

COMMUNE DE RODES

PLAN LOCAL D'URBANISME

Pièce n°2

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES



P.L.U arrêté le 27 Mars 2013

P.L.U approuvé le 15 Janvier 2014



Agence d'Architecture et d'Urbanisme Michel SALSAS
143, av. de la Côte Radieuse 66100 Perpignan
Tel : 04.68.34.32.74 - Fax : 04.68.34.80.48
Mail : michel.salsas@wanadoo.fr

SCP COURRECH & ASSOCIES
45, rue Alsace Lorraine 31000 Toulouse
Tel : 05.34.25.59.10 - Fax : 05.61.23.51.62

SOMMAIRE

I. Préambule	3
A. Portée du PADD	3
B. Notion de développement durable	3
II. Rappel des enjeux qui ont servi à la mise en place du PADD.....	4
A. Données socio-economiques	4
1. Population	4
2. Logement	4
3. Emploi	4
B. Données spatiales	4
1. Milieu naturel	4
2. Eléments anthropiques	5
a. Commune rurale ou périurbaine ?	5
b. Un urbanisme en mutation.....	5
III. Orientations du projet urbain de Rodès	8
A. Une croissance urbaine durable.....	8
1. Maintenir le dynamisme démographique et le caractère villageois de Rodès.....	8
a. Objectif : 860 habitants en 2025	8
b. Favoriser la diversité démographique communale	8
2. Extensions raisonnées	8
a. Rationnaliser la consommation d'espace d'urbanisation.....	8
b. Echelonner la croissance urbaine.....	9
3. Prise en compte des dents creuses urbaines	10
4. Un juste rapport entre habitat, environnement et agriculture.....	10
B. Transports et déplacements	11
1. Assainir les circulations automobiles	11
a. Sécuriser la desserte de la commune	11
b. Restructurer les circulations internes.....	11
c. Conforter l'offre en stationnement autour du centre ancien	11
2. Transports alternatifs à la voiture.....	12
a. Rééquilibrer la part des cheminements doux	12
b. Favoriser le retour de la desserte ferroviaire.....	13
C. Communications numériques.....	13
D. Développement économique et loisirs.....	14
1. Promouvoir les initiatives économiques locales.....	14
a. Retrouver une zone d'activités	14
b. Créer une nouvelle zone.....	14
c. Permettre le développement d'activités agricoles	14
2. Améliorer les services à la population	14
a. Un bâtiment communal, lieu de centralité privilégié	14
b. Pérenniser les infrastructures sportives	14
c. Le pôle d'excellence rurale	14
d. Agréementer l'offre de loisirs	14
E. Environnement.....	15
1. Mettre en valeur le patrimoine communal.....	15
2. Travailler sur l'intégration paysagère	15
3. Préserver la biodiversité.....	15
4. Favoriser la production d'énergies durables	15

I. PREAMBULE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est une pièce obligatoire constitutive du Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui expose le projet urbain communal dans la recherche d'un développement harmonieux.

A. PORTEE DU PADD

Le PADD n'est pas directement opposable aux permis de construire ou aux opérations d'aménagement, mais ses orientations doivent être en cohérence avec les autres pièces contenues dans le PLU.

A partir des éléments et problématiques étudiées dans le diagnostic, il présente, dans un document synthétique, les orientations relatives à l'organisation spatiale de Rodès qui répondent aux enjeux d'aménagement du territoire.

Il découle des objectifs communaux définis dans la délibération de prescription de la révision de POS en PLU prise en date du 22 septembre 2004.

Le Code de l'urbanisme (Article L.123-1-3) dans sa rédaction consécutive à la loi portant engagement national pour l'environnement (plus connue sous le terme 'grenelle de l'environnement') précise les thématiques traitées :

« [...] Le PADD définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.

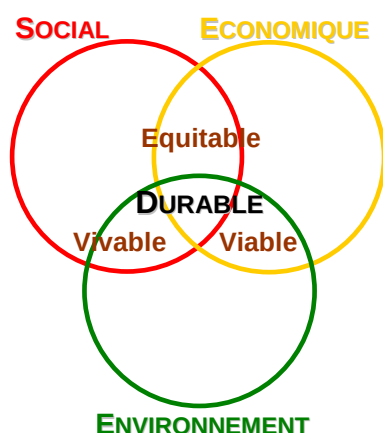
Le PADD arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de la commune.

Le PADD fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. »

Les orientations présentes dans ce documents, sont localement précisées, autant que nécessaire dans les 'orientations d'aménagement et de programmation', autre pièce du PLU.

B. NOTION DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Comme son nom l'indique, le PADD est une prise en compte du **développement durable**. Cette notion peut se définir comme « **un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs** »¹.



Le principal enjeu pour les sociétés contemporaines est de concilier les progrès économiques et sociaux, sans mettre en péril l'état de la planète.

La gestion du territoire doit donc aujourd'hui traiter conjointement trois univers qui se sont longtemps ignorés : l'économie, l'écologie et le social.

Cette forme de gouvernance s'appuie également sur la mobilisation et la participation du public sur le devenir des territoires.

¹ 1987, Commission mondiale sur l'environnement et le développement, ONU, Rapport Brundtland

II. RAPPEL DES ENJEUX QUI ONT SERVI A LA MISE EN PLACE DU PADD

(Pour une explication plus détaillée des éléments, se reporter à la pièce du PLU 'Rapport de présentation')

A. DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES

1. Population

La population légale de Rodès s'élevait à 509 habitants en 1999, soit une densité de 27 habitants au km². Au recensement complémentaire de 2009 625 personnes ont été recensées, ce qui représente une augmentation de 22.8% en 10 ans.

Cette croissance est constante et régulière (jamais inférieure à +2%/an) depuis les années 70. Elle est essentiellement le produit du solde migratoire. Le solde naturel tend à augmenter et confirme un rajeunissement de la population en place².

Les personnes âgées (plus de 65 ans) représentent 25% de la population rodésienne, ce qui est élevé. Néanmoins, en variation, les tranches plus jeunes ont un taux d'augmentation plus important.

C'est un signe que les installations nouvelles sur le village sont le fait de jeunes ménages aux trajectoires de vie en devenir, ce qui garantit un certain dynamisme et démontre de l'attrait de Rodès.

2. Logement

Le nombre total de logements croît dans des proportions similaires à la population. Il est cependant intéressant d'observer que les résidences secondaires et les logements vacants sont peu élevés et en diminution.

La typologie du bâti est caractérisée par un bâti vernaculaire dense sur les contreforts du relief du château, et par des pavillons de grande taille par rapport à la plaine du Roussillon, sur les secteurs récents. Les propriétaires sont très largement majoritaires. La commune dispose de 14 logements HLM qui ont été construits sous forme de pavillons.

La proximité (en temps) de Perpignan est un facteur dynamisant pour l'immobilier communal.

3. Emploi

Rodès n'est pas un grand centre d'emploi. Plus des trois quarts de la population active travaille dans les bassins d'emploi environnants (Ille-sur-Têt, Prades, Perpignan). Les déplacements domicile/travail sont donc nombreux.

Le développement de la zone artisanale et de tout l'artisanat local sont bloqués par le projet de mise en deux fois deux voies de la RN116.

