

**SCP D'AVOCATS
COULOMBIÉ – GRAS – CRÉTIN
BECQUEVORT – ROSIER – SOLAND**
8, Place du Marché aux Fleurs
34000 MONTPELLIER
Tél. : 04 67 22 09 09 – Fax : 04 67 64 94 48



Instance n° 1005058-5

A handwritten signature in dark ink that reads "MAX". Below the signature is a single horizontal line.

RECOURS EN ANNULATION

MÉMOIRE EN RÉPLIQUE

Le 12 octobre 2011

Instance n° 1005058-5 : ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT c/ COMMUNE DE PERPIGNAN

A Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers composant le Tribunal Administratif de Montpellier

POUR :

L'arrêté n° 2010-363 du 10 juin 2010 du maire de PERPIGNAN portant réglementation de la circulation dans certaines voies de la ville et création de doubles sens cyclables dans les Zones 30 du centre ville

La **Commune de PERPIGNAN**, représentée par son maire en exercice, domicilié ès qualités au siège social, Commune de Perpignan, Hôtel de Ville, Place de la Loge, 66000 PERPIGNAN.

SCP COULOMBIÉ – GRAS – CRÉTIN – BECQUEVORT – ROSIER – SOLAND, Avocat.

CONTRE :

L'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT, représentée par son Président, Monsieur Thibaut LEGAYE, dont le siège social est situé 3, rue Anselme Mathieu, 66000 PERPIGNAN.

La commune de PERPIGNAN a l'honneur de présenter à Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers composant le Tribunal administratif de Montpellier, ses observations en réplique au mémoire produit par l'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT.

La requérante a déposé, en limite de délai d'instruction, un mémoire répliquant aux écritures de la commune, circonstance ayant conduit le Tribunal de céans à rouvrir l'instruction.

1. SUR LE RAPPEL DES FAITS

A l'instar de ses premières écritures, l'Association VÉLO-EN-TÊT travestit l'exposé des faits à son profit.

Au lieu de constater la prise en compte, dans des proportions particulièrement admirables, des dispositions réglementaires par le maire de PERPIGNAN qui a instauré le double sens cyclable sur plus de 9 kms au regard des 11 kms de linéaire de Zone 30, la requérante se focalise sur les quelques rues n'ayant pu bénéficier de ce double sens.

Elle n'a cure du total, tout à fait respectable, de 82 % de voies à double sens cyclable ayant ainsi été réalisées en Zone 30 par la municipalité de PERPIGNAN.

La commune renverra donc l'Association à sa propre « *absurdité* » (page 3 du mémoire en réplique adverse) lorsqu'elle décrète que ces 82 % de voies ne présentent pas d'intérêt pratique pour les utilisateurs du vélo sauf lorsqu'ils y habitent.

L'Association VÉLO-EN-TÊT pêche en réalité par absence de fondement juridique à ses critiques. Elle n'envisage les déplacements urbains qu'à travers le vélo, faisant fi de toutes les contraintes liées à l'ordre public et à la sécurité. La démarche, sous des aspects parfaitement louables (favoriser les modes de déplacement doux), n'est en réalité empreinte que d'individualisme.

2. SUR LA LÉGALITÉ DE L'ARRÊTÉ DU 10 JUIN 2010

En premier lieu, les remarques liminaires de la requérante ne constituent qu'une analyse politique des choix municipaux – dont le caractère partisan n'aura d'ailleurs échappé à personne – qui n'a aucune place dans le débat juridique.

L'absence de moyens juridiques est manifeste, et reconnue par l'Association, qui concède que « *le maire [n'] était juridiquement pas tenu [d'organiser] (...) une concertation préalable avec les associations concernées, notamment les associations d'usagers du vélo* ».

Ensuite, son appréciation des discussions, d'ailleurs non obligatoires, menées dans le cadre du projet, n'engage qu'elle. Mais, ce qui apparaît, c'est que la concertation a été en réalité des plus larges, l'Association VÉLO-EN-TÊT n'étant pas la seule à avoir son mot à dire, ne lui en déplaît. Ainsi, il est important de rappeler que toutes les réunions publiques et de proximité ont permis d'aborder la thématique des Zones 30 et des doubles-sens cyclables. Cette problématique concerne en effet tous les usagers et donc toutes les associations : celles regroupant les commerçants, mais également les syndicats de taxis, les associations de quartier, etc. Qui plus est, la concertation s'est déroulée avec la venue de Monsieur Jérôme CASSAGNES, du Centre d'Études Techniques de l'Équipement, expert en matière de circulation et de transports.

De même, lorsque la requérante dénonce un défaut manifeste d'études, de réflexion et de concertation, qui aboutiraient sur le terrain à un certain nombre d'aberrations telles que le cul-de-sac de l'axe rue Louis Blanc / rue des Marchands (page 7 du mémoire adverse), elle omet simplement de mentionner qu'il existait, au droit du carrefour, une galerie marchande permettant de relier la rue des Marchands à la place de la République en évitant des détours, et ce en toute sécurité (vélo à la main dans la galerie). La place de la République est l'un des principaux pôles de PERPIGNAN. L'on y trouve, tout autour, son théâtre, ses restaurants, cafés, commerces divers. Cette place est ainsi un espace dédié aux piétons et cyclistes qui peuvent y circuler en toute sécurité. L'immeuble dans lequel se trouvait la galerie a été réhabilité et la galerie vient d'être fermée dans le courant du premier semestre 2011 (cf. éléments de visualisation à l'aide de la *pièce jointe n° 1*).

