



4.1 OAP Déplacements

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





Sommaire

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



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

● Qu'est-ce qu'une OAP ?

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

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

- "Le plan local d'urbanisme comprend :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

● L'opposabilité aux tiers des OAP

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

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

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

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

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



2 CONTEXTE

● Les objectifs de l'OAP Déplacements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



3 LES ORIENTATIONS THÉMATIQUES

● Synthèse des orientations

Cette OAP s'organise autour de plusieurs orientations d'aménagement cartographiées et illustrées réunies en six fiches-orientations. L'ensemble de ces orientations visent à constituer un cadre juridique favorisant la cohérence des projets et des aménagements à l'échelle du ressort territorial et ainsi répondre au Projet Mobilités Objectif 2037 selon deux grandes ambitions :

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

Les fiches-orientations :

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



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

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

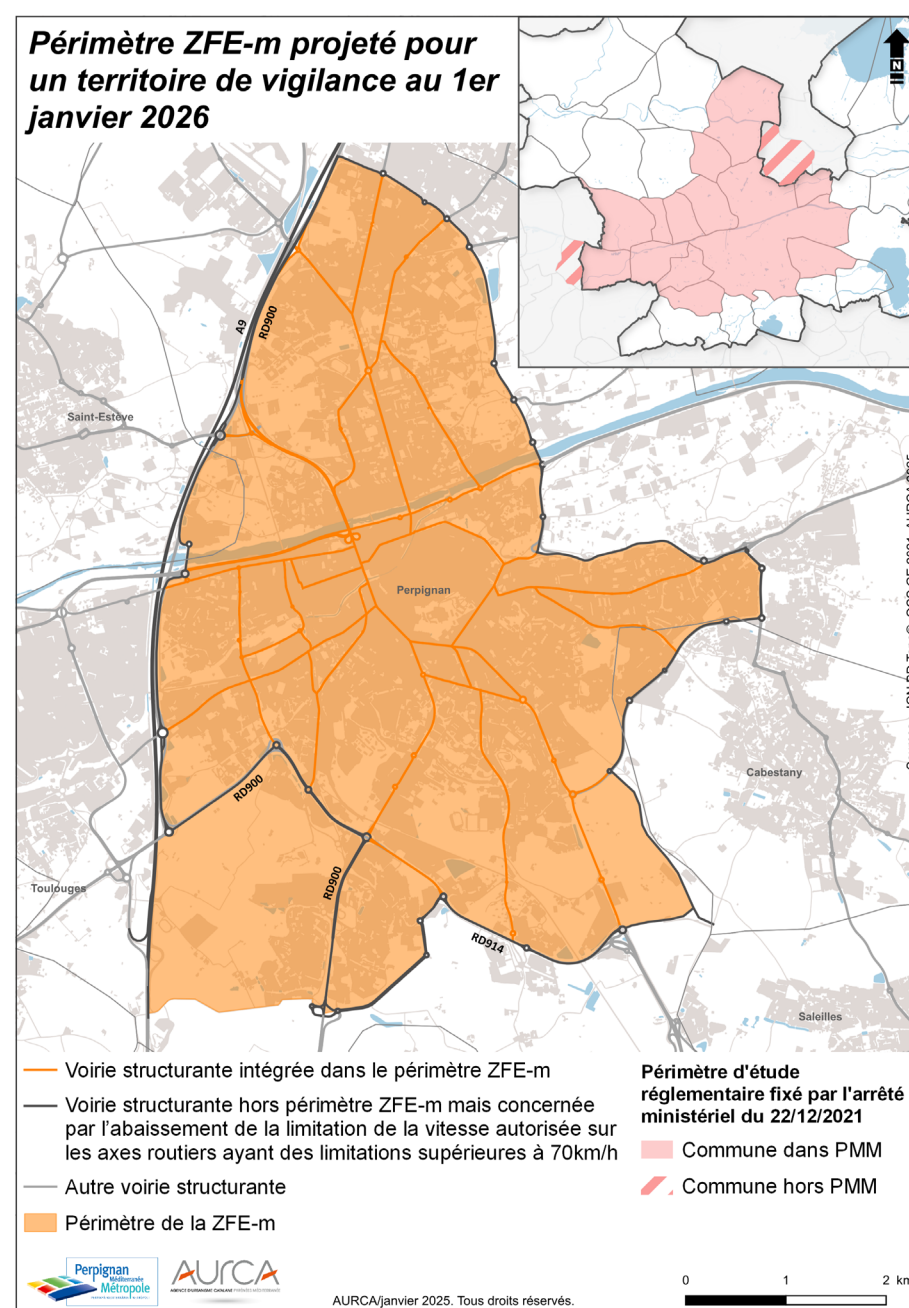
• La ZFE-m, une démarche centrale pour améliorer la qualité de l'air

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

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

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

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



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

• Réduire les nuisances sonores

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

L'**abaissement de la vitesse**, outre les gains sur la qualité de l'air, est le moyen le plus efficace pour réduire les nuisances sonores. Dans les secteurs où l'abaissement de la limitation n'est pas suffisant, voire impossible, d'autres moyens seront utilisés suivant le contexte local : mur antibruit, ralentisseur de vitesse, plateau traversant, restrictions particulières d'aménagement des nouvelles zones habitées ou de développement des zones existantes à proximité des infrastructures génératrices de nuisances sonores, etc.

L'**apparition de nouvelles nuisances sonores devra être anticipée lors des projets d'aménagement d'infrastructures de transport** en imposant, à titre d'exemple, des normes techniques particulières. Ainsi, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) devra être accompagnée de réponses techniques aux nuisances engendrées lorsque cela est nécessaire.

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

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

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



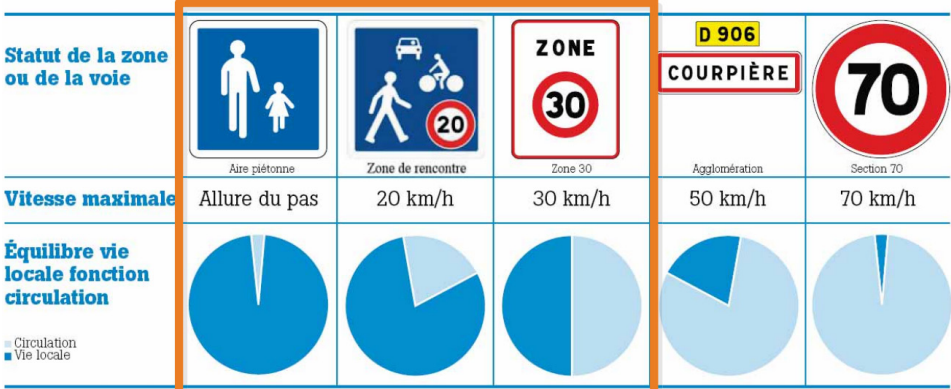
2. Hiérarchiser le réseau de voirie

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

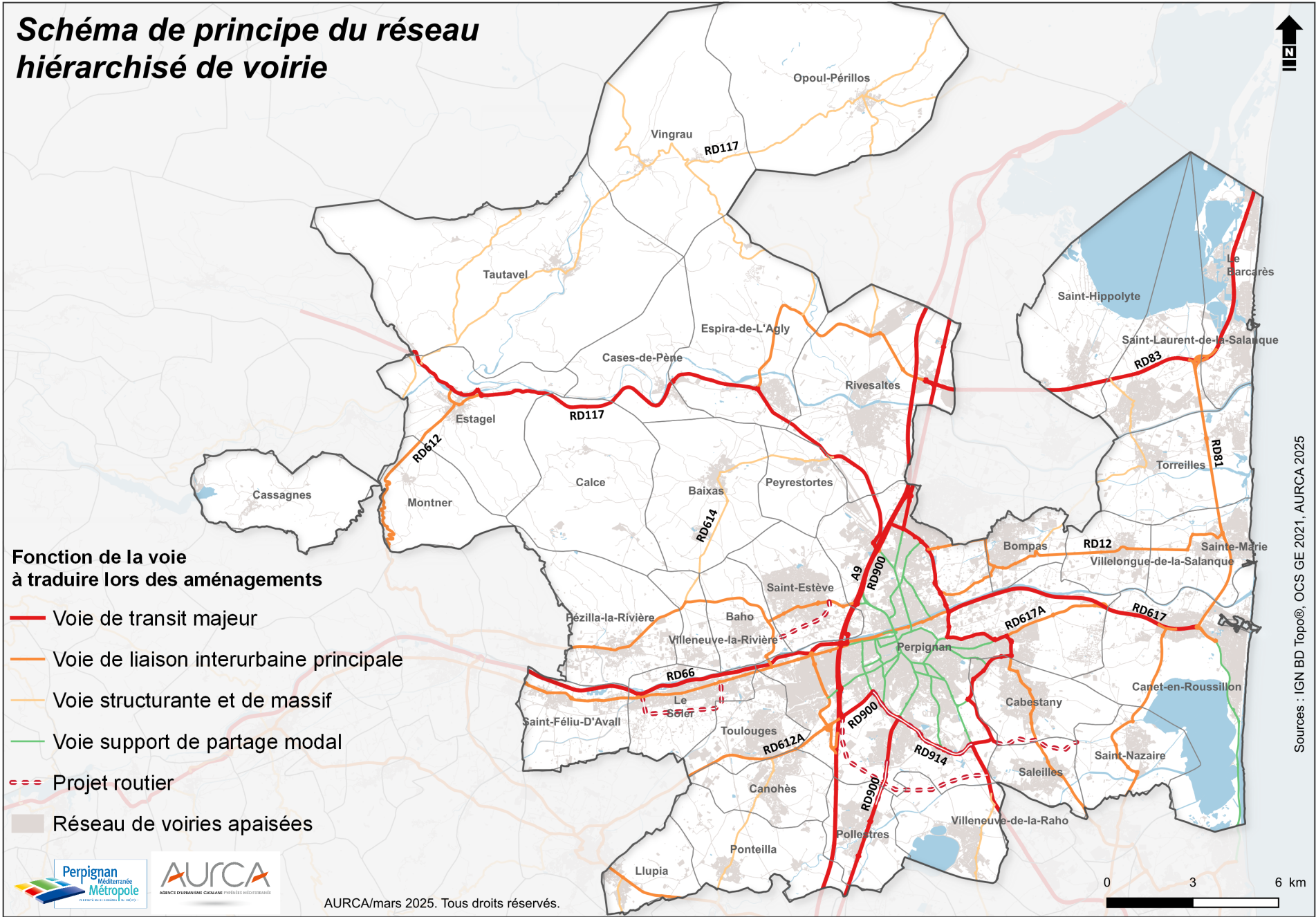
La hiérarchisation du réseau viaire permet d'avoir une vision globale de l'organisation viaire et a pour but de mettre en cohérence la forme des rues avec les fonctions et usages préférentiels attendus. La multiplicité des usages dans des espaces souvent contraints oblige cependant à rechercher la cohabitation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

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

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



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



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

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



Les voies de transit majeur

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

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

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

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



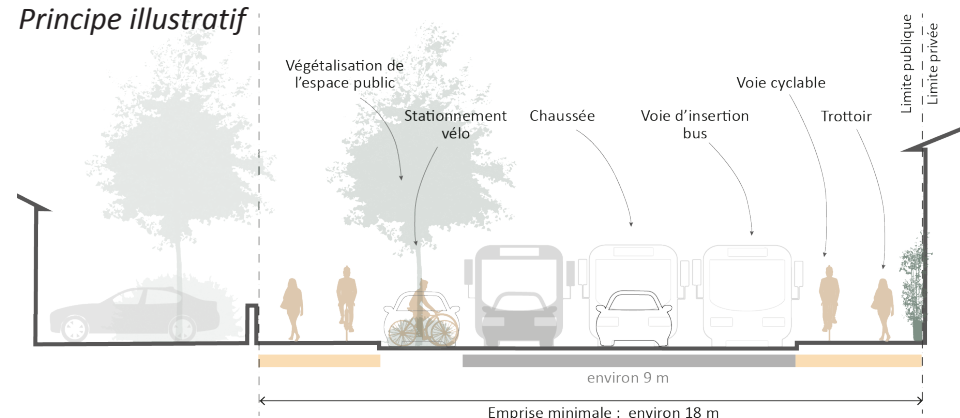
La RD22C est une voie de transit coupant la zone commerciale du Mas Guerido en deux et fonctionnant comme un tronçon est du contournement de Perpignan (AURCA, 2020).

Les voies de liaisons interurbaines principales

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

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

Principe illustratif

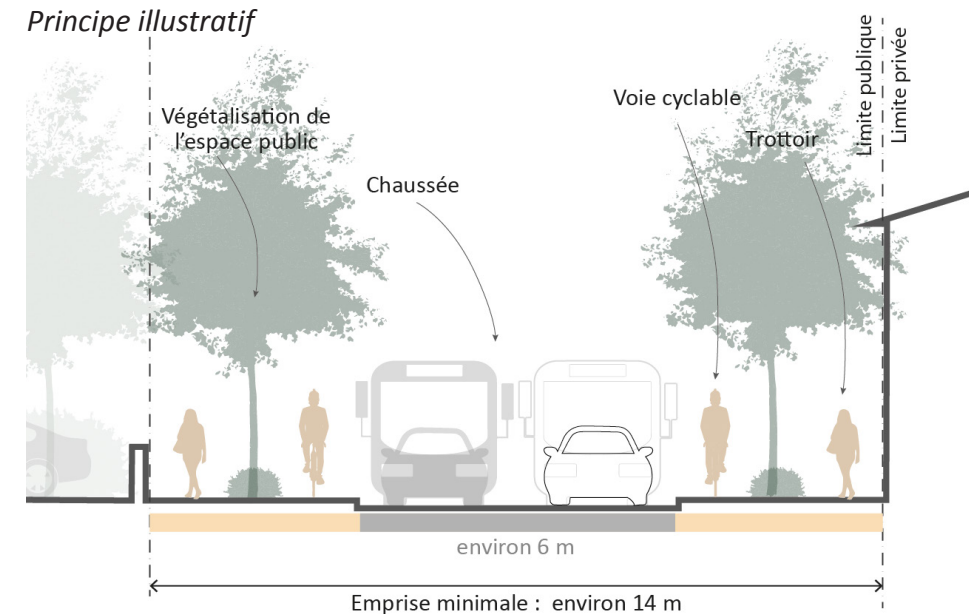


Les voies de liaisons interurbaines principales de plus de 17m de large : cette configuration offre suffisamment d'espace pour permettre aux piétons de circuler confortablement, aux cyclistes de profiter d'aménagements séparés et sécurisés, et au trafic routier de ne pas être ralenti. La présence de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



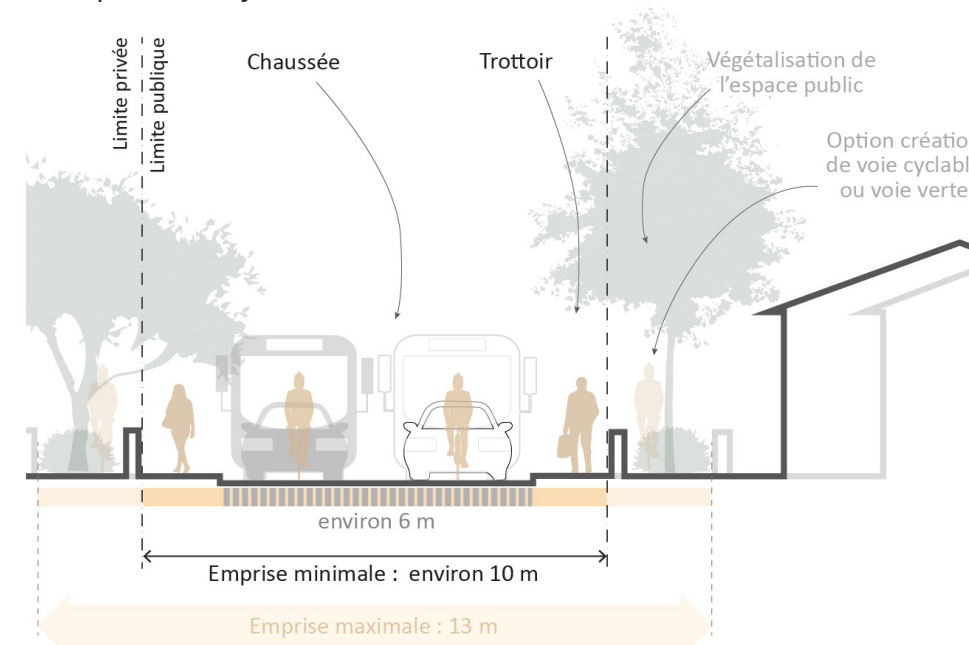
Avenue du Maréchal Leclerc (Cabestany) : voie de liaison interurbaine principale à double sens avec bande cyclable et trottoir de chaque côté (Google Maps, 2023)

Principe illustratif



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

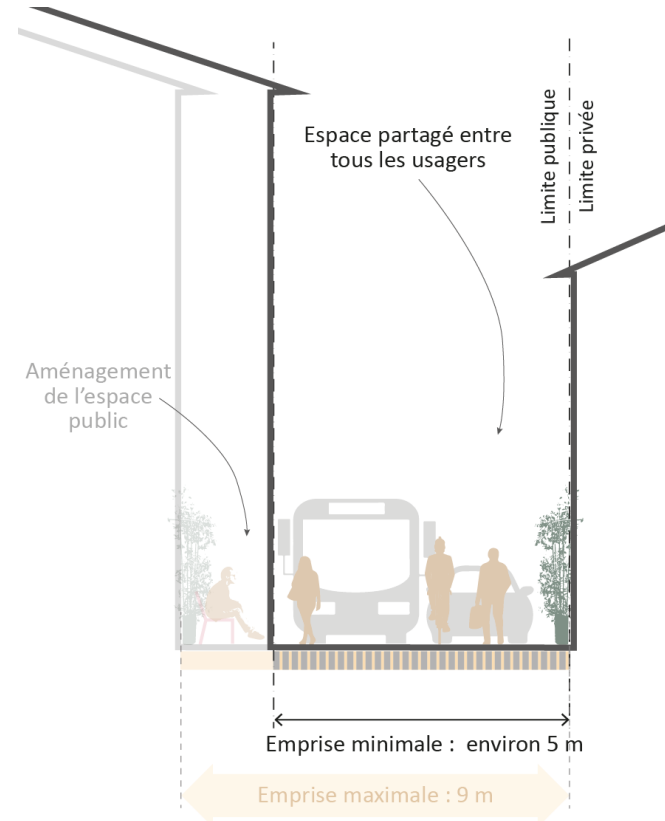
Principe illustratif



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



Principe illustratif



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

Les voies structurantes et de massifs

Elles bénéficient des opérations d'entretien et d'améliorations routières prioritaires : ce sont souvent les seules voies d'accès. Hors agglomération, lorsque les conditions techniques sont réunies, des itinéraires cyclables séparés du trafic routier sont réalisés.

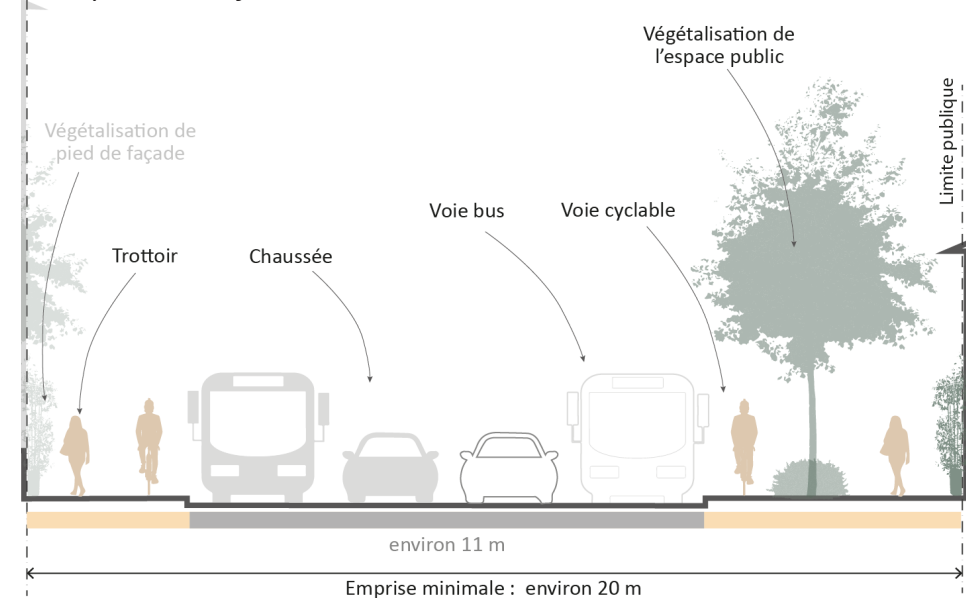
En agglomération, les mêmes orientations que pour les voies de liaisons interurbaines principales s'appliquent.

Les voies support de partage modal

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

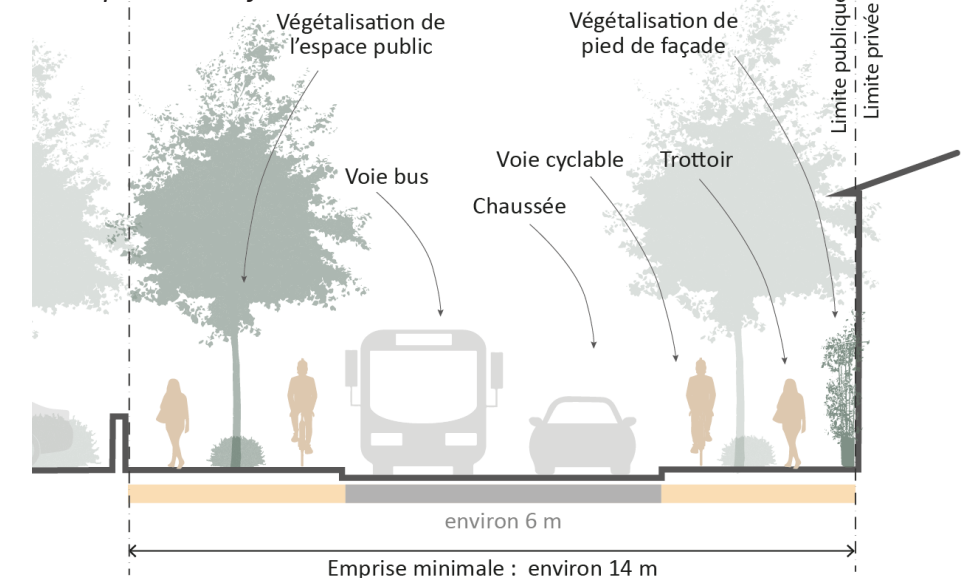
Dans ce contexte, des voies de circulation peuvent être réservées aux bus. Toutes les préconisations présentées ici doivent permettre d'offrir suffisamment d'espaces pour le confort des piétons et notamment des PMR. La circulation automobile peut être mise à sens unique suivant les besoins des autres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

Principe illustratif



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

Principe illustratif



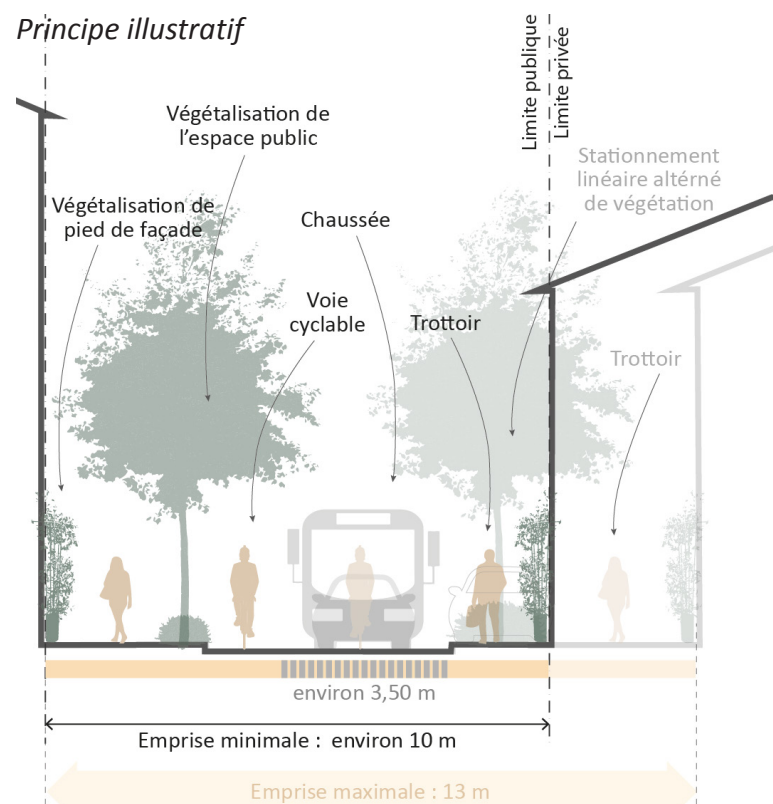
Les voies support de partage modal de plus de 14m de large : cette configuration offre la possibilité de réserver une des deux voies de circulation routière aux bus et de créer des itinéraires cyclables sécurisés et bien distincts des trottoirs de chaque côté de la chaussée. Cette voie de bus peut faire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



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



Principe illustratif



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



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

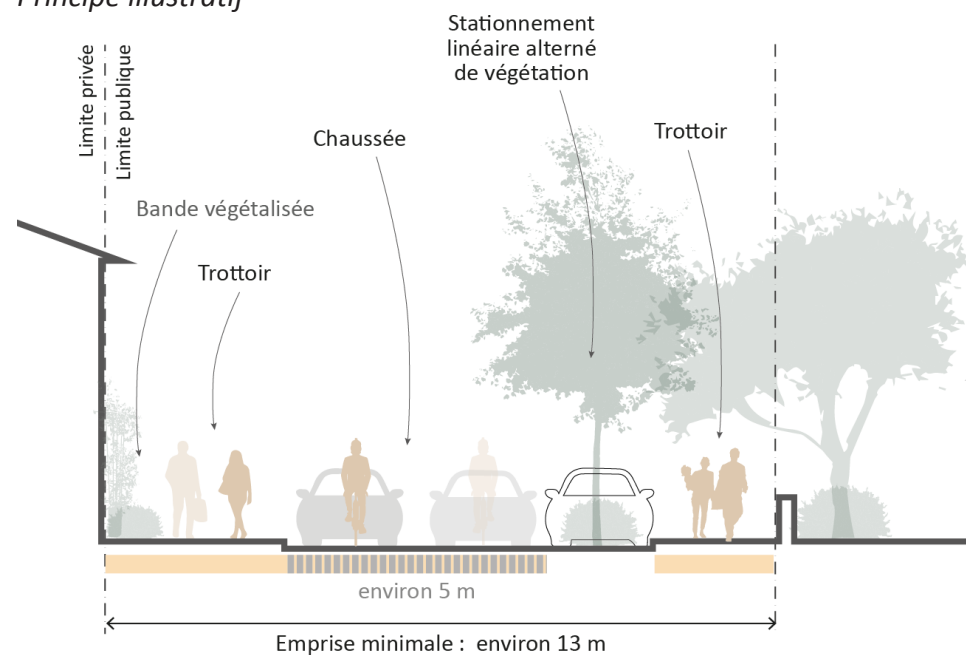
Le réseau de voiries apaisées

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

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

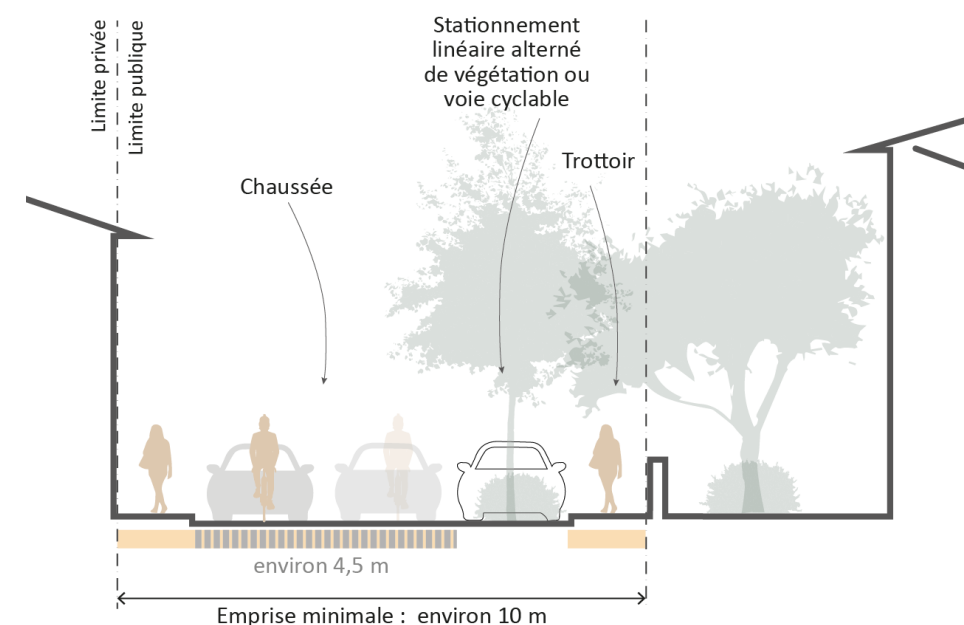
Les voies peuvent être sans issues à condition qu'elles soient fonctionnellement nécessaires ou qu'elles concernent un choix de forme urbaine spécifique comme le clos, la cour urbaine ou la cité-jardin. La circulation des bus pourra être facilitée par des chaussées plus larges.

Principe illustratif

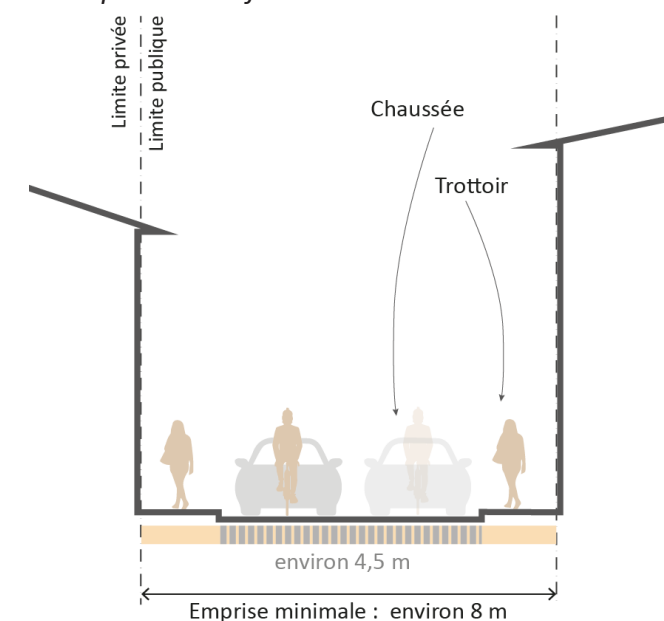


La rue de quartier de plus de 12 m de large : cette configuration permet de conserver un double sens routier et de prévoir un itinéraire cyclable à double sens pour assurer des déplacements sécurisés aux cyclistes. Dans cette configuration, du stationnement longitudinal sur voirie est possible, mais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

Principe illustratif



Principe illustratif



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



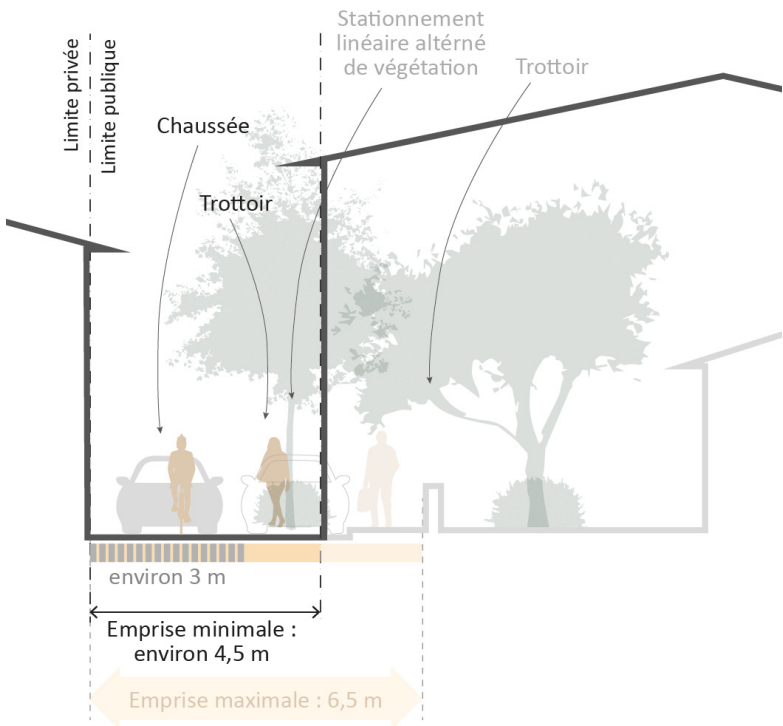
Rue des Jonquilles (Saint-Estève) : une rue de quartier composée d'un sens unique pour la circulation routière, de trottoirs et d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la file de stationnements par des séparateurs de voie. La traversée piétonne est traitée en plateau traversant (Google Maps,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

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



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

Principe illustratif



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



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



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

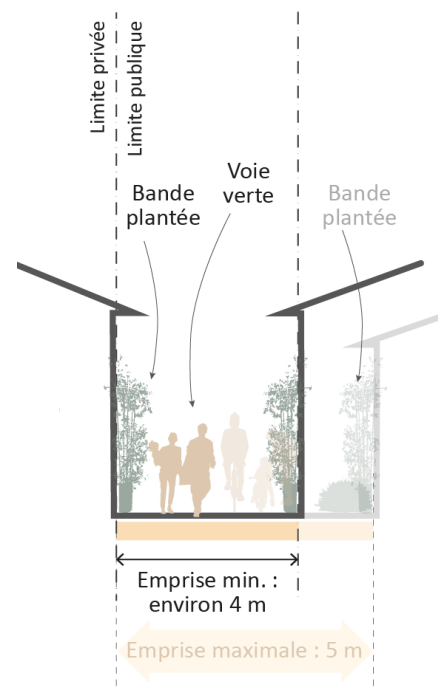


Rue des Aires (Pézilla-la-Rivière) : double sens cyclable traité comme une zone de rencontre réservée à la circulation des véhicules motorisés ayants droit (AURCA, 2022).

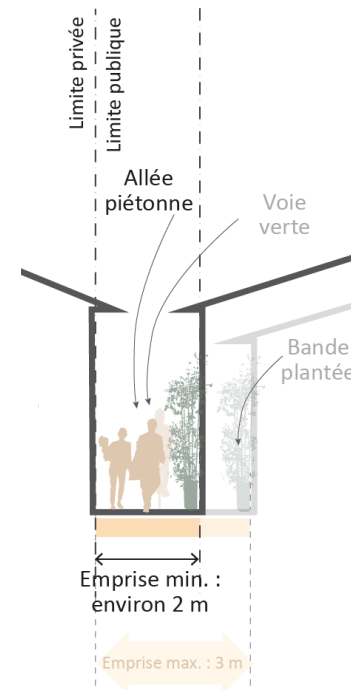


- Le **cheminement actif** (piéton et/ou cycliste) qui peut accompagner la voirie ou s'en écarter pour proposer des liaisons facilitées. Les cheminements sont conçus dans un souci d'efficacité pour offrir les itinéraires les plus courts vers les services, équipements ou arrêts de bus afin de faciliter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

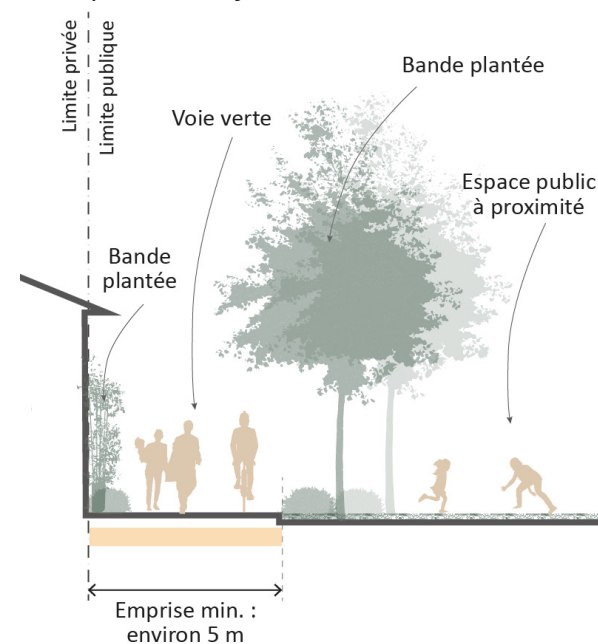
Principe illustratif



Principe illustratif



Principe illustratif



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



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



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

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



3. Améliorer la sécurité de tous les déplacements

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

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

• Sécuriser les passages à niveau (PN)

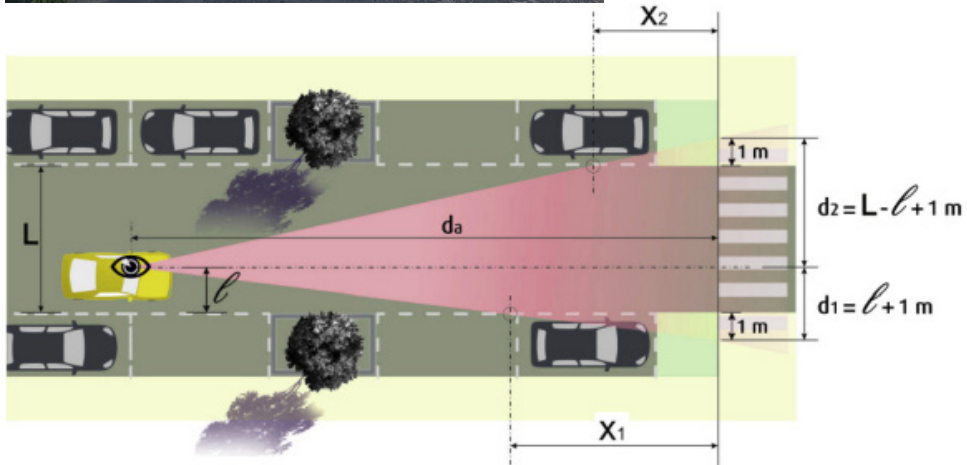
Les trois PN prioritaires sont à des stades de traitement et dans des contextes géographiques différents :

- Le **PN 419** (Avenue Victor Dalbiez à Perpignan) est le plus problématique, car inscrit dans un contexte urbain et très routier. Son traitement fait l'objet d'une réflexion de la part de PMM et de la Ville de Perpignan. La traversée sera effacée et une nouvelle liaison routière sera créée en dénivellement au-dessus des voies. Cela permettra de supprimer le risque de collision avec le trafic ferroviaire.
- Le **PN 420** (Chemin de la Passió Vella à Perpignan) a déjà fait l'objet d'un réaménagement et a été mis en sens unique. La prochaine étape consistera à supprimer la circulation routière et à maintenir la traversée modes actifs.
- La suppression du **PN 413** (Chemin du Mas Fages entre Rivesaltes et Salses) fait l'objet d'une étude confiée au CD66 sur le volet routier associant plusieurs partenaires (PMM, SNCF, Région Occitanie, État, Salses).

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



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

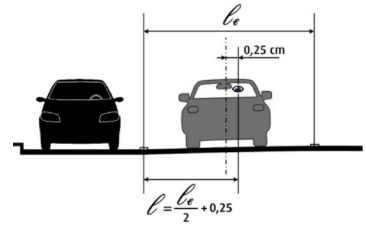


Ceil du conducteur
Variable selon la présence ou non de bande cyclable

$$X_1 = \frac{d_a}{l + 1 \text{ m}} \quad X_2 = \frac{d_a}{L - l + 1 \text{ m}}$$

Calcul du triangle de visibilité (CEREMA, 2020) :

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



• Sécuriser les passages piétons

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

La neutralisation des places de stationnement motorisé (même celles réservées aux livraisons ou aux PMR) demande un recensement exhaustif des passages piétons à traiter. Sur les voies en sens unique, le stationnement présent des deux côtés de la chaussée est concerné par la suppression. L'espace libéré permettra de créer une avancée du trottoir. Un dispositif transitoire (plot, marquage jaune d'interdiction, etc.) pourra être installé sur les espaces qui n'auront pas pu être réaménagés d'ici la date butoir. Pour conforter le dégagement de visibilité, l'installation d'un élément physique de faible hauteur ou de faible emprise pourra être envisagé : potelet, végétation basse ou des arbres de haute-tige, banc, arceau pour les vélos. Si l'installation d'arceaux pour les vélos est prévue dans l'espace neutralisé, ceux-ci devront être installés au niveau de la chaussée, sans avancée de trottoir.

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



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



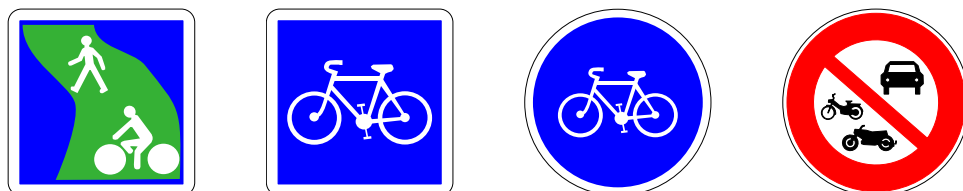
• Sécuriser l'accès aux aménagements cyclables*

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

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

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

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



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

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

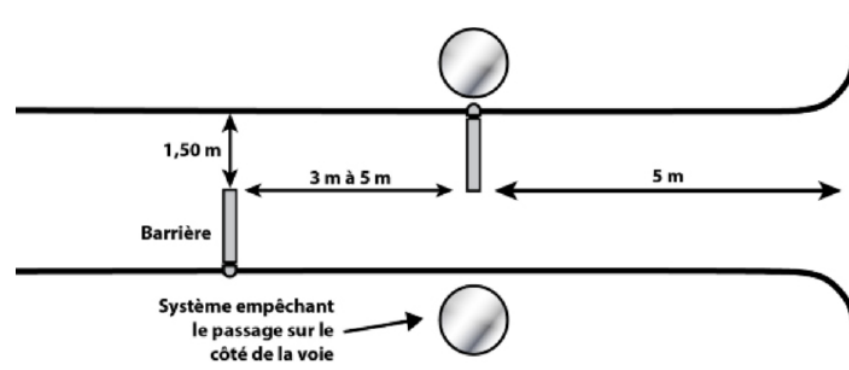


Schéma-type de mise en place d'une chicane (CEREMA, 2016).

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

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

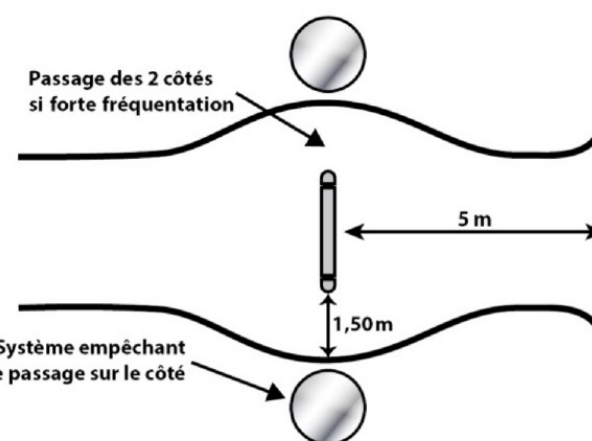


Schéma-type de mise en place d'une barrière (CEREMA, 2016).



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

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

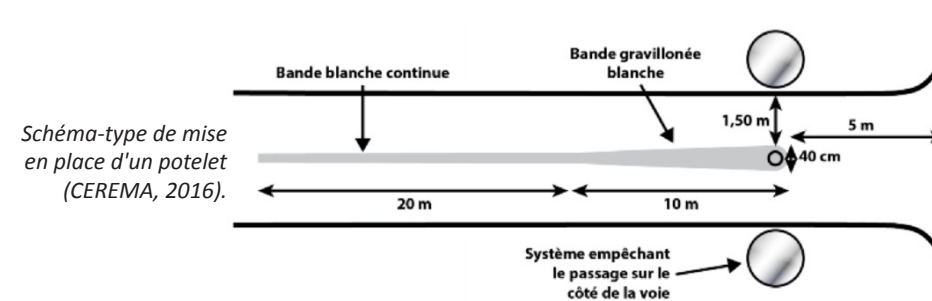


Schéma-type de mise en place d'un potelet (CEREMA, 2016).



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

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

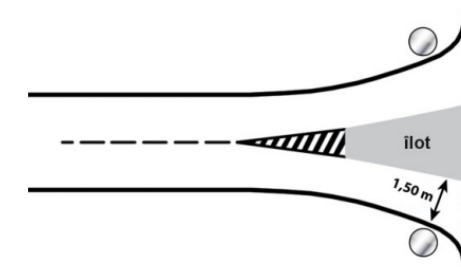


Schéma-type de mise en place d'un îlot central (CEREMA, 2016).



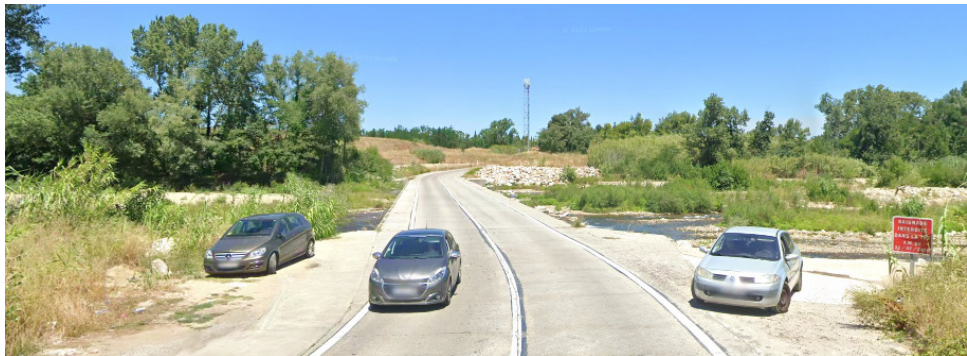
Chemin Sant Guichou (Canohès) : îlot central (AURCA, 2024).



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

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

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

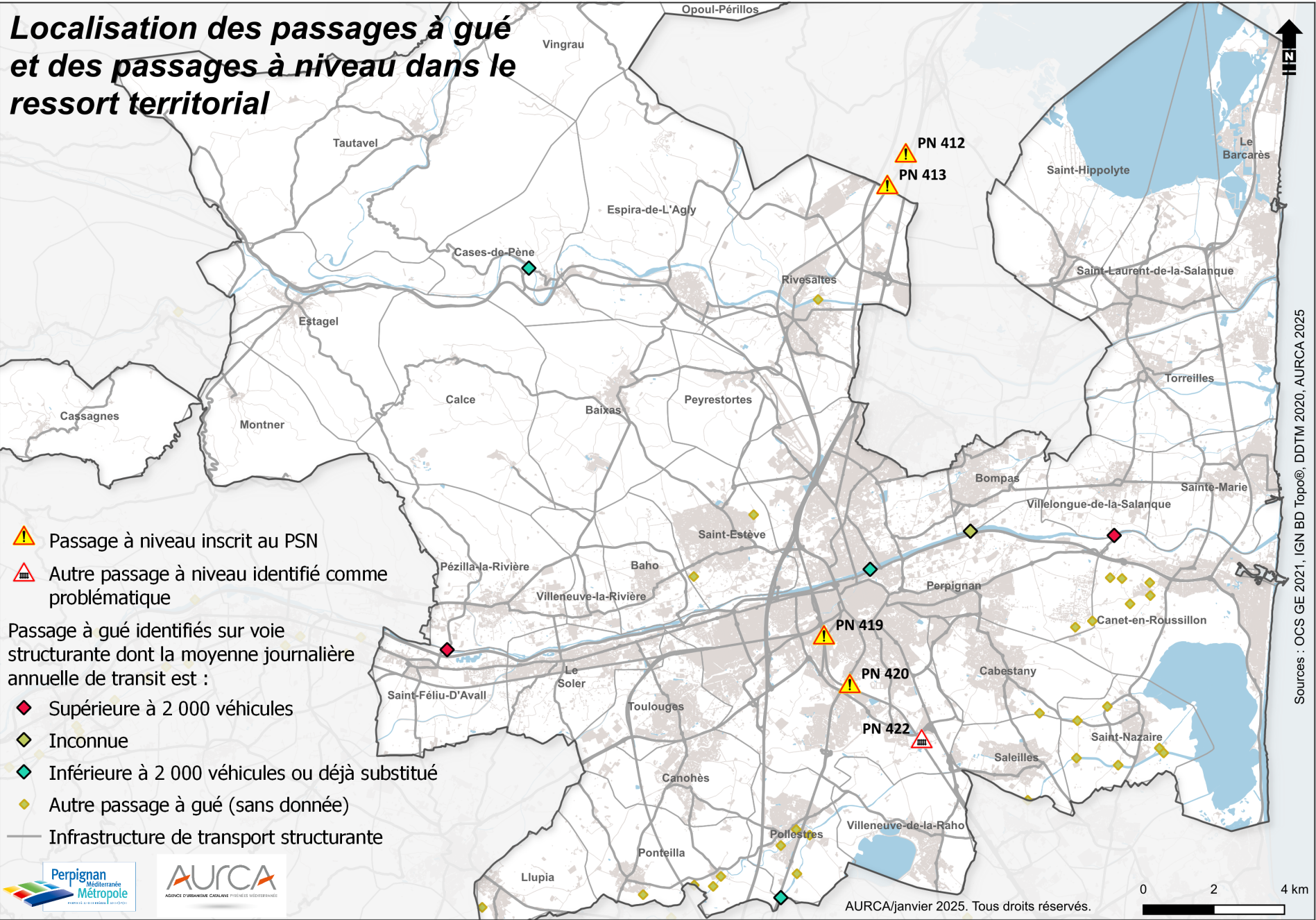


Passage à gué sur la RD16A traversant la Têt (Google Maps, 2022).

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



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



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



• Éloigner ou adapter les infrastructures exposées aux risques

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

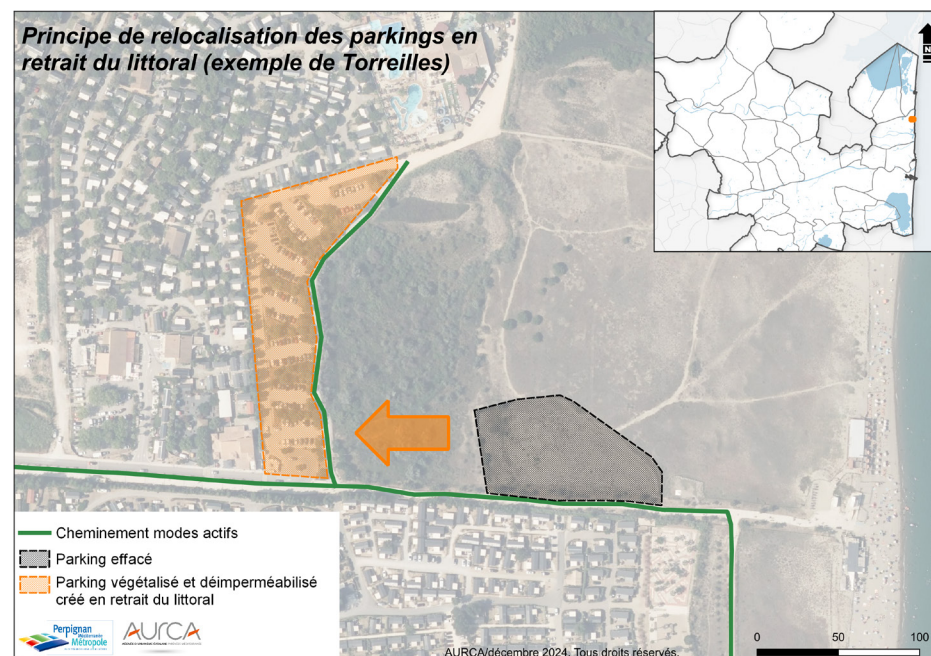
Certains parkings présents sur le littoral sont menacés par le risque de submersion marine et par le recul du trait de côte. De plus, leur présence dans des espaces naturels fragiles induit une circulation routière impactant ces espaces et participe à leur fragilisation. Certains d'entre eux, comme celui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

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

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

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

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



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



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



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



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

*Cf. Annexe Accessibilité.