L'agriculture locale a subi de plein fouet la crise agricole. C'est une activité qui a du mal à survivre sur la commune.

Elle dispose d'une école (maternelle + primaire), d'un bureau de Poste, mais peu de commerces. Les déplacements à but commercial sont donc également élevés.

B. DONNEES SPATIALES

1. Milieu naturel

Le territoire de Rodès constitue la limite entre la plaine du Roussillon et le Conflent, en jonction entre le massif des Aspres et des Fenouillèdes. La limite entre ces deux reliefs est la Têt, fleuve méditerranéen.

Le relief est donc assez accidenté sur la commune, ce qui limite fortement les installations humaines. Ces dernières se sont réalisées sur un plateau alluvial modelé par les affluents de la Têt.

² D'ailleurs, l'indice d'âge moyen passe de 44 ans et 10 mois en 1990 à 42 ans et 6 mois en 1999.

La commune est couverte sur ses reliefs par une végétation composée de chênes à la patrimonialité, mais aussi à la fragilité avérées.

Le milieu naturel à Rodès induit donc des aléas et contraintes variés qui conditionnent et limitent fortement les installations de population nouvelle.

De plus, de nombreuses prescriptions liées aux risques naturels et technologiques diminuent ces possibilités d'installations.

Le risque de rupture du barrage de Vinça, bien que très minime, s'ajoute et apporte des contraintes supplémentaires.

2. Éléments anthropiques

a. Commune rurale ou périurbaine ?

Paradoxalement, la localisation de Rodès, entre Prades et Perpignan et en bord de la Route Nationale 116 rend difficile la lecture du finage communal.

En effet, Rodès présente un caractère paysager très rural qui dénote de la plaine du Roussillon et plus particulièrement de la première et de la deuxième couronne péri-urbaine de Perpignan.

Néanmoins, dans son fonctionnement, la commune présente les caractéristiques d'une commune périurbaine (agriculture en crise, peu d'emplois et de commerces sur le village, beaucoup de migrations pendulaires...).

b. Un urbanisme en mutation

Le développement moderne du village s'est réalisé tout en longueur, le long de la route départementale 16, qui croise à un carrefour (dangereux) la RN116, unique accès aux parties urbanisées de Rodès.

Cet axe de communication d'envergure internationale (route vers l'Andorre et les stations de sports d'hiver) draine toujours plus de monde. D'ailleurs, un projet d'élargissement est en cours d'élaboration.

Cette configuration pousse ainsi à une utilisation accrue de la voiture pour les déplacements.

Il y a également un nombre élevé de dents creuses urbaines.

L'organisation spatiale du centre ancien doit faire face à ces évolutions, car les bâtiments n'ont pas été construits pour accueillir des véhicules automobiles.

Le Plan d'Occupation des Sols approuvé en 1988 a permis l'implantation d'un habitat très diffus tout le long de la RD16, ce qui pose de nombreux problèmes de fonctionnements.

Il ne répond donc plus aux problématiques actuelles d'aménagement sur la commune. Il est donc nécessaire de redéfinir l'urbanisme à Rodès.

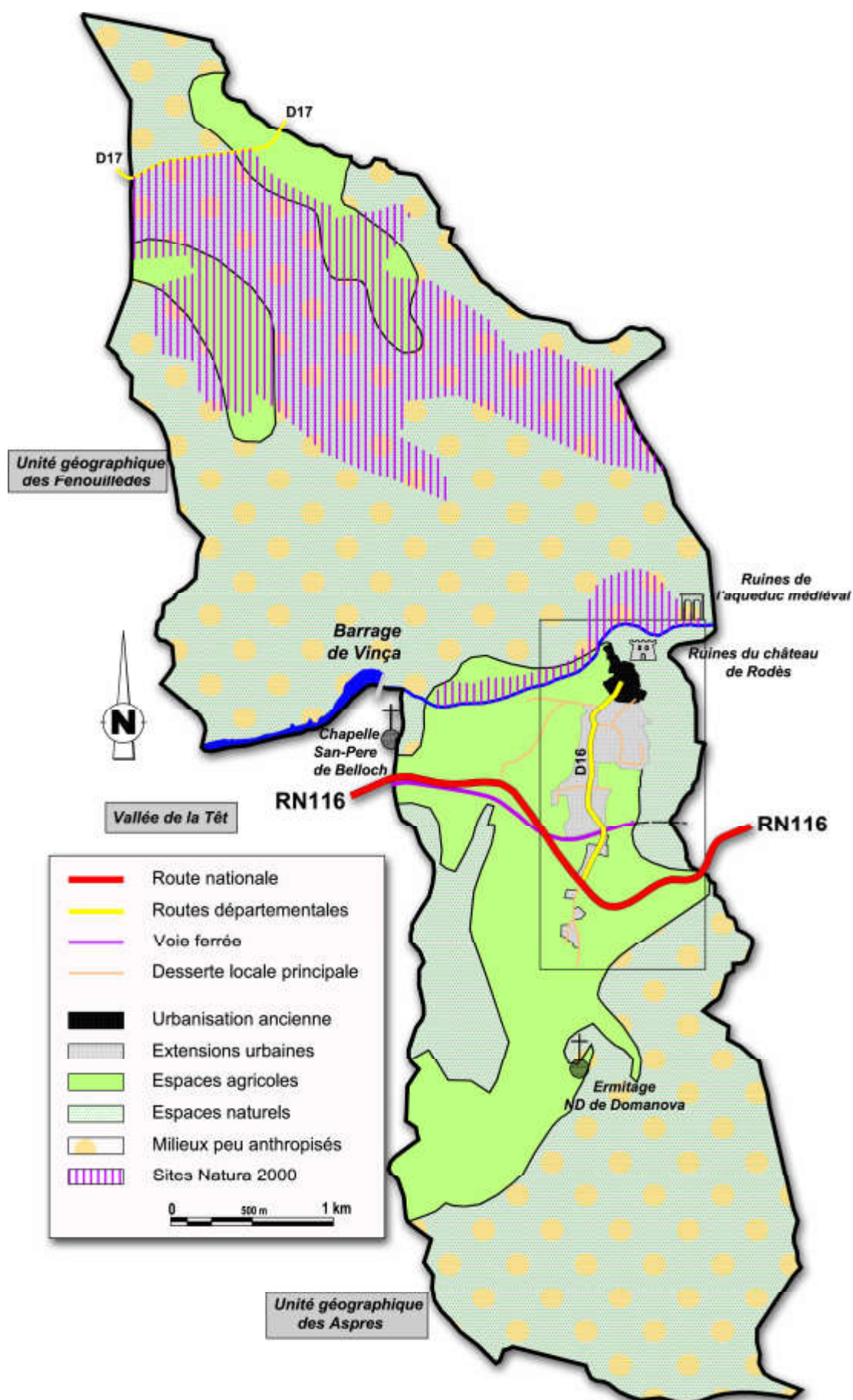
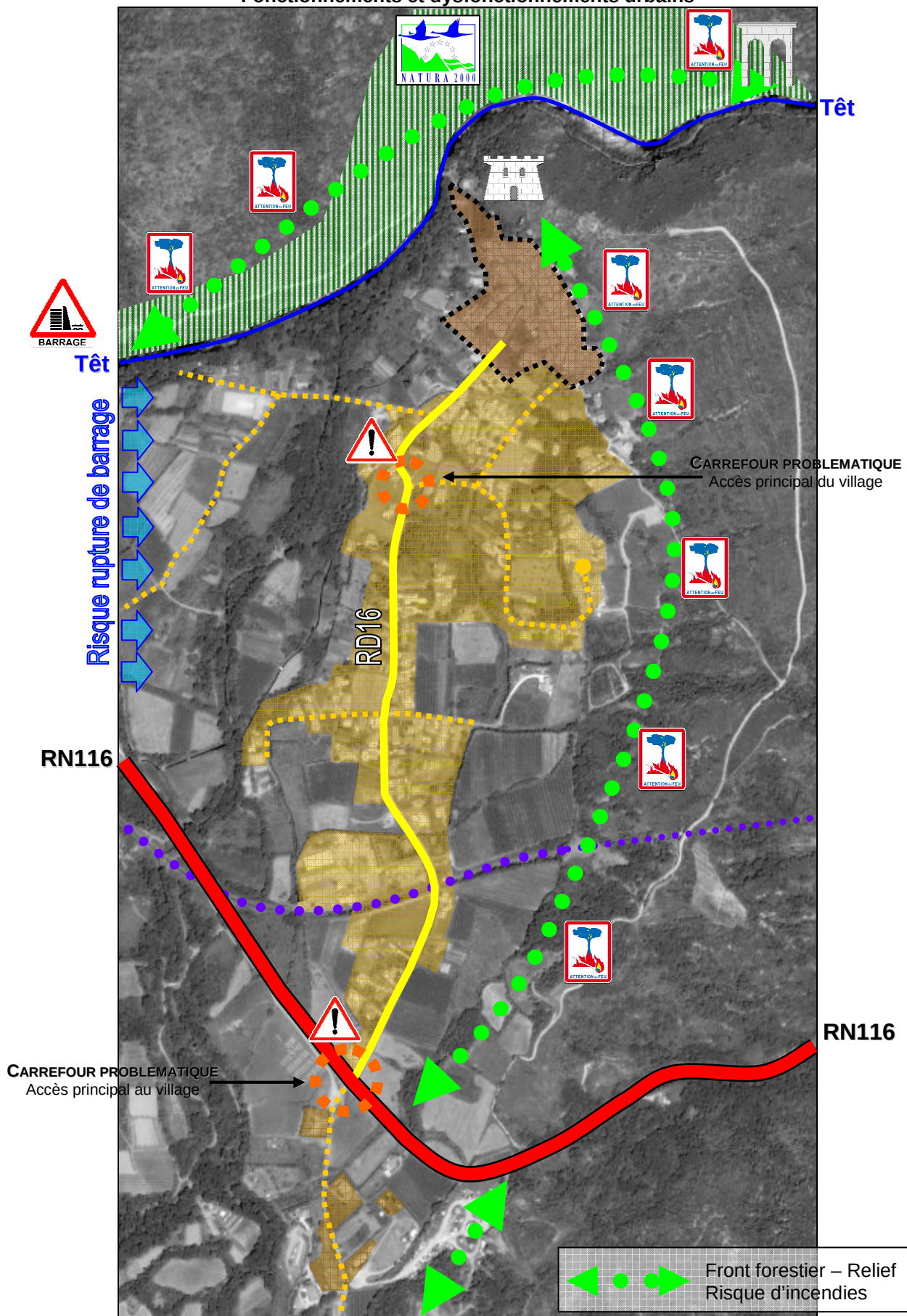