En second lieu, les développements visant à contester la légalité de l'arrêté querellé, soit ne contiennent aucun élément nouveau, soit ne sont pas de nature à faire douter de la légalité de celui-ci.

- Sur la prétendue obligation de rendre applicable le DSC

Il est parfaitement indifférent, au plan du droit, que l'Association requérante soit membre de telle ou telle fédération. Le fait est qu'elle ne démontre pas en quoi serait illégal l'arrêté attaqué au regard du décret du 30 juillet 2008.

Il a déjà été expliqué pourquoi l'arrêté du 10 juin 2010 évoquait deux Zones 30, et la manière par laquelle celles-ci se répartissaient. Il a été montré, dans le mémoire de la commune, que l'arrêté du maire de PERPIGNAN était régulier, la municipalité étant tenue de procéder à l'édiction d'un arrêté destiné, en vertu du décret du 30 juillet 2008, à mettre en œuvre la pose des panneaux de police dans l'ensemble du secteur concerné.

- Sur les aménagements destinés à rendre applicable le DSC

La requérante ne fait que reprendre, sous un autre angle, ses arguments initiaux, auxquels il a amplement été répondu, éléments concrets à l'appui.

- Sur l'existence du Plan de Déplacements Urbains

Sur la méthode, il n'est pas possible à l'Association d'invoquer, comme elle le fait, les dispositions du Plan de Déplacements Urbains, dont elle ne prouve nullement qu'elles aient été modifiées dans les termes énoncés, qui servent, naturellement, son argumentation, et dont elle déduit péremptoirement la nature réglementaire.

En réalité, les seuls éléments du PDU annexés au Plan Local d'Urbanisme de la commune de PERPIGNAN énoncent (*pièce jointe n° 4*):

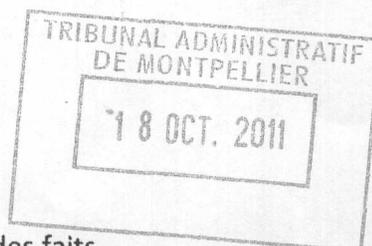
« Favoriser les modes de déplacements doux :

- *Privilégier la marche à pied et le vélo pour les trajets de faible distance et les correspondances vers un mode de transport mécanisé.*
 - *Multiplier les espaces de circulation privilégiés en zone urbaine en utilisant les zones 30 et la trame bleue.*
 - *Aménager des itinéraires continus et sécurisés en connexion avec les pôles d'échanges et les transports en commun.*
 - *Permettre le franchissement des coupures urbaines de la Têt, des voies SNCF ou des grandes voiries.*
 - *Privilégier le partage modal des voiries et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.*
 - *Raccorder les itinéraires doux sur un réseau général d'agglomération, en adaptant notamment les schémas de réseaux ».*

Le maire de PERPIGNAN a en l'espèce parfaitement respecté ces orientations.

Dès lors, et même à supposer applicables les dispositions invoquées, la requérante ne démontre pas en quoi l'arrêté critiqué serait contraire aux dispositions du PDU. Pour appuyer son affirmation, l'Association évoque une erreur d'appréciation des faits dont il a déjà été débattu. C'est que son argumentation ne tient pas : le PDU, en tout état de cause, qu'il soit ou non applicable en l'espèce, est élaboré par la Communauté d'agglomération. Dans ce cadre, la Ville de PERPIGNAN introduit, dans son schéma directeur, des itinéraires cyclables, en parfaite conformité avec les orientations du PDU. A ce titre, et concernant la généralisation des DSC, doivent être rappelés les 82 % de rues traitées en DSC.

Le moyen n'est fondé, ni en droit, ni en fait.



- Sur la soi-disant erreur d'appréciation des faits

Sur ce point, les développements relèvent assez largement du procès d'intention, comme lorsqu'il est affirmé, de manière dédaigneuse, que « *le motif de la sécurité des cyclistes et des piétons [est] martelé sur tous les tons* » (page 14) ou que « *la Ville appréhende le DSC comme une mesure dangereuse, et considère qu'il y a fondamentalement incompatibilité entre circulation automobile et circulation cyclable en centre ville* ».

Peut-être la sécurité est-elle, en effet, une obsession du maire de PERPIGNAN. Qui pourrait l'en blâmer ? C'est ainsi : les impératifs du maire sont certainement contradictoires avec les exigences du Président de l'association, ces dernières n'étant pas les seules avec lesquelles le premier magistrat de la commune doit composer.

Pour le reste, la commune ayant largement développé les raisons de la restriction – fort modeste ! – du DSC dans ses précédentes écritures, seuls quelques points seront précisés.

D'abord, s'agissant de la question de l'étroitesse des rues, la commune de PERPIGNAN est devenue ville pilote pour les rues en DSC étroites. Son expertise et sa maîtrise ont attiré l'attention du Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), qui a édité une fiche n° 23 intitulée « Double-sens cyclable en rues étroites », parue en mai 2011 (*pièce jointe n° 2*).

