

## RECOURS POUR EXCÈS DE POUVOIR

**Dossier n° 1005058-5 - Assoc. Vélo-en-Têt c. Commune de Perpignan**

### NOTE EN DÉLIBÉRÉ

L'association VÉLO-EN-TÊT a formé le 18 novembre 2010 un recours pour excès de pouvoir contre l'arrêté du maire de la VILLE DE PERPIGNAN du 10 juin 2010 excluant du double sens cyclable (DSC) les principaux axes de traversée de la zone 30 du centre ville de Perpignan.

Au cours de l'audience qui s'est tenue le 9 octobre 2012, le rapporteur public a rejeté l'ensemble des moyens d'annulation présentés par l'association et a donc conclu au rejet de la requête.

Au vu de ces conclusions, l'association se réjouit d'abord que la discussion juridique prenne enfin un tour sérieux. Ainsi, comment discuter efficacement du contrôle que l'association demande au juge d'exercer sur l'arrêté litigieux alors que le mémoire en défense de la Ville de Perpignan (p. 8) affirme que la jurisprudence Benjamin de 1933 n'est pas applicable?... Comment discuter sérieusement de la portée du plan de déplacements urbains (PDU) à l'égard de l'arrêté litigieux alors que le mémoire en réplique de la Ville (p. 4) confond PDU et plan local d'urbanisme (PLU) ?...

Si le rapporteur public replace heureusement le débat juridique dans son cadre correct, il n'en demeure pas moins que la pauvreté de l'argumentation présentée par la Ville de Perpignan le conduit non seulement à commettre **un certain nombre d'erreurs factuelles** mais encore à proposer au tribunal une **interprétation fort contestable du droit applicable et des faits**, ce qui ne pourrait que conduire à fragiliser le jugement à venir si le tribunal venait à suivre ses conclusions.

L'association doit ici déplorer que son second mémoire en réplique, reçu par le tribunal le 15 novembre 2011, n'ait pas été porté au débat, en raison de la clôture de l'instruction. Elle n'a donc **pas été à même d'apporter la contradiction** au mémoire en réplique reçu de la Ville le 18 octobre 2011, c'est-à-dire la veille de la date de clôture. En particulier, l'association n'a pas eu la possibilité de répondre aux propos totalement incohérents de la Ville relatifs au respect du PDU (cf. infra), ni le loisir de discuter de la signification de la « fiche vélo » du CERTU que la Ville présentait comme preuve du respect par elle du décret du 30 juillet 2008 relatif au DSC (cf. infra).

L'association regrette de même que n'ait pas non plus été rouverte l'instruction suite à la production de son mémoire complémentaire, reçu par le tribunal le 1<sup>er</sup> février 2012, alors même que ce mémoire faisait état **d'éléments de fait et de droit nouveaux**, en particulier un jugement du tribunal administratif de Marseille, intervenu postérieurement à la clôture de l'instruction, se prononçant sur la dangerosité du DSC.

Le travail du rapporteur public n'ayant donc pu bénéficier de tous les éclairages utiles, l'association ne peut que réagir à ses conclusions défavorables.

C'est l'objet de la présente note en délibéré.

### **OBSERVATION PRÉLIMINAIRE**

La Ville de Perpignan, feignant de ne pas comprendre ce que l'association Vélo-en-Têt lui reproche, prétend avoir « généralisé les doubles sens cyclables » (mémoire en défense, p. 3).

À l'appui de cette affirmation, elle apporte un argument quantitatif : elle a instauré le DSC « sur plus de 9 km au regard des 11 km de linéaire de la zone 30 », ce qui constitue « des proportions particulièrement admirables » (mémoire en réplique, p. 2).

Le rapporteur public reprend à son compte cette approche purement quantitative en expliquant que « les 13 rues dont il s'agit ne représentent en réalité que 1,9 km linéaires sur un total de 11 km situés en zone 30 et que le maire a ainsi autorisé un DSC sur 9 km... ».

Il faut cependant dénoncer le simplisme de cet argument quantitatif. Dans le concret des déplacements à vélo, ce qui importe, ce n'est pas la part des rues accessibles dans les deux sens, mais la part des rues **utiles**, c'est-à-dire s'intégrant dans des **itinéraires cyclables efficaces**. Or, comme on le voit très bien sur les photographies aériennes produites en annexe de la requête de l'association (ainsi que dans son mémoire en réplique, p. 3), **les principales artères de pénétration et de traversée du centre ville ont été exclues du DSC par l'arrêté litigieux**.

La plupart des rues mises en DSC (sinueuses, pentues, pavées, piétonnes et encombrées de piétons, ne desservant aucun pôle d'attractivité...) ont peu d'intérêt pour les déplacements cyclables. L'exclusion du DSC des 13 rues principales du centre ville a pour effet de complexifier considérablement les parcours à vélo. Par comparaison, si un tronçon de 10 km d'autoroute est fermé, cela contraint l'automobiliste à parcourir 30 km sur des routes de campagne et de faire le même trajet en 25 mn au lieu de 5 mn...

Pour donner un chiffre révélateur de l'effort réel fait par la Ville de Perpignan en faveur du vélo, **il faudrait pondérer les longueurs des rues en fonction de leur intérêt pour les déplacements cyclables. Ce mode de calcul aboutirait à une proportion de voies en DSC autrement moins flatteuse pour la municipalité.**

\*

### **SUR LE MOYEN TIRÉ DE L'ERREUR DE DROIT**

L'association Vélo-en-Têt considère que **le maire de Perpignan a commis une erreur de droit en se croyant, malgré l'intervention du décret du 30 juillet 2008, investi du pouvoir discrétionnaire d'instituer ou non le double sens cyclable (DSC) dans les zones 30.**

La Ville de Perpignan affirme en effet que la décision d'instituer ou non le DSC dans les rues du centre ville de Perpignan relève des « choix municipaux », et que la contestation par l'association de ces choix « n'a aucune place dans le débat juridique » (mémoire en réplique, p. 2). Elle réfute en conséquence « la prétendue obligation de rendre applicable le DSC » (idem).

Validant cette interprétation du décret de 2008 faite par la Ville, le rapporteur public estime que le moyen d'erreur de droit est infondé.

- SUR L'OBLIGATION D'INSTITUER LE DOUBLE SENS CYCLABLE

Rappelons que l'article R. 110-2 du code de la route, tel que modifié par le décret de 2008, prévoit désormais que « *Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police* ».

Le rapporteur public, dans ses conclusions, donne de cette disposition l'interprétation suivante : « Cet article permet ainsi au maire, titulaire du pouvoir de police de la circulation au sein de sa commune, de prendre des "dispositions différentes", c'est-à-dire concrètement de définir des zones et voies de circulation qui ne sont pas à double sens pour les cyclistes ».

Selon le rapporteur public, le décret de 2008 n'imposerait donc aucune obligation au maire, celui-ci pouvant librement décider de ne pas appliquer le DSC dans les zones 30 de sa commune.

