



Secrétaire : Sandrine Polteau  
Trésorière : Astrid Osland  
Président : Thibaut Legaye  
3, r. Anselme Mathieu à Perpignan  
Tél : 04 68 50 63 93  
Web : <http://veloentet.free.fr>  
Courriel : [veloentet@free.fr](mailto:veloentet@free.fr)

objet : Scot - Document d'Orientations et d'Objectifs

**À M. BILLES,**  
**président du SCOT,**  
3, Boulevard de Clairfont  
66350 TOULOUGES

Perpignan, le 17 octobre 2012.

Monsieur le Président,

L'association « Velo en tet », association agréée au titre de la protection de l'environnement, a demandé à être associée au suivi de la mise en œuvre du Schéma de Cohérence territoriale de la plaine du Roussillon. Voici le commentaire de notre association sur le projet de DOO du SCOT de la Plaine du Roussillon. Notre association se félicite qu'un document de programmation territoriale prenne en compte les enjeux d'urbanisme et de mobilité de notre territoire, aujourd'hui trop largement sous-estimés dans les PLU par exemple.

Avant de détailler nos remarques sur des points particuliers, nous vous alertons sur le fait que le caractère prescriptif ou non de vos préconisations est très difficile à déterminer à la lecture du DOO. Les termes « *doivent limiter* », « *doivent préciser* », « *doivent privilégier* », « *peuvent* », ... sont utilisés dans tout le document : les communes *devront-elles* ou *pourront-elles*, si elles le veulent bien ? Une synthèse des prescriptions et préconisations du DOO serait la bienvenue pour que tout un chacun puisse prendre la mesure de la portée de ce document.

Concernant la limitation de l'étalement urbain,  
générateur de déplacements et consommateurs  
d'espaces agricoles et naturels

L'objectif général de 25 logements/ha, même s'il constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle, nous semble peu ambitieux à l'échelle du territoire, étant donné qu'il sera une moyenne entre des zones (espérées) denses (secteurs de projets stratégiques) et les autres zones en milieu 'rural', qui pourront alors continuer un étalement sous forme de lotissements anarchiques. Par ailleurs, pour s'assurer vraiment de la densité dans les secteurs stratégiques, nous ne comprenons pas pourquoi, à côté du COS réglementaire qui peut conduire à différents schémas de consommation de l'espace, une indication sur le nombre minimal de logements / hectare n'est pas gravée dans le marbre.

Concernant la mobilité

- Sur les transports en commun :

Nous nous réjouissons que les élus de la Plaine appuient la création d'un réseau multi-modal efficace, comprenant notamment la création de nouvelles gares, la réutilisation de lignes ferrées abandonnées et une seconde ligne de BHNS.

Pour raisonner sur le plus court terme, la non-coordination voire l'opposition des AOT est une honte pour notre territoire. L'optimisation du service public entre PMCA et le Conseil Général permettrait, sans investissements supplémentaires et dans un délai très court, un report modal conséquent nous en sommes persuadés. Nous ne pouvons donc qu'appuyer votre demande en ce sens.

- Sur le réseau routier :

Nous nous réjouissons que le SCOT n'appuie pas le grand contournement Sud de la rocade, l'agglomération étant bien assez pourvue à notre sens de voies routières. Notre association ne pense pas non plus que la deuxième tranche prévue le long de l'A9 soit utile ; dans la même logique, une requalification de la voirie traversant St Charles jusqu'à la sortie sud de l'autoroute semblerait bien suffisante : il n'y a aujourd'hui qu'un seul rond-point entre la connexion de la rocade au niveau de la clinique St Pierre et la sortie sud de l'autoroute, requalifier ce tronçon engloberait certainement moins d'argent que la tranche prévue de la rocade.

Sur le schéma de desserte du secteur sud-est, si la RD22b permettant de desservir Cabestany et Saleilles ne nous choque pas outre mesure, nous ne comprenons pas pourquoi il faudrait doubler le barreau mas Rouma-Cabestany par un barreau reliant le mas Guérido à la RD22b, alors qu'il est prévu de mettre le barreau de sortie de Perpignan (Clinique Notre Dame – Mas Rouma) en 2\*2 voies. Ce barreau supplémentaire semble correspondre aux actuels chemins de St Roch et de Pau de les Colobres, qu'il vaudrait mieux sauvegarder comme axe de desserte agricole et de cheminements doux, nous y revenons plus bas.

- Sur la politique 'modes doux' et 'cyclable',
  - Plusieurs points sur le cœur de notre 'engagement' :
    - Plans pluri-modaux de déplacements :

Ces plans sont une très bonne idée, et le contenu que vous leur donnez est tout à fait pertinent, mais ils devraient être obligatoires pour toutes les communes du cœur d'agglomération et les pôles d'équilibre ! Comment, sans une telle réflexion à l'échelle communale ou intercommunale, espérer que les préconisations et les suggestions faites par ailleurs dans le DOO puissent trouver une traduction vraiment efficace sur le terrain ?

- Offre de stationnements :

Nous nous réjouissons que le stationnement cyclable soit imposé sur les zones de logement, de commerces et de travail. Plusieurs interrogations :

- Pourquoi ces dispositions ne s'appliquent pas à PMCA, pourvu d'un PDU ? Le PDU ne doit-il pas être compatible avec le DOO ?
- Le caractère prescriptif sera-t-il suffisant ? Son non-respect par les projets de PLU entraînera-t-il une non compatibilité avec le DOO ?
- Y aura-t-il un effet de rattrapage sur l'ancien quand c'est possible (par exemple, sur les zones de commerce et d'activités qui disposent d'espace de parking) ?