Ensuite, concernant la question du « P'tit bus », la photo proposée par la requérante montre en effet un cycliste aux côtés du « P'tit bus », à ce détail près que le cliché a été pris... dans la rue des Marchands, qui est en double-sens cyclable.

Enfin, pour ce qui est de la question de l'importance du trafic, la requérante mentionne des largeurs de rue supérieures à 4,50 mètres : 12 mètres pour la rue de la République, la rue du Quatre septembre et la rue Maréchal Foch, 30 mètres pour la place Jean Payra, 36 mètres pour la place Bardou Job, ce qui serait amplement suffisant pour que puisse être aménagée la séparation de type piste. L'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT oublie seulement, dans ce cadre, l'ensemble de l'environnement urbain : ces rues se trouvent en hyper-centre et il convient dès lors de tenir compte de l'existence des commerces, des parkings et du stationnement de surface. La place BARDOU JOB présente notamment la particularité d'être un mini-giratoire (l'îlot central est doté d'une statue monumentale).

Le maire de PERPIGNAN n'a commis aucune erreur d'appréciation des faits.

La COMMUNE maintient donc, au final, ses prétentions à obtenir le simple rejet d'une requête infondée et injuste au regard des efforts entrepris par la municipalité.

PAR CES MOTIFS,

et tous autres à produire, déduire ou suppléer,

la COMMUNE DE PERPIGNAN conclut qu'il plaira au Tribunal de céans de **LUI OCTROYER DE PLUS FORT LE BÉNÉFICE DE SES PRÉCÉDENTES ÉCRITURES.**

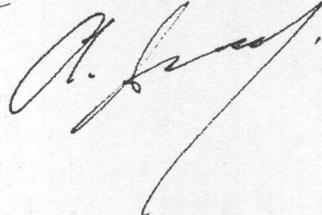
SOUS TOUTES RÉSERVES

et notamment celles de faire toutes observations à l'audience à laquelle cette affaire sera appelée par l'organe de son conseil soussigné.

Fait à Montpellier le 12 octobre 2011,

Pour la SCP,
Thomas GILLIOCQ

Christophe ARROUDJ



PJ : Un dossier de productions.

SCP D'AVOCATS
COULOMBIÉ - GRAS - CRÉTIN
BECQUEVORT - ROSIER - SOLAND
8, Place du Marché aux Fleurs
34000 MONTPELLIER
Tél. : 04 67 22 09 09 - Fax : 04 67 64 94 48

BORDEREAU DE PRODUCTION

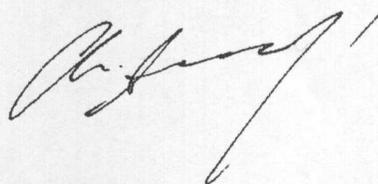
Instance n° 1005058-5

DÉSIGNATION DES PIÈCES

- Pièce jointe n° 1 : Représentation du cheminement cycliste avec la galerie.
- Pièce jointe n° 2 : Fiche vélo n° 23 du CERTU : double sens cyclable en rues étroites.
- Pièce jointe n° 3 : Présentation de la journée nationale « code de la rue », organisée par le CERTU avec Monsieur Hatem BOUHLEL (Direction Équipement Urbain de la Ville de PERPIGNAN).
- Pièce jointe n° 4 : Extrait du PDU annexé au PLU de PERPIGNAN.

Pour la SCP
Thomas GILLIOCCQ

Christophe ARROUDJ



Les copies ci-jointes sont :
- certifiées conformes par le soussigné.
- produites en nombre égal à celui des autres parties en cause + 2.

SOP D'AVOCATS
COULOMBIÈ-GRAS
CHIFFIN-BEQUEYURT-ROSIER
N° de pièce : 2

FICHE n° 23

mai 2011

Certu

Fiche Vélo

Double-sens cyclable en rues « étroites »

Perpignan (66)

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

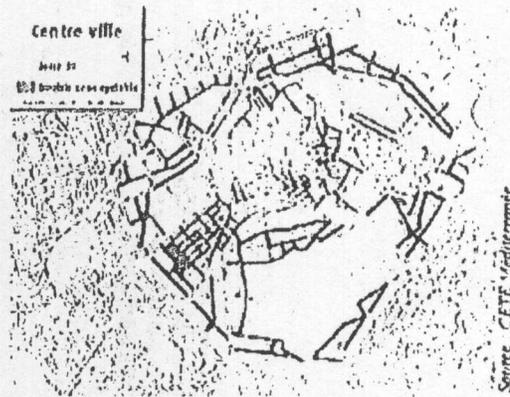
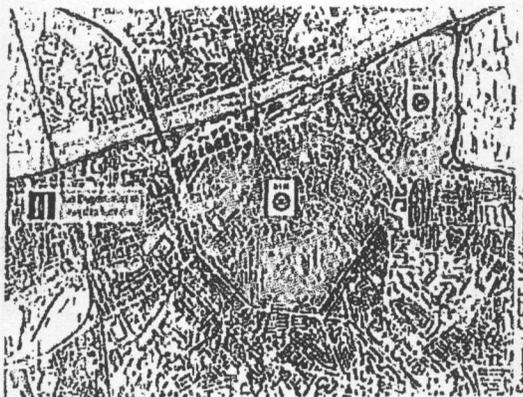
La contrepartie est le risque d'approximation et la non-exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La ville de Perpignan a entrepris depuis plusieurs mois une politique de développement de zones de circulation apaisée.