Cette interprétation est très contestable. Elle signifie en effet que **le décret, en modifiant l'article R. 110-2 du code de la route, n'édicterait aucune règle de droit et n'aurait donc rien changé à l'état du droit !** Le maire demeurerait en effet tout aussi libre qu'auparavant de décider ou non de permettre aux cyclistes de rouler à contresens dans les rues à sens unique ! Si l'on suit ce raisonnement du rapporteur public, **le décret de 2008 se contenterait donc de donner un conseil, d'exprimer un souhait !!... Quel étrange décret, qui modifie le code de la route, mais n'aurait cependant aucune portée réglementaire !!!...**

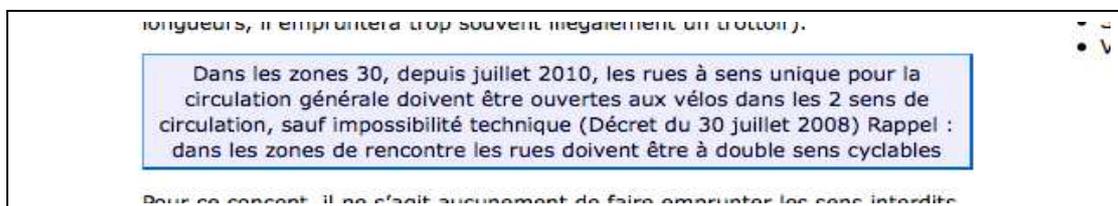
Du reste, si le décret de 2008 n'impose aucune contrainte au maire, pour quelle raison prévoit-il que les dispositions de l'article R. 110-2 « *sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2010* » ? Est-il vraisemblable que la liberté d'agir soit assortie d'un délai ?

Il est donc **impossible de croire que les auteurs du décret de 2008 n'ont pas entendu imposer une quelconque obligation au maire.**

Mais il est en revanche patent que le décret le fait avec nuance. Il pose d'abord un principe (« *Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes* »), puis prévoit des exceptions (« *sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police* ». **Donc, le maire, par principe, a l'obligation d'instituer le DSC, mais il peut, par exception, s'en départir en excluant certaines voies.**

En application de la maxime selon laquelle **l'exception est d'interprétation restrictive** (voir par ex. CE 30 juin 1967, n° 65911), le maire ne peut écarter l'application du DSC qu'en cas d'impossibilité avérée et dûment justifiée.

Un article du Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme (CERTU), organisme qui a largement participé à l'élaboration du décret du 30 juillet 2008, confirme que **ce décret a entendu restreindre drastiquement la marge d'appréciation des communes quant à l'opportunité de mettre en œuvre le DSC** : « les rues à sens unique pour la circulation générale **doivent** être ouvertes au vélo dans les deux sens de circulation », et cela sauf en cas d'« **impossibilité technique** » :



source : CERTU-Daniel Lemoine, *Le double-sens cyclable, ce méconnu célèbre*, 2011, [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

En définitive, si le maire conserve indéniablement le pouvoir discrétionnaire de supprimer les zones 30, **le décret du 30 juillet 2008 instaure une compétence sinon complètement liée, du moins très rigoureusement encadrée quant à l'institution du DSC dans les zones 30.**

Et, sauf à la vider de toute portée, cette obligation de principe d'instituer le DSC emporte celle de mettre en œuvre les aménagements afférents :

#### • SUR L'OBLIGATION DE RÉALISER LES AMÉNAGEMENTS PERMETTANT LE DOUBLE SENS CYCLABLE

Selon l'article R. 411-4 du code de la route : « *Le périmètre des zones 30 et **leur aménagement** sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation [...]. Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 [parmi lesquelles, depuis 2008, le double sens cyclable] sont **rendues applicables** par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police **constatant l'aménagement** cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante* ». Et l'article 13 du décret de 2008 précise : « *Les dispositions du seizième alinéa de l'article R. 110-2 [...] sont **rendues applicables**, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2010* ».

À première lecture, la signification de ces articles est claire : **le maire doit prendre un arrêté « constatant l'aménagement » du DSC et la mise en place de la signalisation, cet arrêté devant intervenir avant le 1<sup>er</sup> juillet 2010, ce qui signifie évidemment que l'aménagement doit avoir été réalisé avant cette date.**

Pourtant, de manière surprenante, le rapporteur public propose une toute autre lecture des dispositions précitées : « Il n'y a ainsi nulle part, et cela se conçoit aisément, d'obligation pour les communes de réaliser les aménagements nécessaires afin de permettre le DSC dans l'ensemble des zones 30. Le maire doit en effet constater l'aménagement existant, éventuellement mettre en place un aménagement afin de permettre un DSC mais en aucun cas, réaliser l'ensemble desdits aménagements ».

Le rapporteur public ajoute donc au texte et lui fait dire ce qu'il ne dit pas. Alors que l'article R. 411-4 dit que l'arrêté du maire doit « *constat[er] l'aménagement* », le rapporteur public traduit par : « constater l'aménagement existant ».

Cette interprétation rend les articles précités incompréhensibles. En effet, si on les lit bien, on comprend que **l'aménagement qu'il est demandé au maire de « constat[er] » est celui qui permet de « rend[re] applicable » le DSC, ce qui signifie que l'aménagement a été réalisé à cette fin. Or, en quoi le constat des aménagements existants permettrait-il de « rend[re] applicable » le DSC ? Et pourquoi un délai serait fixé pour une telle constatation ?**

L'étonnante interprétation faite par le rapporteur public tient apparemment à une **méprise sur la notion d'« aménagement »**.

En effet, l'obligation d'aménager les voies afin de permettre le DSC n'est **nullement l'obligation de réaliser des transformations lourdes de la voirie**. Outre poser des panneaux de signalisation, aménager une voie en DSC revient pour l'essentiel à réaliser un marquage au sol adapté et à procéder à quelques modifications légères de voirie (suppression de quelques plots formant chicane, rectification ponctuelle d'un « îlot directionnel » de carrefour...).

Dans le cas de Perpignan, l'aménagement qui serait nécessaire pour permettre le DSC dans les principales artères du centre ville pourrait indéniablement se faire à faible coût. La Ville de Perpignan n'a d'ailleurs prétendu, ni dans l'arrêté litigieux, ni dans ses mémoires que l'exclusion de ces rues du DSC était justifié par le coût de l'aménagement à réaliser.

L'association reconnaît d'ailleurs que si l'aménagement d'une rue en DSC rendait indispensables des travaux lourds de voirie, cela constituerait sans doute, selon l'expression du CERTU (cf. document cité ci-dessus) une « impossibilité technique » justifiant que le maire écarte l'application du DSC.

**En définitive, sauf à prendre de grandes libertés tant à l'égard de l'esprit que de la lettre des dispositions du code de la route issues du décret du 30 juillet 2008, le maire a bien l'obligation de rendre applicable le double sens cyclable dans les zones 30, et de réaliser l'aménagement nécessaire. En croyant avoir conservé, comme avant le décret de 2008, un pouvoir discrétionnaire en la matière, le maire a entaché d'erreur de droit son arrêté du 10 juin 2010.**

\*

### **SUR LE MOYEN TIRÉ DE L'INCOMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)**

L'association Vélo-en-Têt est extrêmement surprise que le moyen tiré de l'incompatibilité de l'arrêté municipal du 10 juin 2010 avec le plan de déplacements urbains (PDU) de la communauté d'agglomération Perpignan ait été écarté en quelques mots par le rapporteur public. **Le moyen n'a donc fait l'objet d'aucune véritable analyse de son bien-fondé.**

Le rapporteur public commence par affirmer que « l'association requérante ne vous a pas produit le PDU adopté ».

Cela est inexact.

