



PERPIGNAN : projet RD 900 RD 914 - Requalification de la Rocade Sud

Réponses apportées aux contributions

<https://www.registre-dematerialise.fr/6352/>

Dates

Du 30/06/2025 18:00 au 03/09/2025 18:00

Arrêté d'ouverture

Délibération n°CP20250313_N64 du 13 mars 2025

Maître(s) d'ouvrage

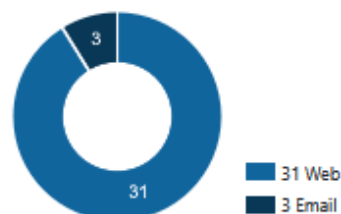
Département des Pyrénées-Orientales Direction des infrastructures et déplacements
Service Maîtrise d'Ouvrage - 30 rue Pierre Bretonneau - 66000 PERPIGNAN

Contributions

34 contributions ont été déposées

16 contributions ont été déposées par une personne **anonyme**
Soit 47% des contributions

0 contribution **modérée**

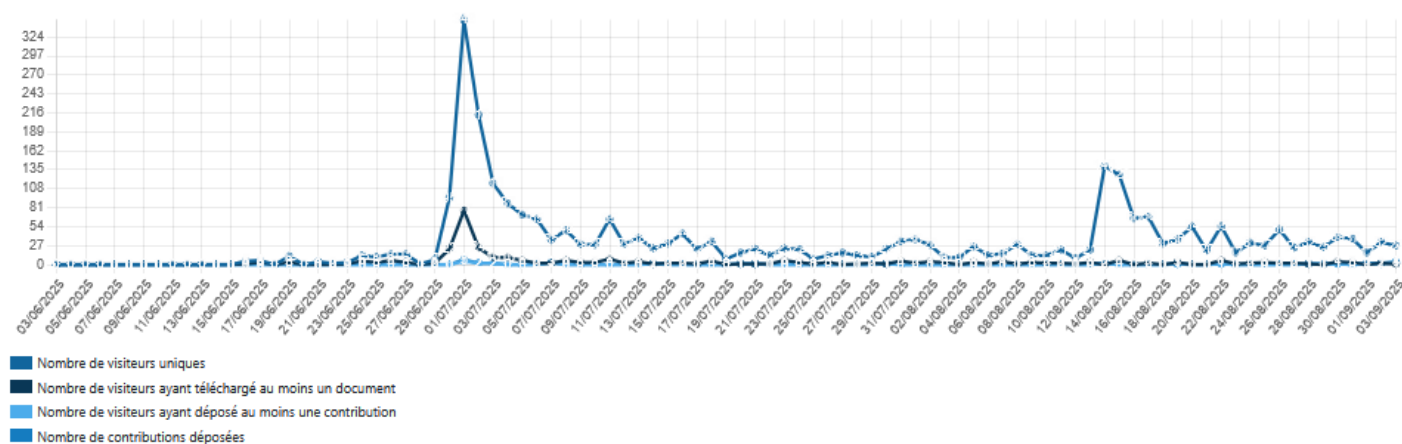


Fréquentation

2 936 visiteurs uniques ont consulté le site web

309 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation
Soit 10.5% des visiteurs

28 visiteurs ont déposé au moins une contribution
Soit 0.9% des visiteurs



Contributions – Réponses apportées

Contribution n°1 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 01 juillet 2025 à 00:16

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°2

Contribution :

- pensez aux mobilités douces svp dans ce projet (marche , vélo, bus) cette ville est déjà assez saturée, inspirez vous des métropoles des choses superbes se font à Montpellier, Lyon... - prévoyez des zones d'arrêt de bus, des parkings à vélos et trottinettes - prévoir des parkings relais aussi pour prendre un bus pour le centre ville ou bien un covoiturage - végétalisez au maximum ces nouvelles routes - abaissez la vitesse à 50km/h maximum Utilisez intelligemment notre argent sur ce projet en vous projetant à 30 ans et pas à 2 ans. Merci

Réponse :

L'aménagement envisagé découle de nombreuses études réalisées. Le contexte de la voie dont la topographie et l'urbanisation limitent les possibilités d'intervention. L'ensemble des enjeux évoqués dans cette contribution a bien été pris en compte. Ainsi, si le projet prévoit de rendre la circulation plus fluide sur cet axe qui commence déjà à saturer et qui sera congestionné à l'horizon 2030, il n'en oublie pas moins les autres enjeux envisagés sur le long terme. La vitesse de circulation sera limitée à 70 km/h au niveau de la voie de transit et à 50 km/h sur les zones urbaines (places à feux tricolores dénivelées). Des aménagements spécifiques sont prévus pour les mobilités douces (traversées de la RD et continuité longitudinale à la RD) via des itinéraires continus qui sont présentés sur la planche "continuités modes doux" téléchargeable sur le site du Département. La future piste cyclable de la RD 22B sera ainsi reliée au réseau existant via le Mas Balande puis au Nord de l'aménagement la continuité sera assurée par la ville Perpignan via le chemin de la Fauceille qui sera relié à la piste créée le long de la RD 914. Cette dernière rejoindra le carrefour du Serrat d'en Vaquer via un itinéraire existant à l'arrière de l'établissement d'enseignement Maintenon. Au sud les liaisons entre la piste cyclable de la rue Léon Jean Grégory et la rue du Mas Palegri sera renforcée en améliorant la liaison via la rue du Docteur Parcé. En complément des traversées sécurisées de la Rocade Sud seront créées ou modifiées au niveau du Carrefour du Serrat d'en Vaquer, du Carrefour du Mas Rous, au niveau de Tecnosud, mais aussi de la rue du Docteur Baillat et entre Tecnosud 1 et 2 via des passages inférieurs dédiés.

Le projet prend en compte de manière efficace les réseaux de transport en commun avec des voies réservées à la mise en service et pouvant être dédiées sur le long terme en fonction des évolutions du réseau de transports en commun. Les arrêts des lignes seront intégrés au projet. Concernant le covoiturage et les parc relais, il existe déjà des aires réalisées par le Département et il est d'ores et déjà prévu un parc relai à Tecnosud sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Perpignan. Les aménagements paysagers sont prévus sur l'ensemble du tracé en adéquation avec les séquences envisagées par l'architecte urbaniste

ayant travaillé sur le projet afin d'assurer la meilleure insertion possible de ce dernier et limiter l'imperméabilisation du secteur.

Contribution n°2 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 01 juillet 2025 à 00:22

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°1

Contribution :

Il serait bien d'avoir un cheminement piéton et vélo sécurisé pour passer le rond point de porte d'Espagne c'est totalement impossible et dangereux aujourd'hui - merci de prévoir le long de cette nouvelle 2 fois 2 voies une piste cyclable sécurisée dans les 2 sens pour bénéficier du même chemin le plus rapide pour traverser cette zone en vélo. Il faut penser à ceux qui souhaitent se rendre en vélo à Technosud.

Réponse :

Le projet répond à ces demandes. S'il n'est pas prévu d'aménagement au niveau du Giratoire Arcades (Porte Espagne), un passage inférieur sera créé à proximité, au niveau de la rue du Docteur Baillat, dédiée au mobilité douces. Il existe par ailleurs un second passage sécurisé au niveau de l'ouvrage hydraulique des arcades. Concernant les itinéraires modes doux le long du Contournement Sud, l'aménagement intègre bien la création d'itinéraires sécurisés en complément et en cohérence avec ceux existants et ceux projetés par ses partenaires (Communauté Urbaine de Perpignan et Ville de Perpignan). Il convient de se reporter à la planche "Continuités Modes Doux". La future piste cyclable de la RD 22B sera ainsi reliée au réseau existant via le Mas Balande puis au Nord de l'aménagement la continuité sera assurée par la ville Perpignan via le chemin de la Fauceille qui sera relié à la piste créée le long de la RD 914. Cette dernière rejoindra le carrefour du Serrat d'en Vaquer via un itinéraire existant à l'arrière de l'établissement d'enseignement Maintenon. Au sud les liaisons entre la piste cyclable de la rue Léon Jean Grégory et la rue du Mas Palegri sera renforcée en améliorant la liaison via la rue du Docteur Parcé. En complément des traversées sécurisées de la Rocade Sud seront créées ou modifiées au niveau du Carrefour du Serrat d'en Vaquer, du Carrefour du Mas Rous, au niveau de Technosud, mais aussi de la rue du Docteur Baillat et entre Technosud 1 et 2 via des passages inférieurs dédiés.

Contribution n°3 (Email)

Par Richard Cartoixa

Déposée le mardi 01 juillet 2025 à 11:55

Contribution :

Objet : Circulation rocades Perpignan Richard Cartoixa 17 rue G.F Rouelle - 66000 PERPIGNAN
Commissaire de quartier et référent des voisins vigilants Mas Bedos Pascot OBJET :
Circulation rocades Perpignan REF : Parole donnée aux citoyens (page n°5 de l'INDÉPENDANT
du 01/07/2025) Madame la présidente du département des Pyrénées-Orientales. Copie pour
info : mairie quartiers Ouest Perpignan. Madame la présidente je ne viens pas vous parler de
la rocade Sud, mais habitant au Mas Bedos / Pascot (quartier de plus de plus de 1000
habitants), j'attire votre attention sur la problématique du rond-point DYNEFF, implanté à
l'intersection de la rocade Ouest et de l'avenue Julien Panchot à Perpignan. En effet, aux
heures de pointes (de 8h00 à 9h00 et de 16h00 à 17h00), il est très difficile pour les usagers
de l'avenue Panchot et les habitants des quartiers Ouest, de franchir ce rond-point. En effet,
la circulation abondante sur la rocade qui débouche directement sur le dit rond point (sens St
Pierre / Rond point et sens A.9 / Rond point), engendre des bouchons récurrents sur l'avenue
Julien Panchot : - du rond point jusqu'à CANTALOU, - du rond point jusqu'aux VIGNERONS
CATALANS . Certes, l'avenue Julien Panchot à Perpignan, n'est pas de votre ressort, mais la
rocade Ouest est bien de votre compétence. A cet effet, à quand la mise en place du toboggan
initialement prévu au-dessus de ce rond-point ? D'autre part, bien souvent les véhicules qui
abordent ce rond point depuis la rocade, arrivent à des vitesses folles, aussi il est risqué de
s'engager dans les deux sens de l'avenue Julien Panchot ! A cet effet, ne pourrait-on pas
mettre des bandes rugueuses sur les deux voies de décélérations de la rocade afin de pénétrer
dans ce rond point à une vitesse plus modérée ? Il y a bien des panneaux de limitation de
vitesse, mais bien souvent les conducteurs sur la rocade n'en tiennent pas compte ! A
l'occasion d'une précédente cérémonie patriotique au Monument aux Morts de Perpignan, je
vous avais déjà exposé verbalement ce problème. En espérant que ma demande soit prise en
considération, je vous prie de croire madame la présidente du département à l'expression de
mes salutations respectueuses. Richard Cartoixa "" Sempre endavant, mai morirem"" Devise
Catalane : Toujours en avant, jamais nous ne mourrons !

Réponse :

La contribution ne concerne pas le sujet de la requalification des RD900 et RD914. Le
contributeur peut toutefois solliciter le département des Pyrénées-Orientales en adressant un
courrier à l'attention de Mme la Présidente. Concernant le sujet de la dénivellation du
carrefour entre la Rocade Ouest Section Centre et l'avenue Panchot, lors de la réunion
publique de lancement de la concertation publique, Madame la Présidente du Département
a indiqué un démarrage des travaux dès 2027.

Contribution n°4 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 01 juillet 2025 à 16:41

Contribution :

NON A ENCORE PLUS D INFRASTRUCTURE ROUTIERE, NON AU NOUVEAU COLLEGE, NON AU NOUVEAU SITE "LOTISSEMENT ECO-RESPONSABLE" AU POU DE LOS COLOBRES, NON A ENCORE PLUS DE BETONISATION. CE QUARTIER SUD N EST PAS FAIT POUR RECEVOIR AUTANT DE NOUVEAUX VEHICULES LIES A CES NOUVELLES STRUCTURES (habitats, colleges etc...). IL EST INCONCEVABLE DE VIVRE DANS DE TELLES CONDITIONS DESHUMAINES... BETON..ROUTES...VEHICULES..POLLUTIONS..TRAFFICS INCESSANTS... ASSEZ !

Réponse :

La contribution est prise en compte. Le projet ne fait que répondre à des problématiques liées au Contournement Sud et le Maître d'Ouvrage n'a pas d'influence sur les autres projets évoqués. Le projet a été conçu pour limiter au mieux les revêtements minéraux dans le respect des différents enjeux exposés lors de la réunion de lancement de la concertation.