C'est ainsi qu'une partie de son centre ville (une première zone située à l'intérieur des boulevards et une deuxième légèrement à l'est), est passée en zone 30.

Le linéaire de rues concerné est de 32 km pour les deux zones. La mise à double-sens cyclable peut prendre diverses formes (par exemple, marquage séparatif ou simples pictogrammes) suivant leurs caractéristiques.



Poursuivant la logique de cette politique d'apaisement des vitesses et d'insertion des modes de déplacement doux, elle a commencé la généralisation des double-sens cyclables à l'intérieur de ces zones en janvier 2011.

Cette mise en conformité progressive avec le code de la route apporte de la cohérence avec le projet de zone de circulation apaisée.

Parmi ces rues, certaines sont étroites comme la rue Dugommier ou la rue des Suroaux ce qui n'a pas empêché la ville d'appliquer sa logique, pour aboutir à un ensemble homogène et compréhensible par les usagers.



Certu 2011 / 07



Ministère de l'écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

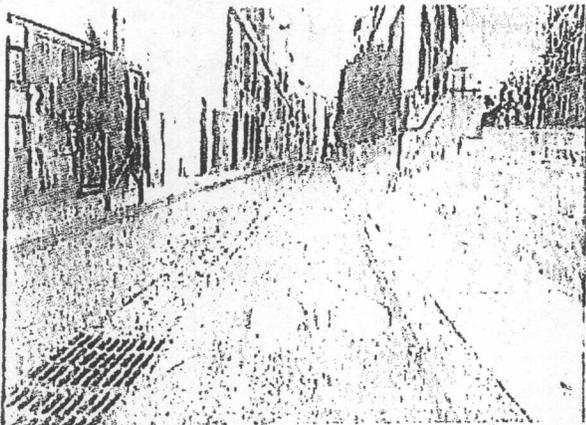
Rue Dugommier

La rue Jacques Dugommier était une voie de desserte locale à sens unique depuis la rue Grande-la-Monnaie jusqu'à la rue du lieutenant Prunéta et fait partie d'un quartier en Zone 30.



Source : CETE Méditerranée

Statut	Zone 30
Largeur	3,00 m
Linéaire	225,00 m
Traffic	783 véh/j
V85	38,3 km/h
V50	20,0 km/h



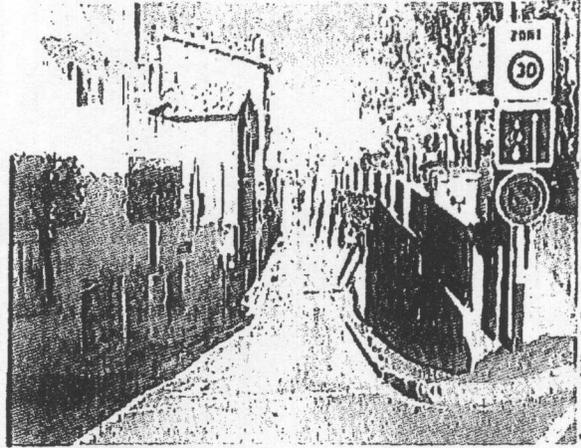
Source : CETE Méditerranée



Source : CETE Méditerranée

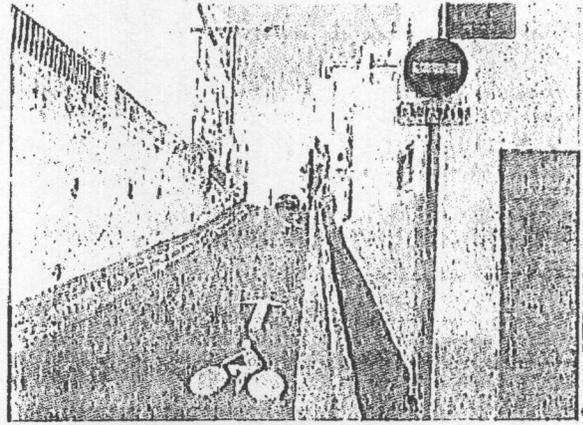
Rue des Sureau

La rue des Sureau était une voie de desserte locale à sens unique depuis la rue Grande-la-Monnaie jusqu'à la rue du lieutenant Prunéta.