Enfin, nous attirons votre attention sur le fait que le stationnement cyclable est généralement 'squatté' par les deux-roues motorisés (constat sur Perpignan, que notre association rappelle régulièrement à la mairie) et qu'il convient, quand on agit sur l'espace public, de créer également des zones dédiées pour les motos, en les distinguant clairement du stationnement vélo.

- Voies vertes, pistes cyclables et offre cyclable :

Nous avons un doute sur la réalisation d'un schéma cyclable communautaire : est-il obligatoire à l'échelle de chaque EPCI ? Si les EPCI en sont responsables, comment s'imposeront-ils au PLU communaux ?

Nous avons également un doute sur la portée et la rédaction du § C.7.3 : s'agit-il de parler de liaisons cyclables qui permettent le report modal (intention exprimée dans le premier paragraphe, report domicile-travail) ou de voies vertes dans un but de loisirs (itinéraires de découverte) ? Il nous semble que ces deux aspects, tous deux légitimes, doivent être traités de façon complémentaire mais séparément car conduisant à des stratégies et des types d'aménagements qui peuvent être différents.

Concernant les grands itinéraires largement détaillés, nous nous réjouissons du parti pris de valoriser les canaux et cours d'eau comme cheminements doux naturels. Mais nous insisterons surtout le potentiel de report modal, auquel les grands itinéraires ne participeront que très peu. Ce potentiel est en effet concentré sur le cœur d'agglomération ou les pôles d'équilibre, et nécessite la création de cheminements cyclables continus et sécurisés, même s'ils ne sont pas des voies vertes ou des pistes cyclables (pouvant emprunter par exemple des petites routes dont la sauvegarde au titre de l'agriculture concourt également à créer des cheminements cyclables adaptés).

Sur le cœur d'agglomération plus particulièrement, les liaisons entre la ville centre et la première couronne (Cabestany, Saleilles, Canohès, Toulouges, St Estève, Bompas, Canet) sont l'enjeu premier pour espérer un report modal. Si certaines liaisons existent, d'autres sont à créer ou sauvegarder (itinéraires 'agricoles' menacés par les effets de coupure des projets routiers). Aussi, il nous semblerait intéressant de préciser la carte 'Améliorer l'offre cyclable' sur ces liaisons Perpignan/première couronne, en identifiant des axes à sauvegarder pour les cheminements cyclables, et notre association, qui les étudie depuis longtemps, en a identifié plusieurs :

- Jardins St Jacques puis *canal del Moli* vers Canet,
- Le long de la voie ferrée à partir du Mas Rouma vers Saleilles qui sera bientôt réalisé,
- Petites routes agricoles (*camí dels Horts*) vers St Estève depuis l'avenue Torcatis,
- Chemins *de St Roch* et *Pou de les Colobres* vers Saleilles,...

Comme nous l'avons proposé lors de la réunion de concertation du 6 septembre, nous nous tenons à votre disposition pour vous préciser ces itinéraires et pour réaliser un travail cartographique avec l'AURCA.

En conclusion, pour assurer un report modal vraiment conséquent, notamment sur les trajets domicile-travail, il convient :

- De préserver des itinéraires adaptés entre communes adjacentes, de les préserver des effets de coupure des projets routiers (ou des projets de traitement des passages à niveau, certainement nécessaires pour augmenter le cadencement, mais qui se traduisent trop souvent par un allongement des distances et un effet dénivelé pour les piétons et les vélos) et de traiter les coupures existantes ;
- De traiter les entrées de ville pour réaliser des connexions efficaces avec le maillage interne ;
- Et bien sûr d'avoir un maillage interne aux communes continu et sécurisé.

Si le DOO aborde bien tous ces aspects, il nous semble qu'il ne met pas l'accent précisément sur cette nécessaire coordination à l'échelle des trajets de moins de 5 km, qui sont une limite communément admise, à ce jour, pour se reporter vers le vélo. Il nous semblerait pertinent de dissocier le § C.7.3 en deux pour aborder distinctement l'enjeu des grands itinéraires et l'enjeu des liaisons inter-communales, et une carte zoomée sur le cœur d'agglomération précisant les itinéraires à sauvegarder nous semble l'unique façon de s'assurer de leur pérennisation et ainsi d'espérer voir se réaliser un report modal vers le vélo pour les trajets domicile-travail (vœu pieu sinon !).

Notre association milite depuis de nombreuses années pour voir enfin apparaître sur le terrain les outils et aménagements qui permettront une diminution du trafic automobile, un décongestionnement de la ville et un meilleur partage de l'espace public. Nous avons étudié de nombreux projets d'aménagements, réalisé de nombreuses propositions documentées que vous pourrez trouver sur notre site ([veloentet.free.fr](http://veloentet.free.fr)). Ce faisant, nos adhérents ont acquis compétences et expertises. Nous vous proposons de les mettre au service du projet du SCOT, qui nous espérons, permettra d'infléchir des politiques publiques que nous voyons depuis trop longtemps dégrader l'environnement local et, bien pire, compromettre les chances futures pour que notre territoire puisse s'adapter aux défis énergétiques et climatiques.

Cordiales salutations.

Pour l'association **Vélo En Têt**,  
**Caroline FORGUES**