**Le mémoire en réplique de l'association reproduit en effet deux extraits du PDU** que les services de la communauté d'agglomération lui ont communiqués. Ces extraits sont, d'une part, une partie de la délibération du conseil communautaire du 27 septembre 2007 (p. 11 du mémoire en réplique) et, d'autre part, une partie du chapitre du PDU intitulé « Action 14 » relatif au vélo. La Ville comme le Tribunal ont donc été mis en mesure de répondre au moyen.

Le rapporteur public affirme ensuite, pour rejeter le moyen, que « le PDU adopté [...], qui fixe comme principe, nous résumons, de faciliter la circulation des cyclistes, n'impose pas la réalisation de DSC ».

Ce « résumé » est en contradiction frontale avec ce que dit le PDU.

Avant d'aborder la question du contenu du PDU, il importe cependant, pour sortir de la confusion dans laquelle la mémoire en réplique de la Ville engue la discussion juridique, de poser clairement les termes du débat.

Le PDU est un document de planification intercommunal de nature réglementaire. En effet, ses dispositions s'imposent hiérarchiquement aux « *décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains* » ; ces décisions doivent être « *compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains* » (L. d'orientation sur les transports intérieurs, art. 28-2, al. 4, devenu C. transports, art. L. 1214-16). **Parmi les décisions qui doivent être compatibles avec le PDU figurent indéniablement les arrêtés municipaux de mise en œuvre du DSC.**

Le PDU de l'agglomération Perpignan-Méditerranée a été approuvé par délibération du conseil de communauté du 27 septembre 2007. Cette délibération a décidé de ne pas approuver tel quel le projet de PDU soumis à enquête publique, mais de le modifier afin de prendre en compte l'avis de la commission d'enquête. Les considérants de la délibération ont en effet amendé le chapitre dit « Action 14 » relatif au vélo, notamment « *en retenant le principe [...] de la généralisation des contresens cyclables* ». Comme les services de la communauté d'agglomération n'ont jamais intégré formellement ces amendements dans le corps du PDU, **le PDU juridiquement applicable est donc constitué, d'une part, du PDU dans sa version soumise à enquête publique et, d'autre part, des amendements énoncés dans les considérants de la délibération d'approbation.** Ce sont bien des extraits de ce PDU amendé, tel qu'il résulte de la volonté des élus communautaires, que l'association avait produit dans son mémoire en réplique.

L'association croit utile de reproduire en annexe de la présente note en délibéré l'intégralité de la délibération du 27 septembre 2007 ainsi que l'intégralité du chapitre « Action 14 » du PDU.

**À la lecture de ces documents, il apparaît clairement que, contrairement à ce qu'affirme le rapporteur public, le PDU ne se contente pas de « fixe[r] comme principe [...] de faciliter la circulation des cyclistes ».**

• **En premier lieu, la délibération du 27 septembre 2007 approuvant le PDU (p. 2) pose le « principe de généralisation des contresens cyclables ».**

Ce principe est d'ailleurs conforté par le « schéma directeur des itinéraires cyclables de la Ville de Perpignan » figurant dans le PDU (p. 74). Ce schéma représente, sous forme d'un aplat jaune, l'intégralité du centre de Perpignan en « itinéraire cyclable » :

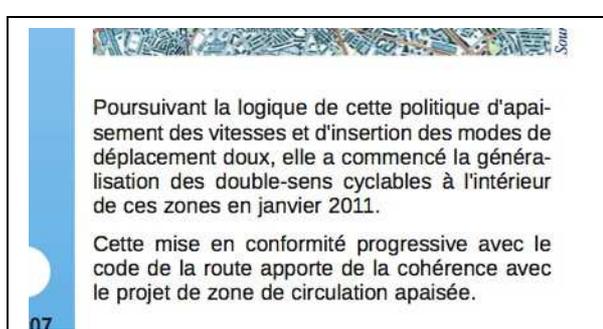
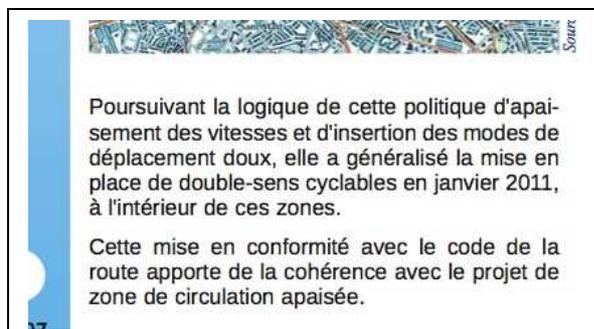
En dépit de l'exclusion des 13 principales artères de circulation du centre ville, la Ville se félicite d'avoir « généralisé les doubles sens cyclables » (mémoire en défense, p. 3)

Mais ce n'est pas l'avis du Centre d'Étude des Réseaux, des Transports et de l'Urbanisme (CERTU), dans la « fiche vélo », produite par la Ville dans son mémoire en réplique et à laquelle l'association n'a pas été autorisée à apporter la contradiction.

À propos de cette « fiche vélo », l'association requérante se demande si la Ville de Perpignan n'a pas tenté d'influencer le tribunal par un procédé confinant à la manipulation. En effet, après le recours formé par l'association, M. Cassagnes, spécialiste vélo et correspondant local du CERTU, a rédigé une « fiche vélo » relative à la mise en place du DSC à Perpignan, fiche destinée à être publiée sur le site internet du CERTU. Or, il se trouve que M. Cassagnes connaît les services municipaux, comme cela apparaît dans le mémoire en réplique de la Ville (p. 3). Il se trouve par ailleurs que la « fiche vélo », publiée en mai 2011, était étonnamment élogieuse sur la politique municipale en matière de DSC. La Ville bénéficiait ainsi d'un certificat de vertu émanant d'un organisme technique au-dessus de tout soupçons.

L'association Vélo-en-Têt a cependant contacté le CERTU pour s'étonner de la publication de cette « fiche vélo » concernant Perpignan, alors précisément que l'arrêté municipal relatif à la mise en place du DSC dans cette ville était contesté devant le tribunal administratif. Le CERTU a reconnu qu'il y avait un problème déontologique et a consenti à retirer de la « fiche vélo » les formulations trompeusement élogieuses pour la Ville de Perpignan.

Voici, en vis-à-vis, les extraits de la version initiale puis la version corrigée de la page 1 de la « fiche vélo » :



source : CERTU, Double-sens cyclable en rues étroites (Perpignan), Fiche vélo n° 23, 2011, [www.certu.fr](http://www.certu.fr)  
(version initiale et version corrigée)

On observe qu'il n'est plus écrit que la Ville de Perpignan « a **généralisé** la mise en place de doubles-sens cyclables », mais « a **commencé à généraliser** la mise en place de doubles-sens cyclables », ce qui exprime clairement le fait que ce travail n'est pas achevé. De même, il n'est plus fait état d'une « **mise en conformité** avec le code de la route » mais d'une

« **mise en conformité progressive** avec le code de la route », ce qui laisse bien entendre que le décret de 2008 imposant la généralisation du DSC n'est pas parfaitement respecté.

Le CERTU constate donc qu'il n'y a pas eu de « généralisation » du DSC dans le centre ville de Perpignan.

Il est en effet évident que l'exclusion du DSC des principaux axes de traversée du centre ville - c'est-à-dire ceux qui ont une véritable utilité pour les déplacements cyclables - est le contraire de la « généralisation » du DSC.