Source : Ville de Perpignan - Bernard Fignatier

Statut	Zone 30
Largeur	3,30 m
Linéaire	128,00 m
Traffic	116 véh/j
V85	27,7 km/h
V50	16,3 km/h



Source : CETE Méditerranée



Source : CETE Méditerranée

Journée nationale « Code de la Rue »

Lundi 23 mai 2011

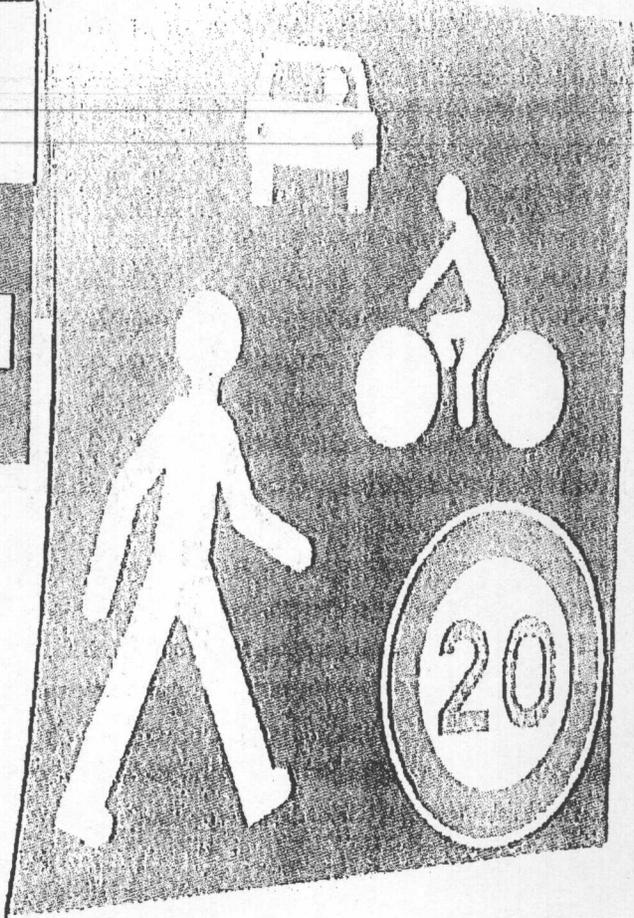
SCP D'AVOCATS
COULOMBE-DAS
CHETIN-BESSE
N° de pièce : 3

TRIBUNAL
DE MONTPELLIER
18 OCT. 2011

Paris La Défense
Grande Arche



Certu



SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Fil conducteur de la journée animée par Benoît Hiron, CERTU.

9h15 **Accueil des participants.**

09h40 **Message d'accueil et introduction** - Michèle Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière.

LA DÉMARCHE "CODE DE LA RUE" ET SES OUTILS

10h00 **Introduction Certu : l'apport de la modération des vitesses et de la hiérarchisation du réseau** - Samuel Martin, CERTU. Le lien entre la vitesse et l'amélioration de la sécurité n'est plus à démontrer. C'est pourquoi certaines villes n'hésitent pas à étendre le concept de zone 30 à une grande majorité des voies. Ces démarches sont d'autant plus efficaces que leur mise en œuvre s'intègre dans une réflexion globale sur la hiérarchisation du réseau.

10h20 **L'exemple d'une démarche de hiérarchisation** - Direction Générale des déplacements, Nantes-Métropole (44) : La ville de Nantes a pour ambition d'apaiser progressivement la vitesse de circulation en mettant en place une hiérarchisation claire de son réseau (aire piétonne, zone de rencontre et zone 30).

10h40 **L'extension des zones 30, un plus pour la sécurité en ville** - Bernard Marquis, élu au Grand Toulouse (31) : Toulouse a lancé un programme de généralisation des zones 30 étalé sur plusieurs années et mène une politique d'évaluation régulière de ses aménagements. L'examen de l'accidentologie avant/après mise en œuvre des zones 30 conduit à un bilan remarquable en termes de sécurité des déplacements.

LE DOUBT SENS CYCLABLE, EXEMPLES DE MISE EN ŒUVRE ET PREMIERS RETOURS.

11h00 **Des double-sens cyclables en rues étroites** - Hatem Bouhel, service équipements urbains, Perpignan (66) : La ville de Perpignan a généralisé la mise en place de double-sens cyclables en janvier 2011. Parmi les rues concernées, certaines sont étroites, ce qui n'a pas empêché la ville d'appliquer sa logique pour aboutir à un ensemble homogène.

11h20 **Les double-sens cyclables au quotidien dans une ville moyenne** - Patrice Pattée, élu, Sceaux (92) : Sceaux mène une démarche volontariste qui s'est adaptée aux réalités locales via une concertation et les remontées -a posteriori- des habitants.

11h40 **L'intérêt d'un observatoire des double-sens cyclables** - Paris (75) : Au-delà des aménagements réalisés à Paris, la démarche est intéressante car elle s'est appuyée sur une campagne de communication locale et s'accompagne d'un observatoire de l'accidentologie dans les double-sens (1ers résultats encourageants).

12h00 **Débat, table ronde**

12h30 **Déjeuner libre, possibilité sur place (environ 10€)**

LA ZONE DE RENCONTRE, OUI ET NON EN FRANCE ?

13h30 **Une zone de rencontre pour allier patrimoine, tourisme, activités économiques et mobilités** - Lucien Laplanche, élu, Dinan (22) : Suite à une réflexion sur la réorganisation du stationnement et de la circulation dans le centre ville ancien (en concertation avec les commerçants, les riverains, l'ABF, la commission accessibilité, ...), la ville de Dinan a mis en place une importante zone de rencontre afin de mieux gérer les flux touristiques sans gêner les activités économiques et la circulation.