Contribution n°5 (Web)

Par Grimaldi BLANDINE

Déposée le mardi 01 juillet 2025 à 17:59

66270 LE SOLER

Contribution :

Bonjour, je ne pense pas que ces travaux soient la solution, mis à part la verdure, je trouve que c'est très cher pour principalement une amélioration de la circulation. La raison pour laquelle il y a toujours des bouchons sur cette route c'est parce que les ronds points font oeuvre de la loi du plus fort et du plus con, du coup ça crée des bouchons. Les clignotants sont super importants afin de garder un trafic fluide sur les ronds points malheureusement, dans ce département, la majorité des automobilistes ne savent pas s'en servir, beaucoup s'en foutent et une toute petite minorité le met correctement. Mettez la police à ces ronds points pendant quelques jours et qu'ils mettent des PVs à tous les automobilistes qui ne mettent pas leur clignotants ou ceux qui ne les mettent pas comme il faut. Ceux qui se mettent également sur la mauvaise voie. Non seulement vous allez recouvrir des millions d'euros qui pourraient vous servir à développer des travaux moins gros, moins long. Une personne qui ne signale pas avant d'arriver sur un rond point et en le quittant crée en moyenne 5 secondes d'arrêt pour un autre automobiliste. Enfin ça je le base sur mon expérience et observations personnelles mais à mon avis c'est même pire que ça. Multiplier ces 5 secondes par des milliers d'utilisateurs et boom, vous avez les bouchons et bien entendu le stress. En faisant une intervention comme ça, non seulement vous vous ferez beaucoup d'argent mais en plus ça va en calmer plus d'un et qui sait, peut être pourrions nous devenir le département de France qui gère le mieux les ronds points?

Réponse :

L'aménagement prévu permettra de fluidifier et réguler le trafic (réduction de la vitesse et place à feux tricolores) dans le respect des règles de conception afin de garantir la sécurité des usagers. Les infractions au code de la route font déjà l'objet de contrôles sanctions. Votre alerte sera transmise aux services compétents afin de renforcer ces derniers et les maintenir une fois l'aménagement mis en service.

Contribution n°6 (Web)

Par Nicolas RIBO

Déposée le mardi 01 juillet 2025 à 18:36

14 rue Monique Serf

66330 Cabestany

Contribution :

Bonjour, la question à se poser serait plutôt de savoir comment limiter le trafic routier de véhicule qui est la première source d'émission de gaz à effet de serre. Multiplier les infrastructures routières ne règlera pas le problème. Le projet prévoit 46 millions d'euros alors que la remise en service de la ligne Céret-Perpignan n'a été chiffrée qu'à 34,8 millions d'euros. Un arrêt TER pourrait être créé à proximité de l'Université à Technosud. En terme de transport, au lieu de discuter sans cesse des compétences des collectivités, un choix politique fort consisterait à porter un projet départemental de mobilités concerté entre tous les acteurs favorisant le train et les mobilités douces. Les habitants de ce département aimeraient avoir un autre choix que celui d'utiliser leur voiture.

Réponse :

Le projet prend en compte de manière efficace les réseaux de transport en commun avec des voies réservées à la mise en service et pouvant être dédiées sur le long terme en fonction des évolutions du réseau de transports en commun. Le Conseil Départemental travaille avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes sur le secteur que sont la Région Occitanie et la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole. S'il peut directement intervenir sur la construction de nouvelles infrastructures cyclables, il n'est qu'un partenaire actif sur les projets de transport collectif. Les enjeux de structuration du territoire et de développement d'infrastructures de transport collectifs se traitent au niveau des Autorités Organisatrices de Mobilité. Par ailleurs, le calendrier de mise en œuvre de ces politiques publiques s'envisage à des échelles de temps bien plus longues que ceux du projet dont il est question. Ainsi, à court terme, il convient de permettre au territoire de disposer d'infrastructures de mobilité adaptées. Le Contournement Sud de Perpignan fait partie des artères structurantes du territoire et doit rester performant, dans le respect des enjeux de mobilité durable et du cadre de vie local. C'est dans cet esprit que ce projet a été conçu en intégrant l'amélioration du cadre de vie des riverains ; le traitement des mobilités douces en traversée de cette infrastructure et en transit Est-Ouest ; et enfin en développant une prise en compte efficace des réseaux de transport en commun.

Contribution n°7 (Web)

Par Hostaille Sandra

Déposée le mardi 01 juillet 2025 à 21:19

7 Rue Joseph Taurinya

66350 Toulouges

Contribution :

Je suis favorable à cette rocade qui finira d accomplir la rocade ouest et qui permettra d éviter le passage en ville de trop de voitures

Réponse :

Contribution prise en compte.

Contribution n°8 (Web)

Par Benjamin

Déposée le mercredi 02 juillet 2025 à 09:42

3 Rue Etienne Dolet

66000 Perpignan

Contribution :

Je suis favorable à cette idée, ça réglerait sûrement les problèmes de circulation !

Réponse :

Contribution prise en compte.

Contribution n°9 (Web)

Par GUILLON François
Déposée le mercredi 02 juillet 2025 à 10:04
10 rambla du Vallespir, App 4
66100 Perpignan

Contribution :

Aujourd'hui, la rocade sud de Perpignan permet la circulation des véhicules à moteur comme des vélos, jusqu'à la route d'Argelès ; le gros point noir actuel est la traversée des piétons aux différents giratoires, sauf pour celui du Serrat d'en Vaquer où la ville de Perpignan a créé un passage souterrain. J'ai du mal à comprendre le besoin d'augmenter le nombre de voies de circulation, cela va amener plus de véhicules et générer un trafic plus important, sans permettre au final le moindre gain de temps aux usagers. J'imagine mal les vélos continuer à circuler sur une double voie, avec rien de prévu en parallèle pour les déplacements doux, et seulement des plantations d'arbres aux carrefours ; le projet présenté semble dater d'une autre génération, celle du tout voiture, on est très loin d'un boulevard urbain. Si on veut réduire le nombre de véhicules en circulation comme le prévoyait déjà la Loi LAURE en zone urbaine au sens large, ce projet n'est pas du tout adapté. Les carrefours du projet consomment une emprise foncière démesurée là où l'on préférerait des espaces verts accessibles, avec des feux de circulation qui vont générer des files de véhicules jusque sur trois voies. Cela va causer des nuisances sonores aux riverains, sans parler de la pollution atmosphérique. C'est étonnant de voir un investissement d'un tel niveau autant en décalage avec les besoins de notre époque, quand par ailleurs le département des PO réalise des aménagements plus vertueux pour les modes de déplacement doux.

Réponse :

L'aménagement envisagé découle de nombreuses études réalisées. Le contexte de la voie dont la topographie et l'urbanisation limitent les possibilités d'intervention. L'ensemble des enjeux évoqués dans cette contribution a bien été pris en compte.

Différents scénarios d'aménagement ont été testés et celui proposé est fonctionnel d'un point de vue de la fluidité du trafic à l'horizon 2050. Une vérification détaillée du fonctionnement des carrefours à feux a en outre été menée via une modélisation dynamique afin de vérifier que ces derniers ne présenteront pas de difficultés majeures aux mêmes échéances. Toutefois, si le projet prévoit de rendre la circulation plus fluide sur cet axe qui commence déjà à saturer et qui sera congestionné à l'horizon 2030, il n'en oublie pas moins les autres enjeux. Des aménagements spécifiques sont prévus pour les mobilités douces (traversées de la RD et continuité longitudinale à la RD) via des itinéraires continus qui sont présentés sur la planche "continuités modes doux" téléchargeable sur le site du Département. La future piste cyclable de la RD 22B sera ainsi reliée au réseau existant via le Mas Balande puis au Nord de l'aménagement la continuité sera assurée par la ville Perpignan via le chemin de la Fauceille qui sera relié à la piste créée le long de la RD 914. Cette dernière rejoindra le carrefour du Serrat d'en Vaquer via un itinéraire existant à l'arrière de l'établissement d'enseignement Maintenon. Au sud les liaisons entre la piste cyclable de la rue Léon Jean Grégory et la rue du Mas Palegri sera renforcée en améliorant la liaison via la rue du Docteur Parcé. En complément des traversées sécurisées de la Rcade Sud seront créées ou modifiées au niveau du Carrefour

du Serrat d'en Vaquer, du Carrefour du Mas Rous, au niveau de Tecnosud, mais aussi de la rue du Docteur Baillat et entre Tecnosud 1 et 2 via des passages inférieurs dédiés.

Les aménagements paysagers sont prévus sur l'ensemble du tracé en adéquation avec les séquences envisagées par l'architecte urbaniste ayant travaillé sur le projet afin d'assurer la meilleure insertion possible de ce dernier. Des études spécifiques ont permis de s'assurer du respect de la réglementation en matière de bruit et notamment de l'absence d'augmentation perceptible par les usagers du fait du projet, avec de surcroît des mesures d'amélioration de l'impact sonore de cette infrastructure (réduction de la vitesse et revêtement adapté). Il en va de même pour la qualité de l'air qui ne se dégradera pas avec l'aménagement envisagé.

Contribution n°10 (Web)

Par MASDEU--RASTELL David

Déposée le jeudi 03 juillet 2025 à 08:08

27 rue Théodore Aubanel

66000 Perpignan

Contribution :

Bonjour, Je suis favorable à la fluidité de la circulation par cette voie de la route. Cependant, s'il est possible, pouvoir utiliser des matériaux naturels pour aider à baisser la température et aussi pour la décoration aux abords de ces nouvelles voies. Cordialement, David MASDEU--RASTELL

Réponse :

L'aménagement prévoit un traitement paysager pour permettre une meilleure intégration et limiter l'impact visuel routier : places à feux tricolores végétalisées ; plantations et alignements d'arbres le long des voies de circulation, limitant de fait les matériaux minéraux. En complément, des matériaux qualitatifs sont envisagés au niveau des carrefours dénivelés et de la section boulevard urbain dans des teintes claires dans la mesure du possible avec une albédo permettant de limiter l'élévation de températures. Toutefois, en cas d'imposition d'autres types de matériaux dans le cadre de l'obtention des autorisations réglementaires, il ne sera peut-être pas possible de garantir que la totalité des matériaux répondra à cette exigence.

Contribution n°11 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 03 juillet 2025 à 16:30

Contribution :

Bonjour, j'espère que vous avez pensé à la hauteur sous les ponts assez haute pour que les camions puissent passer dessous..ce qui n' est pas Le cas pour le moment au rond point de Auchan.... merci pour eux.

Réponse :

Les différents passages inférieurs envisagés (Serrat d'en Vaquer et Mas Rous) seront dimensionnés pour les gabarits routiers réglementaires permettant ainsi aux poids lourds de gabarit courant de les emprunter.

Contribution n°12 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 07 juillet 2025 à 18:05

Contribution :

EXCELLENT PROJET Oui à tout, on en peut plus des bouchons depuis 30 ans sur cet axe ! Mais peut mieux faire : - Pourquoi seulement 2 voies sous les giratoires au lieu d'une 2X2 voies ? Autant mettre de la capacité d'écoulement vu le trafic. Comme à Béziers où le département de l'Hérault met les moyens. - Pourquoi ne pas en profiter pour déniveler la rocade Ouest alors qu'il reste seulement 2 giratoires aberrants (D612a et Avenue Panchot) à supprimer ? Merci de vos réponses sur ces deux points.

Réponse :

Des études de trafic avec des projections jusqu'en 2050 ont été menées par des bureaux d'études spécialisés et valident la solution envisagée jusqu'à cet horizon. La configuration retenue en 2x1 voies sous les carrefours dénivelés apparaît adaptée aux niveaux de trafic attendus. L'ajout d'une voie supplémentaire n'est donc pas nécessaire à ce stade et nécessiterait des acquisitions foncières supplémentaires qui d'une part retarderaient de plusieurs années le projet au regard de procédures à mener, et d'autre part ne seraient pas compatible avec le développement du bâti de part et d'autre de cette infrastructure. Concernant la dénivellation des carrefours giratoires existants sur la Rocade Ouest section Centre, celui de l'avenue Panchot est programmé dès 2027. Il n'est en revanche pas prévu d'intervention sur le carrefour de la RD 612 a.

Contribution n°13 (Web)

Par SEMPER Pascal

Déposée le lundi 07 juillet 2025 à 20:25

7 rue Rosette Blanc

66200 ALENYA

Contribution :

