



## 4.1 OAP Déplacements

Versions approuvées par délibération du Conseil Communautaire du 24/02/2026





# Sommaire

<b>1</b>	<b>CONTENU ET PORTÉE JURIDIQUE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)</b>	<b>3</b>
•	Qu'est-ce qu'une OAP ?	3
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>4</b>
•	Les objectifs de l'OAP Déplacements	4
<b>3</b>	<b>LES ORIENTATIONS THÉMATIQUES</b>	<b>6</b>
•	Synthèse des orientations	6
1.	Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements	7
2.	Hiérarchiser le réseau de voirie	8
3.	Améliorer la sécurité de tous les déplacements	14
4.	Améliorer les conditions de report vers le transport public	18
5.	Renforcer le Plan Vélo communautaire	21
6.	Aménager les sites stratégiques	23



## 1 CONTENU ET PORTÉE JURIDIQUE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

### ● Qu'est-ce qu'une OAP ?

Introduites par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) en 2000 et complétées par la Loi Grenelle II (2010), la Loi pour un Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR-2014) et par la Loi dite "Climat et Résilience" (2021) ; les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) font partie du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) et traduisent les objectifs définis dans le PADD. Les OAP permettent de préciser, avec souplesse, les projets prévus dans les secteurs concernés. Elles sont obligatoires pour les zones à urbaniser ouvertes immédiatement (1AU).

#### L'article L.151-2 du Code de l'urbanisme précise le contenu du PLUi :

-"Le plan local d'urbanisme comprend :

- 1° Un rapport de présentation ;
- 2° Un projet d'aménagement et de développement durables ;
- 3° Des orientations d'aménagement et de programmation ;
- 4° Un règlement ;
- 5° Des annexes.

Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. Ces documents graphiques peuvent contenir des indications relatives au relief des espaces auxquels ils s'appliquent."

#### Les articles L.151-6 et suivant et L.151-7 et suivant du Code de l'urbanisme précisent quant à eux le contenu des OAP :

-"Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements."

-"Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant".

-"Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques"

- "Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévus aux articles L. 151-35 et L. 151-36."

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition."

#### Les articles L.151-6 à L.151-8 du Code de l'urbanisme :

Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

Les OAP peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19. Elles peuvent également identifier des zones préférentielles pour la renaturation et préciser les modalités de mise en œuvre des projets de désartificialisation et de renaturation dans ces secteurs. Ces zones ou secteurs peuvent être délimités dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

### ● L'opposabilité aux tiers des OAP

Contrairement au Règlement graphique et écrit qui s'impose par un rapport de conformité aux autorisations d'urbanisme (permis d'aménager, permis de construire, déclarations préalables...), les OAP s'imposent par un rapport de compatibilité.

#### Le Code de l'urbanisme prévoit explicitement cette prise en compte à l'Article L.152-1 :

-"L'exécution par toute personne publique ou privée de tout travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'ils existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation."

Les travaux réalisés dans les secteurs soumis à OAP ne peuvent pas être contraires à l'intention annoncée, mais doivent contribuer à sa mise en œuvre. Le rapport de compatibilité sera apprécié lors de l'instruction des demandes d'autorisations d'urbanisme, tandis que le Règlement écrit et graphique (zonage) sera également consulté, mais avec un rapport de conformité cette fois. OAP, Règlement et Zonage sont donc indissociables et complémentaires pour la délivrance d'une autorisation d'urbanisme.

## 2 CONTEXTE

### ● Les objectifs de l'OAP Déplacements

Lorsque le PLUi vaut Plan de Mobilité en application de l'article L.151-47 du Code de l'urbanisme, les OAP doivent préciser les actions et les opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du Code des transports.

Le Plan de Mobilité (PdM) établi à l'horizon 2037, définit les grands principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) qu'est Perpignan Méditerranée Métropole. Son objectif principal est de répondre aux besoins de mobilité des usagers du territoire en favorisant le report modal vers des modes de déplacement moins émetteurs de Gaz à Effet de Serre (GES) et de polluants atmosphériques.

Il vise ainsi à répondre aux évolutions et dynamiques constatées sur le territoire en matière de mobilité. Dans cette perspective, cette OAP Déplacements s'applique à définir des orientations visant à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale.
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements.
- La diminution du trafic automobile.
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie.
- L'organisation du stationnement.

Cette OAP s'articule avec le POA Déplacements, dont elle est le pendant spatial. Elle est avant tout un vecteur important de mise en œuvre du PADD et notamment des orientations visant à :

- Faire valoir une position géostratégique et renforcer l'attractivité de la Métropole au sein de la Grande Région.

*- Multiplier les partenariats transfrontaliers et coopérer et fédérer pour inscrire le développement de la Métropole dans un bassin transfrontalier assumé.*

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

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

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

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

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

*- Intégrer toutes les mobilités dans le développement de tous les territoires, dans le respect d'un équilibre durable.*

*- Œuvrer pour une réduction des consommations énergétiques en accentuant les efforts en matière de sobriété en particulier dans le domaine des transports.*

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

*- Préserver et valoriser la trame verte et bleue locale et conforter les continuités écologiques notamment autour de la valorisation des berges de la Têt et de ses affluents.*

*- Prendre en compte les risques naturels et technologiques, les nuisances et pollutions, pour protéger les biens et les personnes.*

Cette OAP s'articule aussi avec les OAP sectorielles et thématiques qui apportent également des réponses aux principes et objectifs assignés au PLUi-D par le Code des transports. Le règlement écrit et graphique, intégrant entre autres les emplacements réservés et les normes de stationnement, constitue la continuité.



### 3 LES ORIENTATIONS THÉMATIQUES

#### ● Synthèse des orientations

Cette OAP s'organise autour de plusieurs orientations d'aménagement cartographiées et illustrées réunies en six fiches-orientations.

L'ensemble de ces orientations visent à constituer un cadre juridique favorisant la cohérence des projets et des aménagements à l'échelle du ressort territorial et ainsi répondre au Projet Mobilités Objectif 2037 selon deux grandes ambitions :

- Perpignan Méditerranée Métropole, animatrice d'un écosystème de mobilités.
- Vers un chrono-aménagement du territoire.

#### **Les fiches-orientations :**

1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements.
2. Hiérarchiser le réseau de voirie.
3. Améliorer la sécurité de tous les déplacements.
4. Améliorer les conditions de report vers le transport public.
5. Renforcer le Plan Vélo communautaire.
6. Aménager les sites stratégiques.



## 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements\*

Les infrastructures de transport présentes sur le territoire communautaire sont génératrices de nuisances sonores et de polluants atmosphériques impactant la qualité de vie et la santé des habitants. L'adaptation de ces mêmes infrastructures et de leurs usages, doit permettre de réduire ces nuisances et pollutions.

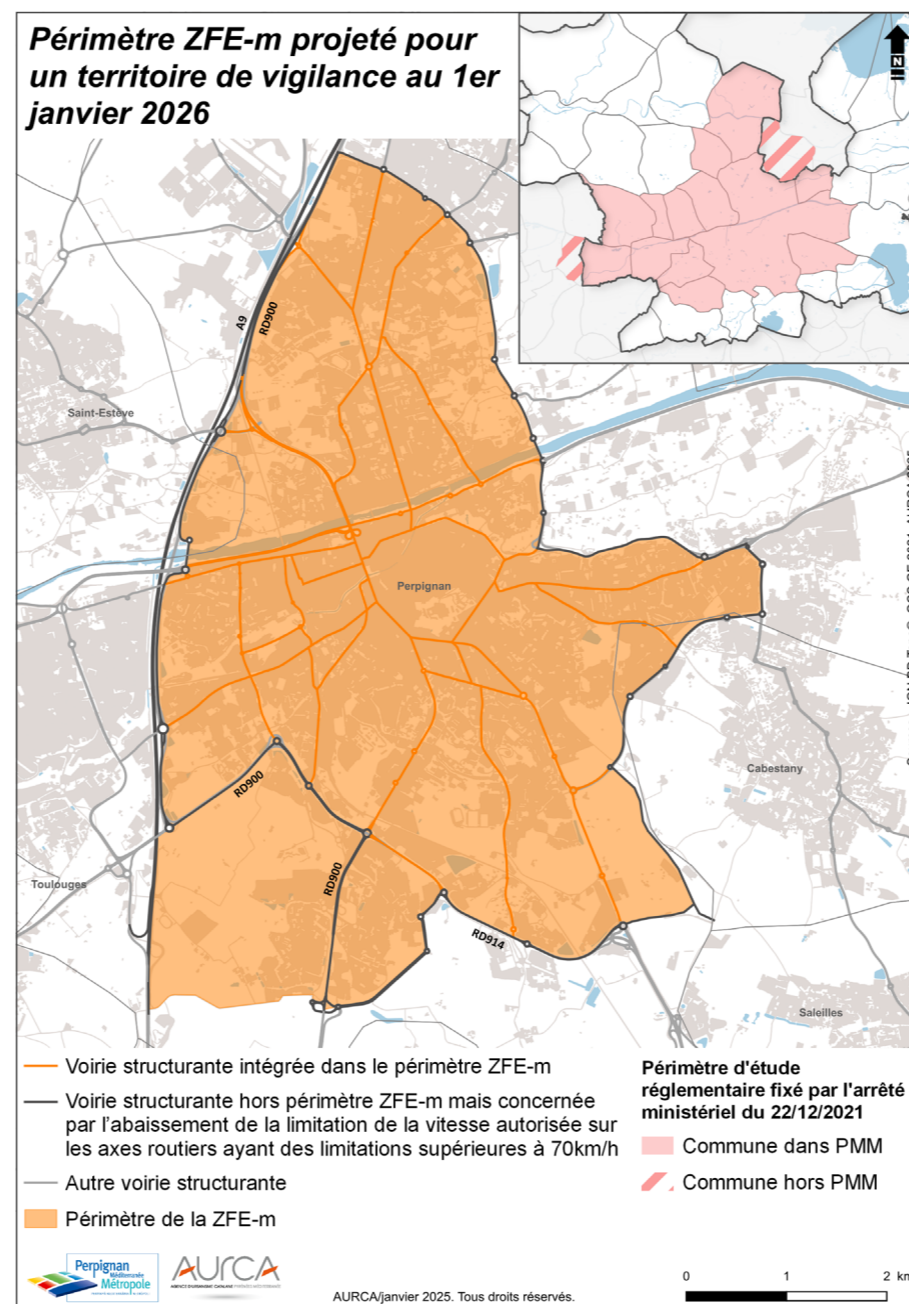
### • La ZFE-m, une démarche centrale pour améliorer la qualité de l'air

La mise en place de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m), en application de l'article L.2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, a pour but premier d'améliorer la qualité de l'air en limitant l'accès dans un périmètre défini à tout véhicule polluant qu'il soit véhicule léger (VL), véhicule utilitaire léger (VUL), poids-lourds (PL) ou 2 roues selon une classification vignettes Crit'Air.

Cette ZFE-m doit être accompagnée de solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture comme les transports publics, la marche ou le vélo ainsi qu'à l'usage logistique, tels que la cyclologistique, à travers de nouveaux dispositifs.

Le réseau cyclable devra être développé en conséquence\*\*. Pour ce faire, « l'intégration d'aménagements ou d'itinéraires cyclables sera systématiquement envisagée pour chaque aménagement ou réaménagement de voie (hors autoroutes et voies rapides) située dans la zone ou sur des voies desservant la zone et situées à moins de 5km du périmètre de celle-ci, en agglomération ou hors agglomération » (article L.228-3 du Code de l'environnement).

Le réseau de bus devra poursuivre sa montée en gamme et permettre une desserte qualitative de la zone à partir d'un **réseau de pôles d'échanges et de covoiturage** organisant le changement de mode de déplacement. Mais aussi grâce à des **aménagements de priorisation des circulations** : couloirs bus d'insertion aux carrefours et système de détection aux carrefours\*\*\*. En cas d'évolution défavorable des mesures de la qualité de l'air malgré les aménagements mis en place, le périmètre et les vignettes Crit'Air interdites de la zone pourront évoluer pour concerner une plus grande part des déplacements.



Le périmètre choisi concerne les communes de Perpignan, Saint-Estève et Cabestany et est délimité en grande partie par la « rocade urbaine ». Celle-ci n'intègre pas le périmètre pour permettre aux automobilistes de contourner la ZFE-m.

### • Réduire les nuisances sonores

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui sera bientôt actualisé à partir des Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) (en application des articles L.572-1 à L.572-11 du Code de l'environnement) prévoit des mesures à mettre en œuvre dans les zones à enjeux et dans les zones calmes à préserver dans le PLUi-D. Ces mesures seront de nature différente, mais devront assurer la mise en place des moyens techniques et de réduction du bruit dans les secteurs déterminés par le plan autour des infrastructures routières et ferroviaires. Ce pourrait être notamment des **réaménagements de voies** et de la **requalification des espaces publics**. Ces opérations doivent permettre de diminuer la largeur des voies de circulation routière, de reprendre les revêtements, de réaménager les carrefours, de créer des espaces publics apaisés et piétonner plus largement les centres-villes. Le développement de **parcs multimodaux** auront aussi des effets sur la modération du bruit généré par le secteur des transports.

L'**abaissement de la vitesse**, outre les gains sur la qualité de l'air, est le moyen le plus efficace pour réduire les nuisances sonores. Dans les secteurs où l'abaissement de la limitation n'est pas suffisant, voire impossible, d'autres moyens seront utilisés suivant le contexte local : mur antibruit, ralentisseur de vitesse, plateau traversant, restrictions particulières d'aménagement des nouvelles zones habitées ou de développement des zones existantes à proximité des infrastructures génératrices de nuisances sonores, etc. L'**apparition de nouvelles nuisances sonores devra être anticipée lors des projets d'aménagement d'infrastructures de transport** en imposant, à titre d'exemple, des normes techniques particulières. Ainsi, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) devra être accompagnée de réponses techniques aux nuisances engendrées lorsque cela est nécessaire.

\* Cf. Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements » du POA Déplacements.

\*\*Cf. Fiche-orientations « 5. Renforcer le Plan Vélo communautaire ».

\*\*\* Cf. Fiche-orientations « 4. Améliorer les conditions de report vers le transport public ».



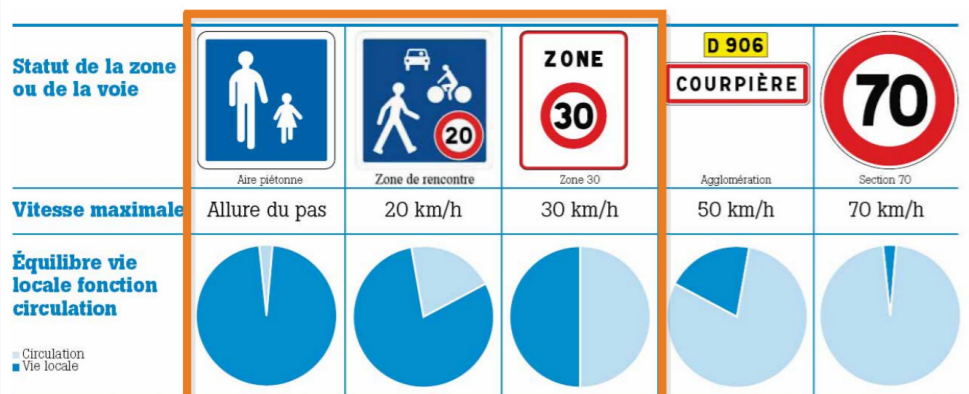
## 2. Hiérarchiser le réseau de voirie

Le réseau de voirie sur le territoire communautaire est dense mais relativement peu maillé et peu lisible en termes de voiries structurantes et de contournement ce qui s'avère pénalisant pour le fonctionnement global des circulations. La caractéristique principale de celui-ci est l'importance donnée à la circulation routière au détriment des autres usagers. Pour redonner de l'espace aux autres usagers, la voirie doit être considérée comme un espace public et sa hiérarchisation doit permettre de redéfinir des règles de conception et de partage plus équitables.