13h50 **Une zone de rencontre pour gérer la saisonnalité** - Saint-Aubin-sur-Mer (14) : Dans les villes littorales, l'apaisement de la circulation se fait traditionnellement par la mise en place d'aire piétonne temporaires (en fonction de la fréquentation saisonnière). La zone de rencontre est désormais un outil supplémentaire adapté pour réguler la circulation et organiser la mixité des usages.

14h10 **L'étude et le suivi de la circulation, un outil d'évaluation des zones de rencontre** - Metz (57) : L'heure est au bilan pour les zones de rencontre à Metz. Véritables « zones tampon », elles ont été aménagées dans l'optique de parvenir à un équilibre entre les différents usagers partageant un même espace de circulation. Un an après leur mise en place, des études statistiques révèlent dans l'ensemble un très bon respect de ces nouvelles règles de circulation.

14h30 **Débat, table ronde**

Vers des démarches globales alliant sécurité des déplacements, aménagement de l'espace public, promotion des modes doux et accessibilité

15h00 **Une charte locale « Code de la Rue »** - Rennes (35) : Après avoir mis en place une concertation avec les usagers et les associations locales sur les outils du code de la rue (zone de rencontre, ...), Rennes a élaboré une charte locale « code de la rue » qui permet d'informer les usagers sur le nouveau cadre réglementaire et les nouveaux aménagements mis en place.

15h20 **Un programme d'action « Code de la Rue »** - Alain Jund, élu, Strasbourg (67), Jean-Luc Marchal, CU Strasbourg : Strasbourg s'est doté d'un programme d'actions « code de la rue » parmi lesquelles la généralisation de la zone 30 sur 70% du réseau, l'expérimentation de zones de rencontre et du tourne-à-droite vélo, un plan piéton, ... Cela permet à Strasbourg de mobiliser les dépenses d'entretien pour redessiner la ville, et concentrer les dépenses là où elles prennent sens.

15h40 **Des aménagements en faveur des piétons à l'échelle d'une ville moyenne** - Dominique Lezarme, service déplacements de Valence (26) : A Valence, l'aménagement du centre historique et la re-qualification des boulevards ont pour ambition de donner une vraie place au piéton en créant des itinéraires continus et sécurisés.

16h00 **Débat, table ronde**

16h30 **Conclusion** - Michel Vilbois, DSCR

17h00 **Fin de la journée**



SDP LYATECARTO
COULONDIE-GRAS
CRISTIN-BEQUEYONIT-ROSIER
N° de pièce : 4

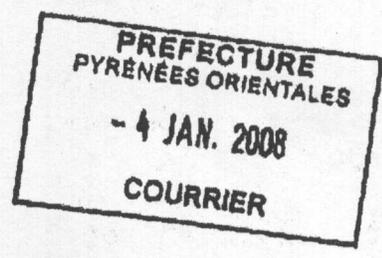
PLU

Plan Local d'Urbanisme
Approuvé le : 20 DEC. 2007

Pour le Maire
L'Adjoint Délégué.



Jean - Marc PUJOL



Document B
Projet d'Aménagement
et de Développement Durable

- Développer l'intermodalité et favoriser l'utilisation de transports collectifs et de moyens de déplacements économes et moins polluants

Sur l'aire d'étude du Plan de Déplacements Urbains (PDU) en cours d'élaboration, Perpignan constitue le pôle central vers lequel convergent ou transitent la majeure partie des déplacements dominés par la voiture recensés.

Face à l'attractivité croissante du territoire et les enjeux et effets induits liés à l'accueil de nouvelles populations en terme de déplacements, le futur PDU est destiné à mettre en place une approche globale de la problématique. Il prône un nécessaire rapprochement des politiques d'urbanisation et de déplacements, la promotion des transports publics routiers et ferroviaires, celle des circulations douces et le développement de l'intermodalité.

