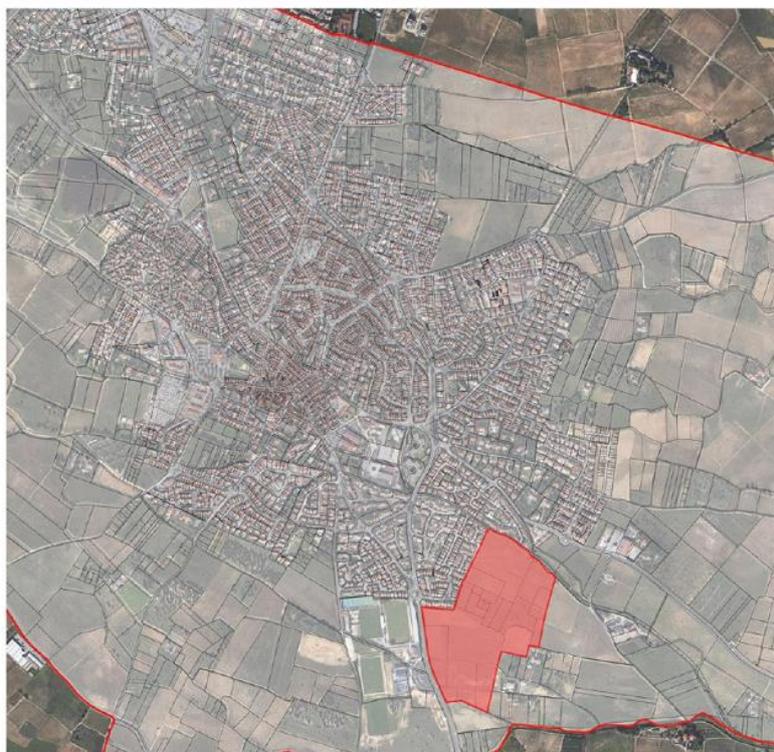
6. Mobilités et déplacements doux
7. Conforter la trame verte et bleue communale



#### Légende

-  Secteurs destinés principalement à de l'habitat
-  Secteurs destinés à de l'habitat et de l'activité économique
-  Secteurs destinés à accueillir des activités économiques

## 4. Secteur « Orfila »



#### Principales caractéristiques du secteur :

- **Superficie** : 18,1 ha.
- **Destination** : Zone destinée principalement à de l'habitat. Il est également destiné à recevoir les équipements publics et les activités qui en sont le complément normal.
- **Situation et contexte** : Ce secteur constitue la principale extension de Cabestany au Sud de la ville. Ce secteur stratégique se situe en bordure de la ceinture verte, en entrée de ville depuis Saleilles. Ce secteur est inclus dans la Zone d'Aménagement Différée.
- **Occupation** : Le secteur est occupé majoritairement par des friches agricoles.
- **Accès** : Il est accessible principalement depuis la RD22. Plusieurs voies dans les quartiers avoisinants sont en attente.
- **Enjeux** : Ce secteur devra organiser l'urbanisation dans une démarche de développement durable. Il assurera d'une part une liaison cohérente des quartiers existants et futurs afin d'harmoniser l'ensemble de l'urbanisation, et d'autre part un cadre de vie de qualité. Il devra également préserver la qualité des milieux naturels et agricoles en limite d'urbanisation par un aménagement réfléchi de l'interface entre le front urbain et la frange rurale.

## 4. Secteur « Orfila »



## 4. Secteur « Orfila »

### Urbanisation du site

- Urbanisation réalisée sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble qui doit s'inscrire en continuité de la trame existante et ne doit pas compromettre l'aménagement de la partie de la zone restante à aménager et participer à la cohérence de l'ensemble.
- Construction de formes urbaines diverses pour dynamiser le paysage urbain et améliorer la qualité du cadre de vie, favorisant la mixité sociale.
- L'opération d'aménagement d'ensemble de la zone devra intégrer un espace central convivial d'échange et de rencontre, élément structurant et identitaire.
- Créer un écran végétal ou un espace tampon entre la RD 22 et la zone de développement.
- Créer un espace de densité plus forte en entrée de la zone.
- Un traitement paysager qualitatif des franges urbaines devra être proposé afin de créer une transition entre le futur quartier et les espaces agricoles à l'Est.
- Une part au moins équivalente à 10% de la superficie du secteur devra être réservée au maintien ou à la création d'espaces verts.
- L'aménagement devra proposer, en plus des places de stationnements obligatoires par logement, au moins une place de stationnement visiteur pour deux logements créés. Ces stationnements pourront être aménagés soit en accompagnement des voies, soit sous la forme d'aires. Dans les deux cas, au moins un arbre de haute tige devra être planté pour trois places de stationnement.
- Les bassins de rétention devront être traités paysagèrement. Ils devront dans la mesure du possible être accessibles et non clôturés. Leur traitement devra permettre une gestion économe en termes d'entretien.
- Le développement du réseau de communication numérique devra être intégré aux opérations d'aménagement d'ensemble.

### Composition urbaine

- **Densité à atteindre** : entre 30 et 35 logements par hectare.
- **Nombre de logements estimés** : entre 543 et 635 logements.
- **Typologie de logements à développer** : appartements en petits immeubles collectifs et/ou semi-individuels en R+1, voire R+2, maisons individuelles groupées et/ou jumelées en R+1, et, villas en R+1.
- **Part de logements locatifs sociaux à atteindre** : entre 25% et 30% de LLS. Au sein de cette production sociale, il sera intégré entre 28% et 32% de LLS « très social ».

### Dessertes et modes de déplacements doux

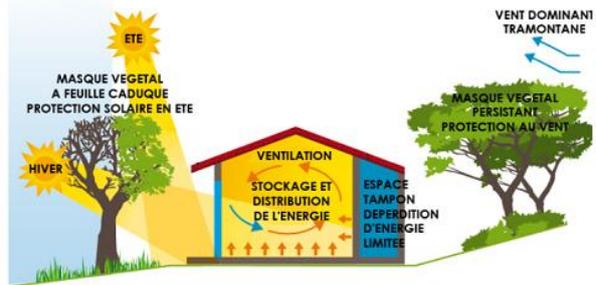
- Un axe central de desserte sera aménagé reliant la route de Saleilles à la route de Saint-Nazaire.
- Le quartier devra se greffer aux quartiers au Nord depuis les voies en attente. Il devra également garantir la desserte des habitations isolées au Sud.
- Créer un mail piétons-cycles pour relier le centre-ville et le futur quartier le long de l'axe central et de la route de Saleilles.
- L'ensemble des voies routières de desserte interne à la zone devra être accompagné d'aménagements piétons respectant notamment les normes d'accessibilité pour tous (cheminements libres de tout obstacle sur une largeur minimale de 1,40 mètre) et permettant de relier le quartier aux arrêts de transports en commun existants.
- L'ensemble des voies routières et des cheminements doux créés devra être accompagné de plantations d'arbres.
- Ce nouveau quartier devra être desservi par les transports en commun. Une réflexion sur la création d'un ou plusieurs arrêts devra être menée.
- Les aménagements proposés devront respecter le Plan de Déplacements Urbains approuvé par la commune.

## 4. Secteur « Orfila »

### Le développement durable

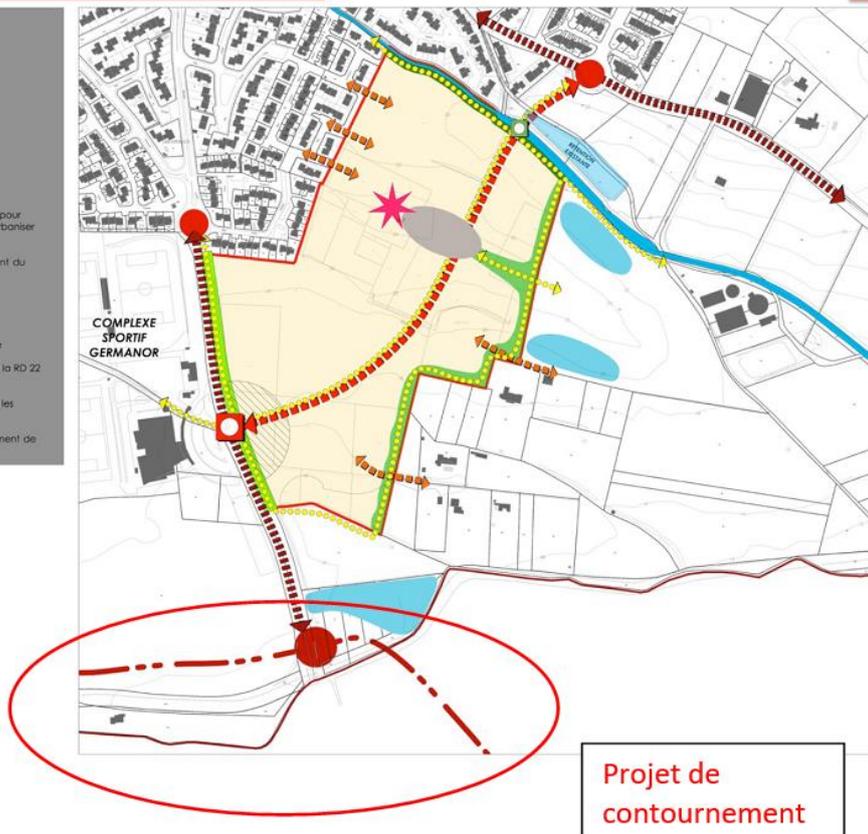
- Dans la mesure du possible, l'aménagement devra proposer dans le cadre de l'opération d'aménagement une forme et une composition urbaine tenant compte de l'ensoleillement, des vents dominants, de la topographie,... pour optimiser l'orientation des bâtiments, et réfléchir à un maillage cohérent avec l'existant.
- Les grands principes de l'aménagement résulteront d'une étude de faisabilité sous forme d'approche environnementale de l'urbanisme ayant permis à la commune de les fixer.
- La prescription précédente doit notamment permettre de favoriser l'utilisation et le développement des énergies renouvelables, par la mise en place d'équipements spécifiques (panneaux photovoltaïques, récupérateurs des eaux pluviales, eau chaude solaire,...), qui devront toutefois préserver le patrimoine urbain et architectural existant du village.
- Planter des essences végétales locales et peu consommatrices d'eau afin de limiter l'arrosage nécessaire.