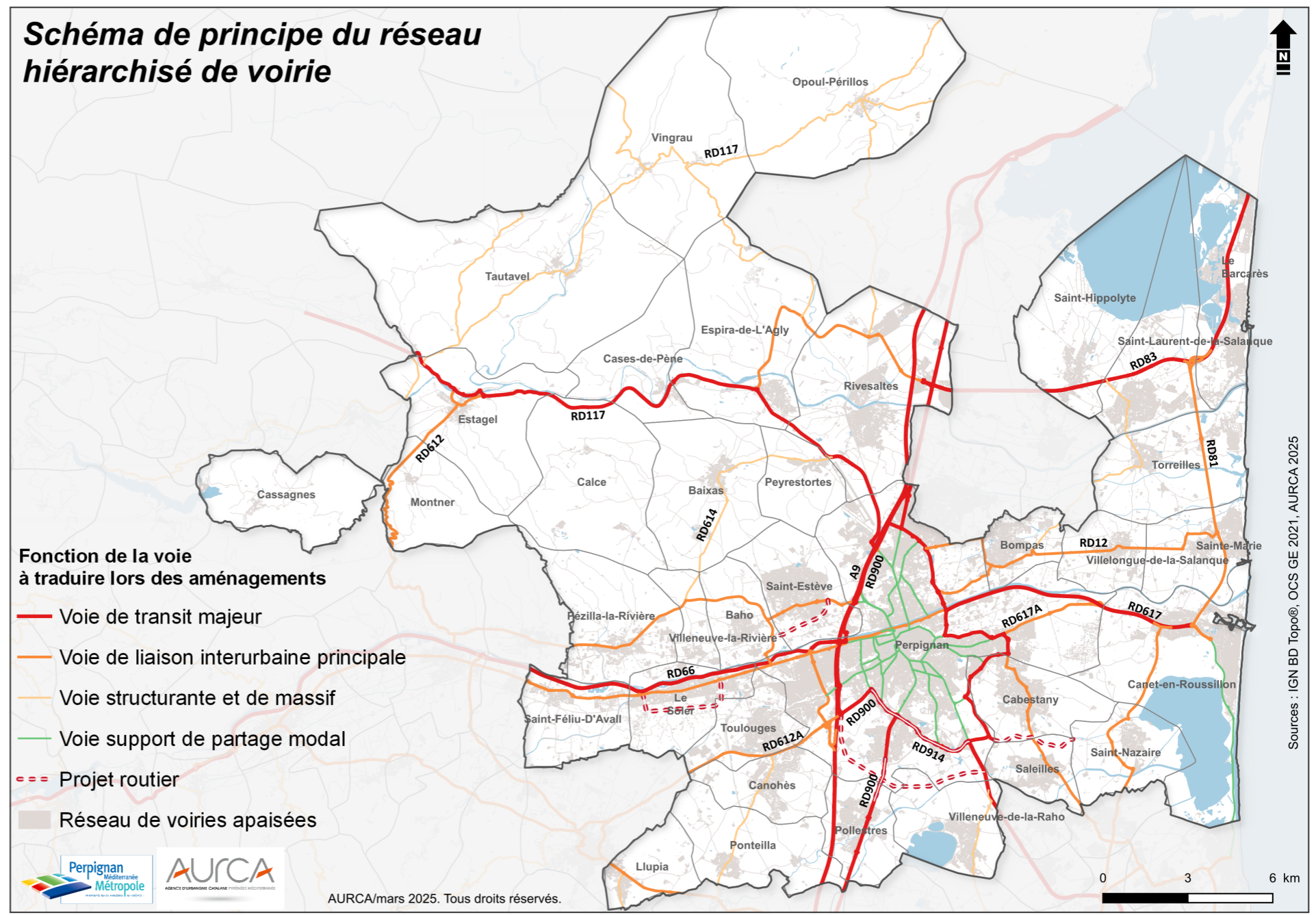
La hiérarchisation du réseau viaire permet d'avoir une vision globale de l'organisation viaire et a pour but de mettre en cohérence la forme des rues avec les fonctions et usages préférentiels attendus. La multiplicité des usages dans des espaces souvent contraints oblige cependant à rechercher la cohabitation et les compromis en adaptant la géométrie des voies, l'offre en stationnement\* et les limitations de vitesse autorisée notamment lors de travaux de réaménagement. Dans ces cas de figure, la circulation routière n'est pas empêchée, mais adaptée.

Cette hiérarchie peut être modifiée notamment pour que les évolutions des parts modales et du réseau de voirie soient prises en compte. Les préconisations présentées graphiquement dans cette fiche-orientations sont pensées dans un contexte d'agglomération et doivent refléter les principes à privilégier en termes de sécurisation des déplacements, principalement des usagers les plus vulnérables, et les adaptations possibles des projets aux situations rencontrées.

Les « voies de transit majeur », « voies de liaisons interurbaines principales », « voies structurantes et de massifs » et « voies support de partage modal » présentées dans cette fiche-orientations sont considérées comme des voies structurantes.



L'équilibre entre vie locale et fonction de circulation pour définir le partage de la voirie (CEREMA)



Le Volet Déplacements s'applique à décliner la hiérarchisation du réseau reconnu dans le SCoT de la Plaine du Roussillon, en combinant les principes fonctionnels attendus aux situations géographiques et sociales rencontrées notamment en milieu urbain, et en partenariat avec les gestionnaires de voirie.

\*Cf. Fiche-actions « 10. S'accorder sur une stratégie stationnement » du POA Déplacements.



### Les voies de transit majeur

Elles structurent le territoire et facilitent le passage des flux de transit et les échanges longue distance vers les territoires limitrophes de PMM. La priorité est donnée à la fluidité du trafic routier.

Suivant le contexte, certains tronçons urbains de ces voies comme la Rocade Sud (RD900 et RD914) pourraient être adaptés pour sécuriser les franchissements piétons et cyclistes, et faciliter les transports collectifs à condition de ne pas pénaliser leur fonction de transit ou que cette adaptation participe au report modal du trafic routier impacté vers des mobilités plus durables. Hors autoroute, les limitations de vitesse y sont généralement élevées, de 70 à 110km/h mais pourraient ponctuellement être abaissées pour des raisons de sécurité routière ou de nuisances sonores.

Plusieurs projets routiers sont portés dans le ressort territorial par le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales et sont soutenus financièrement et techniquement par PMM. Ces projets considèrent des voies de transit majeur en substitution d'autres voies comme le projet de Rocade Sud. Sa réalisation implique de réserver les espaces nécessaires à l'emprise de l'infrastructure. Les voies délestées par substitution sont ensuite adaptées pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs.

Des zones tampons végétalisées peuvent être envisagées le long des voies en vue d'atténuer les nuisances sonores. Les voies de liaisons interurbaines principales pourront être aussi concernées.



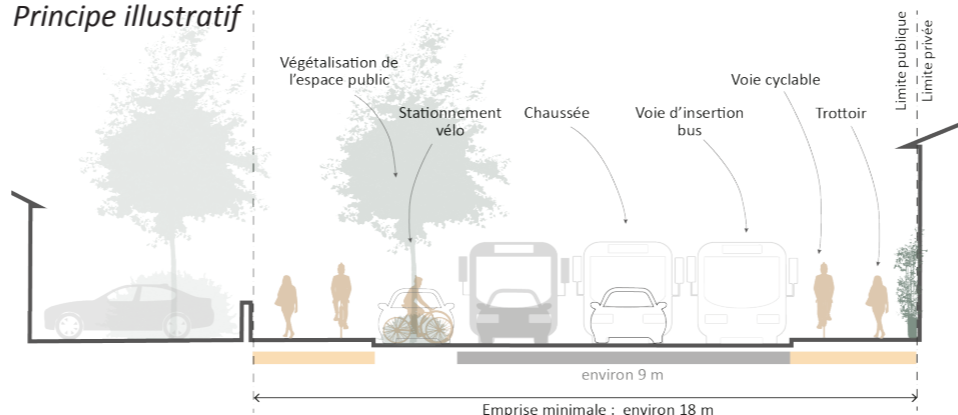
La RD22C est une voie de transit coupant la zone commerciale du Mas Guerido en deux et fonctionnant comme un tronçon est du contournement de Perpignan (AURCA, 2020).

### Les voies de liaisons interurbaines principales

Elles maillent la plaine et relient entre eux les pôles d'équilibre, intermédiaires et littoraux et ont pour fonction d'assurer les déplacements en voiture, en transports collectifs et en vélo - sauf itinéraire alternatif efficace qui n'impose pas aux cyclistes de faire des détours. Hors agglomération, les itinéraires cyclables doivent préférentiellement être séparés du trafic routier.

En agglomération, les déplacements des piétons, et notamment des PMR, doivent être pris en compte. Lorsque l'espace est disponible, chaque type d'usager a son espace de circulation séparé et bien identifié afin de laisser à chacun une place confortable et adaptée. Dans le cas contraire, l'espace est à mieux partager. Le stationnement longitudinal sur voirie est possible, mais n'est pas à prioriser. La circulation des différents modes reste à favoriser.

#### Principe illustratif

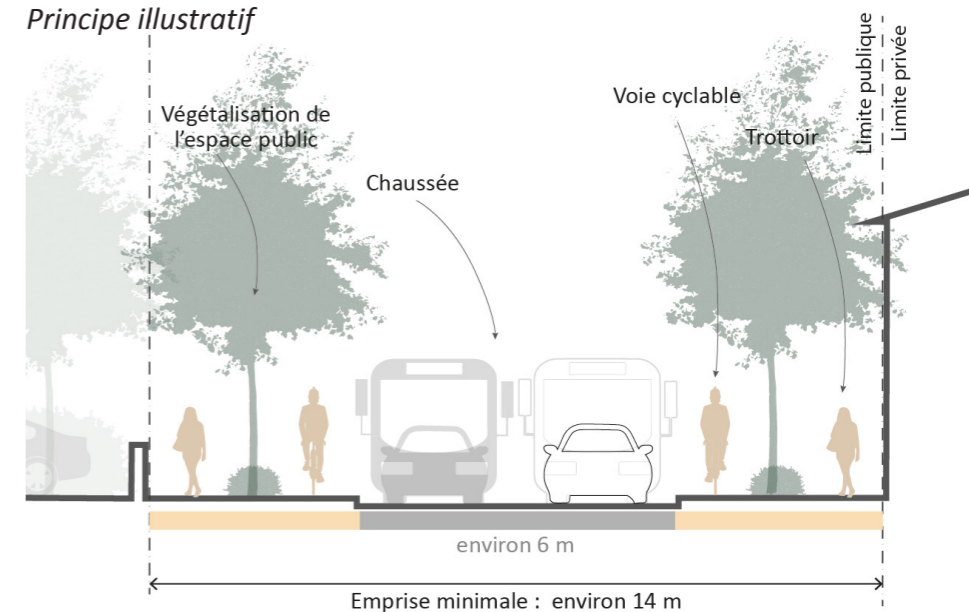


Les voies de liaisons interurbaines principales de plus de 17m de large : cette configuration offre suffisamment d'espace pour permettre aux piétons de circuler confortablement, aux cyclistes de profiter d'aménagements séparés et sécurisés, et au trafic routier de ne pas être ralenti. La présence de stationnement longitudinal sur voirie est envisageable. À l'approche de carrefours, des voies d'insertion pour les bus pourront être envisagées.



Avenue du Maréchal Leclerc (Cabestany) : voie de liaison interurbaine principale à double sens avec bande cyclable et trottoir de chaque côté (Google Maps, 2023)

#### Principe illustratif



Les voies de liaisons interurbaines principales de plus de 13m de large : l'emprise disponible permet de créer des itinéraires cyclables sécurisés et bien distincts des trottoirs de chaque côté de la chaussée.

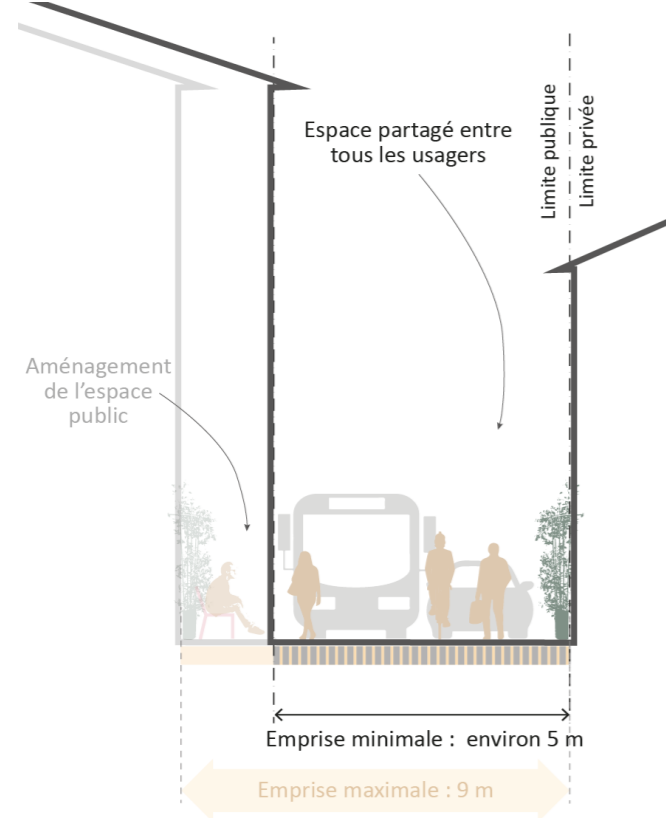
#### Principe illustratif



Les voies de liaisons interurbaines principales de moins de 14 m de large : la cohabitation des cyclistes et du trafic routier est à privilégier avec instauration d'une Zone 30. Dans cette configuration, les piétons profitent d'espaces de circulation confortables propices à la végétalisation et à l'animation sans empêcher la circulation routière.



Principe illustratif



Les voies de liaisons interurbaines principales de moins de 10 m de large : la cohabitation de tous les usagers est à privilégier sur un même plan (sans trottoirs) avec instauration d'une Zone de rencontre limitée à 20 km/h. Cette configuration limite les obstacles qui pourraient contraindre les déplacements des piétons et favorise un cadre de vie plus agréable pour les riverains sans empêcher la circulation routière. Cette configuration ne se retrouve que dans quelques centres anciens très contraints comme Estagel.

Les voies structurantes et de massifs

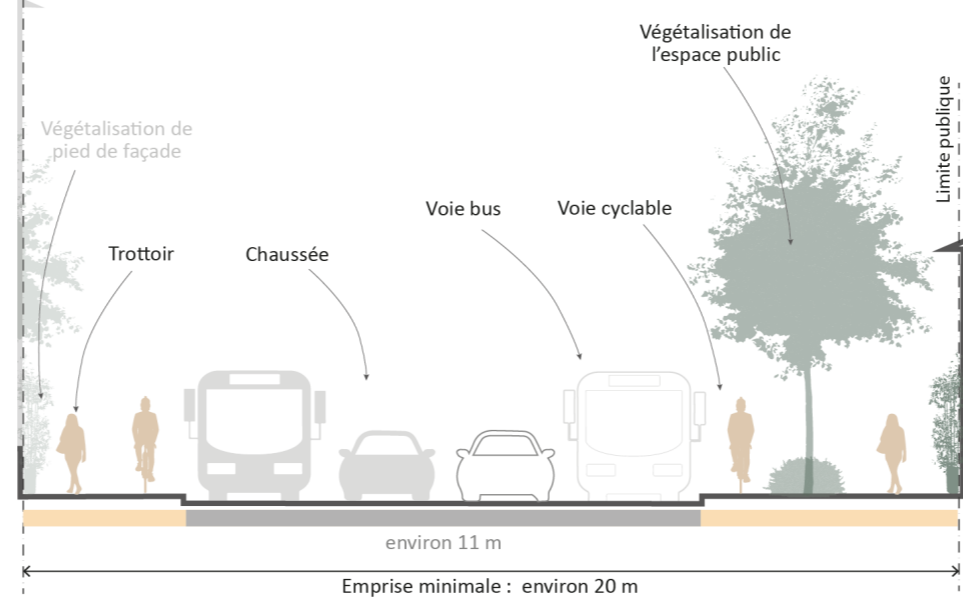
Elles bénéficient des opérations d'entretien et d'améliorations routières prioritaires : ce sont souvent les seules voies d'accès. Hors agglomération, lorsque les conditions techniques sont réunies, des itinéraires cyclables séparés du trafic routier sont réalisés. En agglomération, les mêmes orientations que pour les voies de liaisons interurbaines principales s'appliquent.