Suite à la parution, il y a quelques mois dans l'Indépendant, du projet de requalification RD900 RD 914 qui est une bonne chose, je tenais à intervenir pour exprimer mon mécontentement sur la gestion politique calamiteuse de cette route. En effet, le giratoire dit "d'Auchan" est saturé depuis plus de 30 ans déjà, et malgré cela l'on a continué à construire des magasins, des immeubles ou des lotissements entre le secteur commercial de la zone Balande et le giratoire dit " de la prison" (Cinéma, Technosud 1, technosud 2, garages automobiles, DECATHLON 1,2,3 et pourquoi pas 4 etc...) . Mais quelle hérésie! Encore une fois, nos politiques n'ont eu qu'une vision à court terme, à savoir on urbanise comme des idiots puis on réfléchit aux routes d'accès à moindre coût (Nous avons un exemple identique avec la RD d'Argelès vers le Boulou qui a été faite par soucis d'économie en simple voie accidentogène à 80 km/h et au final des aménagements coûteux ont dû être réalisés pour la sécuriser, et quand les élus décideront de la passer en double voix, cela coûtera le triple que si elle avait été faite d'entrée). Ce n'est pas le passage souterrain réalisé il y a une quinzaine d'années sous le rond point d'Auchan, ou la bretelle du côté du giratoire de la "Prison", ou encore les modifications du giratoire du cinéma qui n'ont pas vraiment arrangé les choses. A chaque fois qu'un aménagement d'amélioration était terminé, c'était pire ensuite (Nous avons le même cas d'école au niveau de la pénétrante Nord vers Narbonne, à peine terminée, déjà embouteillée!). Comment se fait-il, qu'avec tous les ingénieurs et les bons penseurs des différents services du département et de la Métropole, personne n'a eu l'idée, au préalable à tous nouveaux projets commerciaux, de traiter la RD900/914 comme une vraie voie rapide à double voie et sans giratoire? Aujourd'hui cela va coûter au contribuable des dizaines de millions d'€ pour au final un résultat en période de pointe qui ne changera pas grand chose. Il n'est pas normal que le contribuable doivent payer aujourd'hui ces grosses erreurs stratégiques, alors que des promoteurs ont fait grassement leur beurre depuis des années et se sont bien gavés, avec une urbanisation à outrance sous couvert des pouvoirs publics. Il est où le SCOTT dans cette histoire? que l'on devrait plutôt appeler le Sincott (Shéma d'incohérence territoriale). Ces travaux sont maintenant bien évidemment nécessaires mais ils ne pourront être vraiment efficaces que si: - L'urbanisation est totalement arrêtée dans ce secteur. Il ne faut pas oublier que nous sommes confrontés à une RD qui sert de desserte aux différents magasins mais également elle est un passage quasi obligatoire des touristes arrivants vers le péage sud, des travailleurs qui vont vers St Charles et de la route vers la Montagne pour les habitants du sud et vers la Mer pour les habitants de l'Est? Il n'est plus possible de rajouter de flux même avec les travaux de passage à 2 voies. Il ne faut surtout pas que ces travaux soit un prétexte au développement commercial. -Passage à 2 voies sans giratoires de la route de Pollestres au Boulou -Passage à 2 voies sans giratoires de la route de la Prison vers Thuir - Elargissement et rénovation de la traverse du cimetière sud et des autres traverses aux alentours (Villeneuve etc...) que les nombreux automobilistes empruntent tous les matins pour éviter l'entonnoir de la RD 900. Il est malheureux dans ce département que

nous accueillions entre 3 et 5000 personnes par an, sans anticiper le trafic routier. Je vis sur Alénia depuis ma naissance, le village est passé de 800 hbts à 3500 Hbts en 40 ans mais les routes d'accès sont à peu près les mêmes, une honte! (Route d'Elne, Route de Théza, Route de St Nazaire, traverse de Corneilla etc...). Si déjà tout le réseau secondaire était remis en état, sans faire d'autoroute, les gens se retrouveraient moins sur les axes principaux et pourraient peut-être plus utiliser les déplacements doux. Je vous remercie de prendre en compte mes observations. M SEMPER

Réponse :

Le Département œuvre pour la sécurisation et le développement des infrastructures de mobilité. Les programmes de développement urbain sont gérés au niveau de chaque intercommunalité et tel que constaté ils ont des incidences sur la saturation des infrastructures routières. Le Département prévoit un plan d'investissement pluriannuel anticipant le déploiement de nouvelles infrastructures pour les modes doux et les véhicules routiers. Les différentes évolutions du contexte social, environnemental, agricole, climatique et réglementaire contraignent fortement le déploiement de nouveaux projets qui sont de fait aujourd'hui limités. Un compromis est nécessaire entre les différents enjeux et le Département investit au plus juste pour accompagner l'accroissement de la population de notre territoire. Ainsi, en complément de la requalification de la Rocade Sud, le carrefour giratoire avec l'avenue Panchot sera dénivelé avec un démarrage des travaux en 2027, et la RD 900 entre Perpignan et Pollestres sera transformée en 2x2 voies avec la création d'une véloroute entre les 2 communes.

Contribution n°14 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 07 juillet 2025 à 23:26

Contribution :

Le plus rapide sera le mieux pour le passage en deux fois deux fois car pour nous les habitants de saillies c'est un calvaire au quotidien !!!

Réponse :

Contribution prise en compte.

Contribution n°15 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 14 juillet 2025 à 20:30

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°16

Contribution :

Nous sommes des résidents à 50 mètres du rond point où vont se dérouler les travaux pendant 2 ans. Déjà aujourd'hui nous avons du bruit sans cesse à cause de la 4 voies. Vous nous dites que les travaux vont se faire de nuit. Donc nous aurons du bruit 24 h sur 24 h . Est ce qu'il y aura un programme et une information pour les résidents autour du rond point et des pauses pour nous laisser dormir car au vu des engins de chantier nous sommes très inquiets. En plus aujourd'hui il n'y a pas de radar et il y a des automobilistes qui roulent à plus de 130 avec plusieurs accidents qui ont eu lieu sur ce rond point. Est il envisager de mettre un radar sur la 4 voies qui passera sous le rond point car sinon le bruit va encore plus êtres insupportable sans parler de la pollution que nous nous mangeons chaque jour au vue du flot d'automobilistes de motos qui ont augmenté de 50 % depuis notre installation en 2011

Réponse :

Des travaux de nuit sont envisagés de façon ponctuelle et ne sont à ce jour pas prévus sur la durée totale du chantier. Une information sera diffusée avant le démarrage du chantier pour détailler le planning des travaux. La pose d'un radar de contrôle de vitesse ne dépend pas du Conseil Départemental mais des services de l'État (Préfecture). Des études spécifiques ont permis de s'assurer du respect de la réglementation en matière de bruit et notamment de l'absence d'augmentation perceptible par les usagers du fait du projet, avec de surcroît des mesures d'amélioration de l'impact sonore de cette infrastructure (réduction de la vitesse et revêtement adapté). Il en va de même pour la qualité de l'air qui ne se dégradera pas avec l'aménagement envisagé.

Contribution n°16 (Web)

Par Anonyme

Déposée le lundi 14 juillet 2025 à 20:41

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°15

Contribution :

Sur le rond point de nombreux feux qui a terme vont générer non plus des embouteillages sous le rond point mais sur le rond rendant l'accès compliqué sur l'avenue vers Frigeland. Et aussi du bruit sur la descente Auchan rond point Maillolles et l'autre côté sortie école maintenant. Pour quoi autant de feu sur ce futur rond point qui va juste déplacer le flux et le bruit.

Réponse :

Des études de trafic avec des projections jusqu'en 2050 ont été menées par des bureaux d'études spécialisés et valident la solution envisagée jusqu'à cet horizon. Une vérification détaillée du fonctionnement des carrefours à feux a en outre été menée via une modélisation dynamique afin de valider que ces derniers ne présenteront pas de difficultés majeures aux mêmes échéances. L'aménagement ne générera pas de trafic supplémentaire sur les rues adjacentes, en conséquence il n'y aura pas de bruit supplémentaire. Des études spécifiques ont permis de s'assurer du respect de la réglementation en matière de bruit et notamment de l'absence d'augmentation perceptible par les usagers du fait du projet, avec de surcroît des mesures d'amélioration de l'impact sonore de cette infrastructure (réduction de la vitesse et revêtement adapté).

Le nombre de feux est fonction du type de carrefour. Dans le cas du présent projet, le nombre de feux est le minimum nécessaire pour un fonctionnement optimal du carrefour.

Contribution n°17 (Web)

Par Anonyme

Déposée le dimanche 20 juillet 2025 à 17:18

Contribution :

Afin de favoriser les modes de déplacements doux dans un secteur à fort enjeu commercial les pistes cyclables ont été intégrées dans ce projet . Leur traitement mériterait d'être néanmoins amélioré et sécurisé pour le confort et la sécurité : - les traversées de voies sont dangereuses, surtout sur les voies de sorties et entrées sur la rocade . La priorité devrait être donnée aux cyclistes et les vitesses de voitures ralenties (ralentisseurs, feux, stop...) - les pistes cyclables méritent plus d'ombre et des revêtements de couleurs claires afin de pouvoir être utilisées par tous en période estivales. La végétalisation pourrait être repensée. Ces aspects sont d'autant plus importants que la rocade dessert des zones commerciales et des enseignes nationales spécialisées dans les articles de sport dont le vélo (avec ateliers de réparation...) .il est donc important de permettre aux usagers de s'y rendre en toute tranquillité .

Réponse :

Les mobilités douces ont en effet été intégrées au projet. Les demandes formulées ont d'ores et déjà été anticipées. Concernant le traitement des traversées, elles se font soit en site propre avec des passages dénivelés, soit avec une gestion par feux tricolores au niveau des places à feux dénivelés. L'emploi de matériaux clairs avec une albédo adaptée aux fortes chaleurs est prévu. La végétalisation a été conçue par un architecte paysagiste spécialisé qui a eu une attention particulière pour le traitement des itinéraires modes doux et notamment du couvert végétal.

Contribution n°18 (Web)

Par FILLON Pascal

Déposée le lundi 21 juillet 2025 à 14:27

15 Impasse Miquel de Giginta

66200 ELNE

Contribution :

Bonjour, Il faut une 2 x 2 voies permanente, de la D914 à la D900. Même si cela passe sous des ponts, il faut que cela reste le plus fluide possible, si c'est pour avoir un retour à une seule voie, cela ne sera pas utile et générera autant d'embouteillages qu'aujourd'hui. Si le carrefour de Tecnosud reste à une seule voie, c'est inutile, il faut l'agrandir à 2 x 2 voies. Pas de feux rouges non plus. L'essence même d'une rocade c'est la fluidité, pas la contrainte. Merci,

Réponse :

La Rocade Sud de Perpignan a fait l'objet d'études de circulation dès 2018 actualisées en 2024. Différents scénarios d'aménagement ont été testés et celui proposé est fonctionnel d'un point de vue de la fluidité du trafic à l'horizon 2050. Une vérification détaillée du fonctionnement des carrefours à feux a en outre été menée via une modélisation dynamique afin de vérifier que ces derniers ne présenteront pas de difficultés majeures aux mêmes échéances. La configuration retenue en 2x1 voies sous les carrefours dénivelés apparaît adaptée aux niveaux de trafic attendus. L'ajout d'une voie supplémentaire n'est donc pas nécessaire à ce stade et nécessiterait des acquisitions foncières supplémentaires qui d'une part retarderaient de plusieurs années le projet au regard de procédures à mener, et d'autre part ne seraient pas compatible avec le développement du bâti de part et d'autre de cette infrastructure.

Les réflexions relatives à une nouvelle Rocade Sud se poursuivent afin d'anticiper l'évolution du trafic au-delà des horizons d'étude de ce projet.

Contribution n°19 (Web)

Par Association Mailloles Perpignan Demain
Déposée le mercredi 30 juillet 2025 à 21:20
7 rue des grappes
66000 PERPIGNAN

Contribution :

Bonjour, Après concertation avec nos adhérents, nous pensons qu'il faudrait mieux réaliser une rocade 2x 2 voies sur tout le long de Décathlon au Serrat d'en Vaquer et rajouter une 3ème voie pour accéder à l'échangeur du Serrat d'En Vaquer ou de Décathlon. Votre projet avec une voie aérienne et une voie souterraine au niveau des rond points va arriver rapidement à saturation (on le voit actuellement avec le Rond point d'Auchan qui bouchonne et bloque toute la circulation est- ouest et nord sud dès qu'il y a un peu de monde) Si vous réalisez votre projet les bouchons seront décalés et arriveront au prochain rond point. Avec l'accentuation du trafic routier sur cette rocade, pourriez vous envisager d'installer des murs antibruit sur tout le secteur pavillonnaire de Mailloles. Après étude de votre projet , nous espérons que le passage piéton souterrain et la piste cyclable ne sauront pas supprimés au niveau du rond point du Serrat d'en Vaquer car il permet a beaucoup d'écolier d'aller à l'école en toute sécurité. Ne pourriez continuer le tracé du contournement de Perpignan avec le prolongement de la rocade qui arrive de la clinique St Pierre en le faisant partir vers Pollestres puis Argeles. Il faut penser que le trafic routier va aller en augmentant Association Mailloles Perpignan Demain

Réponse :

Le projet envisagé est un projet à court / moyen termes visant à fluidifier le trafic tout en améliorant les enjeux de vie locale. Il s'inscrit dans les emprises foncières disponibles prévues pour un élargissement de la voie dès sa construction en 1990. Des études de trafic avec des projections jusqu'en 2050 ont été menées par des bureaux d'études spécialisés et valident la solution envisagée jusqu'à cet horizon. L'ajout d'une voie supplémentaire n'est donc pas nécessaire à ce stade et nécessiterait des acquisitions foncières supplémentaires qui d'une part retarderaient de plusieurs années le projet au regard de procédures à mener, et d'autre part ne seraient pas compatible avec le développement du bâti de part et d'autre de cette infrastructure. Le passage piéton souterrain ne pourra pas être maintenu, mais la traversée des piétons et cycles se fera sur une largeur de voie réduite avec une gestion par feu et uniquement sur le trafic local, le trafic de transit étant dissocié. Cette configuration sera de fait sécuritaire. Le projet ne modifie pas l'infrastructure au niveau du giratoire Mailloles. Il n'augmentera pas le bruit dans le secteur. Des études spécifiques ont permis de s'assurer du respect de la réglementation en matière de bruit et notamment de l'absence d'augmentation perceptible par les usagers du fait du projet, avec de surcroît des mesures d'amélioration de l'impact sonore de cette infrastructure (réduction de la vitesse et revêtement adapté).

Les protections acoustiques existantes seront maintenues mais il n'est pas prévu d'en construire de nouvelles. La RD 900 est une infrastructure bruyante et les constructions développées autour doivent prendre en compte celle-ci dans leur conception. Le projet de nouvelle Rocade Sud est en cours en partenariat avec la Communauté Urbaine de Perpignan et la ville de Perpignan. Il s'agit d'un projet bien plus conséquent que la requalification de la

Rocade Sud et qui s'inscrit dans un planning plus lointain du fait des enjeux de biodiversité, d'usages agricoles qui nécessitent une longue période d'étude. Envisager ce projet à horizon de 25 ou 30 ans semble raisonnable.