Le principe de conception bioclimatique tenant compte de l'ensoleillement et du vent dominant local.

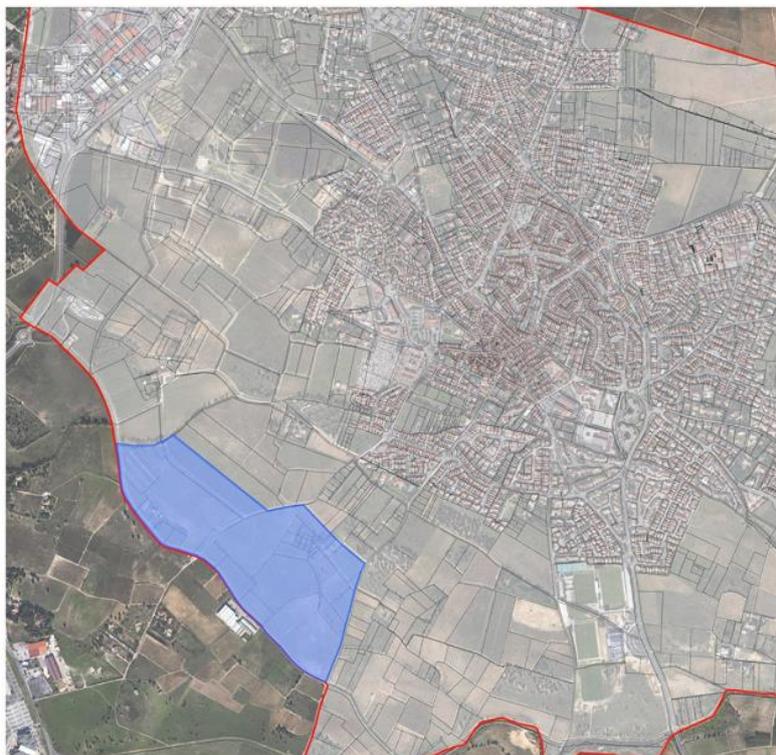


## 4. Secteur « Orfila »

Légende	
	Secteur dédié à de l'habitat
	Secteur de densité forte
	Équipement structurant
	Espace public central
	Vois de desserte principale
	Vois de desserte secondaire
	Liaison piétonne à créer
	Axe routier existant à renforcer pour connecter les futures zones à urbaniser au polycentre
	Projet de voie de contournement du département
	Carrefours à aménager
	Vois sur canal à réaliser
	Traitement de la frange urbaine
	Traitement paysager le long de la RD 22 et la RD 42
	Espace tampon pour préserver les berges du ruisseau des Champs
	Secteur potentiel pour le traitement de la rétention



## 5. Secteur « Les Colomines »



### Principales caractéristiques du secteur :

- **Superficie** : 35,5 ha.
- **Destination** : Zone d'activité économique à vocation principale d'artisanat et d'industrie. Les équipements commerciaux de plus de 1000 m<sup>2</sup> sont interdits.
- **Situation et contexte** : Ce secteur constitue un nouveau pôle d'activité économique pour la commune de Cabestany. Il répond aux objectifs du SCOT Plaine du Roussillon qui sont de promouvoir des parcs d'activités de proximité au sein de petits bassins. Le secteur est bordé au Sud par le cours d'eau « La Fosseille » et au Nord-Ouest par un espace boisé classé.
- **Occupation** : Le secteur est occupé majoritairement par des friches agricoles et des vignes.
- **Accès** : Il est accessible principalement par le chemin de Villeneuve de la Raho et le chemin du Mas Fabre qui relie le Mas Balande de Perpignan et la zone artisanale de Saleilles au centre-ville de Cabestany. Ce secteur longe au Sud le chemin du Pou de Las Coulobres. Une future voie de contournement de Cabestany se réalisera au Sud et permettra de le desservir.
- **Enjeux** : Ce secteur d'activité doit permettre d'élargir le tissu économique de la ville, et conforter la dynamique impulsée par la commune en vue de pérenniser sa fonction économique. Il doit également affirmer la limite urbaine durable afin de préserver les coupures vertes offertes par les espaces agricoles. Cette frange constitue la future ceinture verte de l'agglomération.

## 5. Secteur « Les Colomines »



## 5. Secteur « Les Colomines »

### Urbanisation du site

- Urbanisation réalisée sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble qui ne doit pas compromettre l'aménagement de la partie de la zone restante à aménager et participer à la cohérence de l'ensemble.
- Les projets devront être de type innovant, à fort rayonnement en matière économique dans le département complémentaires à celles déjà existantes, ce qui permettra de conforter la dynamique impulsée par la commune.
- Composition d'une façade urbaine de qualité et traitement paysager en bordure du Chemin du Pou de Las Coulobres se traduisant dans un cahier des prescriptions architecturales et paysagères.
- Développer une identité visuelle homogène sur l'ensemble du secteur traduite sur le mobilier (mâts d'éclairage, bornes, clôtures ...) et la signalétique en relation avec l'aspect architectural (cahier des prescriptions architecturales et paysagères à élaborer).
- Dans la recherche d'une qualité de vie, d'une convivialité et d'une dynamique de la zone, il sera créé un point d'information et de services, permettant de répondre aux attentes et besoins des utilisateurs de la zone (plans, bornes d'informations, aires de pique nique, restaurants, cafétéria, ...)
- Les alignements d'arbres remarquables existants devront, dans la mesure du possible, être préservés.
- Une part au moins équivalente à 10% de la superficie du secteur devra être réservée au maintien ou à la création d'espaces verts.
- Un traitement paysager qualitatif des franges urbaines devra être proposé afin de créer une transition entre ce secteur et les espaces agricoles au Nord qui constitue une coupure verte.

- Une réflexion sur la gestion globale des eaux pluviales à l'échelle de la zone devra être menée. Dans le cas d'ouvrages de rétention, un traitement paysager qualitatif devra être proposé afin d'intégrer ces espaces dans la composition de ce pôle économique. Ils devront dans la mesure du possible être accessibles. Leur traitement devra permettre une gestion économe en termes d'entretien.
- Le développement du réseau de communication numérique devra être intégré aux opérations d'aménagement d'ensemble.

### Dessertes et modes de déplacements doux

- Le secteur sera desservi par la future voie de contournement au Sud de Cabestany.
- L'accès au secteur se fera par le chemin de Villeneuve de la Raho et le chemin du Mas Fabre qui devront être requalifiés.
- Un axe central de desserte sera aménagé reliant le Chemin du Mas Fabre au Chemin de Villeneuve de la Raho.
- L'ensemble des voies routières de desserte interne à la zone devra être accompagné d'aménagements piétons respectant notamment les normes d'accessibilité pour tous (cheminements libres de tout obstacle sur une largeur minimale de 1,40 mètre) et permettant de relier le quartier aux arrêts de transports en commun existants.
- L'ensemble des voies routières et des cheminements doux créés devra être accompagné de plantations d'arbres.
- Ce nouveau quartier devra être desservi par les transports en commun. Une réflexion sur la création d'un ou plusieurs arrêts devra être menée.
- Les aménagements proposés devront respecter le Plan de Déplacements Urbains approuvé par la commune.