4. Améliorer les conditions de report vers le transport public

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

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

• **Créer le pôle de Rivesaltes***

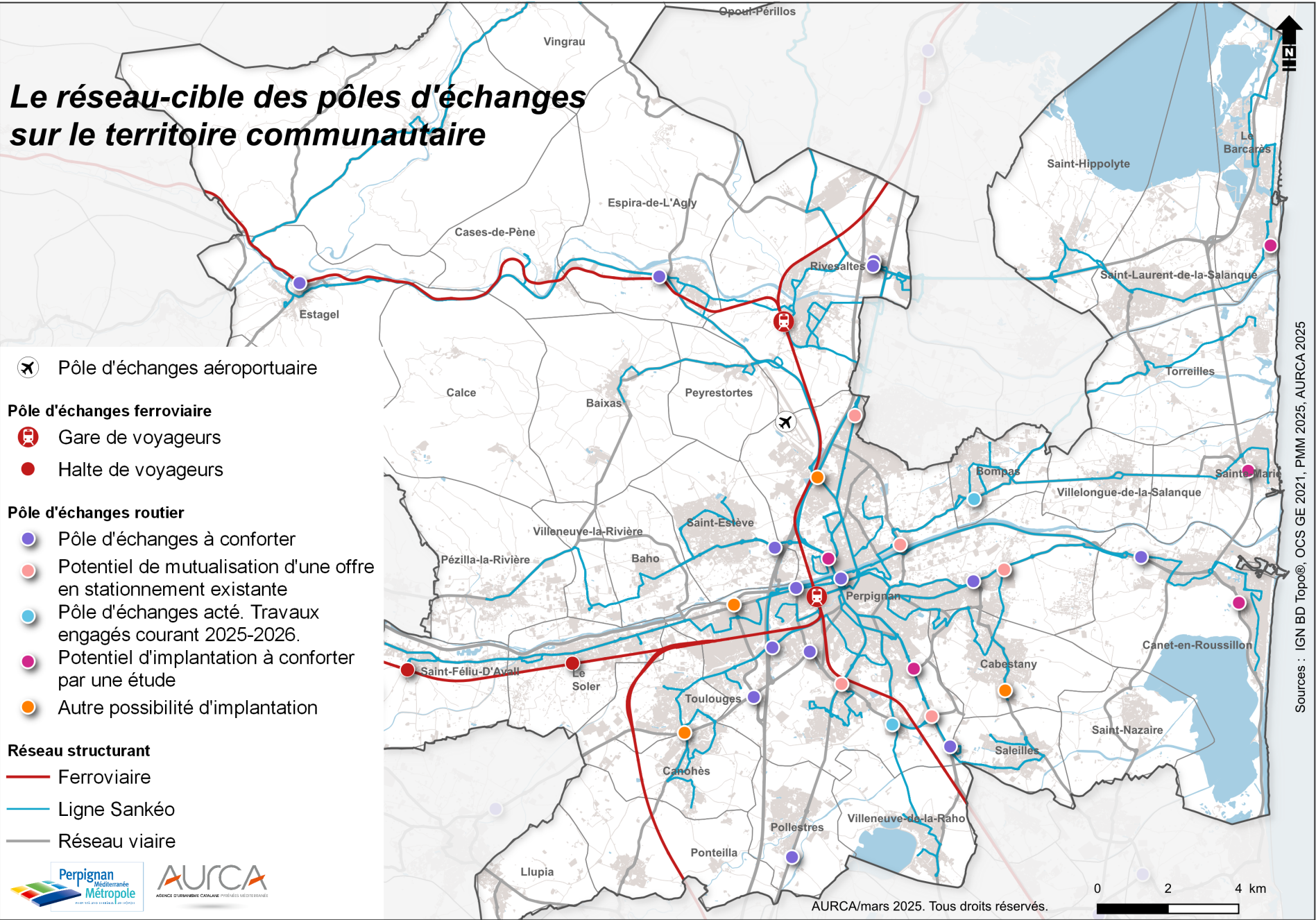
La création de ce pôle devra favoriser les mobilités durables et l'intermodalité entre les différents modes de transport desservant la gare de Rivesaltes (TER, bus, car, vélo, etc.). Il devra aussi répondre au principe de rabattement depuis les massifs et les territoires ruraux des Fenouillèdes et des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

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

• **Conforter les pôles existants***

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

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



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

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

**Cf. Annexe Accessibilité.

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



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

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

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

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

• Déployer des aménagements de priorisation des bus***

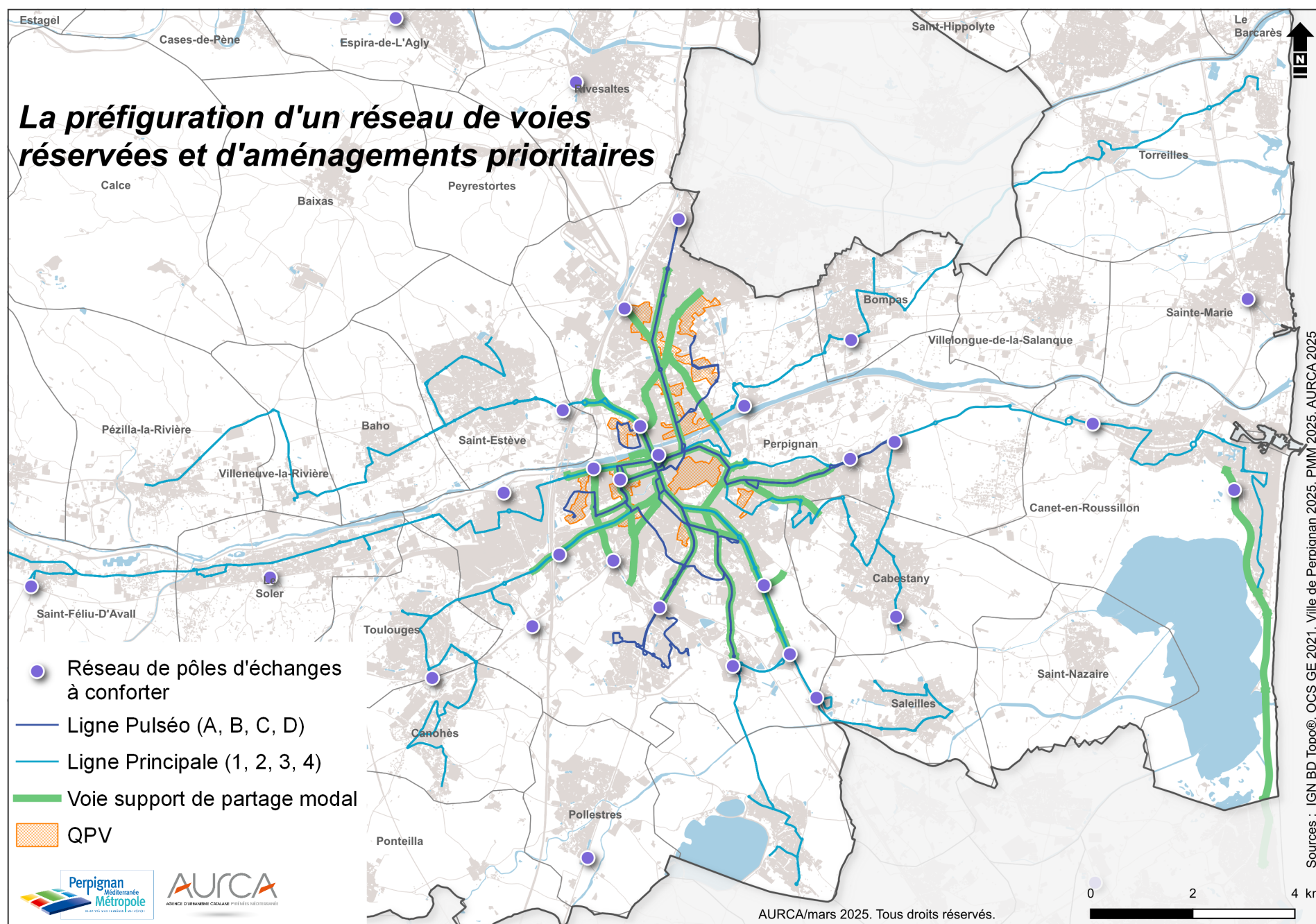
Pour faciliter et prioriser la circulation des bus Sankéo, des aménagements et des équipements spécifiques seront créés dans les secteurs congestionnés par la circulation routière et aux carrefours difficiles. Seront notamment ciblées, les voies support de partage modal et les tracés des lignes structurantes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

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

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

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

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





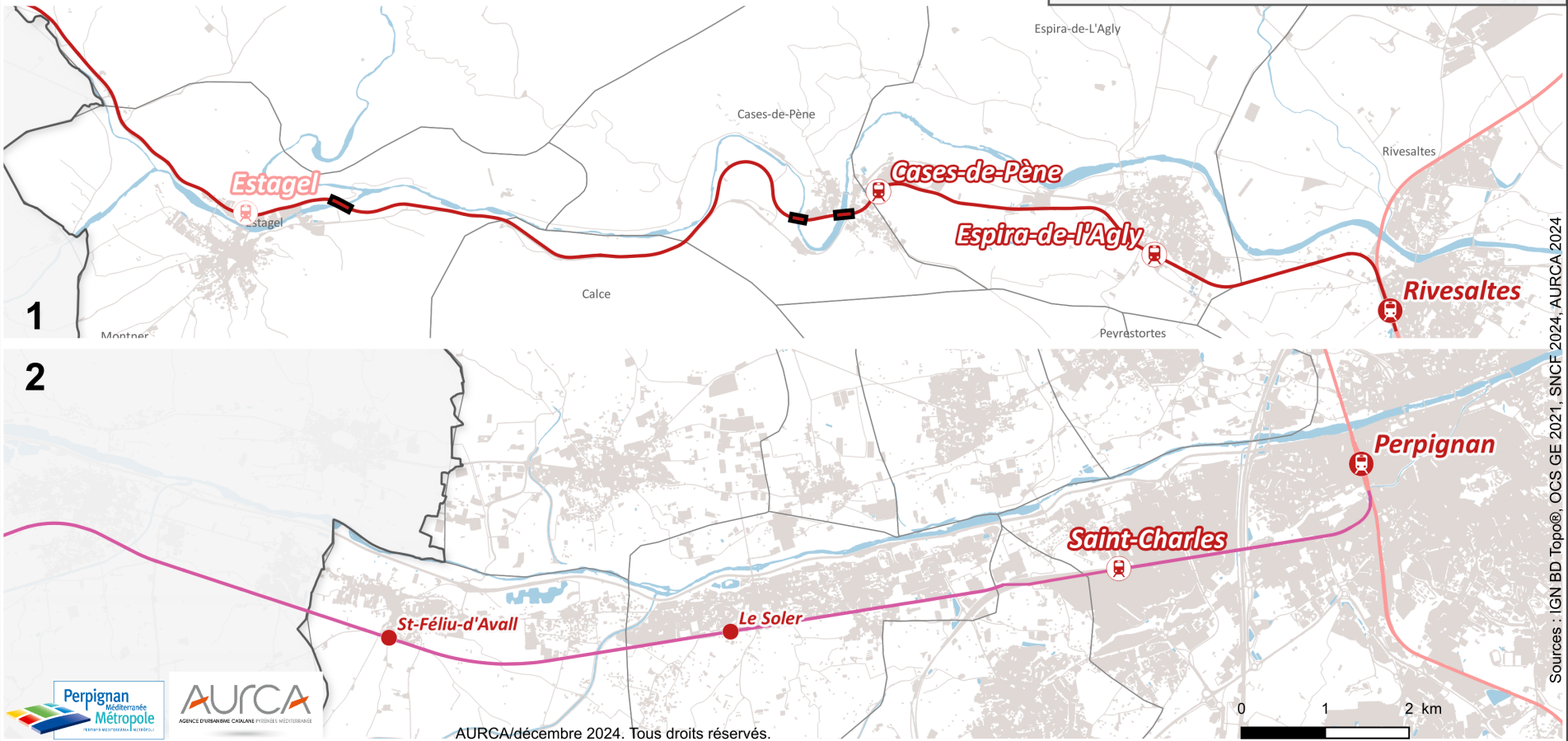
• **Préserver les possibilités de solliciter les infrastructures ferroviaires existantes pour les déplacements du quotidien**

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

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

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

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





• Faciliter l'accès des usagers aux transports publics

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

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

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



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

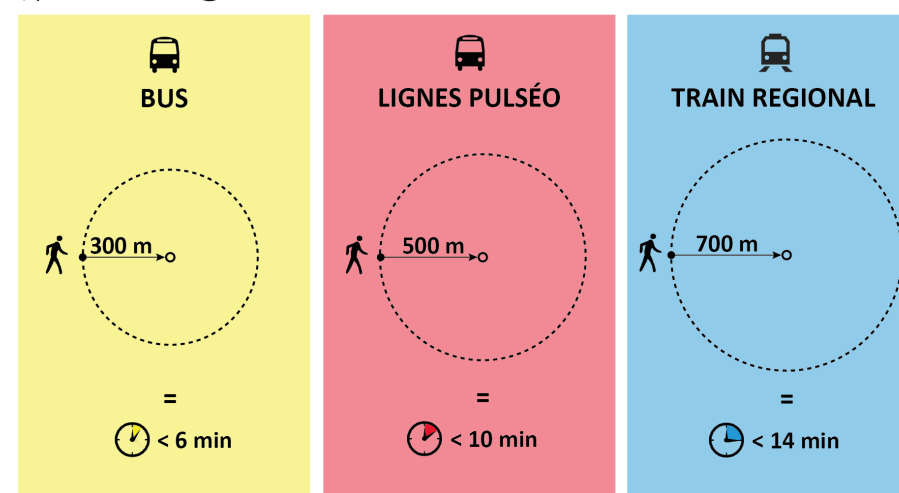
*Cf. Annexe accessibilité.

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

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

ZONES DE DESSERTE

50 mètres = 1 min



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

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

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

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

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

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

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



5. Renforcer le Plan Vélo communautaire*

Le réseau cyclable structurant sur le territoire communautaire est discontinu. PMM poursuit l'amélioration du réseau en partenariat avec les autres acteurs territoriaux (Comité de ligne EuroVelo 8, Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales et communes) sur la base de conventions d'aménagements. Deux sujets principaux sont ciblés : la bonne coordination des schémas d'aménagement et la continuité des aménagements. Trois axes majeurs du réseau cyclable structurant sur le territoire communautaire restent à finaliser : Es Têt, l'EV8 et la V81. La concrétisation de ces projets viendra conforter le Plan Vélo communautaire ; 11 itinéraires structurants en cours d'aménagement qui doivent mailler le territoire à terme, et les connexions nécessaires avec le reste du réseau cyclable.

Poursuivre l'aménagement du réseau cyclable communautaire
En coopération avec les gestionnaires de voirie (communes et Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales), le Plan Vélo Objectif 2031 va permettre de compléter l'ossature du réseau par la logique des lignes cyclables déterminées. Pour répondre à l'ambition d'un haut niveau de service recherché par le SCoT de la Plaine du Roussillon, les itinéraires devront être les plus directs possibles et les aménagements en site propre seront privilégiés. Le vélo du quotidien à destination des établissements scolaires et des principaux pôles générateurs d'emplois sont les priorités qui ont guidé la mise au point du Plan Vélo.

Achever le projet Es Têt pour connecter l'arrière-pays au littoral
Le projet Es Têt est une voie verte en immersion au cœur de la Têt dans un environnement en pleine nature. Cet itinéraire unique et structurant connectera Saint-Félic-d'Avall à Sainte-Marie-la-Mer/Canet-en-Roussillon le long des berges de la Têt. L'objectif est de traverser le territoire de l'agglomération et rejoindre le littoral et l'Eurovélo 8, axe majeur de longue itinérance le long de la Méditerranée.

Es Têt est réalisé pour moitié, soit 13 km dont la traversée de Perpignan. À termes, ce sont plus de 28 km de voie verte avec des connexions vers les cœurs de villages traversés. Celles-ci devront être le plus possible en site propre ou du moins devront assurer la sécurité des déplacements pour les cyclistes et les piétons en cas d'impossibilité technique. Certains villages sont d'ores-et-déjà connectés par au moins un aménagement cyclable en site propre comme Bompas ou Saint-Estève ou en partie pour la boucle du Soler à Saint-Félic-d'Avall. Deux phases travaux sont programmées :

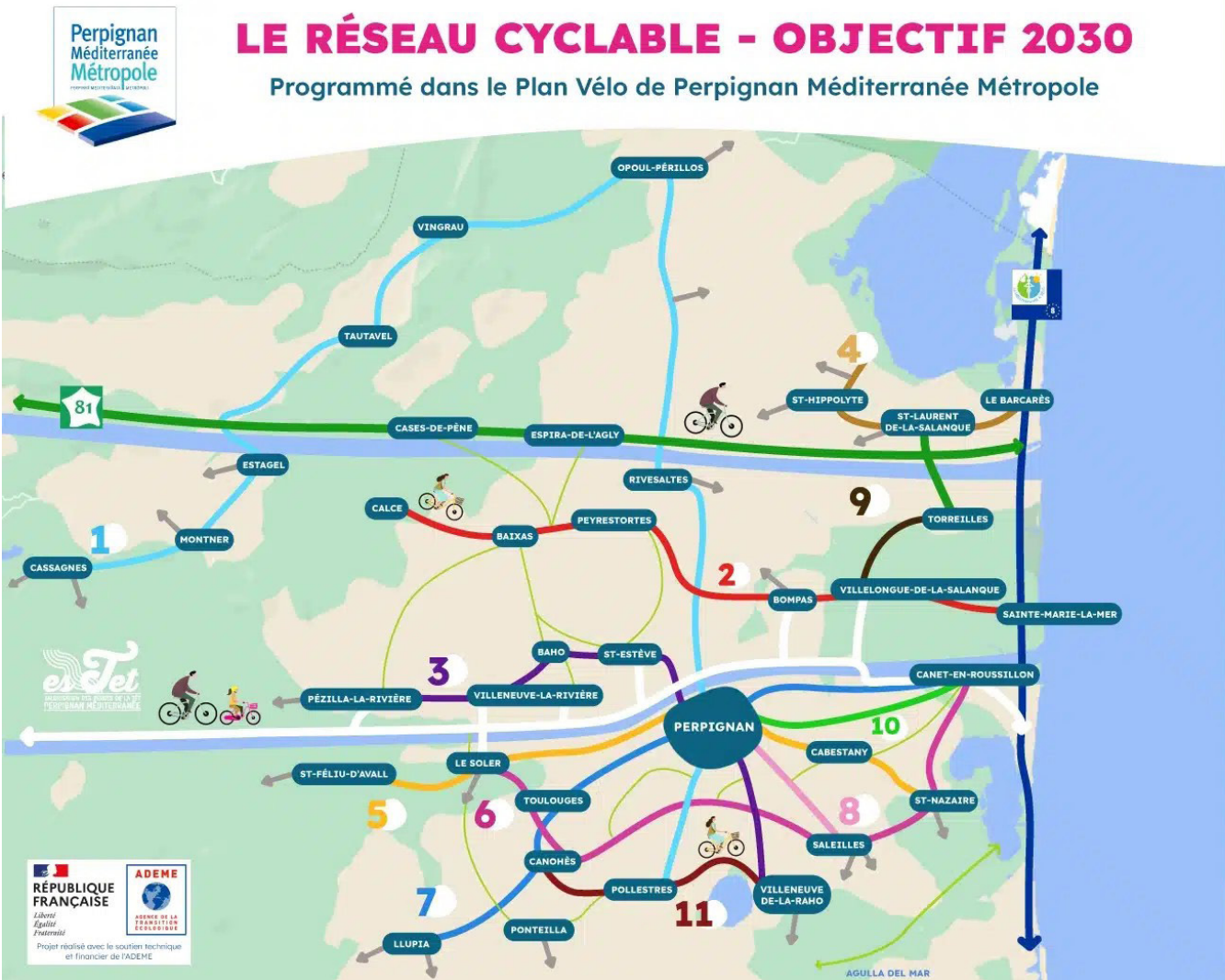
- Environ 4 km entre Villeneuve-la-Rivière, Le Soler et Pézilla-la-Rivière en 2025-2026 ;
- Environ 10 km entre Bompas et Sainte-Marie-la-Mer/Canet-en-Roussillon en 2028.

Trois traversées de route départementale sont rendues nécessaires et des passages sécurisés sont à l'étude dont des passages sous ouvrages par exemple :

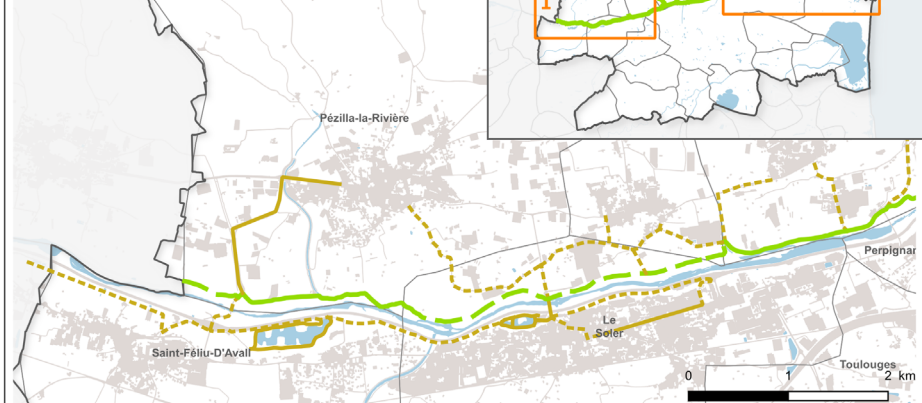
- RD16A entre Pézilla-la-Rivière et Saint-Félic-d'Avall ;
- RD617B au sud de Villelongue-de-la-Salanque ;
- RD11 entre Canet-en-Roussillon et Sainte-Marie-la-Mer déjà prévu en 2025-2026. La reconstruction du pont sera l'occasion de prévoir un aménagement cyclable en site propre.

Un second itinéraire sera créé entre Perpignan et Le Barcarès et passant par Bompas et Torrells. D'autres connexions cyclables connecteront Es Têt aux cœurs de village de Saint-Félic-d'Avall, Villelongue-de-la-Salanque (ces deux connexions devront être prises en compte dans le cadre de la substitution des passages à gué demandée par le SCoT de la Plaine du Roussillon**), Villeneuve-la-Rivière et Baho.

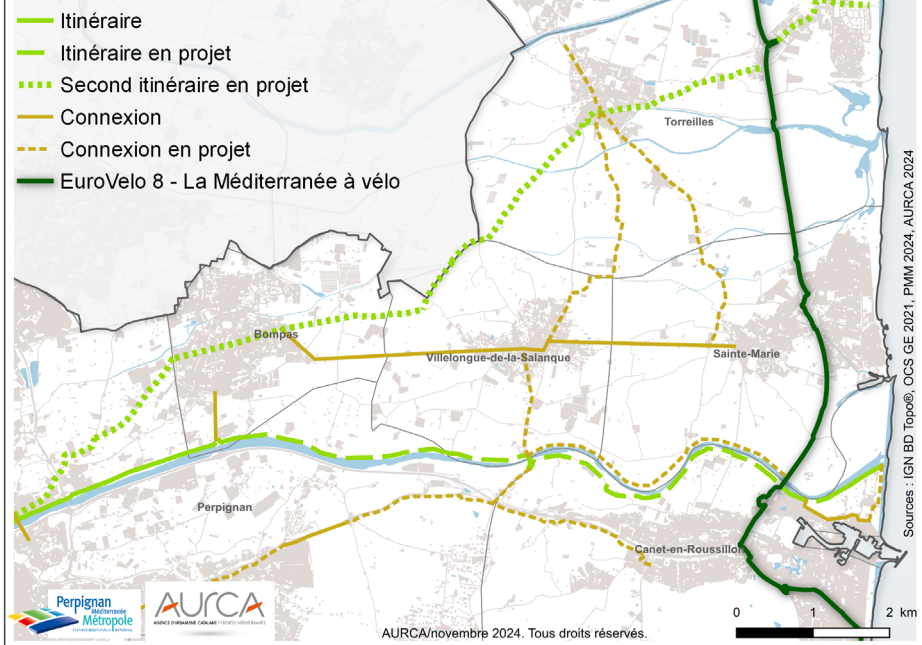
Des haltes regroupant des services comme des sanitaires, des tables de pique-nique et/ou des kits de réparation seront aménagés en fonction des opportunités foncières et de la distance inter-haltes sur l'itinéraire d'Es Têt.



1 : Itinéraires amonts à aménager



2 : Itinéraires avals à aménager



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

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

Tracé de la Véloroute du Piémont Pyrénéen identifiée dans le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes

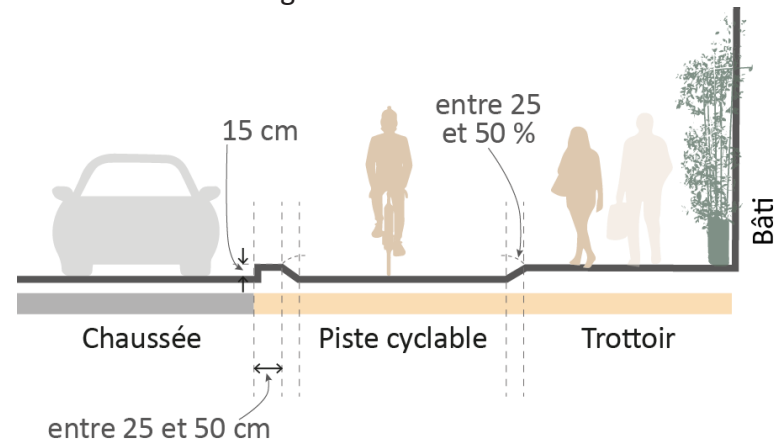
— Itinéraire aménagé
- - Itinéraire en cours d'aménagement ou en projet

— Itinéraire existant ou en projet identifié dans le Plan Vélo communautaire

AURCA

AURCA/novembre 2024. Tous droits réservés.

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

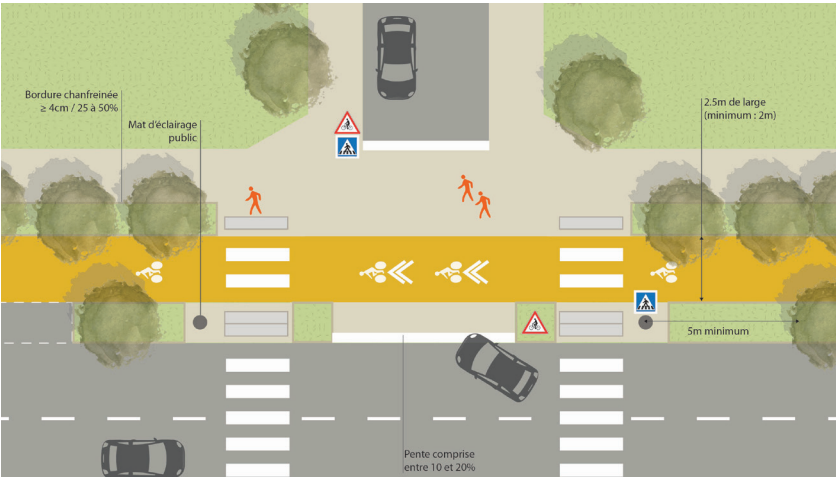


Conformément aux recommandations du Cerema, ces aménagements ne peuvent être mixés avec trottoirs. Les discontinuités, les difficultés de



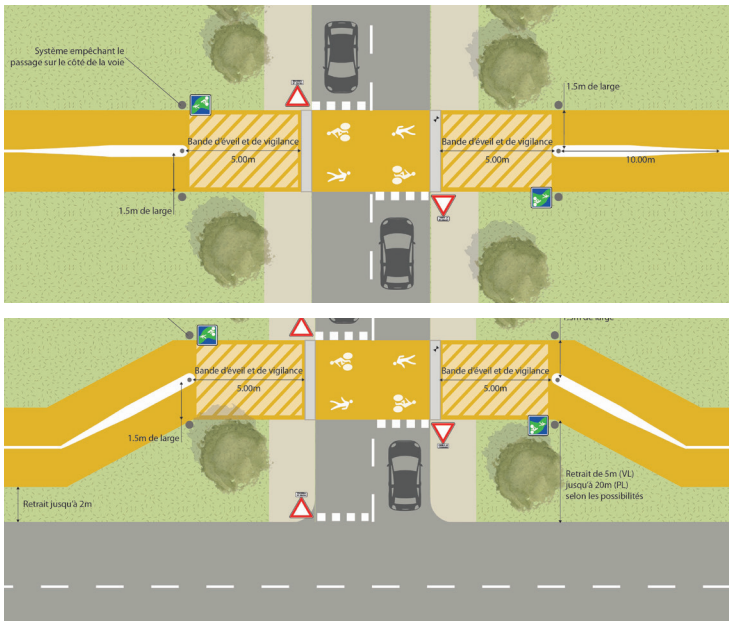
franchissement et les points noirs seront identifiés et traités avec une attention particulière de manière à améliorer le confort et la sécurité des usagers. En assurant :

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



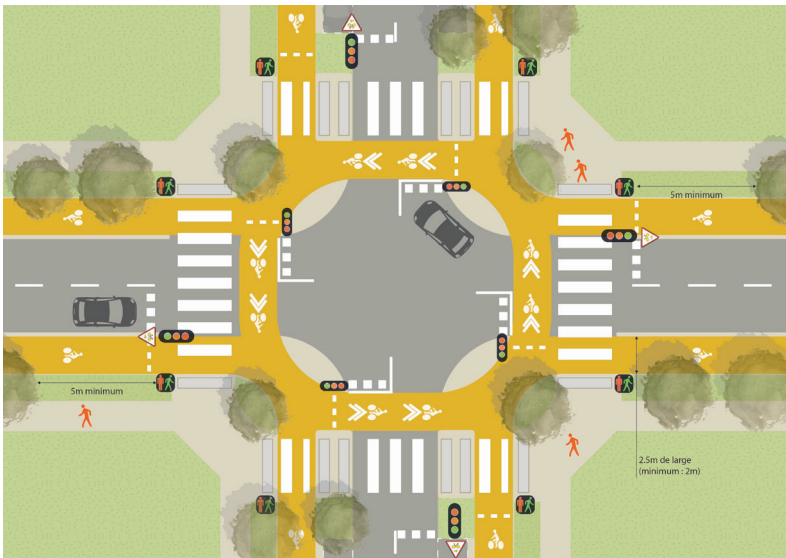
Principes d'une traversée cyclable en agglomération. Elle peut être surélevée et au même niveau que les trottoirs. Elle peut aussi être au même niveau que la chaussée mais la piste en elle-même devra être au niveau de la chaussée pour éviter les dénivellations au niveau des intersections. Illustration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

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

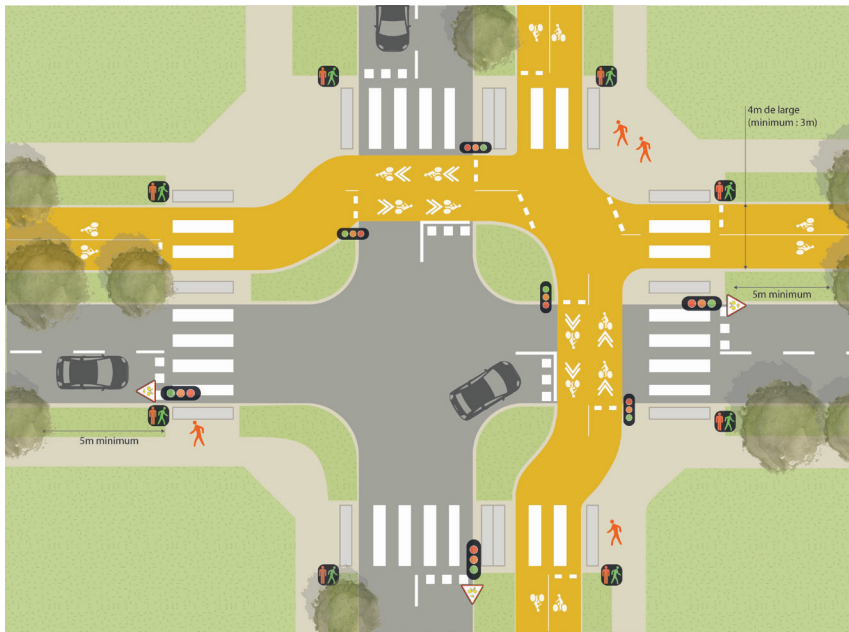


Principes d'une traversée cyclable prioritaire hors agglomération sur voirie apaisées. Les traversées sur les autres voies devront donner la priorité au trafic routier. Illustration proposée par le CEREMA en 2024 (AURCA, 2024).

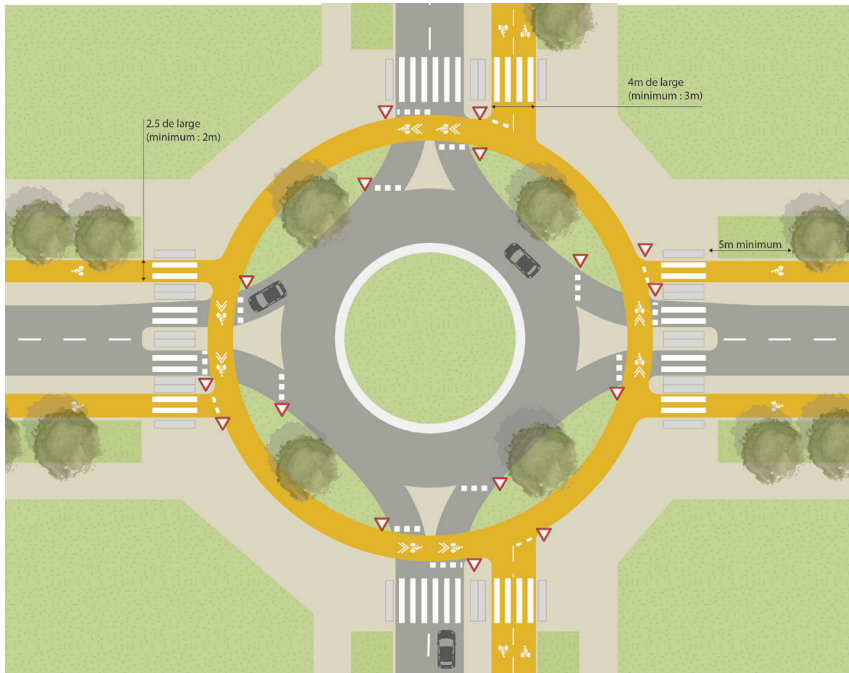
- La **sécurisation des carrefours** pour les cyclistes. Ces derniers doivent pouvoir les traverser hors du flux automobile sur des aménagements continus et adaptés protégés par des obstacles physiques comme des îlots, des bordures ou des plots :



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



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



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



6. Aménager les sites stratégiques

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

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

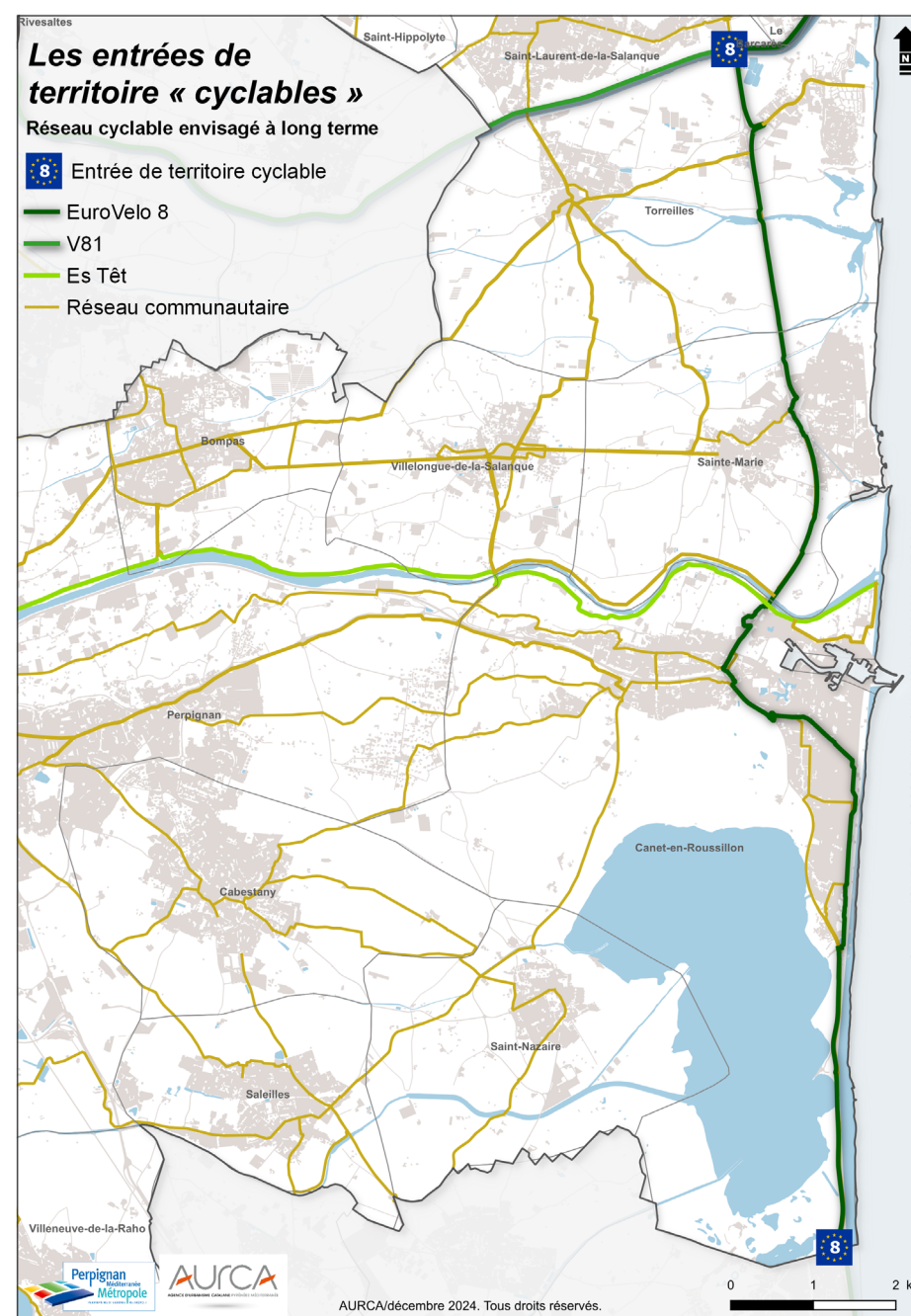
Cette OAP sera complémentaire de différents projets tels que :

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



4.2 OAP trame verte et bleue (TVB)

Version approuvée par délibération du Conseil Communautaire du 24 février 2026



Sommaire

CONTENU ET PORTÉE JURIDIQUE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)	3
● Qu'est-ce qu'une OAP ?	3
L'opposabilité aux tiers des OAP	3
● Objectifs et méthode de l'OAP TVB	4
● Éléments de définition	5
LES ORIENTATIONS PAR SOUS-TRAMES	6
● Les milieux boisés	6
● Les milieux de garrigues	8
● Les milieux agricoles	10
● Les milieux aquatiques	14
● Les milieux humides	16
● Les milieux littoraux	18
● Focus sur les obstacles et la restauration des continuités écologiques	20
LES ORIENTATIONS EN FAVEUR DE LA NATURE EN VILLE	22
● Le sol et l'eau	22
● Les clôtures	22
● La pollution lumineuse	22
● Le végétal	23
● La voirie	24
● Principes de plantation et de protection du patrimoine arboré en ville	26
● Focus sur la trame verte et bleue urbaine de Perpignan	28



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

● Qu'est-ce qu'une OAP ?

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

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

- "Le plan local d'urbanisme comprend :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'opposabilité aux tiers des OAP

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

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

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

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

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



● Objectifs et méthode de l'OAP TVB

Au titre de l'article L.151-6-2 du Code de l'urbanisme, les OAP définissent les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques.

En articulation étroite avec le règlement (parties écrite et graphique) et les autres OAP thématiques et sectorielles, la présente OAP contribue pleinement à la mise en œuvre des orientations générales du PADD, notamment des orientations 6 et 7 de l'axe 2 de la seconde ambition, à savoir *"Souligner le patrimoine naturel notamment par la préservation de la biodiversité"* et *"Préserver et valoriser la trame verte et bleue locale et conforter les continuités écologiques notamment autour de la valorisation des berges de la Têt et de ses affluents"*.

L'OAP Trame verte et bleue se structure sur la base des continuités écologiques identifiées sur le territoire communautaire dans le cadre de *"l'étude de détermination des continuités écologiques"* conduite par Perpignan Méditerranée Métropole (étude Ecotone, 2020).

Dans une logique d'emboîtement des échelles, la définition de ces continuités écologiques s'inscrit en cohérence et en déclinaison de la trame verte et bleue du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), intégré au SRADDET Occitanie, et de l'armature verte et bleue du SCOT de la Plaine du Roussillon (cf. Etat initial de l'environnement).

Cette OAP concerne l'ensemble du territoire communautaire.

En premier lieu, elle définit des orientations et principes d'aménagement rattachés à chaque sous-trame (milieux boisés, milieux humides, milieux agricoles...). Une attention particulière est également portée sur la résorption des obstacles et la restauration des continuités écologiques.

En second lieu, elle fixe des principes et actions en faveur de la nature en ville, avec notamment un focus sur la trame verte et bleue urbaine de la ville-centre de Perpignan. Au-delà de la préservation et de la restauration des continuités écologiques en milieu urbain, cette ambition vise également à renforcer les nombreuses aménités offertes par la nature en ville (amélioration du cadre de vie, diminution de la température de l'air...).

Les continuités écologiques

Ensemble des sous-trames

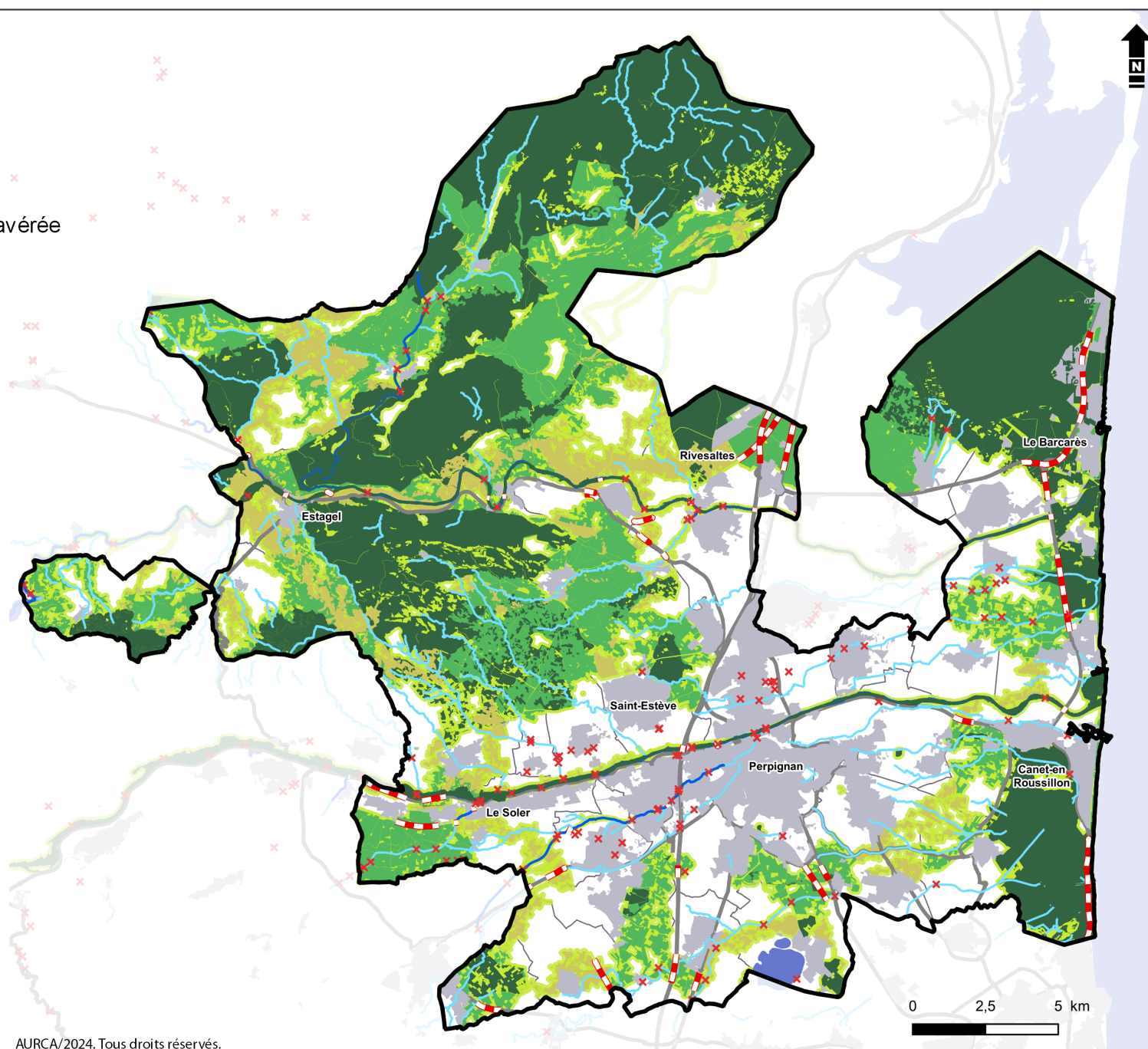
-  Réservoirs de biodiversité avérée
-  Réservoirs éco-paysagers
-  Corridors écologiques
-  Zone de mobilité

Principaux obstacles :

-  Obstacles
-  Obstacles à l'écoulement
-  surface en eau
-  zone urbanisée
-  route principale
-  limite communale
-  périmètre de PMM



AURCA/2024. Tous droits réservés.



Sources : IGN BD Topo®, PMM - ECOTONE 2020



● Éléments de définition

Les éléments de définition sont tirés du Code de l'environnement et de l'étude de détermination des continuités écologiques sur le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole (Ecotone 2020).

Trame verte et bleue & continuités écologiques

La trame verte et bleue est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques. Les continuités écologiques comprennent des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques.

Leur identification et leur délimitation doivent notamment permettre aux espèces animales et végétales, dont la préservation ou la remise en bon état constitue un enjeu national ou régional, de se déplacer pour assurer leur cycle de vie et favoriser leur capacité d'adaptation.

Sous-trames

Une sous-trame peut se définir par un ensemble d'espaces, plus ou moins connectés, constitués d'habitats ayant des caractéristiques communes et pouvant accueillir des cortèges d'espèces particuliers.

Chaque sous-trame (sous-trames des milieux boisés, des milieux ouverts...) est composée de réservoirs de biodiversité, de corridors écologiques et d'autres espaces (zones relais...).

Obstacles aux continuités écologiques

Les continuités écologiques, terrestres et aquatiques, sont susceptibles d'être interrompues par des obstacles d'origine anthropique, se traduisant par une rupture (ou discontinuité) réduisant ou empêchant la libre circulation des espèces. Ces obstacles peuvent être ponctuels, linéaires ou surfaciques et de diverses natures (infrastructures de transport, ouvrages hydrauliques, milieux dégradés, conurbation...).

Tous les aménagements qui entrecoupent les continuités écologiques ne sont pas identifiés comme des obstacles. Pour cela, ils doivent être considérés comme "fragmentants", impactant alors les déplacements de la faune.

Réservoirs de biodiversité

Les réservoirs de biodiversité sont les espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée. Les espèces peuvent y effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante. Ils abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces.

- Les **"réservoirs de biodiversité avérée"** sont constitués des zones déjà reconnues dans différents programmes pour leur biodiversité suite à des prospections naturalistes (Natura 2000, ZNIEFF de type 1...).
- Les **"réservoirs de biodiversité éco-paysagers"** correspondent à des secteurs relativement étendus présentant les meilleures caractéristiques éco-paysagères pour les milieux ciblés (densité des éléments de la sous-trame, diversité de l'occupation des sols et proportion d'éléments naturels, densité du linéaire de cours d'eau...). Le caractère potentiel de ces réservoirs de biodiversité ne doit pas être occulté, aucune prospection de terrain n'est venue confirmer ou infirmer la présence d'une biodiversité particulière. Il faut les considérer comme des zones où de nombreux indices concordants font présumer la présence d'une biodiversité notable et par ailleurs largement présente sur le territoire (mais dont l'existence effective n'est pas à ce jour confirmée). A noter qu'aucun réservoir éco-paysager n'est identifié pour les milieux humides et aquatiques.

Corridors écologiques

Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

Cette notion est basée sur le concept que les individus utilisent préférentiellement certains éléments de la matrice paysagère pour effectuer un déplacement d'un habitat favorable à un autre. Les éléments constitutifs

du paysage sont donc plus ou moins perméables aux déplacements d'une espèce donnée et leur organisation spatiale va déterminer l'accessibilité des habitats favorables entre eux. Les zones les plus perméables entre les réservoirs de biodiversité sont identifiées comme des corridors.

Zones de mobilité

Les zones de mobilité correspondent à une bande tampon, aux limites volontairement floues, réalisée autour des éléments suscités (réservoirs et corridors).

Elles rendent compte de l'importance des lisières et permettent de relier les éléments des continuités écologiques qui sont proches les uns des autres. Cela met ainsi en avant le rôle primordial de ces espaces interstitiels pour la préservation des continuités écologiques.



LES ORIENTATIONS PAR SOUS-TRAMES

● Les milieux boisés

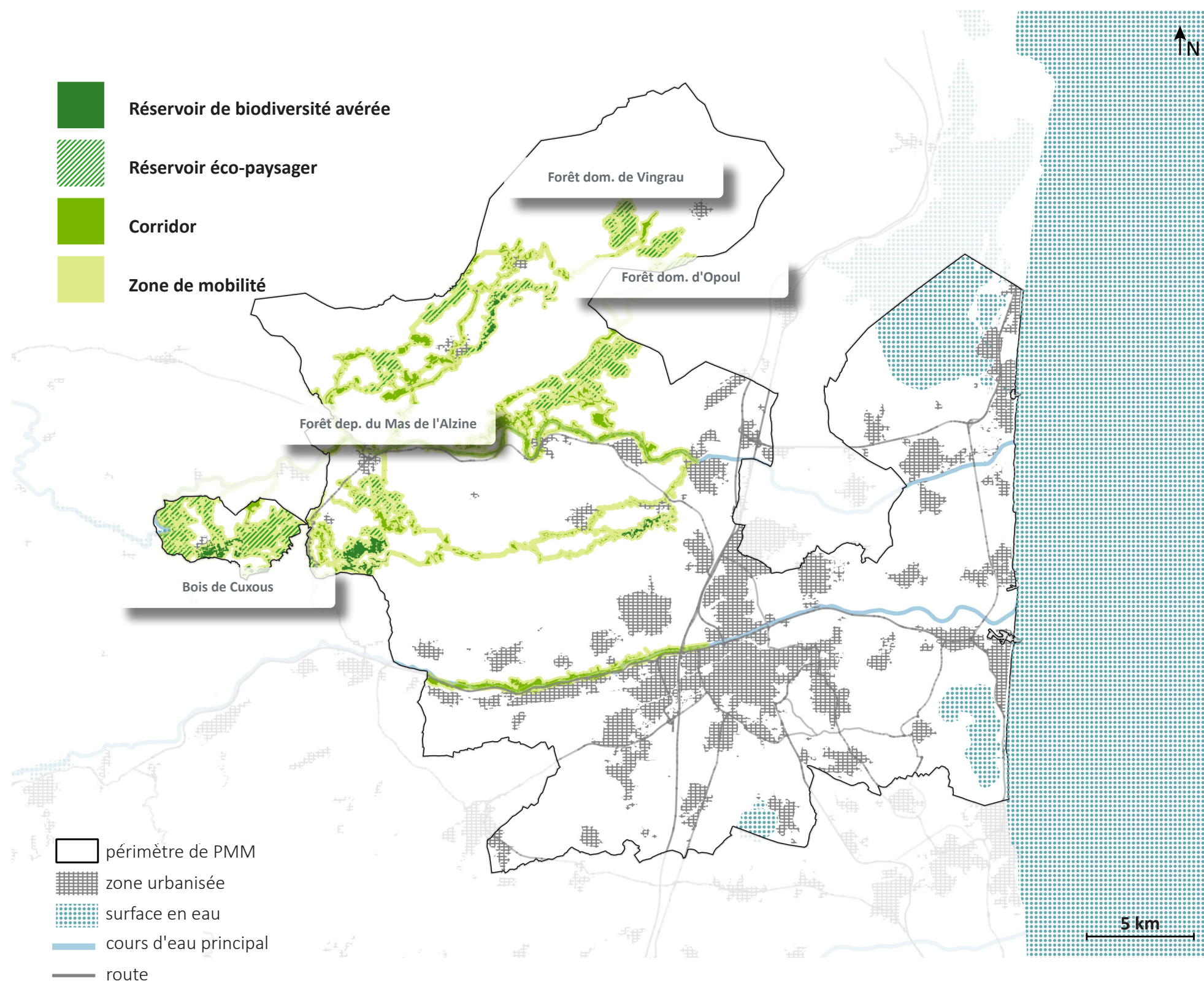
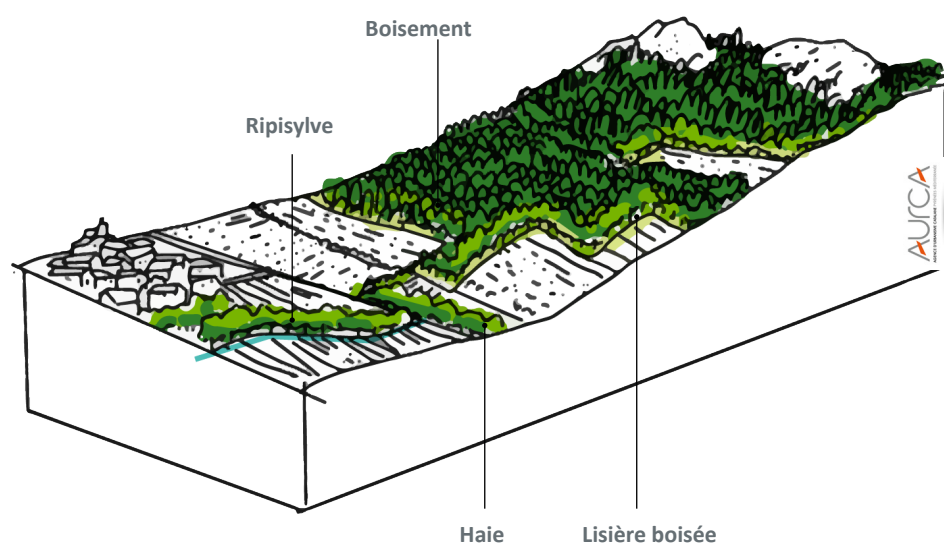
La sous-trame des milieux boisés comprend notamment les forêts, les bosquets, les ripisylves et les friches arborées. Elle se structure principalement à l'ouest du territoire, avec des boisements prenant appui sur les hauteurs ou les pentes autour de Cassagnes, Montner, Estagel, Tautavel, Espira-de-l'Agly et Opoul-Périllos. A noter également le rôle important des cours d'eau, notamment l'Agly et la Têt, qui constituent des axes principaux de déplacement entre les massifs forestiers.

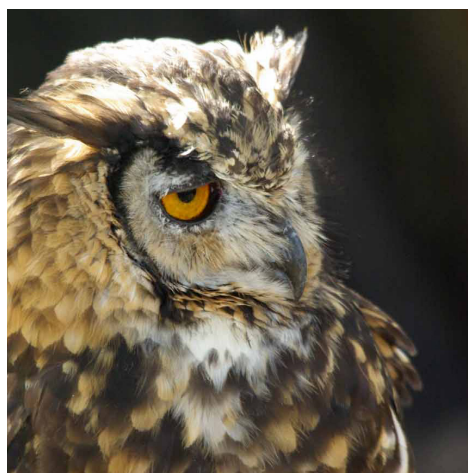
Les taches d'habitats favorables sont souvent espacées et les continuités écologiques s'appuient largement sur la matrice paysagère alternant entre milieux forestiers et non forestiers (garrigues et friches arbustives essentiellement).