Schéma synthétique de l'organisation spatiale de Rodès

Fonctionnements et dysfonctionnements urbains



III. ORIENTATIONS DU PROJET URBAIN DE RODES

Compte tenu des contraintes tant administratives que naturelles, la municipalité a développé un projet urbain qui se traduit dans les orientations ci-après.

La stratégie de développement de Rodès vise à la fois à adapter le village aux besoins et problématiques actuelles, tout en conservant un cadre de vie harmonieux avec l'urbanisation existante.

A. UNE CROISSANCE URBAINE DURABLE

Durant les dernières décennies, le département des Pyrénées Orientales et plus particulièrement la plaine du Roussillon ont connu une explosion de l'étalement urbain (consommation d'espace à vocation agricole ^{et/ou} naturelle au profit des urbanisations), entraînant une mutation profonde des modes de vie (généralisation de la voiture particulière et croissance exponentielle des déplacements).

Rodès se positionne en frontière à la fois géographique (entre la plaine et le Conflent) et urbanistique, avec des enjeux de développements futurs avérés.

Le projet urbain doit donc proposer une évolution prenant compte à la fois le caractère du village et les objectifs de production d'une ville durable.

1. Maintenir le dynamisme démographique et le caractère villageois de Rodès

a. Objectif : 860 habitants en 2025

Le village connaît une croissance annuelle constante aux alentours de +2% depuis près de 30 ans, avec un desserrement de la taille des ménages qui reste contenu.

Au regard des ressources en eau (potable, station d'épuration), des prescriptions administratives, des enjeux agricoles et environnementaux, et des besoins de croissances nécessaires aux services et commerces existants, la municipalité a déterminé que ce taux annuel devait être conservé, ce qui représenterait une population avoisinant les 850 habitants en 2025.

Cela représente un besoin d'environ 100 résidences principales, soit une production totale estimée comprise entre 115 et 125 logements.

b. Favoriser la diversité démographique communale

Le projet urbain doit permettre l'installation d'une population nouvelle variée, permettant une répartition équitable entre les différentes classes d'âge.

Ces objectifs démographiques ont été également définis en fonction des paramètres spatiaux (densité, répartition) et de la volonté de régulation de l'étalement urbain, développés dans les orientations suivantes.

2. Extensions raisonnées

Cet apport de population nécessite de prévoir des capacités d'accueil à la fois suffisantes et raisonnées, corrigeant autant que possible l'urbanisme peu régulé hérité du POS de 1988 (zone UB gigantesque propice au développement d'habitat diffus).

a. Rationnaliser la consommation d'espace d'urbanisation

Le Plan Local d'Urbanisme doit permettre de retrouver une cohérence villageoise et de juguler l'étalement urbain.

La définition des espaces urbanisables se limite aux besoins en logements nécessaires pour accomplir l'objectif démographique cité ci-avant.

Plus de 50% des surfaces destinées à l'habitat utilisent des espaces qui étaient déjà urbanisables sous l'ère du POS et qui sont aujourd'hui en friches.

Afin d'optimiser la consommation d'espace agricole au profit de l'urbanisation, des objectifs de densité ont été définis. Ils se situent aux alentours de 18 logements/ha.

Les zones d'extension urbaines ne pourront être réalisées que sous la forme d'opérations d'aménagement d'ensemble.

La surface nécessaire à l'habitat représente une extension réelle de 3.40 ha, pris sur l'espace agricole. Le reste du projet urbain concerne les zones d'urbanisation futures déjà existantes au POS (3.30 ha). La limite Est de ces zones constituent des fins d'urbanisation.