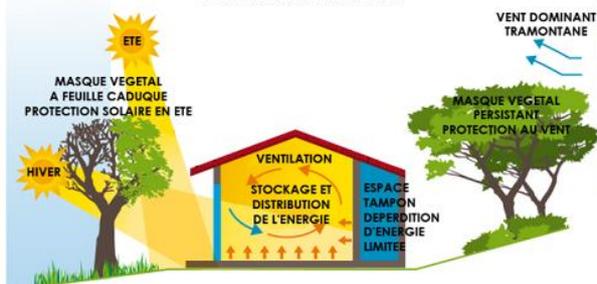
## 5. Secteur « Les Colomines »

### Le développement durable

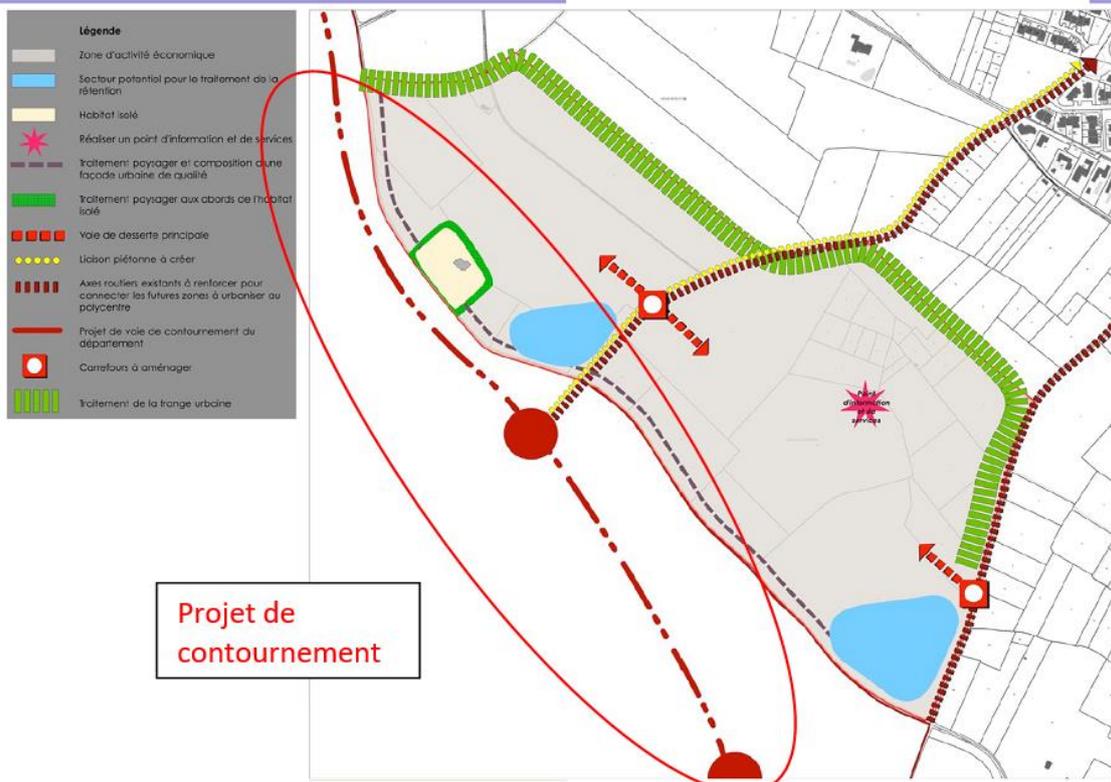
- Dans la mesure du possible, l'aménagement devra proposer dans le cadre de l'opération d'aménagement une forme et une composition urbaine tenant compte de l'ensoleillement, des vents dominants, de la topographie, ... pour optimiser l'orientation des bâtiments, et réfléchir à un maillage cohérent avec l'existant.
- La prescription précédente doit notamment permettre de favoriser l'utilisation et le développement des énergies renouvelables, par la mise en place d'équipements spécifiques (panneaux photovoltaïques, récupérateurs des eaux pluviales, eau chaude solaire, ...), qui devront toutefois préserver le patrimoine urbain et architectural existant du village.

- En terme de performance environnementale, il est recommandé de développer l'utilisation du bois et des éco-matériaux, de mettre en place des récupérateurs d'eaux pluviales afin de réutiliser les eaux stockées pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des surfaces extérieures, et de planter des essences végétales locales et peu consommatrice d'eau afin de limiter l'arrosage nécessaire.

Le principe de conception bioclimatique tenant compte de l'ensoleillement et du vent dominant local.



### 5. Secteur « Les Colomines »



### 6. Mobilités et déplacements doux

Cheminement doux du parc  
 Sainte Camille



Piste cyclable sur Avenue du  
 Maréchal Leclerc



#### Les objectifs

Assurer une cohérence du projet de territoire par la mise en place d'un maillage de mobilités douces.

Favoriser l'accessibilité pour tous : piétons, vélos, PMR...

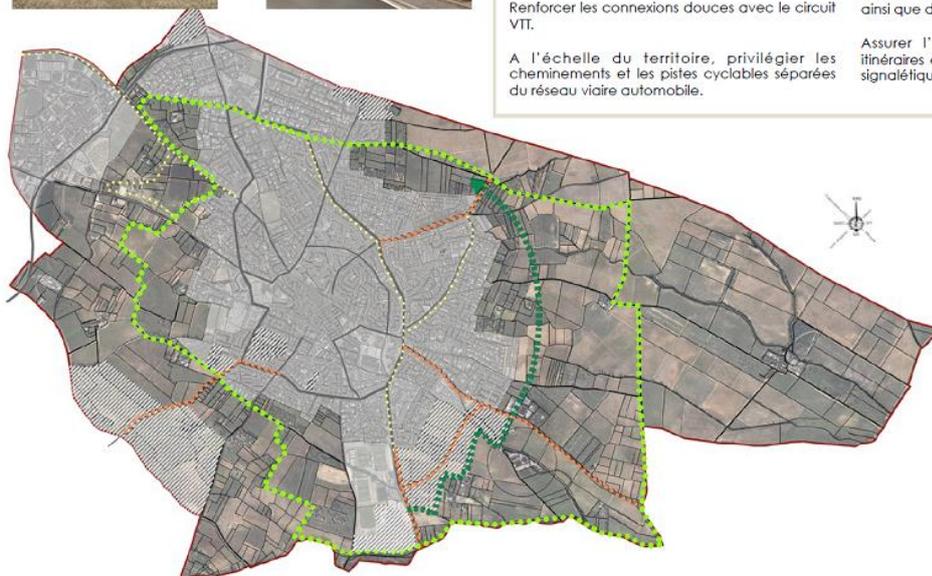
Renforcer les connexions douces avec le circuit VTT.

A l'échelle du territoire, privilégier les cheminements et les pistes cyclables séparées du réseau viarie automobile.

Dans le cadre d'opérations d'aménagements, favoriser le partage des voiries entre tous les modes de déplacements.

Dans les secteurs urbanisés existants et futurs, favoriser la mise en place du double sens cyclable, de zones 30, de zones de rencontres ainsi que d'aires piétonnes.

Assurer l'entretien et la sécurisation des itinéraires existants via la mise en place d'une signalétique adaptée.



- **Le PLU de la commune de Saleilles (PLU approuvé le 03/02/2011)**

- Rapport de présentation

Le rapport de présentation de la commune décrit les équipements d'infrastructures routières existantes et en projet.

Ce dernier présente les projets de RD22b - contournement sud de Cabestany et de RD81b – continuité de la voie littorale (cf planches ci-dessous).

**NB : le projet de la RD81B a été abandonné par le Département en 2010**

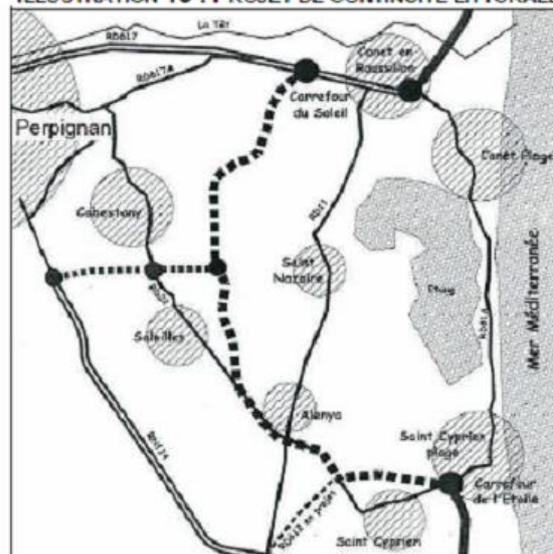


**d) Les projets routiers**

Deux projets routiers concernent la commune de Saleilles :

- Le projet d'aménagement de la Route Littorale entre Canet en Roussillon et Saint Cyrien, situé à l'ouest de l'étang de Canet-Saint-Nazaire.
- Le projet de liaison entre la RD914 et la route littorale est également prévu. Le tracé de la RD22b devrait se situer au nord de Saleilles.

**ILLUSTRATION 15 : PROJET DE CONTINUITE LITTORALE**



○ Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le document a pour fonction de présenter un projet urbain global et clair, expression des volontés politiques de développement durable et d'aménagement du territoire pour les années à venir. Il constitue une politique cohérente et une stratégie à long terme.

Un rappel des enjeux dégagés par diagnostic a été réalisé sur différents thèmes et notamment les infrastructures routières et les déplacements (cf extrait ci-après).

**8. Infrastructures routières et déplacements**

Constats

La commune est soumise à une circulation de transit importante. Cependant, les deux projets routiers, liés à l'aménagement de la Route Littorale entre Canet en Roussillon et Saint-Cyprien et à la liaison entre cette future voie et la voie rapide RD914, devraient réduire la circulation de transit.