**L'arrêté du maire de Perpignan du 10 juin 2010 est donc en contradiction avec la délibération du 27 septembre 2007 posant le « principe de généralisation des contresens cyclables ».**

• **En second lieu, le PDU comporte diverses dispositions relatives à la continuité et à la cohérence des itinéraires cyclables.**

Rappelons les extraits du PDU cités par l'association dans son mémoire en réplique : les autorités administratives dont les décisions sont soumises au PDU :

-doivent « rechercher de façon **systematique** des liaisons cyclables entre les grands pôles d'habitat et les **pôles** générateurs de déplacements (administrations, services, commerces...) » (page 75) ;

-doivent en outre, « pour le traitement des **itinéraires**, utiliser l'ensemble des types d'aménagement (pistes/bandes cyclables, **contresens**/trottoirs cyclables, couloirs bus, coulées vertes,...) afin de proposer les trajets **les plus directs** et les plus adaptés à la pratique du vélo en intégrant l'impératif de sécurité » (id.).

D'autres dispositions du PDU, non citées dans le mémoire en réplique, peuvent aussi être citées à titre complémentaire : les administrations assujetties au PDU :

-doivent « proposer un réseau **continu** entre les principaux **pôles** générateurs de déplacements de l'agglomération » (page 71) ;

-doivent « donner la priorité à la recherche de **continuité** dans la programmation des aménagements cyclables afin de faire émerger plus **rapidement** des axes **continus** » (page 73).

**Or, l'arrêté du maire de Perpignan du 10 juin 2010, en excluant du DSC les axes de circulation les plus « directs », les plus « continus », les plus « rapides » pour relier à vélo les différents « pôles » générateurs de déplacements, et finalement en n'ayant aucune vision « systematique » des « itinéraires » cyclables, est totalement incompatible avec les dispositions du PDU.**

## **SUR LE MOYEN TIRÉ DE L'ERREUR D'APPRÉCIATION**

L'arrêté du maire de Perpignan du 10 juin 2010, qui exclut du DSC les principales artères du centre ville, est entaché en outre d'erreur d'appréciation.

À juste titre, le rapporteur public rappelle qu'il appartient au juge administratif d'exercer un contrôle entier de la mesure de police restreignant le DSC, contrôle consistant à vérifier que cette mesure est strictement nécessaire au regard des objectifs poursuivis.

Il s'agit en l'occurrence de contrôler le caractère strictement nécessaire de l'arrêté litigieux non seulement au regard de l'objectif général d'assurer la sécurité de la circulation, mais aussi au regard de l'objectif particulier, résultant du décret de 2008, de favoriser la circulation cycliste en n'excluant le double sens cyclable (DSC) en zone 30 qu'en cas d'impossibilité technique (cf. supra).

L'arrêté s'appuie sur 4 motifs pour exclure le DSC dans 13 rues du centre de Perpignan : l'étroitesse des rues, l'importance du trafic automobile, la circulation d'un minibus et la déclivité.

Le rapporteur public écarte les deux derniers motifs comme « n'apparaiss[an]t guère argumentés, voire peu crédibles ». C'est en effet le moins que l'on puisse dire...

En revanche, **le rapporteur public considère que les motifs tenant à l'étroitesse des rues et à l'intensité du trafic justifient l'interdiction du DSC dans les rues concernées. C'est cependant très discutable.**

### • MOTIF DE L'ÉTROITESSE DE 8 RUES

Le motif de l'étroitesse des rues est évoqué dans l'arrêté du 10 juin 2010 pour 7 des 13 rues exclues du DSC. Il s'agit des rues traversant le centre historique : la rue des Augustins, la rue de la Fusterie, la rue de l'Argenterie, la rue de la Barre, la rue d'Alsace-Lorraine, la rue Petite-la-Réal et la rue Grande-la-Réal.

S'agissant de la partie de la rue des Trois-Journées qui relie deux des rues précédentes (rue de l'Argenterie et rue de la Barre), bien que le motif d'exclusion indiqué dans l'arrêté litigieux soit l'existence d'un « virage dangereux », on peut considérer qu'il s'apparente à celui de l'étroitesse.

Rappelons que le rapporteur public soutient, de manière extrêmement contestable, que le décret de 2008 n'imposerait aucunement au maire de réaliser des aménagements permettant de rendre applicable le DSC dans les zones 30 (cf. supra). La largeur de chaussée serait donc intangible, même lorsqu'il suffirait de quelques rectifications légères et ponctuelles (suppression de chicane...) pour l'élargir.

Toutefois, même en considérant la largeur de chaussée comme une donnée intangible, **le raisonnement proposé par le rapporteur public est entaché d'une double erreur de fait :**

-D'une part, il explique que « la très grande majorité de ces voies [exclues du DSC] ont une largeur de chaussée comprise entre 2,50 et 3,10 mètres ». Or, sur les 13 rues exclues du DSC, seules sont concernées par cette largeur de chaussée les 8 rues précitées. Le motif de l'étroitesse n'est d'ailleurs invoqué par l'arrêté litigieux que pour ces 8 rues.

-D'autre part, et surtout, le rapporteur public fait une **lecture erronée des recommandations du CERTU**. Voici ci-après le tableau (produit par la Ville dans son mémoire en défense) par lequel le CERTU expose ses recommandations en matière de DSC en fonction de la largeur de la chaussée :

LARGEUR CHAUSSÉE	TRAFIC MOTORISÉ			
	< 1 000 vh/j	entre 1 000 vh/j et 5 000 vh/j	entre 5 000 vh/j et 8 000 vh/j	> 8 000 vh/j
L < 3,50 m	pictogrammes flèches	pictogrammes flèches	▲	▲
2,50 m < L < 4,50 m	pictogrammes flèches	marquage complet *	▲	▲
L > 4,50 m	marquage complet *	marquage complet *	marquage complet * ou séparation **	séparation **

\* Pictogrammes, flèches, marquage de type bande ; ▲ Cas peu réaliste ou déconseillé  
 \*\* Pictogrammes, flèches, séparation de type piste ;  
 NB : Ce tableau ne concerne pas les zones de rencontre et les aires piétonnes.

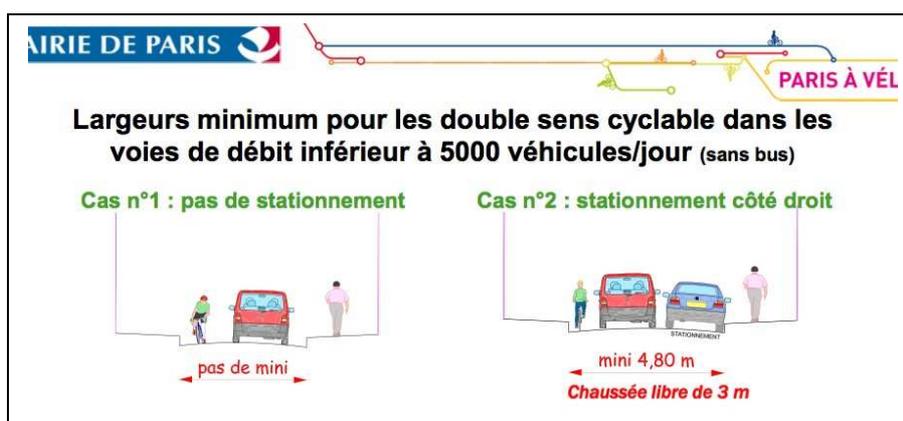
source : CERTU, Les doubles-sens cyclables , Fiche vélo n° 6, 2009, p. 2

Commentant ce tableau, le rapporteur croit pouvoir affirmer que « les préconisations du CERTU [...] indiquent que le DSC est "peu réaliste ou déconseillé" pour les chaussées dont la largeur est inférieure à 4,50 mètres ».