Les voies support de partage modal

Ces voies correspondent aux boulevards et aux voies structurantes délimitées par le contournement de Perpignan. Leur aménagement doit favoriser la coexistence des différents modes de déplacements par un juste partage des espaces publics. La priorité est ici donnée à la diminution du trafic et à la modération des vitesses automobiles, à la circulation des véhicules de transport collectif, aux aménagements cyclables continus et à la sécurisation de la traversée des modes actifs.

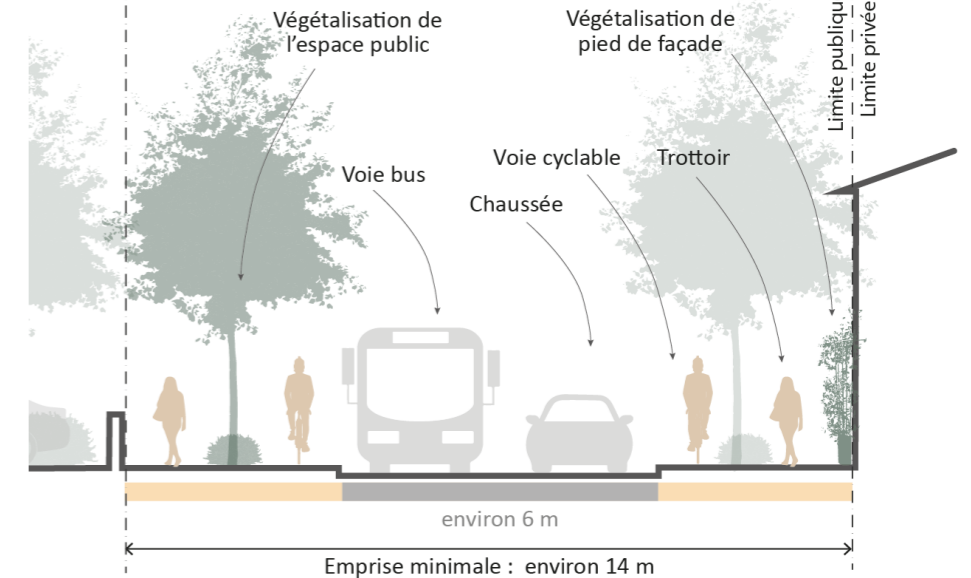
Dans ce contexte, des voies de circulation peuvent être réservées aux bus. Toutes les préconisations présentées ici doivent permettre d'offrir suffisamment d'espaces pour le confort des piétons et notamment des PMR. La circulation automobile peut être mise à sens unique suivant les besoins des autres usagers. Le stationnement longitudinal sur voirie est possible, mais n'est pas prioritaire et la circulation de tous les modes reste à favoriser. Ces voies peuvent être structurées par une bande végétale ou un alignement d'arbres existants ou à créer.

Principe illustratif



Les voies support de partage modal de plus de 19m de large : cette configuration offre suffisamment d'espaces pour permettre de réserver un double sens en voies de bus, un double sens pour la circulation routière et des itinéraires cyclables sécurisés et bien distincts des trottoirs de chaque côté de la chaussée. La présence de stationnement longitudinal sur voirie est à éviter lorsqu'il est situé de façon à obliger les automobilistes à traverser la voie bus ou la voie cyclable pour aller se garer. Les voies bus peuvent être ouvertes à la circulation des cyclistes à condition qu'elles fassent 4,5 m de largeur minimum.

Principe illustratif



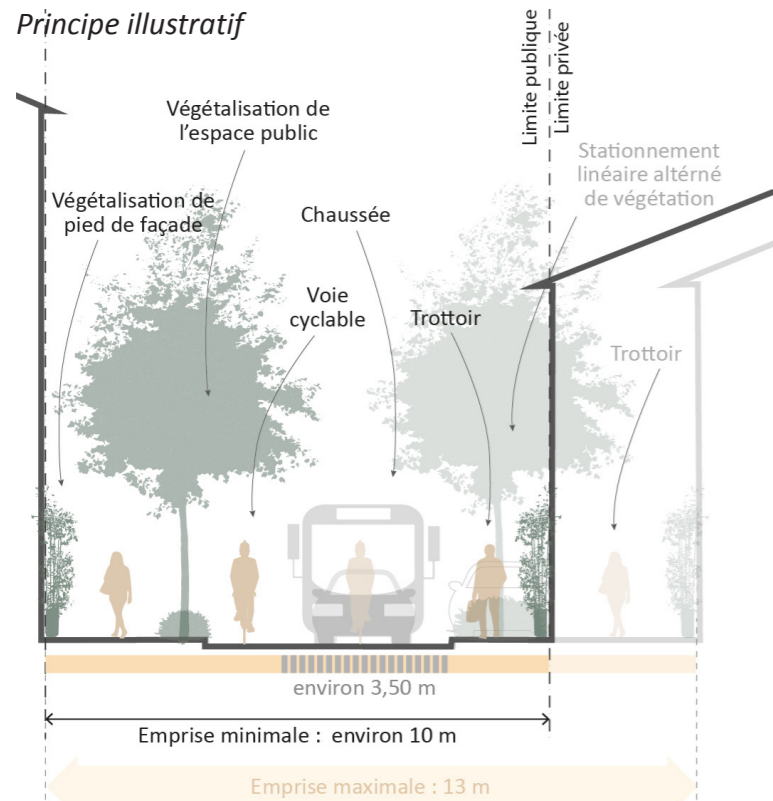
Les voies support de partage modal de plus de 14m de large : cette configuration offre la possibilité de réserver une des deux voies de circulation routière aux bus et de créer des itinéraires cyclables sécurisés et bien distincts des trottoirs de chaque côté de la chaussée. Cette voie de bus peut faire office d'itinéraire cyclable dans un sens à condition qu'elle fasse 4,5 m de largeur minimum.



Rue Jean Payra (Perpignan) : voie support de partage modal composée d'une voie réservée aux bus, d'une piste cyclable bidirectionnelle et de deux trottoirs (Google Maps, 2023).



Principe illustratif



Les voies support de partage modal de moins de 14 m de large : la configuration peut être la même que pour les voies de liaisons interurbaines principales. Dans le cas contraire, la voie routière peut être mise en sens unique, à condition qu'un itinéraire retour soit possible, et un double sens cyclable (DSC) avec une piste cyclable unidirectionnelle est mis en place.



Boulevard Saint-Assisde (Perpignan) : voie support de partage modal composée d'une voie réservée aux bus et ouverte aux cyclistes de chaque côté, de deux trottoirs et d'un double sens routier (Google Maps, 2022).

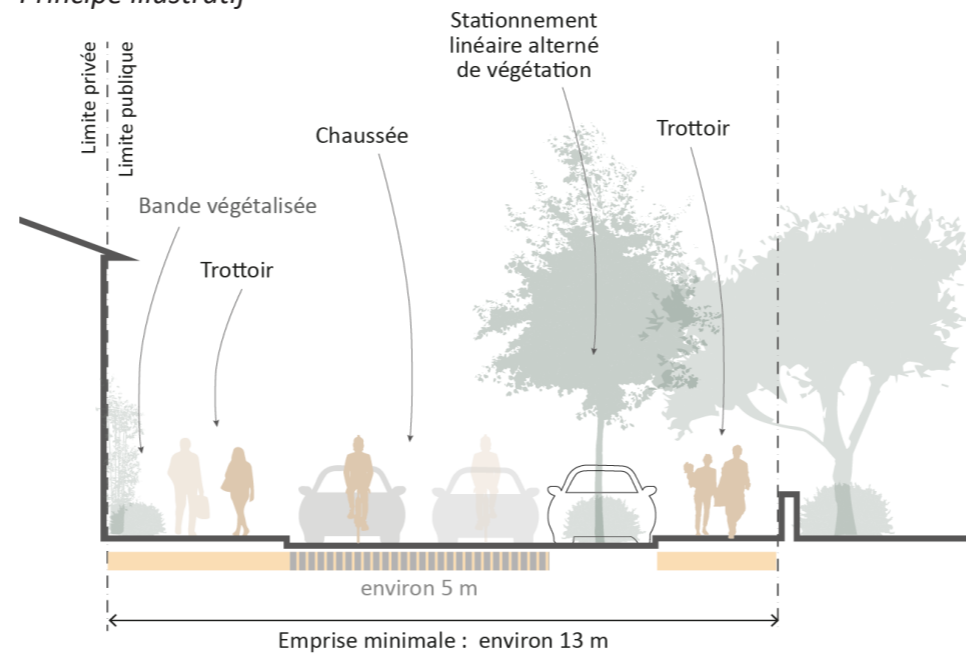
Le réseau de voiries apaisées

Ces voies sont les supports de déplacements apaisés de proximité. Cyclistes et piétons y circulent confortablement et en sécurité et les automobilistes y accèdent de manière modérée. L'aménagement de ces espaces doit empêcher le développement d'un trafic routier de transit et favoriser la vie locale et une ambiance conviviale. Trois catégories sont identifiées :

- La **rue de quartier** qui dessert tout ou partie de l'îlot et permet l'accès aux habitations. L'emprise est plus ou moins réduite pour assurer la sécurité et la tranquillité des riverains. Des trottoirs généreux sont aménagés et les intersections sont traitées en plateau traversant lorsque l'emprise le permet. Dans le cas contraire, la cohabitation de tous les usagers est à privilégier sur un même plan avec instauration d'une Zone de rencontre limitée à 20 km/h.

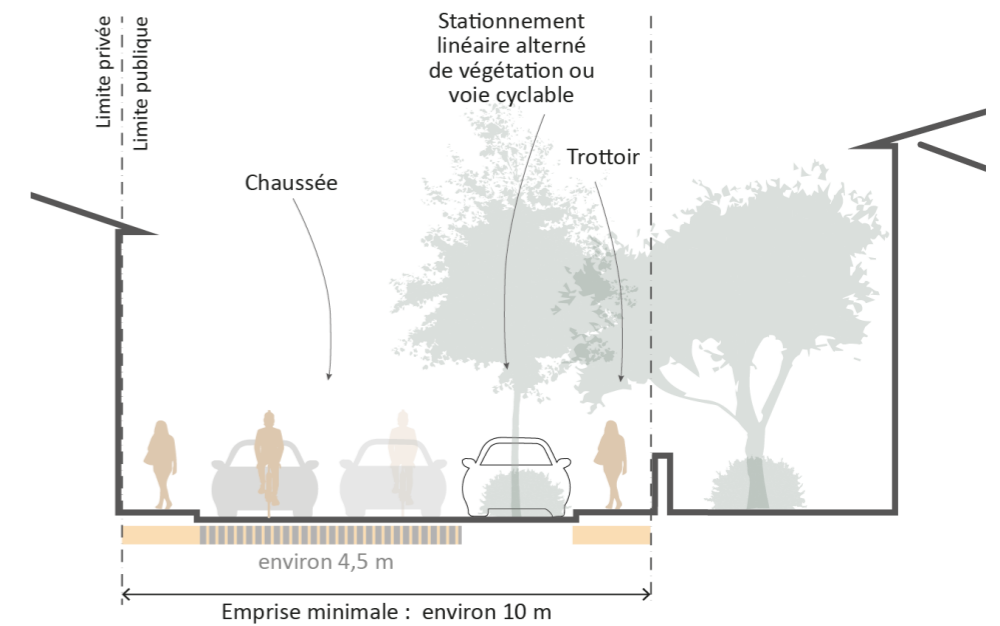
Les voies peuvent être sans issues à condition qu'elles soient fonctionnellement nécessaires ou qu'elles concernent un choix de forme urbaine spécifique comme le clos, la cour urbaine ou la cité-jardin. La circulation des bus pourra être facilitée par des chaussées plus larges.

Principe illustratif

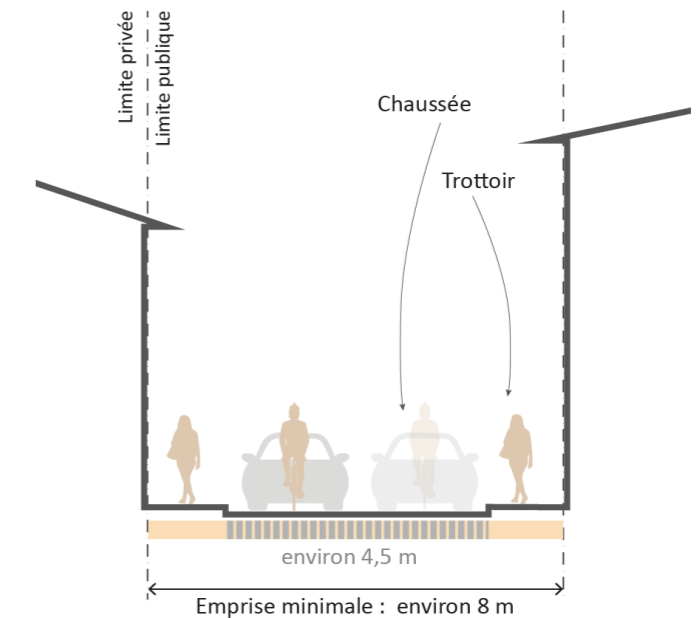


La rue de quartier de plus de 12 m de large : cette configuration permet de conserver un double sens routier et de prévoir un itinéraire cyclable à double sens pour assurer des déplacements sécurisés aux cyclistes. Dans cette configuration, du stationnement longitudinal sur voirie est possible, mais celui-ci doit être du côté opposé à la voie cyclable.

Principe illustratif



Principe illustratif



La rue de quartier de plus de 7 m de large : la circulation peut être à double sens pour les voitures dans la rue de quartier et le double sens cyclable (DSC) est à privilégier dans les rues en sens unique à condition qu'un itinéraire retour soit possible pour les véhicules routiers. Cette configuration rend les déplacements des cyclistes plus sécurisés en empêchant notamment les dépassements dangereux par les véhicules routiers.



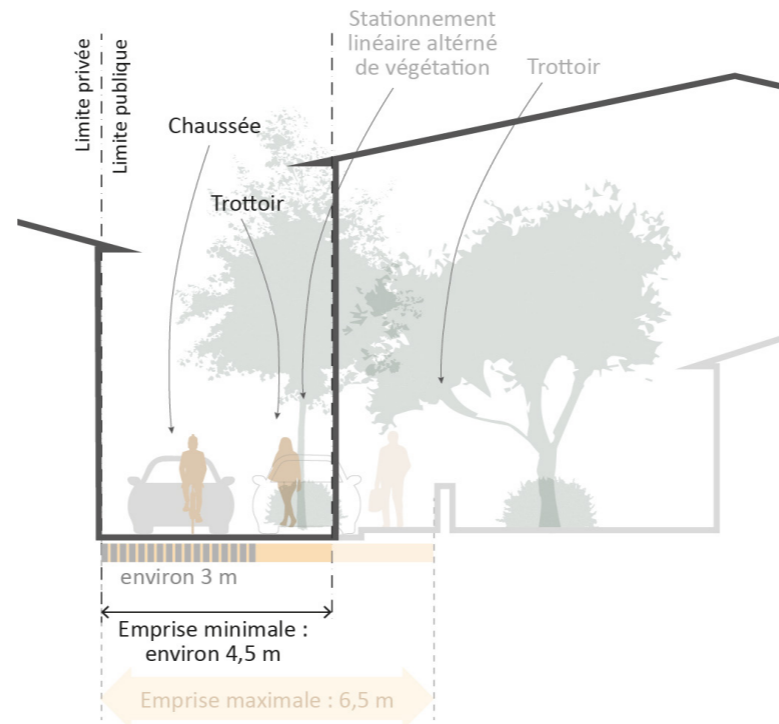
Rue des Jonquilles (Saint-Estève) : une rue de quartier composée d'un sens unique pour la circulation routière, de trottoirs et d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la file de stationnements par des séparateurs de voie. La traversée piétonne est traitée en plateau traversant (Google Maps, 2023).