Le développement urbain et le risque d'inondation ont laissé certains vides et coupures. Le territoire communal est parcouru par un certain nombre de chemins, aménagés ou non, constituant des parcours de promenade pour les piétons et cyclistes. De plus, un itinéraire cyclable départemental au départ de la zone d'activités du Mas Balande aboutit en limite de Saleilles.

Le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) du Mas Rouma devrait être limitrophe de Saleilles et proposer une parc-relais, un stationnement pour les cycles et un accès à la ligne de transport collectif en site propre.

Enjeux :

*Accompagner le développement des infrastructures routières et des flux de circulation par un traitement adapté des entrées de ville. Conforter la pratique des modes de déplacements doux en développant les chemins piétons et cycles. S'inscrire dans le cadre de développement des déplacements à l'échelle de l'agglomération de Perpignan.*

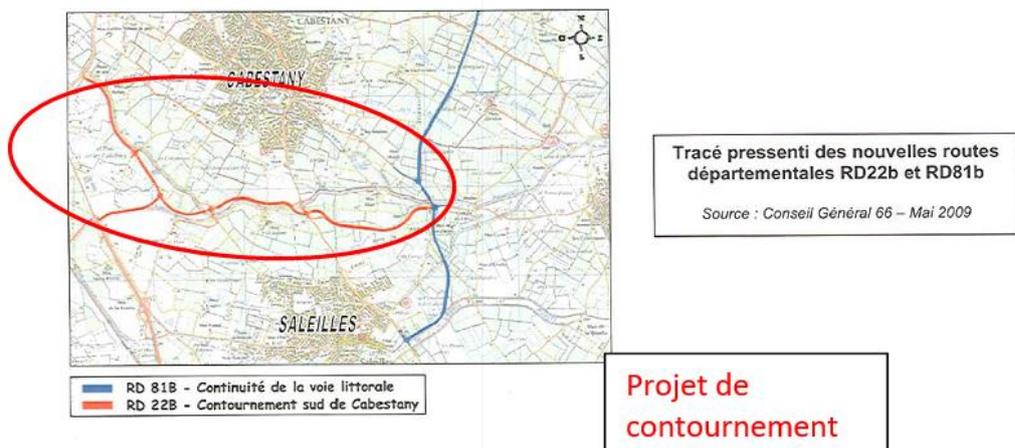
**E. ORIENTATION GENERALE N°5 : INSCRIRE LA COMMUNE DANS LA POLITIQUE DE DEPLACEMENTS A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION**

**1. Objectif n°1 : Développer le transport collectif**

- Améliorer la desserte en transports collectifs de la ville et assurer sa prise en compte dans les nouvelles urbanisations. L'itinéraire de desserte pourra être ainsi adapté à la création de nouveaux quartiers et de nouvelles interconnexions entre quartiers.

**2. Objectif n°2 : Le développement de nouvelles routes départementales**

- Dans le cadre des projets de continuité de la voie littorale et du contournement de Cabestany, de nouvelles routes départementales sont prévues sur le territoire de Saleilles : RD81b et RD22b.



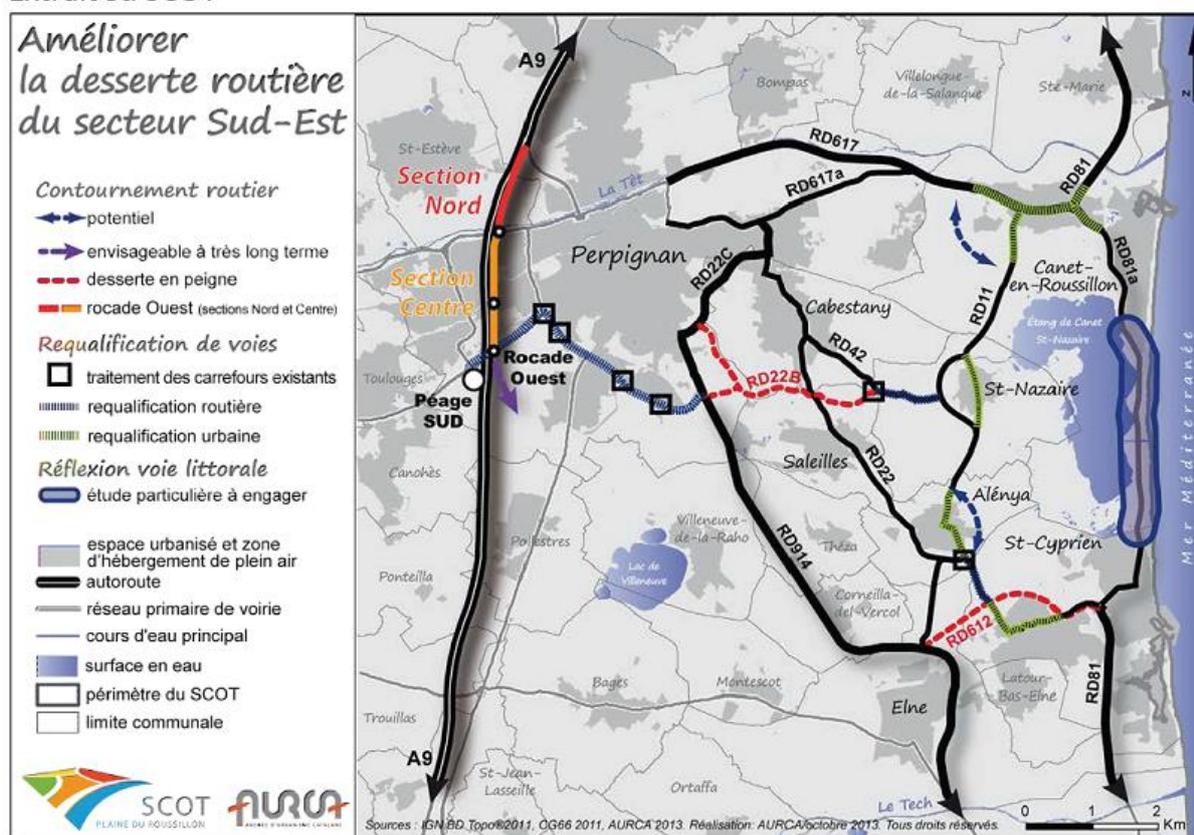
### 2.1.2.3. Pourquoi le scénario de requalification de l'avenue d'Argelès est inenvisageable

« Le CSRPN indique que les variantes présentées dans le dossier n'expliquent à aucun moment pourquoi le scénario de requalification de l'avenue d'Argelès est inenvisageable. »

Dans le cadre des études réalisées pour le dossier DUP, l'ensemble des variantes étudiées était en retrait de l'avenue d'Argelès car l'objectif du projet était de finaliser le contournement sud est de l'agglomération Perpignanaise (absent aujourd'hui).

Le projet de la RD22B est le dernier projet en tracé neuf autour de l'agglomération de Perpignan identifié dans le SCOT approuvé en 2016 pour terminer le maillage. Les autres projets concernent des requalifications d'axes existants.

Extrait su SCOT



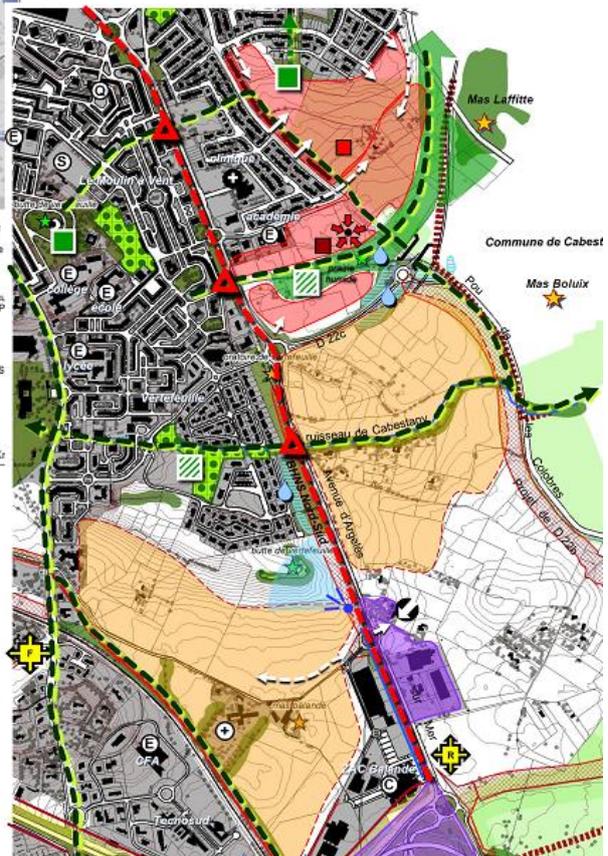
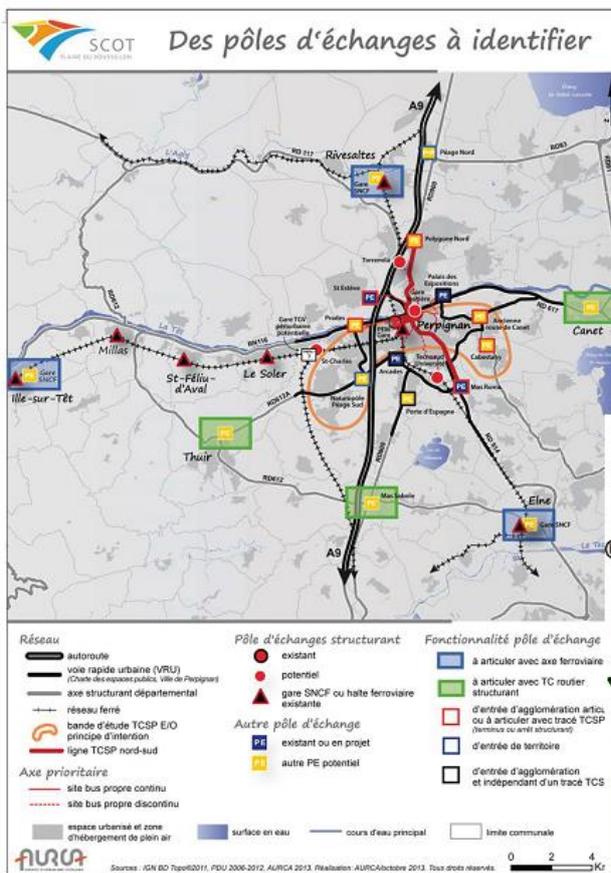
L'avenue d'Argelès doit, quant à elle, être requalifiée en 2x2 voies pour accueillir une voie dédiée aux transports en commun (Bus à Haut Niveau de Service) et un pôle d'échange structurant à articuler avec le tracé TCSP (Transport en Commun en Site Propre). Cette ligne TCSP nord / sud est identifiée dans le SCOT et dans le PLU de Perpignan (cf planches ci-après).