ORIENTATIONS

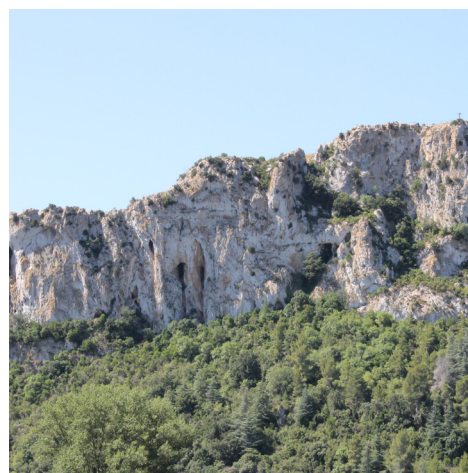
- Préserver les forêts, les autres éléments structurants de la sous-trame et l'ensemble de la matrice paysagère favorable aux continuités écologiques.
- Sauvegarder les continuités avec les massifs voisins (Fenouillèdes, Conflent, Corbières).
- Concilier la préservation des milieux boisés avec les différentes activités qui peuvent s'y déployer (loisirs, exploitation forestière...).
- Prévenir les feux de forêt.

ILLUSTRATION DE LA SOUS-TRAME





1



2



3

1 Grand duc. P.Gourdain©. 2 Pentes boisées de Tautavel. 3 Ripisylve de l'Agly, AURCA©

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Privilégier la diversité des essences, plutôt que les boisements mono-spécifiques.
- Favoriser des pratiques sylvicoles adaptées au contexte écologique.
- Préserver les lisières boisées.
- Éviter tout impact sur les milieux boisés lors de l'aménagement de sites d'activités de pleine nature ou de l'organisation de manifestations sportives ou culturelles.
- Gérer la pression humaine sur les sites les plus fréquentés (activités de loisirs).
- Restaurer le patrimoine rural inhérent à ces milieux notamment les ouvrages en pierre sèche.
- Garantir les bonnes conditions de défense incendie (respect des obligations légales de débroussaillage, réalisation d'aménagements spécifiques...).
- En cas d'obstacle, favoriser la réalisation d'ouvrages visant à restaurer la continuité écologique (gain de perméabilité).

Réservoirs de biodiversité avérée

- En cas de travaux d'aménagement, éviter les implantations au niveau des lisières forestières, s'assurer du maintien de la fonctionnalité et de l'intégrité du réservoir concerné.

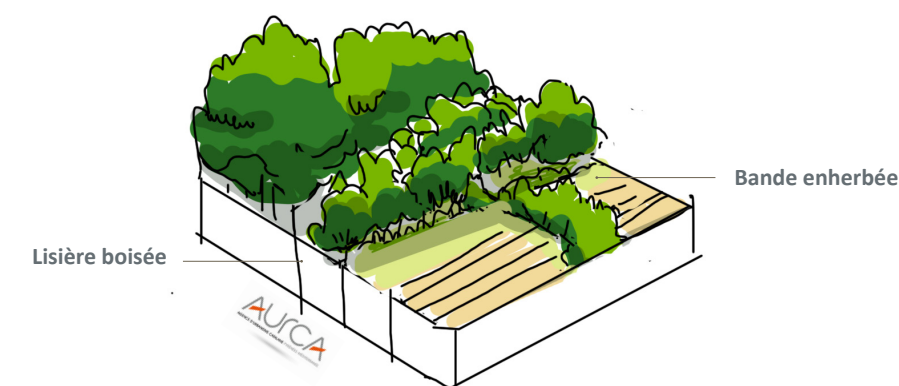
Réservoirs éco-paysagers

- Préserver la fonctionnalité globale des continuités écologiques.
- Éviter le fractionnement des réservoirs éco-paysagers de la sous-trame.
- En cas de travaux d'aménagement, s'orienter vers les terrains présentant un moindre intérêt sur le plan écologique, privilégier un recul vis-à-vis des espaces boisés et, au besoin, reconstituer une lisière boisée (combinant différentes strates végétales).

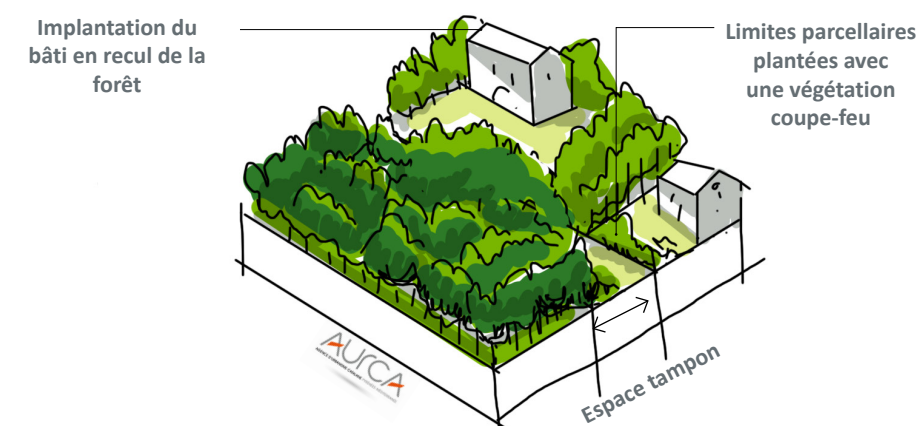
Corridors écologiques

- Garantir la perméabilité des corridors de la sous-trame.
- Développer les haies champêtres le long des chemins, des routes et des parcelles agricoles jouxtant les corridors.
- Préserver voire au besoin reconstituer les forêts rivulaires le long des cours d'eau et canaux.
- En cas de travaux d'aménagement, s'assurer que l'aménagement ne rompt pas le corridor écologique et n'altère pas sa fonctionnalité.

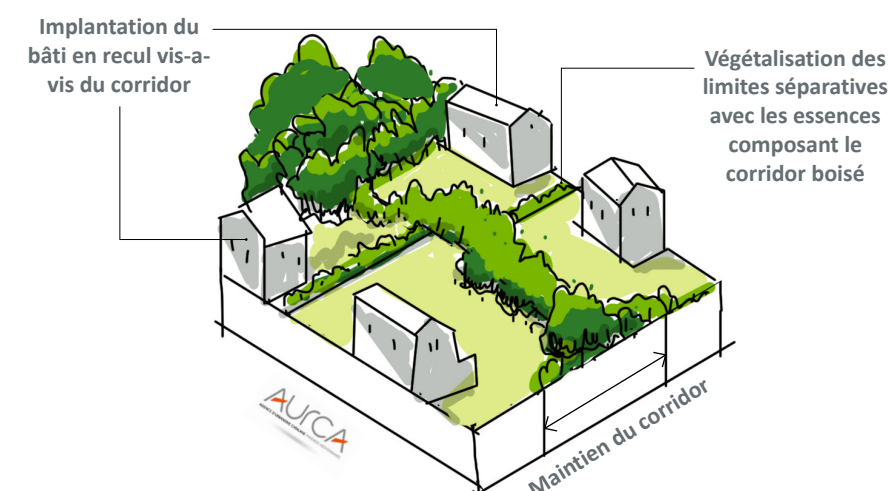
Maintenir les lisières boisées au contact des espaces agricoles



Dans le cas d'un projet de construction au contact d'un réservoir boisé



Dans le cas d'un projet de développement urbain au contact d'un corridor boisé





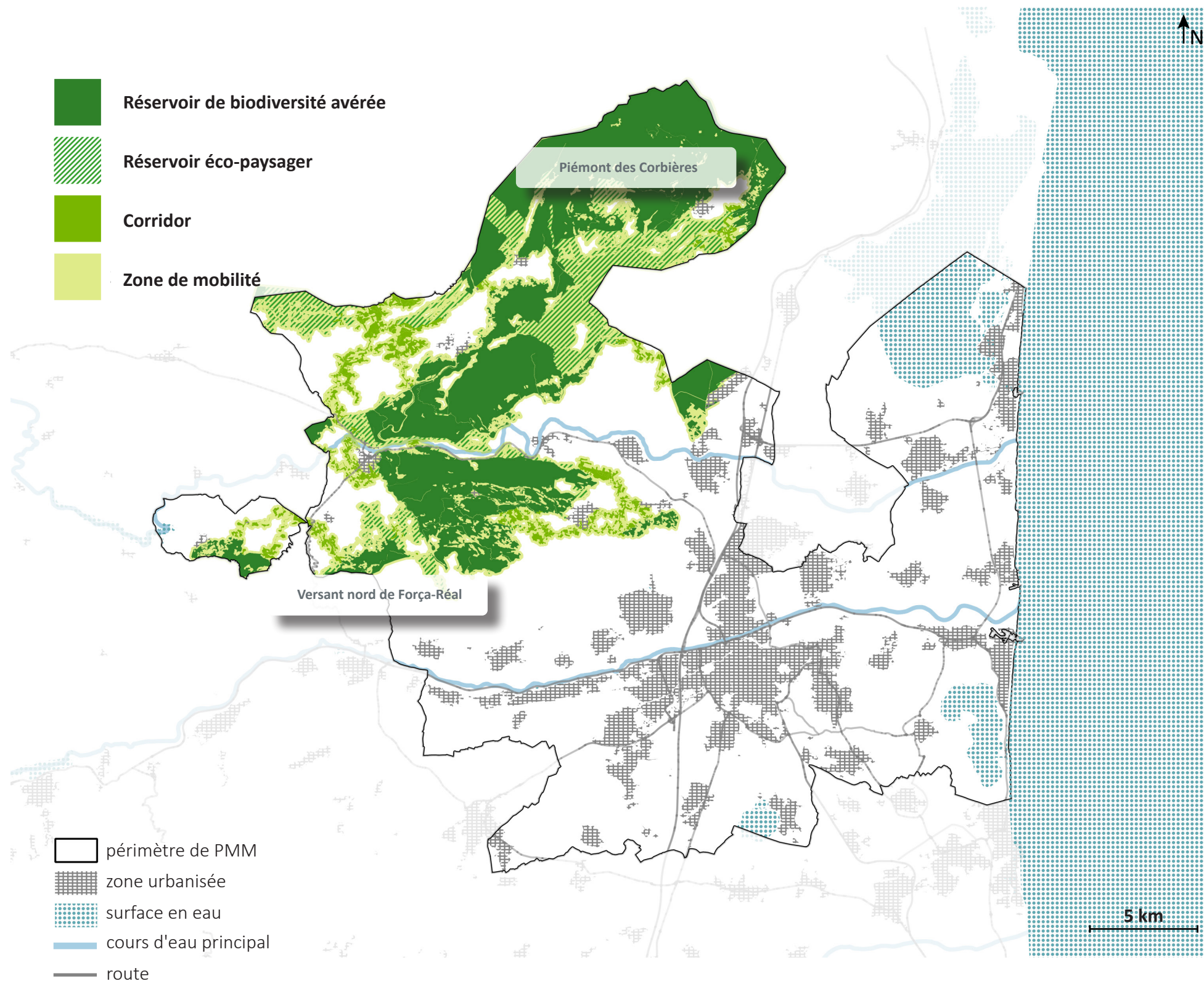
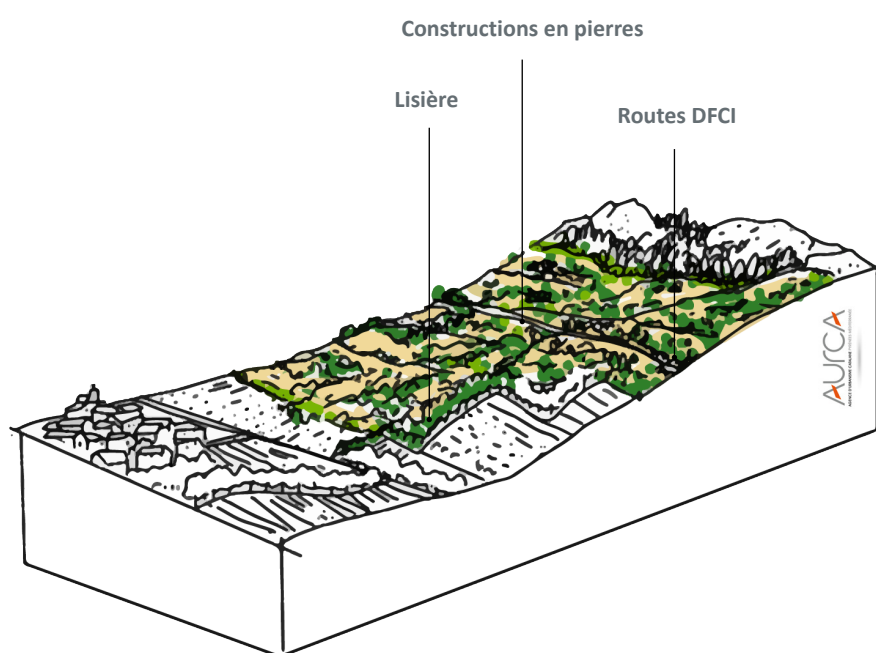
● Les milieux de garrigues

La sous-trame des milieux de garrigues et milieux associés (garrigue, végétation clairsemée...) couvre plus de 25% de la superficie territoriale. Très largement présente au nord-ouest du territoire (contreforts des Corbières, vallée de l'Agly...), elle prend principalement place sur le socle calcaire des reliefs collinéens. Structurés en massif, ces milieux font l'objet d'une grande compacité et les réservoirs de biodiversité avérée sont largement représentés.

ORIENTATIONS

- Préserver les grandes étendues de garrigues et la compacité de ces milieux.
- Lutter contre la fermeture des espaces abritant ces milieux.
- Sauvegarder les continuités avec les massifs voisins (Fenouillèdes, Corbières).
- Concilier la préservation de ces milieux naturels et la pratique des activités de pleine nature (randonnée...).
- Prévenir les feux de végétation.

ILLUSTRATION DE LA SOUS-TRAME

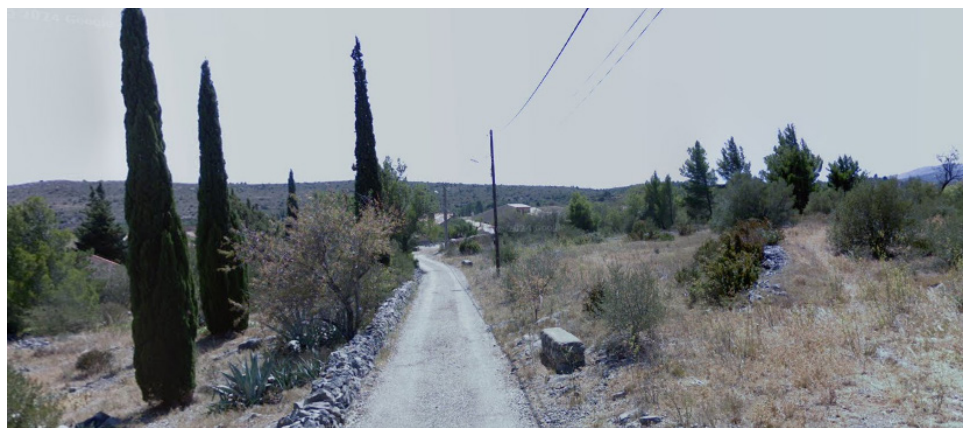




1



2



3

1 Les pentes du Força Réal. AURCA©

2 Route d'Estagel. AURCA©

3 Opoul-Périllos la Coma del Mir. Google maps©

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Éviter la fermeture des milieux, notamment à travers le maintien ou le redéploiement du pastoralisme.
- Favoriser les pratiques agricoles adaptées au contexte écologique.
- Conserver une mosaïque de milieux favorable à la diversité d'habitats naturels et d'espèces (garrigues, pelouses, pierriers, bosquets...).
- Éviter tout impact sur ces milieux lors de l'aménagement de sites d'activités de pleine nature ou de l'organisation de manifestations sportives ou culturelles.
- Gérer la pression humaine sur les sites les plus fréquentés (activités de loisirs).
- Restaurer le patrimoine rural inhérent à ces milieux, notamment les ouvrages en pierre sèche.
- Garantir les bonnes conditions de défense incendie (respect des obligations légales de débroussaillage, entretien des espaces, réalisation d'aménagements spécifiques...).
- En cas d'obstacle, favoriser la réalisation d'ouvrages visant à restaurer la continuité écologique (aménagements spécifiques : pierriers, haies...).

Réservoirs de biodiversité avérée

- En cas de travaux d'aménagement, s'assurer du maintien de la fonctionnalité et de l'intégrité du réservoir concerné.

Réservoirs éco-paysagers

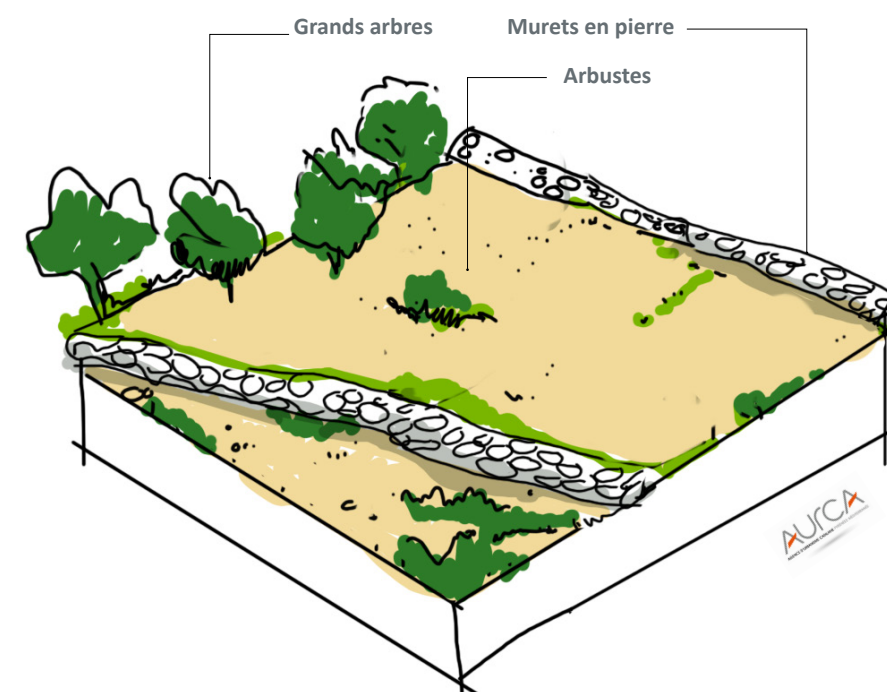
- Préserver la fonctionnalité globale des continuités écologiques.
- Éviter le fractionnement des réservoirs éco-paysagers de la sous-trame.
- En cas de travaux d'aménagement, s'orienter vers les terrains présentant un moindre intérêt sur le plan écologique et traiter les franges urbaines à travers des plantations adaptées aux milieux de garrigues, mariant différentes strates végétales pour une meilleure intégration.

Corridors écologiques

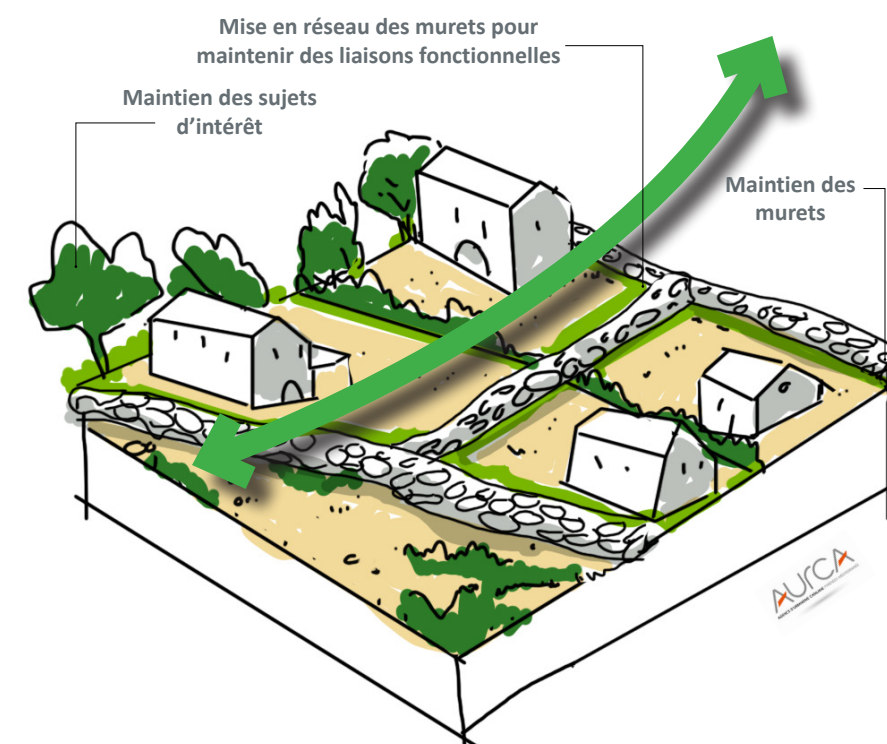
- Garantir la perméabilité des corridors de la sous-trame.
- En cas de travaux d'aménagement, s'assurer que l'aménagement ne rompt pas le corridor écologique et n'altère pas sa fonctionnalité.

Dans le cas d'un projet de développement urbain

Etat initial :



Projet :





• Les milieux agricoles

En lien avec leurs caractéristiques diverses, les milieux agricoles sont déclinés en deux sous-trames : les milieux agricoles cultivés et les milieux agricoles non cultivés.

• LES MILIEUX AGRICOLES CULTIVÉS

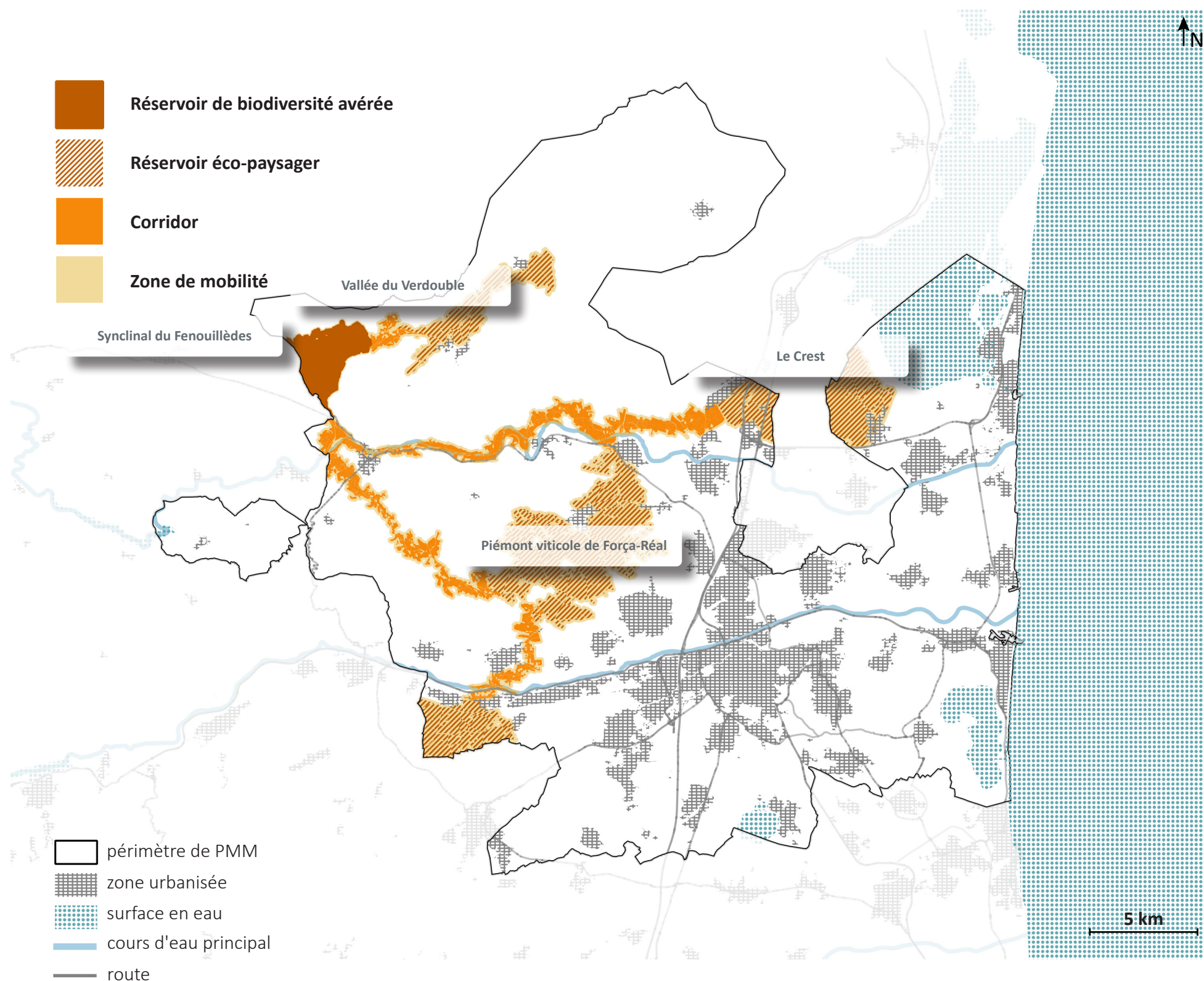
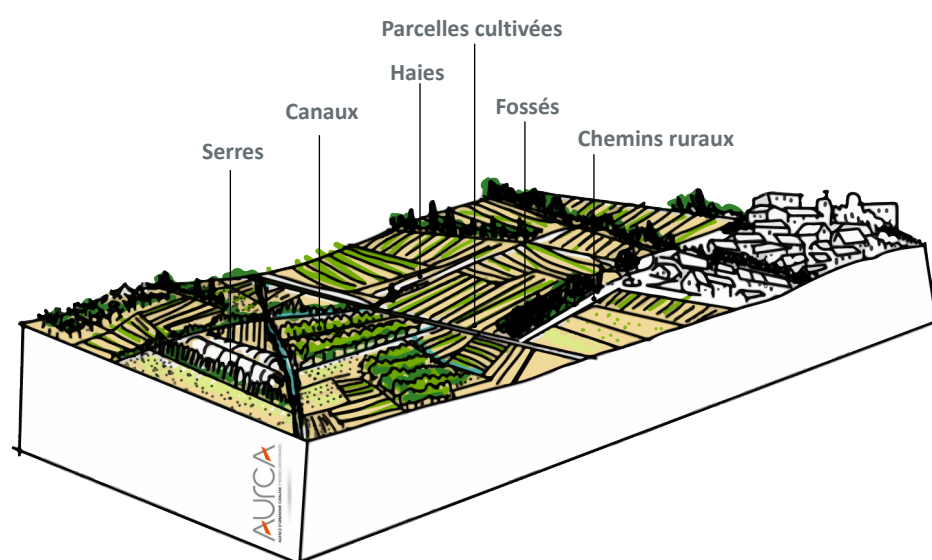
La sous-trame des milieux agricoles cultivés (vignes, vergers...) est bien représentée sur le territoire. Relativement compacte, elle repose sur de grands espaces de production agricole tels que le piémont viticole de Força Réal, la plaine du Crest, les terres agricoles du Ribéral en rive droite de la Têt, ainsi que la vallée du Verdoubie, l'extrémité orientale du synclinal du Fenouillèdes et la plaine d'Estagel.

Les réservoirs éco-paysagers, potentiellement favorables à certaines espèces d'insectes, de reptiles et d'oiseaux d'affinité steppique principalement, sont largement dominants.

ORIENTATIONS

- Garantir à long terme la vocation agricole des espaces concernés.
- Préserver les grandes continuités agricoles.
- Réunir les conditions favorables pour le développement de l'agriculture.
- Maintenir l'ensemble des éléments naturels intégrés dans la matrice agricole (haies, bosquets, zones humides...).

ILLUSTRATION DE LA SOUS-TRAME





1



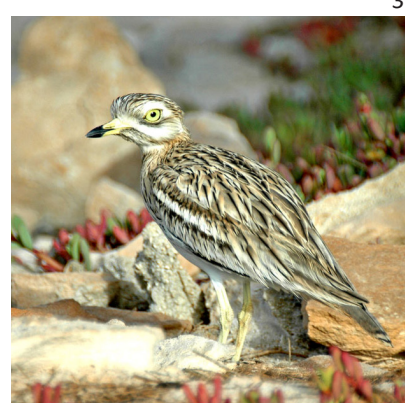
2



3



4



5

1 Pêchers en fleur à Saint-Feliu. AURCA©
2 Genévrier dans les vignes à Vingrau. AURCA©
3 Espace agricole à Saint-Hippolyte. Google maps©
4 Pentes cultivées, friches et arrêtes rocheuses à Tautavel. AURCA©
5 Oedicnème criard. J.P Siblet©

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Protéger les terres agricoles.
- Favoriser le maintien, l'adaptation et le développement des exploitations agricoles.
- Encourager des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement (limiter l'utilisation des produits phytosanitaires...).
- Préserver les structures végétales présentes au sein de l'espace agricole (haie, arbre isolé, bosquet, bande enherbée...) et renforcer le maillage végétal en limite de parcelle.
- Conforter les fossés, les talus, les mares et les canaux d'irrigation présents au sein de ces espaces.
- Encadrer l'implantation du bâti agricole et adapter les constructions et aménagements à la pente, en limitant les travaux de terrassement et en segmentant les volumes.
- Préserver les ourlets boisés (lisières) et la fonctionnalité écologique avec les milieux boisés voisins.
- En cas d'obstacle, favoriser la réalisation d'ouvrages visant à restaurer la continuité écologique.

Réservoirs de biodiversité avérée

- En cas de travaux d'aménagement, s'assurer du maintien de la fonctionnalité et de l'intégrité du réservoir concerné (limitation du mitage). Le regroupement des bâtiments est indiqué.

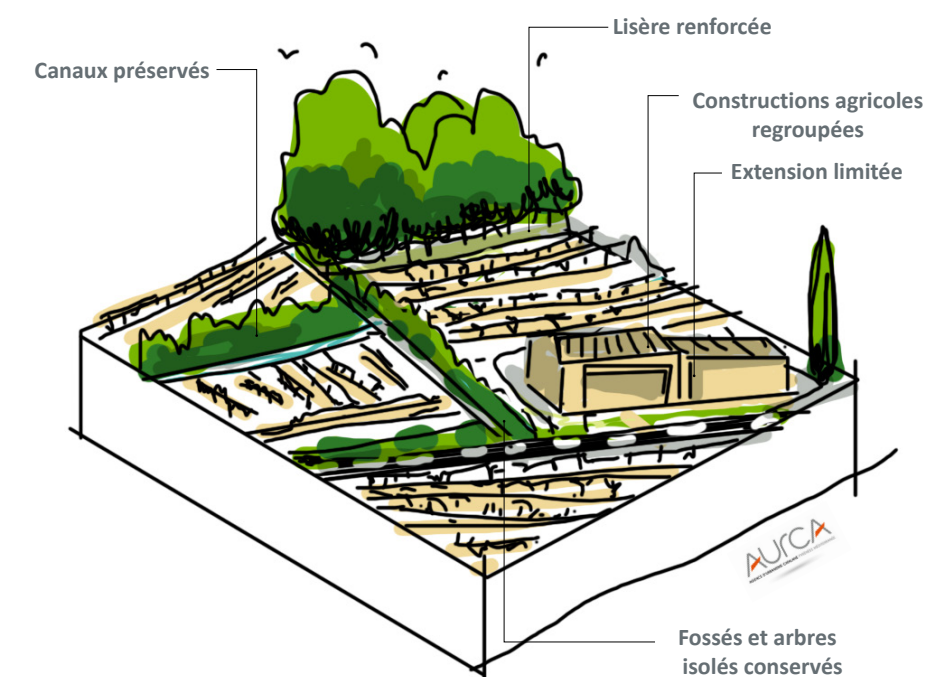
Réservoirs éco-paysagers

- Éviter le fractionnement des réservoirs éco-paysagers de la sous-trame.
- En cas de travaux d'aménagement, s'orienter vers les terrains présentant un moindre intérêt sur le plan écologique, préserver les structures végétales existantes et ménager une frange urbaine avec l'espace cultivé. Les franges urbaines d'une certaine épaisseur et combinant plusieurs strates végétales sont privilégiées.

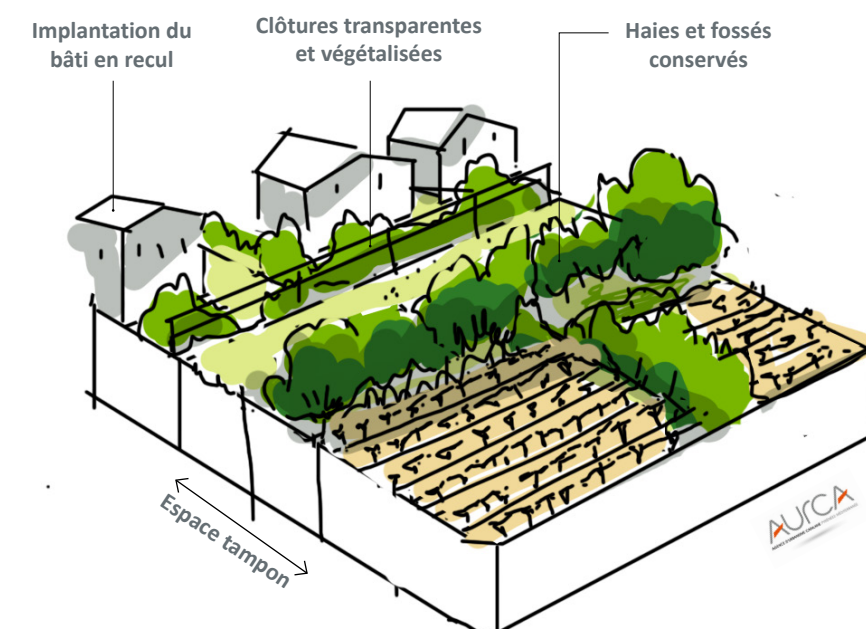
Corridors écologiques

- Garantir la perméabilité des corridors de la sous-trame.
- En cas de travaux d'aménagement, s'assurer que l'aménagement ne rompt pas le corridor écologique et n'altère pas sa fonctionnalité.

Dans le cas d'un projet de construction agricole



Dans le cas d'un projet de développement urbain





• LES MILIEUX AGRICOLES NON CULTIVÉS

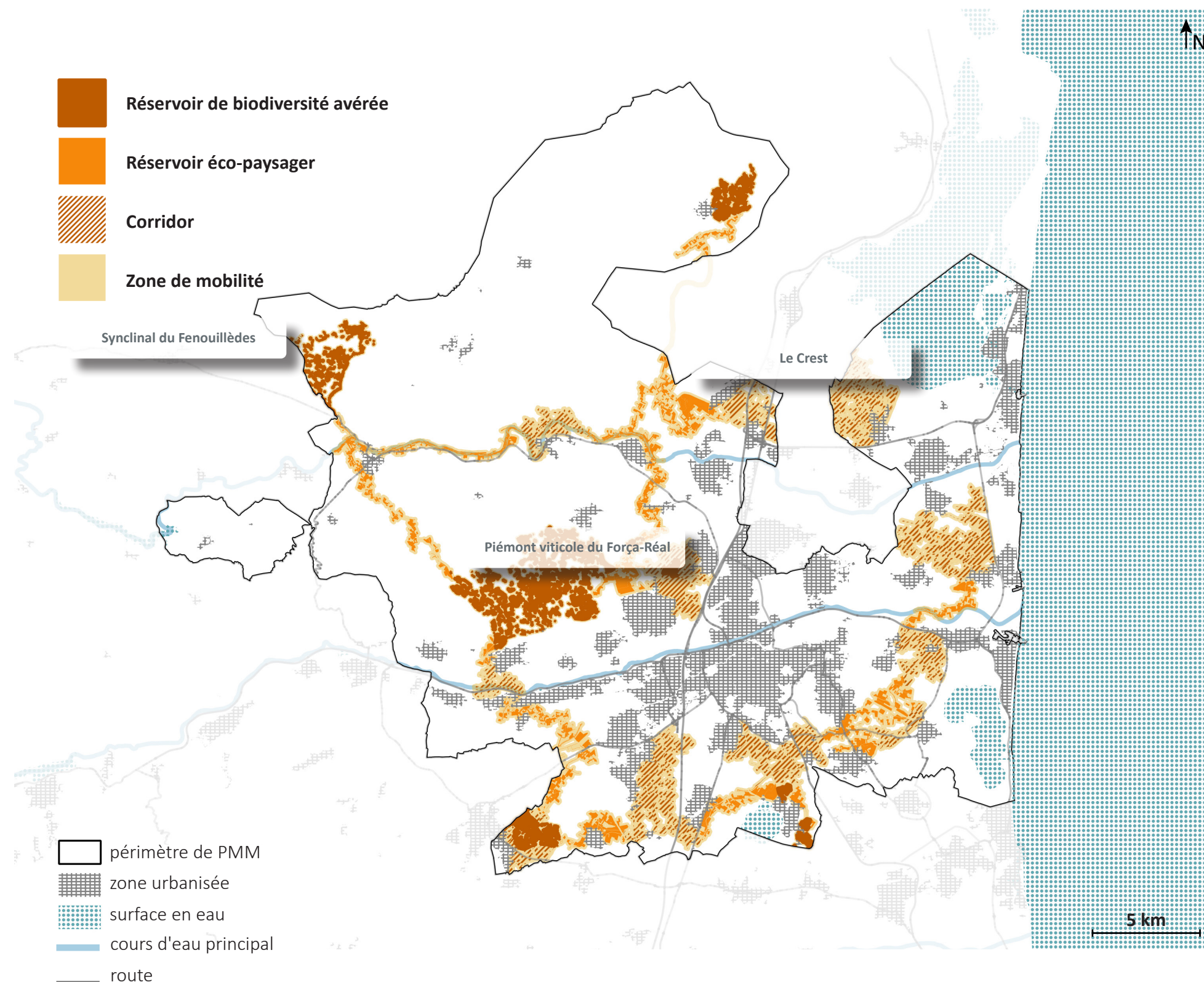
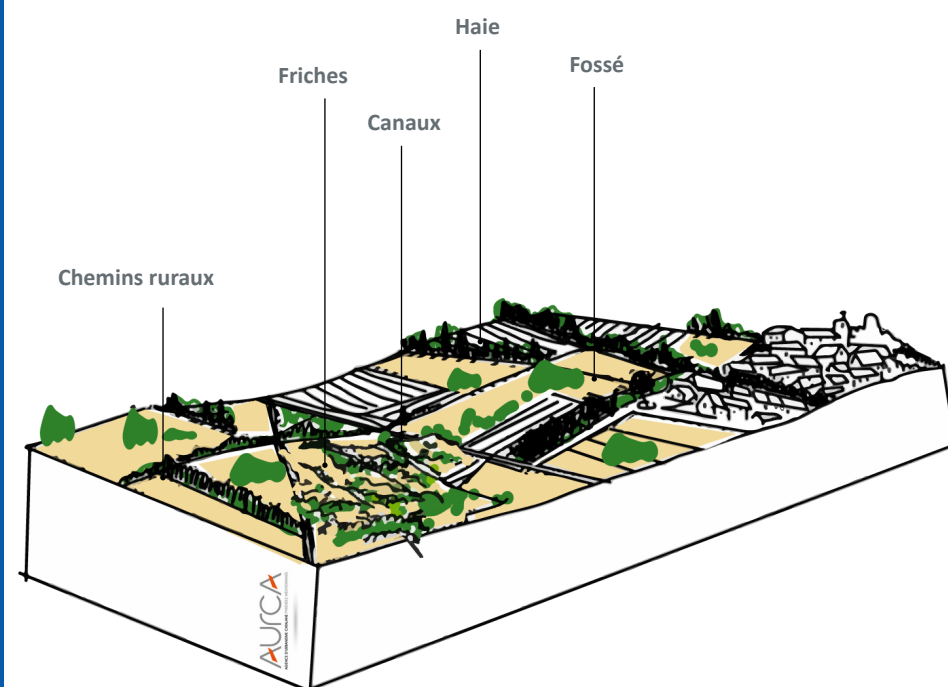
La sous-trame des milieux agricoles non cultivés correspond essentiellement aux prairies et aux parcelles en friche (stade herbacé et arbustif). Elle est largement présente au cœur de la plaine roussillonnaise aux abords de Perpignan et de sa première couronne.

Cette sous-trame est intrinsèquement liée à la notion de matrice paysagère, où l'espace agricole, parsemé de plus ou moins de taches favorables (friches, prairies, haies...), structure dans son ensemble les continuités écologiques. Les réservoirs éco-paysagers y occupent une place importante.

ORIENTATIONS

- Garantir à long terme la vocation agricole des espaces concernés et préserver la mosaïque paysagère.
- Maintenir la continuité écologique entre les différents éléments structurants de la sous-trame.
- Gérer les friches agricoles.
- Maintenir l'ensemble des éléments naturels intégrés dans la matrice agricole (haies, bosquets, zones humides...).
- Prévenir les feux de végétation.

ILLUSTRATION DE LA SOUS-TRAME





1



2



3



4

1 Friche à Saint-Estève. AURCA©

2 Friche avec jeunes pins à Saint-Hippolyte. Google maps©

3 Lézard ocellé. J.Laignel©

4 Friche à Corneilla-la-Rivière. Google maps©

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Protéger les terres agricoles actuellement exploitées ou non exploitées.
- Conforter la mosaïque paysagère et l'ensemble de ses composantes (friches, parcelles cultivées, talus, haies, bosquets, canaux...).
- Selon les situations, favoriser la libre évolution, la gestion différenciée ou la remise en culture des friches agricoles (à noter que la remise en culture peut par endroits constituer une réelle menace pour les espèces et habitats naturels présents au sein de ces milieux).
- Encourager des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement (limiter l'utilisation des produits phytosanitaires...).
- Encadrer l'implantation du bâti agricole.
- Préserver les ourlets boisés (lisières).
- Garantir les bonnes conditions de défense incendie (respect des obligations légales de débroussaillage, entretien des parcelles...).
- En cas d'obstacle, favoriser la réalisation d'ouvrages visant à restaurer la continuité écologique.

Réservoirs de biodiversité avérée

- En cas de travaux d'aménagement, s'assurer du maintien de la fonctionnalité et de l'intégrité du réservoir concerné (limitation du mitage). Le regroupement des bâtiments est indiqué.

Réservoirs éco-paysagers

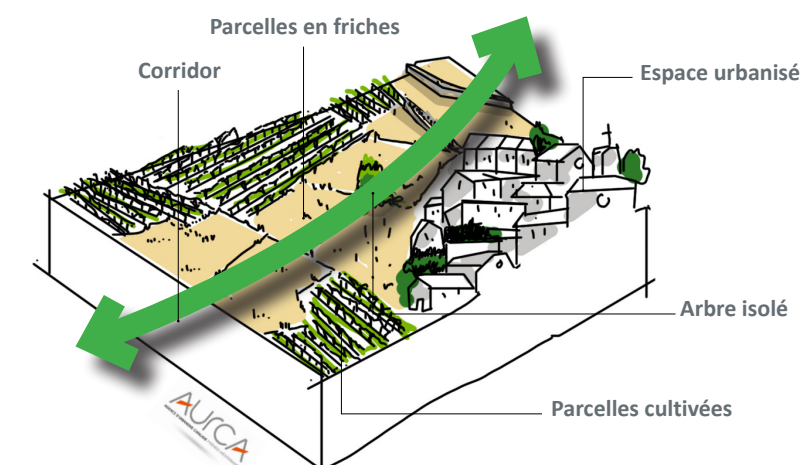
- Éviter le fractionnement des réservoirs éco-paysagers de la sous-trame.
- En cas de travaux d'aménagement, s'orienter vers les terrains présentant un moindre intérêt sur le plan écologique, préserver les structures végétales existantes et créer un espace tampon avec l'espace agricole. Au-delà de l'aménagement d'une frange urbaine végétalisée (combinant plusieurs strates végétales), cet espace doit aussi jouer un rôle de pare-feu.

Corridors écologiques

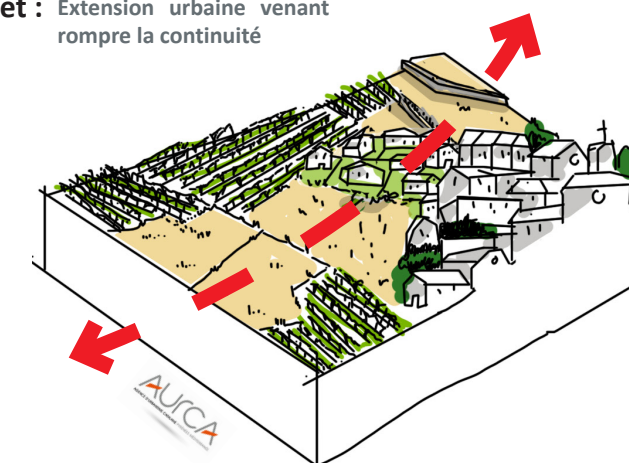
- Garantir la perméabilité des corridors de la sous-trame.
- En cas de travaux d'aménagement, s'assurer que l'aménagement ne rompt pas le corridor écologique et n'altère pas sa fonctionnalité.

Dans le cas d'un projet de développement urbain

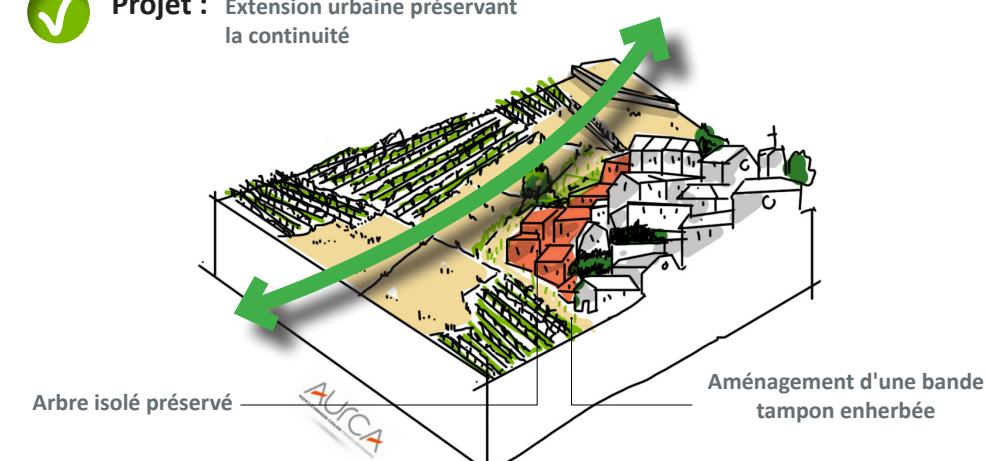
Etat initial :



Projet : Extension urbaine venant rompre la continuité



Projet : Extension urbaine préservant la continuité





● Les milieux aquatiques

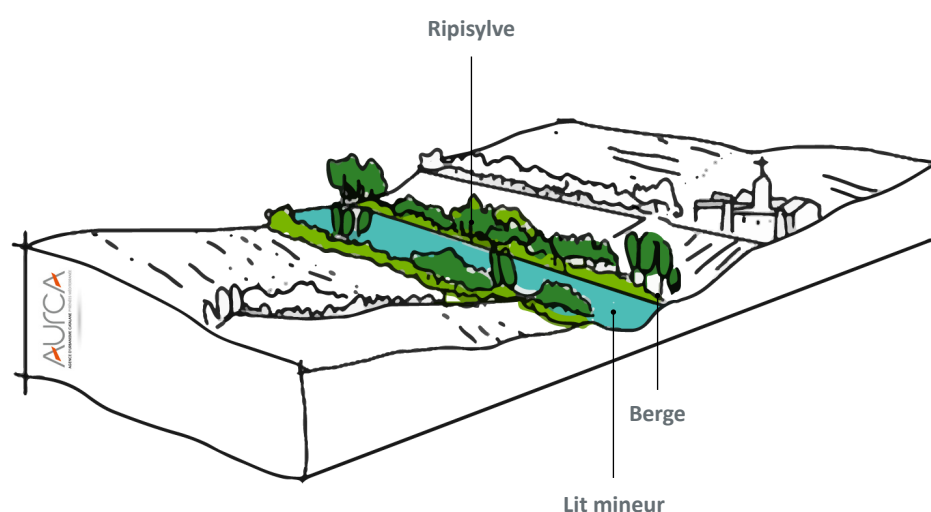
La sous-trame des milieux aquatiques correspond à l'ensemble du réseau hydrographique. Elle comprend les cours d'eau qui parcourent le territoire et les surfaces en eau (étangs et lacs).

Dans un contexte méditerranéen où les surfaces en eau et les écoulements permanents sont relativement rares, le rôle joué par les milieux aquatiques est essentiel. L'ensemble des composantes de la sous-trame est ainsi identifié comme réservoir de biodiversité ou corridor écologique.

ORIENTATIONS

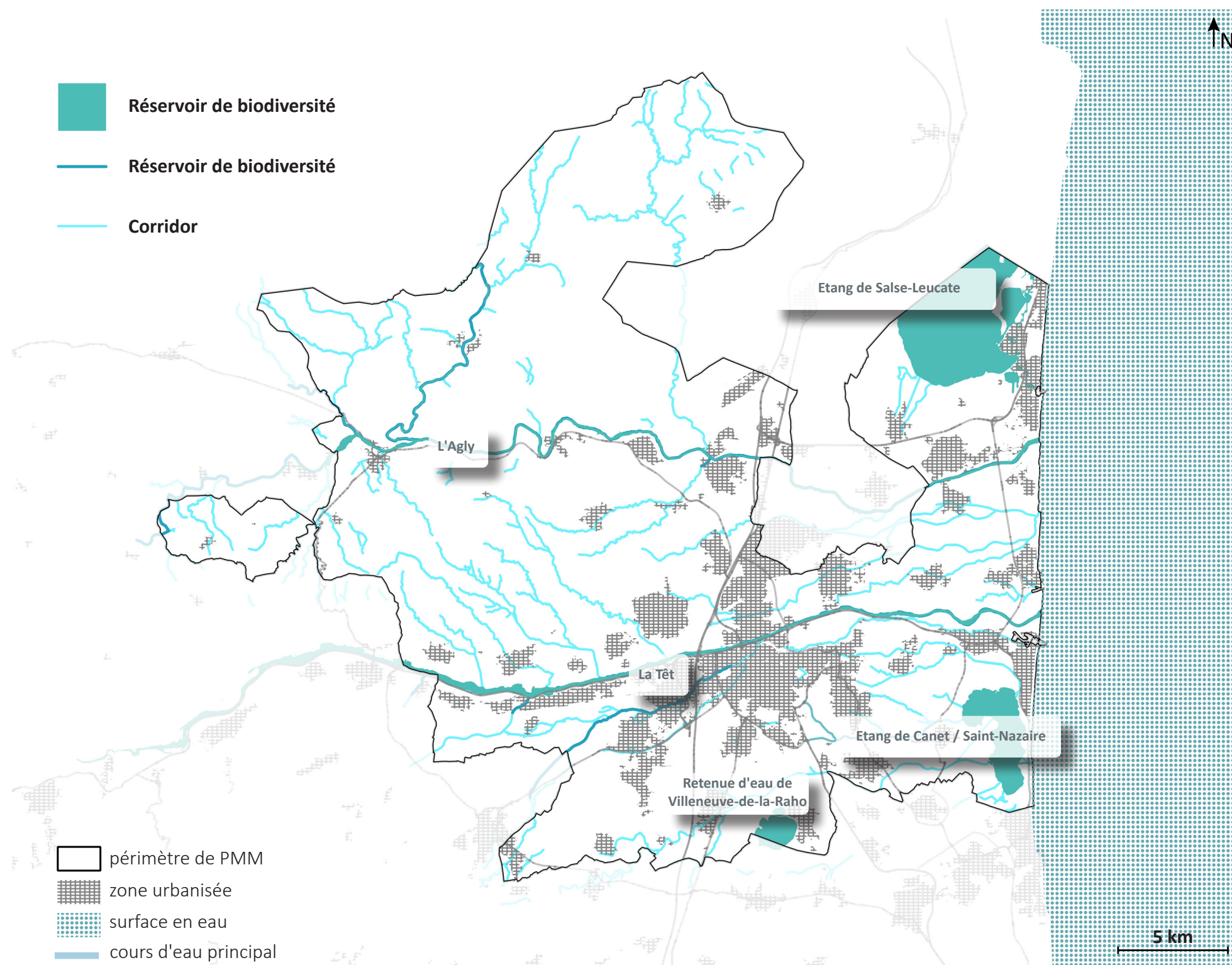
- Protéger l'ensemble des milieux aquatiques (cours d'eau, plans d'eau, lagunes).
- Respecter l'espace de bon fonctionnement des milieux aquatiques.
- Concilier la préservation des milieux aquatiques avec les différentes activités qui peuvent s'y déployer (loisirs, conchyliculture, pêche...).
- Limiter les pollutions vers les milieux aquatiques.
- Préserver voire restaurer la continuité écologique des cours d'eau.
- Renaturer / valoriser les cours d'eau et leurs abords au sein des villes et villages.
- Préserver les canaux d'irrigation.