- La **voie de desserte** automobile secondaire à l'échelle du quartier qui a pour fonction de permettre l'accès des riverains et services (courrier, livraison, collecte des ordures ménagères, etc.) à leur parcelle. C'est une voie apaisée et partagée pour tous les usagers qui évoluent sur un même plan. Elle peut également être en impasse mais ne pourra desservir qu'entre une et cinq habitations.



Centre ancien (Baixas) : Zone de rencontre (AURCA, 2024).

Principe illustratif



La voie de desserte : c'est un espace polyvalent pouvant accueillir ponctuellement quelques stationnements, un espace récréatif et la vie de quartier. Son appropriation par les riverains est essentielle. Le gabarit de la chaussée peut être réduit à 4,5 m de large, voire 3,5 m avec une gestion des contraintes techniques à son entrée.



Rue de la République (Tautavel) : Zone 30 aménagée comme une zone de rencontre (AURCA, 2024).



Camí Réal (Villeneuve-la-Rivière) : zone de rencontre associée à un double sens cyclable (AURCA, 2024).

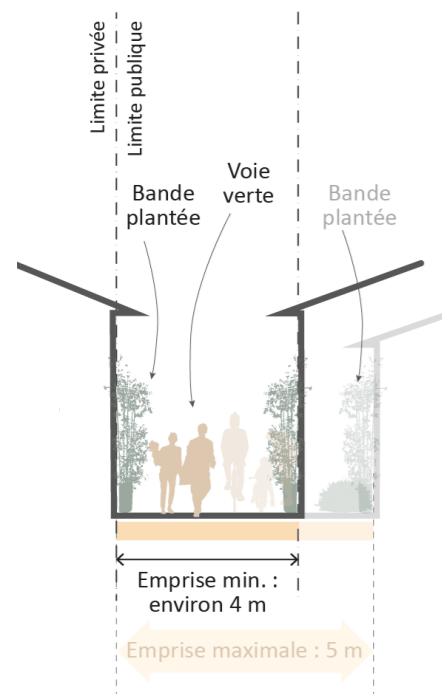


Rue des Aires (Pézilla-la-Rivière) : double sens cyclable traité comme une zone de rencontre réservée à la circulation des véhicules motorisés ayant droit (AURCA, 2022).

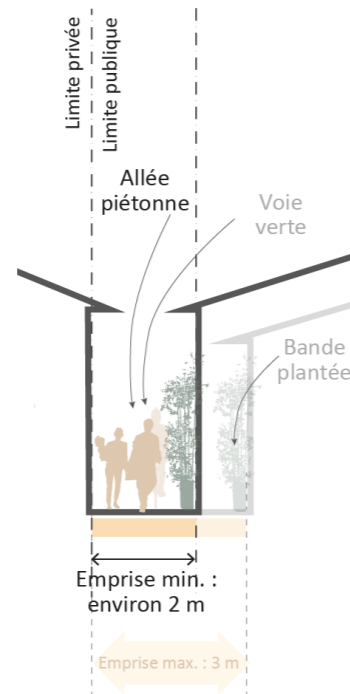


- Le **cheminement actif** (piéton et/ou cycliste) qui peut accompagner la voirie ou s'en écarter pour proposer des liaisons facilitées. Les cheminements sont conçus dans un souci d'efficacité pour offrir les itinéraires les plus courts vers les services, équipements ou arrêts de bus afin de faciliter au maximum la marche et le vélo et ainsi réduire l'utilisation de l'automobile. Ces espaces sont le support de jardins linéaires traversant le quartier et pouvant s'appuyer sur les cheminements existants et la structure végétale en place. Le choix du revêtement proposé dépend de l'usage souhaité qu'il soit uniquement piéton, cycliste ou partagé entre les deux sur une voie verte, et du plus naturel au plus élaboré en termes de capacité et de durabilité\*.

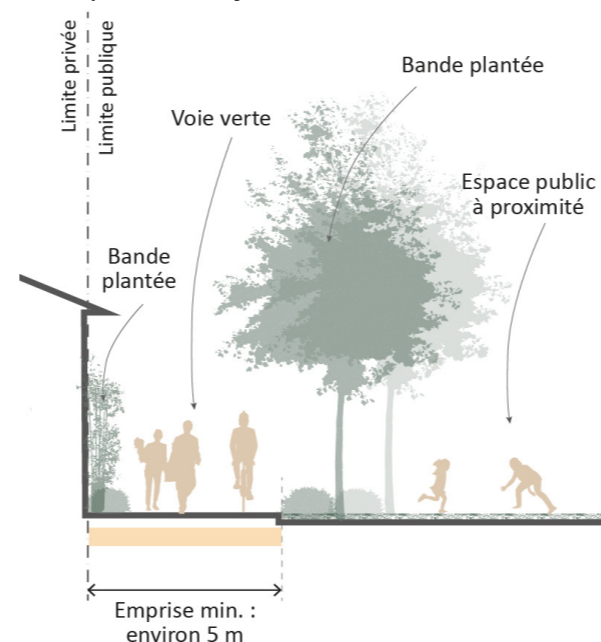
Principe illustratif



Principe illustratif



Principe illustratif



Le cheminement actif : son emprise est très variable allant de 1,4 m minimum en évitant de donner un effet de couloir ou un sentiment d'insécurité en jouant sur l'éclairage, les matériaux ou la végétation, et pouvant aller jusqu'à 5 m et plus avec intégration d'une bande végétalisée existante ou à créer.



Rue Pau Berga (Pézilla-la-Rivière) : zone piétonne végétalisée (AURCA, 2022).



Chemin du Calvaire (Toulouges) : voie réservée aux cyclistes et aux piétons allant de Thuir à Perpignan sur le tracé d'une ancienne voie ferrée et traitée comme une voie verte. Sur la photo de droite, la continuité cyclable au niveau de l'intersection est marquée par la signalisation horizontale (Google Maps, 2022).

\*Cf. Fiche-orientations « 5. Renforcer le Plan Vélo communautaire ».



### 3. Améliorer la sécurité de tous les déplacements

Quatre points d'attention sont à considérer prioritairement pour répondre à l'objectif d'amélioration de la sécurité de tous les déplacements (article L.1214-2 du Code des transports) :

- Le même article impose d'améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau (PN) notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire. Trois d'entre eux sont inscrits prioritairement au Programme de Sécurisation Nationale (PSN).
- L'article L.118-5-1 du Code de la voirie routière impose de neutraliser toutes les places de stationnement automobile dans les 5 m en amont des passages piétons d'ici le 31 décembre 2026.
- L'accès à certains aménagements cyclables est protégé par des dispositifs anti-accès motorisés, mais ceux-ci sont parfois inadaptés.
- Certaines infrastructures sont exposées aux aléas climatiques et météorologiques pouvant faire peser un risque pour les usagers, ou contrarier l'accessibilité ou l'évacuation de certaines zones en cas de péril.

#### • Sécuriser les passages à niveau (PN)

Les trois PN prioritaires sont à des stades de traitement et dans des contextes géographiques différents :

- Le **PN 419** (Avenue Victor Dalbiez à Perpignan) est le plus problématique, car inscrit dans un contexte urbain et très routier. Son traitement fait l'objet d'une réflexion de la part de PMM et de la Ville de Perpignan. La traversée sera effacée et une nouvelle liaison routière sera créée en dénivelation au-dessus des voies. Cela permettra de supprimer le risque de collision avec le trafic ferroviaire.

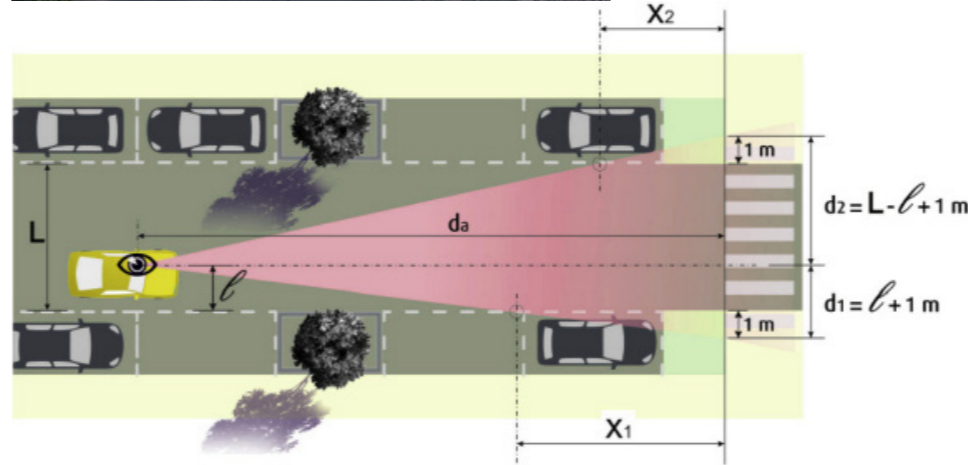
- Le **PN 420** (Chemin de la Passió Vella à Perpignan) a déjà fait l'objet d'un réaménagement et a été mis en sens unique. La prochaine étape consistera à supprimer la circulation routière et à maintenir la traversée modes actifs.

- La suppression du **PN 413** (Chemin du Mas Fages entre Rivesaltes et Salses) fait l'objet d'une étude confiée au CD66 sur le volet routier associant plusieurs partenaires (PMM, SNCF, Région Occitanie, État, Salses).

D'autres PN pourraient devenir problématiques sur le territoire si les niveaux de trafics augmentent. Le **PN 422** (Chemin du Mas Palegry à Perpignan) se situe sur un itinéraire bis à la RD914 et à proximité de Tecnosud 2. Pour prévenir toute augmentation de trafic, des solutions légères seront mises en œuvre. Tout projet de réouverture de la ligne ferroviaire de l'Agly au transport de voyageurs devra prendre en compte l'adaptation potentielle des PN existants dont certains pourraient se retrouver inscrits au PSN.



Chemin du Mas Palegry (Perpignan) : le passage à niveau se trouve à proximité de Tecnosud 2 dont l'accès routier depuis la RD914 est saturé. L'adaptation de l'accès actuel à Tecnosud 2 est programmée dans le cadre de la requalification de la Rocade Sud (AURCA, 2024).



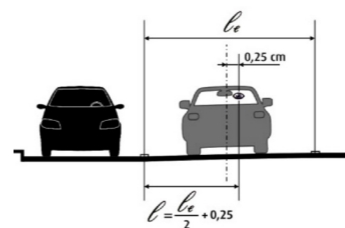
Œil du conducteur  
Variable selon la présence ou non de bande cyclable

$$X_1 = \frac{d_a}{l+1\text{ m}}$$

$$X_2 = \frac{d_a}{L-l+1\text{ m}}$$

Calcul du triangle de visibilité (CEREMA, 2020) :

- $d_a$  : distance d'arrêt du véhicule pour une vitesse donnée sur chaussée mouillée, cette distance est mesurée entre l'œil d'observation du conducteur et la trajectoire de la traversée du piéton (qui est initialement en attente de traversée, situé à 1 m du bord de chaussée) ;
- $l$  : distance d'observation du conducteur par rapport au bord droit de la chaussée. La valeur peut se calculer en fonction de la largeur de voie de circulation du véhicule en approche ;  $l = 1,75\text{ m}$  pour une largeur de voie de circulation de 3 m ;
- $L$  : largeur de la chaussée ;
- $X_1$  et  $X_2$  : distances nécessaires de neutralisations. Elles sont prises entre les points d'intersection de limite du triangle de visibilité avec les marquages des emplacements du stationnement et le début du marquage du passage piéton ;
- en noir : véhicule en stationnement.



#### • Sécuriser les passages piétons

Les piétons sont les usagers les plus vulnérables notamment lors de leur traversée sur les passages piétons où le triangle de visibilité (dont la hauteur est la distance d'arrêt du véhicule en approche et la base est l'espace de la traversée à regarder) peut être réduit par des obstacles physiques, principalement du stationnement automobile. Il est indispensable d'adapter les traversées pour améliorer la co-visibilité entre les piétons et les véhicules.

La neutralisation des places de stationnement motorisé (même celles réservées aux livraisons ou aux PMR) demande un recensement exhaustif des passages piétons à traiter. Sur les voies en sens unique, le stationnement présent des deux côtés de la chaussée est concerné par la suppression. L'espace libéré permettra de créer une avancée du trottoir. Un dispositif transitoire (plot, marquage jaune d'interdiction, etc.) pourra être installé sur les espaces qui n'auront pas pu être réaménagés d'ici la date butoir.

Pour conforter le dégagement de visibilité, l'installation d'un élément physique de faible hauteur ou de faible emprise pourra être envisagé : potelet, végétation basse ou des arbres de haute-tige, banc, arceau pour les vélos. Si l'installation d'arceaux pour les vélos est prévue dans l'espace neutralisé, ceux-ci devront être installés au niveau de la chaussée, sans avancée de trottoir.

Cette règle des 5m en amont des passages piétons est la valeur légale minimale et est efficace sur les voies aménagées de façon à accompagner le ralentissement des automobilistes comme dans les rues limitées à 30km/h. Cependant, cette distance n'est pas suffisante sur des voies où la vitesse limite est plus élevée, car la distance d'arrêt du véhicule et le triangle de visibilité sont plus grands. Sur ces voies, le stationnement automobile pourra être neutralisé jusqu'à 10m en amont des passages piétons sur la base du calcul du triangle de visibilité.



Avenue Maréchal Joffre (Perpignan) : passage piéton avant neutralisation du stationnement en amont sur la photo de gauche (Google Maps, 2021) et après sur la photo de droite (Mairie de Perpignan, 2025). Le stationnement automobile a été remplacé par du stationnement cyclable utilisé aussi par les utilisateurs de deux-roues motorisés.



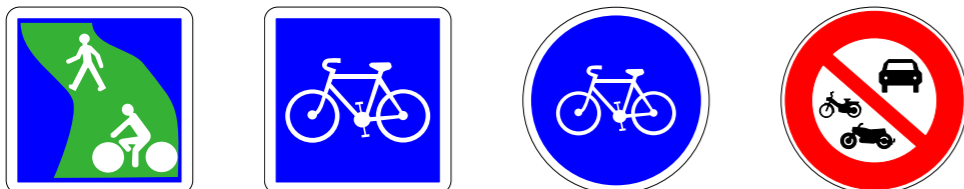
• **Sécuriser l'accès aux aménagements cyclables\***

Certains dispositifs physiques utilisés pour dissuader l'intrusion des véhicules motorisés peuvent s'avérer contraignants, voire dangereux pour les cyclistes eux-mêmes. À l'entrée des voies vertes, ces dispositifs peuvent également contraindre les PMR dans leur déplacement.

Les véhicules motorisés, surtout les deux-roues, ne pourront jamais être totalement empêchés sans que les usagers autorisés en soient eux-mêmes empêchés. Pour cette raison, les dispositifs préconisés devront être accompagnés d'une signalisation adaptée et/ou d'interventions de sensibilisation et de contrôle des forces de l'ordre. La vidéosurveillance peut compléter les mesures mises en place.

Les dispositifs à privilégier doivent permettre le passage des PMR (sur les voies vertes) et des vélos chargés (sacoche, remorque) et à grand gabarit (tandem, vélo couché, tricycle, etc.) :

- Dans un premier temps, la **signalisation réglementaire** seule suffit dans la majorité des cas. Ensuite, un dispositif plus lourd peut être envisagé après avoir observé les pratiques pendant un temps suffisant :



La présence des panneaux C115, C113, B22a et B7b est considérée comme un dispositif anti-accès motorisé ou en fait partie.