Le SCOT identifie, parmi les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements définies, l'amélioration du réseau de transports collectifs dans le cœur d'agglomération comme essentielle. S'agissant du cœur du système, les efforts largement engagés notamment avec la mise en service prochaine de la première ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) doivent être poursuivis.

Le schéma développé par le présent document s'appuie sur une orientation visant à **créer une « croix » de transport en commun en site propre (TCSP)** sur laquelle le rabattement des lignes classiques sera la norme. Les croisements de flux, notamment sur giratoires, doivent être traités pour limiter autant que faire se peut les ralentissements des bus à haut niveau de service (BHNS).

- Depuis la première ligne de BHNS nord/sud en site propre, de nouveaux secteurs pourraient être desservis en particulier au nord (vers Pia ou l'aéroport) **voire au sud.**
- La seconde ligne orientée Est/Ouest devra prendre en compte la nécessité de desservir les pôles économiques de Saint-Charles et de Naturopole et pourrait irriguer les communes de Toulouges voire de Canohès (continuités urbaines). La question de la perméabilité contraignante de grandes infrastructures (LGV, A9) devra être prise en compte. Vers l'est, le Mas Guérido et Médipole en passant par la desserte du Pôle d'Échanges Multimodal « Gare TGV® Centre del Món » et du cœur de ville de Perpignan doivent guider les choix du futur tracé.

Extrait SCOT : *Assurer le cadencement des transports collectifs, supports d'une mobilité durable*



Extrait du PLU de Perpignan avec la ligne TCSP en rouge et le pôle d'échange multimodal en jaune.

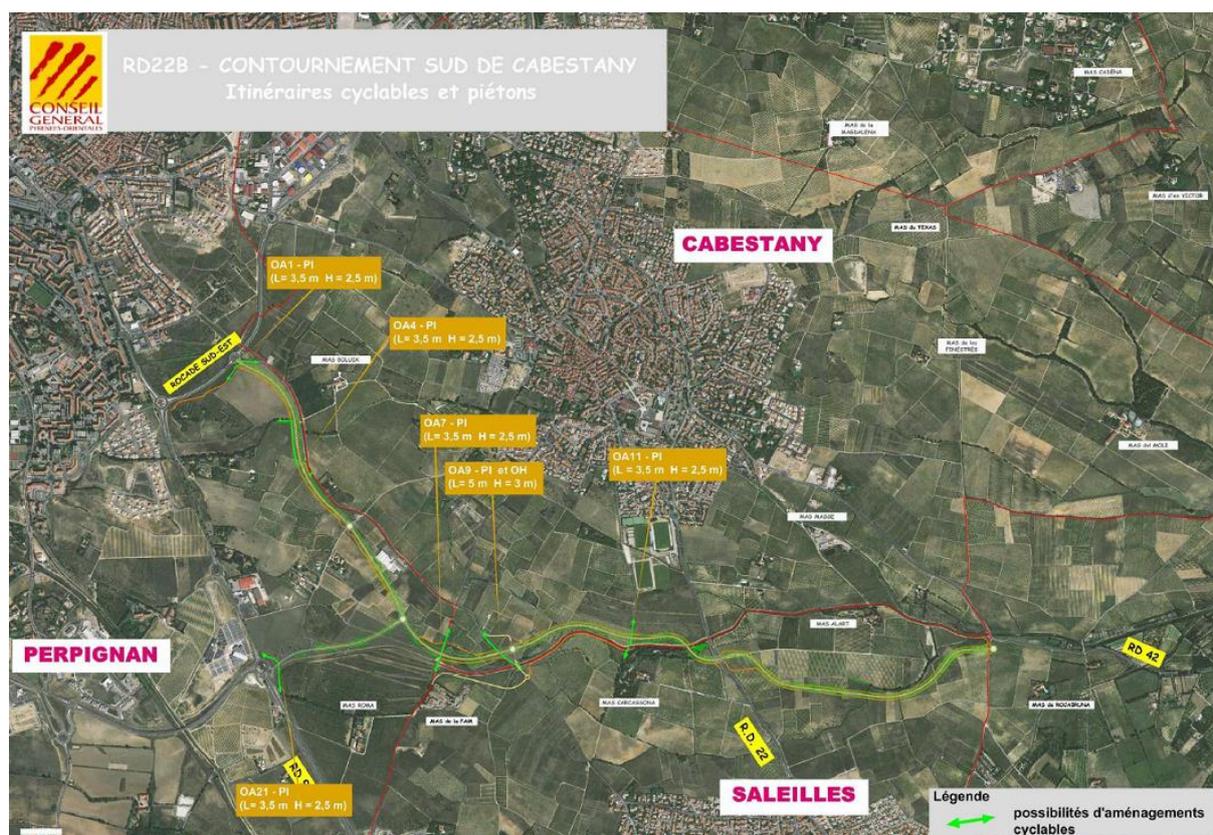
## 2.1.2.4. Des voies vertes sont-elles prévues dans le projet

« Il est demandé si des voies vertes sont prévues dans le projet »

Le dossier DUP prévoyait de créer des voies latérales sur l'ensemble du projet pour rétablir les parcelles agricoles et des passages inférieurs sous la future voie destinée aux cyclistes et aux véhicules lents.

Ces voies latérales devaient également servir de liaison cyclable.

Le plan mis à l'enquête est présenté ci-après.