ILLUSTRATION DE LA SOUS-TRAME



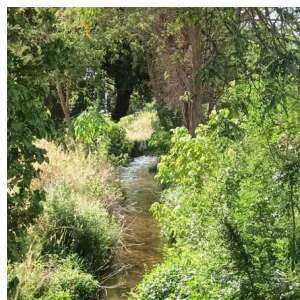
- Réservoir de biodiversité
- Réservoir de biodiversité
- Corridor

- périmètre de PMM
- zone urbanisée
- surface en eau
- cours d'eau principal
- route

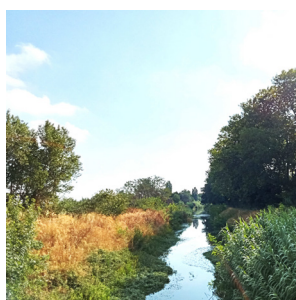




1



2



3



4



5



6



7



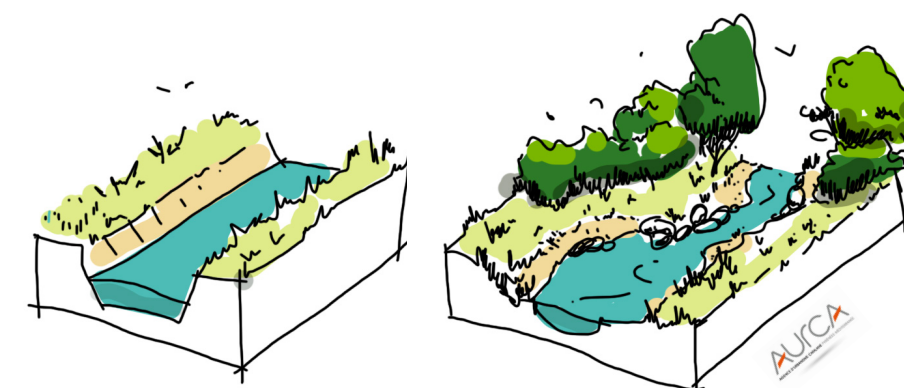
8

1 Canal Riquet à Saint-Hippolyte - 2 Canal du Vernet et Pia quartier du moyen-Vernet à Perpignan
3 Le Viver Gros à Bompas - 4 Triton marbré - 5 Barbeau méridional - 6 Voie verte de l'Agly - 7 Centre ville de Saint-Estève - 8 La Têt. AURCA©

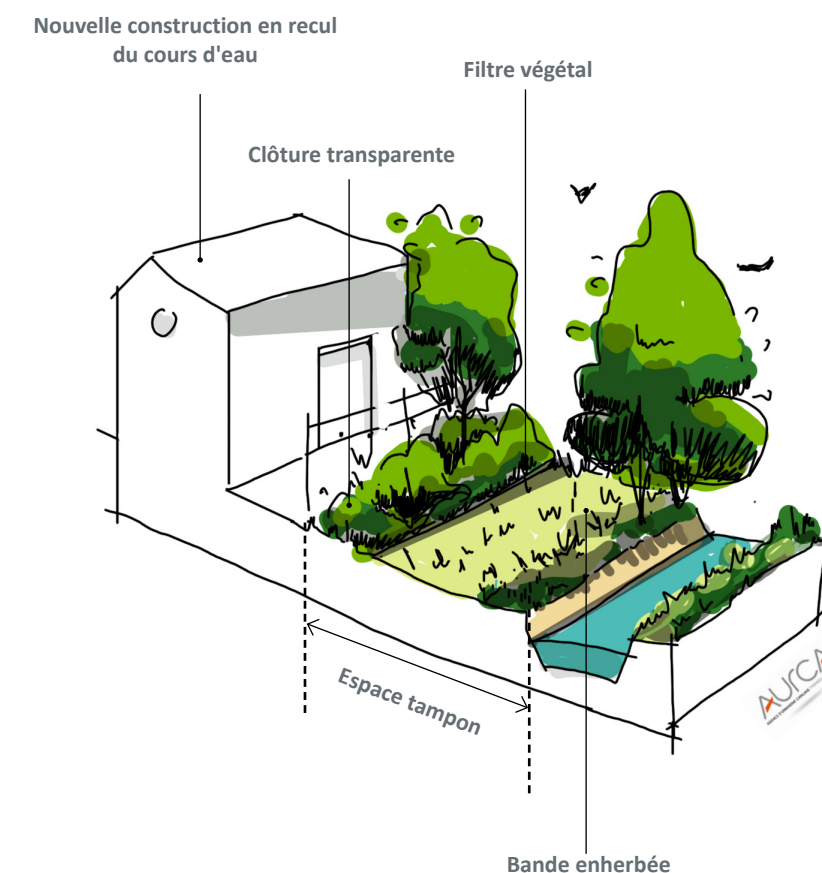
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Préserver voire au besoin reconstituer les forêts rivulaires le long des cours d'eau et canaux.
- Ménager un espace tampon autour des milieux aquatiques.
- Gérer la pression humaine sur les sites les plus fréquentés (activités de loisirs).
- Au sein des espaces agricoles, encourager la réalisation de bandes enherbées aux abords des milieux aquatiques.
- Sur les tronçons artificialisés notamment, favoriser la renaturation du lit des cours d'eau et la restauration de la continuité écologique (génie écologique, solutions fondées sur la nature).
- En cas d'obstacle, favoriser l'effacement ou la modification des ouvrages en place afin de restaurer la continuité écologique (migration des poissons et transit sédimentaire).
- Étudier les opportunités, notamment en milieu urbain, de remettre à ciel ouvert les cours d'eau "enterrés".
- Limiter l'imperméabilisation des sols, notamment à proximité des milieux aquatiques, et accélérer la désimperméabilisation des sols.

Renaturation d'un cours d'eau



Dans le cas d'un projet de développement urbain à proximité d'un cours d'eau





• Les milieux humides

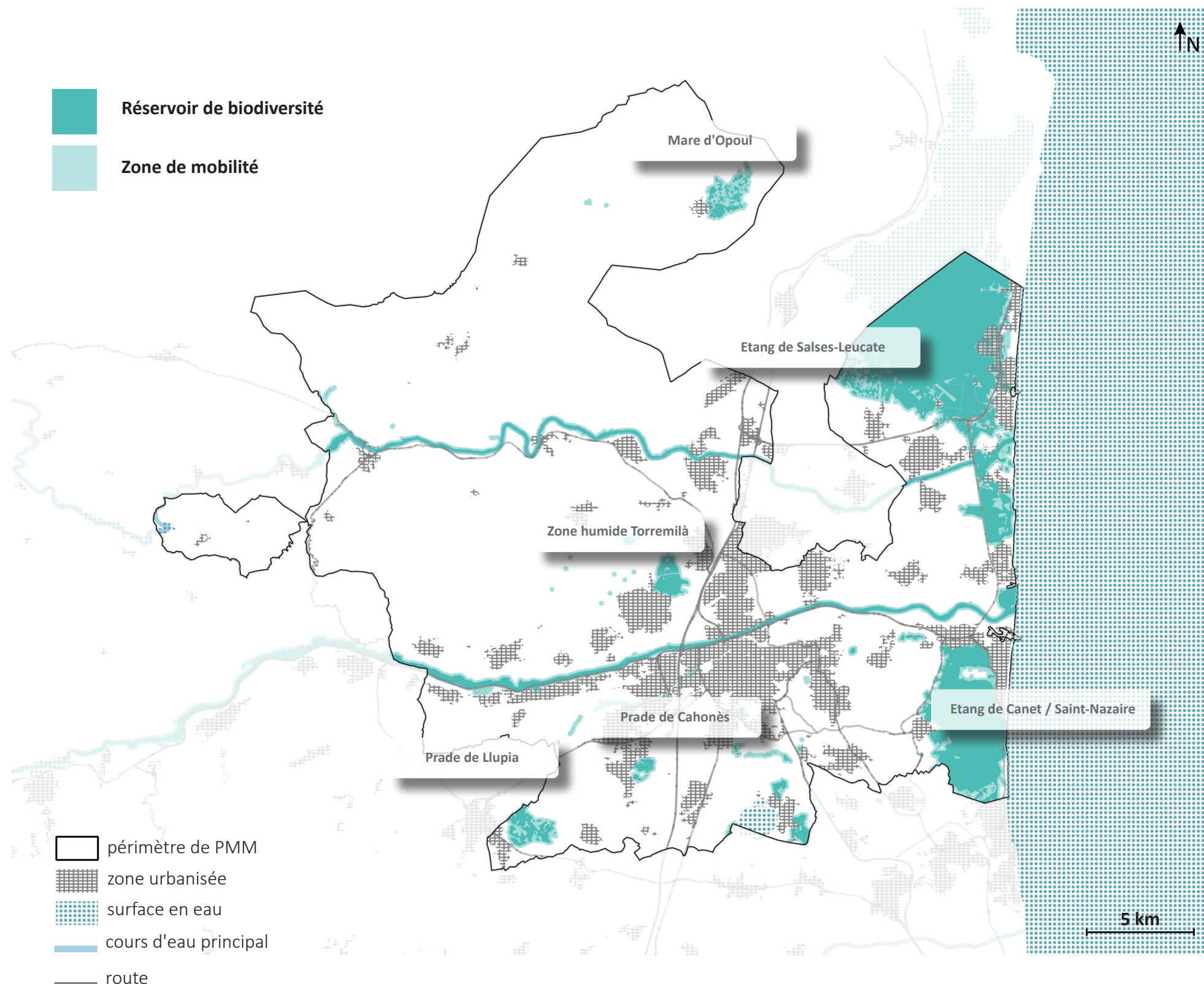
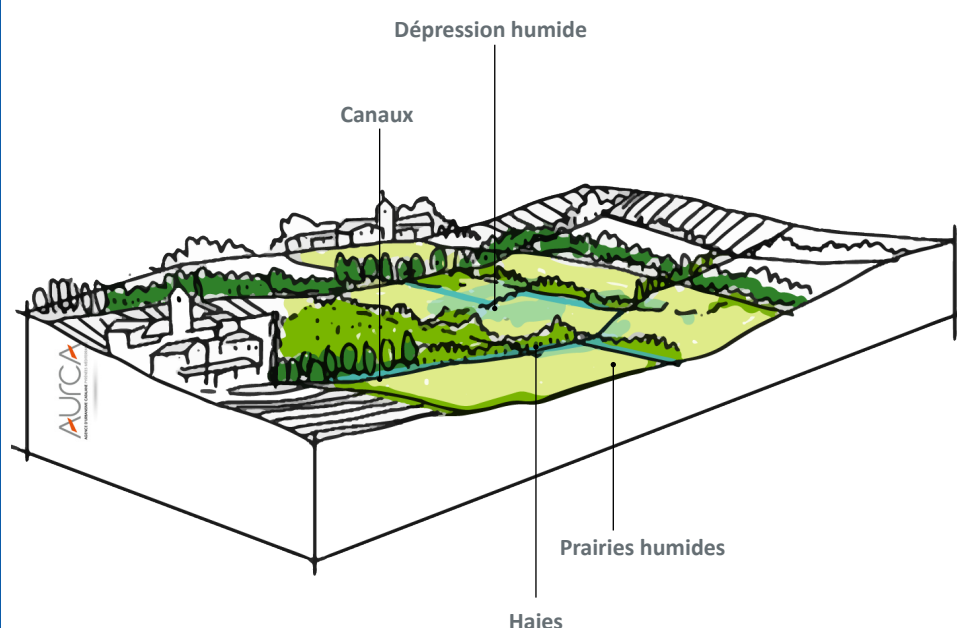
La sous-trame des milieux humides est principalement marquée sur la bande littorale. Elle est majoritairement constituée des zones humides situées sur le pourtour des lagunes. Au-delà du littoral, elles correspondent aux milieux humides qui accompagnent les cours d'eau ainsi qu'à des dépressions de type prades ou mares méditerranéennes. Il s'agit principalement des zones humides de Canohès, Thuir-Llupia, Montescot-Villeneuve-de-la-Raho et Opoul-Périllos.

Toutes les zones humides du territoire sont repérées en réservoir de biodiversité avérée.

ORIENTATIONS

- Améliorer la connaissance sur les zones humides (réalisation d'inventaires complémentaires).
- Protéger les zones humides et leurs fonctionnalités.
- Limiter les pollutions vers les milieux humides.
- Encourager la gestion des milieux humides et de leur aire d'alimentation.
- Concilier la préservation des milieux humides et les différentes activités qui peuvent s'y déployer (loisirs, agriculture...).

ILLUSTRATION DE LA SOUS-TRAME





1



2



3



4

1 La prades de Canohès. AURCA©

2 Les abords du Bourdigou. AURCA©

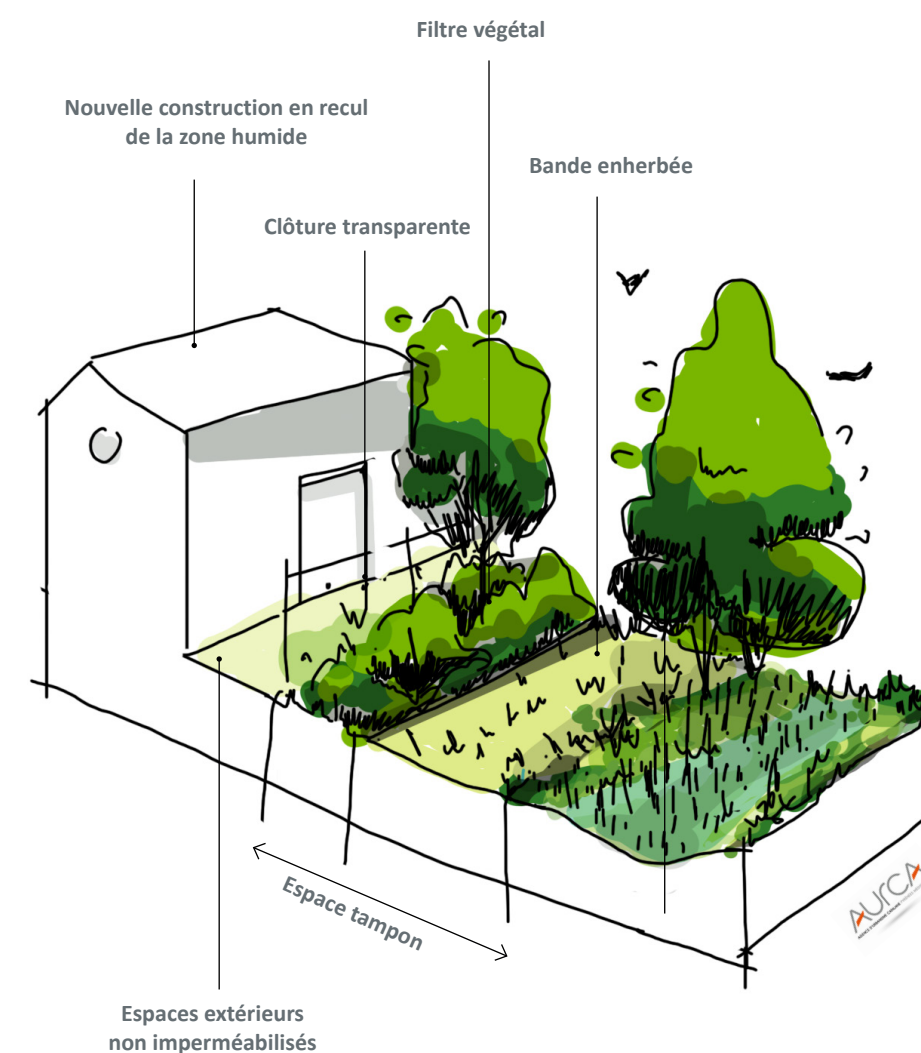
3 Marsilée pubescente à Saint-Estève MNHN-CBNBP R.Dupre©

4 La mare d'Opoul, Opoul Périllos_universcanelle_canalblog©

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- Encourager l'acquisition foncière et la mise en place de plans de gestion des zones humides (en articulation avec les actions menées par les syndicats de bassin versant). La restauration des milieux dégradés est notamment indiquée.
- Au sein des espaces agricoles, encourager des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement et n'impactant pas les conditions d'alimentation en eau des zones humides.
- Limiter strictement les nouveaux aménagements autorisés dans les zones humides (projets déclarés d'utilité publique ou présentant un caractère d'intérêt général ou concourant à l'amélioration de la qualité hydromorphologique et écologique des milieux aquatiques ou humides). En cas d'aménagement, compenser les surfaces impactées, dans les conditions prévues par le SDAGE Rhône-Méditerranée.
- Encadrer les pratiques et aménagements au sein des aires d'alimentation des zones humides, notamment en cas de projets d'aménagement, afin d'éviter toute altération, pollution voire destruction de la zone (limitation de l'imperméabilisation des sols, création d'un espace tampon, gestion des eaux de ruissellement...).
- Limiter l'imperméabilisation des sols, notamment à proximité des milieux humides et accélérer la désimperméabilisation des sols.

Dans le cas d'un projet de développement urbain à proximité d'une zone humide





● Les milieux littoraux

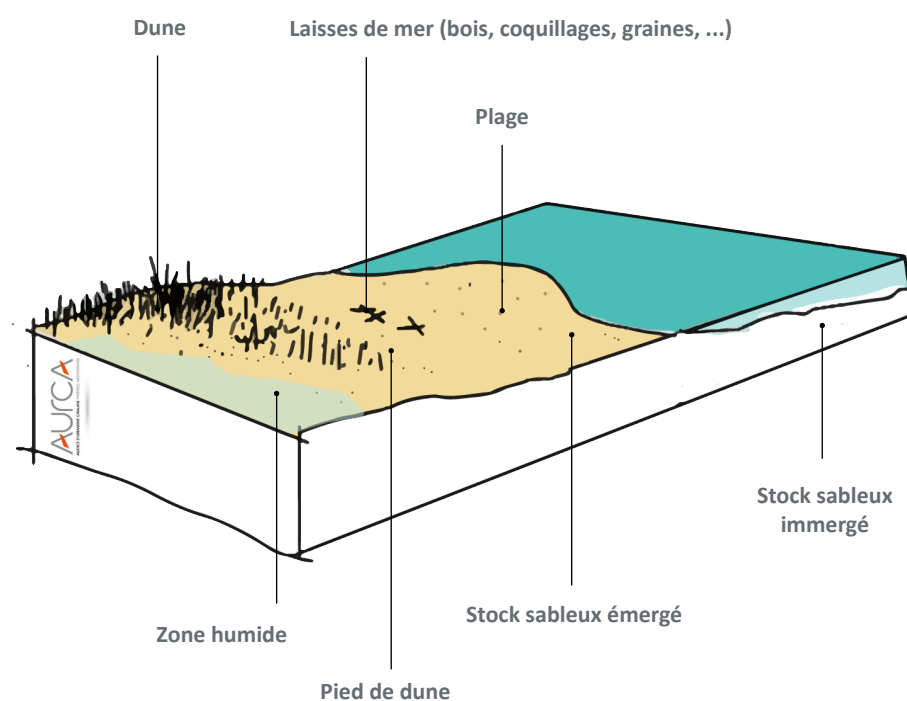
Contrairement aux sous-trames précédemment décrites, la sous-trame des milieux littoraux présente une particularité. Elle ne correspond pas à l'ensemble des espaces constitués par un même type de milieu mais comprend des espaces localisés sur la bande littorale et abritant des milieux différents (étangs, zones humides, dunes...).

Cette sous-trame couvre essentiellement les complexes lagunaires, les zones d'embouchure, les zones humides et les systèmes plages-dunes. Les réservoirs de biodiversité avérée sont largement représentés.

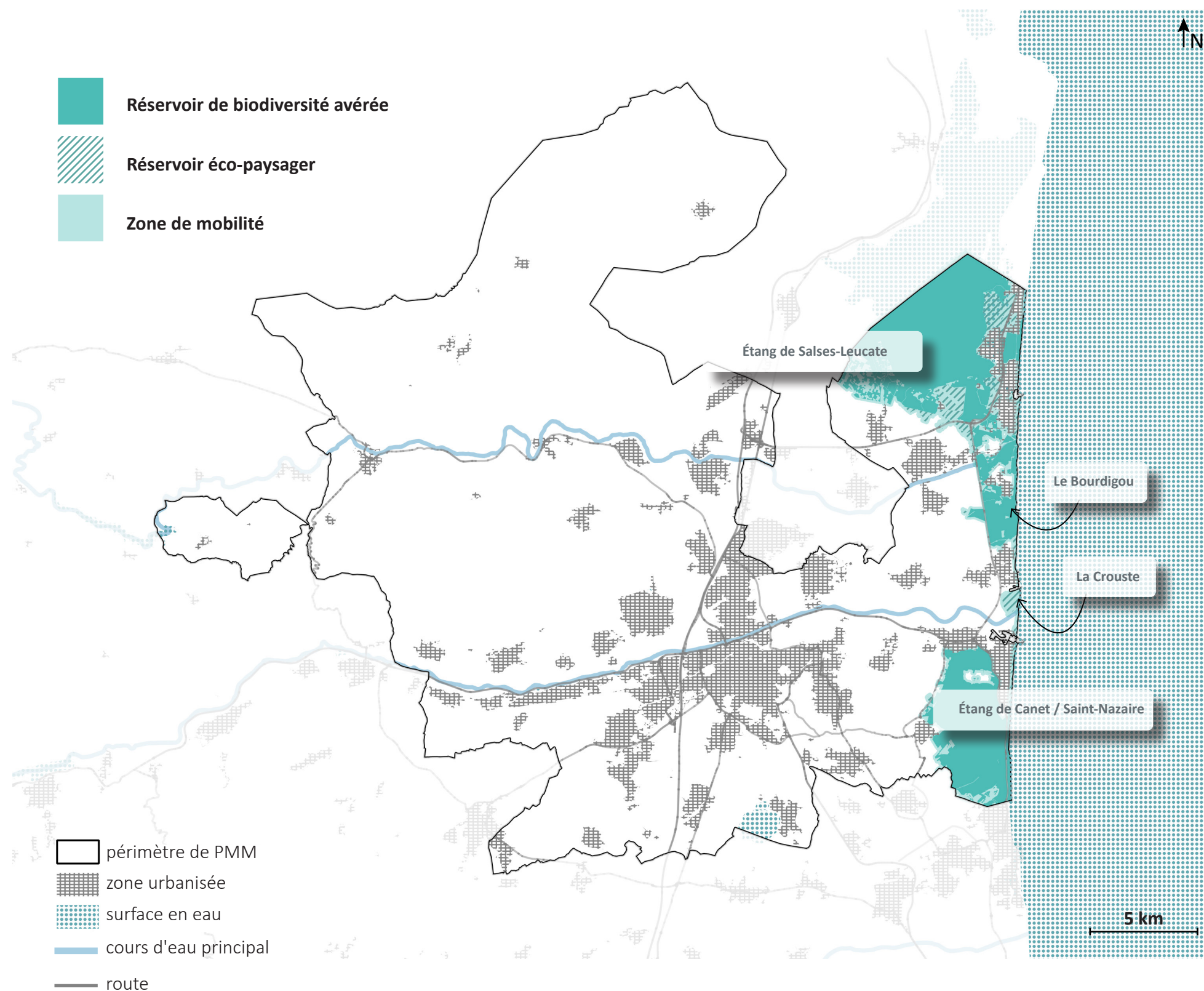
ORIENTATIONS

- Protéger les milieux littoraux.
- Encourager la gestion des milieux littoraux.
- Concilier la préservation des milieux littoraux et les différentes activités qui peuvent s'y déployer, notamment durant la période estivale (tourisme...).
- Tenir compte des dynamiques sédimentaires à l'œuvre et à venir.

ILLUSTRATION DE LA SOUS-TRAME



- Réservoir de biodiversité avérée
- Réservoir éco-paysager
- Zone de mobilité





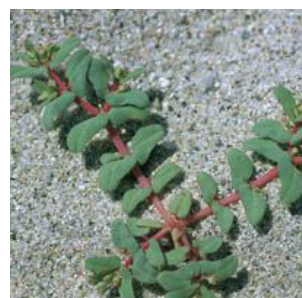
1



4



6



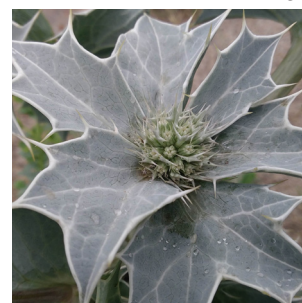
2



3



5



7

1 Etang de Salses-Leucate au lieu-dit El casot del Traïdor à Saint-Hippolyte - 2 Euphorbe péplis, MNHN-CBNBP P.Bardin© - 3 Anguille, Biotope F.Melki© - 4 Dunes à Canet-en-Roussillon - 5 Alose feinte, Biotope F.Melki© - 6 Etang de Canet-St-Nazaire - 7 Panicaut maritime à Torrelles. AURCA©

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

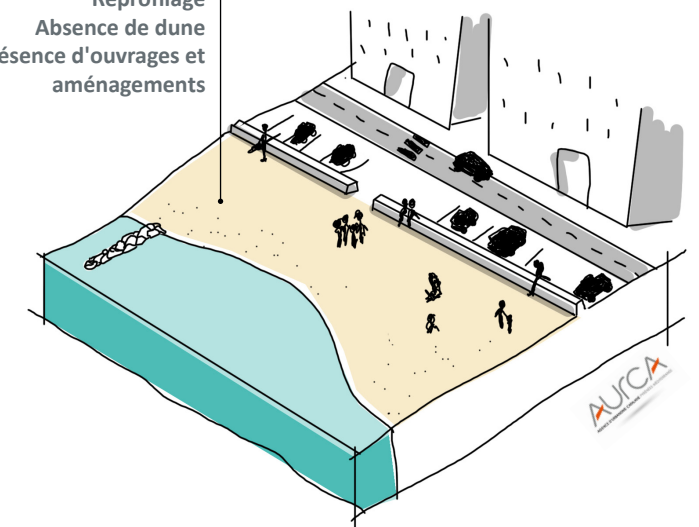
Les principes d'aménagement définis pour les sous-trames précitées, notamment celles relatives aux milieux humides et aquatiques, s'appliquent à la sous-trame des milieux littoraux. Des principes supplémentaires sont néanmoins listés en suivant, notamment concernant le système plage-dune.

- Poursuivre l'amélioration des connaissances sur le fonctionnement des milieux littoraux et des dynamiques sédimentaires littorales.
- Garantir le respect des modalités d'application de la loi Littoral, notamment la protection des espaces remarquables du littoral.
- Poursuivre les opérations de gestion/restauration des milieux littoraux (recul des espaces de stationnement, désimperméabilisation, régénération naturelle assistée...).
- Tenir compte de l'aspect saisonnier et touristique du littoral et gérer la pression humaine sur les sites les plus fréquentés (manifestations sportives ou culturelles, activités de loisirs).
- Limiter le reprofilage des plages afin de préserver leurs caractéristiques naturelles et éviter de les exposer davantage aux aléas côtiers.
- Mettre en défens les dunes pour éviter le piétinement de la végétation fixatrice.
- Installer des cheminements d'accès à la plage en nombre raisonnable pour canaliser le public, sans fragiliser le cordon dunaire.
- Limiter le nettoyage mécanique des plages, afin de conserver les laisses de mer.
- Assurer un espace suffisant entre les concessions de plage et le pied de dune.
- Limiter la propagation des espèces invasives.

Accroître la résilience en milieu urbain



Reprofilage
Absence de dune
Présence d'ouvrages et
aménagements

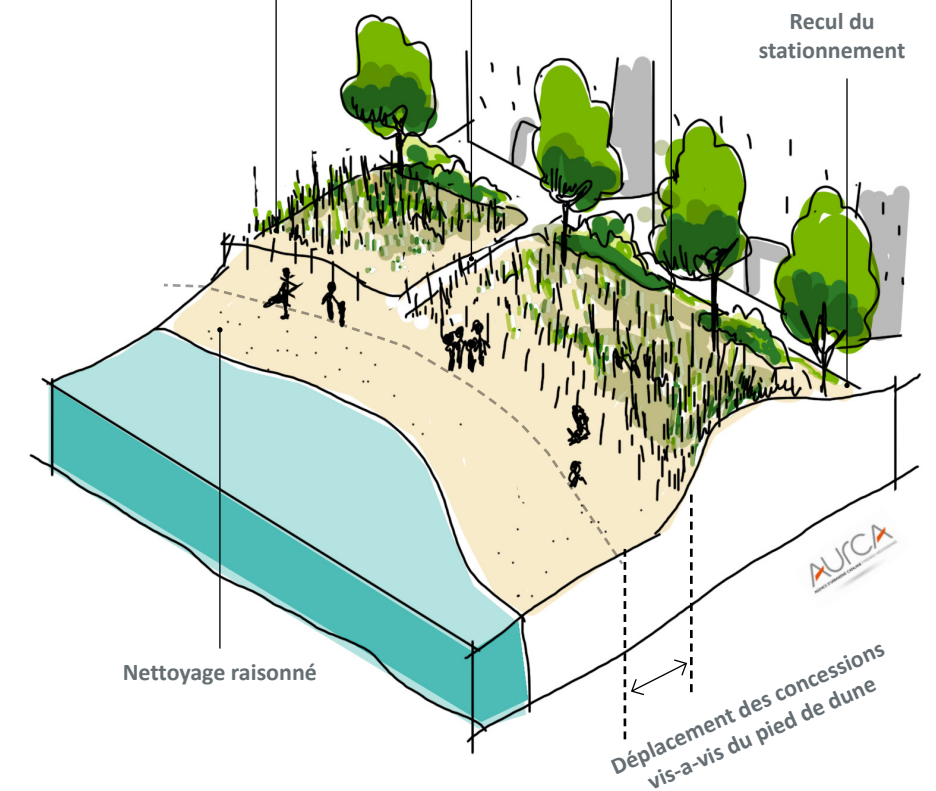


Installation de
clôtures et ouvrages
de restauration

Accès à la plage
balisés

Suppression des
ouvrages maçonnés

Recul du
stationnement



Nettoyage raisonné

Déplacement des concessions
vis-à-vis du pied de dune



● Focus sur les obstacles et la restauration des continuités écologiques

La continuité écologique des sous-trames des milieux terrestres ou aquatiques est par endroits interrompue par des obstacles (infrastructures de transport, urbanisation, seuils en rivière...), limitant la libre circulation des espèces et menaçant ainsi la fonctionnalité des continuités écologiques.

La restauration des continuités écologiques est alors recherchée. Elle passe par la résorption de ces points noirs, dans le but de retrouver une certaine perméabilité et limiter ainsi les ruptures et l'effet "barrière".

Au sujet des continuités terrestres (obstacles liés à la présence d'infrastructures de transport) :

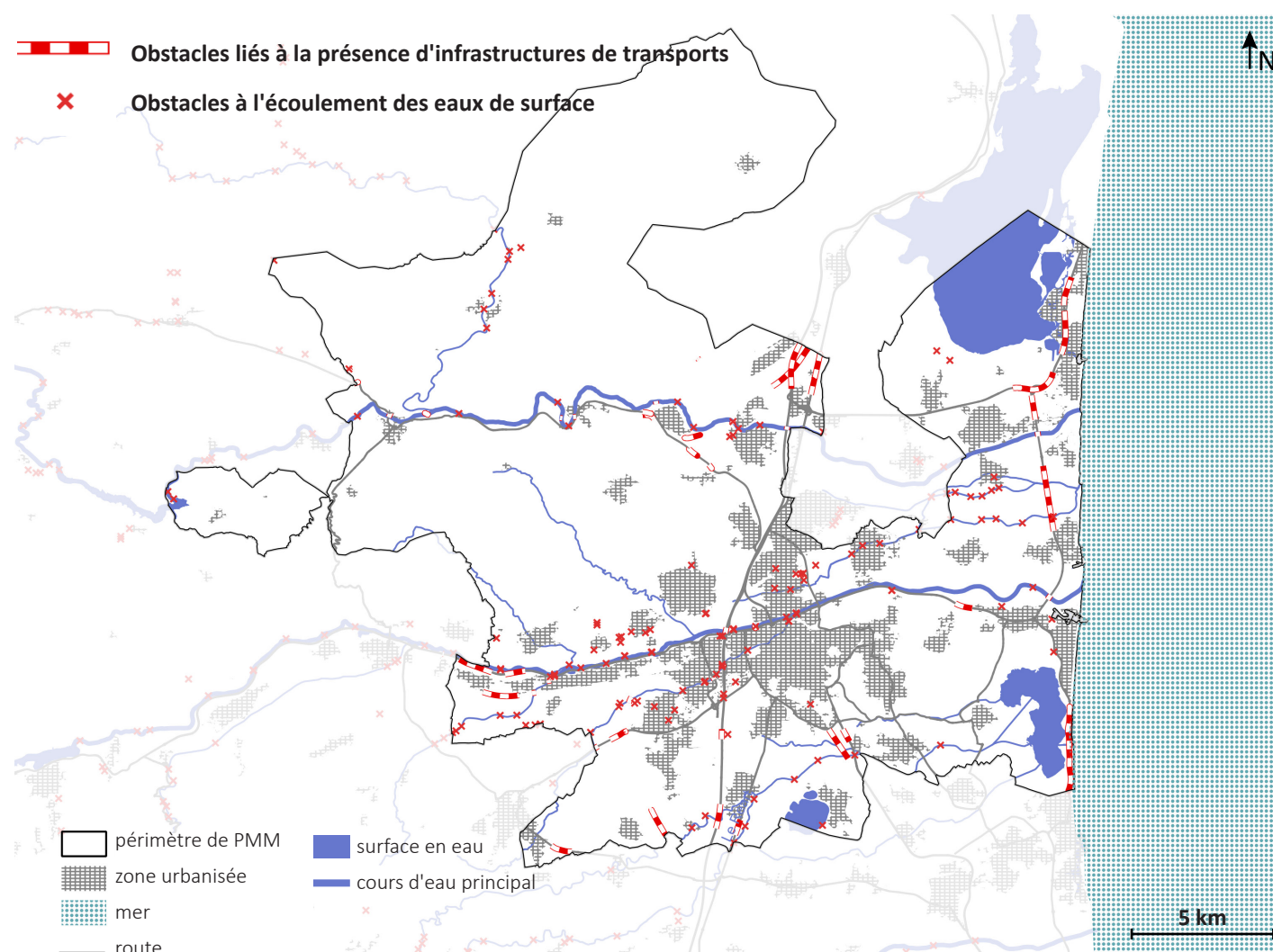
- Promouvoir la création de passages "toute faune" de grande taille (éco-ponts...), visant à assurer une transparence pour un grand nombre d'espèces, de la petite faune à la grande faune.
- Réaménager des ponts existants pour en faire des ouvrages "mixtes" attractifs pour la petite et la grande faune tout en conservant les usages liés aux activités humaines.
- Favoriser la création des passages spécifiques pour la petite faune (crapauducs...).
- Améliorer la densité et la perméabilité des ouvrages de franchissement pour la faune.
- Promouvoir la création d'ouvertures régulières (passage petite faune) dans les terre-pleins centraux des routes.
- Améliorer la perméabilité des buses et dalots pour le passage de la petite faune.
- Retravailler les profils et matériaux des talus et abords des axes de communication pour faciliter le franchissement.
- Favoriser la création de bandes enherbées de part et d'autre de la chaussée.
- Au besoins, adapter la signalisation et les conditions de circulation sur l'infrastructure routière (vitesse...).
- Concernant l'aménagement des ouvrages :
 - Adapter la conception de l'ouvrage aux espèces ciblées.
 - Végétaliser au maximum l'ouvrage et ses abords.
 - Installer des clôtures ou structures végétalisées pour guider les animaux vers l'ouvrage de franchissement.
 - Créer des zones refuges au cours de la traversée.
 - Assurer une continuité de substrat entre l'ouvrage de franchissement et le milieu environnant (matériaux naturels de type terre végétale, graviers).
- Prévoir des pentes douces en entrée et sortie de l'ouvrage.

Au sujet des continuités aquatiques (obstacles artificiels à l'écoulement des eaux de surface) :

- Lorsque cela est possible au regard des usages à l'œuvre, privilégier l'effacement de l'obstacle puis l'arasement/dérasement du lit du cours d'eau afin de restaurer la circulation des poissons et des sédiments.
- Lorsque l'obstacle ne peut pas être effacé, créer des passes à poissons ou d'autre aménagements permettant de restaurer la circulation des poissons.
- Renaturer le lit et les berges des cours d'eau pour améliorer la continuité écologique, dans ses dimensions longitudinale et latérale (débétonisation du lit, restauration de la ripisylve, création de banquettes, retalutage des berges...).



Passes à poisson dans la Têt à Perpignan.
AURCA©





Pont cadre sous TPCF et RD69 à Tautavel. Ecotone®

Franchissement hydraulique : Cours d'eau

Possibilité de passage (en période d'assec) :

- Grande faune : Favorable
- Moyenne faune : Favorable
- Petite faune : Favorable



Pont cadre sous TPCF à Rivesaltes. Ecotone®

Franchissement terrestre : Chemin agricole

Possibilité de passage :

- Grande faune : Favorable
- Moyenne faune : Favorable
- Petite faune : Favorable



Pont cadre sous l'A9 à Rivesaltes. Ecotone®

Franchissement terrestre : Ancienne voie ferrée

Possibilité de passage :

- Grande faune : Favorable
- Moyenne faune : Favorable
- Petite faune : Favorable



Buse RN116. Ecotone®

Franchissement hydraulique : Fossé agricole

Possibilité de passage :

- Grande faune : Non favorable
- Moyenne faune : Peu favorable
- Petite faune : Non favorable



Pont cadre à Toulouges. Ecotone®

Franchissement terrestre : Route à deux voies

Possibilité de passage :

- Grande faune : Peu favorable
- Moyenne faune : Peu favorable
- Petite faune : Non favorable



Passage à niveau à Perpignan. Ecotone®

Franchissement terrestre : Route à une voie

Possibilité de passage :

- Grande faune : Non favorable
- Moyenne faune : Non favorable
- Petite faune : Non favorable



LES ORIENTATIONS EN FAVEUR DE LA NATURE EN VILLE

Les orientations suivantes poursuivent l'objectif de promouvoir et de valoriser la nature en ville. Au-delà de son importance sur le plan écologique, la nature présente au sein des villes et villages est susceptible de rendre de nombreux services : diminution de la température de l'air, gestion alternative des eaux pluviales, amélioration du cadre de vie et des conditions de santé humaine...

Ces orientations sont déclinées par thématiques : le sol et l'eau, les clôtures, la pollution lumineuse, le végétal et la voirie.

● Le sol et l'eau

Préserver les ressources sol et eau et renforcer la présence de l'eau en ville (préservation de la biodiversité, adaptation au changement climatique, amélioration du cadre de vie...).

- Limiter l'imperméabilisation des sols.
- Prévenir les risques de pollution des sols, des milieux aquatiques superficiels et des nappes souterraines, en lien avec les activités autorisées et, le cas échéant, à travers la mise en place de dispositifs de traitement adaptés.
- Préserver voire améliorer la continuité écologique des sols (plus la surface des sols végétalisés en pleine-terre est continue et importante, plus elle est favorable à la biodiversité et aux multiples fonctions assurées par le sol). En ce sens :
 - Prévoir des espaces de pleine terre les plus généreux possibles.
 - Rechercher la continuité des espaces de pleine terre avec ceux présents sur les espaces publics et les parcelles voisines.
- Dans les zones à urbaniser, respecter une part minimale de surfaces éco-aménageables (= somme des surfaces favorables à la biodiversité pondérées par un ratio tenant compte de leurs qualités environnementales (coefficient de biotope)).
- Rechercher la compensation des surfaces nouvellement imperméabilisées.
- Accélérer la désimperméabilisation des sols (voire leur renaturation).
- Valoriser, lorsque cela est possible (impératifs techniques, prévention des inondations...), les cours d'eau et canaux urbains à travers des opérations de végétalisation des berges, remise à ciel ouvert, renaturation...
- Développer des continuités vertes aux abords immédiats des milieux aquatiques (filtration des eaux de ruissellement...).

- Privilégier une gestion intégrée des eaux pluviales favorisant l'infiltration à la source et la rétention : noues, fossés, bassins paysagers, bassins d'infiltration...
- Gérer les « petites » pluies à l'échelle de l'opération et ce en privilégiant le rôle multi-usage des espaces de pleine terre pour gérer les eaux pluviales.
- Penser l'aménagement des bassins de rétention pour y favoriser la biodiversité. Les bassins seront à ciel ouvert, à faible pente et intégrés passagèrement à l'opération.
- Développer largement la récupération des eaux pluviales, notamment pour l'arrosage des plantations et espaces verts urbains.

● Les clôtures

Favoriser le déplacement des espèces ou a minima ne pas le compromettre (préservation des continuités écologiques, amélioration du cadre paysager...).

- Préserver, au maximum, les éléments de paysage existants en limite de parcelles (arbustes, arbres, talus, pierriers...).
- Privilégier les clôtures perméables dès les premiers centimètres au dessus du sol.
- Limiter les murs pleins et les murs bahuts, notamment au voisinage d'espaces agricoles ou naturels. En cas d'incidence significative sur un corridor écologique, ces types de clôtures ne sont pas permis.
- Accompagner la création de nouvelles clôtures d'une composante végétale, à travers la plantation de haies, arbustes, plantes grimpantes... (en s'orientant sur des espèces indigènes et adaptées au climat local).
- Maintenir ou créer des abris/refuges pour la petite faune (pierriers, nichoirs, hôtels à insectes...).

● La pollution lumineuse

Réduire l'impact de la lumière artificielle sur la faune nocturne et préserver les zones de moindre pollution lumineuse (préservation de la trame noire, limitation des consommations énergétiques...).

- Encourager la réduction voire l'extinction de l'éclairage public, notamment en seconde partie de nuit et dans les zones peu fréquentées.
- Privilégier des systèmes d'éclairage intelligents qui ajustent l'intensité lumineuse en fonction de l'heure de la journée, de la présence de personnes ou de l'activité dans la zone (éclairage adaptatif).
- Limiter les points lumineux dans l'espace public : privilégier un nombre réduit de points lumineux, bien placés, et non une multiplication des sources lumineuses.
- Adapter l'orientation et l'intensité de l'éclairage : privilégier des luminaires qui dirigent la lumière vers le sol, plutôt que de la diffuser dans toutes les directions, et selon une intensité adaptée aux usages de la zone.
- S'orienter vers des éclairages à faible émission de lumière bleue : utiliser des lampes LED ou des ampoules à faible spectre de lumière bleue (cette dernière étant particulièrement nuisible pour la faune nocturne et la santé humaine : trouble du sommeil, dérégulation de l'horloge biologique...).



● Le végétal

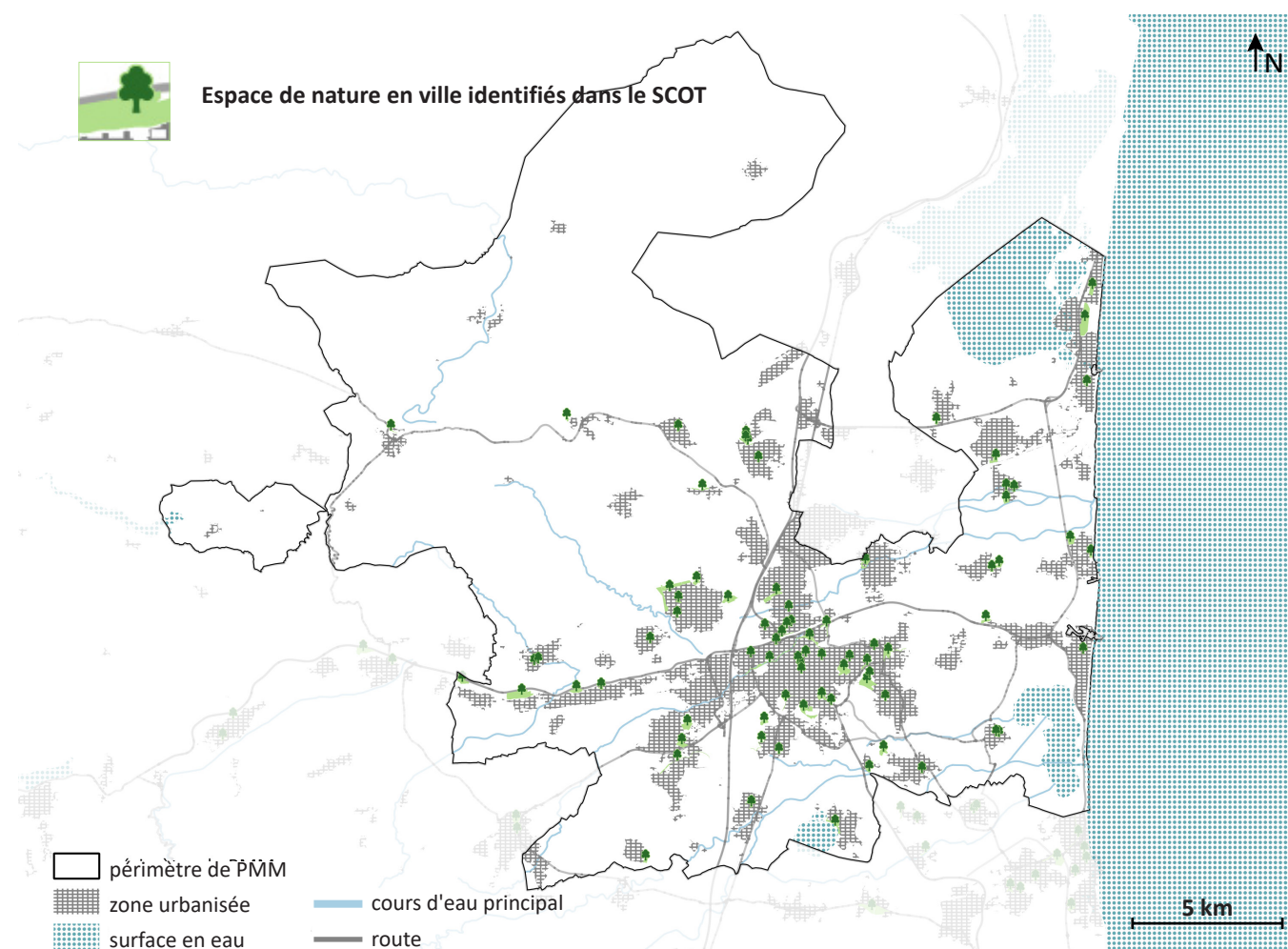
Renforcer la place du végétal en ville, préserver et créer des espaces verts et les mettre en réseau (préservation/restauration des continuités écologiques urbaines, amélioration du cadre de vie, réduction des îlots de chaleur...).

Développer les espaces verts et leur mise en réseau

- Maintenir les espaces verts de proximité existants.
- Protéger les secteurs, linéaires et éléments ponctuels supports de biodiversité et participant à la trame verte et bleue urbaine (arbres-gîtes, bosquets, mares, haies, canaux...).
- Créer de nouveaux espaces verts accessibles au public au sein des zones urbanisées ou à leur proximité immédiate (concilier développement de la nature en ville et densification).
- En cas de travaux d'aménagement, mobiliser une partie du terrain de l'opération pour la création d'espaces verts ouverts au public.
- Paysager les espaces verts nouvellement créés et rechercher la multiplicité des usages et fonctions (rétention des eaux pluviales, activités récréatives, observation de la faune...). Les eaux pluviales (petites pluies) alimenteront en priorité les espaces végétalisés avant d'être stockées.
- Viser la mise en réseau (continuité physique) des îlots de nature en ville et autres espaces verts urbains. Rechercher également leur connexion avec les espaces naturels périphériques. Ces continuités doivent notamment s'appuyer sur les linéaires aquatiques et/ou végétalisés (cours d'eau, haies, ripisylves, canaux...).
- S'appuyer sur ce maillage pour développer les mobilités douces et les lieux de promenade, en respect des enjeux de biodiversité existants.

Développer le végétal et conforter les trames végétales

- Favoriser les espaces bâtis comme support du végétal (développement de la biodiversité urbaine, amélioration du confort thermique des bâtiments...).
- Développer la végétalisation des espaces publics (places, parkings, rues...).
- Favoriser la diversité des strates et essences végétales.
- Privilégier des essences locales, adaptées au sol et résistantes à la sécheresse.
- En cas de travaux d'aménagement, respecter voire renforcer les corridors écologiques potentiellement existants sur le terrain de l'opération.
- En cas de travaux d'aménagement, penser l'implantation du bâti de sorte à favoriser la circulation de la faune, le maintien des continuités écologiques et la création de coulées vertes.
- Garantir l'accompagnement paysager des voies douces et cheminements piétons projetés.





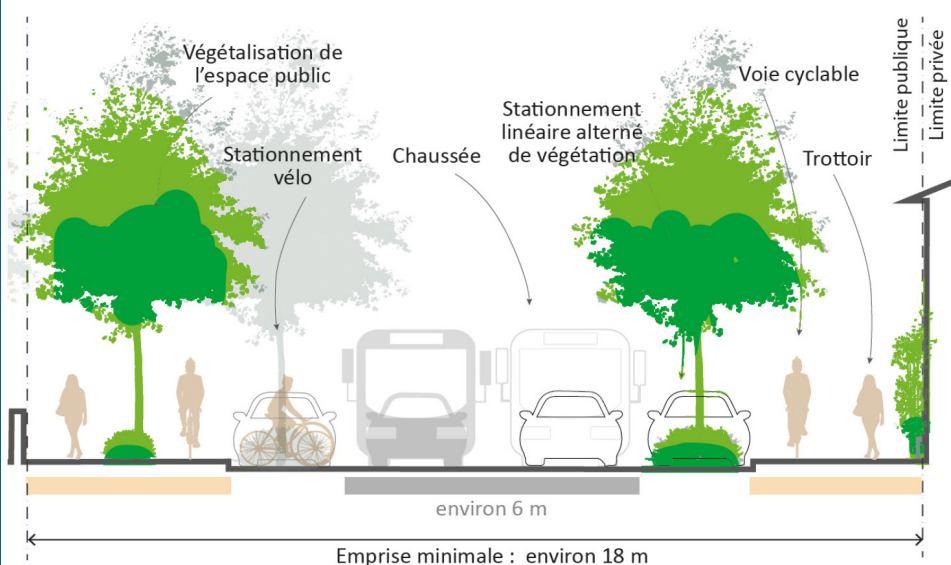
● La voirie

Les actions suivantes sont définies en lien étroit avec les principes d'aménagement de l'OAP Déplacements.

Végétaliser la traversée urbaine des voies de liaisons interurbaines principales et des voies structurantes

Elles maillent la plaine et relient entre eux les pôles d'équilibre, intermédiaires et littoraux et ont pour fonction d'assurer les déplacements en voiture, en transports collectifs et en vélo. La trame végétale y est majoritairement insuffisante dans les séquences urbaines.

- Préserver le patrimoine arboré existant, qu'il s'agisse d'un alignement de platanes, d'une haie ou d'un arbre isolé.
- Assurer les bonnes conditions de régénération naturelle ou régénération naturelle assistée (régénération spontanée des plantes ligneuses) sur les abords et les délaissés de ces voies en intervenant de manière ciblée pour stimuler leur croissance et maintenir la biodiversité, souvent par des actions comme la taille, l'éclaircie ou la protection des jeunes pousses..
- Planter des arbres à grand développement.
- Limiter les bordures et les obstacles à l'écoulement des eaux de ruissellement et au déplacement de la petite faune.
- Promouvoir la création de noues paysagères le long des voies.

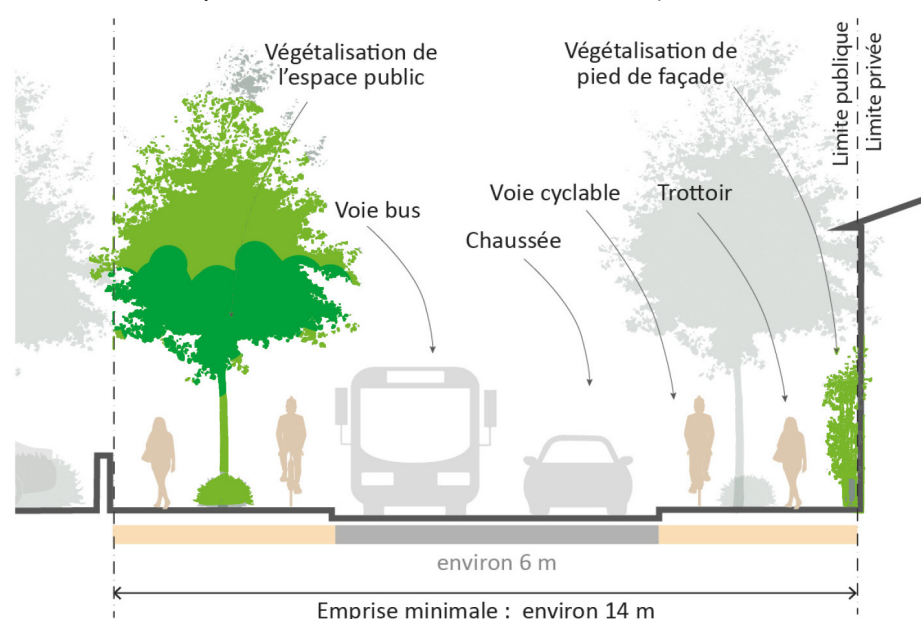


Coupe de principe illustrative pour les voies de liaisons interurbaines principales et les voies structurantes. AURCA©

Végétaliser les voies support de partage modal : les boulevards perpignanais

Ces voies correspondent aux boulevards et aux voies structurantes de Perpignan.

- Renforcer la trame verte urbaine par la plantation d'arbres à grand développement lorsque le gabarit le permet.
- Privilégier les arbres à moyen et petit développement sur les voies au gabarit plus réduit pour limiter les tailles trop invasives qui découleraient d'un mauvais choix initial.
- Choisir des essences adaptées au milieu urbain particulièrement contraint.
- Promouvoir la création de fosses de plantations calibrées en fonction des essences sélectionnées et avec des entourages de pied d'arbre larges.
- Proscrire l'imperméabilisation au ras des pieds d'arbre et les végétaliser.
- Créer des fausses de plantation, sans bordure, dont le niveau altimétrique est inférieur à celui de la voirie (environs 5 centimètres).