Contribution n°20 (Web)

Par Hélène Bureau

Déposée le jeudi 14 août 2025 à 11:19

Contribution :

C'est encore une fois la voiture qui fait la loi. 147 arbres seront abattus pour créer encore plus de CO2. Merci de favoriser les transports en commun Merci d'arrêter la bétonisation à tout-va Sécheresse, canicule, mégafeux... On arrête quand ces politiques suicidaires ?

Réponse :

L'aménagement envisagé découle de nombreuses études réalisées. Le contexte de la voie dont la topographie et l'urbanisation limitent les possibilités d'intervention. L'ensemble des enjeux évoqués dans cette contribution a bien été pris en compte. Ainsi, si le projet prévoit de rendre la circulation plus fluide sur cet axe qui commence déjà à saturer et qui sera congestionné à l'horizon 2030, il n'en oublie pas moins les autres enjeux envisagés sur le long terme. La vitesse de circulation sera limitée à 70 km/h au niveau de la voie de transit et à 50 km/h sur les zones urbaines (places à feux tricolores dénivelées), permettant ainsi une réduction des émissions de CO2 par la diminution de la vitesse pratiquée. Des aménagements spécifiques sont prévus pour les mobilités douces (traversées de la RD et continuité longitudinale à la RD) via des itinéraires continus qui sont présentés sur la planche "continuités modes doux" téléchargeable sur le site du Département. La future piste cyclable de la RD 22B sera ainsi reliée au réseau existant via le Mas Balande puis au Nord de l'aménagement la continuité sera assurée par la ville Perpignan via le chemin de la Fauceille qui sera relié à la piste créée le long de la RD 914. Cette dernière rejoindra le carrefour du Serrat d'en Vaquer via un itinéraire existant à l'arrière de l'établissement d'enseignement Maintenon. Au sud les liaisons entre la piste cyclable de la rue Léon Jean Grégory et la rue du Mas Palegri sera renforcée en améliorant la liaison via la rue du Docteur Parcé. En complément des traversées sécurisées de la Rocade Sud seront créées ou modifiées au niveau du Carrefour du Serrat d'en Vaquer, du Carrefour du Mas Rous, au niveau de Tecnosud, mais aussi de la rue du Docteur Baillat et entre Tecnosud 1 et 2 via des passages inférieurs dédiés.

Le projet prend en compte de manière efficace les réseaux de transport en commun avec des voies réservées à la mise en service et pouvant être dédiées sur le long terme en fonction des évolutions du réseau de transports en commun. Les arrêts des lignes seront intégrés au projet. Le Conseil Départemental travaille avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes sur le secteur que sont la Région Occitanie et la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole. Les aménagements paysagers sont prévus sur l'ensemble du tracé en adéquation avec les séquences envisagées par l'architecte urbaniste ayant travaillé sur le projet afin d'assurer la meilleure insertion possible de ce dernier et limiter l'imperméabilisation du secteur. L'abattage des 147 arbres mentionnés est nécessaire à la réalisation du projet pour la libération des emprises foncières. Ces arbres sont en majeure partie des pins (111 /147 soit 75,5%) fournis par la pépinière du Département sans prise en considération à l'époque des enjeux naturalistes, de changement climatique ni de variété des essences. A minima ce sont 522 arbres de haute tige seront replantés et suivi sur l'ensemble du projet, permettant ainsi de plus de tripler leur nombre par rapport à l'existant. Le projet envisagé par le Département prévoit des essences et une composition cohérente avec les

différents enjeux d'insertion urbaine, d'adaptation au changement climatique et de biodiversité. L'aménagement envisage ainsi des alignements multistrates, de même, l'objectif est de développer des alignements d'arbres, non mono-cépage. Une disposition qui permet de limiter la transmission de maladie entre les espèces et également de favoriser la biodiversité. Le choix des essences se fera dans la palette locale, s'orientant ainsi vers des espèces adaptées aux conditions climatiques locales tel que le vent, les périodes de sécheresses, seront peu consommatrices en eau et non allergènes. Bien que les inventaires réalisés démontrent l'absence d'enjeux naturalistes sur les arbres impactés par le projet, le Département s'attachera à conserver un maximum d'arbres.

Contribution n°21 (Web)

Par Micheline Carbonnell

Déposée le jeudi 14 août 2025 à 18:11

5, rue de la Basse

66500 Prades

Contribution :

La requalification de la RD914 et le réaménagement de RD900 ne résoudra le problème de l'encombrement des voies quand parallèlement le Scot Plaine du Roussillon prévoit 818 ha supplémentaires d'artificialisation des sols avec la construction de lotissements et autres infrastructures en visant une augmentation de la population à 35 500 habitants supplémentaires dans les 10 ans qui viennent ! La preuve en est dans le résultat des bouchons toujours présents malgré le réaménagement de cette voie, fait il y a 15 ans, concomitant aux constructions de lotissements et autres ZAC qui ont poussées comme des champignons, dans l'intervalle. Cette pratique politique, du toujours plus, va dans le sens "du serpent qui se mord la queue" enfermée dans une stratégie de développement d'urbanisme obsolète, inadaptée à la bascule climatique et au déficit de la ressource en eau. L'abattage des 147 arbres en alignement pour ce projet n'en est que le triste et flagrant témoignage ! Par contre, des projets substantiels de développement des mobilités douces, des transports en commun trains et bus auraient été plus rassurants et un indice fort de réel intérêt pour la préservation de notre territoire, mais il s'agit d'un autre choix

Réponse :

L'aménagement envisagé découle de nombreuses études réalisées. Le contexte de la voie dont la topographie et l'urbanisation limitent les possibilités d'intervention. L'ensemble des enjeux évoqués dans cette contribution a bien été pris en compte. Ainsi, si le projet prévoit de rendre la circulation plus fluide sur cet axe qui commence déjà à saturer et qui sera congestionné à l'horizon 2030, il n'en oublie pas moins les autres enjeux envisagés sur le long terme. Le Conseil Départemental n'est pas compétent en matière de planification urbaine, néanmoins il adapte son réseau routier et cyclable aux évolutions démographiques et urbanistiques du territoire afin de le sécuriser et de le renforcer. Des aménagements spécifiques sont prévus pour les mobilités douces (traversées de la RD et continuité longitudinale à la RD) via des itinéraires continus qui sont présentés sur la planche "continuités modes doux" téléchargeable sur le site du Département. La future piste cyclable de la RD 22B

sera ainsi reliée au réseau existant via le Mas Balande puis au Nord de l'aménagement la continuité sera assurée par la ville Perpignan via le chemin de la Fauceille qui sera relié à la piste créée le long de la RD 914. Cette dernière rejoindra le carrefour du Serrat d'en Vaquer via un itinéraire existant à l'arrière de l'établissement d'enseignement Maintenon. Au sud les liaisons entre la piste cyclable de la rue Léon Jean Grégory et la rue du Mas Palegri sera renforcée en améliorant la liaison via la rue du Docteur Parcé. En complément des traversées sécurisées de la Rocade Sud seront créées ou modifiées au niveau du Carrefour du Serrat d'en Vaquer, du Carrefour du Mas Rous, au niveau de Tecnosud, mais aussi de la rue du Docteur Baillat et entre Tecnosud 1 et 2 via des passages inférieurs dédiés.

Le projet prend en compte de manière efficace les réseaux de transport en commun avec des voies réservées à la mise en service et pouvant être dédiées sur le long terme en fonction des évolutions du réseau de transports en commun. Le Conseil Départemental travaille avec les Autorités Organisatrices des Mobilités compétentes sur le secteur que sont la Région Occitanie et la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole. Les aménagements paysagers sont prévus sur l'ensemble du tracé en adéquation avec les séquences envisagées par l'architecte urbaniste ayant travaillé sur le projet afin d'assurer la meilleure insertion possible de ce dernier et limiter l'imperméabilisation du secteur. L'abattage des 147 arbres mentionnés est nécessaire à la réalisation du projet pour la libération des emprises foncières. Ces arbres sont en majeure partie des pins (111 /147 soit 75,5%) fournis par la pépinière du Département sans prise en considération à l'époque des enjeux naturalistes, de changement climatique ni de variété des essences. A minima ce sont 522 arbres de haute tige seront replantés et suivi sur l'ensemble du projet, permettant ainsi de plus de tripler leur nombre par rapport à l'existant. Le projet envisagé par le Département prévoit des essences et une composition cohérente avec les différents enjeux d'insertion urbaine, d'adaptation au changement climatique et de biodiversité. L'aménagement envisage ainsi des alignements multistrates, de même, l'objectif est de développer des alignements d'arbres, non mono-cépage. Une disposition qui permet de limiter la transmission de maladie entre les espèces et également de favoriser la biodiversité. Le choix des essences se fera dans la palette locale, s'orientant ainsi vers des espèces adaptées aux conditions climatiques locales tel que le vent, les périodes de sécheresses, seront peu consommatrices en eau et non allergènes. Bien que les inventaires réalisés démontrent l'absence d'enjeux naturalistes sur les arbres impactés par le projet, le Département s'attachera à conserver un maximum d'arbres.

Contribution n°22 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 19 août 2025 à 18:37

Liée à : Contribution N°21 (Web)

Contribution :

Le plus important pour moi est de ne pas sacrifier des arbres déjà bien développés au profit d'une nouvelle route. On sait combien ils jouent un rôle important contre la chaleur qui nous a fait suffoquer cet été et qui nous inquiète pour l'avenir.

Réponse :

De nombreuses études ont été menées par le Conseil Départemental pour que les impacts du projet soient les mieux maîtrisés possible sur un ensemble de thématiques, dont paysagères et environnementales. A ce titre, des aménagements paysagers sont prévus sur l'ensemble du tracé en adéquation avec les séquences envisagées par l'architecte urbaniste ayant travaillé sur le projet afin d'assurer la meilleure insertion possible de ce dernier et limiter l'imperméabilisation du secteur. L'abattage des 147 arbres mentionnés est nécessaire à la réalisation du projet pour la libération des emprises foncières. Ces arbres sont en majeure partie des pins (111 /147 soit 75,5%) fournis par la pépinière du Département sans prise en considération à l'époque des enjeux naturalistes, de changement climatique ni de variété des essences. A minima ce sont 522 arbres de haute tige seront replantés et suivi sur l'ensemble du projet, permettant ainsi de plus de tripler leur nombre par rapport à l'existant. Le projet envisagé par le Département prévoit des essences et une composition cohérente avec les différents enjeux d'insertion urbaine, d'adaptation au changement climatique et de biodiversité. L'aménagement envisage ainsi des alignements multistrates, de même, l'objectif est de développer des alignements d'arbres, non mono-cépage. Une disposition qui permet de limiter la transmission de maladie entre les espèces et également de favoriser la biodiversité. Le choix des essences se fera dans la palette locale, s'orientant ainsi vers des espèces adaptées aux conditions climatiques locales tel que le vent, les périodes de sécheresses, seront peu consommatrices en eau et non allergènes. Bien que les inventaires réalisés démontrent l'absence d'enjeux naturalistes sur les arbres impactés par le projet, le Département s'attachera à conserver un maximum d'arbres.

Contribution n°23 (Web)

Par Anonyme

Déposée le vendredi 22 août 2025 à 15:34

Contribution :

J'espère que vous avez fait vos simulations en heure de pointe, l'été avec l'afflux des touristes. Je pense qu'il faut voir grand directement plutôt que de devoir réaménager encore une nouvelle fois.

Réponse :

Différents scénarios d'aménagement ont été testés et celui proposé est fonctionnel d'un point de vue de la fluidité du trafic à l'horizon 2050. Une vérification détaillée du fonctionnement des carrefours à feux a en outre été menée aux heures de pointe du matin et du soir via une modélisation dynamique afin de vérifier que ces derniers ne présenteront pas de difficultés majeures aux mêmes échéances. La configuration retenue en 2x1 voies sous les carrefours dénivelés apparaît adaptée aux niveaux de trafic attendus. L'ajout d'une voie supplémentaire n'est donc pas nécessaire à ce stade et nécessiterait des acquisitions foncières supplémentaires qui d'une part retarderaient de plusieurs années le projet au regard de procédures à mener, et d'autre part ne seraient pas compatible avec le développement du bâti de part et d'autre de cette infrastructure.