- La **chicane** composée de deux barrières pivotantes ou coulissantes et séparées de 3 à 5 m pour libérer l'accès pour les véhicules de secours et d'entretien :

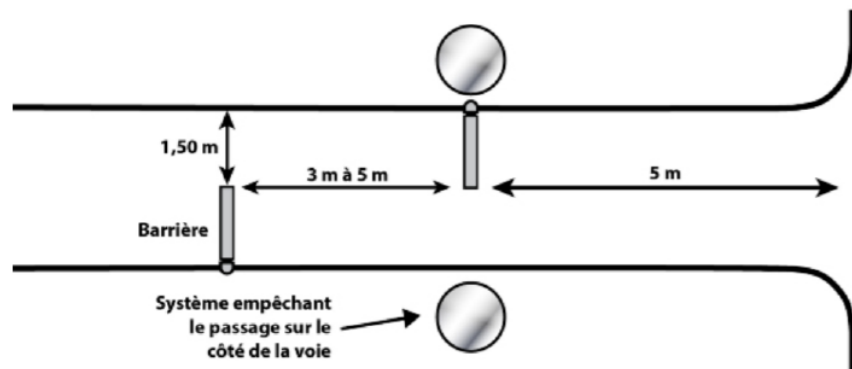


Schéma-type de mise en place d'une chicane (CEREMA, 2016).

\*Cf. Fiche-orientations « 5. Renforcer le Plan Vélo communautaire ».

- La **barrière** avec un passage de 1,5 m laissé d'un côté ou des deux côtés ce qui permet de réserver un bon confort aux cyclistes et interdit l'accès aux véhicules motorisés à quatre roues :

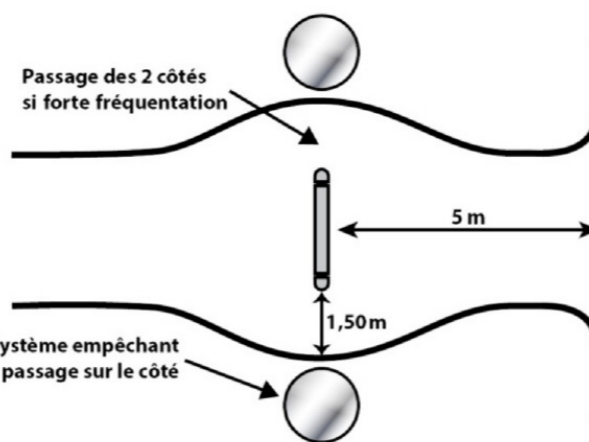


Schéma-type de mise en place d'une barrière (CEREMA, 2016).



Voie verte de l'Agouille de la Mar (Montescot) : barrière en métal (Google Maps, 2023).

- Le **potelet central** de 1,1 m de hauteur minimum, équipé d'un dispositif rétro-réfléchissant et de couleur claire. Il doit être accompagné d'un marquage au sol sur 30 m pour annoncer sa présence. Pour limiter la gravité des conséquences lors des chocs avec les cyclistes, seuls les potelets à mémoire de forme (en plastique) ou fusibles sont autorisés :

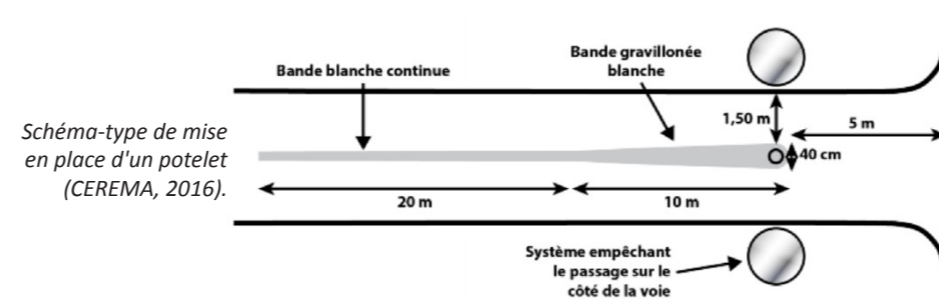


Schéma-type de mise en place d'un potelet (CEREMA, 2016).



Les Coves Velles (Canohès) : potelet en plastique (Google Maps, 2022).

- L'**îlot borduré** est un dispositif permettant de rendre l'intersection plus visible et lisible pour les usagers des deux axes. Il peut introduire une déflexion de trajectoire et doit être franchissable (bordure de type A1) et non planté. L'îlot peut être central ou encadrant le passage de chaque côté :

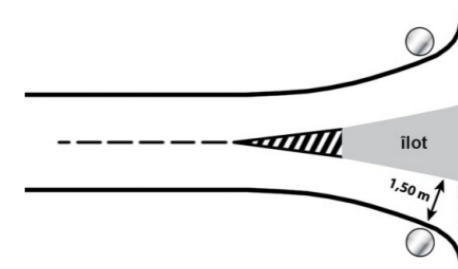


Schéma-type de mise en place d'un îlot central (CEREMA, 2016).



Chemin Sant Guichou (Canohès) : îlot central (AURCA, 2024).



• **Sécuriser le franchissement des cours d'eau**

Les passages à gué sont exposés au risque d'inondation et doivent donc être sécurisés. Certains d'entre eux situés sur le territoire communautaire sont prioritaires de par l'importance du trafic routier. Ceux dont la moyenne journalière annuelle de transit est supérieure à 2 000 véhicules doivent être substitués progressivement par des ponts pour une meilleure sécurité lorsque les paramètres environnementaux le permettent. Deux de ces passages, tous deux situés sur la Têt, sont identifiés comme prioritaires :

- Sur la RD16A entre Pézilla-la-Rivière et Saint-Féliu-d'Avall :

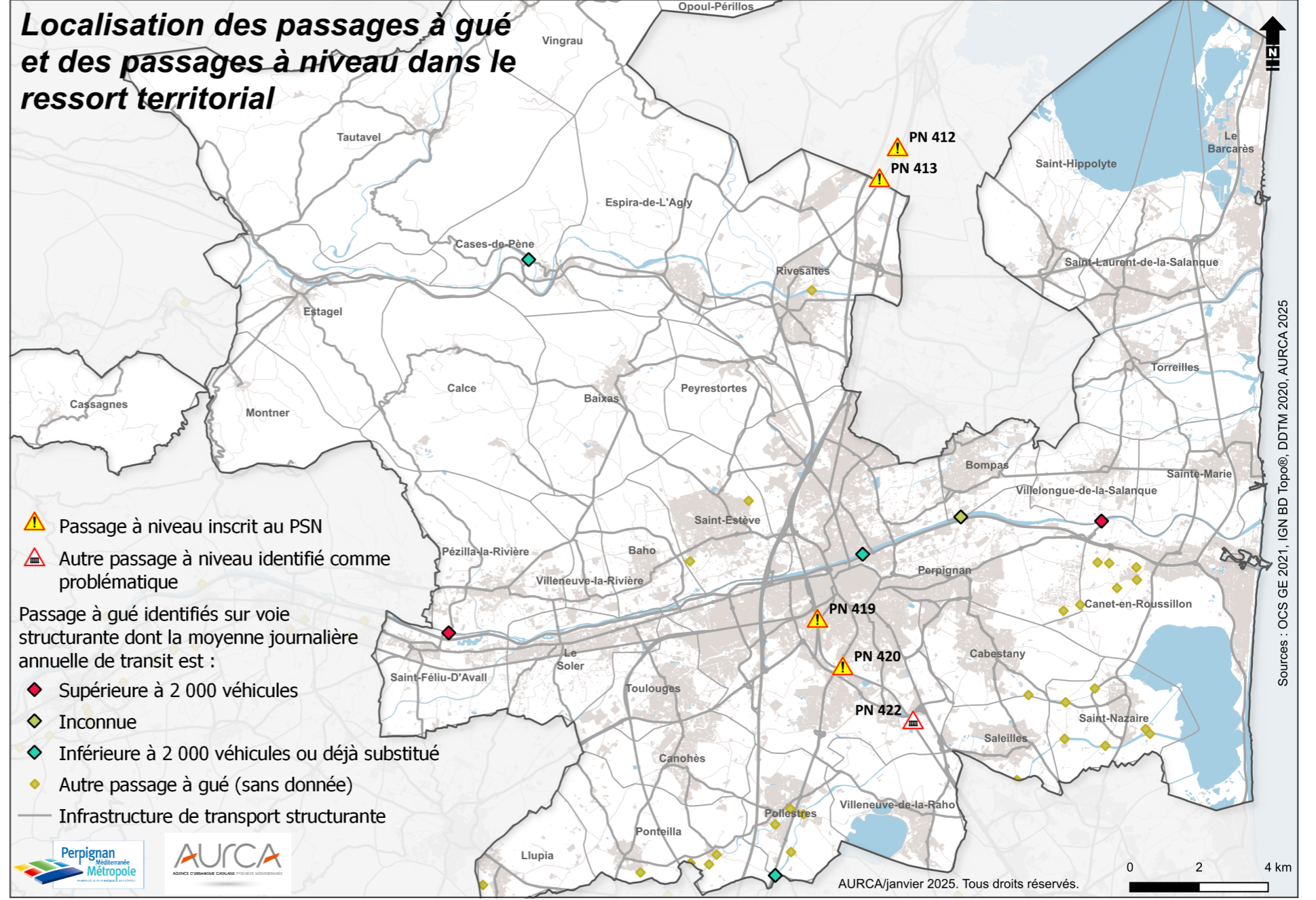


Passage à gué sur la RD16A traversant la Têt (Google Maps, 2022).

- Sur la RD617B entre Canet-en-Roussillon, Perpignan et Villelongue-de-la-Salanque :



Passage à gué sur la RD617B traversant la Têt (AURCA, 2024).



Le Volet Déplacements s'applique à localiser les passages à gué dont les plus traversés reconnu dans le SCoT de la Plaine du Roussillon doivent faire l'objet d'une substitution. Deux sont déjà identifiés et les autres devront être analysés pour que leur substitution puisse être effectivement envisagée ou non.



• **Éloigner ou adapter les infrastructures exposées aux risques**

Certaines infrastructures de transport se trouvent, ou vont se retrouver du fait des changements climatiques, dans des zones soumises à des aléas météorologiques et climatiques menaçant leur intégrité et leur fonctionnement.

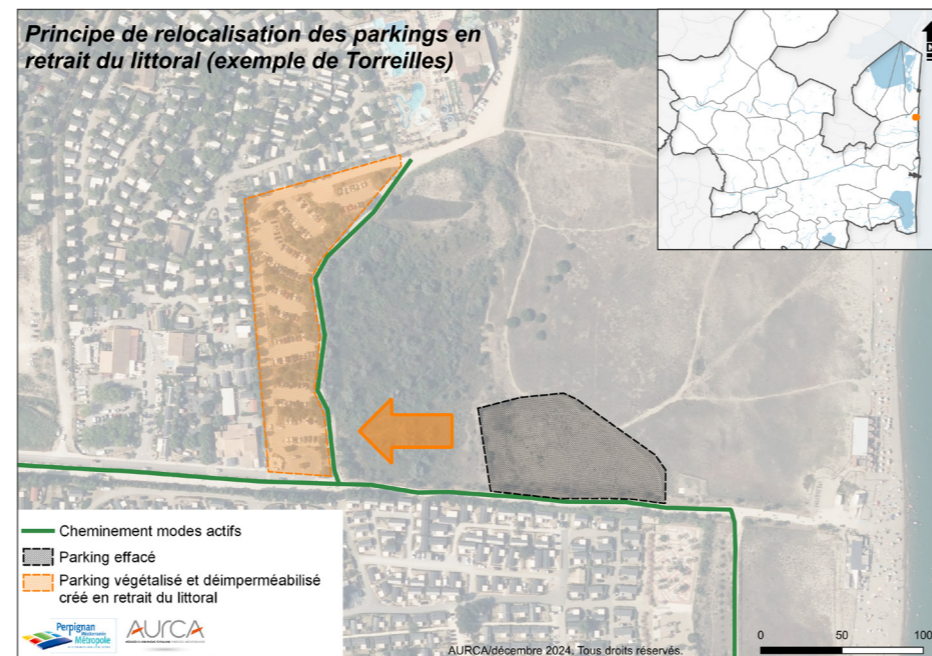
Certains parkings présents sur le littoral sont menacés par le risque de submersion marine et par le recul du trait de côte. De plus, leur présence dans des espaces naturels fragiles induit une circulation routière impactant ces espaces et participe à leur fragilisation. Certains d'entre eux, comme celui situé au droit de la plage du Bourdigou à Torreilles, ont déjà fait l'objet d'une relocalisation en retrait dans un souci de restauration et de protection des espaces naturels. Cette relocalisation a aussi permis de créer des cheminements actifs notamment pour accéder à la plage depuis le nouveau parking.

Les parkings les plus menacés par le recul du trait de côte et/ou les plus impactant sur les espaces naturels littoraux devront être identifiés et pourront faire l'objet d'une réflexion sur leur relocalisation en retrait du littoral sans trop impacter l'accès aux plages pour les piétons. Ils seront aussi végétalisés, et désimperméabilisés. Pour réduire l'impact des cheminements sur les espaces naturels fragiles et les sanctuariser, les circulations entre les parkings et les plages seront canalisées sur des cheminements modes actifs adaptés aux PMR\*.

Ces risques menacent aussi à plus ou moins long terme certaines voies routières. Les réflexions autour de leur adaptation sont aussi l'occasion de repenser la mobilité des usagers de ces infrastructures pour les rendre plus durables.

À titre d'illustration, les Boulevards Edmond Michelet et de la France Libre à Perpignan sont exposés aux inondations. De plus, ces axes contribuent à la pénétration du trafic routier dans le centre-ville. Des réflexions ont été engagées en lien avec le projet de restructuration de l'entrée de ville Nord de Perpignan. Le but étant de réduire la dépendance des usagers à cette voie routière sans causer une augmentation de la saturation sur le reste du réseau.

Les risques naturels devront aussi être pris en compte dans les nouveaux projets d'infrastructures de transport.



La Torre (Torreilles) : parking relocalisé 100m plus loin en retrait du littoral avec création de cheminements modes actifs entre le parking et la plage (AURCA, 2024).



Boulevard de la France libre (Perpignan) : cette voie routière se retrouve menacée par les débordements de la Têt se trouvant derrière la bande végétale à gauche sur la photo (Google Maps, 2023).



La Torre (Torreilles) : L'accès à la plage du Bourdigou autrefois ouverte à la circulation automobile et réservé aux modes actifs aujourd'hui (Google Maps, 2023).



La Torre (Torreilles) : le sol du parking est poreux et permet les infiltrations tandis que de la végétation a été plantée autour des places de stationnement (Google Maps, 2023).

\*Cf. Annexe Accessibilité.



#### 4. Améliorer les conditions de report vers le transport public

Pour répondre aux besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès dans un objectif de cohésion territoriale, tout en conciliant la protection de l'environnement et de la santé, cette orientation s'attache à conforter le système de déplacements multimodal sur la plaine du Roussillon. Ce système sera un outil indispensable à une politique publique de transfert modal et d'apaisement des circulations à fortiori pour un territoire de vigilance qualité de l'air.

Cinq points d'attention sont à considérer : la création d'un réseau de Pôles d'échanges et de covoiturage ; le déploiement d'aménagements de priorisation des bus ; la préservation des infrastructures ferroviaires ; l'accès facilité des usagers aux transports publics ; la préservation des espaces nécessaires aux aménagements de voirie.