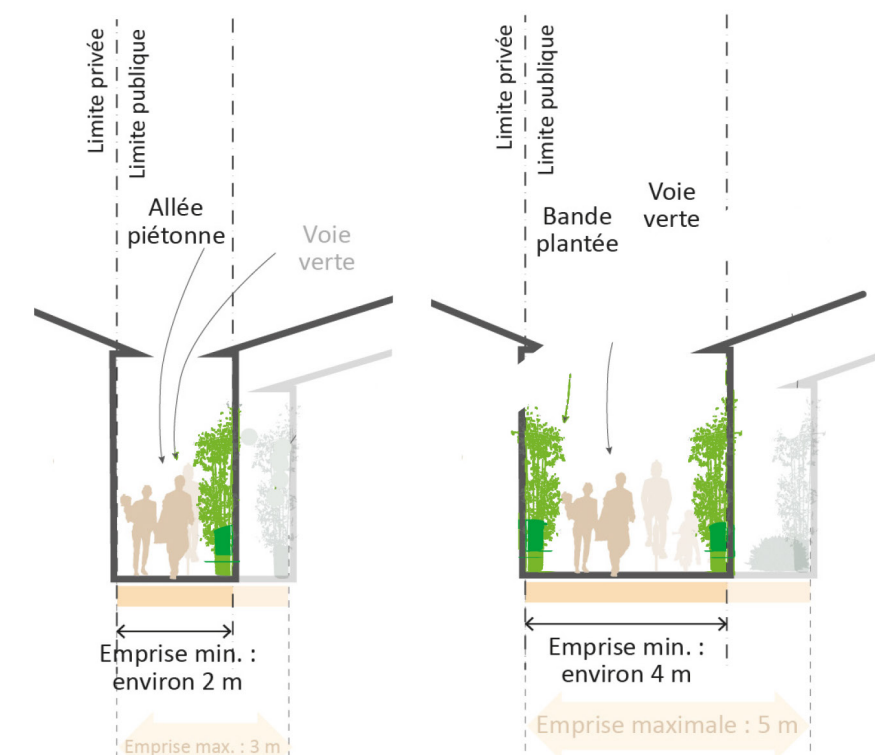


Coupe de principe illustrative pour les voies support de partage modal. AURCA©

Végétaliser le réseau de voiries apaisées

Ces voies sont le support de déplacements apaisés de proximité. Cyclistes et piétons y circulent confortablement et en sécurité et les automobilistes y accèdent de manière modérée.

- Développer les plantations d'arbres ou arbustes et, si le gabarit de la voie ne le permet pas, favoriser les plantes grimpantes sur les façades.



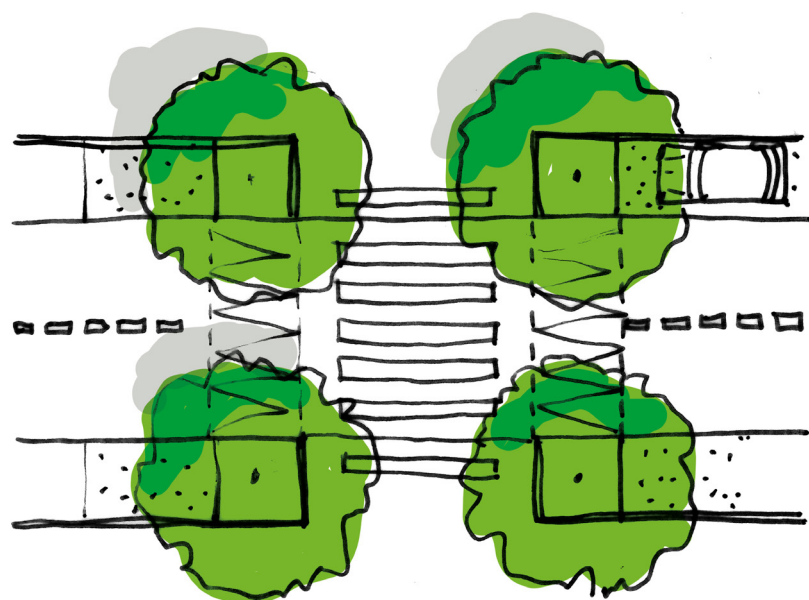
Coupe de principe illustrative pour les voies apaisées. AURCA©



Végétaliser les passages piétons

Protéger les passages piétons en végétalisant les abords avec une végétation adaptée de part et d'autre de l'aménagement (petits terre-pleins arborés). La végétalisation en pleine terre permettra la végétalisation du pied d'arbre.

- Employer des arbres de haut-jet afin de ne pas entraver la visibilité et nuire à la sécurité des piétons. En ce sens, il convient de proscrire la strate arbustive.

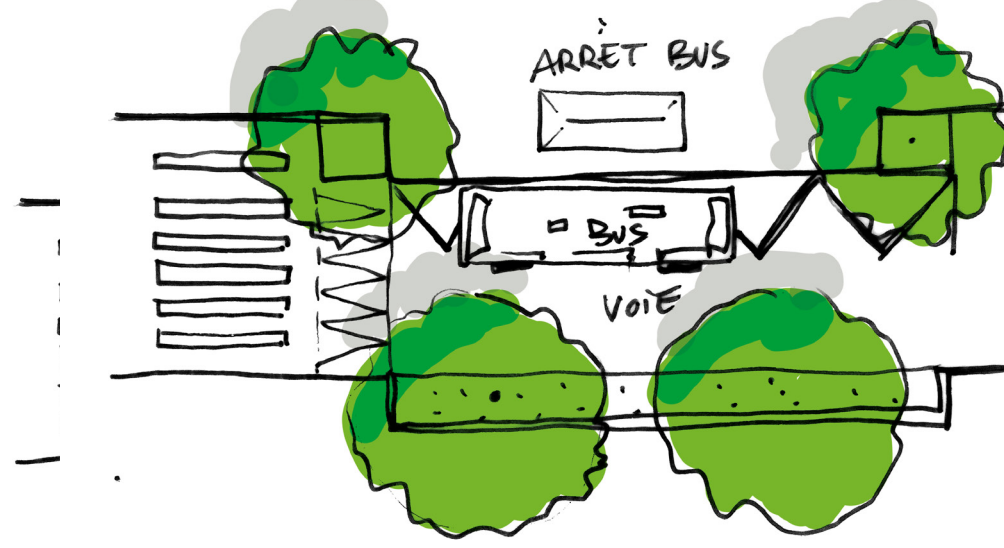


Plan de principe pour les passages piétons. AURCA©

Végétaliser les quais de bus

Créer des espaces urbains du quotidien qui soient ombragés, agréables et sécurisés afin de créer des conditions d'attente favorables et encourager l'emploi des transports en commun.

- Employer des arbres de haut-jet afin de ne pas entraver la visibilité et nuire à la sécurité des piétons.
- Le choix de l'essence doit se faire au regard du gabarit de la voie et ne doit pas entraver la circulation des bus avec une circonférence de houppier trop importante ou nécessitant des tailles trop fréquentes.

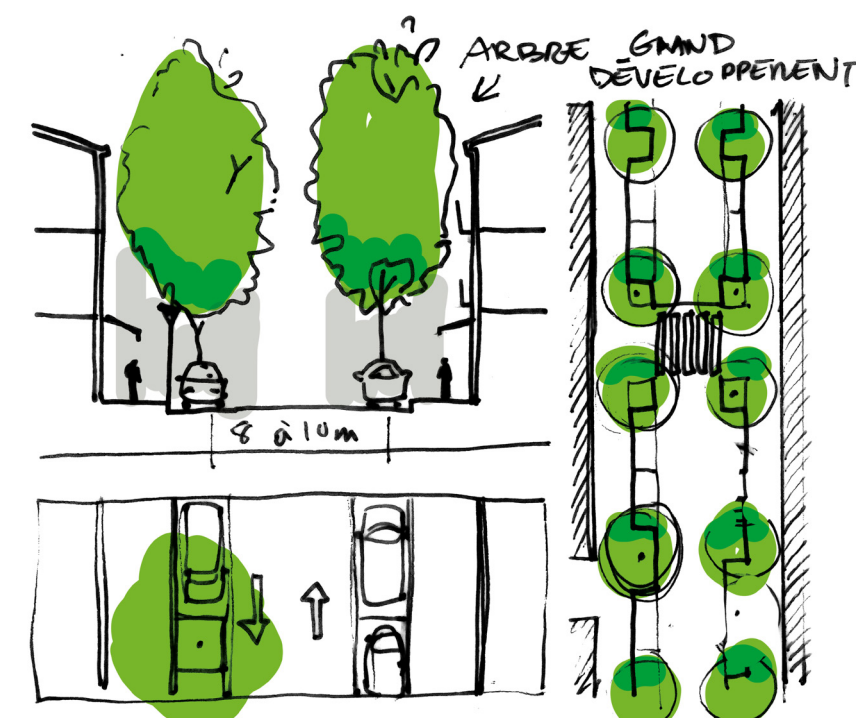


Plan de principe pour les arrêts de bus. AURCA©

Végétaliser les espaces de stationnement

Investir les espaces de stationnement pour végétaliser l'espace public représente un grand potentiel, notamment si les plantations sont couplées à des opérations de désimperméabilisation.

- Employer des arbres de haut-jet dans la mesure du possible (en prenant en compte le gabarit et les fonctions de la voirie) afin de créer une canopée urbaine générant de l'ombre.
- Lorsque le gabarit ne le permet pas, l'emploi d'arbustes et de grimpantes sur treilles est une option.
- L'association des différentes strates est à rechercher.



Principes de végétalisation des espaces de stationnement. AURCA©



● Principes de plantation et de protection du patrimoine arboré en ville

Principes de plantation

- Choisir des essences adaptées au projet et au contexte local, supportant de fortes chaleurs et peu consommatrices d'eau.
- Associer des essences différentes dans son projet de plantation afin d'améliorer la résistance, la durée de vie, ainsi que l'accueil d'une faune variée.
- Utiliser de jeunes plants de 1 à 3 ans afin d'améliorer le taux de reprise et permettre une meilleure adaptation des sujets.
- Planter à la bonne période : entre octobre et début mars.
- Privilégier les plants à racines nues pour assurer une bonne reprise.
- Travailler le sol sur 30 à 40 cm minimum au delà de la fosse de plantation afin que les racines puissent s'ancrer profondément et se procurer l'eau et les éléments minéraux nécessaires.
- Promouvoir la création de fosses de plantations dont la taille minimale est de 3 m sur 3 m et 1,40 m de profondeur pour les grands sujets.
- La surface visible de la fosse au niveau du pied d'arbre, doit faire environ un mètre de rayon.
- Privilégier lorsque cela est possible les fosses continues. L'interaction dans le sous-sol favorise la résilience, la distribution optimale de l'eau et une meilleure absorption des nutriments.
- Mettre en place un paillage naturel sur 20 cm d'épaisseur, et 60 cm à 1 m de large.

- Si l'on doit permettre le cheminement piéton au-dessus de la fosse, et pour éviter le tassement de la terre, il sera possible de la recouvrir en partie de revêtements perméables : gravillons, pavés ou résine perméable... Ces revêtements sont particulièrement intéressants lorsqu'ils permettent d'élargir la fosse tout en conciliant les usages de l'espace.
- Le paillage doit être naturel, de type copeaux de bois. Les géotextiles et films plastiques sont proscrits.
- Proscrire les bordures pleines, pour ne pas entraver le chemin de l'eau.
- Végétaliser les pieds d'arbres.

Principes de protection

- Pratiquer des techniques de taille raisonnée.
- En cas de réfection de la voirie, les pieds d'arbres doivent être décroûtés (retrait du bitume au collet sur 1 m).
- Éviter le passage des réseaux souterrains à proximité des racines de l'arbre.
- Placer des protections de type ganivelles à proximité des places de stationnement.

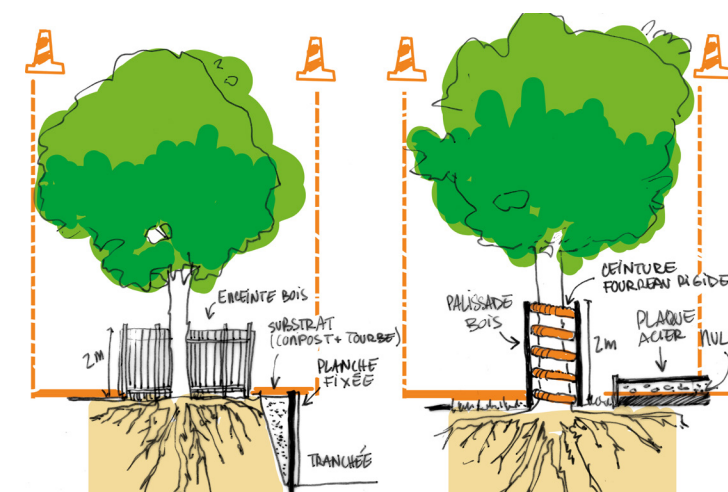
Principes de protection (en phase chantier)

- Protéger le tronc en site non contraint : une barrière fixe doit être installée à l'aplomb du houppier à minima. Le système ne doit être en aucun cas déplacé durant la durée du chantier et aucun dépôt de matériaux n'y est autorisé.
- Protéger le tronc en site contraint : sur les trottoirs la protection doit former une enceinte de 2 à 4 m², formée d'une palissade bois de 2 m de haut minimum.
- Protéger le tronc en site très contraint : la protection doit être constituée d'un corset de planches jointives de 2 m de haut minimum, séparé du tronc par une ceinture de fourreaux rigide.
- Protéger les branches : la circulation des engins doit respecter une distance de 1 m minimum avec le houppier. En cas de blessures involontaires, le dégât doit être déclaré au service espace vert gestionnaire pour valider ou réaliser les soins à apporter. Les soins seront exécutés sous son contrôle.
- En cas de branches gênantes, une demande de taille doit être faite avant le démarrage du chantier auprès de la ville. La taille effectuée devra se faire selon les principes de taille douce. Si l'expert juge la taille trop mutilante pour le sujet, elle ne sera pas réalisée, d'autres solutions devront être recherchées.
- Protéger le système racinaire en site contraint : la circulation des engins doit être écartée du pied de l'arbre sur un rayon de 2 m. Dans le cas où cette distance ne peut être respectée des protections au sol doivent être installées afin de limiter le tassement. Les tranchées doivent être réalisées à distance du système racinaire et renforcées durant les travaux.



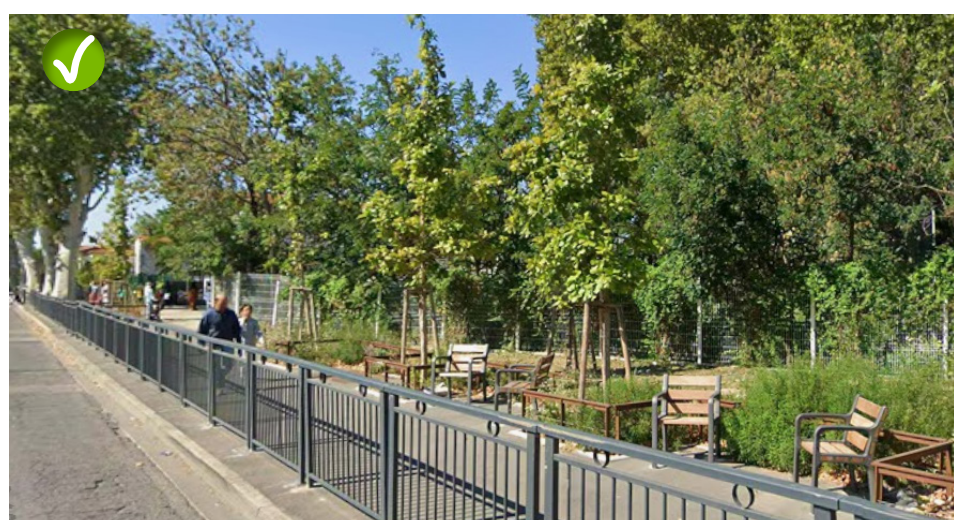
Coupe de principe illustrative. AURCA©

Coupes de principes des dispositifs de protections. AURCA©

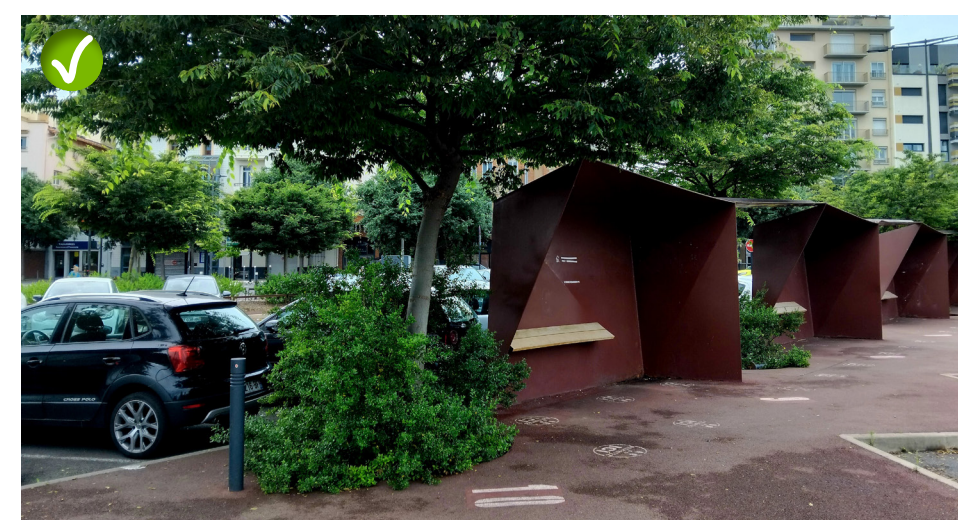




Aménagement paysager avec paillage végétal à Sainte-Marie-la-Mer.



Aménagement paysager combinant la plantation d'arbustes et de couvre-sols aux pieds des arbres à Perpignan.



Pied d'arbre végétalisé sans bordure à Perpignan



Alignement monospécifique de palmiers avec fausse de plantation discontinue à Sainte-Marie-la-Mer.



Colet de l'arbre recouvert par l'enrobé à Saleilles.



Bordure droite T1 infranchissable, entravant le chemin de l'eau vers le pied d'arbre à Saint-Estève



● Focus sur la trame verte et bleue urbaine de Perpignan

Perpignan est une ville méditerranéenne traversée par plusieurs cours d'eau, principalement le fleuve Têt et son affluent la Basse. Le Réart et la Labanère marquent respectivement les limites Sud et Nord du territoire communal. De plus, un réseau important de ruisseaux et de canaux, appelés agouilles ("agulla" en catalan), constelle le territoire et résulte de l'aménagement hydraulique de la plaine agricole du Roussillon.

La trame verte s'adosse pour partie aux cours d'eaux précités et elle est complétée par de vastes espaces naturels tels que la plaine de Torremilla au Nord-Ouest, le promontoire du Serrat d'en Vaquer au Sud ou le bassin de Les Llobères à l'Est.

La trame verte et bleue urbaine de Perpignan a notamment pour but de préserver, restaurer ou, au besoin, renaturer :

- Les espaces naturels majeurs situés aux portes de la ville et présentant un intérêt écologique particulier, tels que la plaine de St-Estève – Torremilla qui abrite des milieux humides remarquables (reconnue en ZNIEFF de type 2 et partiellement en site Natura 2000), le bassin de Les Llobères, les prairies de Fontcoberta et les Garriga dels Frares.
- Les sites historiques et naturels du Serrat d'En Vaquer et de Château Roussillon.
- Les zones humides ainsi que les ripisylves accompagnant le réseau hydrographique, support de corridors écologiques.
- Les continuités végétales ou paysagères, notamment celles prennent appui sur le chemin de Charlemagne du Château Roussillon au Mas de la Madeleine, le chemin du Mas Passama-Fontcouverte, du Mas Saint Jean au Mas Bonete et celle reliant le Nord-Est du Grand Vivier aux portes de Bompas.

La mise en œuvre de la TVB passe également par la création de plusieurs parcs et des aménagements paysagers, notamment en centre-ville :

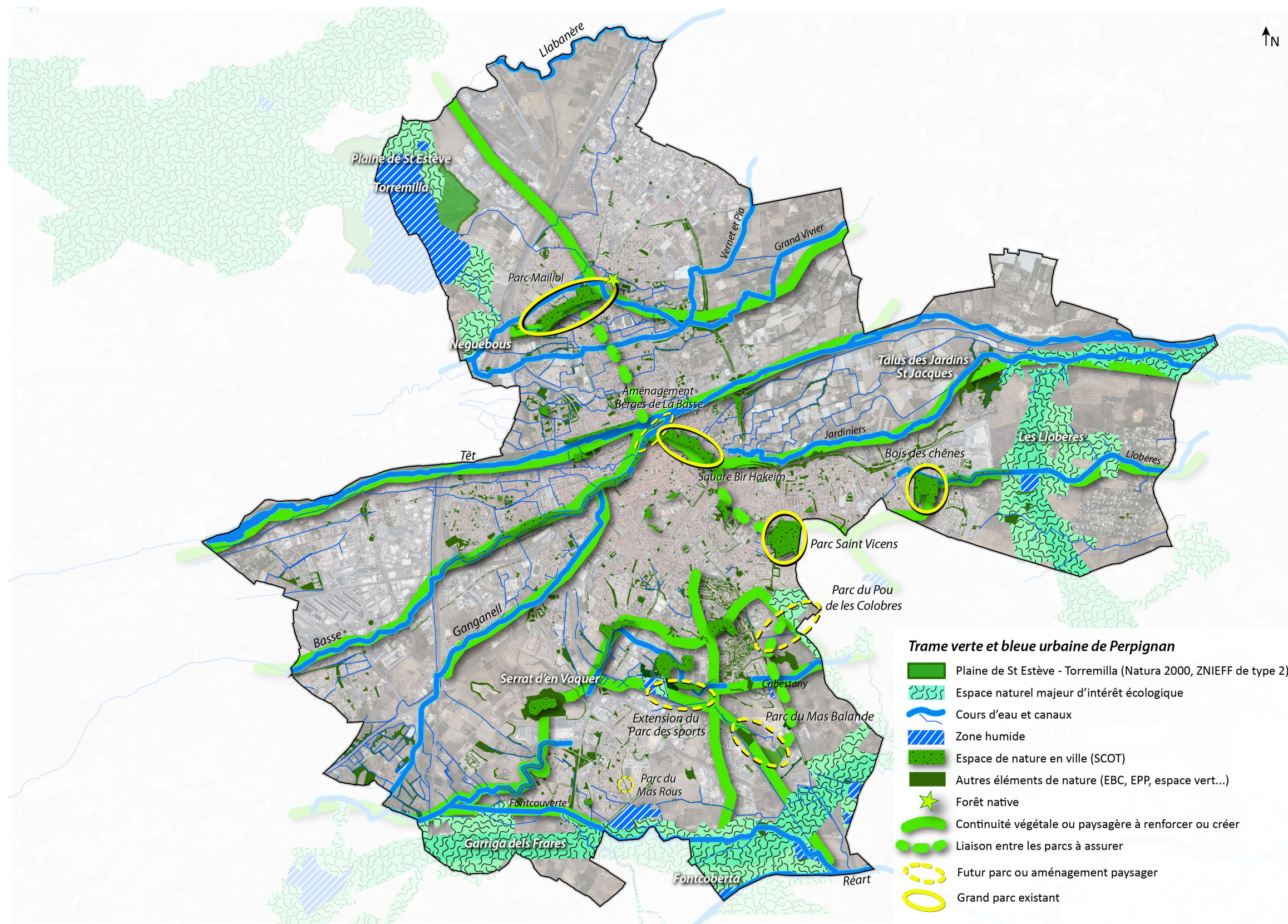
- Le parc du Pou de les Colobres (environ 8 ha) ; il s'appuiera sur la pinède existante et constituera un bassin pluvial paysager et un espace de loisirs pour les riverains mais aussi pour la nouvelle école, la crèche et le nouveau collège Albert Camus.
- Le parc du Mas Balade (environ 13 ha) ; il s'agira d'un parc boisé comprenant les boisements existants complétés par de nouvelles plantations sur d'anciens terrains viticoles aujourd'hui en friche.
- Le parc du Mas Rous (environ 1,6 ha) ; il permettra notamment d'établir une connexion entre le quartier de Porte d'Espagne et les nouveaux logements qui vont voir le jour sur le secteur du Mas Rous.
- La réalisation de plantations (graminées...) sur les berges de la Basse entre le quai Nicolas Sadi Carnot et l'ancien passage à gué jusqu'au quartier du Bas Vernet. Cette opération est couplée à l'aménagement d'une voie douce et d'un espace de détente.
- La densification des plantations existantes à l'entrée Est de la ville, entre le centre commercial du Carré d'Or et la terminaison Ouest de l'avenue Rosette Blanc.

La mise en réseau des espaces de nature en ville est recherchée, notamment à travers la réalisation de continuités végétales entre les parcs existants ou à créer, notamment entre ceux du Pou de les Colobres et du Mas Balade, le parc Saint-Vicens et le square Bir Hakeim mais aussi, selon un axe Nord-Sud, entre le square Bir Hakeim, la Basse et le Parc Maillol. Cette mise en réseau s'appuie également sur les autres espaces de nature en ville, les espaces verts « rustiques », plus ou moins aménagés, les petits bosquets, les arbres isolés et tout autre élément végétal existant (notamment ceux repérés en EBC ou EPP).

Ce réseau « vert » a vocation à constituer un support à l'aménagement de voies douces reliant les espaces de nature de la ville.

Enfin, en articulation avec les principes d'aménagement définis par les OAP sectorielles, toutes les opérations urbaines doivent :

- Respecter la nature existante et conserver les alignements d'arbres et les spécimens isolés de haute tige.
- Faire en sorte de conserver les vues lointaines vers les sites naturels remarquables pour les nouvelles constructions et les constructions existantes avoisinantes.
- Respecter la topographie existante.
- Ne pas rompre ou altérer les continuités écologiques.
- Assurer une transition paysagère (zone de contact large et végétalisée) entre la fin de l'urbanisation et l'espace naturel ou agricole avoisinant en traitant les fonds de lot (= frange végétale de fin d'urbanisation).
- Maintenir voire créer des espaces de nature au sein des nouvelles opérations et promouvoir leur mise en réseau.





ÉTUDES / CONCEPTION GRAPHIQUE

Agence d'Urbanisme Catalane
19, espace Méditerranée – ÉTAGE 6
66000 PERPIGNAN
Tél.: 04 68 87 75 52 – Fax : 04 68 56 49 52
E-mail : agence.catalane@aurca.org

11, boulevard Saint-Assiscle - BP 20641 - 66006 PERPIGNAN Cedex
Tél. 04 68 08 60 00 - Fax 04 68 08 60 01 - accueil@perpignan-mediterranee.org



BAHO • BAIXAS • BOMPAS • CABESTANY • CALCE • CANET-EN-ROUSSILLON • CANOHES • CASES-DE-PENE
CASSAGNES • ESPIRA-DE-L'AGLY • ESTAGEL • LE BARCARES • LE SOLER • LLUPIA • MONTNER • OPOUL-
PERILLOS • PERPIGNAN • PEYRESTORTES • PEZILLA-LA-RIVIERE • POLLESTRES • PONTEILLA-NYLS
RIVESALTES • SAINTE-MARIE-LA-MER • SAINT-ESTEVE • SAINT-FELIU-D'AVALL • SAINT-HIPPOLYTE
SAINT-LAURENT-DE-LA-SALANQUE • SAINT-NAZAIRE • SALEILLES • TAUTAVEL • TORREILLES • TOULOUGES
VILLELONGUE-DE-LA-SALANQUE • VILLENEUVE-DE-LA-RAHO • VILLENEUVE-LA-RIVIERE • VINGRAU



4.3 OAP Entrées de villes

Version approuvée par délibération du Conseil Communautaire du 24 février 2026



Sommaire

Table des matières

CONTENU ET PORTÉE JURIDIQUE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)	4
Préambule	4
Cadre Général	5
1. LES ENTRÉES DE VILLES DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME / AU REGARD DE LA LOI	5
2. LES ENTRÉES DE VILLES À QUALIFIER IDENTIFIÉES DANS LE SCOT DE LA PLAINE DU ROUSSILLON	5
3. LES COMPOSANTES DES ENTRÉES DE VILLE : DÉFINITIONS	7
1. ASSURER LA QUALITÉ PAYSAGÈRE ARCHITECTURALE ET ENVIRONNEMENTALE EN ENTRÉE DE VILLE	8
Dispositions générales et communes aux entrées de ville	8
2. ASSURER LA QUALITÉ ET LE CONFORT DES ESPACES PUBLICS SUPPORTS DE MOBILITÉS	12
GUIDE DE LECTURE DES FICHES DES OAP	14
Dispositions spécifiques par entrées de ville	14
CARTE DE LOCALISATION DES OAP ENTRÉES DE VILLES	15
1. Commune de Baho - RD616 - est	16
2. Commune de Baho - RD616 - ouest	18
3. Commune de Bompas - RD1 - ouest	20
4. Commune de Cabestany - RD22c	22
5. Commune de Canet-en-Roussillon - RD11 - av. de St-Nazaire	24
6. Commune de Canet-en-Roussillon - RD81 - sortie ZA Las Bigues	26
7. Commune de Estagel - RD117 - est	28
8. Commune d'Estagel - RD117 - ouest	30
9. Commune de Estagel - RD612 - sud-ouest	32
10. Commune Le Barcarès - RD83 - av. du Roussillon	34
11. Commune Le Barcarès - RD83- av. de la Coudalère	36
12. Commune Le Soler - RD916 - lieu dit Saint Eugénie	38

13. Commune de Perpignan - RD914 - secteur Mas Balande	40
14. Commune de Perpignan - RD914 - secteur Tecnosud	42
15. Commune de Perpignan - RD914- rond point des Arcades	44
16. Commune de Perpignan - RD900 Rocade Sud	46
17. Commune de Perpignan - RD900 sud et Av. d'Espagne	48
18. Commune de Perpignan - RD617A est - secteur Clos Banet	52
19. Commune de Perpignan - A9, RD900, RD117 nord - secteur Polygone Nord	56
20. Commune de Perpignan - A9, RD900, RD900A nord- secteur Moyen Vernet	58
21. Commune de Perpignan -RD82 secteur Polygone Nord-rue Jean Perrin	60
22. Commune de Perpignan - RD88 - secteur Polygone Nord - rond point du Languedoc	62
23. Commune de Perpignan - RD1 - secteur Haut-Vernet avenue de la Salanque	64
24. Commune de Perpignan - RD916 - secteur Ducup route de Prades	66
25. Commune de Perpignan - secteur Panchot - rocade ouest	68
26. Commune de Perpignan - A9 et RD900A - secteur Orlène	70
27. Commune de Perpignan - RD900A et RD612A - secteur Orlène	72
28. Commune de Pézilla la Rivière Route de Villeneuve	74
29. Commune de Pollestres - RD900 - nord	76
30. Commune de Pollestres - RD39 - ouest	78
31. Commune de Rivesaltes RD5D - ouest - rue Jean Alio	80
32. Commune de Saint-Laurent-de-la-Salanque - RD90 - ouest	82
33. Commune de Saleilles - RD62 - ouest	84
34. Commune de Toulouges - RD612A	86
35. Commune de Villeneuve-de-la-Raho - RD39 / RD8 - nord-est	88



Préambule

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

● Qu'est-ce qu'une OAP ?

Introduites par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) en 2000 et complétées par la Loi Grenelle II (2010), la Loi pour un Accès au Logement et un Urbanisme Renové (ALUR-2014) et par la Loi dite "Climat et Résilience" du 22 Août 2021 ; les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont une partie du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) traduisant des objectifs définis dans le PADD de façon opérationnelle sur le territoire. Les OAP permettent de préciser, avec souplesse, les projets prévus dans des secteurs bien définis (obligation pour l'ensemble des zones AU ouvertes).

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

- "Le plan local d'urbanisme comprend :

1° Un rapport de présentation ;

2° Un projet d'aménagement et de développement durables ;

3° Des orientations d'aménagement et de programmation ;

4° Un règlement ;

5° Des annexes.

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

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

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

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

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

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

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

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

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de

la réalisation des équipements correspondants ;

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

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

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

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

● L'opposabilité aux tiers des OAP:

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

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

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

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

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

Cadre Général

1. LES ENTRÉES DE VILLES DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME / AU REGARD DE LA LOI

● Entrée de ville, une définition complexe

L'on fait généralement coïncider la naissance de la notion d'« entrée de ville » avec l'apparition de la grande distribution dans les années 60 et le début du règne de l'automobile. C'est dans les années 80 qu'apparaissent **les premières critiques concernant leur état, qualifié de dégradé, anarchique, standardisé et accusé d'être responsable d'une rupture avec la forme de la ville traditionnelle.**

La notion d'entrée de ville et sa définition prennent forme. Par « entrées de ville », l'on entend les « espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré, traversés par au moins une grande voie de pénétration et souvent proches ou traversés par une grande voie de contournement »¹

De manière générale, l'entrée de ville est marquée par la présence d'espaces agricoles qui ouvrent de larges perspectives visuelles vers les reliefs bordant la plaine. En se rapprochant de la ville-centre, la pression urbaine s'intensifie et le paysage se minéralise. Le développement « pastillé » puis continu des zones économiques et résidentielles vient en perturber la lecture.

La maîtrise de ce développement urbain et de la qualité et l'intégration paysagère de ces formes urbaines, est un enjeu majeur pour assurer la qualité des entrées de ville et la préservation des paysages. L'art. L.101-2 du code de l'urbanisme, prévoit que *« dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme doit atteindre entre autres, un objectif de qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ».*

¹ Extrait du document « CETE Normandie-Centre - DADT Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle – 2012 ». La définition d'entrée de ville est proposée par Hervé Huntziger (1991, cité par Frobert, 1999), écrit à la suite d'une étude financée par la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulé "Entrées de ville et logiques économiques". Note d'étape : le diagnostic au niveau national.

2. LES ENTRÉES DE VILLES À QUALIFIER IDENTIFIÉES DANS LE SCOT DE LA PLAINE DU ROUSSILLON

Le SCoT de la Plaine du Roussillon s'est saisi de cet objectif en caractérisant et en évaluant la qualité des entrées de ville. Ainsi, une analyse multicritère a permis de distinguer des entrées de ville peu qualitatives, présentant une dégradation paysagère avérée à qualifier en priorité, et des entrées de villes dont la qualité est à préserver. L'analyse multicritère des entrées de ville réalisée par le SCoT de la Plaine du Roussillon s'est faite au regard des critères suivants :

- Présence de points faibles paysagers tendant à dégrader la qualité de l'entrée et de l'image du territoire. Par exemple : réseau aérien, containers de poubelles, "pollution visuelle" induite par l'affichage publicitaire, friche agricole ou industrielle, etc.
- Perception de l'identité de la ville ou du village conférant un caractère qualitatif à l'entrée de ville. Par exemple : la communication sur le patrimoine culturel, la présence de patrimoine bâti, une vue d'intérêt sur le grand paysage, la lisibilité de la forme urbaine ou de la silhouette villageoise, etc.
- Perception de l'effet de transition entre l'espace urbain et ses alentours. Par exemple : des franges agricoles lisibles, un changement de langage routier, la présence de mobilier urbain, la diversité des supports de mobilité, etc.

Au total, ce sont 33 entrées de ville qui ont été notées comme « à qualifier en priorité ».

La présente OAP a adapté cette liste pour les 5 entrées de ville suivantes :

- Saint-Estève-RD5 côté clinique : Avec le projet d'urbanisation en cours du secteur de la zone d'activités de la Mirande, des aménagements induisant la qualification de l'entrée de ville ont été réalisés. Une piste cyclable dessert la zone et relie Saint-Estève à la zone Torremilla et à l'aéroport. Cette dernière est isolée du trafic automobile par des terre-plein plantés. Cette entrée de ville n'est donc plus à qualifier en priorité.
- Perpignan - avenue du Général Gilles rond-point du Clos Banet / RD617A avenue Abel Gance et Chemin de château Roussillon. Ces 3 entrées de ville relativement proches ont été fusionnées en une seule nommée « 16. Perpignan – RD 617A secteur Clos Banet ».
- Pollestres – nord-est RD39. Cette entrée de ville a fait l'objet d'aménagements visant à la faciliter les déplacements tous modes et à requalifier courant 2024. Une piste cyclable relie désormais Pollestres à Villeneuve de la Raho. Cette entrée de ville n'est donc plus à qualifier en priorité.
- Canohès - entrée sud - RD23. Cette entrée de ville fait l'objet de travaux de requalification.
- Le Barcarès - RD83 - Avenue des Dosses. Cette entrée fait également l'objet de requalification, avec création d'un rond point et végétalisation des abords



Cadre Général



• Les objectifs de l'OAP "entrée de villes"

Préserver les paysages du quotidien et les paysages/espaces « tampons »

Cette orientation vise à assurer un espace qualitatif de transition entre grand paysage et paysages du quotidien, cristallisé dans les espaces définis en tant qu'entrées de territoire (terrestres ou maritimes) et de ville. Ces espaces de transition se traduisent par une épaisseur qui est définie selon les caractéristiques particulières de chaque entrée (urbaines, paysagères, patrimoniales, rôle du pôle dans l'armature urbaine, etc.).

Afin d'assurer la qualité d'une entrée de ville, l'OAP vise les objectifs suivants :

- La préservation de perspectives vers des éléments patrimoniaux ou remarquables du paysage. Dans l'espace d'entrée de ville, la perspective depuis la chaussée est à valoriser ou à créer. Les giratoires ne doivent plus faire « écran » (c'est-à-dire comporter des obstacles). Le regard doit pouvoir balayer l'espace d'entrée sans être empêché par des éléments présents sur le giratoire (limiter les plantations denses ou trop hautes, la présence d'éléments obstruant la vue) ;
- La préservation des ouvertures existantes sur le grand paysage depuis les axes interurbains, voire les développer et mettre en scène les paysages traversés ou visibles. Ces ouvertures doivent donc être identifiées et préservées par les documents d'urbanisme, par des coupures urbaines par exemple ;
- Le maintien de la qualité architecturale et paysagère globale, et ce depuis la route ou axe principal. Cela peut exiger une qualification en amont, à la lisière entre espace agricole ou naturel et espace urbain ;
- La création d'un aménagement global et harmonieux capable de transmettre l'identité locale et de permettre la compréhension de l'ensemble d'un seul regard ;
- La plantation ou la préservation du végétal en bordure de voirie, selon ces différentes formes et strates (prairie, haie, alignement d'arbres de haut jet...), pour assurer la transition paysagère « ville-campagne », ainsi que l'intégration des constructions situées en arrière-plan de l'axe ;
- En cas de présence de zones à bâtir aux abords des entrées, des écrans de végétation sont à prévoir pour permettre une meilleure intégration. En considérant que la vitesse est réduite en entrée de ville, les nuisances sonores le sont aussi. Ainsi la première ligne bâtie peut être plus basse et monter en hauteur sur l'arrière-plan, afin de construire un espace public à « échelle humaine », plus agréable pour les piétons et cyclistes. La variation des hauteurs bâties ou épannelage sera à étudier au cas par cas, en fonction de la largeur de l'axe, de l'orientation du front bâti par rapport au soleil, etc.
- La gestion d'éléments parasitant l'espace (tels que les panneaux de publicité mais aussi la signalétique routière) et limitant l'emprise des accotements, diminuant ainsi la lisibilité globale ;
- La limitation du stationnement linéaire sur l'axe principal et son traitement paysager (végétalisation, revêtement de sol perméable), ainsi qu'une réflexion sur la localisation et l'intégration paysagère des zones de parking ou de stockage aux abords des entrées ;
- Le caractère apaisé de l'entrée (vitesse, partage des espaces publics, présence de végétation et de dispositifs de repos, etc.), tout en garantissant la fluidité des déplacements en cohérence avec la hiérarchie de la voirie et l'armature urbaine.

Mettre en adéquation la fonction de la voie et son aménagement : reconnaître la hiérarchisation du réseau viaire

Les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements ambitionnée par le SCOT de la Plaine du Roussillon s'appuient sur la reconnaissance d'un réseau viaire hiérarchisé en 4 niveaux qui décrivent la fonction de chaque voie. L'objectif est de mettre en adéquation l'aménagement de chacune des voies avec sa fonction.

- **Les voies de transit majeur** structurent le territoire et facilitent le passage des flux de transit et les échanges dans le grand territoire. La priorité est à la fluidité du trafic voitures / poids-lourds. Les vitesses y sont généralement supérieures ou égales à 110 km/h.
- **Les voies de liaisons interurbaines principales** maillent la plaine. Elles relient entre eux les pôles d'équilibre, intermédiaires et littoraux et ont pour fonction d'assurer les déplacements en voiture, en transports collectifs et en vélo – sauf itinéraire alternatif efficace. Les continuités cyclables doivent donc faire l'objet d'un aménagement séparé. Les vitesses y sont généralement comprises entre 70 et 90 km/h.
- **Les voies structurantes et de massifs** bénéficient des opérations d'entretien et d'améliorations routières prioritaires : ce sont souvent les seules voies d'accès. Les vitesses y sont généralement comprises entre 50 et 90 km/h.
- **Les voies supports de partage modal potentiel** sont les boulevards et les voies structurantes délimitées par le contournement de Perpignan. L'aménagement de ce réseau de voies doit favoriser la coexistence des modes de déplacements par le partage modal des espaces publics : leurs fonctions prioritaires sont les déplacements interquartiers. La modération des vitesses automobiles, la priorité donnée aux véhicules de transport collectif, l'intégration d'aménagements cyclables continus et la sécurisation de traversées piétonnes et cyclables doivent être privilégiées. Les vitesses y sont généralement comprises entre 30 et 50 km/h.
- **Les autres voies de circulation** sont les supports de déplacements apaisés de proximité : cyclistes et piétons y circulent confortablement et en sécurité et les automobilistes y accèdent de manière modérée.

3. LES COMPOSANTES DES ENTRÉES DE VILLE : DÉFINITIONS

- **Contexte urbain et paysager** : contexte agricole, naturel, littoral, urbain économique ou résidentiel ; éléments bâtis ou naturels protégés ou à valoriser (monument historique, silhouette villageoise remarquable, arbres ou haies), cours d'eau et ripisylves...
- **Hiérarchie de la voirie** : voie structurante, intercommunale, intercommunale secondaire... ayant une incidence sur l'aménagement afin d'assurer une fluidité adaptée des modes de déplacements.

- **Vocation principale** :

→ **Vocation principale économique** : caractérisée notamment par la présence des zones d'activité économique ou une présence majoritairement commerciale, où des surfaces construites et de stationnement importantes sont identifiées. Une **attention particulière** sera donnée à la localisation et l'intégration paysagère des zones de stationnement et de stockage, au traitement paysager des espaces publics, à l'intégration architecturale des bâtiments d'activités, la gestion de la publicité et de la signalétique, etc.

→ **Vocation principale résidentielle** : marquée par une présence majoritaire de résidences, notamment de lotissements si l'entrée se situe en zone d'extension urbaine, ou de fronts bâtis denses dans le tissu urbain ancien. Une **attention particulière** sera accordée aux accès et notamment aux modes actifs, au traitement paysager des clôtures et des espaces publics, à la qualité architecturale, la gestion des pollutions notamment visuelles, etc.

→ **Vocation mixte** : des résidences et des activités commerciales et de services cohabitent, avec la présence d'habitations parmi des activités dans la périphérie des secteurs d'extension urbaine, ou la présence d'activités aux abords du tissu urbain ancien. Une **attention particulière** aux vis-à-vis et aux nuisances sera donnée afin d'assurer une cohabitation agréable des différentes vocations.

- **Étude des séquences ou plans** composant l'entrée de ville: épaisseur, notion de seuil et de « traversée » de ville :

→ **Transition** : Épaisseur variable où deux milieux différents se chevauchent ou cohabitent avant d'atteindre l'espace urbain structuré. Une urbanisation diffuse apparaît souvent entre les espaces agricoles le long de la route avant de former un front bâti continu. L'espace de transition peut arriver en amont ou/et en aval du seuil de l'entrée de ville.

→ **Seuil** : Le point à partir duquel on passe d'un milieu à l'autre (sans l'épaisseur de la transition). Le changement entre les deux espaces est clair et se fait de façon rapide, tout de suite perçu. Les seuils peuvent se matérialiser de façons diverses, par des composantes routières ou naturelles : un rond-point, une haie, un cours d'eau ou des franges urbaine. L'emplacement des seuils ne coïncide pas forcément aux limites d'urbanisation ou à la localisation du panneau de l'entrée de ville.

→ **Séquence** : Une ou plusieurs séquences peuvent être repérées. Une première séquence peut être celle depuis laquelle l'on observe et reconnaît l'entrée de ville, depuis la zone naturelle ou agricole qui la précède (avant le seuil). La séquence suivante peut-être celle des premières constructions caractérisant un début d'urbanisation lâche ou peu structurée. Ces deux premières séquences sont le premier contact que le visiteur a avec la ville, et qui va marquer les esprits des visiteurs. La dernière séquence représente le tissu urbain dense.

ENTRÉE DE VILLES : contexte rural, transition agri-paysagère à traiter, séquences

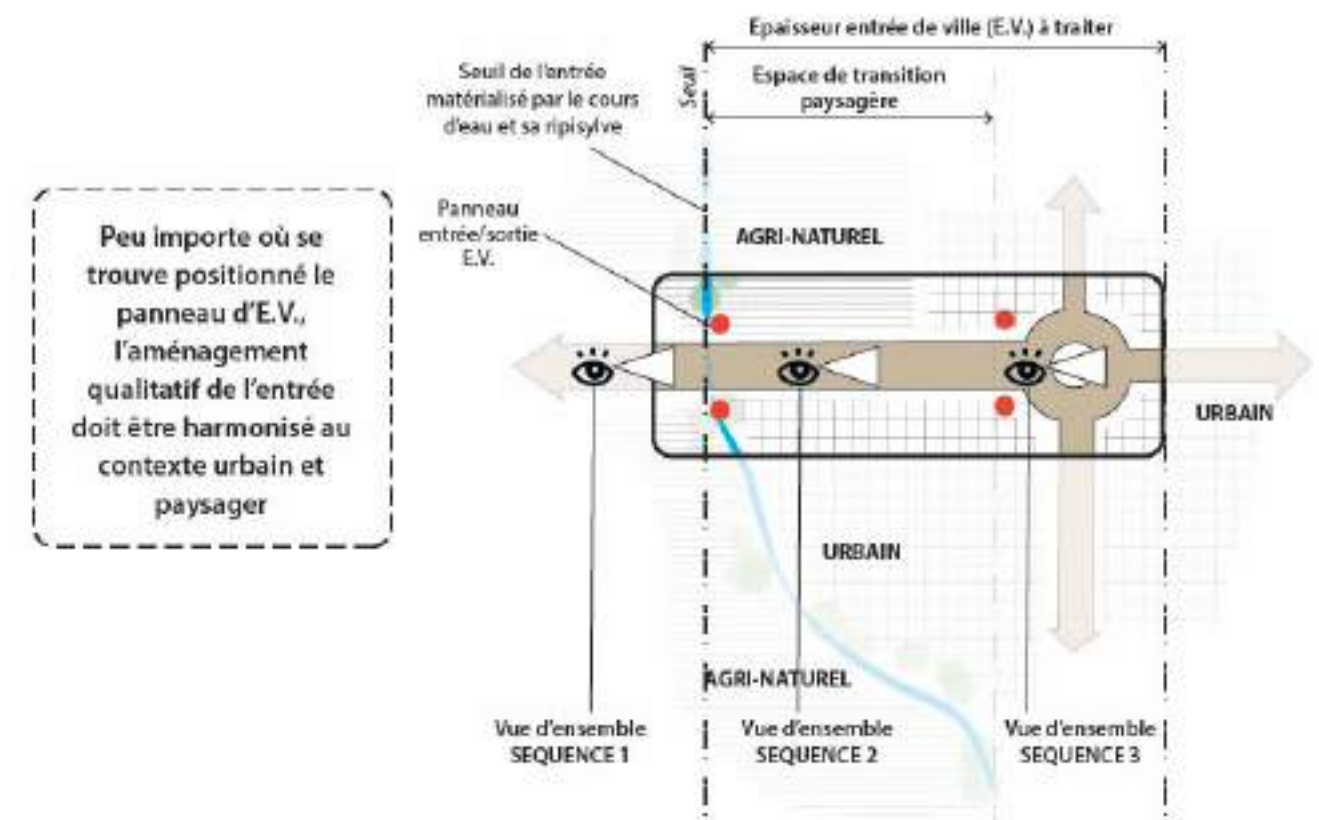


Schéma exemplifiant une entrée de ville entre un espace agri-naturel et un espace urbain

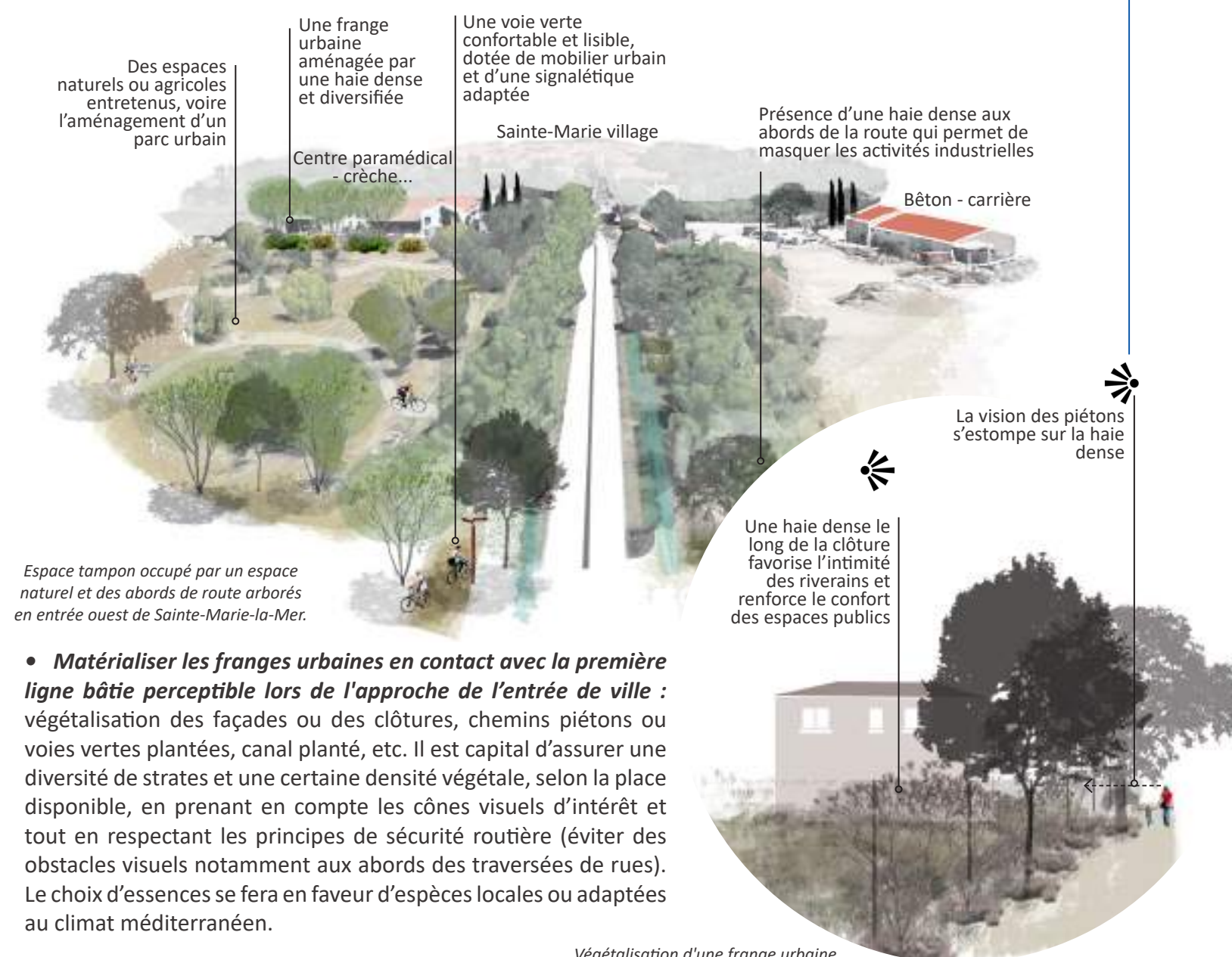


Dispositions générales et communes aux entrées de ville

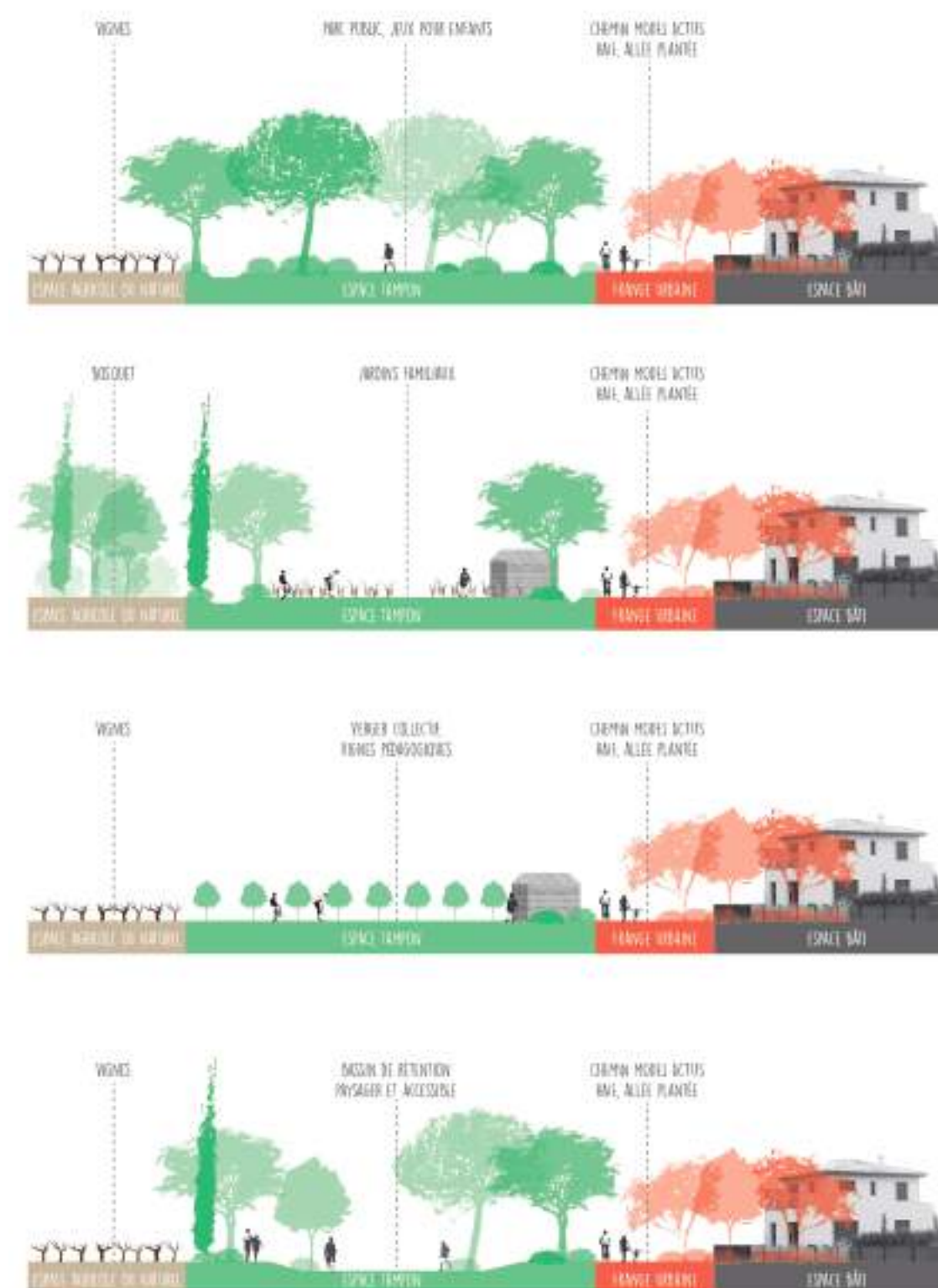
1. ASSURER LA QUALITÉ PAYSAGÈRE ARCHITECTURALE ET ENVIRONNEMENTALE EN ENTRÉE DE VILLE

ESPACE À VALEUR PAYSAGÈRE

- Matérialiser les transitions paysagères en fin d'urbanisation, aux abords et en amont des entrées de ville, par la création ou le maintien de zones tampon. Ces espaces peuvent prendre différentes formes en s'appuyant sur les composants : jardin ou parc public, jardins potagers, vergers, vignes, bosquet, frange végétale dense, berges d'un canal... Leur épaisseur peut être variable en fonction de la nature de l'espace hors urbanisation, mais elle ne devra pas empiéter ou compromettre l'activité agricole ou le caractère naturel des espaces limitrophes au tissu urbain.