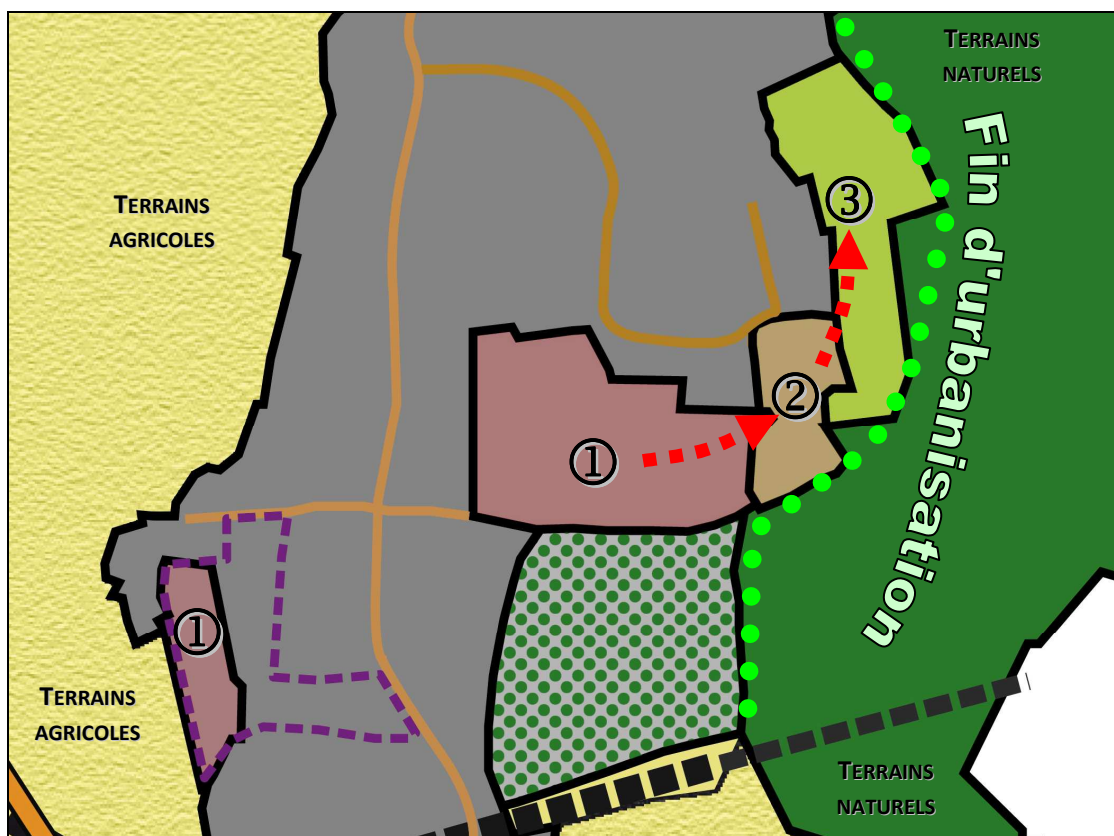
Besoins spatiaux pour habitat : 6.70 hectares. Cela représente une amélioration importante par rapport au POS.

b. Echelonner la croissance urbaine

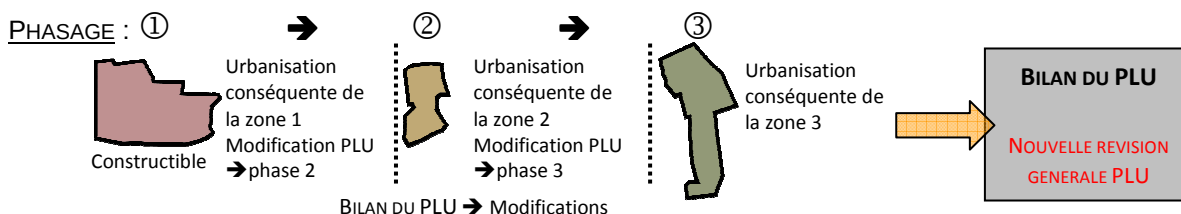
Le projet urbain communal doit permettre de réguler la production de logements dans la recherche d'une bonne efficacité urbaine.

Le Plan Local d'Urbanisme impose une chronologie de constructibilité des surfaces d'urbanisation, en plusieurs phases, avec une conditionnalité de remplissage de la zone concernée pour pouvoir ouvrir la zone suivante par évolutions successives du document d'urbanisme. Seul un tiers de la capacité totale des zones à urbaniser sera directement ouverte à l'urbanisation. Ainsi, 3 phases sont prévues.

Un bilan du PLU pourra être dressé entre chaque phase, comme rapport d'étape. Un bilan final du document d'urbanisme sera réalisé à la réalisation de la phase 3, pour notamment servir de base au document d'urbanisme suivant.



Chronologie de la croissance du projet de PLU



3. Prise en compte des dents creuses urbaines

Les dents creuses urbaines sont importantes dans le territoire communal, même si récemment plusieurs d'entre elles ont été construites.

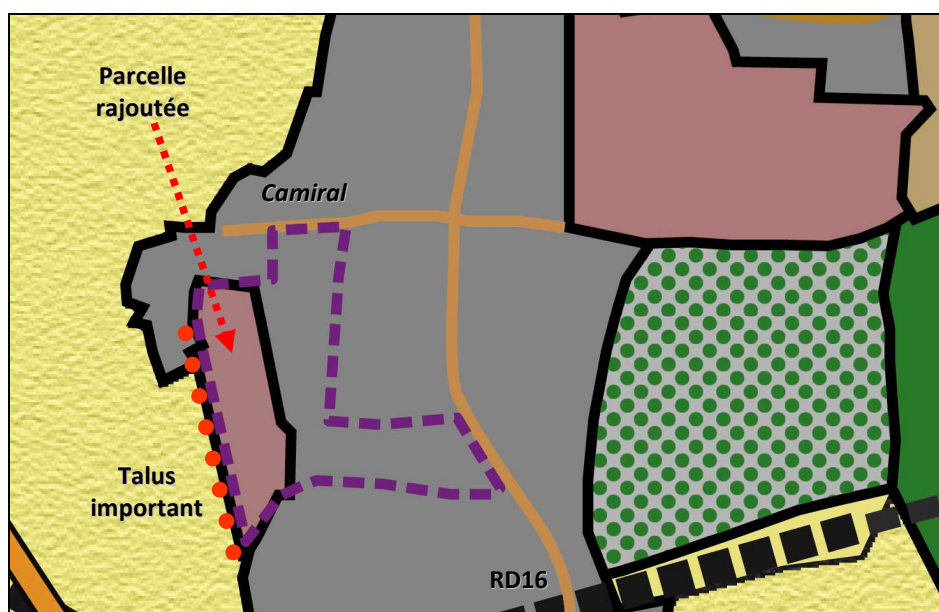
Le contrôle de la croissance urbaine précédemment cité est de nature à favoriser le remplissage de ces dents creuses.

Le règlement d'urbanisme propose désormais une rédaction plus incitative pour la construction.

Une 'poche' non-construite importante se situe en bordure de la RD16, entre le Camiral et la voie ferrée. Plusieurs de ces parcelles n'ont pas d'accès directs aux voies existantes.

Une parcelle attenante, en friches, faisant partie de la même unité géographique est intégrée

Une orientation d'aménagement permet ainsi de rationaliser l'organisation spatiale de ce secteur et d'améliorer les circulations (voir Mesure B.1).