Contribution n°24 (Web)

Par Anonyme

Déposée le jeudi 28 août 2025 à 19:49

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°26

Contribution :

Bonjour, Faisant suite à votre projet, je souhaite vous faire part de mon avis : - l'idée de la requalification de cet axe est très bien, cependant, j'ai peur que les aménagements proposés arrivent rapidement à saturation et créent plusieurs points noirs voire accidents. A chaque franchissement de ronds-points, vous réduisez la voie à une seule. Plusieurs goulets d'étranglement sont ainsi générés. J'ai peur que cela génère également des "rabattements de dernière minute", comme c'est déjà le cas sur des aménagements similaires (mas balande, accès à la rd83, clinique saint pierre....) d'autant plus que la distance entre 2 sorties est assez courte par endroits pour permettre aux gens de se positionner dans le bon couloir et a fortiori si le trafic est dense (surtout en période estivale). Je pense que le franchissement sous ces carrefours doit être à 2x2 voies et avec des bretelles classiques pour sortir (comme sur un véritable périphérique). Je comprends que la solution proposée peut être liée à une raison budgétaire et dans les prévisions d'une rocade qui irait de la sortie sud à la RD914 comme initialement prévue, mais avec les contraintes actuelles concernant l'environnement, n'y a t il pas un risque que ce projet péage sud -RD914 soit annulé et dès lors nous nous retrouverions avec une rocade sud à réaménager (à nouveau) car le trafic qui était sensé être délesté par la nouvelle rocade ne le soit pas ? Je pense qu'il faut véritablement mettre les moyens (profil périphérique sur ce tronçon) afin de ne pas se retrouver dans une situation de saturation et donc de pollution. - concernant l'aménagement des carrefours avec feux tricolores, cela me semble être une bonne idée surtout pour la sécurisation des modes doux. Dommage que les voies de bus n'aillent pas plus loin dans la ville (cf. Avenue Dalbiez avec le parc relais à proximité ou l'avenue d'Espagne et d'Argeles) - l'aménagement des voies douces est bien pensé, cependant, j'ai l'impression qu'il y a une discontinuité entre les aménagements réalisés avec la rd22 et le projet de requalification... par où passer quand j'arrive de Saleilles ou Cabestany en empruntant la nouvelle rd22 et rejoindre Tecnosud I et II et Porte d'Espagne si ce n'est faire des détours et des détours qui vont m'inciter à prendre plutôt ma voiture que le vélo ou la trottinette ? C'est bien dommage, peut être il faudrait intégrer un tronçon entre le rond point du mas balande et Tecnosud quitte à élargir un peu le nouveau pont au dessus de la voie ferrée et créer une voie verte sécurisée - sur les aménagements paysagers, il serait plutôt pertinent (vu le contexte climatique) d'y ajouter plus d'arbres et de faire des sortes de "forêts urbaines" dans les délaissés et les buttes notamment vers Tecnosud, sur le terre plein central et créer des alignements. Tout cela intégrerait mieux le projet (C'est le cas sur des périphériques comme à Toulouse par exemple sur certains secteurs) Pourquoi ne pas mettre plus d'arbres le long des pistes cyclables ? en été ou en plein vent, elles n'ont plus trop d'utilité.... L'initiative de requalification est une bonne chose, cependant, je pense qu'il faut être plus ambitieux et se projeter sur le long terme pour ne pas se faire rattraper par l'afflux de véhicules et éviter de lourds investissements par la suite. Je vous remercie.

Réponse :

Différents scénarios d'aménagement ont été testés et celui proposé est fonctionnel d'un point de vue de la fluidité du trafic à l'horizon 2050. Une vérification détaillée du fonctionnement des carrefours à feux a en outre été menée aux heures de pointe du matin et du soir via une modélisation dynamique afin de vérifier que ces derniers ne présenteront pas de difficultés majeures aux mêmes échéances. La configuration retenue en 2x1 voies sous les carrefours dénivelés apparaît adaptée aux niveaux de trafic attendus. L'ajout d'une voie supplémentaire n'est donc pas nécessaire à ce stade et nécessiterait des acquisitions foncières supplémentaires qui d'une part retarderaient de plusieurs années le projet au regard de procédures à mener, et d'autre part ne seraient pas compatible avec le développement du bâti de part et d'autre de cette infrastructure.

Lors des phases d'études successives une attention particulière sera apportée à la question de la lisibilité des aménagements afin d'éviter toute problématique sécuritaire et notamment via une signalétique appropriée. Concernant la prolongation des voies bus, il s'agit d'un autre projet, cependant tel que relevé, le projet de requalification de la Rocade Sud est compatible avec des évolutions futures des lignes de transport en commun. La continuité cyclable a été traitée conformément à ce qui est présenté dans la planche dédiée à ce sujet téléchargeable sur le site du Département. La future piste cyclable de la RD 22B sera ainsi reliée au réseau existant via le Mas Balande puis au Nord de l'aménagement la continuité sera assurée par la ville Perpignan via le chemin de la Fauceille qui sera relié à la piste créée le long de la RD 914. Cette dernière rejoindra le carrefour du Serrat d'en Vaquer via un itinéraire existant à l'arrière de l'établissement d'enseignement Maintenon. Au sud les liaisons entre la piste cyclable de la rue Léon Jean Grégory et la rue du Mas Palegri sera renforcée en améliorant la liaison via la rue du Docteur Parcé. En complément des traversées sécurisées de la Rocade Sud seront créées ou modifiées au niveau du Carrefour du Serrat d'en Vaquer, du Carrefour du Mas Rous, au niveau de Tecnosud, mais aussi de la rue du Docteur Baillat et entre Tecnosud 1 et 2 via des passages inférieurs dédiés. D'autres projets avec un franchissement des voies ferrées pourront être envisagés à plus longs termes dans le cadre de nouvelles liaisons cyclables. Concernant le volet paysager, l'aménagement envisage ainsi des alignements multistrates, de même, l'objectif est de développer des alignements d'arbres, non mono-cépage. Une disposition qui permet de limiter la transmission de maladie entre les espèces et également de favoriser la biodiversité. Le choix des essences se fera dans la palette locale, s'orientant ainsi vers des espèces adaptées aux conditions climatiques locales tel que le vent, les périodes de sécheresses, seront peu consommatrices en eau et non allergènes. Un couvert végétal sera envisagé au droit des pistes cyclables, toutefois, certaines zones présentent des contraintes techniques (dénivelées, réseaux) qui ne permettent pas d'envisager de plantations. Le traitement des abords des pistes cyclables sera ainsi prévu autant que possible.

Contribution n°25 (Web)

Par Poisse Philippe

Déposée le vendredi 29 août 2025 à 00:40

Contribution :

Je suis opposé au projet de requalification de la rocade sud pour les raisons suivantes.

Communication La temporalité de cette concertation est déjà un problème en soi. La communication sur cette concertation a eu lieu en juin, et la période estivale est connue pour ne pas être propice à la mobilisation citoyenne. Le Conseil départemental a clairement choisi la discrétion. Venant d'une institution qui se targue de promouvoir la « démocratie participative », ce choix est très inquiétant. Le Conseil départemental a aussi choisi de sortir le sujet le plus « polémique » de cette concertation : l'abattage de 147 arbres. Une participation du public par voie électronique (PPVE) a eu lieu début juillet, sans réelle communication sur son lancement. Sur ce point la volonté d'éviter une mobilisation contre cet abattage est évidente. D'autres PPVE sur le même sujet (notamment à Céret) ont contraint des promoteurs à reculer. Le Conseil départemental ayant obtenu un arrêté préfectoral permettant l'abattage, ce point n'aura pas à être évoqué lors de la future enquête publique. Si la légalité de la manœuvre pose question, son cynisme est évident.

Dossier vide Le dossier présenté dans le cadre de cette concertation consiste en quelques vidéos disponibles sur le site du Conseil départemental. Pour avoir ne serait-ce que quelques plans il faut se rendre sur le site de la préfecture et télécharger le dossier de la PPVE sur l'abattage des arbres. Mis à part ces plans peu précis, ce dossier est vide. On ne trouve donc aucune étude sur la mobilité. Malgré de nombreux projets de lotissements ou de zones économiques, soit directement desservis par la RD917 comme l'extension de Tecnosud, soit à proximité, comme le lotissement à l'entrée nord de Pollestres ou ceux au sud du Mas de la Miséricorde, rien n'est dit sur le trafic induit. Le trafic actuel est de 55 000 véhicules par jour, rien n'est dit sur les prévisions de trafic d'ici 10 à 15 ans, délai de réalisation de ces différents projets d'urbanismes déjà inscrit dans le PLUI-d. Les différents impacts de ce projet sont totalement ignorés. Aucun budget prévisionnel ou plan de financement ne sont présentés. Pour avoir une idée du coût des travaux, sans doute plus de 46 millions d'euros, il faut lire la presse locale et croire sur parole les élus. De même, comme à son habitude, le Conseil départemental a refusé de réaliser un bilan carbone. Le but est tout simplement de masquer l'impact réel de ce projet et de limiter, tout à la fois, les critiques des opposants et le coût des compensations environnementales. Avec un dossier aussi vide, le Conseil départemental montre bien qu'il refuse un débat de fond, argumenté et démocratique.

Absence de vision Les élus locaux refusent de sortir des années 1980. La bétonisation du Roussillon, la défense de la voiture individuelle comme moyen quasi-exclusif pour se déplacer, en sont la preuve. Les projets routiers comme l'aménagement de la RD914, et de la RD900 à termes, qui représentent des investissements de plusieurs dizaines de millions d'euros, sont des freins à la transition vers des mobilités durables. Ces projets sont même des contre-sens : on bétonne pour fluidifier, on fluidifie pour attirer plus de voitures, et on recommence. Sans se soucier ni du coût pour le contribuable, ni du coût pour l'environnement. Le Conseil départemental doit abandonner ce projet écocide d'aménagement de la RD914 et travailler, avec les autres collectivités territoriales, à un vrai plan de mobilité à l'échelle du département.

Réponse :

La procédure de concertation répond à une obligation légale au titre du Code de l'Urbanisme. Elle est organisée conformément aux dispositions prévues dans ce Code et dans le Code de l'Environnement. Le Département a retenu une période de concertation calée en fonction des échéances électorales dans le but de ne pas interférer avec celles-ci. En effet, la période de réserve pour les élections municipales commençait le 1er septembre et le projet étant porté en co maîtrise d'ouvrage avec la ville de Perpignan et la Communauté Urbaine de Perpignan, celle-ci s'imposait à la concertation organisée par le Département. La période relativement longue permet au plus grand nombre de prendre connaissance du projet. Le dossier a ainsi été consulté près de 3 000 fois. La Participation Par Voie Electronique du Public organisée par la DDTM dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation d'abattage a également été menée conformément au cadre réglementaire afférent. Ces deux procédures sont indépendantes et ne peuvent pas être menées conjointement.

Le dossier présenté au titre du Code de l'Urbanisme est adapté à un large public. De ce fait, le détail des études techniques menées par les services du Département n'a pas été produit. Seule la synthèse des études accessible au plus grand nombre a été communiquée.

Des études de trafic spécifiques ont été menées par des bureaux d'études spécialisés tel que mentionné dans le support de présentation disponible en ligne sur le site du Département. Les hypothèses de croissance du trafic ont pris en compte les évolutions du contexte local et à plus grande échelle et sont conformes aux recommandations au niveau national. Différents scénarios d'aménagement ont été testés et celui proposé est fonctionnel d'un point de vue de la fluidité du trafic à l'horizon 2050. Une vérification détaillée du fonctionnement des carrefours à feux a en outre été menée aux heures de pointe du matin et du soir via une modélisation dynamique afin de vérifier que ces derniers ne présenteront pas de difficultés majeures aux mêmes échéances. Chaque tronçon du projet dispose de projections spécifiques. Les conclusions des spécialistes valident les aménagements proposés à l'horizon 2050.

Le projet constitue un aménagement en lieu et place qui permettra de limiter la congestion du trafic et le report sur des voies inadaptées avec des itinéraires plus longs. Outre la fluidification de la circulation sur cet axe qui commence déjà à saturer et qui sera congestionné à l'horizon 2030, le projet n'en oublie pas moins les autres enjeux envisagés sur le long terme. La vitesse de circulation sera limitée à 70 km/h au niveau de la voie de transit et à 50 km/h sur les zones urbaines (places à feux tricolores dénivelées). Il permettra ainsi au global une réduction des émissions de CO2 par la diminution de la vitesse pratiquée et la limitation de la congestion du trafic et des reports sur des voies secondaires.

Au sujet des mobilités durables, des aménagements spécifiques sont prévus pour les mobilités douces (traversées de la RD et continuité longitudinale à la RD) via des itinéraires continus qui sont présentés sur la planche "continuités modes doux" téléchargeable sur le site du Département. La future piste cyclable de la RD 22B sera ainsi reliée au réseau existant via le Mas Balande puis au Nord de l'aménagement la continuité sera assurée par la ville Perpignan via le chemin de la Fauceille qui sera relié à la piste créée le long de la RD 914. Cette dernière rejoindra le carrefour du Serrat d'en Vaquer via un itinéraire existant à l'arrière de l'établissement d'enseignement Maintenon. Au sud les liaisons entre la piste cyclable de la rue Léon Jean Grégory et la rue du Mas Palegri sera renforcée en améliorant la liaison via la rue du Docteur Parcé. En complément des traversées sécurisées de la Rocade Sud seront créées ou modifiées au niveau du Carrefour du Serrat d'en Vaquer, du Carrefour du Mas Rous,

au niveau de Tecnosud, mais aussi de la rue du Docteur Baillat et entre Tecnosud 1 et 2 via des passages inférieurs dédiés.

Le projet prend en compte de manière efficace les réseaux de transport en commun avec des voies réservées à la mise en service et pouvant être dédiées sur le long terme en fonction des évolutions du réseau de transports en commun. Les arrêts des lignes seront intégrés au projet. Le Conseil Départemental travaille avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes sur le secteur que sont la Région Occitanie et la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole.

Le projet se situe en zone urbanisée et a pris en compte les enjeux environnementaux présents. Les expertises faune flore et habitats menées par des prestataires spécialisés ont conclu à des impacts résiduels nuls à faibles après application des mesures d'évitement et de réduction appropriées en phase de travaux. Le projet répond ainsi à des enjeux à moyens termes sans interdire des évolutions futures et en prenant en compte les enjeux de mobilités douces et de report modal.

Le coût des travaux ainsi que le plan de financement entre les différents partenaires à ce stade des études est exposé en page 29 du support de présentation.