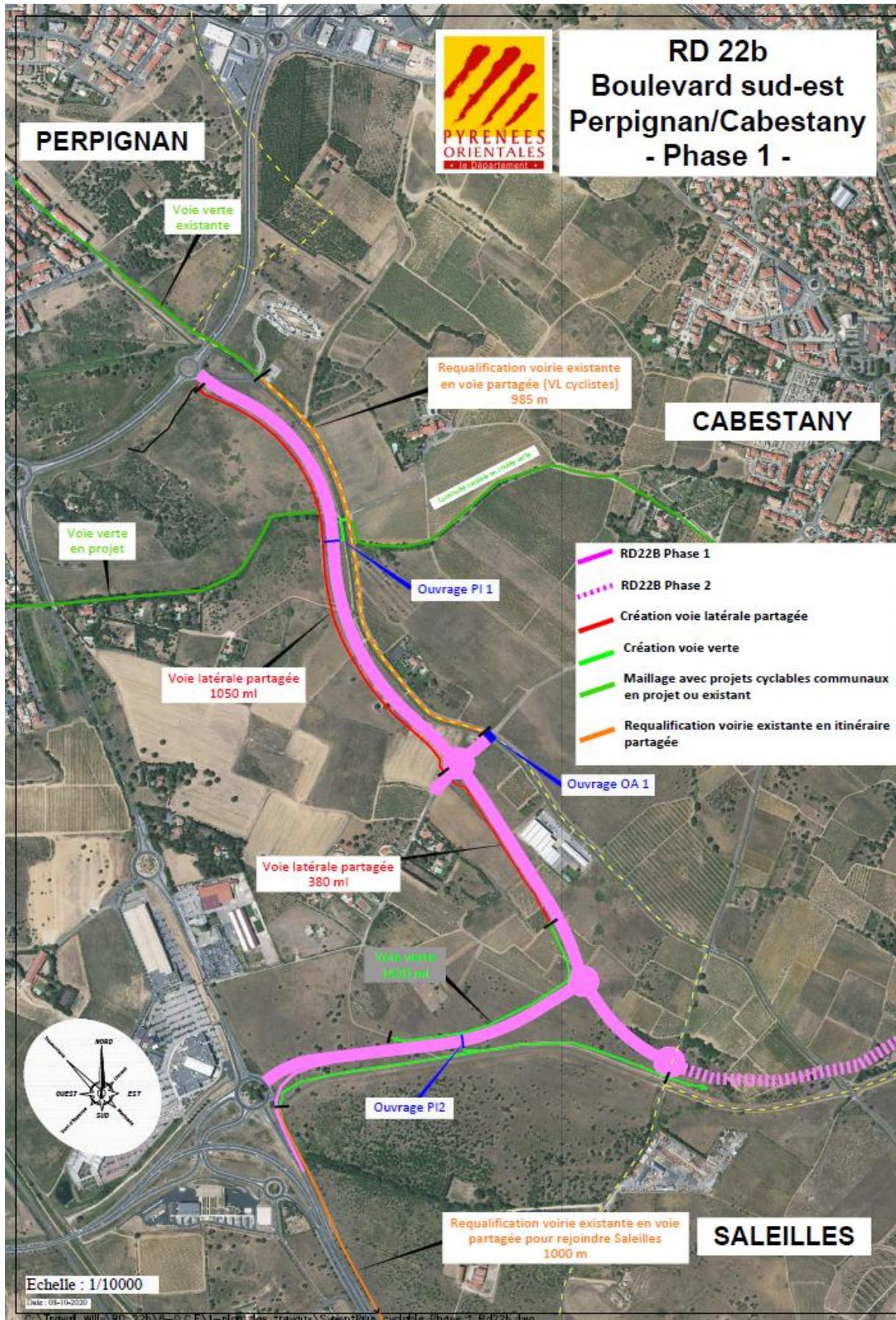


Un plan avec l'ensemble des liaisons cyclables a été mis à jour sur la phase 1 (cf plan ci-après).

Il précise le type de voie et leur linéaire :

- Les créations de voies vertes,
- Les créations de voies latérales partagées avec les agriculteurs,
- Les requalifications de voirie existante en voirie partagée avec un faible trafic (ces voies finissent en impasse)
- Les projets de piste cyclable des communes
- Les voies vertes existantes

Deux passages inférieurs seront réalisés dans le projet de la RD22B phase 1, ils seront destinés uniquement aux cyclistes.



## 2.2. POINT N°2

### 2.2.1. CONTENU DE L'AVIS

**« L'état initial pour les taxons réglementaires est assez superficiel : de nombreuses espèces avérées dans la commune et présentant des enjeux non négligeables ne sont même pas évoquées, comme le Rollier d'Europe, l'Œdicnème criard, et le Coucou geai. Les paragraphes qui traitent des amphibiens sont contradictoires (aucune espèce, puis Crapaud calamite, puis aucune espèce), et la bibliographie n'est pas exacte (une rapide recherche a révélé 3 espèces notées sur la commune). Les enjeux pour les amphibiens sont présumés forts, avec une voie de dispersion en arrière des étangs et vers l'intérieur des terres. Voies qui viennent à se réduire à mesure que l'urbanisation progresse (Trame bleue). Les données concernant Euphorbia terracina présentent des incohérences notamment sur le nombre d'individus détruits (90 individus dans les Tableaux 1 et 32, mais 150 dans le texte page 83). Par ailleurs, si le nombre de plantes détruites est de 90 pour un total de 150, cela représente 60 % de la population détruite, et non pas entre 30 et 50 % comme indiqué dans le tableau 37. »**

### 2.2.2. REPONSES APPORTEES

#### 2.2.2.1. L'avifaune

Les trois espèces d'oiseaux citées, le Rollier d'Europe, l'Œdicnème criard, et le Coucou geai, sont identifiées sur le territoire communal. Cependant, ces espèces n'ont pas été contactées sur la zone d'étude et ne sont pas recensées sur le site Faune LR.

*« La base de données de Faune-LR recense 41 espèces d'oiseaux à proximité de la zone d'étude ces trois dernières années (2019-2021). Parmi ces 41 espèces, 19 n'ont pas été observées lors de nos prospections de terrain. »*

Une demande au SINP avait été faite sur la zone projet étendue (zone tampon supplémentaire). Seules 5 espèces d'oiseaux ont été observées, dont le Coucou geai. Ce dernier a été observé au Nord-Est du projet, à proximité du giratoire Route d'Elne/D22C.

Nous n'avons pas retenue cette espèce du fait de la localisation de son observation à distance du projet.

A noter que le Rollier d'Europe et l'Œdicnème criard ont été contactés dans le cadre des investigations en cours sur la phase 2 de l'aménagement du contournement Sud de Cabestany qui se développe plus à l'Est.



☞ Carte de localisation du Coucou geai par rapport au projet (Donnée 2017 issue du SINP)

#### **2.2.2.2. Les amphibiens**

Le Crapaud calamite n'a pas été observé sur la zone d'étude. Sa présence dans le tableau n°20 est lié au fait que ce dernier ait été observé dans le cadre des investigations en cours sur la phase 2 de l'aménagement du contournement Sud de Cabestany qui se développe à l'Est, dans la continuité du présent projet.

Une demande au SINP avait été faite sur la zone projet étendue (zone tampon supplémentaire). Aucune espèce d'amphibiens n'a été observée.

#### **2.2.2.3. L'Euphorbe de Terracine**

Une espèce de plante protégée est présente sur l'emprise du projet : l'Euphorbe de Terracine (*Euphorbia terracina*). Environ 150 pieds de cette espèce sont présents au Sud-Ouest de la zone d'étude, à l'Est de l'Avenue d'Argelès-sur-Mer et de la D914.

90 pieds se localisent sous emprises des travaux et seront détruits, soit 60 % de la population du site. La surface impactée est estimée à 6200 m<sup>2</sup>.

## 2.3. POINT N°3

### 2.3.1. CONTENU DE L'AVIS

**« Le projet est connexe à un cours d'eau en PNA Emyde lépreuse, les deux fossés longés par les voies, forment en se rejoignant le cours d'eau à proprement parler, et ce à quelques mètres de la zone d'impact du projet, et sur quasi toute sa longueur. La non prise en compte de cet enjeu, avec un plan de préservation, restauration, amélioration de l'état écologique de la Fosselle, n'est pas recevable. A noter que ce plan aurait à lui seul énormément réduit l'impact global du projet avec un bénéfice local concernant l'aménagement des milieux humides. »**

### 2.3.2. REPONSE APPORTÉE

Concernant les zones de renaturation de la Fosseille, le projet du Syndicat du Réart n'est pas encore finalisé. Les zones d'élargissement de la Fosseille ont été transmises par le Syndicat au Département et le projet de RD22B est compatible avec l'ensemble des zones transmises.

Monsieur Lionel COURMONT du CEN Occitanie, et Animateur du PNA en faveur de l'Emyde lépreuse a été consulté dans le cadre de ce projet en mars 2021.

Ci-dessous l'email envoyé le 20 juillet 2022 au Conseil Départemental :

*« Bonjour à tous,*

*Vis à vis de l'impact de ce projet uniquement sur l'émyde lépreuse, nous nous étions rencontrés avec les services du CD66 en mars 2021 pour lever les lacunes du dossier sur la biodiversité suite à la création d'une piste d'accès chantier en haut de berge de la rive gauche de la Fosseille.*