Optimisation des entités non-construites entre la RD16 et le Camiral (en mauve)

Toutes ces mutations de l'organisation urbaine du village permettront de repenser la mobilité à Rodès

4. Un juste rapport entre habitat, environnement et agriculture

Les extensions envisagées n'impactent pas directement les sites Natura 2000 présents sur la commune.

Elles ne perturbent pas les continuités écologiques existantes.

Afin de contrôler les expansions urbaines et délimiter des frontières claires, deux limites d'urbanisation sont instaurées, une à l'Est du village, reprenant le tracé du chemin romain, l'autre en limite de la zone artisanale délimitée par le PLU (au sud de la RN116).

Toute construction au-delà de ces limites est à proscrire.

B. TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

L'étalement de l'urbanisation durant l'ère du POS a causé de nombreux dysfonctionnements et favorisé l'usage de la voiture même pour des déplacements internes au village.

L'élaboration du projet urbain communal est l'occasion de repenser à la cohérence de l'urbanisme local.

1. Assainir les circulations automobiles

a. Sécuriser la desserte de la commune

Le carrefour entre la RN116 et la RD16, quasiment l'unique accès au village, est particulièrement accidentogène.

Le projet de mise à 2x2 voies, avec un échangeur à Rodès, permettra une meilleure intégration des flux locaux sur la route nationale, dans les deux sens de circulation, tout en sécurisant les connexions entre les parties Nord et sud de la commune.

b. Restructurer les circulations internes

Une des conséquences de la forme urbaine héritée par le POS, le long de la RD 16 est la longueur des déplacements pour accéder aux quartiers les plus périphériques, avec une généralisation de l'utilisation de la route départementale, par manque de connexions directes.

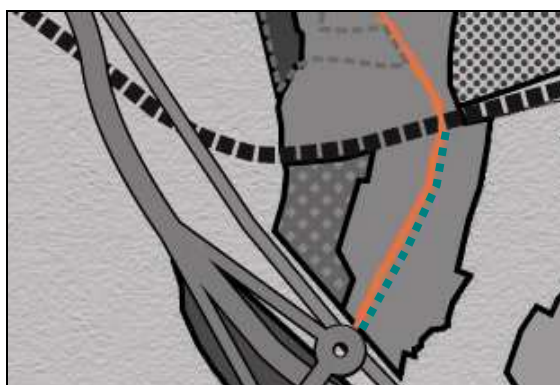
Les extensions d'habitat du projet urbain doivent contribuer à repenser les déplacements automobiles internes au village avec un objectif de diminution.

Ainsi, les orientations d'aménagement et de programmation de ces zones prévoient une voie desserte globale qui part du camiral et rattache et se connectent aux quartiers existants.

Cela permettra d'alléger la circulation sur la partie nord de la RD16 (la plus problématique) et de diminuer la distance des trajets jusqu'aux domiciles.

L'orientation d'aménagement de la poche d'urbanisation (Mesure A.1) comporte un principe de desserte qui permet également un bouclage entre le Camiral et la RD16, du côté Ouest cette fois, délestant ainsi cette partie du chemin.

Cette route départementale fera l'objet dans sa partie Sud d'un aménagement visant à rééquilibrer les différents usages et à sécuriser les insertions depuis les parcelles déjà urbanisées et projets futurs.



En bleu, aménagement de la RD16, côté Est

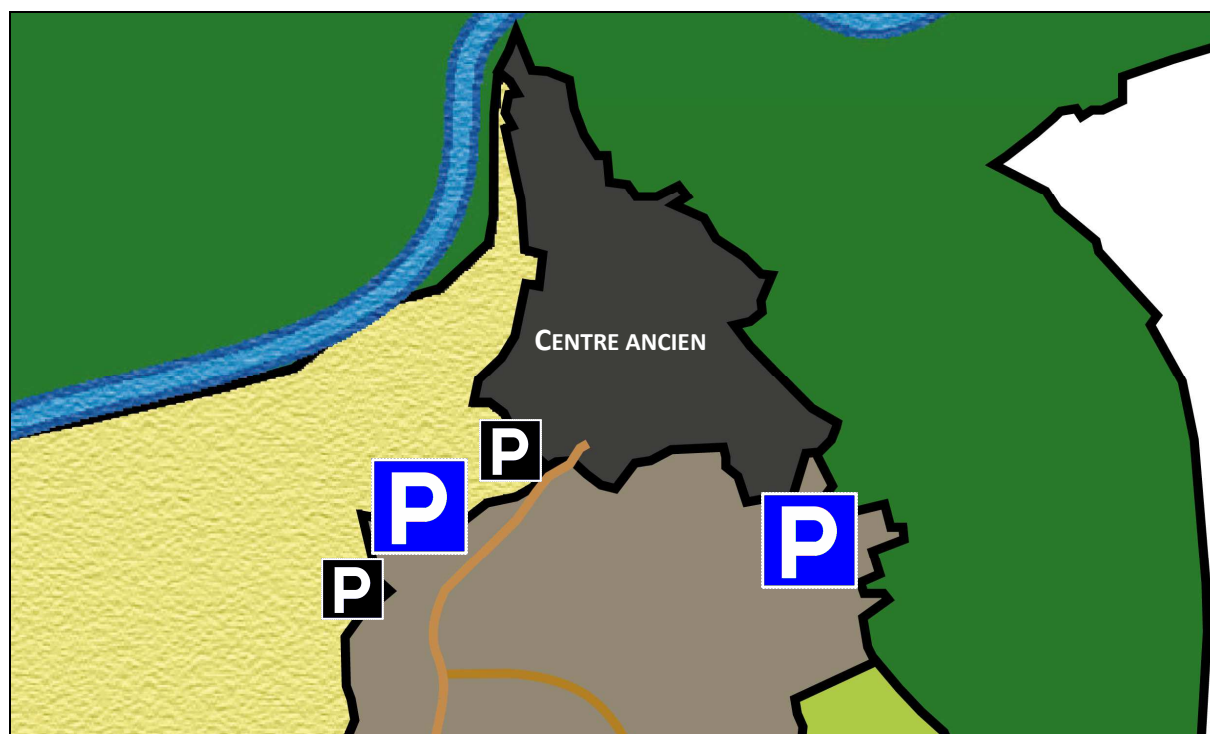
c. Conforter l'offre en stationnement autour du centre ancien

Le vieux village est une urbanisation vernaculaire où la voiture n'arrive pas à trouver sa place. Les rues sont par endroits très étroites et les chaussées n'ont pas l'espace nécessaire pour proposer du stationnement, et peu de maisons disposent d'un garage. Il existe quelques parkings, mais qui, par leurs localisations, ne servent pas à tous les habitants du centre ancien. Il en résulte que les espaces publics sont saturés par la présence de voitures.

Il n'en demeure pas moins que les habitants ont besoin d'utiliser la voiture pour leurs déplacements quotidiens.

De plus, ce secteur du village, malgré sa configuration, présente seulement peu de logements vacants. Les habitants sont essentiellement des personnes âgées. Des problèmes risquent de se poser lors du renouvellement de population. Le manque de stationnement pourra être préjudiciable au dynamisme démographique communal.