• **Créer le pôle de Rivesaltes\***

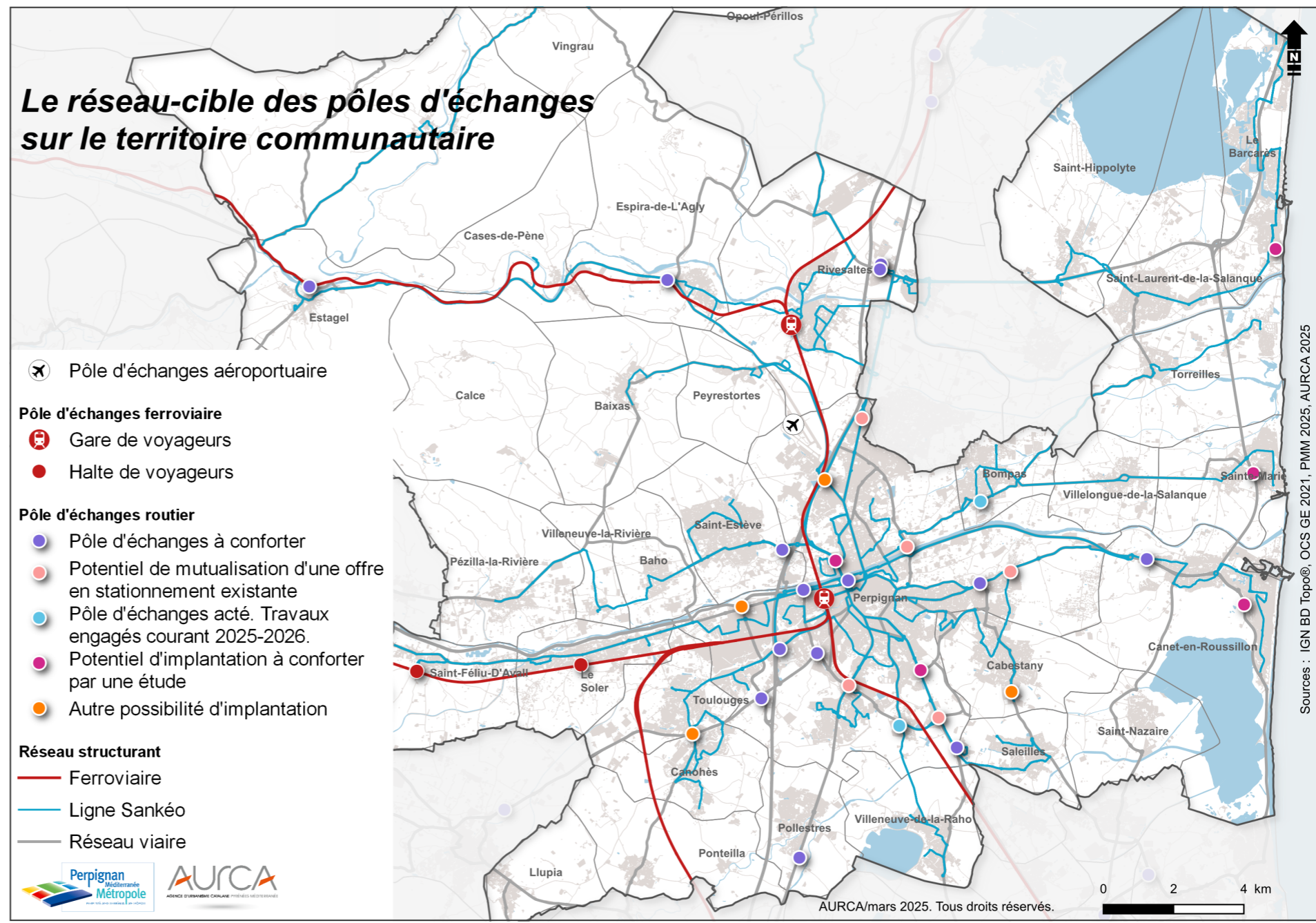
La création de ce pôle devra favoriser les mobilités durables et l'intermodalité entre les différents modes de transport desservant la gare de Rivesaltes (TER, bus, car, vélo, etc.). Il devra aussi répondre au principe de rabattement depuis les massifs et les territoires ruraux des Fenouillèdes et des Corbières.

À terme, il sera avec la gare TGV de Perpignan, le pôle ayant une offre de mobilité la plus complète. L'intégration urbaine et le traitement des cheminements piétons et cyclistes depuis et vers le reste de la commune sont aussi pris en compte dans le projet.

• **Conforter les pôles existants\***

Plusieurs pôles sont répartis sur le territoire pour permettre de changer de mode de déplacement. Leur ambition est de capter les flux d'entrées du territoire (via l'A9), du cœur d'agglomération et de structurer l'accès aux villes maritimes en lien avec les travaux du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) Têt Med. Le renforcement de ces lieux d'intermodalité passe notamment par l'optimisation de leur fonctionnement. Les projets devront permettre leur aménagement en améliorant la lisibilité des espaces publics ou en veillant à assurer l'articulation entre les modes. De nouveaux pôles seront également à créer en considérant les besoins du territoire.

- Les **pôles d'anticipation** sont situés en amont des accès congestionnés au cœur d'agglomération. Ils prendront la forme de parcs-relais et intégreront les outils d'une bonne accessibilité routière (signalétique et stationnement), des bornes de recharge électrique et de box de stationnements sécurisés pour les vélos.



Le Volet Déplacements s'applique à identifier les pôles d'échanges et de covoiturage à conforter reconnus dans le SCoT de la Plaine du Roussillon. Les lignes Sankéo représentées sur la carte correspondent aux quatre lignes Pulséo, aux quatre lignes principales (1, 2, 3, 4) et aux lignes et départs express au nombre de huit du réseau Sankéo.

\*Cf. Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité » du POA Déplacements.

\*\*Cf. Annexe Accessibilité.

\*\*\*Cf. Fiche-actions « 6. Améliorer les performances du réseau Sankéo » du POA Déplacements.



- Les **pôles de correspondances urbaines** sont situés en extrémité des lignes structurantes de bus. Ils devront être accessibles à pied et à vélo grâce à des itinéraires directs et sécurisés.

- Les **pôles d'équilibre** correspondent aux gares et haltes ferroviaires et aux arrêts de transport en commun dans les polarités urbaines d'équilibre. Ces pôles seront mieux connectés aux réseaux de bus urbains et cyclables. Une attention particulière sera donnée à l'accessibilité des piétons, et notamment des PMR\*\*. Des aménagements devront permettre la correspondance entre les différentes offres de mobilité et favoriser le rabattement vers les pôles.

- Les **portes d'entrée du territoire** correspondent aux échangeurs autoroutiers et à l'aéroport. Elles devront faciliter l'accès au réseau de bus urbain pour les voyageurs longue distance, offrir une bonne accessibilité routière et des services aux usagers.

Les aires de stationnement public existantes pourront être mobilisées pour le développement de nouveaux pôles tandis que des aires de stationnement privé pourront faire l'objet d'une mutualisation si besoin.

• **Déployer des aménagements de priorisation des bus\*\*\***

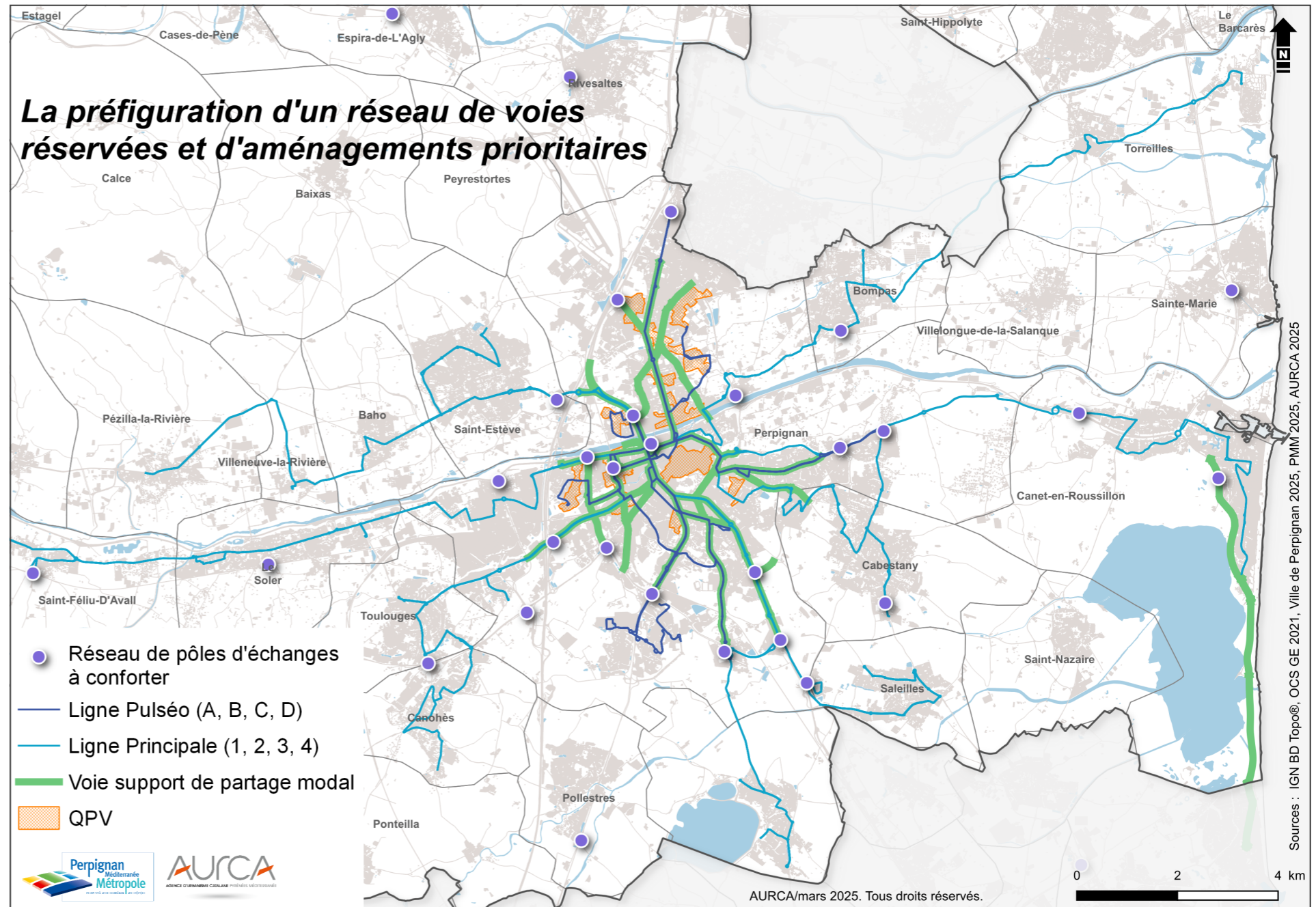
Pour faciliter et prioriser la circulation des bus Sankéo, des aménagements et des équipements spécifiques seront créés dans les secteurs congestionnés par la circulation routière et aux carrefours difficiles. Seront notamment ciblées, les voies support de partage modal et les tracés des lignes structurantes (Pulséo et Principales).

Ces aménagements concerneront des voies d'insertion, des priorités aux feux et des réaménagements d'intersections/carrefours, et compléteront les aménagements et équipements déjà opérants (Avenue d'Argelès, Avenue Kennedy, Boulevard Clémenceau, Avenue du Languedoc, etc.). D'ores-et-déjà sont identifiés sur la base de l'analyse des temps de parcours des bus de la ligne A :

- Le prolongement du couloir de bus Avenue du Languedoc jusqu'au carrefour avec la Rue Nicolas Appert.

- La création d'un couloir de bus au départ du Boulevard Henri Poincaré jusqu'à la Place Catalogne avec priorité aux feux et passant par les Boulevards Félix Mercader et des Pyrénées.

- La création d'un couloir de bus de la sortie du Rond-Point du Haut-Vernet jusqu'au Rond-Point du Polygone.





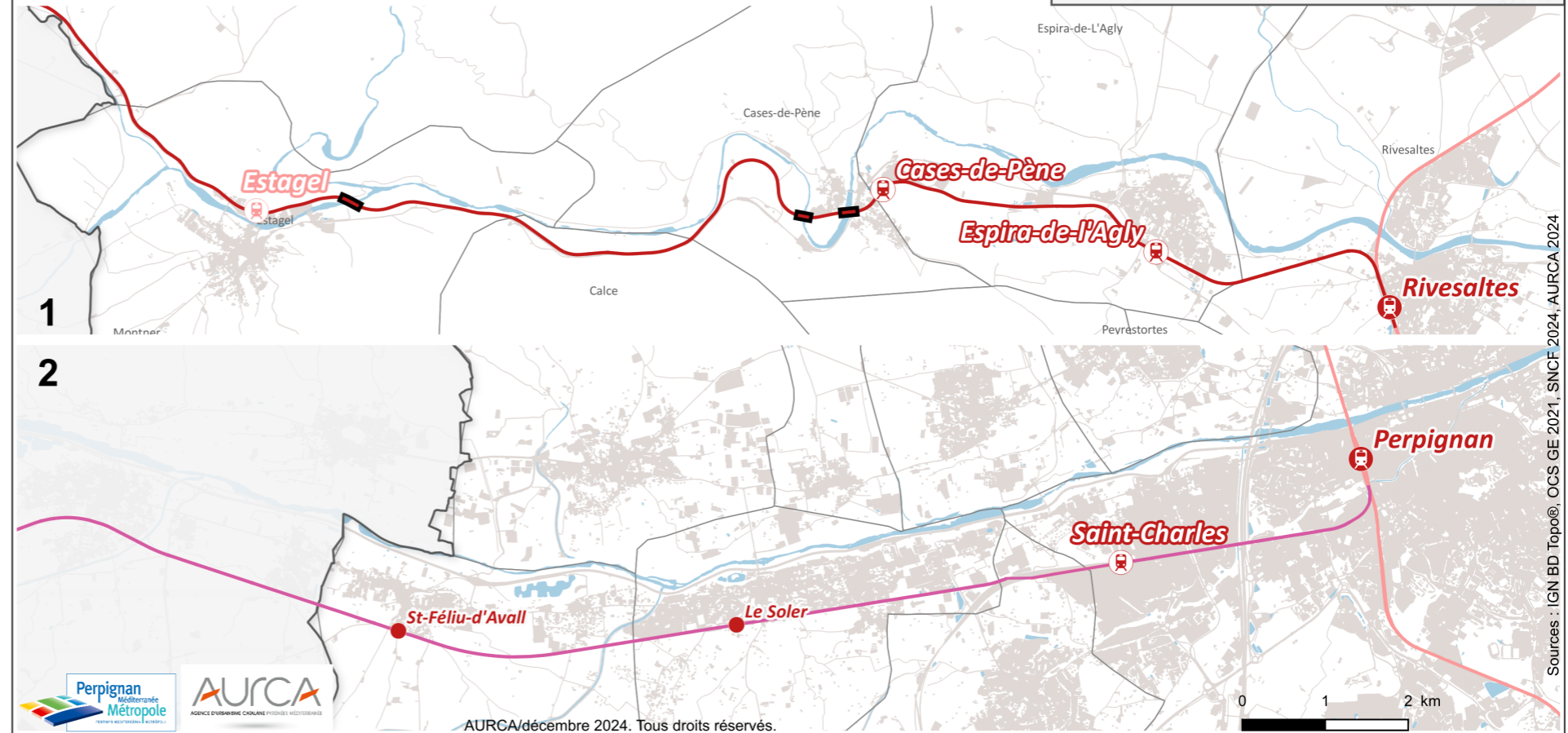
• **Préserver les possibilités de solliciter les infrastructures ferroviaires existantes pour les déplacements du quotidien**

L'étoile ferroviaire de Perpignan est constituée de branches qui sont autant de potentiels de dessertes voyageurs ou fret, et à des niveaux de services divers. En association avec la Région Occitanie et la SNCF, il conviendra de préserver ces infrastructures sur le long terme. Afin de conserver le niveau de services ferroviaires existants et de se donner la possibilité de le renforcer, il s'agira :

- De poursuivre le confortement du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la gare de Perpignan.
- D'aménager prioritairement le futur PEM de la gare de Rivesaltes en partenariat avec la Région Occitanie et la commune de Rivesaltes.
- De préserver les infrastructures et emprises ferroviaires nécessaires au maintien, au développement ou au retour de services ferroviaires de proximité : ligne de Perpignan à Villefranche/Vernet-les-Bains, ligne de Rivesaltes à Axat, ligne de Narbonne à Port-Bou.
- De réserver les espaces nécessaires à l'aménagement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP).
- De faciliter le renouvellement et l'équipement des secteurs stratégiques urbains aux abords des gares et haltes ferroviaires de Perpignan, de Rivesaltes, du Soler, et de Saint-Féliu-d'Avall reconnus par le SCOT de la Plaine du Roussillon.

**Les infrastructures ferroviaires des deux lignes des vallées de l'Agly (1) et de la Têt (2) sur le territoire communautaire**

- Gare de voyageurs
- Halte de voyageurs
- Gare de fret ou de service de l'infrastructure/dépôt
- Gare fermée
- Ligne de Rivesaltes à Carcassonne ouverte à la circulation du Train Rouge et de trains de fret (minéraux)
- Ligne de Perpignan à Villefranche/Vernet-les-Bains
- Ligne de Narbonne à Port-Bou
- Viaduc / pont



AURCA/décembre 2024. Tous droits réservés.