- Matérialiser les franges urbaines en contact avec la première ligne bâtie perceptible lors de l'approche de l'entrée de ville : végétalisation des façades ou des clôtures, chemins piétons ou voies vertes plantées, canal planté, etc. Il est capital d'assurer une diversité de strates et une certaine densité végétale, selon la place disponible, en prenant en compte les cônes visuels d'intérêt et tout en respectant les principes de sécurité routière (éviter des obstacles visuels notamment aux abords des traversées de rues). Le choix d'essences se fera en faveur d'espèces locales ou adaptées au climat méditerranéen.



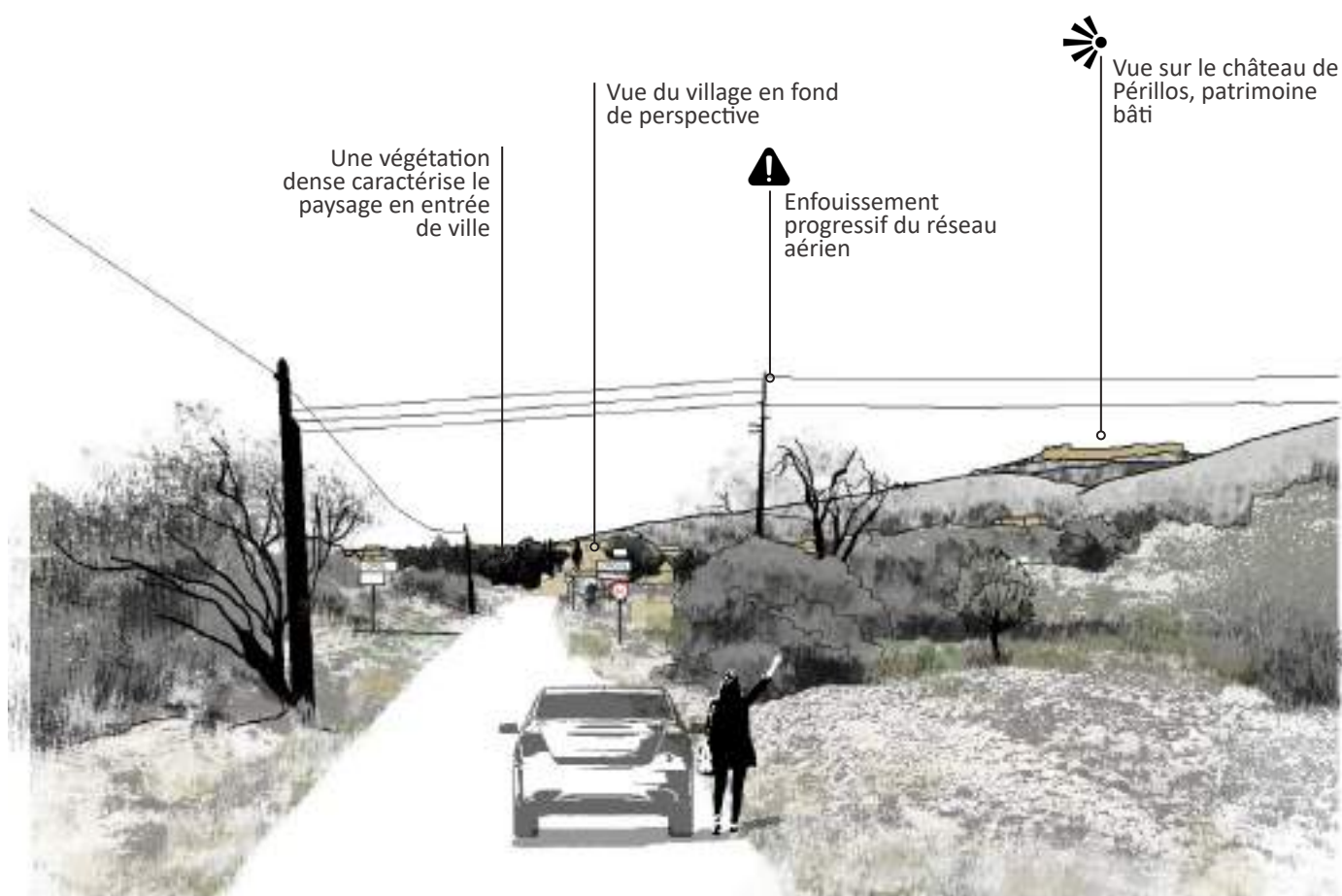
Différents scénarios d'aménagement d'une frange urbaine

◀ CÔNE DE VUE À PRÉSERVER

- **Maintenir et mettre en valeur les perspectives paysagères d'intérêt depuis l'entrée** : cône de vue vers un patrimoine bâti, une silhouette villageoise, vue dégagée sur une formation géologique ou un patchwork particulier...

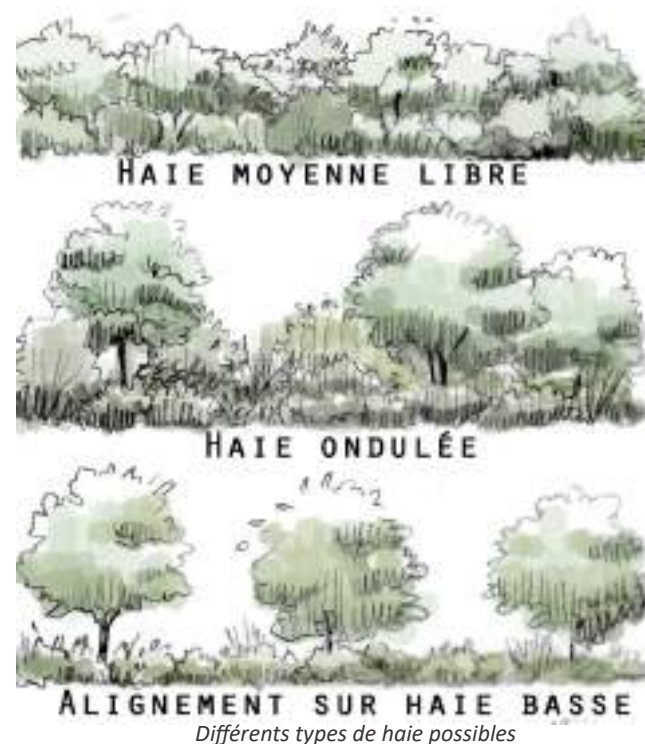
Cette orientation passe d'abord par la préservation de l'ouverture : limitation des hauteurs de construction ou de plantation, retrait voire inconstructibilité aux abords de l'axe, renforcement de la perspective par des alignements arborés (cadrage). Elle passe également par la résorption des obstacles à ce cône de vue : enfouissement des réseaux aériens, dépose de l'affichage publicitaire sur un tronçon, suppression d'élément parasite attirant le regard ou coupant la perspective...

Enfin, cette orientation peut aussi passer par le traitement qualitatif des fronts urbains et des façades existants ou à créer dans le champ d'un élément paysager d'intérêt.



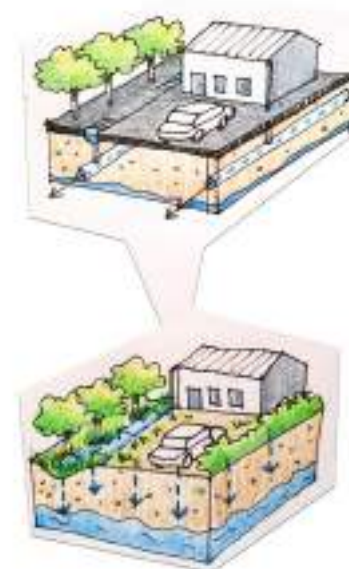
Entrée est d'Opoul-Périllos, une vue imprenable sur le château Périllos

●●● ALIGNEMENT D'ARBRES À CRÉER OU PRÉSERVER



■ ESPACE À VÉGÉTALISER

- **Maintenir ou exploiter un potentiel de végétalisation en entrée de villes et villages.**



Croquis schématisques de l'infiltration de l'eau au sol dans un espace imperméabilisé (en haut) et désimperméabilisé (en bas)

- **Préserver ou renforcer une haie dense et/ou un alignement d'arbres de haut jet**, afin de **créer ou pérenniser une continuité végétale entre les espaces agricoles ou naturels** en amont de l'entrée de ville et les espaces verts de la ville, favorisant la biodiversité locale (petite faune).



Cette densité végétale peut favoriser l'absorption de CO₂. De plus, l'ombrage et l'évapotranspiration des feuilles, peuvent diminuer l'effet d'îlot de chaleur urbain. Préférer les plantations en pleine terre.

Il peut s'agir de délaissés routiers, d'espaces publics, de talus, etc. L'objectif peut être d'intensifier, de diversifier la végétation en présence ou de végétaliser un espace trop minéral. L'enjeu est d'adapter la végétalisation de l'espace au contexte (localisation, superficie, orientation) et aux usages. Outre le choix d'une végétation adaptée aux conditions du milieu, les plantations et les aménagements connexes aux espaces végétalisés devront permettre l'optimisation de la ressource en eau.

1. En améliorant la teneur en matière organique du sol : Un sol vivant maintient la disponibilité de l'eau pour les végétaux durant les périodes de sécheresse et diminue les besoins en arrosage.
2. En paillant : Un paillage végétal (au moins 5cm) permettra de réduire l'évaporation.
3. En limitant les obstacles : Assurer un chemin des eaux de ruissellement vers les espaces perméables (limiter les bordures, travailler la micro topographie)



FAÇADES OU CLÔTURES À REQUALIFIER



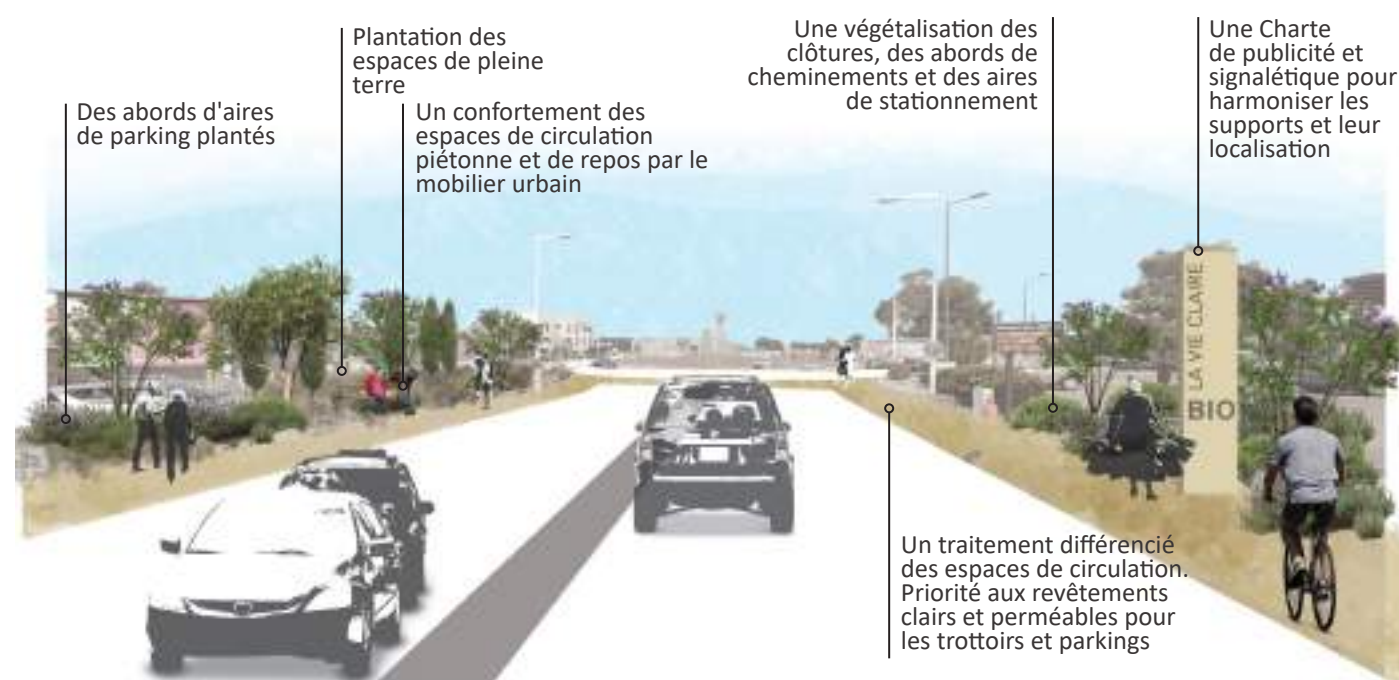
État des lieux de l'entrée de Perpignan par Polygone nord, RD82



La végétalisation des façades et des clôtures participe à améliorer l'ambiance végétale de l'entrée, le confort des usagers et la biodiversité.

- **Assurer la qualité architecturale des façades et des clôtures** (existantes ou à bâtir) constituant l'entrée de ville : textures et couleurs qui véhiculent l'identité locale autant que possible, bonne intégration des éléments ajoutés à la façade et des enseignes commerciales.

- **Végétaliser les clôtures et les pieds de murs** peut aussi contribuer à la qualité de l'entrée, tant pour les secteurs à vocation résidentielle que pour les économiques.



Harmoniser les abords des entrées en zone d'activités, collage réalisé sur la D82 Polygone nord Perpignan



RÉSORBER LES POINTS FAIBLES PAYSAGERS

- Éviter l'accumulation et le désordre d'éléments sur les abords des entrées : panneaux publicitaires, signalétique, mats d'éclairage public, etc.
- Éviter les obstacles et la démultiplication du mobilier urbain et routier, pour assurer la compréhension de l'espace et la fluidité de la circulation.



Illustration fictive pour sensibiliser contre la surcharge de signalétique sur l'espace public (panneaux routiers, publicité, jalonnement...)



Une circulation organisée tous modes. Collage fictif imaginé sur une rue du Mas Guérido

★ VALORISER LE PATRIMOINE LOCAL



- **Mettre en valeur les éléments du patrimoine bâti** : assurer les connexions piétonnes, encadrer les perspectives, valoriser par le végétal, intégrer une signalétique harmonieuse et appropriée...
- **Véhiculer l'identité locale** par le choix des matériaux de revêtement des sols, des murets de soutènement et du mobilier urbain (matières présentes sur place, couleurs se rapprochant des éléments naturels en présence, etc.).



La création de refuges pour la petite faune peut être favorisée par les murets le long d'une zone tampon.



Une ambiance paysagère pour l'entrée nord de Canet village, par la RD11

— NOUE OU FOSSÉ À CRÉER OU À QUALIFIER

- Si possible, **assurer une gestion pluviale déconnectée des réseaux** par la création de noues paysagères.
- **Orienter le ruissellement vers les plantations** situées aux abords des voies pour diminuer l'arrosage.



Cette action peut contribuer à la réduction des impacts des coupures entre les espaces réservoirs de biodiversité avérée, en créant des liens entre ces zones morcelées.



Nom ASSURER LA PRÉSERVATION ET LE BON FONCTIONNEMENT DES COURS D'EAU

- **Maintenir autant que possible, le caractère naturel des cours d'eau** aux abords des entrées, ainsi que laisser à ciel ouvert les canaux en eau permanente, contribuant à la petite faune locale ainsi qu'à l'apport de fraîcheur ambiante.



Cette action peut contribuer à la réduction des impacts des coupures entre les espaces réservoirs de biodiversité avérée, en créant des liens entre ces zones morcelées.





2. ASSURER LA QUALITÉ ET LE CONFORT DES ESPACES PUBLICS SUPPORTS DE MOBILITÉS



AMÉNAGER DES CHEMINEMENTS MODES ACTIFS

- En fonction de la hiérarchie viaire, **assurer des cheminements sécurisés, continus et confortables** pour les piétons et les cyclistes soit par l'aménagement d'espaces dédiés, soit par le partage de la voirie en faveur des modes actifs. Le cas échéant, créer des voies vertes (cycles et piétons sur voie propre) suffisamment larges et clairement réglementées. En cas d'impossibilité de séparation des différents modes actifs, il est recommandé de :
 - hors agglomération, préférer la cohabitation des piétons et des cyclistes à celle des cyclistes et des automobiles.
 - en agglomération, préférer la cohabitation des automobilistes et des cyclistes à celle des cyclistes et des piétons : obligation d'adapter l'espace public à une limitation de vitesse comprise entre 30 et 50 km/h pour assurer la sécurité de la cohabitation.
 - dans les quartiers résidentiels, privilégier les ZCA (Zones de Circulation Apaisées) : zone 30, espace de rencontre ou aire piétonne.
- Assurer le confort thermique de ces espaces de circulation** par la plantation d'arbres de haut jet (selon l'espace disponible).



Proposition de requalification de l'avenue de la Méditerranée à Sainte-Marie-la-Mer en faveur des modes actifs (Charte communale des espaces publics -CEP)



CONFORTER L'ACCÈS AUX ARRÊTS DE BUS ET L'EFFICACITÉ DU RÉSEAU

- Assurer la bonne circulation des transports en commun ainsi qu'une accessibilité confortable et sécurisée** des usagers à ces derniers : abri-bus pourvus d'assises, végétation et ombrage, éclairage urbain, traversée piétonne au droit des arrêts, diminution de la vitesse motorisée à proximité des arrêts, pas d'arrêt en encoche ou obligeant le bus de manœuvrer.
- Assurer l'efficacité des lignes à haut niveau de service, notamment dans les secteurs les plus congestionnés.



ASSURER LA QUALITÉ DES ESPACES DE STATIONNEMENT

- Veiller à la qualité paysagère des surfaces de parking**, zones d'accueil ou de stockage : orientation et disposition, végétalisation au cœur des espaces, végétalisation des clôtures, choix des revêtements.
- Assurer la désimperméabilisation et la végétalisation** progressive des espaces de stationnement linéaires et des parkings : revêtement de sol perméable, plantation d'arbres de haut jet, strate arbustive sur les abords...



Vue sur le grand paysage des massifs

Des clôtures végétalisées sur l'espace public

Une composition des haies dense et diversifiée en fonction des effets souhaités

Des surfaces de stationnements perméables et plantées



Rendre plus conviviales les entrées de ville en zone d'activités, collage réalisé sur la D5 au nord de Rivesaltes

Des haies denses accompagnent l'espace public le long des clôtures

Les espaces de circulation des différents modes sont nettement repérables. La couleur sable du revêtement des trottoirs contribue à l'ambiance naturelle de l'entrée

Le patrimoine villageois est nettement visible en fond de perspective, dégagé de tout obstacle

Un square ponctue et caractérise l'ambiance en entrée de ville



Proposition d'une ambiance apaisée et très végétale à l'entrée de ville ouest de Saint-Laurent-de-la-Salanque, depuis la RD11



ADAPTER L'ÉCLAIRAGE PUBLIC SUR LE LINÉAIRE

- **Mieux gérer l'éclairage urbain** : adapter les candélabres, les faisceaux lumineux, l'intensité et les couleurs de la lumière aux moments de la journée et aux usagers (éclairage voirie, éclairage chemins piétons, éclairage nocturne des passages piétons, etc.).



Une ambiance paysagère pour l'entrée ouest de Saint-Marie-la-Mer, par la RD12

Les travaux d'intégration des réseaux électriques et de télécommunication sont l'occasion de remplacer l'éclairage public sur les entrées de ville. À l'heure actuelle, de nombreux luminaires sont vétustes ou ne sont plus conformes à la réglementation actuelle.

Quelques recommandations concernant l'éclairage public :

- Uniformiser et adapter l'éclairage à l'échelle du piéton et du cycliste.
- Associer, dès que possible, des dispositifs de réduction de consommation énergétique aux luminaires.
- Opter pour les lampes plus performantes et peu consommatrices d'énergie (type LED par exemple).
- Aller vers une sobriété lumineuse par une baisse de puissance des lampes et l'installation des détecteurs de présence.
- Prioriser les luminaires de tailles et couleurs discrètes.
- Accrocher l'éclairage en façade, de façon unilatérale et limitant les nuisances lumineuses pour les résidents.
- Organiser des campagnes de sensibilisation auprès des habitants sur la pollution lumineuse au regard de la sécurité et la biodiversité...



Adapter l'éclairage public, notamment l'orientation des faisceaux lumineux, leur intensité et l'horaire d'éclairage, pour éviter de nuire la petite faune locale (éclairer le sol et non le ciel ni les houppiers des arbres).



CONFORTER L'OFFRE EN MOBILIER URBAIN

- **Équiper de bancs et poubelles**, les entrées de ville et traversées villageoises, notamment le long des espaces modes actifs, arrêts de bus et à proximité d'équipements publics.



Faire le choix de matériaux biosourcés (issus des matières naturelles), ou issus du remploi (recyclé ou déjà sur place) dans la mesure du possible. Ils présentent l'avantage d'être facilement remplaçables, sans générer un impact trop négatif sur l'environnement (énergie grise minimale, recyclage en fin de vie...).



Une ambiance paysagère avec la mise en place de mobilier sur une traversée de la ville de Saint-Marie-la-Mer, par l'avenue Marechal Joffre



MATÉRIALISER / SÉCURISER LES INTERSECTIONS

Assurer la sécurité des usagers à la traversée des intersections : par des aménagements adaptés à la réduction des vitesses automobiles et des traversées piétonnes et cyclistes sécurisées, continues et prioritaires.



MATÉRIALISER / SÉCURISER LES TRAVERSÉES PIÉTONNES

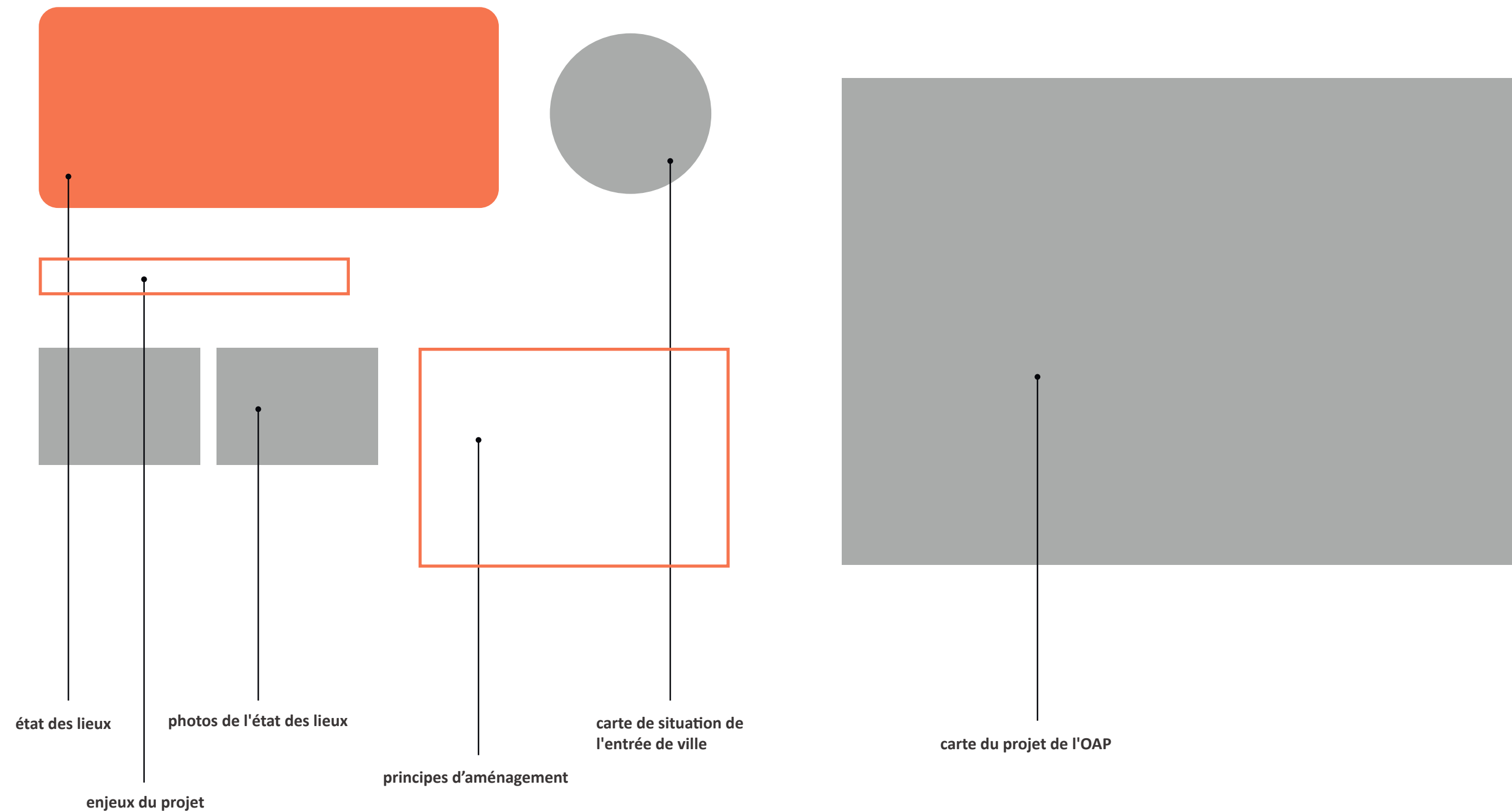
Assurer la sécurité des traversées piétonnes et cyclistes par une signalétique horizontale et verticale visible et adaptée (donnant la priorité aux piétons et aux cycliste) Mettre en place des aménagements adaptés à la réduction des vitesses automobiles et supprimer des places de stationnement automobile tous les 5m en amont des passages piétons. Art. L. 118-5-1. de la Loi d'orientation des mobilités - LOI n° 2019-1428).



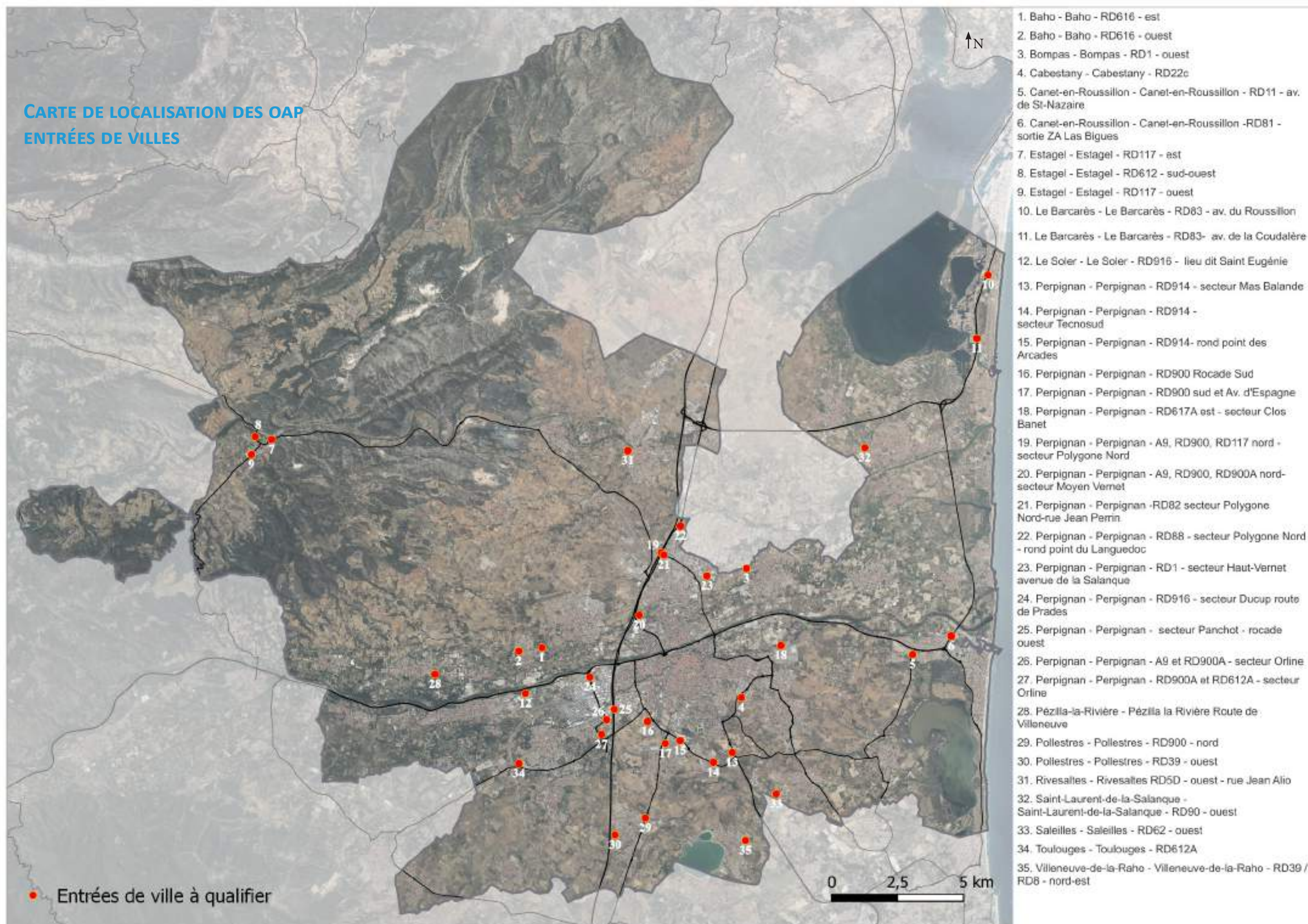
Dispositions spécifiques par entrées de ville



GUIDE DE LECTURE DES FICHES DES OAP



CARTE DE LOCALISATION DES OAP ENTRÉES DE VILLES





1. Commune de Baho - RD616 - est

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville rurale depuis Saint-Estève, à vocation mixte (résidentielle et économique).
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Réseau de voiries apaisées (déviation de Baho par le nord), à l'ouest de la commune. Liaison à Saint-Estève.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** :

Séquence 1 : Alignement d'arbres et noue paysagère sur l'un des côtés, accotements enherbés de l'autre. Vue sur le Canigou en second plan. Présence de locaux techniques municipaux avec espace de stationnement très minéral. Présence du Rec del Viver presque imperceptible.

Séquence 2 : Noue paysagère d'un côté et accotement goudronné signalisé en tant que trottoir de l'autre. Présence de garages et entrepôts participant à une ambiance routière en raison de l'architecture et des clôtures peu qualitatives.

Séquence 3 : Un front bâti dense. Des trottoirs se consolident des deux côtés de la route. Tout le long, l'éclairage public présente un caractère très routier peu adapté aux usages piétons.
- **CONTRAINTES** : Absence de contrainte particulière.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- Le confortement de la place des modes actifs.
- L'intégration paysagère des entrepôts et locaux techniques.



Séquence 1, aux abords du Rec del Viver



Séquence 3, en entrée du centre ancien dense

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

① Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Maintenir et mettre en valeur la vue sur le Canigou par l'enfouissement progressif du réseau.
- Mettre en application des règles du RLP intercommunal en matière de restriction d'installation de panneaux publicitaires.
- Développer le caractère naturel du Rec del Viver par la desimperméabilisation de ses abords et la densification de la végétation de sa ripisylve.

② Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Les trottoirs sont à conforter, tout au long de l'entrée, par une séparation plus importante de la voie et l'ajout d'une bande végétale, quand l'espace disponible le permet.
- Le cheminement mode actif pourra aussi accueillir le prolongement de la piste cyclable existante en direction de Saint-Estève sous la forme d'une voie verte, en vue de conforter l'accès des mobilités actives au centre ancien.
- Sécuriser les sorties des rues et des cheminements ruraux sur la route par une signalisation adaptée et des plateaux traversants surélevés, par exemple.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Raccorder et prolonger la piste cyclable existante

Maintenir les vues sur le Canigou

Restreindre l'affichage publicitaire



Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau entrée et sortie de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- Frange urbaine rurale

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Résorber les points faibles paysagers
- Noue ou fossé à créer ou à qualifier
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Conforter l'offre en mobilier urbain
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe

Sources : AURCA, IGN BD Topo 2024 | AURCA/décembre 2025 - Tous droits réservés.



2. Commune de Baho - RD616 - ouest

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Pézila-la-Rivière, à vocation résidentielle.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Réseau de voiries apaisées, à l'ouest de la commune. Liaison vers Pézilla-la-Rivière.

► CONTEXTE GÉNÉRAL :

Séquence 1 : L'Agouille del Pla marque la transition entre le milieu rural et l'espace urbanisé. Alignement d'arbres et noue paysagère sur l'un des côtés, accotements enherbés de l'autre. Présence des murs de clôture du lotissement.

Séquence 2 : Larges trottoirs et réduction de la présence de végétation. Les murs et clôtures non végétalisés, ainsi que le parking du gymnase génèrent une ambiance minérale.

Séquence 3 : Larges trottoirs accueillant stationnement et jardinières. Tout le long, l'éclairage public présente un caractère très routier et peu adapté aux usages piétons.

- **CONTRAINTES**: Emprise réduite de la voirie, peu de place disponible pour les modes actifs.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- Le confortement de la place des modes actifs.
- La réduction de la minéralité.
- Le confortement et la lisibilité des accès aux équipements publics (gymnase, arrêt de bus).



Séquence 1, en amont de l'Agouille des Pla



Séquence 2, en amont du rond-point

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

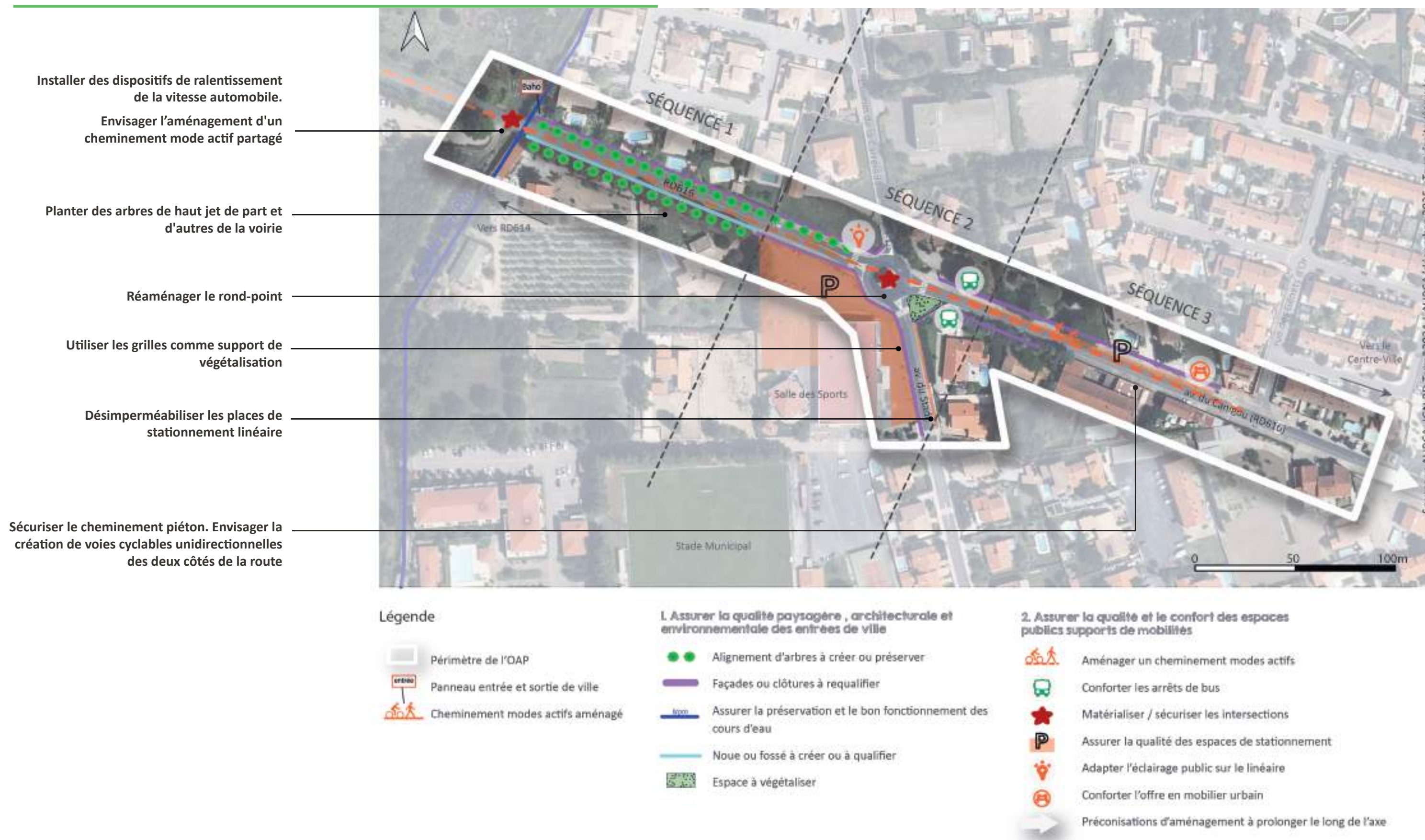
1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Sur la séquence 1, créer un alignement d'arbres sur l'accotement nord de la route déjà végétalisé par des graminées afin d'assurer une continuité végétale entre l'espace rural et la ville et de créer un espace tampon entre la route et les maisons.
- Sur la séquence 3, remplacer le mobilier urbain non adapté (jardinières), pour une meilleure compréhension de l'espace et une meilleure fluidité.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Les trottoirs, quand ils sont suffisamment larges, sont à conforter par l'ajout d'une bande végétale, notamment sur la séquence 2 autour du rond-point où l'ambiance est très minérale.
- Améliorer l'intégration et la qualité paysagère du parking du gymnase : étudier les possibilités de désimperméabiliser les sols, densifier la végétation (aux pieds des arbres existants et des murs).
- Sécuriser les traversées piétonnes et les accès aux équipements sur la route départementale par des plateaux traversants surélevés, par exemple.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :





3. Commune de Bompas - RD1 - ouest

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Perpignan et Pia, à vocation mixte (résidentielle et commerciale).
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Réseau de voiries apaisées, à l'ouest de la commune.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des équipements et commerces (un camping, une salle polyvalente, un supermarché) et des habitations.
- Séquence 1** : Espace rural marqué par l'apparition des premières parcelles urbanisées. Murs du camping et panneaux publicitaires présents sur ce tronçon. Accotements enherbés spontanés.
- Séquence 2** : Accotements enherbés accompagnés de quelques arbres de haut jet et de noues de part et d'autre de la route. Présence plus fréquente de murs de clôtures peu végétalisés ou accompagnés de panneaux publicitaires.
- Séquence 3** : Au niveau du rond-point, concentration de fonctions et usages variés (commercial, résidentiel, loisirs). Concentration des divers flux de modes de déplacements (piétons, cyclistes et automobiles) sur des espaces mal définis générant des conflits. Séquence très minérale par rapport aux deux précédentes, notamment au niveau des parkings et des larges trottoirs au nord de la route.
- **CONTRAINTES** : Emprise de l'entrée de ville sur trois communes dont une hors périmètre PLUi : Bompas, Perpignan et Pia (CC Corbières Salanque Méditerranée).



● ENJEUX DU SECTEUR :

- Zone de concentration d'activités et de flux, les enjeux portent sur l'atténuation de l'ambiance minérale et l'intégration paysagère des équipements, commerces et services.
- Le confortement de la place des modes actifs et la limitation de la vitesse automobile.
- Les continuités douces avec la RD12 menant au parc des sports.



Séquence 1, devant le camping



Séquence 2, en amont du rond-point

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Prolonger et densifier les abords plantés de la route : sur les trois séquences identifiées, la densification de la végétation des abords, déjà désimperméabilisés, est possible. Les strates variées et des essences locales sont préférables. Prêter attention aux cônes de vue et aux notions de sécurité routière selon l'emplacement des plantations.
- Les murs et clôtures peuvent être végétalisés par des plantes grimpantes lorsqu'il y a peu de place pour une végétation plus dense. Sur des trottoirs plus larges, la désimperméabilisation et l'ajout d'une bande végétalisée sont conseillés, tout en gardant une emprise minimale pour les déplacements piétons.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Rendre plus lisible et sécurisé l'accès au camping par la matérialisation du seuil de l'entrée des véhicules avec des revêtements de sol différenciés, ainsi que par la plantation d'arbres de haut jet, tout en assurant la visibilité routière.
- La qualité paysagère du parking de la salle polyvalente est aussi à améliorer : étudier la désimperméabilisation du sol et la densification de la végétation (au pied des murs et par la plantation d'arbres), favorables à une meilleure intégration paysagère et urbaine.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Restreindre l'affichage publicitaire au bord de la route

Ajouter un passage piéton et tirer parti du trottoir existant

Privilégier les arrêts bus sur la route, au détriment de ceux en retrait

Ajouter un passage piéton afin de mieux connecter la salle polyvalente et le parc Gabriel Sola au site potentiel pour un futur parc



Collage d'ambiance : matérialisation du seuil d'entrée véhicules du camping

Légende

- Périmètre de l'ODAP
- Panneau entrée et sortie de ville
- Limite communale
- Cheminement modes actifs aménagé

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Résorber les points faibles paysagers
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter les arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Assurer la qualité des espaces de stationnement
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



4. Commune de Cabestany - RD22c

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Perpignan et Cabestany, à vocation commerciale/économique.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Réseau de voiries apaisées, à l'ouest de la commune, entrée sur la ZAE du Mas Guérido.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Elle constitue l'un des principaux accès de la ZAE.

Séquence 1 : Entre les quartiers résidentiels ouest de Cabestany et le Mas Guérido, se dessinent les paysages semi-ouverts arborés de pins du parcours de santé de Sainte-Camille.

Séquence 2 : L'urbanisation s'annonce par les murs de clôtures et infrastructures du poste électrique, ainsi que les premiers bâtiments de la ZAE.

Séquence 3 : Les surfaces dédiées au stationnement, les enseignes et les volumineux bâtiments se succèdent. Les inscriptions commerciales sur les façades sont nombreuses malgré la bonne qualité architecturale des bâtiments. Vue sur le Canigou. L'axe de la RD22C est marqué par un profil exclusivement routier et une rupture des cheminements doux (talus entre la route et les commerces).

► **CONTRAINTES** : Absence de contrainte particulière.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'apaisement de l'ambiance, en travaillant sur différents aspects pour concourir à une échelle humaine.
- Le confortement de la place des modes actifs et la limitation de la circulation automobile.
- La connexion de la zone d'activité à la zone AU par les modes actifs.
- L'intégration paysagère des activités de la ZAE.



Séquence 2, murs aveugles du poste électrique au début de l'entrée



Séquence 3, arrivée au rond-point à l'entrée du Mas Guérido

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Préserver l'ouverture visuelle de l'espace en friche au sud du chemin de Saint-Gaudérique afin d'assurer la vue sur le Canigou sur la séquence 1.
- Renforcer la frange urbaine aux abords du centre commercial et du poste électrique. La végétalisation des façades et la plantation d'arbres de haut jet sont à prioriser (à planter ou à préserver) en vue d'atténuer l'impact visuel de ces équipements sur l'entrée de la ville. Un cheminement modes actifs peut être aménagé afin de valoriser cette frange, tout en permettant une liaison douce autre que par l'ensemble commercial.
- Maîtriser la qualité des enseignes sur la séquence 3, de façon à ce qu'elles soient bien intégrées à la façade, avec des proportions, alignements et colorimétries harmonieuses.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Prolonger le trottoir le long de RD22c en vue de connecter l'av. Henri Bergson (Perpignan) et le Chemin de St-Gaudérique à la zone d'extension urbaine. L'itinéraire cyclable retrouvé sur l'av. Henri Bergson peut aussi être prolongé et associé aux aménagements modes actifs le long de la départementale, constituant une voie verte.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :





5. Commune de Canet-en-Roussillon - RD11 - av. de St-Nazaire

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Saint-Nazaire, à vocation mixte (résidentielle et équipement).
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de liaison interurbaine principale, au sud de la commune.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des lotissements, un camping et le site du futur centre de santé municipale.
- Séquence 1** : Un axe végétalisé des deux côtés comprenant une piste cyclable à l'est de la voie. Site d'un ancien supermarché, futur centre de santé municipale, avec les abords peu intégrés.
- Séquence 2** : Trottoirs et pieds de murs enherbés. Le terre-plein sur la route est imperméable et orné de pots de fleurs.
- Séquence 3** : Des talus se présentent des deux côtés mettant à distance la route et les maisons. D'un côté, le trottoir se poursuit, de l'autre un cheminement spontané est observé. Séquence très routière par rapport aux deux précédentes.
- **CONTRAINTES** : Absence de contrainte particulière.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'atténuation de l'ambiance routière et minérale de la voie qui croise les lotissements.
- Le confortement des cheminements mode actifs.



Séquence 1, parking minéral de l'ancien supermarché visible depuis l'entrée



Séquence 3, murs de maison aveugles et éclairage inadapté

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Planter des arbres de haut jet aux abords de l'ancien site du supermarché afin d'atténuer la présence de l'espace de parking très minéral. Des arbres ou arbustes pourront aussi être plantés aux bords de la route sur la séquence 3 dans l'objectif d'apporter de l'ombre aux piétons et de créer un écran paysager entre le lotissement et la route.
- Sur la séquence 2, les pieds de murs des maisons sont à végétaliser ou retravailler avec des couleurs ou éléments architecturaux communiquant l'identité locale.
- Désimperméabiliser les délaissés de voirie, notamment les terre-pleins centraux, et les végétaliser avec des strates basses, tout en gardant la visibilité sur la route.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Conforter les arrêts de bus, notamment ceux situés sur la RD11 et l'avenue de Hauts de Canet par l'ajout d'abris bus, bancs et poubelles, dès que la place le permet.
- Remplacer l'éclairage actuel le long de la voie cyclable par des lampadaires plus adaptés aux modes actifs.
- Sécuriser les traversées piétonnes sur la route départementale par des plateaux traversants² surélevés, par exemple.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :





6. Commune de Canet-en-Roussillon -RD81 - sortie ZA Las Bigues

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville péri-urbaine, à vocation mixte (résidentielle et économique).
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de liaison interurbaine principale, au nord de la commune. Principal axe d'entrée depuis Sainte-Marie Plage.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des lotissements, une zone d'activité économique et des équipements publics (maison des Jeunes, salle Polyvalente, etc.)
- Séquence 1** : La vue sur le grand paysage est assurée par les champs ouverts qui bordent la route. La limite d'urbanisation est perçue en premier plan. La silhouette des maisons pavillonnaires est perçue en deuxième plan.
- Séquence 2** : La zone d'activité en contrebas de la route marque le début de cette séquence. D'un côté, une succession de panneaux publicitaires et de l'autre le volume des entrepôts ainsi que leurs enseignes sont très présents dans le paysage. Des alignements d'arbres et de la végétation plus dense apparaissent sur la fin de cette séquence.
- Séquence 3** : La zone d'activité est très visible depuis le pont. Des alignements d'arbres se trouvent des deux côtés de la route, suivis des délaissés de voirie faiblement végétalisés.
- **CONTRAINTES** : Absence de contrainte particulière.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'atténuation de l'impact visuel de la zone économique dans le paysage.
- Le confortement des cheminements mode actifs.



Séquence 1, vue sur le grand paysage



Séquence 2, vue depuis le pont sur la zone d'activité

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère architecturale et environnementale en entrée de ville

- Entretenir l'espace agricole en entrée de ville et maintenir l'ouverture visuelle vers le grand paysage.
- Maintenir et prolonger les alignements d'arbres et les haies le long de la route, quand l'espace le permet.
- Sur la séquence 2, végétaliser et restreindre les enseignes commerciales sur les clôtures. Travailler également la qualité architecturale des bâtiments d'activités par le choix de couleurs et matériaux qualitatifs, ainsi qu'une bonne intégration des enseignes sur les façades avec des proportions, alignements et colorimétries harmonieuses.
- Renforcer la frange végétale par la végétalisation des façades et la densification des bandes végétales le long de la voie verte sur la séquence 2.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Desimperméabiliser les places de stationnement longitudinales sur la séquence 2. Végétaliser les abords de ces places si possible.
- Adapter l'éclairage public aux déplacements modes actifs sur le linéaire de la piste cyclable, sur le boulevard de Las Bigues.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :



Collage d'ambiance : implantation d'un alignement d'arbre au bord de la route

Restreindre l'affichage publicitaire le long de l'axe

Simplifier et sécuriser la traversée des modes actifs, par la mise en place d'un plateau surélevé par exemple

Connecter la voie verte existante à la piste cyclable, par une voie parallèle à la RD81. Conforter la piste cyclable sur le boulevard de Las Bigues

Combiner actions sur la frange urbaine et sur la qualité architecturale des volumes bâtis pour réduire l'impact visuel de la zone d'activité

Le prolongement des alignements d'arbres ne doit pas faire obstacle à la vue sur le grand paysage

Alignement d'arbres à créer et frange urbaine à travailler



Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau entrée et sortie de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- 1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville**
 - Espace à valeur paysagère
 - Cône de vue à préserver
 - Alignement d'arbres à créer ou préserver
 - Façades ou clôtures à requalifier
 - Résorber les points faibles paysagers
 - Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement mode actif
- Conforter les arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



7. Commune de Estagel - RD117 - est

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville rurale depuis Cases-de-Pène, à vocation mixte (résidentielle et commerciale).

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de liaison interurbaine principale, à l'est de la commune.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent le jardin de la Chapelle Sant Vicens, des jardins potagers, ainsi que des résidences, une boulangerie et un garagiste.

Séquence 1 : La présence de végétation dense des deux côtés, sur un relief accidenté, ainsi que de la route dynamisent le parcours. Une ouverture vers le paysage se fait en arrivant à la séquence 2.

Séquence 2 : Après les panneaux d'entrée de ville, un retrait de la route se dessine sans usage identifié. En second plan, les enseignes et les panneaux publicitaires se présentent dans le paysage. Des constructions commencent à apparaître sur cette séquence aussi.

Séquence 3 : Le front bâti se densifie des deux côtés de la route après l'écran vert généré par la ripisylve de l'Agly, visible depuis les potagers. La place des modes actifs se restreint à des trottoirs très étroits au même niveau que la route. L'ambiance est très minérale et le réseau aérien est très présent.

► **CONTRAINTES**: Emprise réduite de la voirie, peu de place disponible pour les modes actifs.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- La réduction de la minéralité.
- L'optimisation de la place disponible pour les modes actifs.