En réalité, le tableau dit que le DSC est « peu réaliste ou déconseillé » pour les voies d'une largeur inférieure à 4,50 m uniquement lorsque celles-ci supportent un trafic de plus de 5000 véhicules par jour.

Or, **les 8 rues que la Ville a exclu du DSC au motif de l'étroitesse de leur chaussée, enregistrent un trafic inférieur à 5000 véhicules par jour, selon les documents produits par la Ville. Le CERTU estime que, dans ce cas, il n'y a pas de largeur minimale pour instituer le DSC et préconise une signalisation par marquage au sol.**

Notons que la Ville de Paris, très en pointe en matière de DSC, considère comme le CERTU qu'en dessous de 5000 véhicules par jour, il n'y a aucune largeur minimale pour mettre en œuvre le DSC :



source : Ville de Paris, La généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30, Intervention au colloque « Ville à 30, ville à vivre », Montreuil, 19 mai 2010, p. 12

**En définitive, contrairement aux affirmations du rapporteur public, l'interdiction du DSC dans les 8 rues précitées au motif de leur étroitesse est entaché d'erreur d'appréciation.**

## •MOTIF DE L'INTENSITÉ DU TRAFIC SUR 5 RUES

Le motif de l'intensité du trafic automobile est invoqué dans l'arrêté du 10 juin 2010 pour les 5 autres rues (parmi les 13 qui sont exclues du DSC). Il s'agit de 5 rues aboutissant au centre historique : la place Jean-Payra, la rue de la République, la place Bardou-Job, la rue du Quatre-septembre et la rue du Maréchal-Foch. Ces rues supporteraient entre 9 500 et 10 000 véhicules par jour.

### **Cette fois encore, le rapporteur public entache son raisonnement d'une double erreur de fait :**

-En premier lieu, il affirme que « la densité du trafic [est] très supérieure à 8000 véhicules/jour pour la majorité des voies dont s'agit ». En réalité, selon les documents produits par la Ville, le trafic atteint ce niveau seulement sur les 5 rues précitées. L'arrêté litigieux n'invoque d'ailleurs le motif du trafic important que pour ces 5 voies.

-En second lieu, et surtout, le rapporteur public procède, une fois encore à une **lecture erronée des recommandations du CERTU**. Il affirme en effet que, dans les rues en cause, « la densité du trafic, très supérieure à 8 000 véhicules/jour [...] justifie l'interdiction du DSC ». Or, le tableau du CERTU (cf. supra) se contente d'indiquer que le DSC est « peu réaliste ou déconseillé » lorsque la chaussée est inférieure à 4,50 m. Au contraire, lorsque la largeur de chaussée est supérieure à 4,50 m, le CERTU reconnaît la pertinence du DSC, tout en précisant qu'il doit être aménagé en « séparation », ce qui signifie que les aménagements cyclables à prévoir doivent être « de type piste » et non pas « de type bande ».

Or, dans les 5 rues précitées, la largeur de chaussée est supérieure à 4,50 m. La mise en place du DSC est donc possible sous la seule réserve, selon le CERTU, de réaliser un aménagement « de type piste ».

Notons qu'un aménagement « de type piste » ne nécessite pas nécessairement des travaux lourds qui pourraient constituer une impossibilité technique justifiant l'exclusion du DSC.

Ajoutons que, dans le tableau précité, le CERTU n'envisage que les aménagements réalisés sur la chaussée. L'aménagement « de type piste » préconisé sur les chaussées de plus de 4,50 m de largeur lorsque le trafic dépasse 8000 véhicules par jour, peut donc parfaitement se faire sans réduire l'espace affecté aux piétons. Le rapporteur public n'est donc pas fondé à croire que la réalisation du DSC dans les 5 rues en cause ne pourrait se faire qu'au détriment des piétons.

**En définitive, contrairement aux affirmations du rapporteur public, l'interdiction du DSC dans les 5 rues précitées au motif du trafic important qu'elles supportent est entaché d'erreur d'appréciation.**

## **SUR LA CONDAMNATION AU VERSEMENT DES FRAIS DE JUSTICE**

L'association Vélo-en-Têt est surprise que le rapporteur propose au tribunal de la condamner à verser à la Ville de Perpignan une somme de 1 000 euros.

Elle rappelle qu'elle-même a choisi de ne pas demander que la Ville soit condamnée à lui verser une quelconque somme.

Compte tenu de ses très modestes moyens, elle demande au tribunal, si elle devait perdre ce procès, de bien vouloir prendre en considération l'équité et sa situation économique, comme l'y invite l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Le 16 octobre 2012

pour l'association VÉLO-EN-TÊT,  
son président, Thibaut LEGAYE.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thibaut Legaye', with a long horizontal stroke extending to the right.

*P.J. : Délibération approuvant le PDU  
« Objectif 4 - Action 14 » du PDU*

**PERPIGNAN MEDITERRANEE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION****EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**

L'an deux mille sept et le vingt-sept septembre le Conseil de Communauté régulièrement convoqué le vingt septembre, s'est réuni en la commune de Saint Féliu d'Avall, à la halle des sports sous la Présidence de Monsieur ALDUY Jean-Paul, Président, et de MM. FRANCO Arlette 1<sup>ère</sup> Vice-Présidente, PUIGMAL Elie 2<sup>ème</sup> Vice-Président, CALVET François 4<sup>ème</sup> Vice Président, ROIG Pierre 5<sup>ème</sup> Vice-Président, CASEILLES Louis 6<sup>ème</sup> Vice-Président, ESCUDIER Romain 7<sup>ème</sup> Vice-Président, BILLES Jean-Paul 10<sup>ème</sup> Vice-Président, VIGNAU Germain 11<sup>ème</sup> Vice-Président, TORRENS Jean-Claude 13<sup>ème</sup> Vice Président, DUFOUR Henri 14<sup>ème</sup> Vice-Président, BAPTISTE Henri 15<sup>ème</sup> Vice-Président, MARRASSE Jacques 16<sup>ème</sup> Vice Président, CARLES Louis 18<sup>ème</sup> Vice-Président, FERRAND Joëlle 19<sup>ème</sup> Vice-Présidente, SIRE Fernand 20<sup>ème</sup> Vice-Président, MONTAGNE Michel 21<sup>ème</sup> Vice-Président, FOXONET Gilles 22<sup>ème</sup> Vice-Président, SCHRAMM Paul 23<sup>ème</sup> Vice-Président, ERRE Jean-Michel 24<sup>ème</sup> Vice-Président.