Sources : IGN BD Topo®, OCS GE 2021, SNCF 2024, AURCA 2024



• **Faciliter l'accès des usagers aux transports publics**

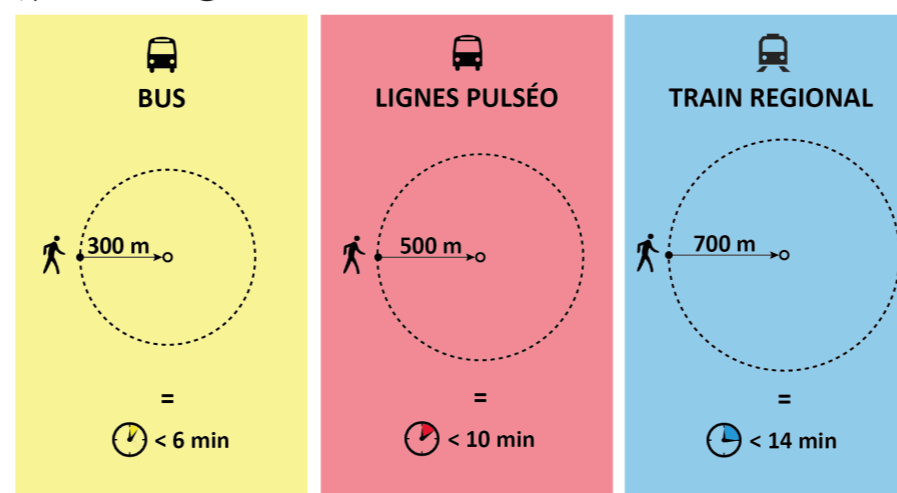
Dans les projets d'aménagement, les nouveaux quartiers seront pensés de manière à tenir compte des distances acceptables pour un déplacement piéton ou à vélo :

- Environ 700 m pour un déplacement à pied vers une gare ou une halte ferroviaire ;
- 300 à 500 m de rayon d'attractivité pour un arrêt de bus en fonction de la fréquence de la ligne. Les cheminements piétons devront être les plus directs vers les arrêts de bus existants et une signalétique verticale et horizontale sera mise en place pour guider les piétons. Pour cela, le positionnement des arrêts peut être réexaminé toujours dans l'optique d'être accessibles à environ 300 à 500 m de marche maximum.

Les opérations d'aménagement intégreront des cheminements piétons et cyclistes confortables vers le réseau de bus et une attention particulière sera donnée à la sécurisation des espaces publics. Ces aménagements seront adaptés au secteur desservi et aux usagers qui les empruntent (équipements scolaires, maison de retraite, etc.). Les aménagements piétons faciliteront l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) au moins dans un rayon de 300m autour des arrêts\*.

**ZONES DE DESERTE**

50 mètres = 1 min



Adapter la desserte en transport collectif. Illustration proposée par l'AGAM en 2016 (AURCA, 2024).

• **Réserver les espaces nécessaires aux aménagements de voirie dans les nouvelles opérations**

Les opérations d'aménagement dont la desserte en transport en commun sera étudiée devront prévoir des voies suffisamment dimensionnées et aménagées de manière à permettre le passage aisé d'un bus.

Les espaces nécessaires au développement du maillage cyclable (notamment les pistes cyclables interurbaines, d'entrée de ville ou de village et voies vertes) au sein des quartiers comme le long des principales routes communales, communautaires et départementales devront être prévus. Ce maillage devra s'appuyer et prolonger le maillage existant. D'autres espaces seront prévus pour l'aménagement de filtres modaux\*\* qui seront créés pour limiter les fonctionnements en impasse, éviter l'effet coupure du bâti et rendre les îlots perméables pour les modes actifs : l'extension de l'urbanisation devra être envisagée comme traversante.

Un soin particulier sera apporté à rendre les cheminements des piétons et des cyclistes lisibles, le maillage valorisera les perméabilités visuelles en lien avec le ou les éléments caractéristiques du tissu urbain existant\*\*\*, en créant des continuités physiques support de ce réseau et en créant ou utilisant les perspectives des cheminements permettant de s'orienter.

Les chemins ruraux et de traverses qui participent de manière indirecte au maillage cyclable du territoire devront être maintenus.

Les projets d'urbanisme devront mieux prendre en compte les emplacements des points de collecte et de passage des véhicules pour le ramassage des déchets. Ceux présents à proximité de zones agricoles devront aussi prendre en compte la question du passage des engins agricoles : assurer une bonne accessibilité aux parcelles agricoles en conservant les itinéraires existants ou en créant des nouveaux qui ne pénalisent pas les déplacements des agriculteurs.



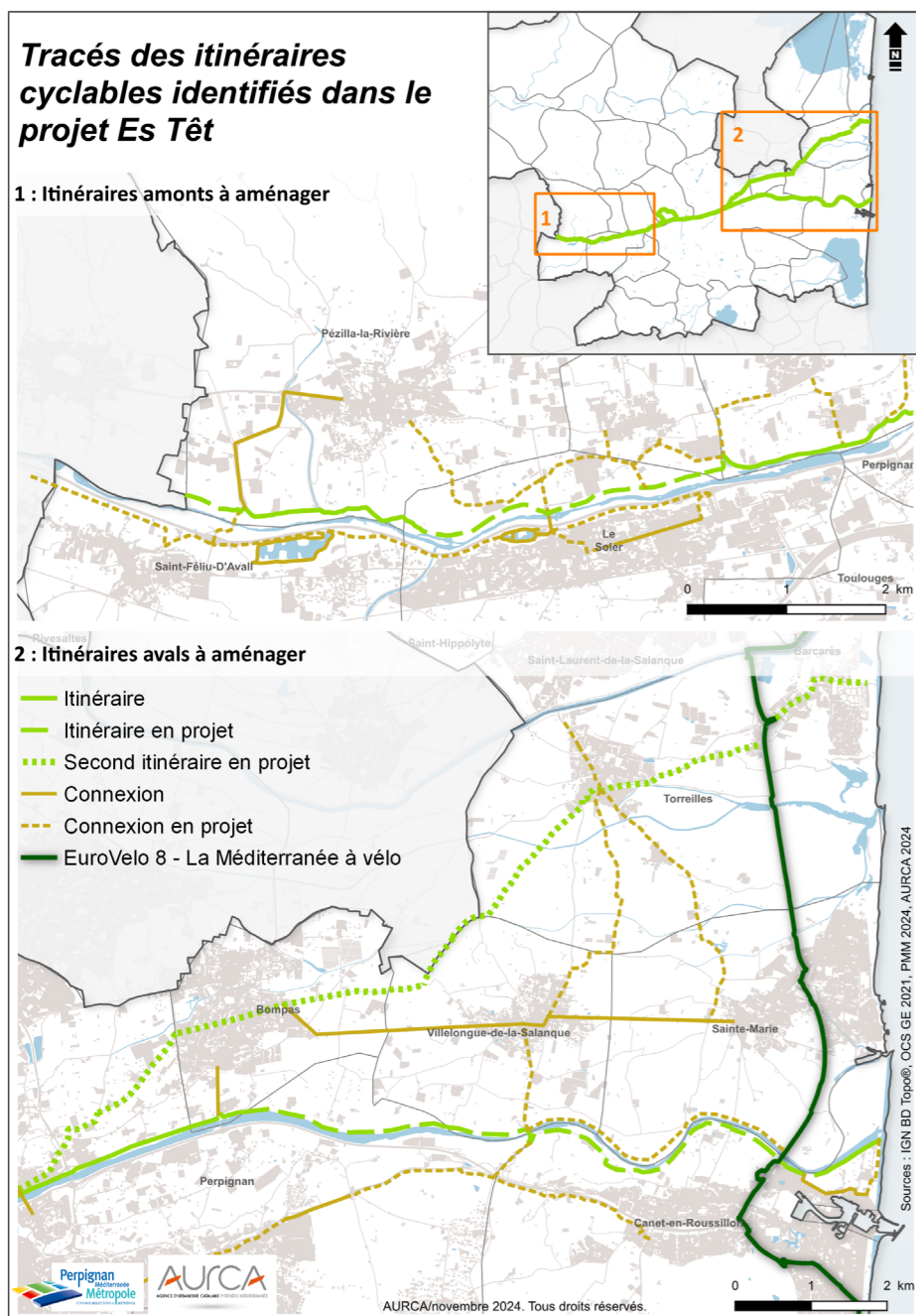
Signalisation directionnelle horizontale mise en place pour guider les usagers vers les arrêts de bus Sankéo (AURCA, 2023).

\*Cf. Annexe accessibilité.

\*\*Un filtre modal est un aménagement particulier limitant le passage de certains types de véhicules en maintenant une perméabilité pour d'autres véhicules. Ils visent à décourager l'usage de la voiture pour les petits trajets et à encourager la marche et le vélo.

\*\*\*Cf. Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire » du POA Déplacements.





Les itinéraires identifiés sur les cartes doivent être continus et les plus directs possibles pour éviter aux usagers de faire des détours. Ils sont aussi en connexion ou identifiés dans le Plan Vélo communautaire.

\*Cf. Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire » du POA Déplacements.  
\*\*Cf. Fiche-orientations « 3. Améliorer la sécurité de tous les déplacements ».

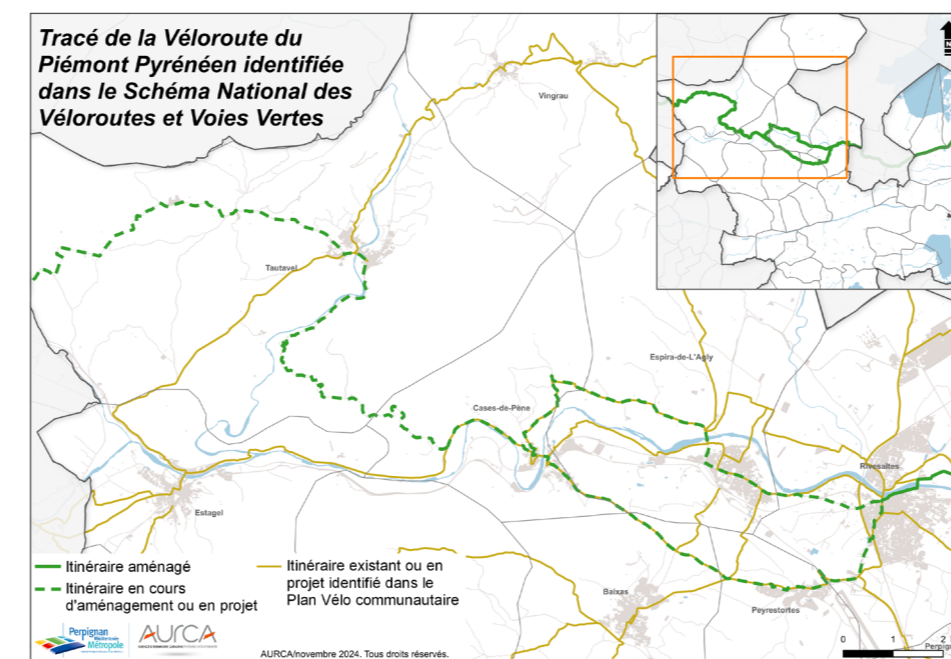
#### • Coordonner les politiques d'aménagements cyclables

D'autres acteurs publics participent au développement du réseau cyclable localement soit par des interventions ponctuelles, soit par le portage de plans/schémas cyclables ou modes actifs.

Le CD66 aménage son propre réseau via son Plan Vélo. Celui-ci est pris en compte dans le Plan Vélo communautaire. L'un des axes prioritaires identifiés par ce plan est la Véloroute du Piémont Pyrénéen (V81) le long de l'Agly dont la partie amont entre Tautavel et Rivesaltes est en cours d'aménagement ou en projet. Dans la continuité des conventions partenariales déjà existantes, PMM participera à la réalisation du Plan Vélo du département sur le territoire communautaire.

Les plans/schémas cyclables communaux devront prendre en considération le Plan Vélo communautaire et PMM accompagnera leur élaboration. Les itinéraires communaux devront être connectés aux itinéraires communautaires.

La sécurité et le confort des modes actifs doivent être assurés par les plans et schémas départemental et communaux soit par des aménagements en site propre soit par des espaces partagés où la circulation routière est maîtrisée et réduite.



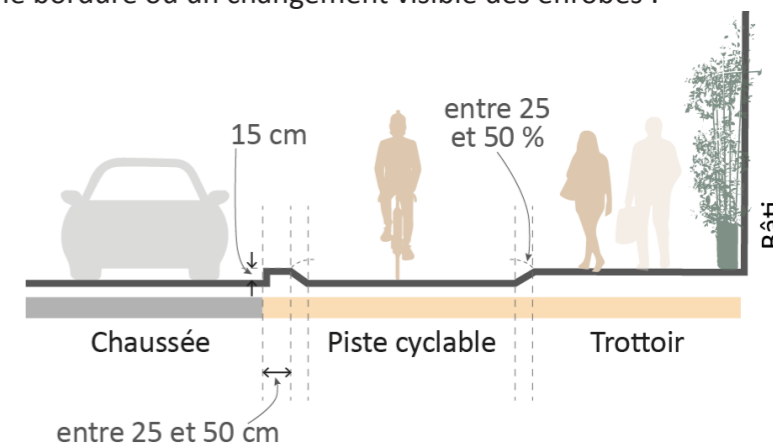
La V81 est une véloroute identifiée dans le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) et est donc un itinéraire prioritaire. Les itinéraires cyclables communautaires permettront de connecter les agglomérations éloignées à la V81 comme Baixas, Estagel ou Vingrau.

#### • Améliorer la qualité et la sécurité du réseau cyclable

Pour développer la pratique du vélo, l'amélioration du réseau est le premier levier efficace à mettre en place. Les recommandations du Cerema sont à privilégier.

L'intégration d'aménagements ou d'itinéraires cyclables sera donc systématiquement envisagée à chaque aménagement ou réaménagement de voie urbaine et en veillant à assurer les continuités vers le réseau cyclable existant. En fonction des besoins, des contraintes et de la typologie de la voirie projetée, ces aménagements peuvent être :

- Une **piste cyclable** séparée physiquement du trafic routier et des trottoirs par une bordure ou un changement visible des enrobés :



Principe de séparation d'une piste cyclable de la chaussée et du trottoir par une bordure chanfreinée du côté de la piste. Illustration proposée par le CEREMA en 2021 (AURCA, 2024).

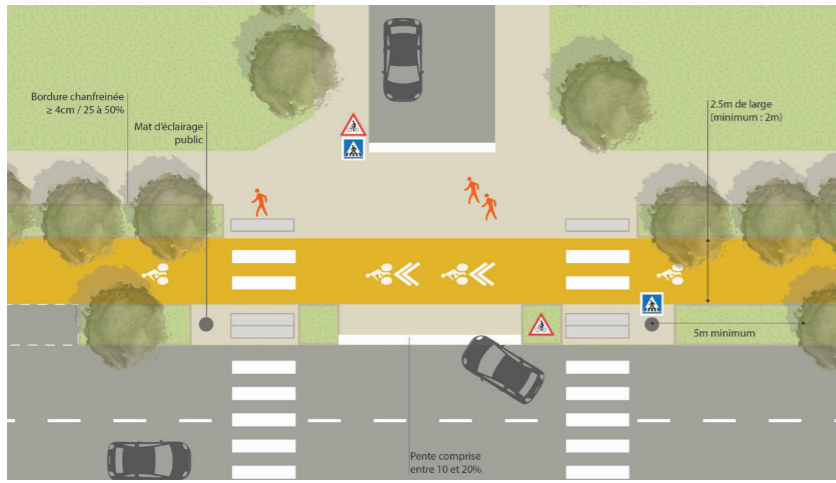
- Une **bande cyclable** ;
- Une **voie verte** ;
- Un **chaucidou** ou chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ;
- Une **vélo-rue** uniquement en sens unique pour empêcher les dépassements dangereux par les automobilistes ;
- Une **Zone de rencontre**. L'effacement de la présence de la voiture dans l'espace public sera recherché (trottoir, chaussée, stationnement, signalisation, mobilier, etc.) ;
- Un **double sens cyclable** (DSC) : si du stationnement longitudinal sur voirie existe, celui-ci doit être du côté opposé à la voie cyclable.