Il est donc nécessaire d'améliorer l'offre en stationnement autour du centre du village et de créer des parkings, de préférence là où la construction de logements est impossible.



Augmentation de l'offre de stationnement autour du centre ancien
(En noir, les parkings existants, en bleu, les nouveaux/extensions)

2. Transports alternatifs à la voiture

a. Rééquilibrer la part des cheminements doux

Le projet urbain de la commune porte une attention particulière à l'essor des déplacements doux.

Cette mesure consiste à la création d'un réseau de cheminements sécurisés et autant que possible aux normes d'accessibilité, reliant les divers centres d'intérêts du village.

Ils peuvent être à usage urbains, de loisirs, ou mixtes.

D'une manière générale, la production de trottoirs permettant un cheminement adapté devra être systématique lors de la création de voiries nouvelles.

L'aménagement de la partie Sud de la RD16 (cf. 'Restructurer les circulations internes) a pour vocation notamment de créer des cheminements doux, aux normes entre la RN116 et le pont de la voie ferrée.

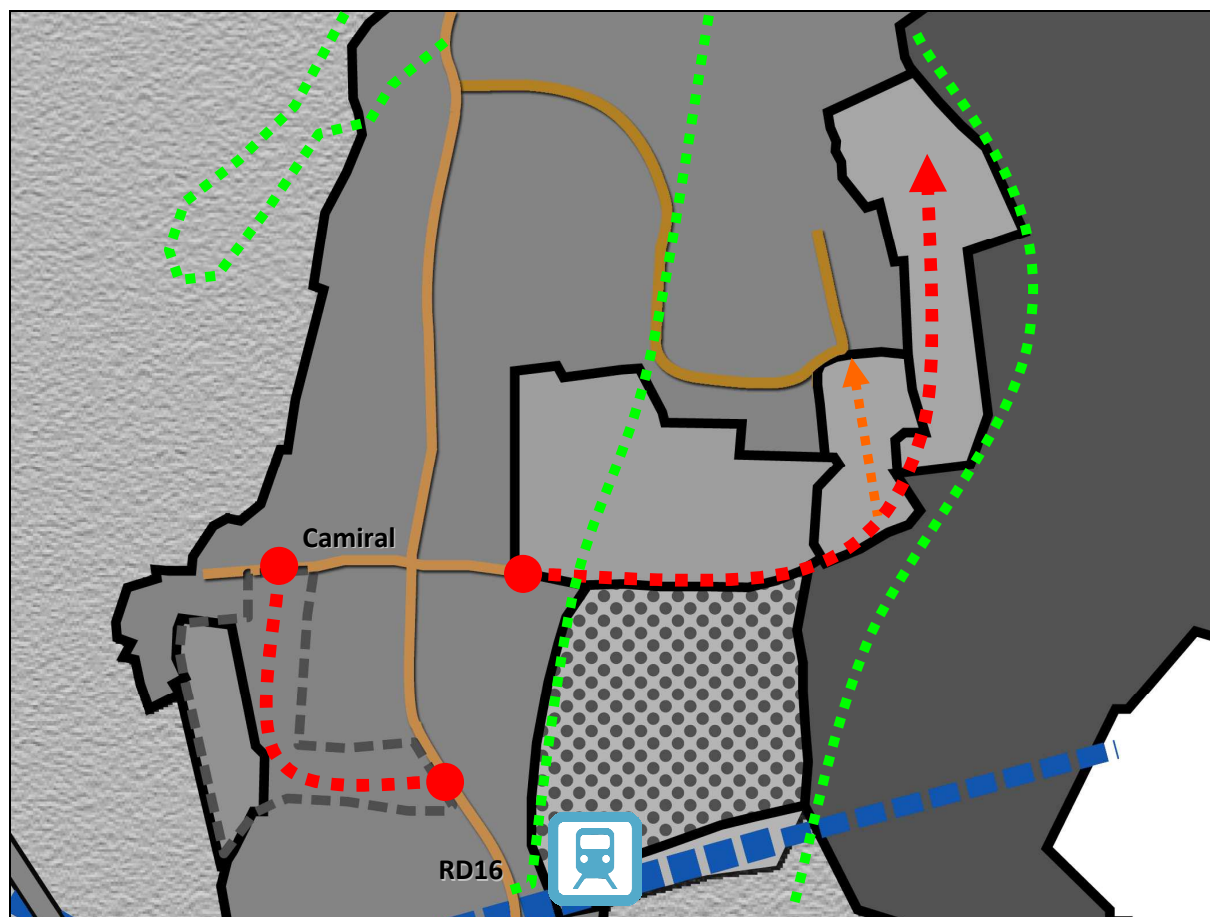
b. Favoriser le retour de la desserte ferroviaire

Rodès dispose d'une ligne ferroviaire³ reliant les deux grands centres urbains avoisinants, Prades et Perpignan. Depuis près de 40 ans, il n'y a plus d'arrêt sur la commune.

Si la compétence de remettre en place une halte dépasse le seul cadre de la commune, cette dernière est cependant motrice dans cette logique de 'tramway rural'⁴ et de réactivation d'un arrêt à Rodès.

Une telle mesure permettra de proposer une alternative intéressante à la voiture pour rallier les centres urbains alentours (les temps de parcours étant compétitifs par rapport à l'automobile) et de garantir du trafic passager sur cette ligne.

De plus, l'urbanisation à terme (mesure A.2.c) profiterait d'une proximité immédiate de l'arrêt, favorisant aussi son usage.



Nouvelles mobilités à Rodès, automobiles (rouge, orange) et piétonnières en site propre (vert)
Les voiries nouvelles proposeront des cheminements piétonniers

C. COMMUNICATIONS NUMERIQUES

La connexion aux réseaux de télécommunications est un facteur important d'intégration territoriale.

Les nouvelles zones à urbaniser devront présenter toutes les caractéristiques techniques permettant d'accueillir une desserte à haut voire très haut débit.

³ Ligne Perpignan-Villefranche de Conflent

⁴ Idée développée par La Région sur cette ligne depuis 2006.

D. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET LOISIRS

Le développement de la commune ne se résume pas à une extension des zones constructibles et une augmentation de population.

Les réflexions autour du projet urbain portent aussi sur la qualité de vie ainsi qu'une diversité des usages.

1. Promouvoir les initiatives économiques locales

a. Retrouver une zone d'activités

Le projet de mise en 2x2 voies de la RN116 a fortement pénalisé la croissance de la zone artisanale (située sur le tracé du projet).

Le ratio entre les zones d'habitat et d'activités, très défavorable à ces dernières, accentue le sentiment de commune de type périurbain.

Le PLU est l'occasion de repenser la délimitation de la zone artisanale, afin de ne pas pénaliser l'implantation d'activités (notamment d'artisans).

b. Créer une nouvelle zone

Il est envisagé de prévoir une nouvelle zone d'activité en bordure de la RN116 à proximité du Mas Cornet. Du fait des sensibilités paysagères présentes, son aménagement fera l'objet de prescriptions particulières.

c. Permettre le développement d'activités agricoles

Certaines activités agricoles se situent en site isolés, avec un règlement d'urbanisme qui ne permet pas de développement.

Avec un recensement de ces activités, et un travail sur la rédaction réglementaire, le PLU devra permettre à ce type d'activités de se développer.