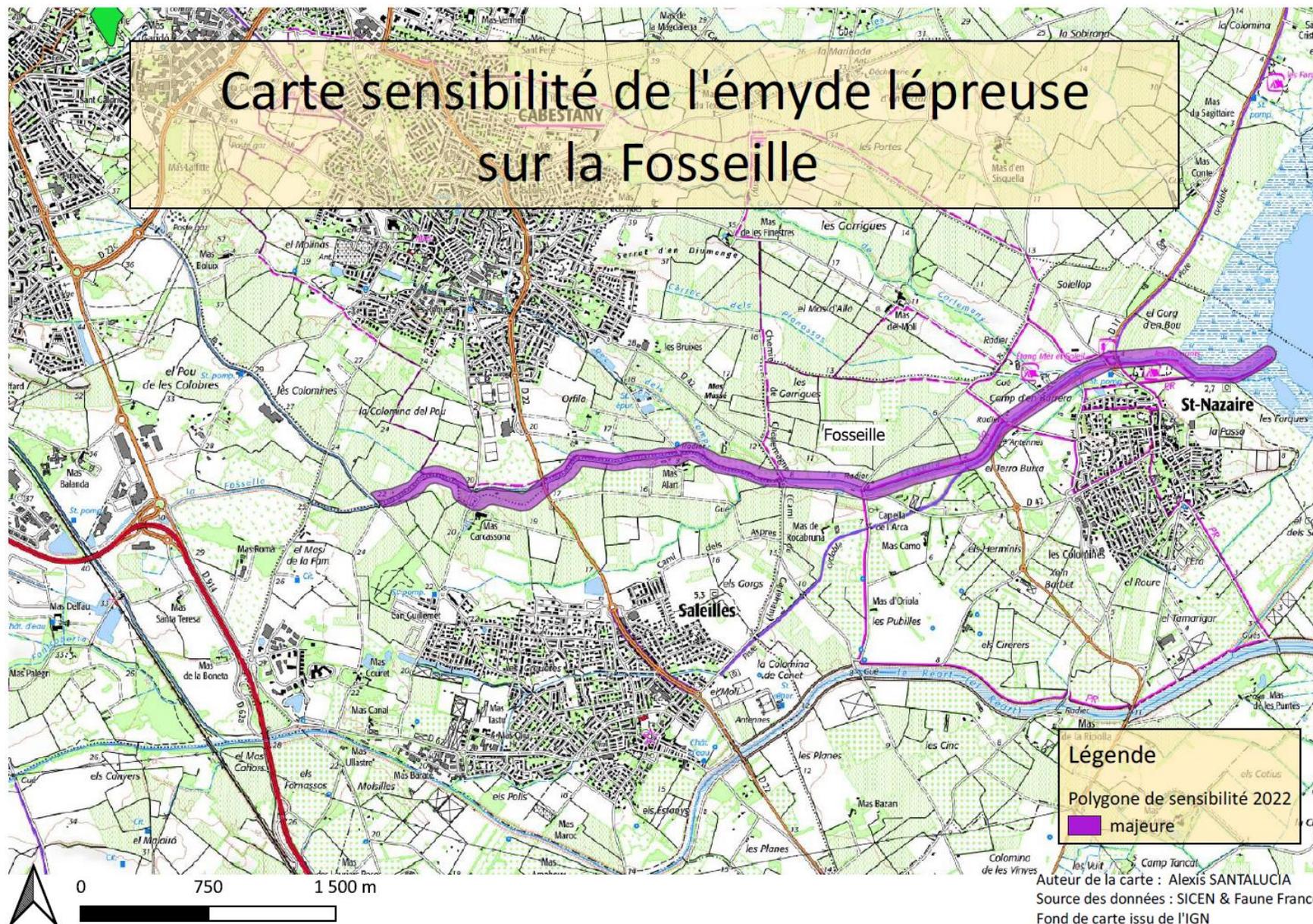
***Ce secteur est bien le tronçon le moins sensible à la conservation de l'émyde sur la Fosseille (carte jointe) L'absence d'eau n'a jamais permis de réaliser des sessions de capture.***

*Pour reprendre l'histoire de ce secteur, la phase 1 du projet routier longe une partie où l'eau a été court-circuité historiquement et donne à la Fosseille un régime très temporaire sur ce linéaire. La zone n'est pas référencée dans la carte de sensibilité du PNA car aucune donnée d'émyde n'y a été collectée. Ce qui en fait la zone la moins favorable pour l'Emyde dans ce cours d'eau mais ce qui n'empêche pas cette tortue d'y transiter pour aller sur des secteurs plus favorables en amont et/ou en aval.*

*Les travaux les plus impactant avaient déjà été réalisés quand nous nous sommes rencontrés. En particulier la piste d'accès chantier collée à la rive gauche de la Fosseille était déjà terrassée. Elle deviendra la piste cyclable à terme.*

*A l'inverse pour la phase 2, j'avais émis de très grosses réserves sur la compatibilité du projet avec la conservation de l'Emyde sur ce cours d'eau, en effet la phase 2 touche des zones majeures de conservation de cette population majeure pour la France, en particulier des secteurs où les femelles sont présentes et donc la route impactera des secteurs de pontes. Dans certains secteurs c'est la route départementale qui va longer le cours d'eau. L'impact sera d'une grande ampleur aux vues des connaissances déjà acquises par le PNA et détruit tous les espoirs de renaturation de ce cours d'eau engagé par le Syndicat du Réart sur financement de l'Agence de l'eau.*

*D'autres données ont été acquises lors de la thèse sur cette population et elles sont en cours de traitement. Comme convenu, le PNA mettra à disposition ses connaissances et accompagnera le bureau d'études afin qu'il puisse dimensionner les impacts au plus juste au regard de l'intérêt public majeur. »*



## 2.4. POINT N°4

### 2.4.1. CONTENU DE L'AVIS

**« Le programme de compensation n'intègre pas l'objectif Zéro artificialisation Nette (ZAN), en misant tout sur la gestion d'une zone littorale : on est donc sur une perte nette en termes d'artificialisation des sols. »**

### 2.4.2. REPONSE APPOREEE

La Loi « Climat et résilience » est issue des travaux de la Convention citoyenne pour le climat. Cette loi portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets a été promulguée et publiée au Journal officiel le 24 août 2021.

Depuis son élaboration jusqu'à l'obtention des autorisations des travaux, le projet a été conçu et autorisé sans ce contexte législatif.

Cependant, au vu de l'évolution réglementaire, le Département a entamé une démarche volontaire dans la recherche de ses sites et envisager volontairement la désimperméabilisation. A ce titre, il a lancé une « Etude de faisabilité pour la désimperméabilisation des sols de sites appartenant au Département des Pyrénées-Orientales ».

Cette étude est en cours sur des sites qui sont essentiellement des parkings :

- Ancien Hôpital Militaire (Perpignan) : 2675 m<sup>2</sup>
- Christian Bourquin (Perpignan) : 5554 m<sup>2</sup>
- Panchot (Perpignan) : 1271 m<sup>2</sup>
- Centre Technique Départemental (Perpignan) : 1405 m<sup>2</sup>
- Parking Mas Richemond (Villeneuve de la Raho) : 2000 m<sup>2</sup>
- Collège Pagnol (Perpignan)
- IDEA Moulin à Vent (Perpignan) : 1820 m<sup>2</sup>
- Maison des sports-bâtiment Agly (Perpignan) : 1387 m<sup>2</sup>
- Bassins de rétention RD39 au Cap de Fousté (Villeneuve de la Raho) : 264 m<sup>2</sup> + 341 m<sup>2</sup>

La compensation de la surface imperméabilisée du présent projet est un entrant dans la démarche.

## 2.5. POINT N°5

### 2.5.1. CONTENU DE L'AVIS

---

**« Les goulottes qui permettent d'aider au passage de la faune doivent être accompagnées de murets de faible hauteur pour y mener les amphibiens. »**

### 2.5.2. REPONSE APPORTEE

---

Les dispositifs de traversée sous chaussées seront de type simple conduit à double sens de circulation. Dans ce type de conduit les amphibiens réalisent plusieurs types de déplacements (aller et retour des adultes reproducteurs, jeunes imagos en migration postnuptiale, déplacement aléatoire d'individus et des juvéniles en dispersion). Leur conception les rend utilisable pour la petite faune, en particulier les reptiles et les micromammifères.

Comme souligné, les dispositifs permettant le passage de la faune seront accompagnés de murets de faible hauteur (40 cm au minimum) afin d'inciter les amphibiens à les utiliser. Les amphibiens sont bloqués par ces murets qu'ils ne peuvent pas escalader.

## 2.6. POINT N°6

### 2.6.1. CONTENU DE L'AVIS

---

**« L'évaluation du risque de collision doit prendre en compte le redimensionnement de l'ouvrage, qui devient plus large et donc plus difficile à franchir pour les espèces « rampantes » (amphibiens/reptiles), par ailleurs le risque augmente avec la vitesse des véhicules. Sachant qu'aucun élément n'est fourni sur la vitesse des véhicules (hors calibration 90km/h), des éléments doivent être fournis sur la gestion de la vitesse. »**

### 2.6.2. REPONSE APPORTEE

---

La vitesse réglementaire sur la future voie sera de 80 km/h.

Les passages non spécifiques destinés à la création de la piste cyclable ou les ouvrages hydrauliques peuvent constituer des zones pouvant être utilisés naturellement par les amphibiens lors de leurs déplacements.

« Plusieurs ouvrages hydrauliques souterrains sont prévus pour permettre l'écoulement de l'eau à travers la route. Ces ouvrages peuvent aussi être utilisés comme passage par la petite faune. Avec des dimensions et des localisations adéquats, ces ouvrages réduisent donc la fragmentation du territoire et le risque de collisions avec les véhicules pour la petite faune (reptiles, Hérissons, Lapins de garenne, etc.).

Le cadre OH2 de dimensions 1.10 x 0.55 sert à rétablir les eaux du canal d'irrigation de Perpignan et sera en eau quasiment toute l'année. Cet ouvrage ne pourra donc pas être utilisé par la faune.