Contribution n°26 (Web)

Par Anonyme

Déposée le samedi 30 août 2025 à 00:29

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°24

Contribution :

Le passage sous le rond point des arcades ne permet pas le passage des camions... avez vous prévu de le modifier pour éviter que les camions voulant aller tout droit ne passent par le rond point ? Les autres sous terrains permettront ils leur passage ? À Béziers la rocade a été prévue pour le passage des camions et en 2x2 voies sous les carrefours.

Réponse :

Les différents passages inférieurs envisagés (serrât d'en Vaquer et Mas Rous) seront dimensionnés pour les gabarits routiers réglementaires permettant ainsi aux poids lourds de gabarit courant de les emprunter.

Contribution n°27 (Web)

Par Amadi, Quentin

Déposée le lundi 01 septembre 2025 à 22:47

26 rue des Pommiers

66200 Elne

Contribution :

Bonjour, Je trouve les pistes développées sur les plans et projections vidéos très intéressantes. Je pense que les carrefours à feux qui vont remplacer les ronds-points sont vraiment les point clés de ce projet. En effet, empruntant cet axe tous les jours depuis près de 5 ans (de la route d'Elne jusqu'au péage Perpignan Sud) je constate qu'il y a chaque mois plusieurs accidents et accrochages au niveau de tous les ronds-points résultant d'un refus de priorité ou d'un mauvais placement dans les voies, d'un mauvais usage des clignotants et plus généralement d'un forcing des automobilistes qui se croient tout permis. De plus, les feux de signalisation sur les parties haute haute des nouveaux carrefours permettront d'éviter le phénomène des gens les "plus pressés" qui s'octroient le droit de passer devant les autres en empruntant les ronds-points ou voies d'insertion au lieu de passer par ce qui est censé être plus rapide (voie souterraine ou voie sensée fluidifier ma circulation). Par exemple en venant de la route d'Elne direction Technosud, au lieu de prendre la voie de gauche qui est la voie dédiée à cet itinéraire, d'innombrables automobilistes préfèrent aller sur le rond-point du Méga Castillet pour emprunter la voie d'insertion direction Technosud tout ça pour grappiller quatre ou cinq places mais en ralentissant inexorablement le trafic. Je me demandais donc si l'installation de feux avait été prévue sur le rond-point d'Auchan qui a l'air d'être inchangé dans les visuel du projet que j'ai pu consulter. Un autre point qui me questionne est si dans l'aménagement de ces nouveaux carrefours il avait été envisagé l'idée de créer un tourne à gauche pour pouvoir accéder au Décathlon (au niveau du Lidl) quand on descend du lotissement Porte d'Espagne vers le rond-point de la boulangerie Feuillette. En effet si on prend en compte votre nouvel aménagement, il faudra compter désormais 3 feux successifs pour accéder à Décathlon en venant de Porte d'Espagne, ce que je trouve personnellement chronophage et surtout abusé. J'espère que mes quelques avis pourront vous être utiles, Cordialement

Réponse :

Le projet ne prévoit pas d'intervention au niveau du giratoire des arcades. Une gestion par feux tricolores pourra cependant être envisagée dans un second temps selon le bilan qui sera fait après aménagement. Concernant l'accès aux centres commerciaux Décathlon et Lidl, ils n'ont pas été intégrés au projet mais pris en compte dans le dimensionnement du fonctionnement des carrefours. Votre demande sera évoquée avec les services de la ville de Perpignan afin d'envisager d'éventuelles solutions qui pourraient faciliter ces accès.

Contribution n°28 (Email)

Par Alternatiba66

Déposée le lundi 01 septembre 2025 à 10:42

Contribution :

Objet : L'extension de la Rcade sud nie les impacts environnementaux Communiqué de presse Alternatiba66 le 21/07/2025 L'extension de la Rcade sud nie les impacts environnementaux Alternatiba66 dénonce des consultations organisées en période de vacances et dans une présentation succincte qui ne traite pas des impacts induits. En effet, l'aménagement en 2+2 voies des rocades D900 et D914 au sud de Perpignan, fait l'objet de consultations du public qui se déroulent dans une période peu propice à une large participation susceptible de recueillir des propositions contradictoires. Tout d'abord, du 24 juin au 8 juillet, se déroulait une consultation sur le projet d'arrêté préfectoral relatif à la demande d'autorisation pour l'abattage de 147 arbres d'alignement. La replantation dite de compensation de 672 arbres interroge : comment ces arbres seront ils arrosés pour assurer leur développement, dans une situation de sécheresse avérée ? Avec quelle eau ? Par ailleurs il faudra attendre 15 à 20 ans pour que ces arbres atteignent une taille leur permettant de remplir pleinement leur rôle de puits de carbone en substitution des plantations abattues. De plus, l'écran visuel et anti-bruit pour les habitations riveraines à l'efficacité très limitée, dépend des essences utilisées et de la densité des plantations. Certains logements récemment implantés à 50 mètres du Rd point du Serrat d'en Vaquer sont particulièrement exposés aux bruits et à la pollution. L'autre consultation porte sur les travaux visant à améliorer les conditions de circulation en passant en 2x2 voies sur le tronçon de la RD914 et en traitant le giratoire du Serrat d'en Vaquer. Alternatiba66 souligne que de nombreuses analyses sur l'extension des axes de circulation à trafic important mettent en évidence que, si dans un premier temps le trafic se trouve fluidifié, la création de nouvelles voies multiplie inévitablement le nombre de voitures en circulation, pour aboutir à terme à de nouveaux engorgements, augmentant par conséquent bruit et pollution. Ce cercle vicieux est appelé « trafic induit », un constat établi par les scientifiques depuis des décennies. Malgré ces conséquences prévisibles, aucune analyse des impacts climatiques et de la pollution de l'air ne sont abordés dans le dossier de consultation. Enfin, le chantier de la rocade sud devrait s'étaler sur 5 ans pour un montant de 47 millions d'euros. Une somme colossale investie au détriment des politiques publiques favorisant la réduction de la dépendance à la voiture, l'amélioration de l'offre de transport en commun et la limitation de l'étalement urbain. Alternatiba66 qui milite pour une mobilité soutenable rappelle que le transport routier émet 30% des émissions de gaz à effet de serre responsable du dérèglement climatique. La neutralité carbone visée pour 2050 nous oblige à sortir d'une mobilité centrée sur la voiture.

Réponse :

La procédure de concertation répond à une obligation légale au titre du Code de l'Urbanisme. Elle est organisée conformément aux dispositions prévues dans ce Code et dans le Code de l'Environnement. Le Département a retenu une période de concertation calée en fonction des échéances électorales dans le but de ne pas interférer avec celles-ci. En effet, la période de réserve pour les élections municipales commençait le 1er septembre et le projet étant porté en co maîtrise d'ouvrage avec la ville de Perpignan et la Communauté Urbaine de Perpignan,

celle-ci s'imposait à la concertation organisée par le Département. La période relativement longue permet au plus grand nombre de prendre connaissance du projet. Le dossier a ainsi été consulté près de 3 000 fois. Le dossier présenté au titre du Code de l'Urbanisme est adapté à un large public. De ce fait, le détail des études techniques menées par les services du Département n'a pas été produit. Seule la synthèse des études, accessible au plus grand nombre a été communiquée. La Participation Par Voie Electronique du Public organisée par la DDTM dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation d'abattage a également été menée conformément au cadre réglementaire afférent. Cette procédure est indépendante de la concertation organisée par le Département et ne peut pas être menée conjointement.

L'abattage des 147 arbres mentionnés est nécessaire à la réalisation du projet pour la libération des emprises foncières. Ces arbres sont en majeure partie des pins (111 /147 soit 75,5%) fournis par la pépinière du Département sans prise en considération à l'époque des enjeux naturalistes, de changement climatique ni de variété des essences. A minima ce sont 522 arbres de haute tige seront replantés et suivi sur l'ensemble du projet, permettant ainsi de plus de tripler leur nombre par rapport à l'existant. Le projet envisagé par le Département prévoit des essences et une composition cohérente avec les différents enjeux d'insertion urbaine, d'adaptation au changement climatique et de biodiversité. L'aménagement envisage ainsi des alignements multistrates, de même, l'objectif est de développer des alignements d'arbres, non mono-cépage. Une disposition qui permet de limiter la transmission de maladie entre les espèces et également de favoriser la biodiversité. Le choix des essences se fera dans la palette locale, s'orientant ainsi vers des espèces adaptées aux conditions climatiques locales tel que le vent, les périodes de sécheresses, seront peu consommatrices en eau et non allergènes. Bien que les inventaires réalisés démontrent l'absence d'enjeux naturalistes sur les arbres impactés par le projet, le Département s'attachera à conserver un maximum d'arbres.

Des études spécifiques ont permis de s'assurer du respect de la réglementation en matière de bruit et notamment de l'absence d'augmentation perceptible par les usagers du fait du projet, avec de surcroît des mesures d'amélioration de l'impact sonore de cette infrastructure (réduction de la vitesse et revêtement adapté). Il en va de même pour la qualité de l'air qui ne se dégradera pas avec l'aménagement envisagé.

Le projet constitue un aménagement en lieu qui permettra de limiter la congestion du trafic et le report sur des voies inadaptées avec des itinéraires plus longs. Outre la fluidification de la circulation sur cet axe qui commence déjà à saturer et qui sera congestionné à l'horizon 2030, le projet n'en oublie pas moins les autres enjeux envisagés sur le long terme. La vitesse de circulation sera limitée à 70 km/h au niveau de la voie de transit et à 50 km/h sur les zones urbaines (places à feux tricolores dénivelées). Il permettra ainsi au global une réduction des émissions de CO2 par la diminution de la vitesse pratiquée et la limitation de la congestion du trafic et des reports sur des voies secondaires.

Au sujet des mobilités durables, des aménagements spécifiques sont prévus pour les mobilités douces (traversées de la RD et continuité longitudinale à la RD) via des itinéraires continus qui sont présentés sur la planche "continuités modes doux" téléchargeable sur le site du Département La future piste cyclable de la RD 22B sera ainsi reliée au réseau existant via le Mas Balande puis au Nord de l'aménagement la continuité sera assurée par la ville Perpignan via le chemin de la Fauceille qui sera relié à la piste créée le long de la RD 914. Cette dernière rejoindra le carrefour du Serrat d'en Vaquer via un itinéraire existant à l'arrière de l'établissement d'enseignement Maintenon. Au sud les liaisons entre la piste cyclable de la

rue Léon Jean Grégory et la rue du Mas Palegri sera renforcée en améliorant la liaison via la rue du Docteur Parcé. En complément des traversées sécurisées de la Rocade Sud seront créées ou modifiées au niveau du Carrefour du Serrat d'en Vaquer, du Carrefour du Mas Rous, au niveau de Tecnosud, mais aussi de la rue du Docteur Baillat et entre Tecnosud 1 et 2 via des passages inférieurs dédiés. Le projet prend en compte de manière efficace les réseaux de transport en commun avec des voies réservées à la mise en service et pouvant être dédiées sur le long terme en fonction des évolutions du réseau de transports en commun. Les arrêts des lignes seront intégrés au projet. Le Conseil Départemental travaille avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes sur le secteur que sont la Région Occitanie et la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole.

Le projet répond ainsi à des enjeux à moyens termes sans interdire des évolutions futures et en prenant en compte les enjeux de mobilités douces et de report modal.

Contribution n°29 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 02 septembre 2025 à 22:58

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°30

Contribution :

Ces aménagements sont indispensables. Cette rocade n'est pas adaptée à une agglomération de 300 000 habitants, sans compter les centaines de milliers de touristes qui fréquentent les stations du littoral. Il faudrait prolonger la rocade ouest directement vers la route d'Argeles. Cela éviterait les embouteillages permanents autour du péage sud de l'A9. Cela soulagerait la rocade "bis" par le mas Bresson et Villeneuve-de-la-Raho, itinéraire préconisé par tous les GPS.

Réponse :

Contribution prise en compte. Les réflexions relatives à la nouvelle Rocade Sud se poursuivent afin d'anticiper l'évolution du trafic au-delà des horizons d'étude de ce projet.

Contribution n°30 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mardi 02 septembre 2025 à 22:58

Contribution(s) web provenant de la même adresse IP : N°29 – Comptabilisée une seule fois

Contribution :

Ces aménagements sont indispensables. Cette rocade n'est pas adaptée à une agglomération de 300 000 habitants, sans compter les centaines de milliers de touristes qui fréquentent les stations du littoral. Il faudrait prolonger la rocade ouest directement vers la route d'Argeles. Cela éviterait les embouteillages permanents autour du péage sud de l'A9. Cela soulagerait la rocade "bis" par le mas Bresson et Villeneuve-de-la-Raho, itinéraire préconisé par tous les GPS.

Réponse :

Contribution prise en compte. Les réflexions relatives à la nouvelle Rocade Sud se poursuivent afin d'anticiper l'évolution du trafic au-delà des horizons d'étude de ce projet.