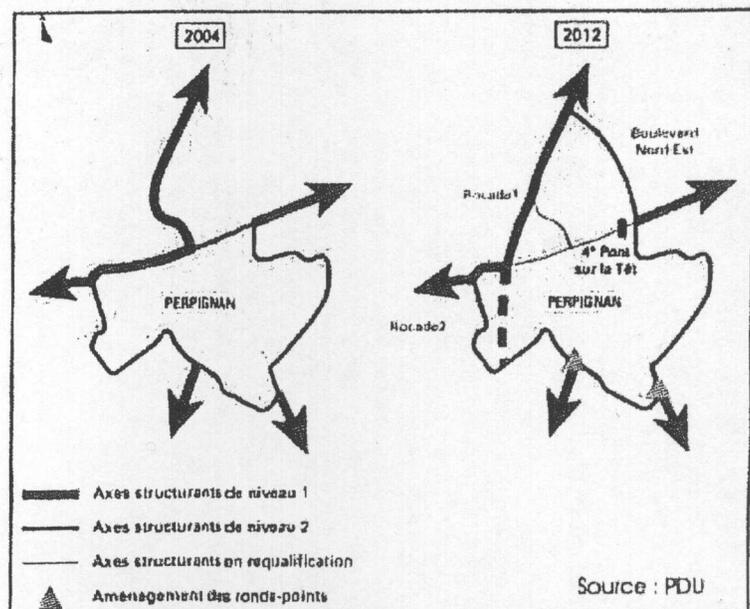
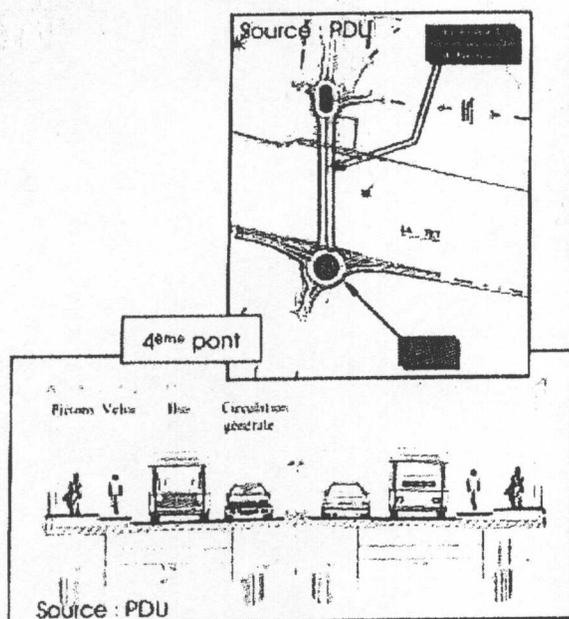
Par cette orientation stratégique importante et incontournable de toute politique de développement et d'organisation du territoire, au travers de quatre axes d'intervention, Perpignan a fait le choix de s'inscrire dans les objectifs et actions futures du PDU en cours d'élaboration.

TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE MONTPELLIER

18 OCT. 2011

→ Améliorer le réseau structurant en périphérie de la ville

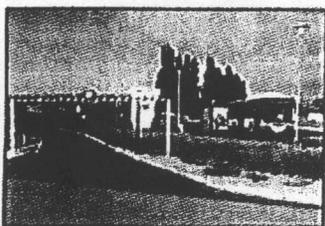
• Permettre l'amélioration de sa lisibilité et la réalisation de solutions cohérentes de contournement de la ville centre afin d'y diminuer le trafic de transit. Les grands projets concernés sont inscrits dans le Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) qui définit les futures infrastructures routières à prévoir pour l'agglomération et prises en compte dans le futur PDU.



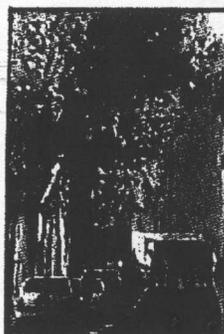
→ Développer les points de connexions des modes de transports

- Réaliser des points de connexion ou d'accès aux modes alternatifs

- Le pôle d'échanges de la gare
- La création d'une halte ferroviaire à proximité du Parc des sports et de l'Université
- La création de parcs relais en périphérie de la ville.



Parc relais des Arcades



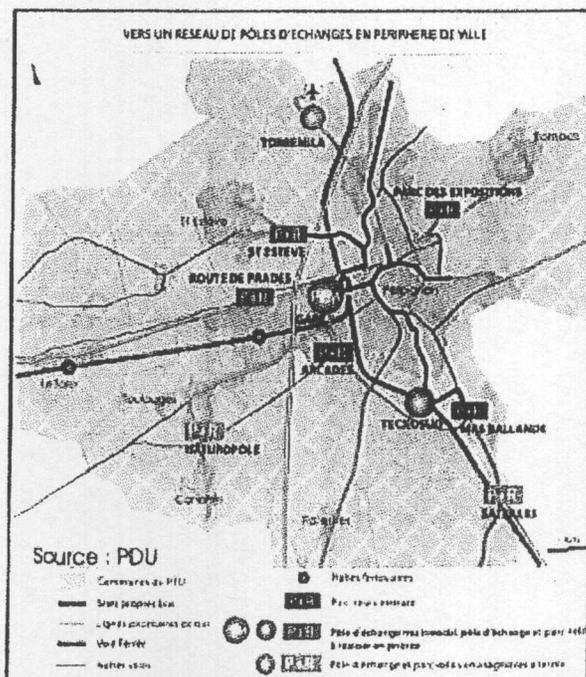
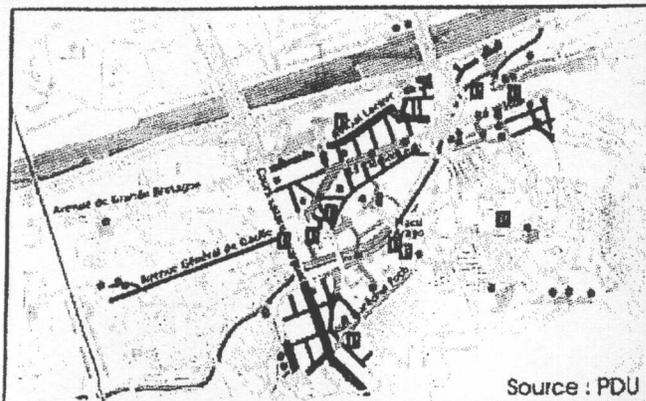
- Augmenter l'efficacité du réseau urbain de TC en favorisant notamment les voies de bus en site propre.