Les autres cadres de dimensions 2 m de large pour 1 m ou 1,5 m de haut seront à sec la majeure partie de l'année, en dehors des périodes de forts événements pluvieux. Lors d'événements modérés, ces ouvrages peuvent être légèrement inondés, perturbant le passage de la petite faune. Pour favoriser leur utilisation, des dispositifs de concentration des petits écoulements seront réalisés à l'intérieur, pour les rendre à nouveau franchissable au plus vite, conformément aux recommandations du Cerema pour les aménagements des passages pour la faune. Pour les cadres 5, 6 et 7 sur la partie Sud, il s'agira d'installer une banquette de 10 cm de haut et 50 cm de large sur un côté du cadre. Pour les cadres 1, 3 et 4, des cadres avec entonnement préfabriqué seront installés. Il faudra veiller à l'absence de marche à l'entrée de l'ouvrage, qui pourrait être créée par une différence entre la hauteur de l'entrée du cadre et la hauteur du sol. Cela empêcherait les petites espèces d'utiliser le passage. Les passages inférieurs destinés aux piétons et cyclistes, les passages sont bien répartis sur l'ensemble du tracé de la future route (tous les 300-400 m) et présentent des dimensions variables qui devraient permettre leur utilisation par un bon nombre d'espèces animales. Ils sont localisés dans la carte ci-après. »

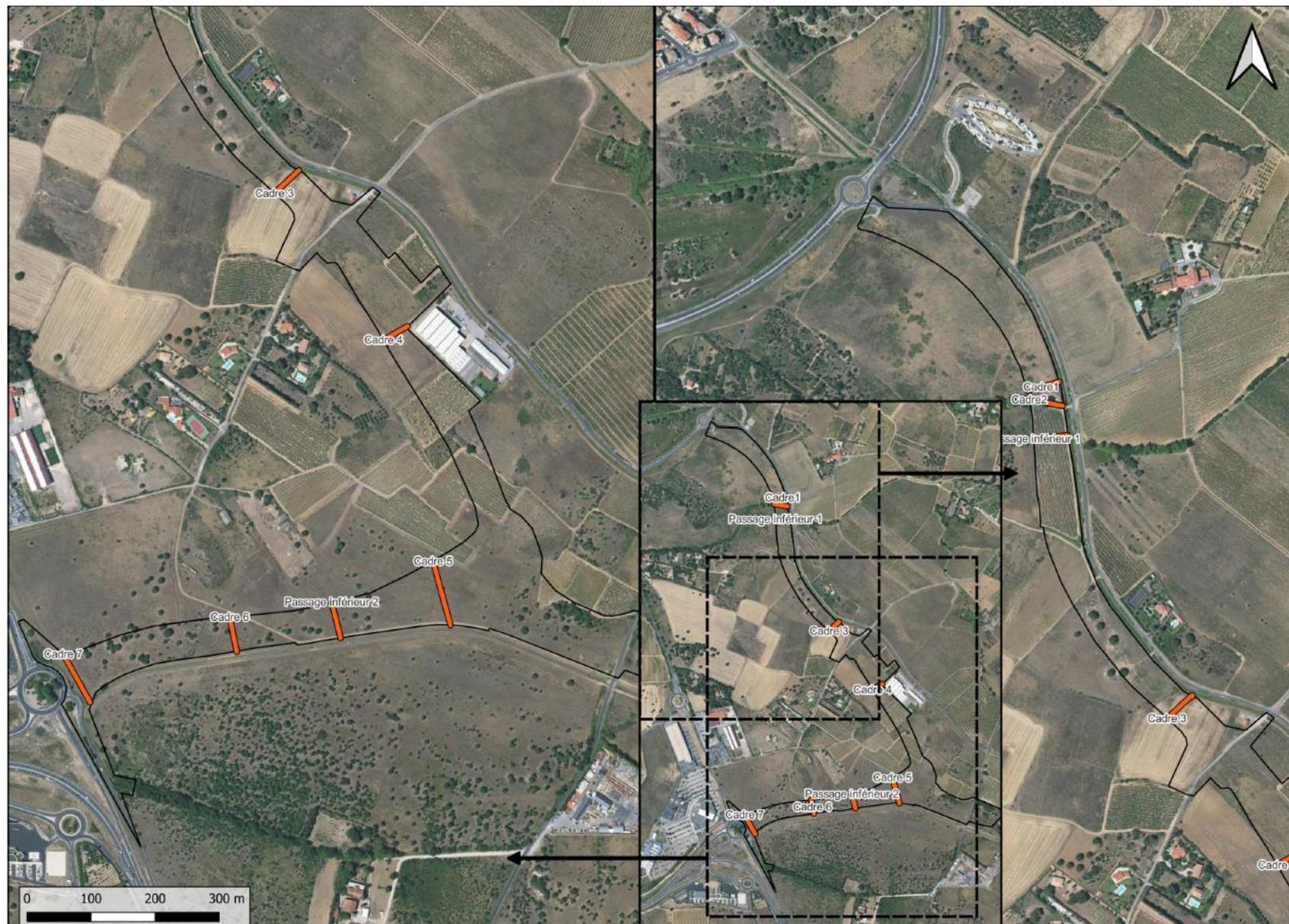
Le risque de collision sera réduit du fait de la présence des passages sous voie cartographiés en page suivante.

☞ Carte de localisation des ouvrages d'art servant de passages pour la faune

Sur les axes routiers gérés par le Département, les patrouilleurs ont déjà en charge d'identifier et de comptabiliser les animaux morts sur et en bord de route, afin de localiser les secteurs de collisions. Ce dispositif s'étendra à la nouvelle RD22B.

L'objectif de l'analyse spatiale des données de collisions est de détecter des zones où l'agrégation spatiale des collisions est élevée, qui peuvent témoigner de connexions biologiques particulièrement dangereuses pour la faune et les usagers.

Etudier la répartition spatiale des collisions faune/véhicule permettra de matérialiser des points de conflits et identifier des mesures de réductions des impacts adaptées à mettre en place.



## 2.7. POINT N°7

### 2.7.1. CONTENU DE L'AVIS

**« L'évaluation des impacts concernant *Euphorbia terracina* est aussi à revoir puisqu'une destruction de 60 % de la population représente un impact très fort, impact qui conduira certainement à une extinction de la population d'autant que l'habitat sera modifié par les travaux. Les mesures compensatoires doivent donc être à la hauteur de l'extinction probable de cette population. Cette espèce est régulièrement impactée par des travaux d'aménagements dans les Pyrénées-Orientales, et une attention particulière doit lui être portée (notion de cumul d'impact). Une analyse à une échelle plus large est nécessaire pour relativiser l'impact des travaux sur cette population. »**

### 2.7.2. REPONSE APPORTEE

L'Euphorbe de Terracine (*Euphorbia terracina*) est protégée à l'échelle régionale.

Dans les Pyrénées-Orientales, l'espèce colonise principalement les bords de route. Il s'agit d'habitats secondaires pour cette espèce méditerranéenne, qui ne remonte à l'intérieur des terres que dans les Pyrénées-Orientales, et dont l'habitat primaire est constitué des milieux arrières-dunaires. Sa dynamique populationnelle, très forte dans les Pyrénées-Orientales, se concentre dans les friches sablo-limoneuses ainsi qu'en bord de route.

Concernant la répartition de l'Euphorbe de Terracine à plus grande échelle, cette espèce est très régulièrement contactée sur les projets routiers notamment et-ou des projets d'aménagements urbains.

Plusieurs modes de dispersion « naturelle » de l'espèce sont connus à ce jour<sup>1</sup> :

- La propagule tombe au niveau du pied mère en raison de son poids ;
- La propagule est expulsée à plus d'un mètre du pied mère par propulsion des graines qui peut s'observer lors de la maturité du fruit ;
- La propagule est transportée par zoochorie à plus d'un mètre du pied mère, notamment par les fourmis.

De fait, lors des fauchages d'entretien des abords des chaussées, si des pieds d'Euphorbe de Terracine sont présents, ces opérations favorisent sa dispersion (selon la période de réalisation de ces travaux).

La population non détruite devrait à minima se maintenir sur les milieux non impactés par le projet, voir s'étendre vue sa forte dynamique d'expansion observée.

---

<sup>1</sup> Source : Frédéric ANDRIEU du Conservatoire Botanique National Méditerranéen

Localement, l'Euphorbe de Terracine est présente en bordure de la route d'Elne / RD914 sur la quasi-totalité du linéaire entre l'accès à Saleilles et le giratoire de desserte au Mas Guerido depuis la Route d'Elne.

L'Euphorbe de Terracine fait régulièrement l'objet de mesures d'évitement dans le cadre de projets. Selon notre connaissance, nous pouvons citer :

- Evitement de la majorité des stations d'Euphorbe de Terracine dans le cadre du projet d'aménagement du cours d'eau du Réart : Remplacement d'un passage à gué par un pont et construction d'une digue (Destruction de 10 à 20 pieds : Arrêté préfectoral de dérogation 2015085-0004) ;
- Evitement des stations situées en bordure de la piste cyclable bordant le projet de création du complexe golfique de Villeneuve de la Raho ;
- Evitement des pieds d'Euphorbe de Terracine présents à proximité de la RD900 dans le cadre du projet de requalification de cette voie entre Pollestres et Perpignan Porte d'Espagne ;
- Evitement des stations cartographiées au droit du projet de création du Domaine des Chênes verts (Néguebous) sur la commune d'Argelès-sur-Mer ;
- Etc.

- **Concernant la compensation proposée :**

Il est important de rappeler que le nombre de pieds d'Euphorbe de Terracine détruits se développe sur une superficie estimée à 1 700 m<sup>2</sup>. La superficie de compensation sur des habitats favorables à cette espèce représente 6,5 ha d'habitat dunaire et 1 ha de bord de route, soit un ratio effectif de compensation de 38 pour 1.