Contribution n°31 (Web)

Par SALMON Jean-Clair

Déposée le mercredi 03 septembre 2025 à 12:21

Route de Clara

66500 Prades

Contribution :

Bonjour. Il y a effectivement une problématique de flot automobile à gérer. Cependant, si l'on reste dans la logique de gérer un flot qui ne cesse d'augmenter, dans 10 ans ce flot exponentiel posera à nouveau de gros problèmes. Toute l'énergie, tout le financement et tous les aménagements doivent être mis dans la réduction drastique du flot automobile. A savoir (au risque d'être poncif): -développer le FRET au maximum. -développer les transports en commun de l'interco et les rendre accessibles. -aménager les espaces pour déplacement doux. -Systématiser le covoiturage. -Vulgarisation des voyage (vacances) sans voiture. La tâche est certes difficile; mais, hormis le dénis, c'est la seule solution physique. C'est mathématique. On ne peut pas gérer une courbe exponentielle! Le projet RD 900 RD 914 est une fuite en avant. C'est un pansement provisoire sur une hémorragie que l'on n'a pas le courage d'arrêter... Avec mes salutations les plus courtoises

Réponse :

Le projet constitue un aménagement en lieu et place qui permettra de limiter la congestion du trafic et le report sur des voies inadaptées avec des itinéraires plus longs. Outre la fluidification de la circulation sur cet axe qui commence déjà à saturer et qui sera congestionné à l'horizon 2030, le projet n'en oublie pas moins les autres enjeux envisagés sur le long terme. La vitesse de circulation sera limitée à 70 km/h au niveau de la voie de transit et à 50 km/h sur les zones urbaines (places à feux tricolores dénivelées). Il permettra ainsi au global une réduction des émissions de CO2 par la diminution de la vitesse pratiquée et la limitation de la congestion du trafic et des reports sur des voies secondaires.

Au sujet des mobilités durables, des aménagements spécifiques sont prévus pour les mobilités douces (traversées de la RD et continuité longitudinale à la RD) via des itinéraires continus qui sont présentés sur la planche "continuités modes doux" téléchargeable sur le site du Département. La future piste cyclable de la RD 22B sera ainsi reliée au réseau existant via le Mas Balande puis au Nord de l'aménagement la continuité sera assurée par la ville Perpignan via le chemin de la Fauceille qui sera relié à la piste créée le long de la RD 914. Cette dernière rejoindra le carrefour du Serrat d'en Vaquer via un itinéraire existant à l'arrière de l'établissement d'enseignement Maintenon. Au sud les liaisons entre la piste cyclable de la rue Léon Jean Grégory et la rue du Mas Palegri sera renforcée en améliorant la liaison via la rue du Docteur Parcé. En complément des traversées sécurisées de la Rocade Sud seront créées ou modifiées au niveau du Carrefour du Serrat d'en Vaquer, du Carrefour du Mas Rous, au niveau de Tecnosud, mais aussi de la rue du Docteur Baillat et entre Tecnosud 1 et 2 via des passages inférieurs dédiés.

Le projet prend en compte de manière efficace les réseaux de transport en commun avec des voies réservées à la mise en service et pouvant être dédiées sur le long terme en fonction des évolutions du réseau de transports en commun. Les arrêts des lignes seront intégrés au projet. Le Conseil Départemental travaille avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes sur le secteur que sont la Région Occitanie et la Communauté Urbaine Perpignan

Méditerranée Métropole. S'il peut directement intervenir sur la construction de nouvelles infrastructures cyclables, il n'est qu'un partenaire actif sur les projets de transport collectif. Les enjeux de structuration du territoire et de développement d'infrastructures de transport collectifs se traitent au niveau des Autorités Organisatrices de Mobilité. Par ailleurs, le calendrier de mise en œuvre de ces politiques publiques s'envisage à des échelles de temps bien plus longues que ceux du projet dont il est question. Ainsi, à court terme, il convient de permettre au territoire de disposer d'infrastructures de mobilité adaptées. Le Contournement Sud de Perpignan fait partie des artères structurantes du territoire et doit rester performant, dans le respect des enjeux de mobilité durable et du cadre de vie local. C'est dans cet esprit que ce projet a été conçu en intégrant l'amélioration du cadre de vie des riverains ; le traitement des mobilités douces en traversée de cette infrastructure et en transit Est-Ouest ; et enfin en développant une prise en compte efficace des réseaux de transport en commun.

Contribution n°32 (Web)

Par Anonyme

Déposée le mercredi 03 septembre 2025 à 14:59

Contribution :

Les articles L. 122-1 II, art. L. 122-1 III et R. 122-2 du code de l'environnement régissent les conditions et les contenus attendus dans les évaluations environnementales qu'ils rendent obligatoire en cas de « l'élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus ». Dans la liste des documents associés à la consultation, je n'ai pas trouvé l'évaluation environnementale liée au projet, il ne m'a donc pas été possible de l'étudier. Source : <https://proprietespubliques.fr/2023/09/29/preservation-biodiversite-bord-routes/> Pourtant, la biodiversité quelle qu'elle soit, est de plus en plus en difficulté dans notre département (pollution, fortes chaleurs, manque d'eau, altération des continuités écologiques, artificialisation, sans évoquer les collisions routières liées au nombre impressionnant de conducteurs qui ne respectent pas les limitations de vitesse....), de ce fait l'ensemble des mesures de précautions permettant de ne pas augmenter les pressions qu'elle subit devraient être désormais intégrées sans concession. S'agissant de la zone concernée par le projet, je ne peux que vous alerter sur le fait qu'il m'a été donné d'apercevoir à de nombreuses reprises des hérissons sur l'avenue Alduy et dans le quartier porte d'Espagne. Pour mémoire, l'UICN a réévalué le statut du Hérisson d'Europe et il apparaît désormais dans la catégorie « quasi menacée ». Source : <https://www.notre-environnement.gouv.fr/actualites/breves/article/le-herisson-est-quasi-menace-d-extinction-indique-l-uicn> Or, en l'absence d'évaluation environnementale du projet et d'identification de mesures ERC, l'avenir des populations de hérisson du secteur (et autres animaux) concernés par le projet semble mal pris en compte. Pourtant, le Cerema explique que de nombreuses solutions peuvent exister pour répondre à l'enjeu de réduction de la fragmentation des milieux en lien avec les infrastructures routières. Il conviendrait d'en intégrer le plus grand nombre dans le cadre de ce projet. Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/adapter-infrastructures-transports-ameliorer-transparence> S'agissant du bruit, les éléments diffusés ne sont pas suffisamment précis et détaillés pour permettre une analyse approfondie du sujet. Il n'est pas précisé quelle a été la période, la technique de mesure, ni les modalités de calcul retenues pour établir les catégories qui sont reportées sur les cartes. Cela laisse à penser, qu'il est possible que les données soient des moyennes de mesures réalisées sur des périodes de temps potentiellement suffisamment longues pour lisser les pics de bruit et finalement tendre vers des niveaux sonores acceptables du point de vue de la réglementation. Il est aussi imaginable que les mesures aient été réalisées sur des périodes plus calmes (en hiver) ne prenant pas alors en compte les nuisances liées à la circulation des grosses cylindrées sur cet axe (moto notamment) à la période estivale, ce qui aura pu biaiser les résultats. Compte-tenu de ces écueils, il est possible de relever tout de même que les 4 cartes du document désigné « Donnée Acoustique » indiquent que la modélisation à 2050 ne révèle pas d'aggravation de la situation sauf sur le secteur Est « au niveau de quelques bureaux sur technosud +5dBA ». De mon côté, à l'œil nu j'observe que les surfaces des zones en vert clair, foncé et jaune, c'est-à-dire les zones exposées à des intensités sonores inférieures à 50 dB régressent fortement en 2050, laissant à imaginer un impact significatif, ce qui semble contradictoire avec les mentions d'analyse reportées sur les cartes. Par ailleurs, je note que les cartes nocturnes ne sont pas communiquées. Je rappelle, que « les impacts sanitaires

extra-auditifs peuvent survenir à court ou moyen long terme, suite à une exposition chronique à des niveaux sonores parfois faibles » Source : <https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/sante/article/les-bruits-et-les-nuisances-sonores>. Il conviendrait dès lors de prendre toutes les mesures nécessaires – au-delà des exigences réglementaires – pour ne pas accentuer des problèmes déjà existants et prévenir des situations sanitaires qui pourraient nous coûter (à tous) très cher à l’avenir, sachant qu’au delà du périmètre proche de l’axe, la montée en altitude de la route sur la partie entre le rond point de technosud et le SDIS, bien que légère, permet d’imaginer une propagation des pics sonores sur des distances bien plus lointaines, jusqu’aux immeubles de Moulin à Vent. Pour conclure, ma participation vise à appuyer l’idée que les gros projets d’investissement, d’autant plus lorsqu’ils vont à contre-sens des orientations qu’il conviendrait désormais de suivre dans un monde en transition (développement des transports en commun - tram, train, bus), devraient être absolument irréprochables du point de vue de l’impact qu’ils peuvent avoir sur la santé publique, la préservation de la biodiversité, la consommation des ressources et la prise en compte du changement climatique. Tel que présenté ici, les éléments du projet semblent avoir été pensés comme si nous étions encore en 1990, ne prenant pas ces éléments en compte de manière sérieuse et ambitieuse, c’est-à-dire pas à la hauteur des enjeux du siècle, tandis que c’est en partie l’argent de mes impôts qui finance le projet je ne peux que m’en sentir responsable en partie, et en conséquence, j’émetts un avis défavorable au projet.

Réponse :

Le Code de l’Environnement régit en effet les conditions et les contenus attendus dans les évaluations environnementales. En l’espèce conformément à l’annexe de l’article R122-2 du Code de l’Environnement ce projet de modification d’une infrastructure existante de longueur ininterrompue de moins de 10 kilomètres n’est pas soumis à demandes d’examen au cas par cas ni à évaluation environnementale.

Pour autant, le Département a fait réaliser l’ensemble des études nécessaires à l’évaluation des impacts du projets, ce qui a permis d’analyser différents partis d’aménagements et de proposer à la concertation le projet de moindre impact.

Le dossier présenté au titre du Code de l’Urbanisme est adapté à un large public. De ce fait, le détail des études techniques menées par les services du Département n’a pas été produit. Seule la synthèse des études accessible au plus grand nombre a été communiquée.

Le projet se situe en zone urbanisée et a pris en compte les enjeux environnementaux présents. Les expertises faune flore et habitats menées par des prestataires spécialisés ont conclu à des impacts résiduels nuls à faibles après application des mesures d’évitement et de réduction appropriées en phase de travaux. La voie étant existante et ses adaptations contraintes par son environnement immédiat (topographie, bâti), les options d’aménagement ont cherché à minimiser au mieux les impacts du point de vue des enjeux naturalistes en trouvant le meilleur compromis avec l’ensemble des enjeux.

Des études spécifiques ont permis de s’assurer du respect de la réglementation en matière de bruit et notamment de l’absence d’augmentation perceptible par les usagers du fait du projet, avec de surcroît des mesures d’amélioration de l’impact sonore de cette infrastructure (réduction de la vitesse et revêtement adapté). Ces études ont été menées conformément aux exigences réglementaires, dans le respect des différentes normes et notamment de la norme NFS 31-085 pour la réalisation des points de mesure. Les mesures réalisées in situ dans des conditions optimales ont permis de modéliser l’infrastructure existante. Ce modèle a été validé en s’assurant que la marge d’erreur était conforme avec les niveaux sonores mesurés

au niveau des points de mesure. Le modèle ainsi construit a ainsi permis de déterminer un scénario de référence sans aménagement et de tester différents scénarios d'aménagement. Le scénario retenu a ainsi été testé et les résultats obtenus ont permis de s'assurer du respect des différents textes de référence et notamment de l'Arrêté du 5 mai 1995, « relatif au bruit des infrastructures routières nouvelles et fixant les niveaux sonores maximaux admissibles en fonction de la nature des locaux et de la zone d'ambiance sonore ».

L'illustration des résultats des modélisation via des bandes de couleur représentent en effet les évolutions des contributions sonores mais elles sont à prendre avec réserves. Il s'agit d'une illustration du modèle appliqué sachant que la vérification est spécifiquement faite au niveau des points sensibles (façades des habitations et autres bâtiments...) afin d'évaluer d'éventuels dépassements liés à la réglementation. Le Département a ainsi communiqué en synthèse sur les évolutions les plus défavorables par catégories de bâtiments.

Dans la situation actuelle, de jour, l'ambiance sonore le long du linéaire d'étude est majoritairement modérée. Toutefois, au niveau des bâtiments les plus proches, l'ambiance sonore peut être qualifiée de non modérée avec des niveaux sonores compris entre 65 dB(A) et 68 dB(A) selon le récepteur et l'horizon d'étude. De nuit, l'ambiance sonore est modérée en tout point ($LA_{eq22h-06h} < 60$ dB(A)). Il s'agit toutefois d'une infrastructure bruyante tel que présenté lors de la réunion publique, et bien que le projet se soit attaché à limiter les nouvelles contributions sonores dans les limites réglementaires admissibles, il apparaît difficile de concilier protections acoustiques collectives et insertion urbaine du projet. L'urbanisation s'étant développée autour de cette infrastructure, les constructions nouvelles ont été adaptées en conséquence.

Le projet prend en compte de manière efficace les réseaux de transport en commun avec des voies réservées à la mise en service et pouvant être dédiées sur le long terme en fonction des évolutions du réseau de transports en commun. Le Conseil Départemental travaille avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes sur le secteur que sont la Région Occitanie et la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole. S'il peut directement intervenir sur la construction de nouvelles infrastructures cyclables, il n'est qu'un partenaire actif sur les projets de transport collectif. Les enjeux de structuration du territoire et de développement d'infrastructures de transport collectifs se traitent au niveau des Autorités Organisatrices de Mobilité. Par ailleurs, le calendrier de mise en œuvre de ces politiques publiques s'envisage à des échelles de temps bien plus longues que ceux du projet dont il est question. Ainsi, à court terme, il convient de permettre au territoire de disposer d'infrastructures de mobilité adaptées. Le Contournement Sud de Perpignan fait partie des artères structurantes du territoire et doit rester performant, dans le respect des enjeux de mobilité durable et du cadre de vie local. C'est dans cet esprit que ce projet a été conçu en intégrant l'amélioration du cadre de vie des riverains ; le traitement des mobilités douces en traversée de cette infrastructure et en transit Est-Ouest ; et enfin en développant une prise en compte efficace des réseaux de transport en commun.