**ETAIENT PRESENTS :** MM. AMIGOU Marie-José, AMOUROUX Georges, BARBAROS Henri, BARRE-VERGES Virginie, BARTRINA Jean-François, BERTRAN Annie, BOUCHER Sandra, BOURDARIOS Jean-Louis, BRUNET Elie, BRUNET Michel, CAMA Marti, CARBONELL Henri, CARMINATI Michel, CARNELUTTI Didier, CASTANET Henri, COSTA Jean (26<sup>ème</sup> Vice-Président), COUDOUGNAN René, CREUS Corinne, D'AGNELLO-FONTVIEILLE Dominique, DELATORRE Didier, DELGADO Claude, DELPECH Philippe, DERAMBURE Jean-Pierre, DUCASSY Amélie, DUMAS Marie, ENGROVA Martine, ESCAPE Yves, FAGE-ABRIBAT Monique, FERNANDEZ Serge (30<sup>ème</sup> Vice-Président), FERRER Jeanne, FONVIEILLE Michel, FRENEIX Marie-Thérèse (31<sup>ème</sup> Vice-Présidente), GARCIA Manuel, GARCIA-VIDAL Madeleine, GAY Catherine, GOT Alain (38<sup>ème</sup> Vice-Présidente), GRABOLOSA Jean-Michel (27<sup>ème</sup> Vice-Président), GRANIER Michèle, JEHANNE Cécile, JULIA Henri, KIENE Caroline, LADRECH Michel, LANDRIC Bernadette (35<sup>ème</sup> Vice-Présidente), LAVIEVILLE Yolande, LECAUDEY Fabienne, LEGIER Chantal, LEGUE Christian, LEVY Catherine, MAGNAC Jean-Louis, MALE Jean-Luc (32<sup>ème</sup> Vice-Président), MAUDET Christine, MELE Jean-Louis, MERCE Aline, MONTAGNE Gérard (34<sup>ème</sup> Vice Président), MOULET Martine, NADAL-RAJAU Michel, PALMA Jean-Marc, PASCAL Patrick, PATRICOLO Thierry, PEJOUAN Claude, PERDIGUES Gilbert, PIERROT Robert, PIGNET André (29<sup>ème</sup> Vice-Président), PIQUÉ Nathalie, PORTUS Sabine, PRATS Louis, PUIGGALI Brigitte, PUJOL Jean-Marc (17<sup>ème</sup> Vice-Président), RABETLLAT Alain, RABEYROLLES René (25<sup>ème</sup> Vice-Président), RALLO François, REY Danièle, ROIG Fernand, RONZONI Albert, ROQUE Jean, ROSES Marie, ROURE Jaume, SALVADOR Claire, SAUVY Jean-Claude (36<sup>ème</sup> Vice-Président) SCHERLE Charles, SEIGLE-VATTE Gérard, SENELLE Patrick, SERRE Jean (28<sup>ème</sup> Vice-Président), TARRIUS André (37<sup>ème</sup> Vice-Président), TRILLES Jean-Michel, GOMEZ-TUDELA Joséphine, VIGUÉ Marie-Louise, ZIDANI Marcel (33<sup>ème</sup> Vice-Président), Conseillers Communautaires Titulaires.

**ETAIENT SUPPLEES :** IRLES Jacqueline 8<sup>ème</sup> Vice-Présidente suppléée par Joël ECALLE, MIFFRE Catherine suppléée par MIFFRE Pierre, RIU Maurice suppléé par COUBRIS Gaston, RODRIGUES Frédéric suppléé par FAJON Christian.

**ETAIENT REPRESENTES :** MM. BATLLE Jean-Paul 3<sup>ème</sup> Vice-Président (procuration à FERNANDEZ Serge), MACH Daniel 9<sup>ème</sup> Vice Président (procuration à BARBAROS Henri), CASADEVALL Guy 12<sup>ème</sup> Vice-Président (procuration à LADRECH Michel), AKKARI Ahmad (procuration à PIGNET André), BLANC Emmanuel (procuration à ROURE Jaume), BOLUDA Anne (procuration à CASTANET Henri), BOTTIN Auguste (procuration à SCHERLE Charles), BRUNET Annabelle (procuration à BARRE-VERGES Virgine), CAPDET Michelle (procuration à VIGUE Marie-Louise), CHAMINAUD Dominique (procuration à ENGROVA Martine), DANOY Anne (procuration à FRENEIX Marie-Thérèse), ESTEVE Anne (procuration à DUMAS Marie), GACIOT Irène (procuration à DELATORRE Didier), GONZALEZ Christine (procuration à ROIG Fernand), HALIMI Maurice (procuration à ZIDANI Marcel), LEROY Colette (procuration à FERRAND Joëlle), CACHAL-MALIS Marie-Ange (procuration à PUIGGALI Brigitte), MARSAL Jean-Marc (procuration à SEIGLE-VATTE Gérard), MARTINEZ Micheline (procuration à KIENE Caroline), NAUDO Gérard (procuration à GARCIA Manuel), PAGES Danielle (procuration à GRABOLOSA Jean-Michel), PARRAT Pierre (procuration à FABRE Michelle), PHILIPOT Annie (procuration à FAGE-ABRIBAT Monique), POUGET Bernard (procuration à BOURDARIOS Jean-Louis), POURSOUBIRE Marie-José (procuration à PORTUS Sabine), RIGUAL Maryse (procuration à CARBONELL Henri), ROBBE Philippe (procuration à DELGADO Claude), SALA Raoul (procuration à DUFOUR Henri), SALA Raymond (procuration à PIERROT Robert), SANCHEZ-SCHMID Marie-Thérèse (procuration à REY Danièle), VALLS Henri (procuration à SERRE Jean), WANSCHOOR Catherine (procuration à BOUCHER Sandra) Conseillers Communautaires Titulaires.

**ETAIENT ABSENTS :** MM. BANUS François, CABANER France, CARDIN-MADERN Babeth, CONS Valérie, DUFFO Christophe, FA Serge, FABRE Michèle, GATONAS Jean-Robert, GOMBERT Chantal, LAGREZE Joseph, OUBAYA Morad, Conseillers Communautaires titulaires

**SECRETAIRE DE SEANCE :** Mme BARRE-VERGES Virginie Conseiller Communautaire titulaire.

**OBJET :** APPROBATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DE PERPIGNAN

**RAPPORTEUR :** MONSIEUR MARCEL ZIDANI

**VU** la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, et notamment les dispositions des articles 28 et suivants ;

**VU** les dispositions des articles L. 123-1 à L. 123-16 et R. 123-1 à R. 123-23 du code de l'Environnement ;

**VU** la délibération n° 06/09/205 du Conseil de Communauté de Perpignan Méditerranée en date du 14 septembre 2006 arrêtant le volet technique du projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan ;

**VU** la délibération n° 07/03/50 du Conseil de Communauté de Perpignan Méditerranée en date du 1<sup>er</sup> mars 2007 arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan et le rapport d'évaluation environnementale ;

**VU** l'ordonnance n° E34-07-166 du tribunal administratif de Montpellier en date du 14 mai 2007 désignant une commission d'enquête présidée par Monsieur Louis SERENE ;

**VU** les dispositions de l'arrêté n° 07/05/13 du Président de Perpignan Méditerranée en date du 29 mai 2007 fixant les modalités de l'enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan ;

**CONSIDERANT** l'enquête publique qui s'est déroulée, du 18 juin au 20 juillet 2007 inclus, dans les locaux de Perpignan Méditerranée ainsi que dans les mairies des 24 communes de la Communauté d'Agglomération ;

**CONSIDERANT** les modalités d'affichage et de publicité mises en œuvre conformément à la loi, ainsi que la publication d'un article de presse et la mise en ligne du dossier d'enquête publique sur le site Internet de PMCA en vue de compléter l'information du public ;