→ Poursuivre une politique de stationnement partagé

- Organiser et structurer l'offre intra muros ciblée sur l'attractivité commerciale de l'hypercentre et le stationnement résidentiel

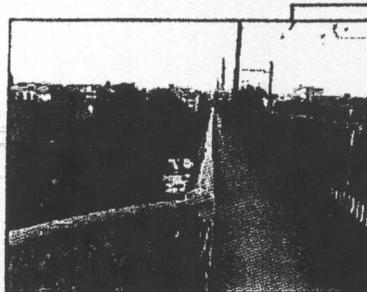
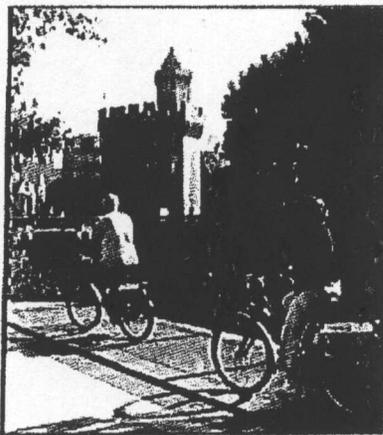
- Développer l'offre périphérique des parcs relais en entrée de ville



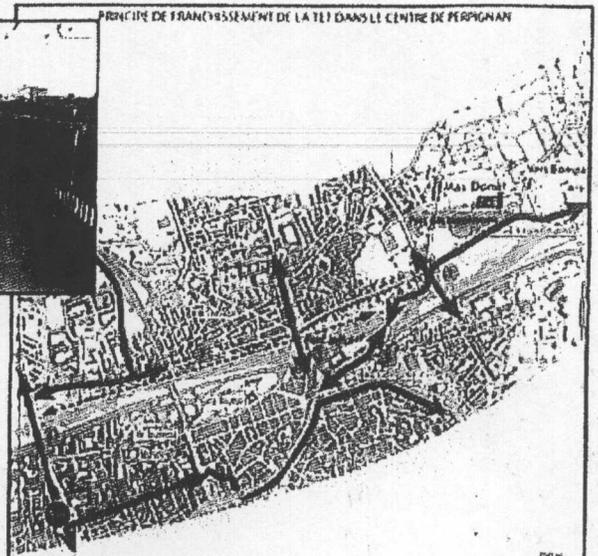
→ Favoriser les modes de déplacements doux

• **Privilégier la marche à pied et le vélo** pour les trajets de faible distance et les correspondances vers un mode de transport mécanisé.

- Multiplier les espaces de circulation privilégiés en zone urbaine en utilisant les zones 30 et la trame bleue.
- Aménager des itinéraires continus et sécurisés en connexion avec les pôles d'échanges et les transports en commun
- Permettre le franchissement des coupures urbaines de la Têt, des voies SNCF ou des grandes voiries.
- Privilégier le partage modal des voiries et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- Raccorder les itinéraires doux sur un réseau général d'agglomération, en adaptant notamment les schémas de réseaux.



Le Pont SNCF



- Péri-zoïke
- L'intersection du pont SNCF et du quatrième pont
- Aménagement d'un passage pour la Têt sous le pont SNCF
- Aménagement d'une passerelle piétonne/cycliste au niveau du pont SNCF
- Projet de franchissement berges de la Basse avec le pont SNCF
- Pôles d'échanges multimodaux de la gare PDU
- Réseau de stationnement
- Itinéraires cyclistes
- Aménagement de la rive de la Têt sous le pont SNCF

Source : PDU

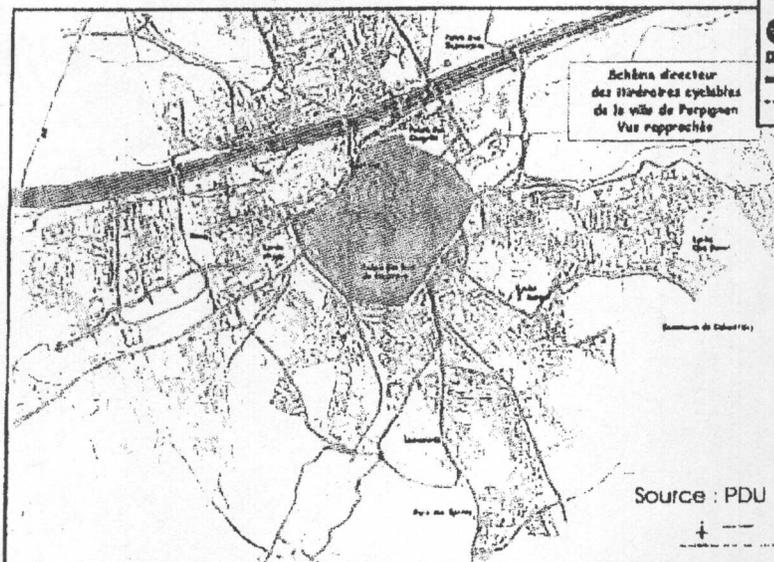


Schéma directeur des itinéraires cyclables de la ville de Perpignan - Vue rapprochée

Source : PDU