Contribution n°33 (Web)

Par Coalition Viure

Déposée le mercredi 03 septembre 2025 à 16:14

§{speechPostalCodeAndCity#33}

Contribution :

Si avec ce projet de requalification de la rocade Sud le CD66 pense rendre service aux habitants du territoire, il se trompe. Et une fois de plus, tant ses multiples projets d'infrastructures forment l'exacte réponse inverse à ce qu'il faudrait faire en ces années 2020, face aux enjeux du siècle. Plusieurs explications à cela, aisément compréhensibles par tous : • D'abord les infrastructures routières sont incompatibles avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre dans le cadre la stratégie nationale bas carbone, ainsi que de zéro artificialisation des sols (même si la loi a été affaiblie sur ce point). Écueil systématique relevé par les Shifters (voir le site du Shiftproject) sur ces projets, aucune estimation des émissions relative au projet a été effectué. D'innombrables études (voir notamment le site de l'association La déroute des routes) démontrent depuis des années que de construire des nouvelles routes non seulement ne fluidifient pas le trafic, mais le fait augmenter. Une étude a d'ailleurs été réalisé sur notre territoire par les Shifters Languedoc- Roussillon en 2023 sur le contournement de Montpellier. "Plus de routes, plus de kilomètres parcouru en voiture" affirment-ils. En effet, l'offre créée l'usage et comme des vases communicants, le flux de voiture existant comble progressivement les nouvelles infrastructures. Si les premières années la circulation semblent s'améliorer, les embouteillages reprennent à moyen terme. Ce phénomène appelé trafic induit est bien expliquée par l'urbaniste Frédéric Héran lors d'une conférence à Céret en 2023 (<https://www.youtube.com/watch?v=YCcZBUi8LoI>). La rocade actuelle a été construite dans les années 90 pour exactement la même raison qu'aujourd'hui et pourtant, le trafic a fini par s'obstruer. • La construction de routes ouvre la voie à l'étalement urbain. Comme abordé dans l'étude Shifters sur la nouvelle desserte du Vallespir en 2023, une nouvelle route va constituer une opportunité pour améliorer la faisabilité de nouveaux travaux d'urbanisme. De nombreux projets de lotissement sont déjà inscrits dans le PLU comme à Pollestres, au Mas de la Miséricorde, ou à Tecnosud. Le seraient-ils sans la perspective de ce nouvel accès routier ? D'autant plus que ce modèle éloigne les lieux de travail des lieux de résidence et des centres commerciaux. Par conséquent , les citoyens se retrouvent captifs de la voiture et d'un mode de vie qui oblige a faire des kilomètres. Qui apprécie de passer du temps dans sa voiture pour aller travailler ? Sans compter les coûts que imposés aux ménages. Cette rocade illustre la vision court-termiste du CD66 qui s'apprête à dépenser environ 46 millions d'euros (selon la presse) pour perpétuer le modèle tout voiture. Les transports en communs sont peu développés, le TER vers Céret ou Quillan est toujours réclamé et attendu, et celui entre Villefranche et Perpignan a été lamentablement interrompu pendant un et demi. La cadence de ce TER est d'ailleurs insuffisante surtout le week-end, et la grille horaire se termine beaucoup trop tôt, obligeant les usagers à prendre leur voiture. Des lignes de train régulières pourraient pourtant concurrencer efficacement la voiture pour peut être moins d'argent qu'il n'en faut pour construire ces routes. Financer ces routes c'est en quelque sorte pénaliser le développement des mobilités alternatives collectives moins polluantes. Et donc priver le citoyen d'une liberté de mouvement de mouvement moins chère et moins polluante. • Qui dit choix politique de construire plus de routes, de privilégier la voiture individuelle et de poursuivre l'étalement urbain, dit choix politique de faire vivre les citoyens dans un

environnement pollué nocif pour la santé, ce qui est contraire au droit. En effet, la protection de la santé et le droit à vivre dans un environnement sain sont des libertés fondamentales de valeur constitutionnelle. Il incombe donc aux pouvoirs publics la charge de garantir la santé environnementale du territoire. Pour rappel, l'association Atmo qui mesure la qualité de l'air, avait relevé en 2022 à Perpignan un dépassement des valeurs limites en dioxyde d'azote, un polluant émis à 76% par le transport. Dans son rapport, on apprend qu'une rocade concentre 40% des émissions de polluant et du trafic routier. Si on se base sur les normes très restrictives de l'OMS, la totalité du département est exposé aux polluants atmosphériques. Ces derniers provoquent cancers et maladies respiratoires, notamment chez les plus jeunes.

- Organiser une consultation publique en plein été diminue grandement la probabilité de mobiliser un nombre important d'avis. C'est un grand classique quand il s'agit d'éviter toute contestation citoyenne. On sait bien de surcroît que ces consultations n'ont aucune valeur contraignante et ne servent que de vernis démocratique à des projets imposés.
- Par ailleurs la rocade nécessite en plus l'abattage de 147 arbres. A minima, le MO aurait pu les intégrer dans l'aménagement, comme cela se fait ailleurs afin d'éviter au maximum l'impact sur la biodiversité. Tout le monde sait maintenant l'importance des grands arbres dans un contexte de réchauffement climatique, et que de planter de jeunes arbres sous des climats secs est extrêmement aléatoire. A défaut de compenser on pourrait déjà éviter. Les vidéos offrent une vision très idéalisée d'une rocade fluide, agréablement végétalisée et bordée de beaux arbres adultes. Pour rappel, le territoire a connu deux périodes de très fortes chaleurs cet été qui ont achevé tous les arbres déjà affaiblis par la sécheresse passée, et desséchés de nombreux autres. Il ne faut pas mentir aux gens en montrant une vision tronquée du futur, à moins de prévoir un arrosage important des plantations, en dépit des restrictions préfectorales. Mais le sort des 147 arbres est déjà scellé vu que la préfecture en a autorisé l'abattage, sans que personne n'ait pu, en temps et en heure, bénéficier d'une information de qualité.
- Pour conclure, il ne fait aucun doute que les véritables gagnants de ce nième projet routier sont les promoteurs et le secteur du BTP. Dans le 3ème département le plus pauvre de France, incapable de produire des emplois de valeur et innovant, les élus continuent de tirer sur la rente immobilière et de la construction, les seuls secteurs avec le tourisme ou l'agriculture à donner un peu d'emploi. En l'absence de vision à moyen et long terme, la bétonisation et ses conséquences sur la santé et l'environnement a encore, chez nous, de beaux jours devant elle. La coalition Viure (www.viure.fr) des Pyrénées-Orientales demande au CD66 de retirer ce projet et de proposer un autre type d'aménagement urbain basé sur les mobilités collectives ou non polluantes, le respect du cadre de vie des habitants et de la qualité de l'air.

Réponse :

Le projet constitue un aménagement en lieu et place qui permettra de limiter la congestion du trafic et le report sur des voies inadaptées avec des itinéraires plus longs. Outre la fluidification de la circulation sur cet axe qui commence déjà à saturer et qui sera congestionné à l'horizon 2030, le projet n'en oublie pas moins les autres enjeux envisagés sur le long terme. La vitesse de circulation sera limitée à 70 km/h au niveau de la voie de transit et à 50 km/h sur les zones urbaines (places à feux tricolores dénivelées). Il permettra ainsi au global une réduction des émissions de CO2 par la diminution de la vitesse pratiquée et la limitation de la congestion du trafic et des reports sur des voies secondaires.

Différents scénarios d'aménagement ont été testés et celui proposé est fonctionnel d'un point de vue de la fluidité du trafic à l'horizon 2050. Une vérification détaillée du fonctionnement des carrefours à feux a en outre été menée aux heures de pointe du matin et du soir via une

modélisation dynamique afin de vérifier que ces derniers ne présenteront pas de difficultés majeures aux mêmes échéances. Chaque tronçon du projet dispose de projections spécifiques. Les conclusions des spécialistes valident les aménagements proposés à l'horizon 2050. L'urbanisation déjà validée dans les documents d'urbanisme a été prise en compte mais il convient de noter que la réalisation de ce projet n'a pas conditionné la validation de ces évolutions des plans de développement urbain.

Le projet prend en compte de manière efficace les réseaux de transport en commun avec des voies réservées à la mise en service et pouvant être dédiées sur le long terme en fonction des évolutions du réseau de transports en commun. Le Conseil Départemental travaille avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) compétentes sur le secteur que sont la Région Occitanie et la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole. S'il peut directement intervenir sur la construction de nouvelles infrastructures cyclables, il n'est qu'un partenaire actif sur les projets de transport collectif. Les enjeux de structuration du territoire et de développement d'infrastructures de transport collectifs se traitent au niveau des Autorités Organisatrices de Mobilité. Par ailleurs, le calendrier de mise en œuvre de ces politiques publiques s'envisage à des échelles de temps bien plus longues que ceux du projet dont il est question. Ainsi, à court terme, il convient de permettre au territoire de disposer d'infrastructures de mobilité adaptées. Le Contournement Sud de Perpignan fait partie des artères structurantes du territoire et doit rester performant, dans le respect des enjeux de mobilité durable et du cadre de vie local. C'est dans cet esprit que ce projet a été conçu en intégrant l'amélioration du cadre de vie des riverains ; le traitement des mobilités douces en traversée de cette infrastructure et en transit Est-Ouest ; et enfin en développant une prise en compte efficace des réseaux de transport en commun.

Concernant les données relatives à l'air Atmo Occitanie a réalisé une modélisation en 2019 de l'axe concerné qui a permis de conclure à l'horizon 2030, en prenant en compte l'accroissement de trafic concerné, au respect des valeurs limites annuelles pour différentes sources de pollution avec sur certaines valeurs des améliorations liées à l'évolution de parc automobile (NO₂ ; PM₁₀ ; PM_{2,5} ; Benzène ; Arsenic ; Nickel ; Benzo(a)pyrène).

La procédure de concertation répond à une obligation légale au titre du Code de l'Urbanisme. Elle est organisée conformément aux dispositions prévues dans ce Code et dans le Code de l'Environnement. Le Département a retenu une période de concertation calée en fonction des échéances électorales dans le but de ne pas interférer avec celles-ci. En effet, la période de réserve pour les élections municipales commençait le 1er septembre et le projet étant porté en co maîtrise d'ouvrage avec la ville de Perpignan et la Communauté Urbaine de Perpignan, celle-ci s'imposait à la concertation organisée par le Département. La période relativement longue permet au plus grand nombre de prendre connaissance du projet. Le dossier a ainsi été consulté près de 3 000 fois.

L'abattage des 147 arbres mentionnés est nécessaire à la réalisation du projet pour la libération des emprises foncières. Ces arbres sont en majeure partie des pins (111 /147 soit 75,5%) fournis par la pépinière du Département sans prise en considération à l'époque des enjeux naturalistes, de changement climatique ni de variété des essences. A minima ce sont 522 arbres de haute tige seront replantés et suivi sur l'ensemble du projet, permettant ainsi de plus de tripler leur nombre par rapport à l'existant. Le projet envisagé par le Département prévoit des essences et une composition cohérente avec les différents enjeux d'insertion urbaine, d'adaptation au changement climatique et de biodiversité. L'aménagement envisage ainsi des alignements multistrates, de même, l'objectif est de développer des alignements d'arbres, non mono-cépage. Une disposition qui permet de limiter la transmission de maladie

entre les espèces et également de favoriser la biodiversité. Le choix des essences se fera dans la palette locale, s'orientant ainsi vers des espèces adaptées aux conditions climatiques locales tel que le vent, les périodes de sécheresses, seront peu consommatrices en eau et non allergènes. Bien que les inventaires réalisés démontrent l'absence d'enjeux naturalistes sur les arbres impactés par le projet, le Département s'attachera à conserver un maximum d'arbres.

Contribution n°34 (Email)

Par Association économique A2PEPS

Déposée le mercredi 03 septembre 2025 à 17:51

Contribution :

Objet : Requalification de la RD900/914 Bonjour, L'association économique A2PEPS tient à signaler tout le bien que nous pensons du projet de requalification de la RD900/914 sur le secteur Serrat d'en Vaquer, jusqu'à au SDIS 66. Le constat, avec l'accroissement constant des circulations lié notamment au développement économique des zones Portes d'Espagne, Fauceille, Tecnosud I, II et Agrosud, est une saturation à toute heure de la journée. Votre projet, tel que présenté lors des diverses réunions, auxquelles notre association a participé, nous semble correspondre à une nette amélioration de la situation. Nous pensons même qu'à plus long terme cette réalisation permettra de s'inscrire dans le développement de notre secteur économique avec notamment : * la prise en compte des transparences nord sud pour le développement des déplacements doux (cycles etc ...) * les accès aux secteurs qui seront décongestionnés (Mas Delfau, 2ème tranche de Tecnosud II ...) * une fluidification générale du trafic profitable aux activités commerciale. Bien à vous

Réponse :

Contribution prise en compte. Le Département sera vigilant à l'atteinte des objectifs d'amélioration évoqués dans cette contribution.