Séquence 1, effet couloir de la route



Séquence 2, retrait de la route en premier plan

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Planter des arbres de haut jet au bord de la route, au nord, pour créer une transition paysagère en fin d'urbanisation.
- Éviter l'accumulation des panneaux publicitaires et enseignes commerciales, notamment sur les murs pignons. Attribuer un endroit adapté aux bacs de collecte.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un trottoir au sud de l'axe (côté site de la Chapelle de Sant Vicens) et ajouter une traversée piétonne au niveau de l'espace en retrait de la route (placette).
- Étudier la possibilité d'aménager un cheminement modes actifs connectant le centre ancien, l'entrée de la ville et le nouveau supermarché à l'est de la commune sur la RD117.
- Encourager l'aménagement et la végétalisation de la placette sur la route, ainsi des trottoirs et des parkings mitoyens à la boulangerie.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Végétaliser et équiper en mobilier urbain la placette à l'entrée de la ville. Disposer les bacs de collectes de façon à impacter le moins possible le paysage. Associer à cet espace une traversée piétonne et des dispositifs de ralentissement de la vitesse automobile

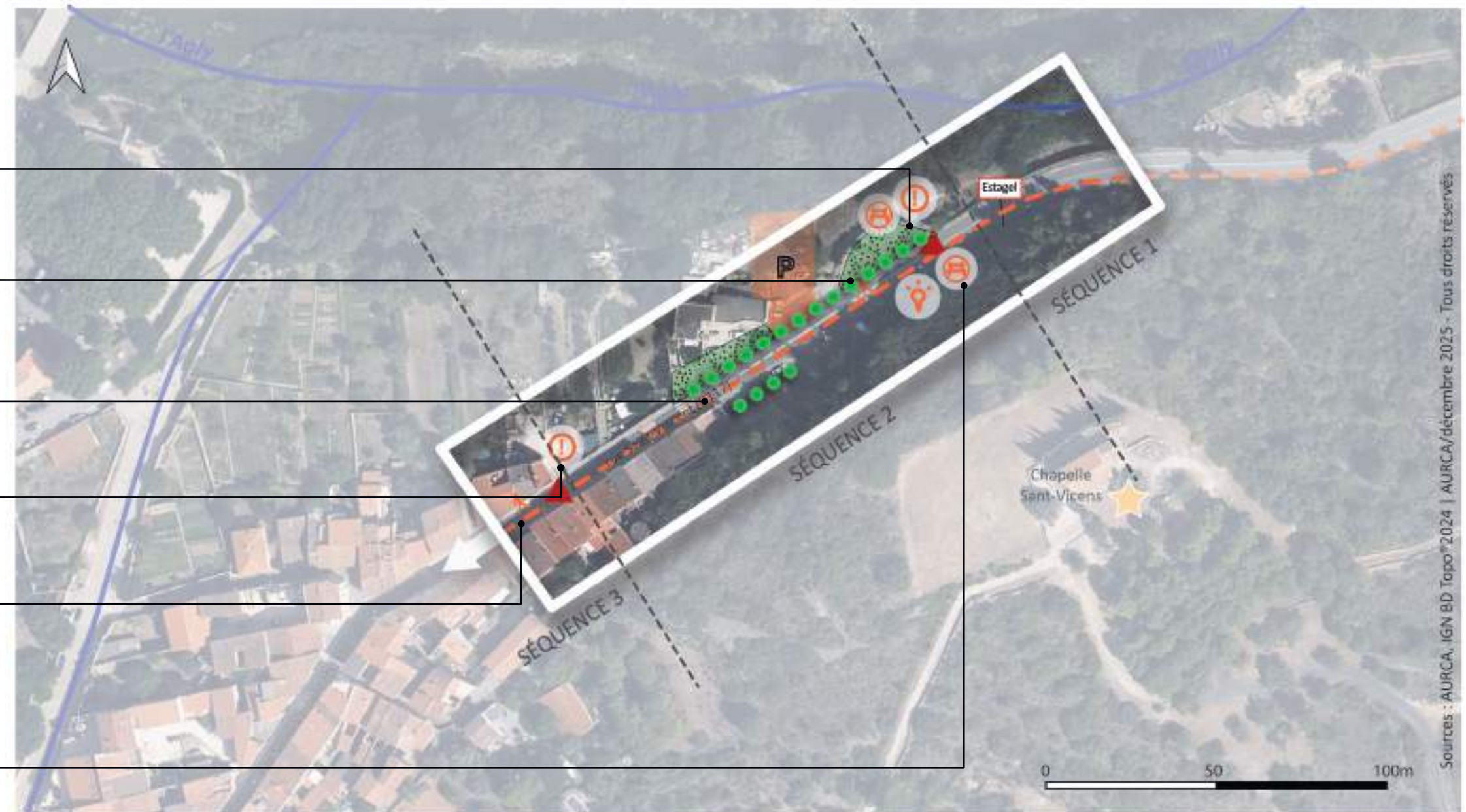
La plantation d'un alignement d'arbres doit veiller à l'intégration paysagère de la placette en retrait de la route

Aménager un trottoir pour conforter l'accès aux établissements de service et à la placette au bord de la route

Restreindre l'affichage publicitaire au bord de la route

Aménager une zone partagée à l'entrée du tissu ancien, où les modes actifs sont prioritaires

Ajouter de la signalétique indiquant la Chapelle de Sant-Vicens



Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau entrée et sortie de ville

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Résorber les points faibles paysagers
- Valoriser le patrimoine local
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Assurer la qualité des espaces de stationnement
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire
- Conforter l'offre en mobilier urbain
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe

Sources : AURCA, IGN BD Topo 2024 | AURCA/décembre 2025 - Tous droits réservés



8. Commune d'Estagel - RD117 - ouest

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Maury, à vocation mixte (résidentielle et commerciale).

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de liaison interurbaine principale, au nord-ouest de la commune. Principale liaison à la gare (passage Train Rouge).

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent une station service, des commerces, un supermarché et des résidences. L'ouverture de la déviation d'Estagel plus au nord, ou la délocalisation du supermarché permettent désormais les réflexions sur la requalification de l'axe routier et de ses abords.

Séquence 1 : Les abords de la route sont végétalisés par la ripisylve de l'Agly et le relief en fond est partiellement visible. Un accès à la voie verte se présente, mais cette dernière ne se prolonge pas sur la route. Des trottoirs longent les deux côtés de l'axe jusqu'au début de la séquence 2.

Séquence 2 : Le secteur de la station service regroupe des commerces et un supermarché. Le parking adjacent et le réseau aérien contribuent à une ambiance à la fois routière et minérale.

Séquence 3 : L'urbanisation se densifie et un front bâti plus important longe l'axe. Les trottoirs sont très étroits et le réseau aérien est très présent dans le paysage. De la signalétique vieillissante et de l'éclairage non adapté sont aussi perçus sur cette séquence.

► **CONTRAINTES** : Emprise réduite de la voirie, peu de place disponible pour les modes actifs.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- La requalification de la voie et de ses abords grâce à la déviation.
- La réduction de la minéralité.
- L'intégration paysagère du secteur de la station service.
- L'optimisation de la place disponible pour les modes actifs.



Séquence 1, axe bordé par la ripisylve de l'Agly



Séquence 2, vue sur la station service et les commerces



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

◉ Étudier les possibilités d'évolution du site du supermarché et de ses abords dans une logique d'optimisation foncière et de qualification de l'entrée de ville.

◉ Créer un alignement d'arbres au niveau de la station service en vue de développer la continuité paysagère entre les espaces bâtis et naturels, et atténuer le caractère minérale de cet espace. Veiller à adapter la hauteur des plantations pour que la visibilité sur le grand paysage soit assurée.

◉ Mettre en valeur la perspective vers le grand paysage depuis la route, par le retrait de câbles et mât d'éclairage.

◉ Éviter l'accumulation des panneaux publicitaires et enseignes commerciales sur la séquence 2.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

◉ Aménager un cheminement piéton au niveau de la station service en continuité du trottoir existant, confortant l'accès au supermarché, ainsi que l'accès au centre-ville.

◉ Étudier la possibilité de créer une zone partagée sur la séquence 3.

● **SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :**

Enfouir le réseau aérien, afin de valoriser la vue sur les paysages. Adapter l'éclairage aux différents usagers

Végétaliser les murs des maisons pour contribuer au développement de la transition paysagère et à l'atténuation de l'ambiance minérale

Végétaliser le stationnement du supermarché

Veiller à la qualité architecturale des locaux commerciaux, par l'harmonisation des couleurs et de la taille des enseignes commerciales

Créer une zone de rencontre pour favoriser les modes actifs, malgré le profil restreint de la voirie. Une attention doit être portée à l'intersection entre la route départementale et la rue Guy Môquet

Espace public présentant un potentiel de végétalisation et d'agrandissement en faveur des piétons



Collage d'ambiance : aménagement d'une zone de rencontre



- Légende**

 - Périmètre de l'ODAP
 - Panneau entrée et sortie de ville
 - Cheminement modes actifs aménagé

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

 - Cône de vue à préserver
 - Alignement d'arbres à créer ou préserver
 - Résorber les points faibles paysagers
 - Espace à végétaliser
- 2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités**

 - Aménager un cheminement modes actifs
 - Matérialiser / sécuriser les intersections
 - Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
 - Assurer la qualité des espaces de stationnement
 - Adapter l'éclairage public sur le linéaire
 - Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



9. Commune de Estagel - RD612 - sud-ouest



- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Latour-de-France et Montner, à vocation résidentielle.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de liaison interurbaine principale, au sud-ouest de la commune. Principal accès aux équipements scolaires et sportifs par les transports en commun.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des maisons, un accès au parking des équipements et une placette. Présence d'éléments de la Trame Verte et Bleue : réservoirs éco-paysagers des milieux agricoles non cultivés.
- Séquence 1** : Au sud, des terrains agricoles en friche, au nord le lotissement communal le Pla avec les Corbières en arrière-plan. Un alignement de platanes se prolonge à la fin de cette séquence.
- Séquence 2** : D'un côté, les haies entre les terrains en friche et les maraîchers créent un écran végétal sur la frange urbaine. De l'autre, les cloisons des maisons varient entre des grilles peu qualitatives et des haies. Le réseau aérien est très présent dans le paysage et l'accotement est enherbé.
- Séquence 3** : L'accès vers les équipements est très routier. Une placette classée «espace vert en "zéro phyto" et économe en eau» se présente sur la voie. Peu d'espace accordé aux modes doux le long de cette séquence.
- **CONTRAINTES**: Emprise réduite de la voirie, peu de place disponible pour les modes actifs.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- La réduction de la minéralité.
- La prise en compte de la trame verte et bleue.
- L'intégration paysagère de la future zone d'extension urbaine.
- Le confortement de la place des modes actifs.



Séquence 1, alignements d'arbres aux bords de la route



Séquence 2, emprise de la voirie réduite

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Maintenir quelques ouvertures visuelles et mettre en valeur la perspective vers le grand paysage depuis la route, par l'enfouissement du réseau aérien.
- Planter une haie dense ou un alignement d'arbres pour créer une continuité paysagère entre les espaces naturels, la nouvelle zone d'extension urbaine et la tache urbaine actuelle, sur les séquences 1 et 2.
- Veiller au traitement du délaissé urbain sur la séquence 1. Celui-ci peut être traité comme espace vert paysager du type parc associé à la végétalisation de la frange urbaine de la nouvelle zone d'extension urbaine.
- Désimperméabiliser le terre-plein sur la séquence 2.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Prolonger le trottoir le long de l'accotement nord de la route afin de connecter le nouveau quartier à la ville, ainsi que de conforter l'accès aux équipements et à l'arrêt bus.
- Équiper l'arrêt bus au niveau des équipements scolaires de mobiliers urbains et abris bus.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

- Desimperméabiliser et végétaliser le parking. Conforter l'aménagement des cheminements piétons, les accès aux équipements et l'arrêt de bus
- Aménager l'intersection en vue de sécuriser l'accès aux équipements. Valoriser l'espace vert existant
- Végétaliser les abords de la voie
- Étudier la possibilité de déplacer le panneau d'entrée de ville vers la nouvelle zone d'extension urbaine
- Prévoir un recul de 15m entre la RD et les nouvelles constructions, végétalisé par une haie dense ou des alignements d'arbres de haut jet
- Conforter l'itinéraire cyclable existant reliant Montner, la RD612 et la véloroute V81 au niveau de l'Agly

Légende

Périmètre de l'OAP

Panneau entrée et sortie de ville

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter les arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Assurer la qualité des espaces de stationnement
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire
- Conforter l'offre en mobilier urbain
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe





10. Commune Le Barcarès - RD83 - av. du Roussillon

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville littorale à vocation majoritairement résidentielle.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de transit majeure, au nord de la commune. Principal accès vers la plage du Lydia.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des résidences, une station-service, un garage, un parking et une aire de jeux. Des réservoirs de biodiversité avérée sont identifiés à l'est et à l'ouest de la route.

Séquence 1 : Le muret bas et la grille au bord de la route laissent apparaître le parking, l'architecture peu qualitative de la station service et du garage. En second plan, les façades des résidences, quelques unes très minérales sont visibles. Dans la rue du Capcir, un espace de stationnement goudronné vient contribuer à l'ambiance minérale de cette séquence.

Séquence 2 : Les espaces végétalisés autour du rond-point sont vastes mais peu diversifiés. La couleur du mobilier urbain pour enfants ressort dans le paysage.

Séquence 3 : Le parking bitumé de la résidence privée longe l'axe sur cette séquence. Quelques arbres et arbustes sont alignés le long de ce parking et de la piste cyclable.

► **CONTRAINTES**: Emprise réduite de la voirie, peu de place disponible pour les modes actifs.

Entrée de ville soumise aux dispositions des articles L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'apaisement de l'ambiance, en travaillant sur différents aspects pour concourir à une échelle humaine.
- L'intégration paysagère des activités économiques, résidences et parking.
- Le confortement de la place des modes actifs.



Séquence 1, les abords de la station service



Séquence 2, vue sur l'aire de jeu depuis le rond point

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Végétaliser les murs des maisons visibles depuis le parking au niveau de la station-service.
- Sur ce même secteur, soigner la qualité des façades des bâtiments.
- Diversifier la végétation des délaissés déjà végétalisés. La plantation d'arbustes et d'essences méditerranéennes, faibles consommatrices d'eau sont à prioriser.
- Les aménagements sur la voirie et l'espace public devront concourir à réduire l'effet de rupture, en recréant une continuité est-ouest tout en maintenant la vue sur le grand paysage.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Désimperméabiliser et végétaliser les espaces de stationnement autour de la station-service et de la résidence Les Zodiaques. L'utilisation de revêtements de sol perméables, la plantation d'arbres et la végétalisation des pieds d'arbres existants sont souhaitables.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Créer des alignements d'arbres associés à la densification de la végétation le long de la voie verte en vue de la conforter

Reaménager le rond-point afin selon le projet prévu pour ce site (agrandir et créer une sortie vers l'ouest)

Aménager une traversée cyclable sous la RD83

Mettre en valeur les lieux touristiques à travers une signalétique bien intégrée au paysage

Sécuriser les traversées piétonnes en veillant à la visibilité des piétons

Désimperméabiliser les places de stationnement en épi

Réaménager l'impasse en tant qu'espace de rencontre



Collage d'ambiance : désimperméabilisation des places de stationnement



Légende

Périmètre de l'OAP

Panneau entrée et sortie de ville

Cheminement modes actifs aménagé

Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

Espace à valeur paysagère

Cône de vue à préserver

Alignement d'arbres à créer ou préserver

Façades ou clôtures à requalifier

Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

Aménager un cheminement modes actifs

Assurer la qualité des espaces de stationnement

Matérialiser / sécuriser les intersections

Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes

Conforter l'offre en mobilier urbain

Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



11. Commune Le Barcarès - RD83- av. de la Coudalère

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville littorale à vocation majoritairement résidentielle.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de transit majeure, au nord de la commune. Principal accès vers la Grande Plage et la Pinède.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des résidences, un parking et l'UCPA. L'entrée de ville est localisée dans la TVB. Présence d'éléments de Trame verte et Bleue : réservoirs de biodiversité avérés des milieux aquatiques et zones humides.

Séquence unique : L'accès au quartier résidentiel depuis la route est encadré par des espaces boisés et un délaissé de voirie végétalisé. Au niveau du rond-point, un parking et un espace ouvert se poursuivent. Malgré la présence des quelques bandes végétalisées sur le parking, l'ambiance reste très minérale dans ce secteur, ne présentant aucun cheminement ou de l'éclairage adaptés aux modes actifs.

Sur l'avenue de la Coudalère, un alignement de pins borde un côté de la voie. De l'autre, une noue longe l'espace boisé. Cependant, faible densité et diversité d'essences le long de cet axe. L'éclairage est inadapté et les trottoirs vieillissants.

► **CONTRAINTES**: Entrée de ville soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'intégration paysagère du parking et des espaces ouverts à proximité.
- La prise en compte de la trame verte et bleue.



Entrée de ville suite à la sortie de la RD83, avant le rond point



Espace de parking attendant au rond-point

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

① Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Densifier l'écran végétal le long de l'avenue de la Coudalère par des alignements d'arbres.
- Concourir à réduire l'effet de rupture provoqué par les axes routiers grâce à des aménagements paysagers sur la voirie et l'espace public qui participeront à recréer une continuité est-ouest, tout en maintenant la vue sur le grand paysage.

② Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Désimperméabiliser et végétaliser l'espace de parking adjacent au rond-point.
- Matérialiser les cheminements piétons et les conforter par l'emploi de revêtements de sol adaptés et de signalétique directionnelle.

Mieux matérialiser les traversées piétonnes au niveau des arrêts de bus afin de leur assurer un accès sécurisé

Matérialiser la rue partagée

Sources : AURCA, IGN BD Topo 2024 | AURCA/décembre 2025 - Tous droits réservés

 Périmètre de l'OAP
 Panneau entrée et sortie de ville
 Cheminements modes actifs
 Emprise soumise aux dispositions de l'article
 L111-6 à L111-10 du CU

-  Espace à valeur paysagère
-  Cône de vue à préserver
-  Alignement d'arbres à créer ou préserver
-  Espace à végétaliser

-  Aménager un cheminement modes actifs
-  Conforter les arrêts de bus
-  Matérialiser / sécuriser les intersections
-  Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
-  Assurer la qualité des espaces de stationnement



12. Commune Le Soler - RD916 - lieu dit Saint Eugénie

► **TYPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Perpignan, à vocation mixte : commerciale, économique, résidentielle, équipements.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de liaison interurbaine principale, à l'est de la commune, entrée sur la ZAE de Sainte-Eugénie. Liaison importante vers la ville de Perpignan (Saint-Charles).

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des entrepôts, des supermarchés, un EHPAD et quelques maisons. L'axe est bien desservi en transport en commun. L'entrée de ville est localisée dans la TVB.

Séquence 1 : Cette séquence est marquée par la présence d'un dépôt de voiture et garages autos au nord de la route. De l'autre côté, la haie est dense et la végétation diversifiée. Ensuite, une friche agricole ouvre la vue vers les massifs. Le Canigou est partiellement vu dans le point de fuite de la route.

Séquence 2 : Les bâtiments des entrepôts sont plus nombreux et se trouvent en retrait de la voie. Cependant, la faible qualité architecturale, l'accumulation d'enseignes et les clôtures grillagées laissant apparaître les espaces de stockages à l'avant des bâtiments, affaiblissent la qualité paysagère de l'entrée.

Séquence 3 : Un tronçon de piste cyclable se poursuit d'un côté. De l'autre, des voitures sont stationnées sur l'accotement enherbé. La vue sur le Canigou est plus dégagée et quelques batisses anciennes apparaissent au nord de la route.

► **CONTRAINTES**: Absence de contrainte particulière.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- Une meilleure intégration paysagère des bâtiments dans le secteur de la ZAE.
- L'apaisement de l'ambiance, en travaillant sur différents aspects pour concourir à une meilleure gestion
- Le confortement de la place des modes actifs.



Séquence 2, présence de noues et graminées aux abords de la route



Séquence 3, des clôtures grillagées et des bâtiments d'activité bien présents



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

① Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Matérialiser la frange urbaine par la plantation d'arbres de haut jet et le confortement du cheminement existant le long de la limite d'urbanisation.
- Mettre en valeur les perspectives vers le Canigou par l'enfouissement du réseau aérien et par la limitation de hauteur des enseignes et publicités.
- Végétaliser les clôtures le long de l'entrée de ville et restreindre le nombre de dispositifs publicitaires, notamment pour les clôtures grillagées des entrepôts qui laissent apparaître les espaces de stationnement et de stockage.

② Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager une voie verte en vue de la connecter aux pistes cyclables existantes.
- Rendre plus confortable et accueillants les arrêts de bus par l'ajout d'abris bus, de bancs, de poubelles et d'un éclairage adapté.

● **SPATIALISATION DES PRINCIPES
D'AMÉNAGEMENT :**

Conforter une frange urbaine constituée de végétation jet et d'un cheminement piéton, tout en sécurisant la traversée de la route

Restreindre l'installation de dispositifs publicitaires sur les bandes végétalisées le long de la route



Collage d'ambiance : Le long de l'avenue St-Eugénie

Planter des haies denses et fleuries pour agrémenter l'ambiance végétale de la zone

Veiller à l'emplacement et à la hauteur des dispositifs publicitaires en faveur des vues sur le Canigou

Aménager une voie verte dans la continuité des tronçons modes actifs existants

Matérialiser et aménager la place des modes actifs afin d'éviter les obstacles physiques



Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau entrée et sortie de ville
- Limite communale
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU
- Recul tous usages

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement de massifs arbustifs basse à créer
- Façades ou clôtures à requalifier
- Résorber les points faibles paysagers
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau
- Noue ou fossé à créer ou à qualifier

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter les arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire



13. Commune de Perpignan - RD914 - secteur Mas Balande

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville urbaine, à vocation commerciale / et d'équipements (casernes SDIS).
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie intercommunale RD914, au sud de Perpignan, entrée par la zone d'activité commerciale du Mas Balande.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : L'entrée sud de Perpignan par la zone d'activité commerciale du Mas Balande se caractérise par la traversée d'espaces agricoles marqués par la présence de friches et de mas historiques. Ici les anciens alignements de platanes ont laissés place à des parvis d'enseignes commerciales peu qualitatifs et une architecture banalisée.
- Séquence 1** : Cette séquence est marquée par la présence de grandes ouvertures visuelles notamment vers les horizons montagneux à l'ouest et des fenêtres paysagères sur le pic du Canigou.
- Séquence 2** : Les premiers bâtiments et leurs espaces de stationnement créent une rupture brutale due au manque de végétalisation des abords. L'aménagement du nouveau boulevard urbain sud-est en direction de Cabestany se situe dans cette séquence dans le prolongement du rec de la Fossella.
- Séquence 3** : Vers l'ouest, les grands bâtiments et leurs abords (stationnement) sont nettement visibles. Le nouveau quartier Mas Balande devra également être intégré fonctionnellement et paysagèrement. La végétalisation des abords reste partielle. Vers l'est, un terrain agricole ouvert et un espace d'activité éco (loisir, concession automobile, commerce)
- **CONTRAINTES**: Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- La requalification de la voie et de ses abords grâce à la déviation.
- L'atténuation de l'ambiance routière.
- L'intégration paysagère des sites commerciaux
- L'intégration du futur quartier résidentiel du Mas Balande.
- La prise en compte de la trame verte et bleue.



Séquence 1, Les grands bassins de rétention en entrée de ville.



Séquence 2, Une voirie large et rectiligne pouvant accueillir un alignement d'arbres afin de renforcer la trame verte urbaine vers le centre ville



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Matérialiser une frange paysagère en fin d'urbanisation aux abords du complexe commercial en végétalisant les abords.
- Préserver les vues sur le Canigou et les massifs.
- Planter un alignement d'arbres le long de la RD 914 et de l'avenue d'Argelès-sur-Mer afin de créer une pénétrante végétale vers le centre.
- Assurer la régénération naturelle des abords du rec de la Fossella le long du nouveau boulevard vers Cabestany.
- Végétaliser les bassins de rétention.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Compléter le réseau de chemins modes actifs (piétons/vélos), dont une liaison piéton et cycles se prolongeant vers Tecnosud.
- Assurer les traversées piétonnes de part et d'autre de l'axe.
- Intégrer un éclairage plus urbain.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :



Collage d'ambiance : Illustration des principes d'aménagement le long de la RD914

Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau entrée de ville
- Voie ferrée
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat
- Façade qualifiante

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Résorber les points faibles paysagers
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Assurer la qualité des espaces de stationnement
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe

Végétaliser les clôtures afin de créer un masque végétal

Créer un double alignement de part et d'autre de la nouvelle voie

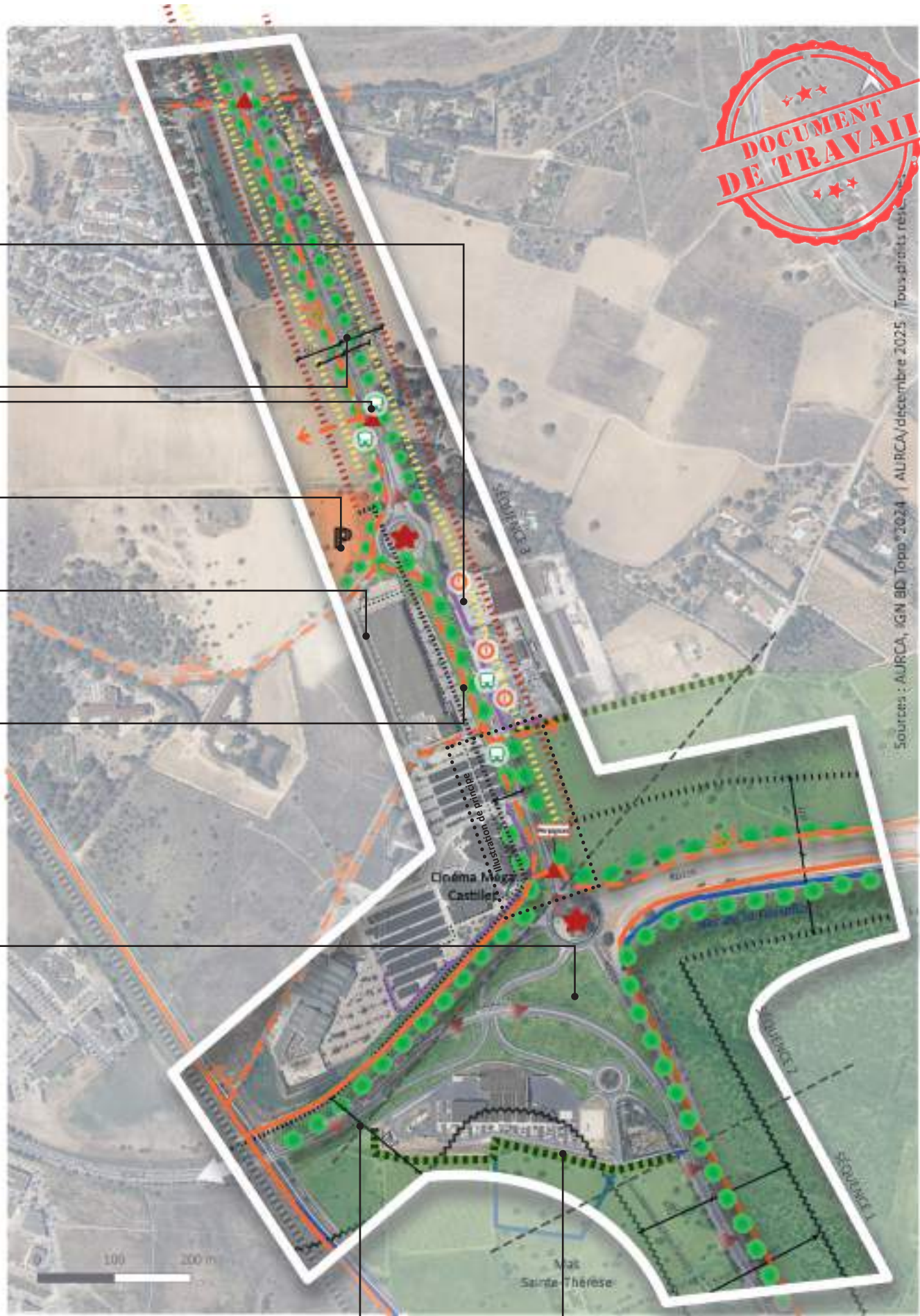
Créer de nouveaux arrêts de bus pour la desserte du nouveau quartier

Assurer l'intégration paysagère des espaces de stationnement dans le nouveau quartier

Aménager une voie cyclable vers Tecnosud

Planter une haie champêtre par densification de la végétation déjà présente

Végétaliser les bassins de rétention avec des plans forestier afin de créer une densité végétale



Végétaliser les abords de la voie suite au réaménagement (2x2voies) de la route.

Végétaliser l'interface bâti-rural



14. Commune de Perpignan - RD914 - secteur Tecnosud

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale/économique.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : RD914, axe structurant.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** :

Séquence unique : L'entrée est marquée par un bassin de rétention et une ouverture paysagère sur l'espace agricole laissant apparaître le Mas Delfau. Les abords de la RD914 accueillent ensuite des bâtiments d'activités économiques, des commerces et des services positionnés en retrait de la voie. L'alternance entre accotements délaissés et alignements d'arbres, laisse apparaître des bâtiments de faible qualité architecturale, qui déprécient la valeur paysagère de l'entrée.

► **CONTRAINTES** : Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme



● ENJEUX DU SECTEUR :

- La requalification de la RD914 en 2x2 voies.
- L'accroissement de l'ambiance végétale le long de l'axe routier.
- L'intégration paysagère des bâtiments d'activités et des commerces.
- Intégration paysagère des abords suite au réaménagement de la route.



Un grand bassin de rétention en entrée de ville marqué par le front bâti de la zone commerciale



Vue sur les bâtiments économiques depuis la RD914

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Requalifier les fronts urbains des bâtiments d'activités et commerciaux ainsi que leurs espaces de stationnements.
- Végétaliser les abords et les délaissés routiers.
- Préserver les vues sur le paysage.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Conforter le réseau de chemins modes actifs, notamment afin de sécuriser la traversée du giratoire Louis-Joseph Gay-Lussac.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Réaménager le giratoire afin de sécuriser la traversée des modes actifs

Préserver les arbres le long de l'axe et végétaliser le front bâti

Giratoire à supprimer dans le cadre de la mise en 2x2 voies de la RD914

Densifier et diversifier la végétation des délaissés routiers

Préserver les vues sur le massif du Canigou et les grands paysages



Légende

- Périimètre de l'OAP
- Panneau entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



15. Commune de Perpignan - RD914- rond point des Arcades

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale/économique.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : RD914, axe structurant.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** :

Séquence unique : Les abords de cet axe accueillent de l'activité commerciale et économique positionnée en retrait de la voie. Dès l'entrée, l'axe alterne entre accotements délaissés et alignements d'arbres, laissant apparaître des bâtiments de faible qualité architecturale, qui déprécient la valeur paysagère de l'entrée.

► **CONTRAINTES** : Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'intégration paysagère des activités commerciales, économiques et des parkings.
- L'aménagement de cheminement modes actifs sécurisés et confortables.
- Intégration paysagère des abords suite au réaménagement de la route.



RD914, bâtiments commerciaux visibles depuis l'entrée



RD914, alignements d'arbres aux abords de l'axe créant une ambiance paysagère agréable en entrée de ville

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

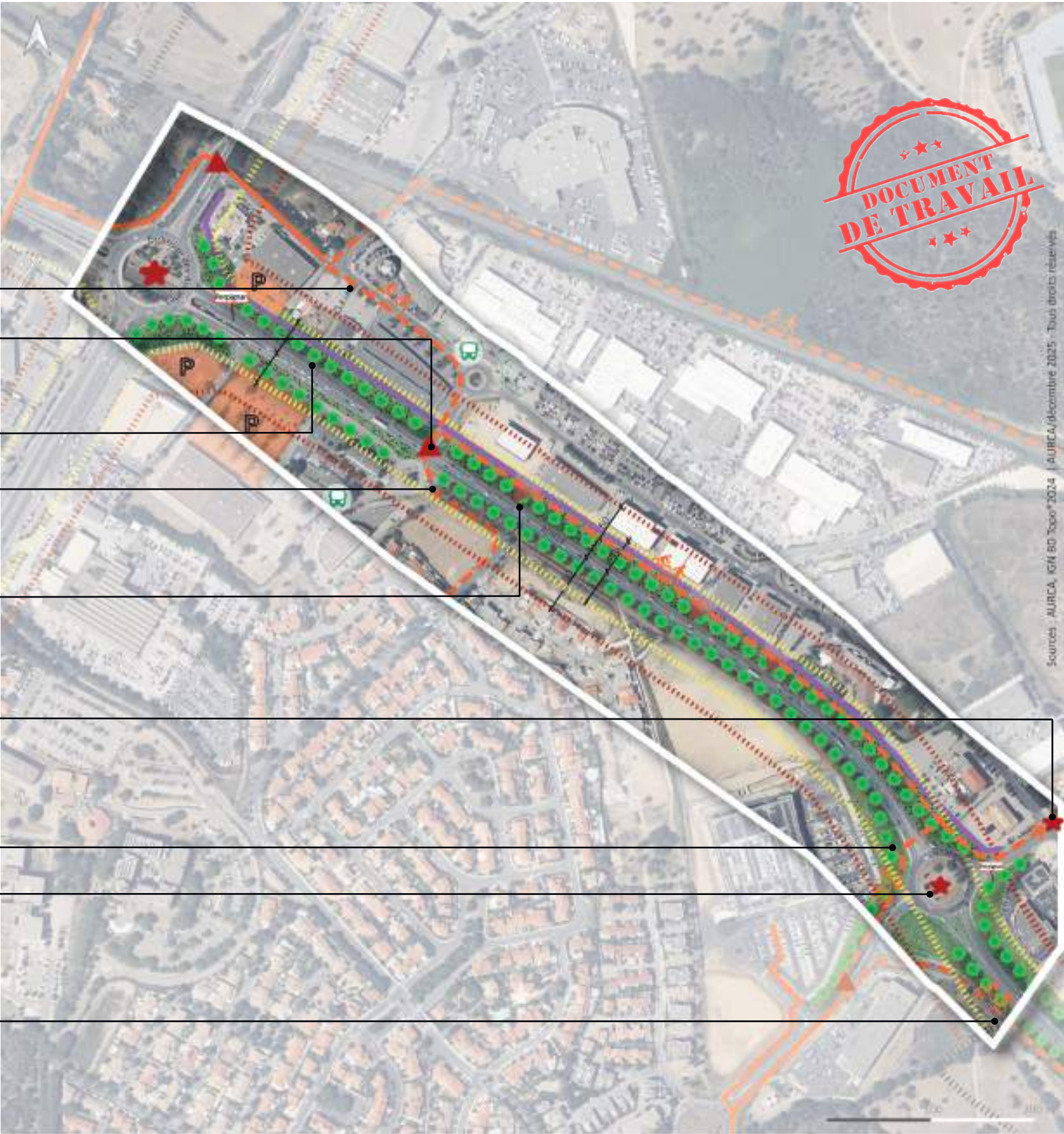
- Maintenir et prolonger les alignements d'arbres aux bords de la RD914
- Requalifier les fronts urbains des bâtiments économiques et commerciaux ainsi que leurs espaces de stationnement.
- Végétaliser les délaissés routiers ainsi que le futur carrefour à feu.
- Préserver les vues vers le Palais des Rois de Majorque.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Créer une voie modes actifs en contre-allée de la RD914 au nord.
- Améliorer les voies dédiées aux modes actifs existantes sur la rue du Dr. Parcé et rue François Broussais.
- Assurer une traversée modes actifs sécurisée de part et d'autre de l'avenue d'Espagne et de la RD914.
- Aménager un carrefour à feu à la place du rond-point du Mas Rous.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

- Connecter les tronçons cyclables en projet
- Sécuriser la traversée pour les modes actifs
- Préserver les arbres de part et d'autre de la voirie
- Améliorer le cheminement modes actifs existant
- Maintenir les vues sur le Palais des Rois de Majorque
- Aménager un rond-point
- Densifier et diversifié la végétation du talus existant
- Aménager un carrefour à feu dans le cadre de la mise en 2x2 voies de la RD914
- Améliorer le cheminement modes actifs existant



Légende

- Périmètre de l'ODAP
- Panneau entrée de ville
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Assurer la qualité des espaces de stationnement



16. Commune de Perpignan - RD900 Rocade Sud

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation résidentielle, commerciale et économique.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : RD900, axe structurant.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : A sud-ouest de la commune, l'entrée dans la ville se fait sur le secteur de la prison. Les abords de cet axe accueillent des entrepôts, des commerces, ainsi que des résidences et des équipements publics.
- Séquence 1** : Cette séquence est marquée par la présence d'espaces agricoles (vignes) et du Domaine Sainte Barbe en partie sud. La transition vers la tache urbaine se fait avec l'apparition de la prison au nord de la route. Le lotissement et des équipements publics sont perçus au niveau du rond-point.
- Séquence 2** : Ici la perspective est marquée par un talus au sud de la route. Le manque d'une végétation dense laisse apparaître les résidences en contre-haut. Au nord de la route, des commerces à architecture type "boîte à chaussures" sont perçus.
- Séquence 3** : Cette séquence se caractérise par l'alignement d'arbres sur le chemin des Arcades et les arcades (ancien aqueduc), au nord de la route.
- **CONTRAINTES** : Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- La création d'une vitrine urbaine qualitative.
- L'aménagement de cheminement modes actifs sécurisés et confortables.
- La résorption des points noirs paysagers.
- Intégration paysagère des abords suite au réaménagement de la route.



Vue imposante de la prison, contrastant aux espaces agricoles (vignes) sur la séquence 1.



Bâtiments commerciaux type "boîte à chaussures" et résidences en contre-haut du talus.



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Végétaliser les abords de la route, notamment sur le secteur de la prison et sur le talus.
- Végétaliser les délaissés routiers et pérenniser la végétation des ronds-points de Maillolles et des Arcades.
- Requalifier les fronts urbains des bâtiments d'activité économiques et commerciaux.
- Matérialiser une frange paysagère en fin d'urbanisation aux abords des résidences.
- Préserver les vues sur le Serrat d'en Vaquer et les Arcades.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager une voie dédiée aux modes actifs (piétons et cycles) dans la continuité des aménagements existants.
- Créer un franchissement de la RD900 dédié aux modes actifs.
- Sécuriser les carrefours en faveur des modes actifs.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Créer un franchissement modes actifs sur la RD900

Mettre en valeur la vue sur le Serrat d'en Vaquer par un panneau patrimonial

Végétaliser le front urbain avec une haie champêtre composée de différentes strates végétales dont des arbres de haut-jet

Densifier et diversifier la végétation du talus existant

Aménager un carrefour à feu

Créer un double alignement de part et d'autre de la voie (passage en 2x2 voies)

Prolonger le cheminement modes actifs existant jusqu'à l'entrée du site du Serrat d'en Vaquer

Végétaliser les délaissés de ronds-point en vue d'atténuer la présence des bâtiments commerciaux et leurs parkings



Légende

- Périmètre de l'ODAP
- Panneau entrée et sortie de ville
- Cheminement modes actifs existant
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Valoriser le patrimoine local
- Nœud ou fossé à créer ou à qualifier
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter les arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Assurer la qualité des espaces de stationnement



17. Commune de Perpignan - RD900 sud et Av. d'Espagne

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : RD900, axe structurant.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Au sud de la commune, l'entrée dans la ville se fait sur les secteurs des lotissements Catalunya et Porte d'Espagne. Les abords de cet axe accueillent des commerces, des entrepôts, ainsi que des habitation en retrait de la voie.
- Séquence 1** : Dans un premier temps, cette séquence est marquée par la présence de délaissées de voirie et un long talus enherbé. Ensuite, le centre commercial et des grandes surfaces, ainsi que des immeubles de bureaux et leurs parkings peu qualitatifs dominent le paysage.
- Séquence 2** : Ici une forte concentration de magasins de grande surface type "boite à chaussures" et leurs nombreuses enseignes et publicités marquent l'entrée et contribuent à une faible qualité paysagère.
- **CONTRAINTES** : Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- La création d'une vitrine urbaine qualitative.
- L'intégration des bâtiments commerciaux et de leurs espaces de stationnement.
- La résorption des points noirs paysagers.
- L'aménagement de cheminements modes actifs sécurisés et confortables.
- Préserver les vues sur le grand paysage.



Vue sur les nombreux parkings des espaces commerciaux, sur la séquence 1.



Nombreuses enseignes et façades peu qualitatives des espaces commerciaux, sur la séquence 2.



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Végétaliser les abords de la route, notamment pour le prolongement des alignement d'arbres existants.
- Végétaliser les délaissés routiers et pérenniser la végétation des ronds-points.
- Requalifier les fronts urbains des bâtiments commerciaux.
- Matérialiser une frange paysagère en fin d'urbanisation aux abords des résidences.
- Préserver les vues sur le Serrat d'en Vaquer, les Arcades et les espaces boisés.
- Éviter l'accumulation des panneaux publicitaires et enseignes commerciales.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager une voie dédiée aux modes actifs (piétons et cycles) dans la continuité des aménagements existants.
- Créer un franchissement de la RD900 dédié aux modes actifs sur les ponts sur la RD900.
- Sécuriser les carrefours en faveur des modes actifs.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT : SÉQUENCE 1

- Prolonger voie cyclable dans le cadre de la mise en 2x2 voies de la RD914
- Harmoniser les enseignes commerciales et maîtriser l'affichage publicitaire
- Mettre en valeur la vue sur le Serrat d'en Vaquer par un panneau patrimonial
- Créer un franchissement modes actifs sur la RD900
- Préserver la vue sur les espaces boisés
- Créer des cheminements modes actifs pour connecter les itinéraires existants
- Densifier et diversifier la végétation des délaissés des talus existants
- Préserver la vue sur le site du Serrat d'en Vaquer

Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façade ou clôture à requalifier
- Espace à végétaliser
- Résorber les points faibles paysagers
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe





● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT : SÉQUENCE 2

Harmoniser les enseignes commerciales et maîtriser l'affichage publicitaire

Réaménager les giratoires afin de sécuriser la traversée des modes actifs

Planter les abords des parkings et/ou les végétaliser

Mettre en valeur la vue sur le Serrat d'en Vaquer par un panneau patrimonial

Végétaliser les délaissés en vue d'atténuer la présence des bâtiments commerciaux et leurs parkings

Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façade ou clôture à requalifier
- Espace à végétaliser
- Résorber les points faibles paysagers
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



Sources : AURICA, IGN BD Topo 2024 | AURICA/décembre 2025 - Tous droits réservés



18. Commune de Perpignan - RD617A est - secteur Clos Banet

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Canet-en-Roussillon, à vocation mixte (agricole, commerciale/économique et résidentielle).

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie intercommunale RD617A.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** : L'entrée est de Perpignan, par la route de Canet, se caractérise par un enchaînement abrupt de trois séquences paysagères :

Séquence 1 : Cette séquence se caractérise par des espaces agri-paysagers du plateau viticole du Mas Llaro, composé de paysages ouverts avec les vignobles, et d'autres plus fermés avec des masses arborées. La séquence est marquée par une vue dégagée sur les massifs du Canigou et des Albères ainsi que des vues ponctuelles sur Château Roussillon et quelques mas.

Séquence 2 : Sans transition l'ambiance devient plus péri-urbaine marquée par la présence de bâtiments commerciaux, de leurs parkings et de quartiers résidentiels. L'aménagement urbain reste très routier et peu qualitatif avec de nombreux délaissés de voirie.

Séquence 3 : La dernière séquence est marquée par une topographie très différente, en balcon vers le nord et les jardins Saint Jacques. Des vues se dégagent ponctuellement sur le massif des Corbières mais l'aménagement demeure très routier, sans prise en compte des modes actifs.

► **CONTRAINTES** : Absence de contrainte particulière.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- La transition du paysage agricole à l'espace urbain.
- L'intégration des bâtiments commerciaux et de leurs espaces de stationnement. L'atténuation de l'ambiance routière de ce tronçon pour une ambiance urbaine plus apaisée.
- L'accroissement de l'ambiance végétale, par la préservation des masses boisées visibles depuis l'entrée de ville et la végétalisation des délaissés routiers.
- La création de connexions modes actifs sur le secteur.
- Préserver les vues sur le grand paysage, le patrimoine et les massifs.
- La prise en compte de la trame verte et bleue urbaine.



Séquence 1, Paysage agricole, viticulture et vue sur les massifs



Séquence 2, Un langage routier, loin de l'ambiance d'un boulevard urbain



Séquence 3, Topographie en balcons sur les jardins Saint-Jacques et absence des modes actifs



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

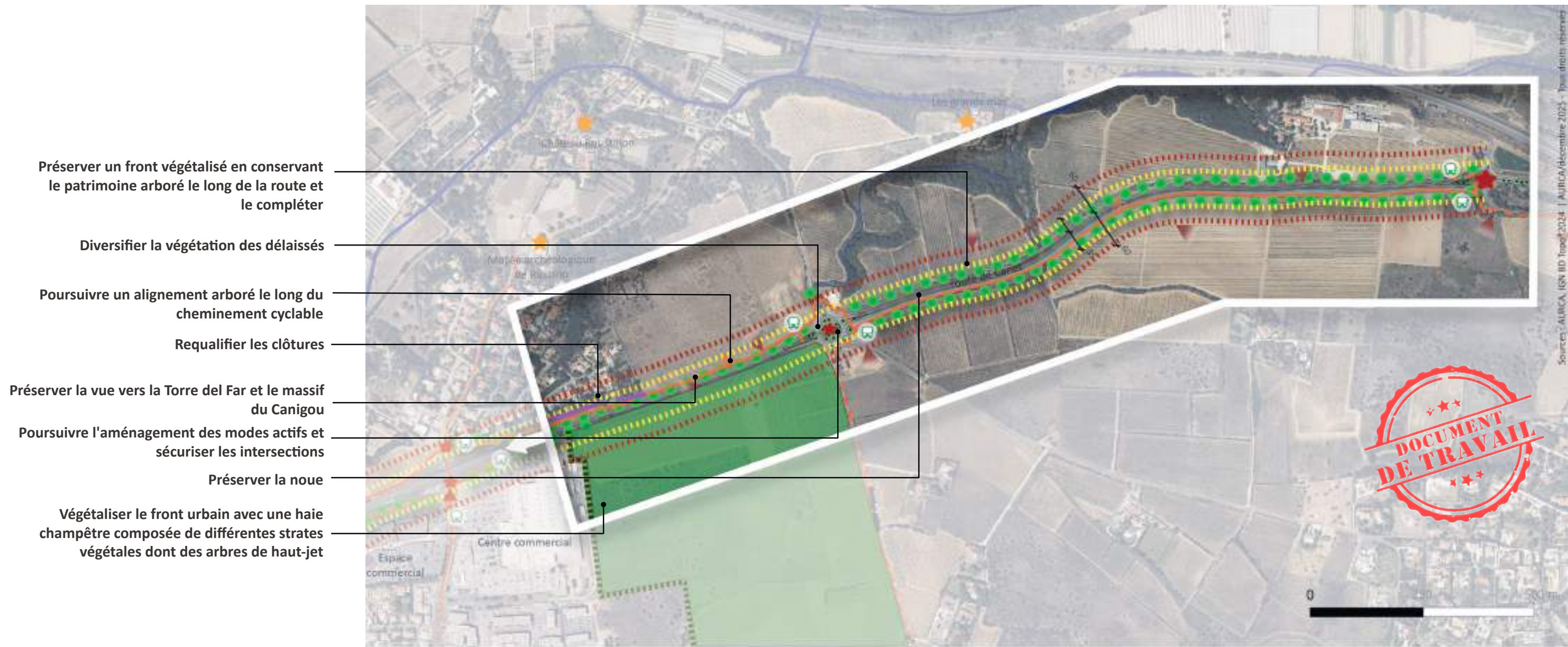
1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Accompagner la transition paysagère de l'espace rural à l'espace urbain.
- Qualifier la perception visuelle sur le front urbain de la zone commerciale avec une haie champêtre.
- Végétaliser les abords et les délaissés routiers de la RD 617A.
- Préserver les structures végétales présentes.
- Préserver les vues vers le grand paysage agricole et les massifs.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Compléter le réseau de chemins modes actifs (piétons/vélos) pour mieux accéder aux divers équipements (polarités commerciales, parc du Bois des Chênes) notamment depuis les arrêts de bus.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT : SÉQUENCE 1 MAS LLARO



Légende

- Périmètre de l'OAP
- Cheminement modes actifs aménagé
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat

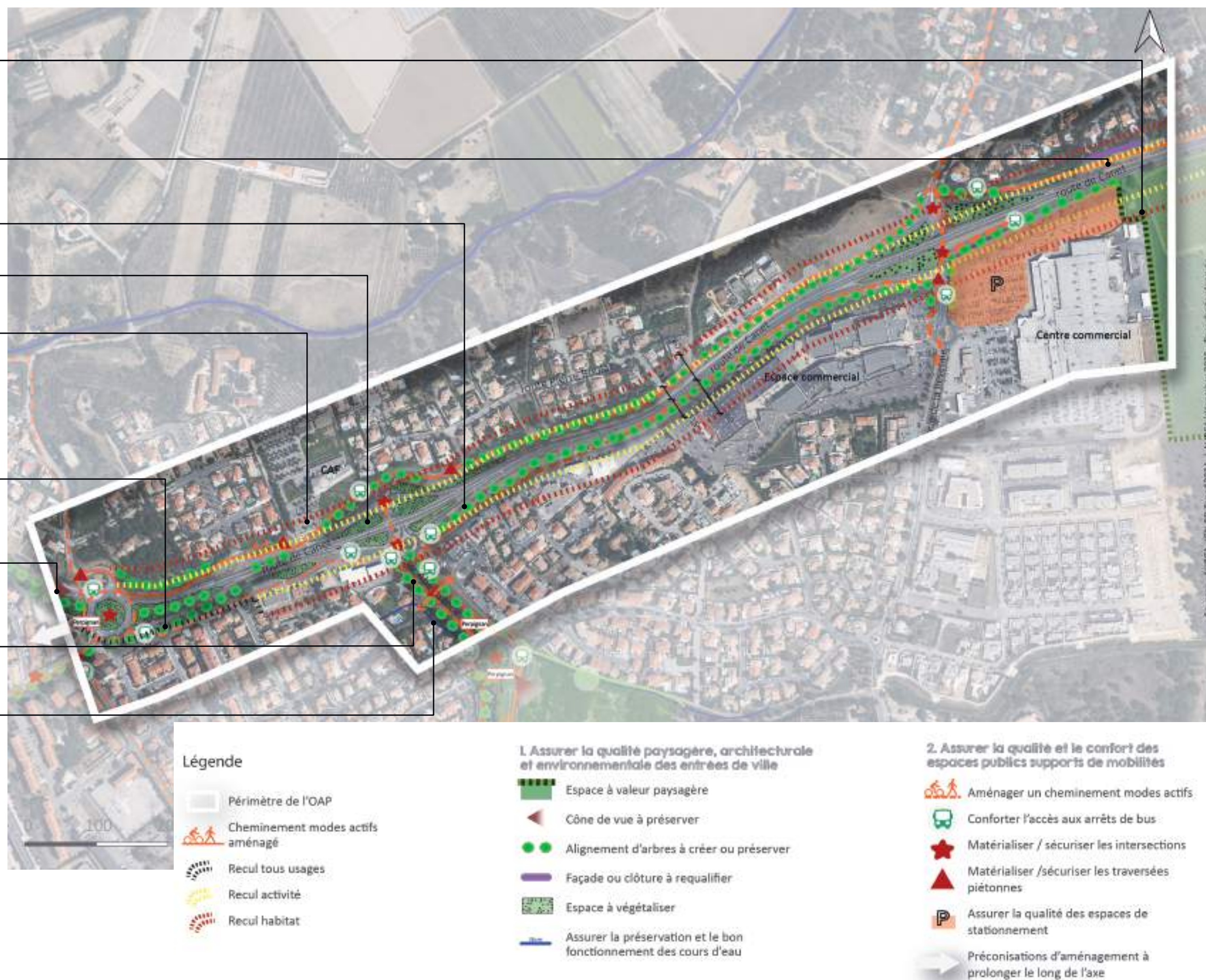
1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façade ou clôture à requalifier
- Espace à végétaliser
- Noue ou fossé à créer ou à qualifier
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe

Préserver le correc des Llobères



● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT : SÉQUENCE 3 JARDINS SAINT-JACQUES



Légende

- Périimètre de l'OAP
- Cheminement modes actifs aménagé
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façade ou clôture à requalifier
- Espace à végétaliser
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Conforter l'offre en mobilier urbain
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



19. Commune de Perpignan - A9, RD900, RD117 nord - secteur Polygone Nord

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale/économique.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : A9, RD900 et RD117, axes structurants.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** :

Séquence unique : Les abords est de l'A9 et de la RD900 accueillent des entrepôts, des commerces et de l'artisanat positionnés en retrait de la voie. La faible qualité architecturale, les nombreuses enseignes et les clôtures grillagées déprécient la qualité paysagère de l'entrée. A l'ouest, le paysage agricole se dessine laissant apercevoir les Corbières d'une part et le Canigou par devant. L'entrée par la RD117 est marquée par les paysages agricoles en amont, puis la vue sur l'aéroport Perpignan Rivesaltes Méditerranée à l'ouest et la voie ferrée à l'est.

► **CONTRAINTES** : Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'intégration paysagère des bâtiments d'activités et des commerces.
- L'accroissement de l'ambiance végétale le long des axes routiers A9 et RD900.
- La préservation des grandes ouvertures sur les massifs.
- Le confortement de la place des modes actifs.



Vue à l'est sur les bâtiments commerciaux et leur clôture grillagée depuis la RD900



A9, grandes ouvertures visuelles à l'ouest sur le Canigou

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Requalifier les fronts urbains des bâtiments d'activités et commerciaux ainsi que leurs espaces de stationnements.
- Densifier et diversifier la végétalisation des abords et des délaissés routiers.
- Préserver les vues vers les massifs et le paysage agricole adjacent.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Créer un cheminement modes actifs sur le pont de l'avenue de l'Aérodrome en le connectant à celui existant le long de la RD117
- Assurer les traversées piétonnes de part et d'autre des axes de manière sécurisée sur l'avenue de l'Aérodrome.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Légende

- Périmètre de l'ODAP
- Panneau entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L113-6 à L113-10 du CU
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat
- Facade qualifiante

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Cône de vue à préserver
- Facades ou clôtures à requalifier
- Noue ou fossé à créer ou à qualifier
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter les arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Assurer la qualité des espaces de stationnement
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe

Poursuivre la plantation d'arbres le long de l'A9 et la RD900

Végétaliser les murs et clôtures donnant sur la voie

Planter des haies ou des arbustes sur les délaissés de voirie

Végétaliser le bassin de rétention

Aménager un cheminement sécurisé dédié aux modes actifs sur le pont vers l'aéroport





20. Commune de Perpignan - A9, RD900, RD900A nord- secteur Moyen Vernet

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation mixte (résidentielle/agricole).

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : A9, RD900 et RD900A, axes structurants.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** :

Séquence 2 : A l'ouest, les abords de l'autoroute 9 et de la route départementale 900 s'ouvrent sur un paysage agricole encore très présent, ponctué de quelques habitations diffuses. A l'est, l'entrée de ville longe le quartier résidentiel du Moyen Vernet, laissant apparaître des maisons individuelles et des équipements collectifs en première ligne.

Séquence 3 : La transition entre les deux séquences se fait par un espace caractérisé par une végétation plus importante. Cette séquence est marquée par une ambiance plus urbaine : les bâtiments collectifs, désormais visibles, ne sont plus masqués par la végétation. De l'autre côté de la RD900A, l'activité économique renforce cette dominance urbaine.

► **CONTRAINTES**: Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'accroissement de l'ambiance végétale le long des axes routiers.
- La continuité et la sécurité des cheminements modes actifs.