**CONSIDERANT** la lettre d'observations en date du 24 juillet 2007 adressée à Perpignan Méditerranée par la commission d'enquête suite à la clôture de l'enquête et après analyse des avis figurant dans les différents registres, et la réponse écrite de Perpignan Méditerranée en date du 3 août 2007 ;

**CONSIDERANT** le rapport de la commission d'enquête publique, rendu le 21 août 2007, analysant les avis recueillis lors des différentes étapes de la procédure ;

**CONSIDERANT** que suite à l'avis favorable émis, à l'unanimité, par la commission d'enquête sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan, sous réserve que les informations complémentaires apportées par PMCA dans son courrier en date du 3 août 2007 concernant les modes de déplacements doux soient intégrées dans la fiche action 14 du PDU, la fiche action 14 du PDU a été amendée comme suit :

- En insistant sur le caractère prescriptif du PDU quant à la traduction des orientations et principes d'aménagement retenus par le PDU dans les schémas directeurs cyclables de la Ville de Perpignan et de la Communauté d'Agglomération ainsi que dans les PLU des communes
- En affichant des objectifs quantifiés en ce qui concerne les infrastructures et équipements en faveur du vélo (km de pistes cyclables, nombre d'emplacements de stationnement vélo sur voirie ...)
- En retenant le principe d'une utilisation par les vélos des sites propres et couloirs bus ainsi que celui de la généralisation des contresens cyclables
- En développant les mesures concernant les services de location de vélos (vélos en libre service, vélostation et gestion de parcs en location de longue durée) en insistant sur les dispositions favorisant l'intermodalité avec les transports publics.

**CONSIDERANT** les recommandations émises par la commission d'enquête en faveur :

1. d'une association étroite de toutes les catégories d'usagers à la mise en place des actions préconisées par le PDU ;
2. d'une meilleure prise en compte des besoins des populations des communes entourant Perpignan et de la problématique des communes présentant des richesses touristiques et patrimoniales ;
3. d'une meilleure identification des aménagements nécessaires au développement de la marche à pied ;
4. de la relance, avant le terme du PDU, de la réflexion sur l'opportunité d'envisager un système de transport de type tramway ;

**CONSIDERANT** que ces recommandations seront prises en compte dans le cadre de l'élaboration des actions communautaires à intervenir concernant la mise en œuvre du PDU ;

**CONSIDERANT** le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan modifié conformément aux conclusions de la Commission d'Enquête et soumis à l'approbation du Conseil de Communauté.



Ouï l'exposé du Rapporteur,

Le Conseil de Communauté à l'UNANIMITE des membres présents ou représentés  
DECIDE :

- **DE PRENDRE ACTE** des modifications apportées au projet de PDU arrêté par délibération n° 07/03/50 du 1<sup>er</sup> mars 2007 conformément aux conclusions du rapport de la Commission d'Enquête en date du 21 août 2007 ;
- **D'APPROUVER** le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan pour la période 2006-2012 ainsi modifié ;
- **D'AUTORISER** le Président ou son représentant à signer tous les documents nécessaires en la matière.

---

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an que dessus.

Ont signé au registre tous les membres présents.

« Pour extrait certifié conforme au registre des délibérations ».

---



Le Vice Président Délégué

  
Marcel ZIDANI



## PROMOUVOIR L'UTILISATION DES MODES DOUX

Volet important du PDU, les circulations douces représentent l'alternative privilégiée pour les déplacements de courte distance. En mode unique ou en complément d'autres modes de déplacements, la marche à pied et le vélo doivent retrouver une place essentielle dans les déplacements quotidiens. Ils ont un rôle déterminant à jouer dans la diminution du trafic automobile et de la pollution dans les centres villes.

Le vélo est le moyen de déplacements le plus efficace sur de courtes distances : moins de 5 Km.

La politique en faveur du vélo nécessite une bonne coordination entre les divers acteurs de l'aménagement, afin de proposer un réseau continu entre les principaux pôles générateurs de déplacements de l'agglomération.

Au-delà, une démarche plus globale de sensibilisation doit être entreprise.

La marche à pied est pratiquée par tous, seule ou en complément d'autres modes de déplacements. Pour redonner le plaisir de la marche dans la cité, la cohabitation avec les autres modes de déplacements doit être soigneusement pensée, et les espaces réservés aux piétons élargis.

Les personnes à mobilité réduite, quant à elles, sont au cœur de tout projet d'aménagement de l'espace public. Prendre en compte leurs besoins spécifiques permet d'améliorer sans cesse la qualité des cheminements et de penser une ville accessible à tous.

En parallèle à la réalisation d'infrastructures, les actions de sensibilisation et d'éducation à la pratique des modes doux doivent être multipliées, y compris en direction des automobilistes autour du thème du partage de la voirie et du respect des usagers les plus vulnérables. (*objectif 8 : Faire évoluer les comportements*).



### Action 14

## **Le vélo : une alternative réelle pour les déplacements de courte distance**

Le PDU a l'ambition de faire de la pratique du vélo une alternative réelle pour les déplacements de courte distance.

### Trois principes d'aménagement au service de la politique vélo

#### **Privilégier la continuité du réseau :**

- Renforcer la cohérence entre les schémas directeurs des différents maîtres d'ouvrages intervenant en matière d'aménagement cyclables ; les communes, la Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée et le Conseil Général.
- Donner la priorité à la recherche de continuité dans la programmation des aménagements cyclables afin de faire émerger plus rapidement des axes continus.

#### **Adapter le type d'aménagement en fonction du différentiel de vitesse et du niveau de trafic des voies :**

- vélos intégrés dans la circulation générale à l'intérieur des zones 30
- bandes cyclables préconisées en aménagement ponctuel sur des secteurs où le différentiel de vitesse auto/vélo est limité
- pistes cyclables en site propre recommandées dans les autres cas.

Cette typologie générale est à adapter selon la nature des pôles générateurs desservis et le type d'usage visé : nécessité d'aménagements hautement sécurisés aux abords des équipements scolaires, aménagements spécifiques pour les pratiques loisirs ...

#### **Traiter en priorité les points noirs repérés en matière de sécurité ou de ruptures urbaines.**

Les giratoires importants, les franchissements de la Têt, les axes à fort trafic... génèrent autant d'effet de coupures qu'il importe de prendre en compte pour réaliser des aménagements continus (*voir fiche info : Franchissement de la Têt et de la rocade Sud*).

De même, l'organisation des transitions entre les divers types d'aménagement utilisés (réinsertion des cycles dans la circulation en extrémité de site propre...) devra faire l'objet d'un traitement attentif.