De plus, les extensions d'urbanisation limitent autant que possible les impacts sur les terres agricoles exploitées.

2. Améliorer les services à la population

Plusieurs mesures visent à recentrer les activités au sein du village.

a. Un bâtiment communal, lieu de centralité privilégié

L'apport de population nouvelle ne doit pas se faire au détriment de la vie dans le centre du village. Dans le but d'éviter une éventuelle bipolarité observée dans de nombreuses communes (habitants des nouveaux quartiers 'indépendants' du reste du village), la municipalité a prévu, à court-moyen terme, la réalisation d'un bâtiment à vocation publique (groupe scolaire, cantine) en bordure de la RD16.

Il permettra également d'accueillir les activités et manifestations des associations communales, et intégrera le 'point jeunes'.

b. Pérenniser les infrastructures sportives

Les infrastructures sportives présentes sur la commune bénéficieront de la fréquentation des habitants en place et des néo-habitants. Elles seront, à terme, agrandies en fonction de la population.

c. Le pôle d'excellence rurale

Le Mas Cornet, bâtiment rénové en bordure de la RN116 (et du futur échangeur) intègre une structure touristique et prévoit l'intégration d'activités commerciales. Il représente la porte d'entrée de la commune.

d. Agréer l'offre de loisirs

En complément des cheminements doux à vocation de loisirs (mesure B.2.a), il est prévu d'aménager une aire de loisirs.

E. ENVIRONNEMENT

1. Mettre en valeur le patrimoine communal

La municipalité souhaite valoriser le patrimoine présent sur la commune. Les cheminements doux cités ci-avant desserviront les éléments les plus patrimoniaux.

Un effort sera porté sur le chemin des gorges de la Têt en respectant le site Natura 2000 des chiroptères.

2. Travailler sur l'intégration paysagère

Le paysage est une problématique importante, surtout au regard des secteurs situés à proximité de la RN116 et du projet de mise en 2x2 voies.

Tout aménagement qui se situe à proximité devra faire l'objet d'attentions particulières.

3. Préserver la biodiversité

L'ensemble du projet urbain de Rodès est pensé pour ne pas provoquer d'incidences notables sur les sites Natura 2000. Les extensions touchent essentiellement des terrains agricoles qui ne sont plus exploités.

Le PLU tend à conserver le caractère naturel des reliefs au Nord de la Têt, et de ceux au sud de la RN116.

La fin d'urbanisation marquée par l'ancien chemin romain, en plus de représenter une protection paysagère, permet de conserver un corridor écologique (trame verte) ailleurs que sur la plaine agricole.

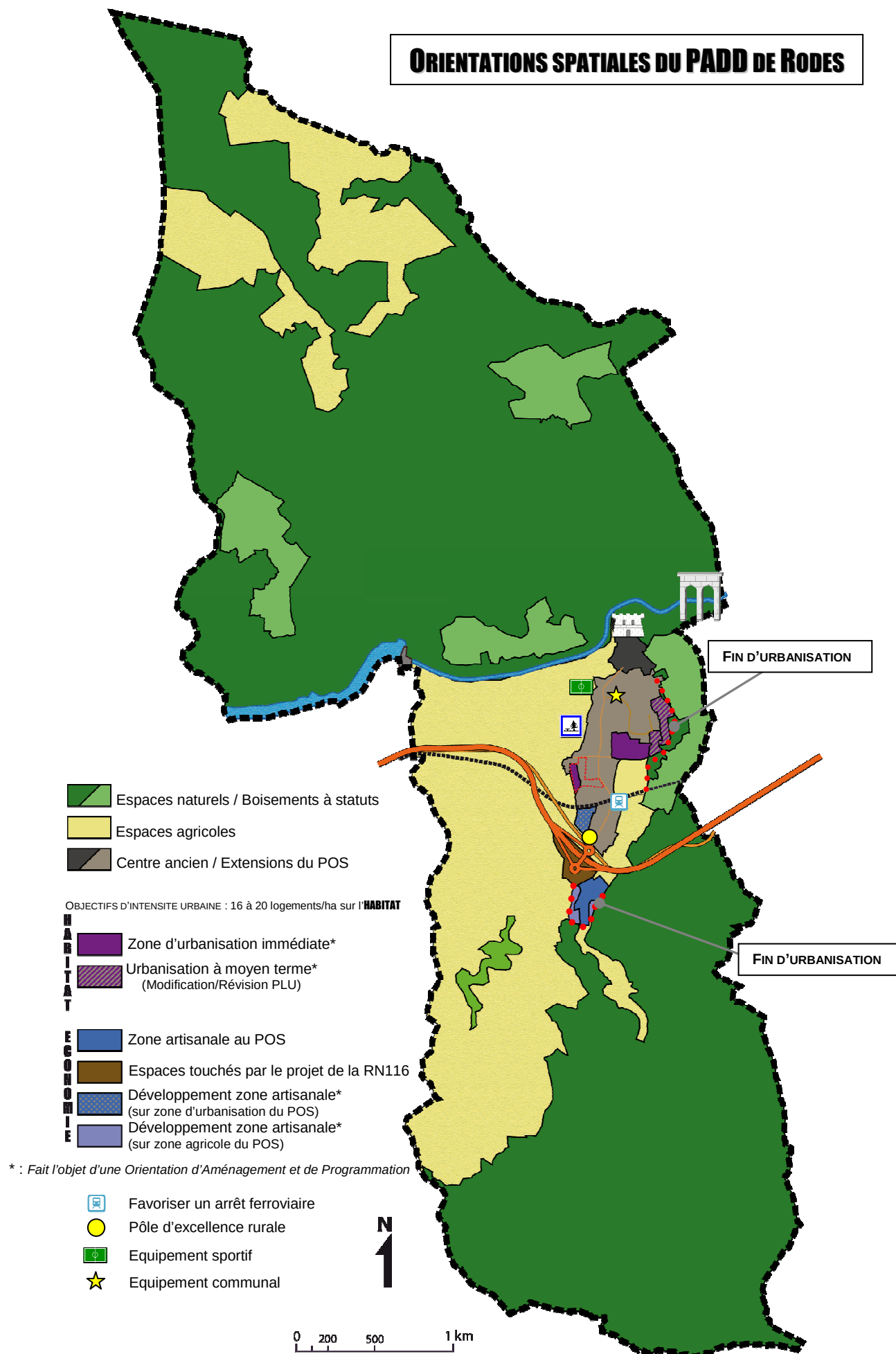
Le lit de la Têt, très encaissé à Rodès, constitue une trame bleue très peu touchée par le projet de PLU.