Conformément aux recommandations du Cerema, ces aménagements ne peuvent être mixés avec trottoirs. Les discontinuités, les difficultés de



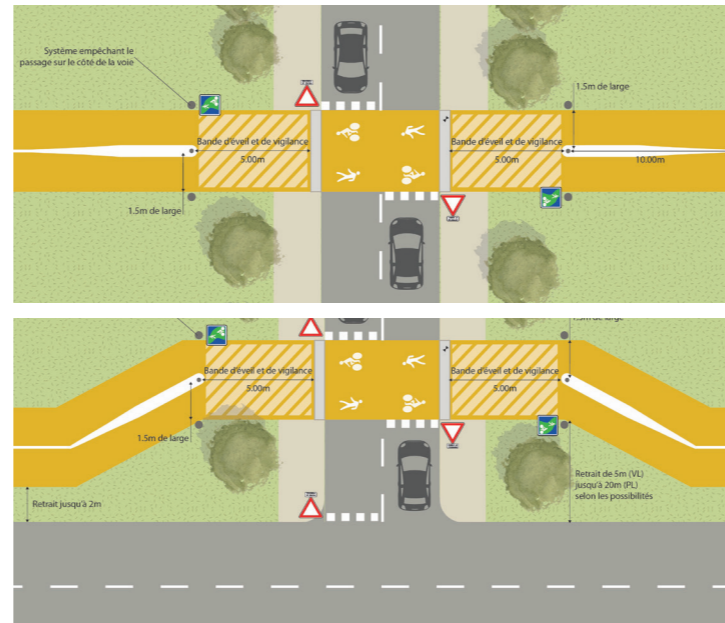
franchissement et les points noirs seront identifiés et traités avec une attention particulière de manière à améliorer le confort et la sécurité des usagers. En assurant :

- La **continuité des aménagements au niveau des intersections**. Cette continuité sera matérialisée par de la peinture, par la continuité du matériau de roulement de l'aménagement cyclable et par une très faible dénivellation :



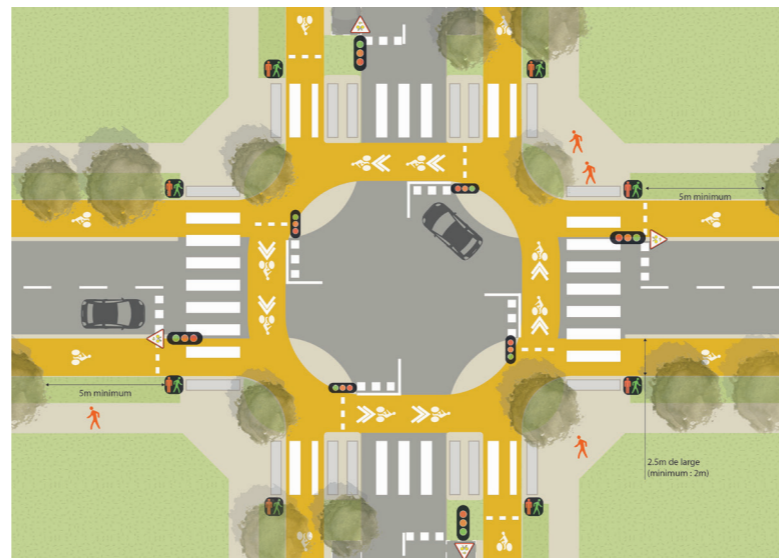
Principes d'une traversée cyclable en agglomération. Elle peut être surélevée et au même niveau que les trottoirs. Elles peut aussi être au même niveau que la chaussée mais la piste en elle-même devra être au niveau de la chaussée pour éviter les dénivellations au niveau des intersections. Illustration proposée par le CEREMA en 2021 (AURCA, 2024).

- Une bonne **signalétique horizontale et verticale** donnant la priorité aux cyclistes sur le réseau de voiries apaisées. Cette signalisation doit être accompagnée d'un dispositif physique d'abaissement de la vitesse des automobilistes comme une chicane ou un ralentisseur par exemple :

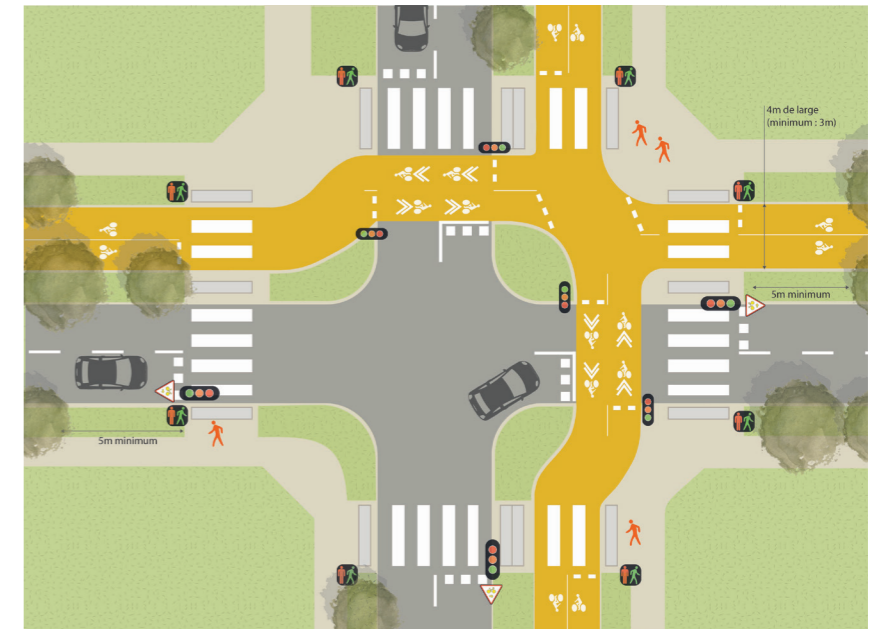


Principes d'une traversée cyclable prioritaire hors agglomération sur voirie apaisés. Les traversées sur les autres voies devront donner la priorité au trafic routier. Illustration proposée par le CEREMA en 2024 (AURCA, 2024).

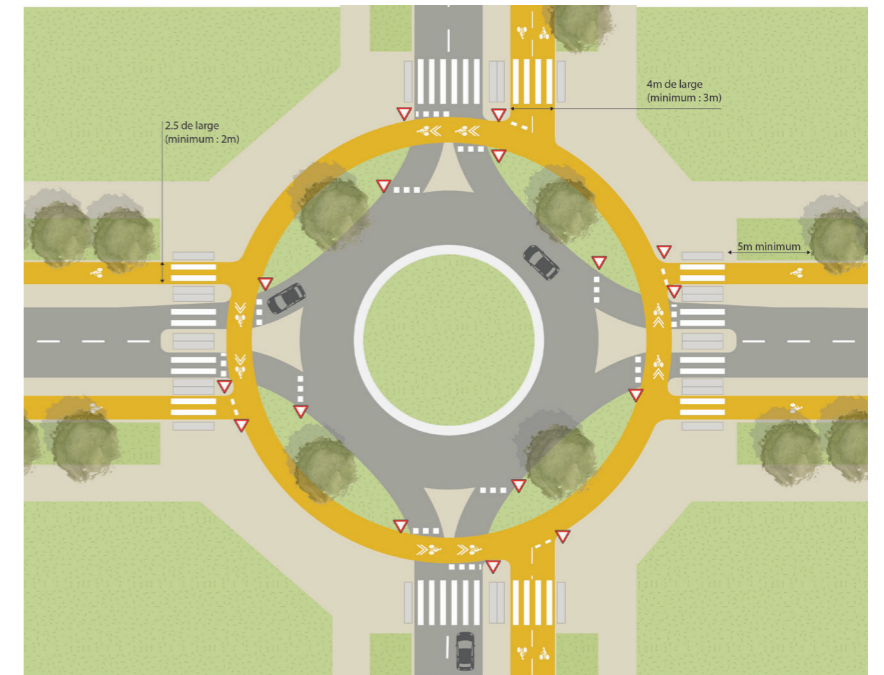
- La **sécurisation des carrefours** pour les cyclistes. Ces derniers doivent pouvoir les traverser hors du flux automobile sur des aménagements continus et adaptés protégés par des obstacles physiques comme des îlots, des bordures ou des plots :



Principe d'un carrefour à feux à îlots-amandes avec piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la chaussée. Illustration proposée par le CEREMA en 2021 (AURCA, 2024).



Principe d'un carrefour à feux à îlots-amandes avec piste cyclable bidirectionnelle d'un seul côté de la chaussée. Illustration proposée par le CEREMA en 2021 (AURCA, 2024).



Principe d'un giratoire à îlots intra-annulaires. L'objectif est de créer un anneau réservé à la circulation des cyclistes séparé de l'anneau routier par des obstacles physiques. Cet anneau cyclable peut être unidirectionnel ou bidirectionnel et doit fonctionner comme un carrefour giratoire : la priorité est donnée aux cyclistes circulant sur l'anneau. Illustration proposée par le CEREMA en 2021 (AURCA, 2024).



## 6. Aménager les sites stratégiques

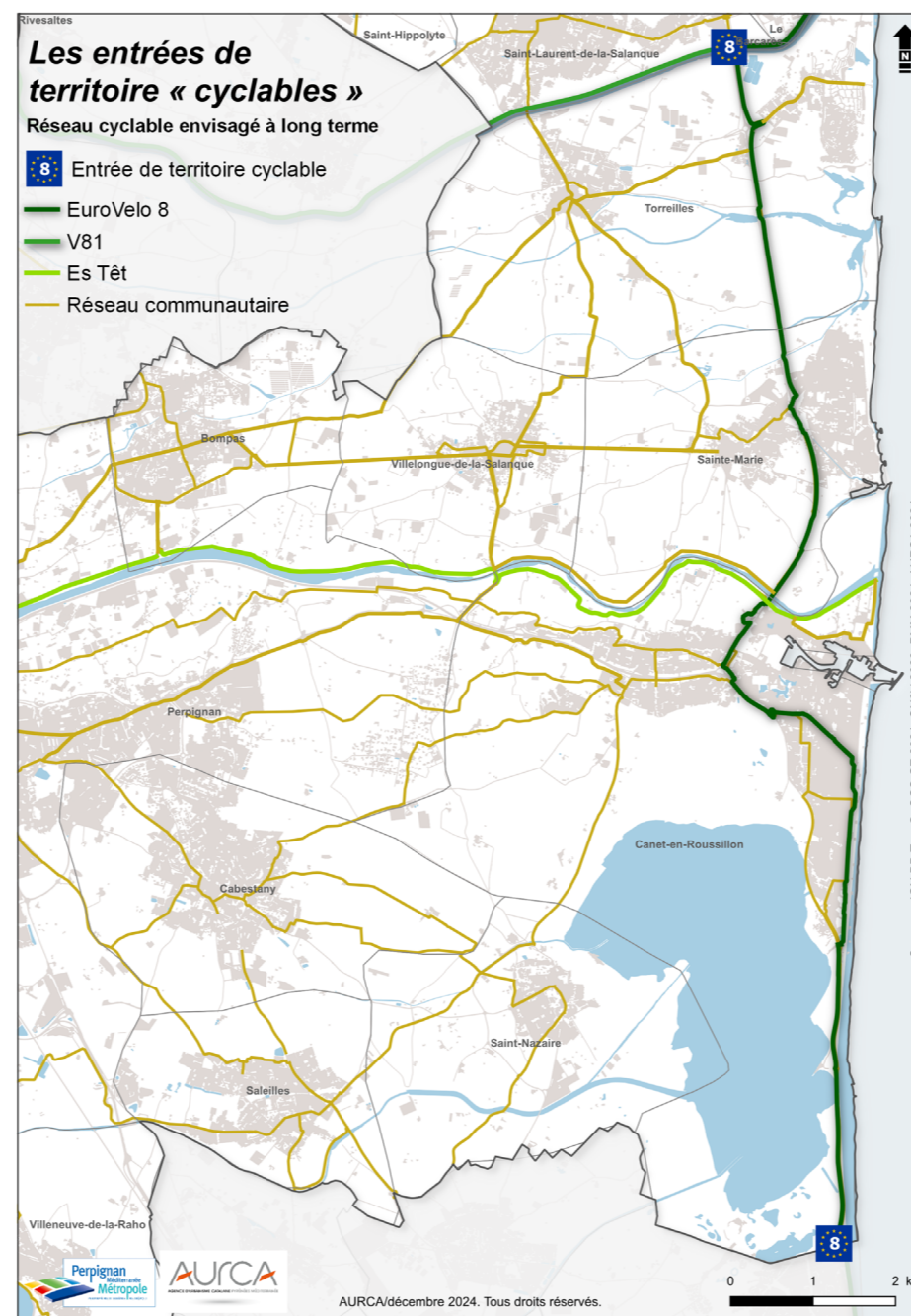
Des projets portés par des acteurs locaux ont un impact sur la visibilité et l'accessibilité du territoire. Ceux-ci doivent être conçus de manière à favoriser des mobilités durables (modes actifs et transport collectif).

- **Mettre en réseau les projets et équipements**

Cette OAP sera complémentaire de différents projets tels que :

- Le secteur Saint-Charles qui est un important pôle d'emploi et qui est considéré comme la porte d'entrée logistique du territoire. Ce secteur fait l'objet d'une OAP spécifique qui s'inscrit dans les ambitions du Schéma Directeur "Saint-Charles 2040".

- Les secteurs littoraux des communes de Canet-en-Roussillon et de Sainte-Marie-la-Mer qui sont considérées comme les portes d'entrées maritimes du territoire. Ces secteurs font l'objet d'une OAP spécifique qui s'inscrit dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) Têt Med.



Le Volet Déplacements s'applique à identifier les entrées de territoire « cyclables » à qualifier reconnues dans le SCoT de la Plaine du Roussillon.



Illustration de principe d'aménagements envisageables en site stratégique (AURCA, 2023).

- **Anticiper le développement des Sites de Projet Stratégiques**

Dans le but d'articuler le développement urbain et celui des transports collectifs, l'ouverture à l'urbanisation de chaque Site de Projet Stratégique (SPS) à dominante d'habitat défini par le SCoT de la Plaine du Roussillon devra s'accompagner de la signature d'un « Pacte Territorial » entre la commune, PMM (en tant qu'AOM) et l'aménageur s'il est déjà connu ou désigné.

Cet engagement réciproque visera à planifier dans le temps et l'espace l'articulation entre les grandes phases d'urbanisation du secteur et d'organisation du réseau de transport en commun. Il s'agira de définir un phasage articulé entre la performance des transports collectifs, la densité, la mixité et les formes urbaines, et les connexions cyclables et la place du piéton.

Chaque SPS à vocation économique pourra faire l'objet d'un Plan de Mobilité (PdM) de zone\*.

Le même type de partenariat pourra être mis en place dans le cadre des secteurs stratégiques urbains aux abords des gares et haltes ferroviaires reconnus dans le SCoT de la Plaine du Roussillon, dans une logique de contrat d'axe.

- **Qualifier les entrées et les portes du territoire**

En partenariat avec le Département des Pyrénées-Orientales et les communes concernées, les deux entrées cyclables du territoire par l'EV8 pourront être aménagées avec des dispositifs d'information et des zones de repos équipées (sanitaire, table de pique-nique, kit de réparation, stationnement, etc.), végétalisées et ombragées afin de promouvoir le territoire et d'offrir des lieux de pause confortables.

La première sera située à proximité de la connexion entre l'EV8 et la V81. La deuxième sera positionnée au sud de Canet-en-Roussillon. Elles devront être connectées au réseau cyclable local et être facilement identifiables par les cyclistes grâce à une signalisation adaptée et visible.

Pour marquer les entrées d'Es Têt, deux portes seront aménagées : une en aval de Perpignan en Salanque et une en amont de Perpignan en Ribéral. Ces entrées seront visibles et lisibles pour les cyclistes.

\*Cf. Fiche-actions « 12. Développer des plans de déplacements spécifiques » du POA Déplacements.