**Sur la base de ces principes d'aménagement, les schémas directeurs des itinéraires cyclables élaborés par la Ville de Perpignan, la Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée et le Conseil Général serviront de cadre de référence à la politique vélo du PDU.**

Schéma directeur des itinéraires cyclables de Perpignan Méditerranée - janvier 2007

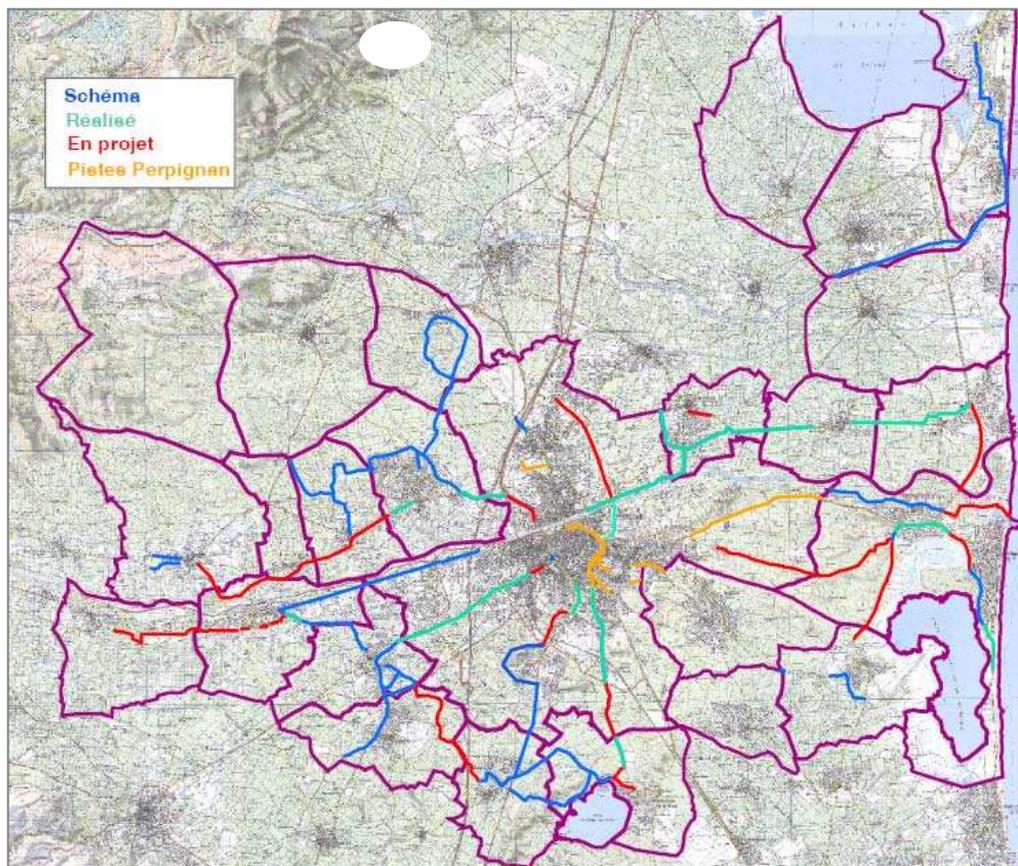
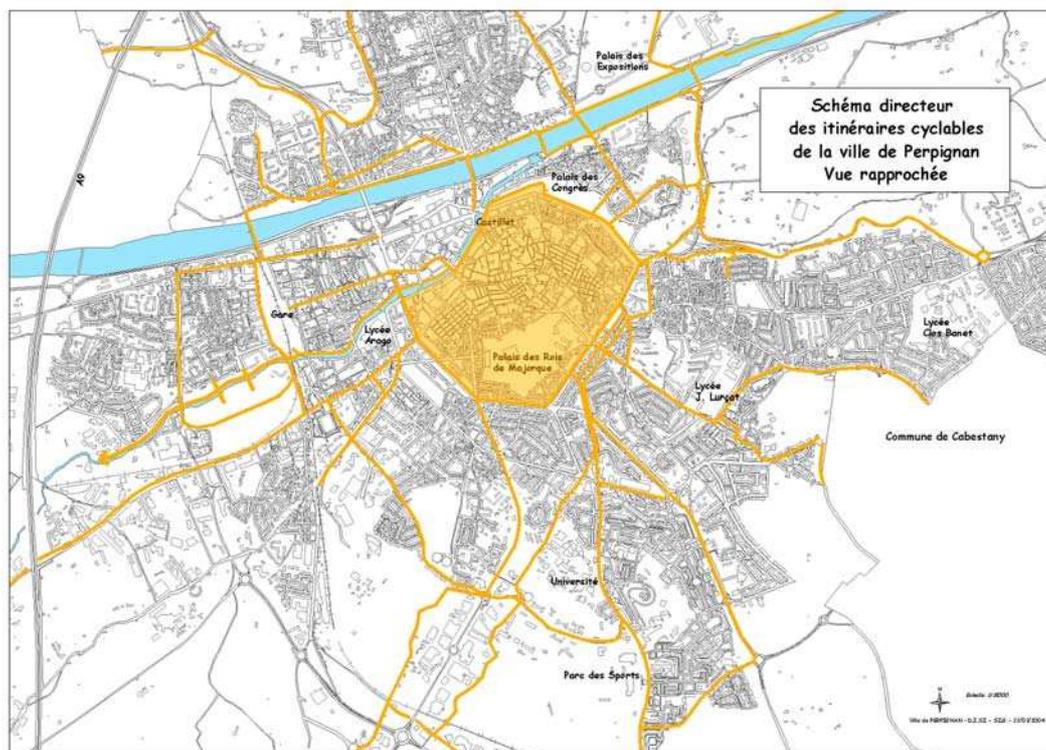


Schéma directeur des itinéraires cyclables de la Ville de Perpignan



A partir des principes d'aménagement évoqués au point précédant, l'élaboration d'une **charte vélo** permettra de décliner trois approches complémentaires, correspondant à des usages spécifiques : le vélo utilitaire, le vélo scolaire et le vélo loisir.

Les fréquences de pratique, les distances parcourues, les profils d'usagers, les besoins de sécurité, de services et d'aménagements diffèrent de façon importante d'une famille d'usagers à une autre.

### 1. Le vélo utilitaire

La pratique du vélo utilitaire correspond à des déplacements de type domicile – travail, achats, ... Aujourd'hui, ce type de pratique ne représente plus qu'une part très faible des déplacements que le PDU a la volonté de développer, notamment dans les centres villes.

#### ■ Les objectifs :

- rechercher de façon systématique des liaisons cyclables entre les grands pôles d'habitat et les pôles générateurs de déplacements (administrations, services, commerces, ...);
- mettre en place des axes protégés d'accès au centre ville de Perpignan (traité en zone 30) pour chacune des grandes voies de pénétration de la ville ;
- réaliser de façon prioritaire des pistes cyclables entre Perpignan et les communes limitrophes situées à une distance acceptable pour un usage quotidien du vélo domicile travail ;
- assurer la connexion du réseau cyclable avec l'ensemble des pôles d'échanges intermodaux et des parcs relais ;
- intégrer une réflexion sur les aménagements cyclables pour tout projet de développement d'habitat ou d'activités.

#### ■ Les partis pris d'aménagement :

##### Pour le traitement des itinéraires

- utiliser l'ensemble des types d'aménagement (pistes / bandes cyclables, contresens / trottoirs cyclables, couloirs bus, coulées vertes,...) afin de proposer les trajets les plus directs et les plus adaptés à la pratique du vélo en intégrant l'impératif de sécurité ;
- sécuriser les intersections (visibilité, feux spécifiques, sas vélo, ...);
- mettre en place un plan de jalonnement et d'éclairage des pistes lorsque l'éclairage public est insuffisant ou inexistant.

En matière d'intermodalité, garantir le possibilité de transport des vélos dans l'offre ferroviaire périurbaine.

##### Pour le stationnement des vélos :

- proposer des solutions de stationnement sécurisé des vélos en centre ville, dans les parcs relais et pôles d'échanges multimodaux ainsi qu'au niveau des gros générateurs de déplacements 2 roues (l'Université en particulier) ;