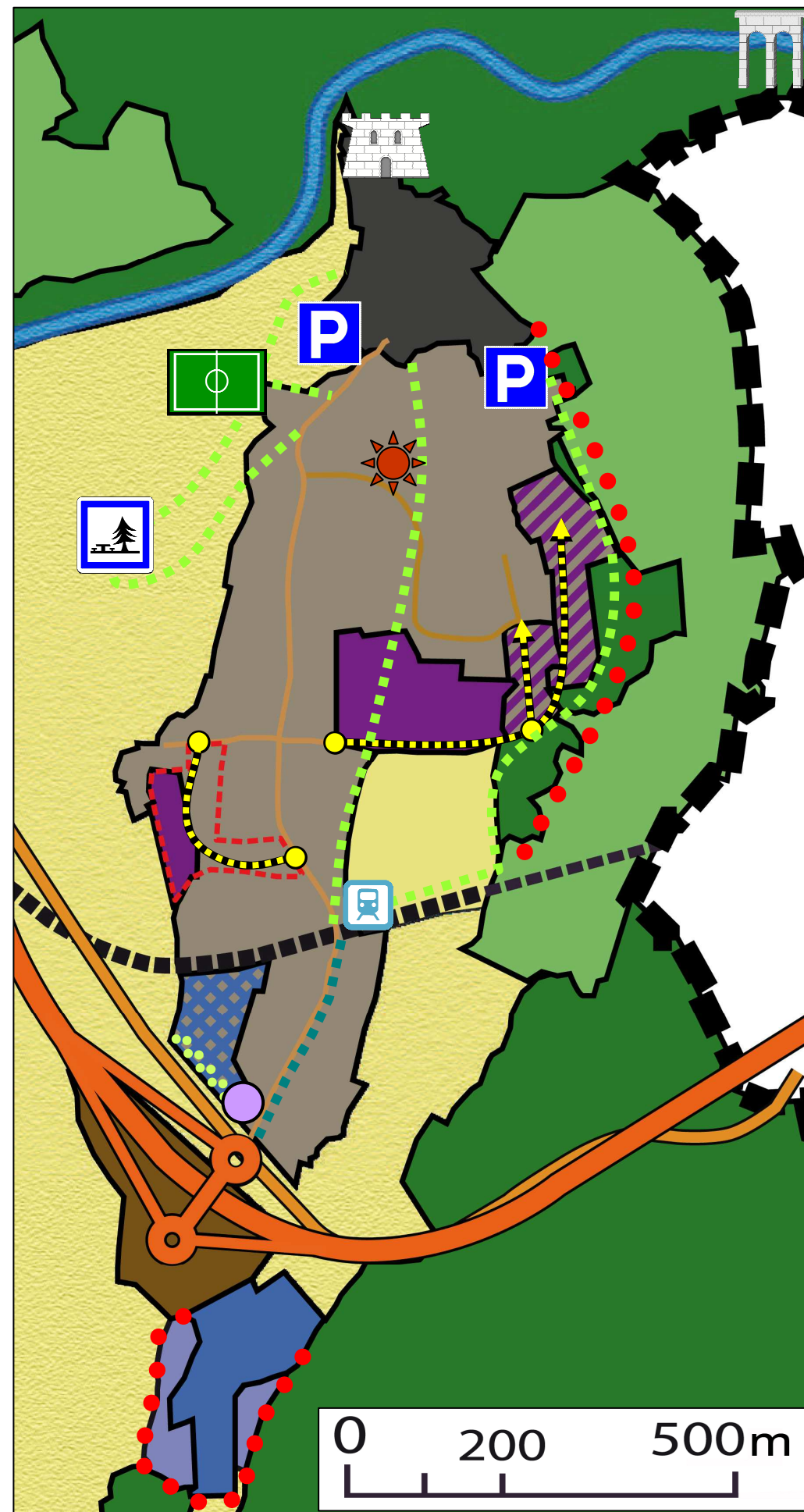
4. Favoriser la production d'énergies durables

Rodès dispose d'un potentiel de production hydroélectrique important avec la présence du barrage de Vinça et de canaux d'irrigation avec des débits conséquents.

Le projet communal encourage l'implantation de ce type d'activités, qui devront toutefois tenir compte du respect de l'environnement et de l'agriculture.

ORIENTATIONS SPATIALES DU PADD DE RODES



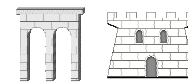


Projet de développement urbain de Rodès

● ● ● ● ● FINS D'URBANISATION



Équipement communal



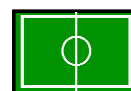
Mise en valeur du patrimoine



Aire de loisirs



Création/agrandissement parkings



Aménagement équipement sportif



Cheminements piétonniers exclusifs



Voie à créer / points de connexions



Pôle d'excellence rurale
– Porte d'entrée de Rodès et du Conflent



Aménagement de la RD16



Aménagement paysager – Entrée de ville

HABITAT



Zone d'urbanisation immédiate*



Urbanisation à moyen terme*
(Modification/Révision PLU)

REDONNER UNE FORME
URBAINE COHERENTE AU
VILLAGE

* : Fait l'objet d'une **O**rientation d'**A**ménagement et de **P**rogrammation

ECONOMIE



Zone artisanale au POS



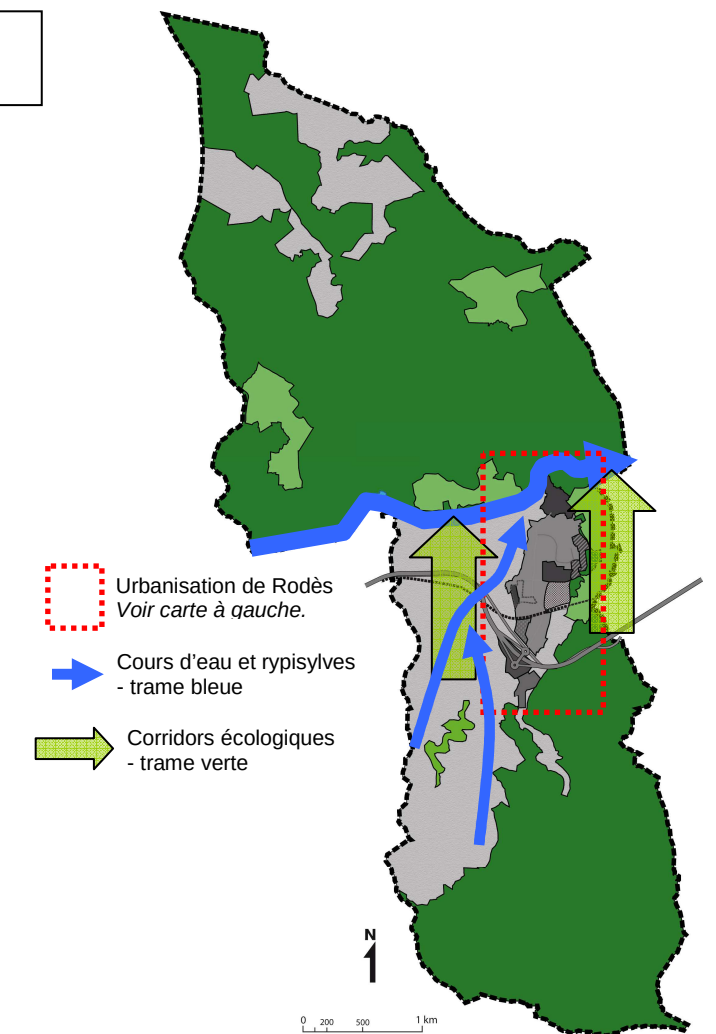
Espaces touchés par le projet de la RN116



Développement zone artisanale*
(sur zone d'urbanisation du POS)



Développement zone artisanale*
(sur zone agricole du POS)



LE PROJET URBAIN AU REGARD DE SES CONTINUITES ECOLOGIQUES ENVIRONNANTES