Séquence 1, vue sur le front bâti du quartier résidentiel du Moyen Vernet



Séquence 2, transition marquée par la densité de végétation de part et d'autre de l'axe



Séquence 2, apparition marquée des front bâtis du quartier résidentiel Bas Vernet ouest en arrière plan d'une ferme photovoltaïque

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

① Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Poursuivre la végétalisation des abords et des délaissés routiers des trois axes.
- Préserver les vues sur le massif du Canigou.

② Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Conforter le réseau de chemins modes actifs.
- Assurer les traversées piétonnes de manière sécurisée.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Préserver les vues sur le massif du Canigou

Planter des arbres et végétaliser de part et d'autre des axes (A9, RD900, RD900A)

Densifier et diversifier la végétation des délaissés routiers

Aménager un cheminement sécurisé dédié aux modes actifs permettant de desservir les établissements scolaires

Matérialiser l'intersection afin d'améliorer la traversée piétonne et cycliste

Légende

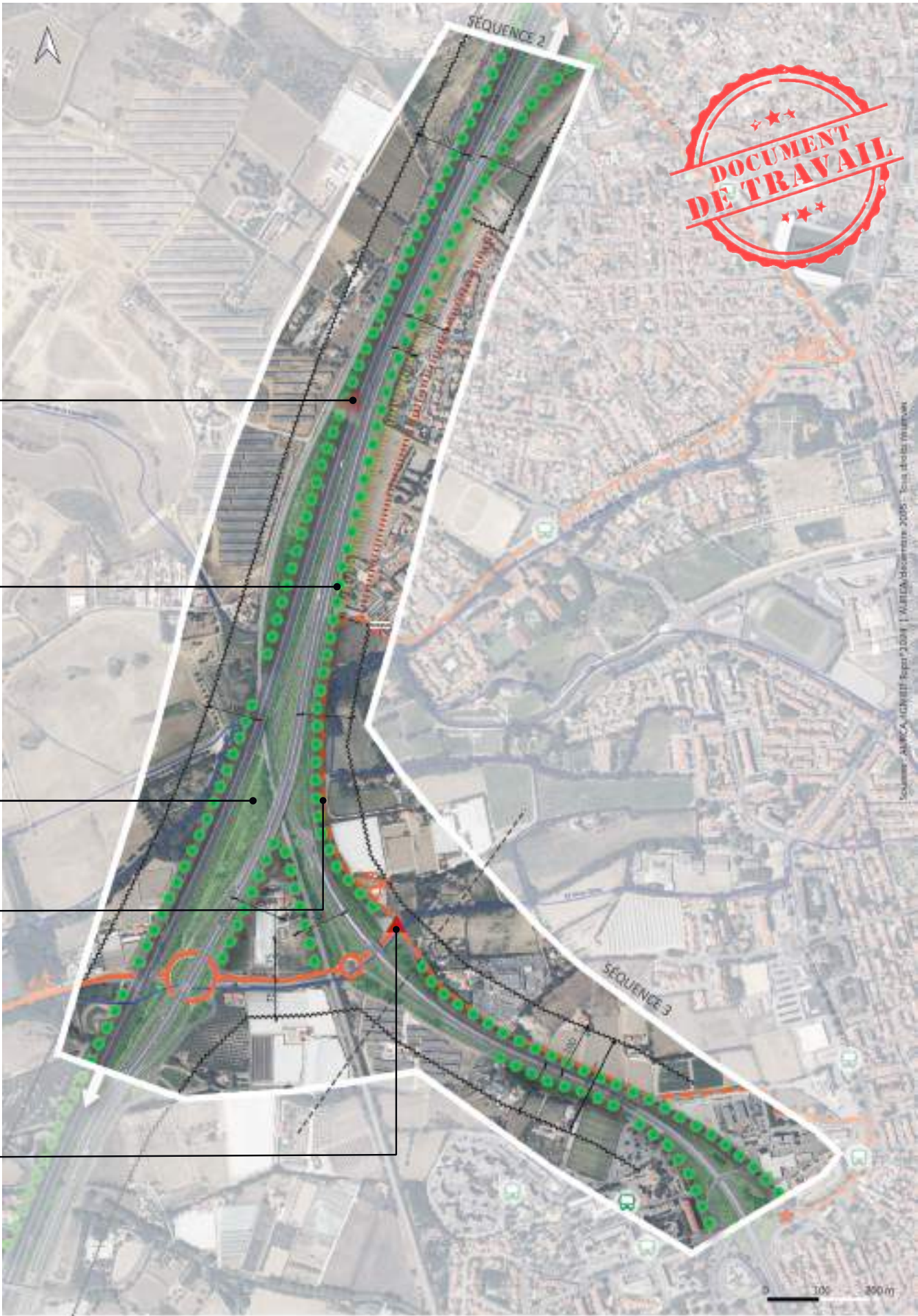
- Périmètre de l'ODAP
- Panneau entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilité

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe





21. Commune de Perpignan - RD82 secteur Polygone Nord-rue Jean Perrin

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale/économique.
 - **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie RN9, axe structurant.
 - **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent essentiellement des sites commerciaux et d'activité.
- Séquence 1** : Cette séquence est marquée par des ouvertures visuelles sur le grand paysage.
- Séquence 2** : Les bâtiments des entrepôts sont plus nombreux et se trouvent en retrait de la voie. Cependant, la faible qualité architecturale, les nombreuses enseignes et les clôtures grillagées laissant apparaître les espaces de stockage, déprécient la valeur paysagère de cette entrée.
- **CONTRAINTES**: Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- La réduction de la minéralité.
- L'intégration paysagère des bâtiments commerciaux et leurs espaces de stationnement.
- Le confortement de la place des modes actifs.



Séquence 1, De grandes ouvertures visuelles



Séquence 2, Un amoncellement de bâtiments, de zones de stationnement et de stockage

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

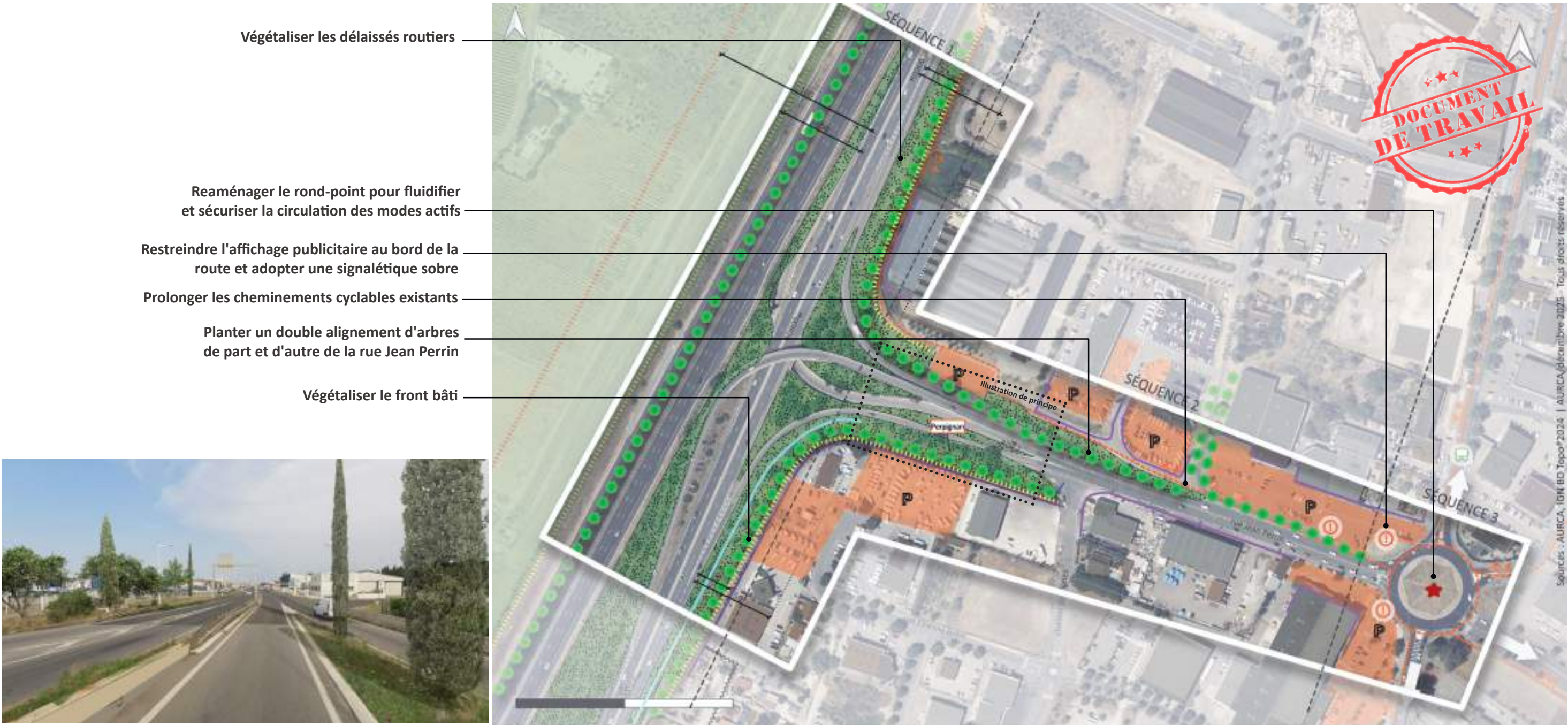
① Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Végétaliser les abords et les délaissés routiers.
- Requalifier les fronts urbains des bâtiments commerciaux et leurs espaces de stationnement donnant sur l'axe principal.
- Créer des espaces dédiés, discrets et intégrés pour le placement des poubelles.
- Restreindre l'affichage publicitaire (en mettant en application les règles de densité du RLP intercommunal). Supprimer les grands dispositifs de regroupement des pré-enseignes aux abords du rond-point.

② Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Compléter le réseau de chemins modes actifs (piétons/vélos) pour mieux accéder aux divers commerces.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :



Collage d'ambiance : Illustration des principes d'aménagement

Légende		
 	1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville	
		Espace à valeur paysagère
		Cône de vue à préserver
		Alignement d'arbres à créer ou préserver
		Noue ou fossé à créer ou à qualifier
		Façades ou clôtures à requalifier
 	2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités	
		Aménager un cheminement modes actifs
		Assurer la qualité des espaces de stationnement
		Matérialiser / sécuriser les intersections
		Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



22. Commune de Perpignan - RD88 - secteur Polygone Nord - rond point du Languedoc

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale/économique.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie RN9, axe structurant.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des entrepôts, des supermarchés et de l'artisanat. L'entrée est marquée par une friche commerciale largement visible depuis la route départementale RD900, ce qui dégrade considérablement l'entrée dans le cœur d'agglomération.
- **CONTRAINTES** : Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- La requalification et le réinvestissement des friches urbaines.
- La végétalisation des abords et délaissés de voiries.



Vue sur les entrepôts désaffectés depuis la route départementale



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Qualifier la perception visuelle sur le front urbain de la zone commerciale et économique.
- Requalifier les friches.
- Végétaliser les abords et les délaissés routiers de la RN9.
- Préserver les vues vers le grand paysage.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Compléter le réseau de chemins modes actifs (piétons/vélos) pour mieux accéder aux divers équipements.

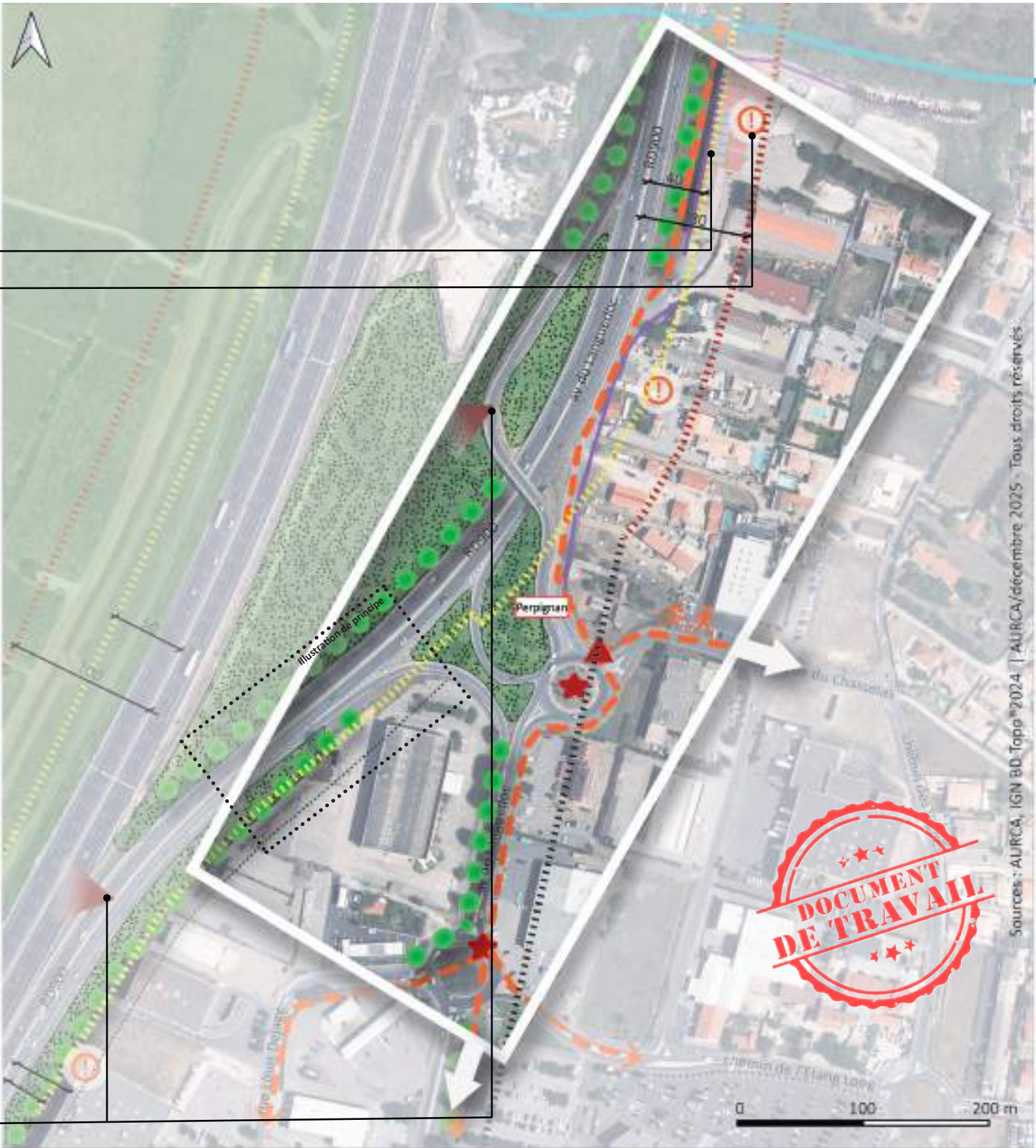
● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Végétaliser le front bâti
Étudier le devenir du site en friche



Collage d'ambiance : Principe de végétalisation du front bâti requalifié

Maintenir des ouvertures paysagères vers les massifs



Légende		1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville	2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités
Périmètre de l'OAP	Espace à valeur paysagère	Aménager un cheminement modes actifs	Matérialiser / sécuriser les intersections
Panneau entrée de ville	Cône de vue à préserver	Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes	Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe
Recul tous usages	Alignement d'arbres à créer ou préserver		
Recul activité	Façades ou clôtures à requalifier		
Recul habitat	Résorber les points faibles paysagers		
Façade qualifiante	Espace à végétaliser		



23. Commune de Perpignan - RD1 - secteur Haut-Vernet avenue de la Salanque

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale/économique.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie intercommunale RD1.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : A l'est de la commune, l'entrée dans la ville se fait sur la zone d'activité économique et commerciale de Polygone Nord et le quartier du Haut-Vernet. Les abords de cet axe accueillent des entrepôts et des commerces.
- Séquence 1** : Cette séquence est marquée par la présence d'espaces agricoles (vignes) en partie sud.
- Séquence 2** : Les bâtiments des entrepôts sont plus nombreux et se trouvent en retrait de la voie. Cependant, la faible qualité architecturale, les nombreuses enseignes et les clôtures grillagées laissant apparaître leurs espaces de stockage, déprécient la valeur paysagère de l'entrée.
- **CONTRAINTES** : Absence de contrainte particulière.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- La préservation des grandes ouvertures paysagères en séquence 1.
- L'intégration paysagère des bâtiments commerciaux et leur espaces de stationnement.
- L'atténuation de l'ambiance routière en séquence 2.



Séquence 1, Les grandes ouvertures paysagères



Séquence 2, Axe routier jonché de panneaux publicitaires et marqué par la présence de clôtures peu qualitatives

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

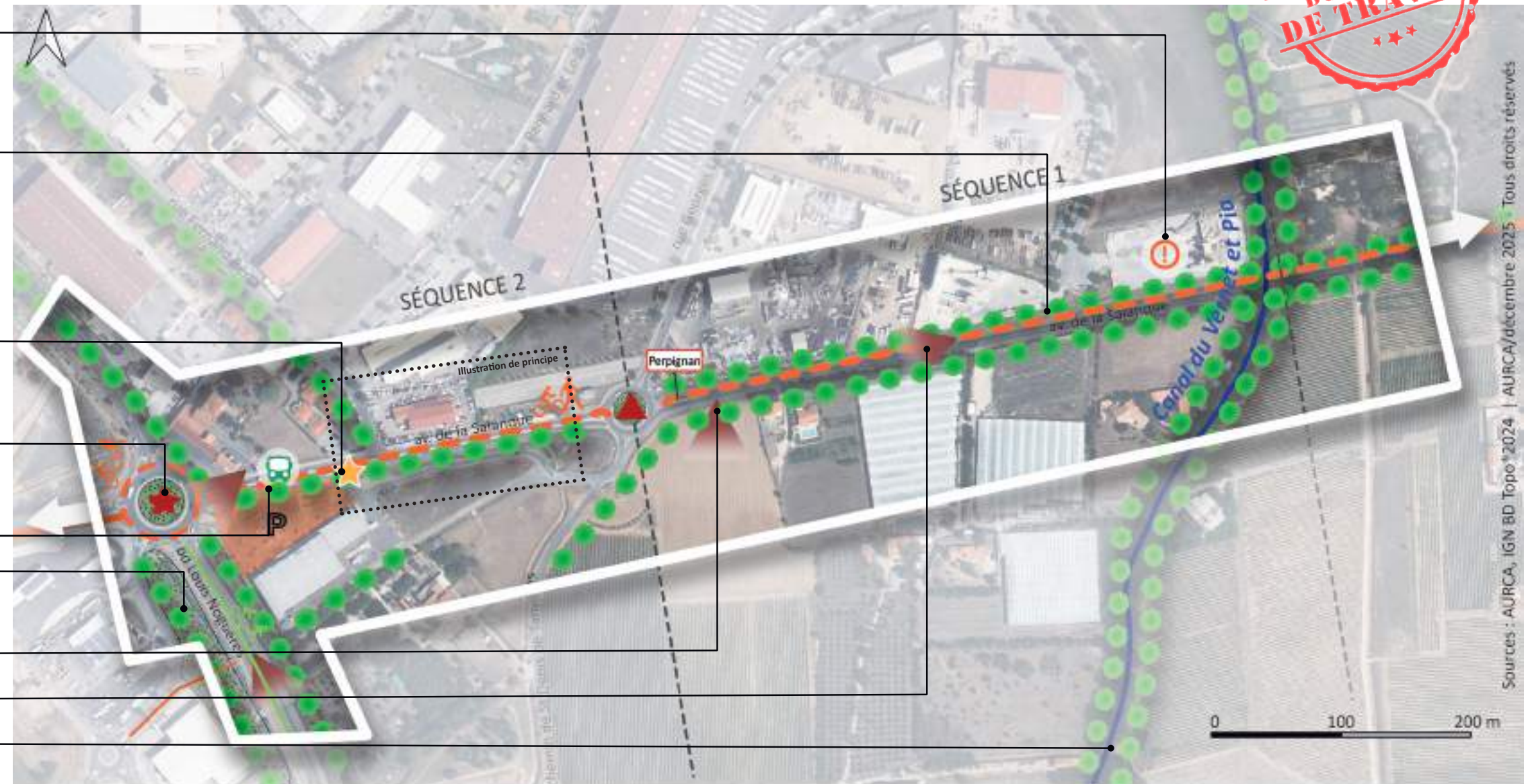
- Préserver la vue sur le massif du Canigou et les grands espaces agricoles adjacents.
- Végétaliser les abords et les délaissés routiers de l'avenue de la Salanque.
- Requalifier les fronts urbains des bâtiments commerciaux et leurs espaces de stationnement donnant sur l'axe principal.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un trottoir confortable sur l'avenue de la Salanque.
- Compléter le réseau de chemins modes actifs (piétons/vélos) pour mieux accéder aux équipements à proximité (hôpital, stade Gilbert Brutus).

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

- Travailler sur l'intégration paysagère du site de stockage et vente de matériaux, par le traitement des abords et la végétalisation des clôtures
- Aménager un cheminement sécurisé et ombragé, dédié aux modes actifs
- Mettre en valeur les vestiges de l'ancien portail
- Améliorer la sécurité de la traversée du giratoire par les modes actifs
- Améliorer les conditions d'accès
- Végétaliser les délaissés routiers
- Maintenir les vues sur le paysage viticole
- Maintenir les vues vers le Canigou
- Valoriser le canal du Vernet et Pia



Collage d'ambiance : Illustration des principes d'aménagements

Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- Voie verte aménagée

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Cône de vue à préserver
- Résorber les points faibles paysagers
- Valoriser le patrimoine local
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau
- Espace à végétaliser

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Assurer la qualité des espaces de stationnement
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



24. Commune de Perpignan - RD916 - secteur Ducup route de Prades

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation mixte (résidentielle et commerciale/économique).

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : RD916, axe structurant.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** :

La route de Prades constitue un axe majeur d'entrée en cœur d'agglomération. Séquence unique : Cette porte de la ville présente une faible qualité urbaine et paysagère. Le paysage routier est marqué par des accotements délaissés, du stationnement de poids lourds anarchique, des enrochements de défense, des bâtiments pauvres sur le plan architectural et des espaces de stationnement ou de stockage dégradés.

► **CONTRAINTES** : Entrée de ville partiellement concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- La création d'une vitrine urbaine qualitative.
- L'aménagement de cheminement sécurisés et confortables.
- La préservation des noues et fossés.
- La résorption des points faibles paysagers.



Route de Prades, accumulation d'enseignes, pré-enseigne, publicité, voie exclusivement dédiée aux véhicules motorisés, réseaux électrique aérien



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

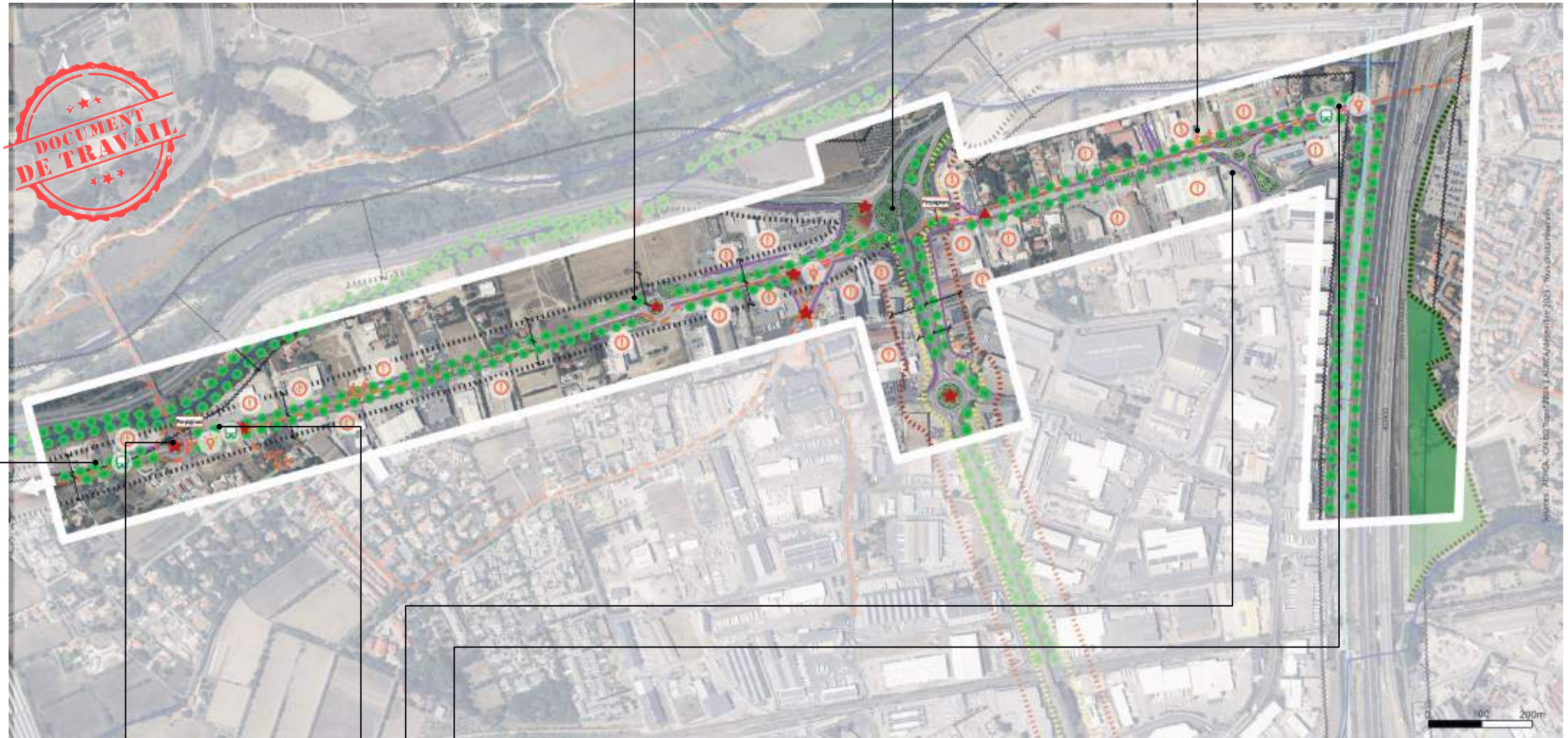
1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Végétaliser les abords de la route de Prades.
- Requalifier les fronts urbains des bâtiments commerciaux et artisanaux ainsi que leurs espaces de stationnement ou de stockage.
- Préserver et entretenir les noues et les fossés existants.
- Enfouir les réseaux aériens.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Compléter le réseau de chemins modes actifs (piétons/vélos) pour mieux accéder aux divers équipements.
- Conforter et sécuriser l'accès aux arrêts de bus.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :



Améliorer la sécurité sur la route de Prades au niveau des sorties de parcelles

Adapter l'éclairage public pour favoriser la sécurité et le confort des piétons et cyclistes

Améliorer les conditions d'accès à l'arrêt de bus

Résorber l'impact paysager en végétalisant les clôtures

Planter un alignement d'arbres en maintenant les noues

Intensifier la végétation des délaissés de voiries et diversifier les essences

Aménager une voie pour les modes actifs qui soit sécurisée et ombragée par un double alignement d'arbres de haut-jet

Légende

- Périmètre de l'ODAP
- Panneau entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Nœud ou fossé à créer ou à qualifier
- Façade ou clôture à requalifier
- Espace à végétaliser
- Résorber les points faibles paysagers
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



25. Commune de Perpignan - secteur Panchot - rocade ouest

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale/économique.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Avenue Julien Panchot, axe structurant.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** :
Séquence unique : Les abords de cet axe accueillent des entrepôts d'activités et des commerces positionnés en retrait de la voie. La faible qualité architecturale, les nombreuses enseignes et les clôtures grillagées laissant apparaître les espaces de stockage, déprécient la qualité paysagère de l'entrée.
- **CONTRAINTES** : Entrée de ville partiellement concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- La création d'une vitrine urbaine qualitative.
- Le confortement des cheminement modes actifs.
- La préservation des noues et fossés.
- La résorption des points noirs paysagers.



Avenue Panchot, délaissés routiers, manque d'aménités paysagères



Avenue Panchot, croisement avec le chemin de Joan Biosca, enrochements et délaissés



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Végétaliser l'avenue Panchot.
- Requalifier les fronts urbains des bâtiments commerciaux et artisanaux ainsi que leurs espaces de stationnement.
- Enfouir les réseaux aériens.

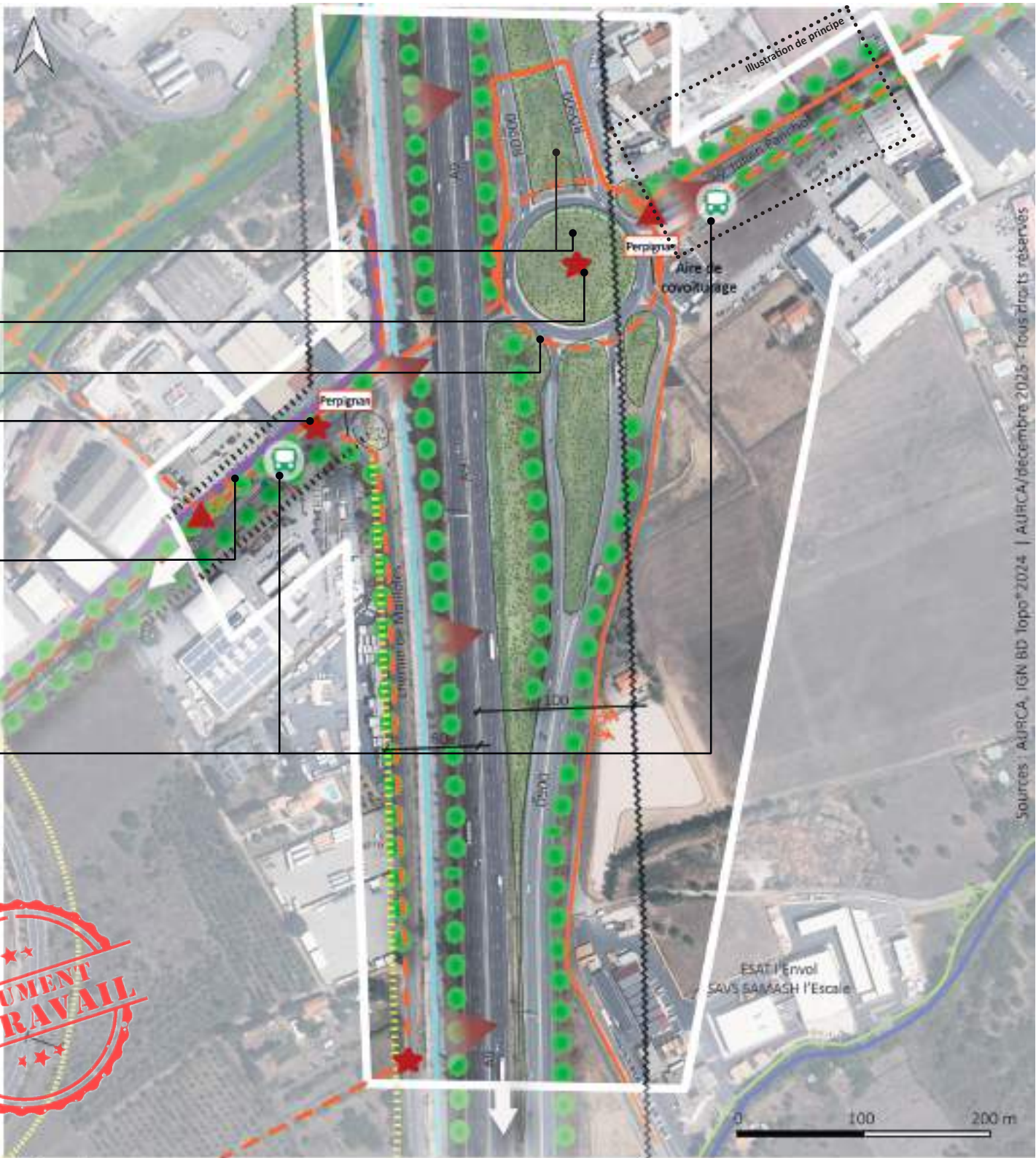
2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager une voie dédiée aux modes actifs.
- Conforter l'accès aux arrêts de bus.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

- Poursuivre plantation du rond-point vers les délaissés avoisinants
- Aménager la dénivellation du giratoire
- Sécuriser la traversée des modes actifs suite à la dénivellation du carrefour prévue
- Améliorer la sécurité de l'avenue Panchot au niveau des sorties de parcelles
- Résorber l'impact paysager en végétalisant les clôtures
- Améliorer les conditions d'accès à l'arrêt de bus

Collage d'ambiance : Illustration des principes d'aménagements



Légende		1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville	2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités
	Périmètre de l'OAP		
	Panneau entrée de ville		
	Cheminement modes actifs aménagé		
	Voie verte aménagée		
	Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU		
	Recul tous usages		
	Recul activité		



26. Commune de Perpignan - A9 et RD900A - secteur Orline

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale/économique.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : RD900A et A9, axes structurants.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des entrepôts, leurs parkings et espaces de stockage. L'entrée est caractérisée par une alternance entre espaces verts et une diversité de bâtiments d'activités et espaces de stockage perçus depuis les routes départementale et la nationale. Présence de l'élément patrimonial Mas Orline, visible depuis la RD900A.
- Séquence 1** : Cette séquence est marquée par la présence d'un alignement de cyprès de part et d'autre de la voie. Les Mas Orline au sud et les entrepôts au nord la voie peuvent être entrevus.
- Séquence 2 et 5** : Les bâtiments et les espaces de stockage des entrepôts sont plus nombreux et se trouvent en retrait de la voie. Cependant, l'absence de traitement des abords de la route et les clôtures grillagées laissant apparaître leurs espaces techniques, déprécient la qualité paysagère de l'entrée.
- **CONTRAINTES** : Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- La création d'une vitrine urbaine qualitative.
- La résorption des points noirs paysagers.
- La préservation des grandes ouvertures paysagères.



RD900A, entrepôt et espaces verts entrevus par les cyprès.



A9, entrepôts et espaces de stockage perçus depuis la route.



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

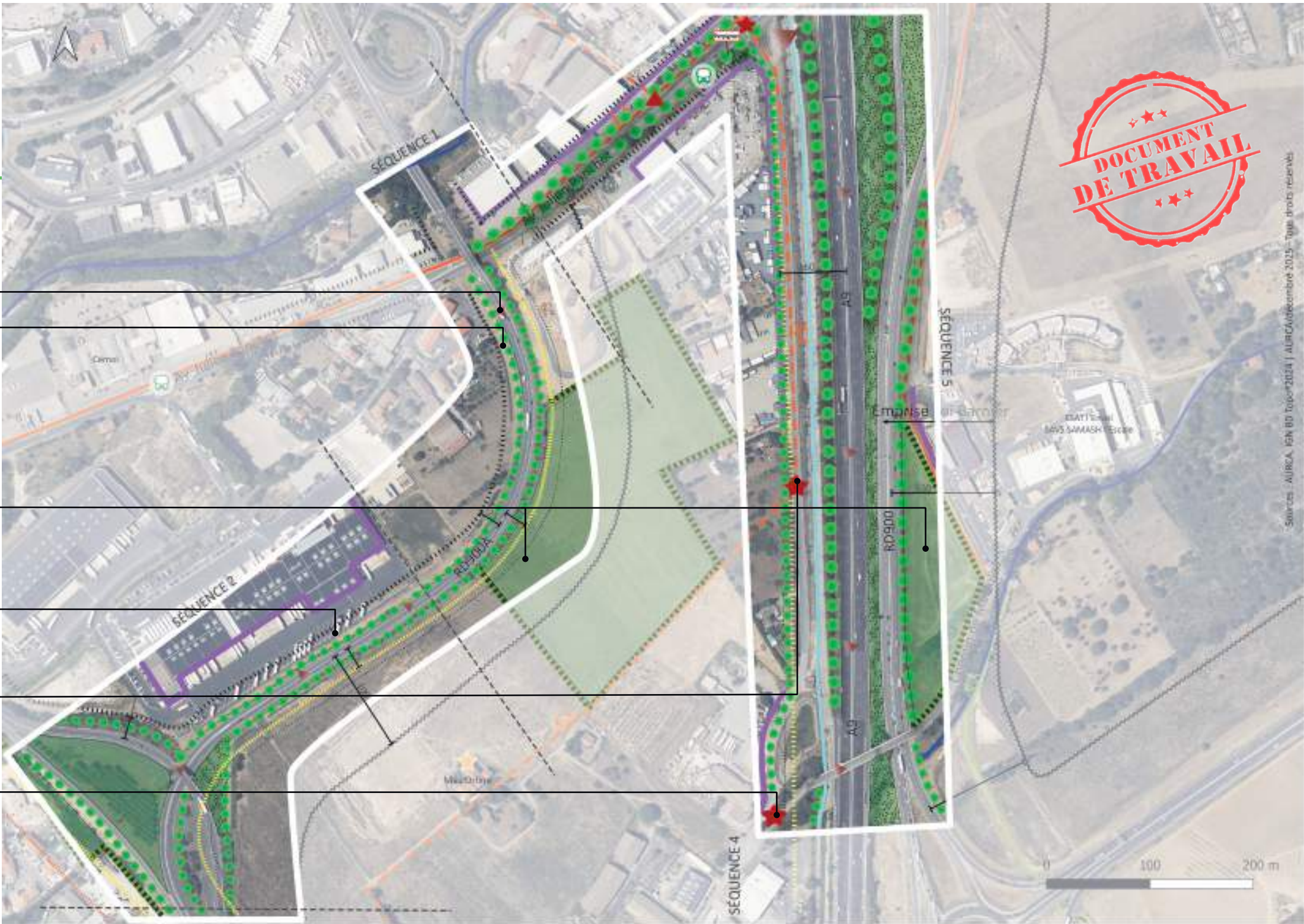
- Végétaliser les abords et les délaissés routiers de la RD00A et de la A9.
- Préserver les vues vers le grand paysage .
- Requalifier les fronts urbains des bâtiments d'activité ainsi que leurs espaces de stockage.
- Enfouir les réseaux aériens.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager une voie dédiée aux modes actifs au prolongement de celle sur l'avenue Panchot en parallèle à l'A9 (chemin de Joan Biosca).
- Créer un chemin modes actifs pour liaison est/ouest dans le secteur Orline.

● **SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :**

- Préserver la vue sur le grand paysage
- Double l'alignement d'arbre avec un dispositif écran
- Espace non constructible à valoriser en tant qu'espace à valeur paysagère et frange urbaine végétalisée
- Préserver l'alignement de cyprès et densifier la bande végétalisée par des strates végétales variées
- Sécuriser l'intersection entre le Chemin Joan Biosca et l'itinéraire cyclable vers le secteur Online
- Sécuriser l'intersection entre le Chemin de Mailloles et l'itinéraire cyclable



Légende		
	Périmètre de l'QAP	1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville
	Panneau entrée et sortie de ville	
	Cheminement modes actifs existant	2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités
	Voie verte aménagée	
	Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU	3. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville
	Recul tous usages	
	Recul activité	4. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités
	Façade qualifiante	
	Espace à valeur paysagère	5. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville
	Cône de vue à préserver	
	Alignement d'arbres à créer ou préserver	6. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités
	Façades ou clôtures à requalifier	
	Valoriser le patrimoine local	7. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville
	Noue ou fossé à créer ou à qualifier	
	Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau	8. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités
	Espace à végétaliser	
	Aménager un cheminement modes actifs	9. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités
	Conforter les arrêts de bus	
	Matérialiser / sécuriser les intersections	10. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités
	Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes	



27. Commune de Perpignan - RD900A et RD612A - secteur Orline

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation commerciale/économique.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : RD900A et A9, axes structurants.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les abords de cet axe accueillent des espaces verts qui laissent apparaître quelques entrepôts et leurs espaces de stockage. L'entrée est caractérisée par la présence de délaissés de voirie et talus non paysagers. Présence de l'élément patrimonial Mas Orline, visible depuis la RD900A.
- Séquence 3** : Cette séquence est marquée par la présence d'un alignement de cyprès d'un part de la voie et des talus de l'autre. Les Mas Orline est perçu à l'est de la RD900A.
- Séquence 4** : Les bâtiments et les espaces de stockage des entrepôts à faible qualité paysagère sont présents au nord de la RD900, étant très visible depuis cet axe.
- **CONTRAINTES** : Entrée de ville concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- La création d'une vitrine urbaine qualitative.
- La résorption des points noirs paysagers.
- La préservation des grandes ouvertures paysagères.
- L'intégration de la future extension économique.



RD900A, alignement de cyprès et talus à valoriser.



RD900, délaissé de voirie au bord à valeur paysager de la route.

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Végétaliser les abords et les délaissés routiers de la RD900A et de la RD900.
- Préserver les vues vers le grand paysage .
- Requalifier les fronts urbains des bâtiments d'activité ainsi que leurs espaces de stockage.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un franchissement sécurisé sur la RD900A.

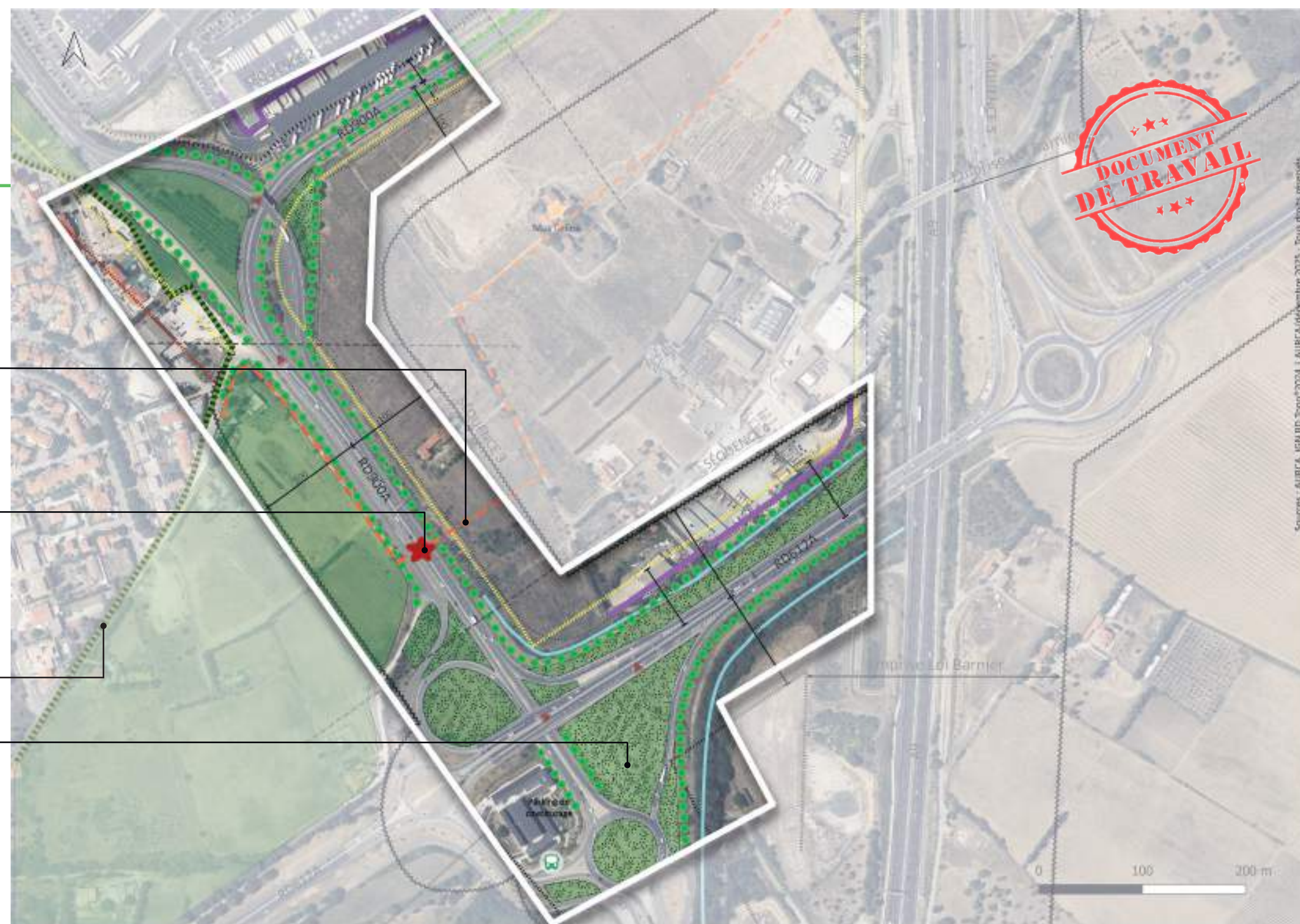
● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Créer un chemin modes actifs pour liaison est/ouest dans le secteur

Aménager un rond-point pour la desserte du secteur Orline, au niveau de l'entrée/sortie des véhicules

Végétaliser l'interface bâti-rural

Densifier la végétation sur les délaissés de voirie par des strates végétales variées



Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau entrée et sortie de ville
- Cheminement modes actifs existant
- Voie verte aménagée
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU
- Recul tous usages
- Recul activité
- Recul habitat
- Façade qualifiante

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Valoriser le patrimoine local
- Noue ou fossé à créer ou à qualifier
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter les arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections



28. Commune de Pézilla la Rivière

Route de Villeneuve

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation résidentielle.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de circulation de proximité apaisée.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : La route de Villeneuve est l'accès à Pézilla-la-Rivière, depuis Villeneuve-la-Rivière et le Soler. Cette entrée de ville traverse un secteur résidentiel, composé de maisons individuelles et de petits lotissements récents.
- Séquence 1** : La route traverse des espaces agricoles. Bien que des haies ferment les côtés de la route, quelques ouvertures laissent entrevoir des prairies.
- Séquence 2** : Les maisons individuelles apparaissent progressivement, en retrait de la voie et bien entourées de végétation. Côté nord, elles sont en surplomb de la route sur un talus, ce qui les rend d'autant plus visibles. Les clôtures sont hétérogènes, les réseaux aériens apparents. Les constructions se font plus visibles à l'approche du rond-point.
- Séquence 3** : Des trottoirs, plantations, candélabres et bandes végétalisées apparaissent. Néanmoins, les clôtures sont assez hétérogènes.
- **CONTRAINTES**: Absence de contrainte particulière.

● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'intégration paysagère des nouvelles constructions
- La continuité et la sécurité des cheminements modes actifs.



Développement urbain le long de la route la Route de Villeneuve à Pézilla-la-Rivière : habitat résidentiel et accotements de voirie



Végétation, éclairage public au niveau du rond-point



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

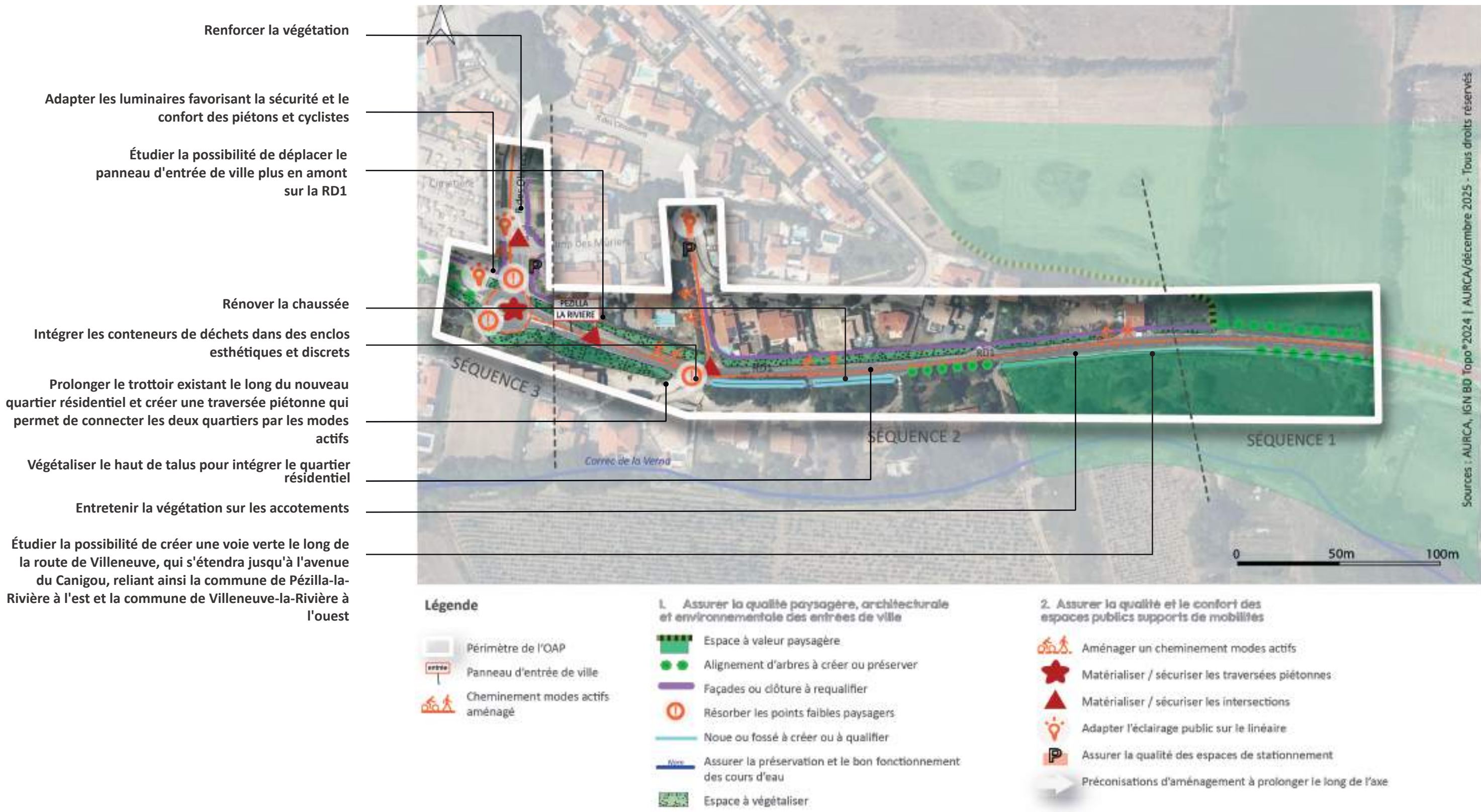
1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Intégrer et harmoniser les clôtures (que ce soit en utilisant des matériaux naturels comme le bois ou la pierre pour les futures clôtures) ou en intégrer des plantes grimpantes ou des haies le long des clôtures existantes.
- Enfouir les réseaux aériens.
- Créer des espaces dédiés, discrets et intégrés pour le placement des poubelles.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Envisager la création d'une voie dédiée aux modes actifs le long de l'axe afin de relier Pézilla-la-Rivière à Villeneuve-la-Rivière.
- Intégrer un éclairage adapté aux piétons et cyclistes.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :





29. Commune de Pollestres - RD900 - nord



► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Perpignan, à vocation commerciale/économique.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de transit majeur.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** :

L'entrée nord de Pollestres, le long de la RD900, se trouve être un axe de transit important et très fréquenté. Bien que fonctionnelle avec une route bien maintenue, elle présente des potentiels d'amélioration en termes de qualité urbaine et paysagère.

Séquence 1 : En amont, après la sortie de Perpignan, les paysages agricoles sont ouverts et permettent de distinguer les reliefs des Albères. Le relief proche est doucement ondulé, le correc de la Travessa se distingue par sa végétation arborée.

Séquence 2 : Une fois passé le correc, la route monte légèrement, l'urbanisation apparaît : à l'est la zone commerciale Frunshopping, à l'ouest en surplomb et bien isolé par une haute haie arborée, le quartier du mas de la Garrigue. La hauteur des bâtiments de la zone commerciale ne dépasse pas la ligne d'horizon, permettant d'identifier les reliefs en arrière-plan.

Séquence 3 : En amont du rond-point, l'espace vers l'est se dégage (recul de l'urbanisation) et a fait l'objet d'aménagements paysagers. Quelques plantations apparaissent aussi en limite de la zone commerciale vers l'ouest, ainsi qu'une scénographie à l'entrée du centre de Pollestres. Les parkings ou zones de stockage sont nettement plus visibles et viennent accentuer l'accumulation créée par la présence de dispositifs d'affichages divers.

► **CONTRAINTES**: Entrée de ville partiellement concernée par les dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du Code de l'urbanisme



● ENJEUX DU SECTEUR :

- L'intégration paysagère des commerces et services de la zone d'activité.
- L'intégration harmonieuse de la future zone d'extension urbaine.
- L'accroissement de l'ambiance végétale par la végétalisation des espaces délaissés et des bordures routières.



L'entrée nord de Pollestres

SOURCE Google Street view

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Végétaliser les accotements enherbés avec des plantations variées et des éléments décoratifs pour renforcer l'aspect visuel et écologique.
- Encourager l'utilisation de plantes grimpantes pour végétaliser les clôtures et améliorer l'esthétique globale.
- Planter des haies et des alignements arbres le long de la RD39 pour créer un écran naturel, réduire l'impact visuel des bâtiments commerciaux, et fournir de l'ombre. Choisir des espèces à faible entretien mais capables de maintenir une couverture verte toute l'année.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Renforcer l'éclairage des zones piétonnes, cyclables et routières pour assurer la sécurité nocturne et améliorer la visibilité.
- Développer des voies cyclables et piétonnes bien délimitées et sécurisées, avec des passages surélevés et un éclairage optimisé pour maximiser la sécurité.
- Installer des bancs et des abris dans les espaces publics qui donne sur le Cinémaville pour encourager la convivialité et offrir des zones de repos confortables aux usagers.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Aménager un giratoire accessible aux modes actifs (îlots intra-annulaires prioritaires sur les flux motorisés pour contribuer à réduire les vitesses du trafic motorisé, aménager un passage souterrain pour les modes actifs)

Diminuer la présence de panneaux publicitaires et pré-enseignes

Mettre en place un mur anti-bruit entre la route et les arbres

Planter des haies denses ou des rangées d'arbustes

Compléter le réseau de voies modes actifs pour assurer un accès sécurisé aux équipements existants (Cinemaville, Espace Arthur Conte, etc.)

Végétaliser les clôtures bordant l'espace public

Rendre le giratoire accessible aux modes actifs (îlots intra-annulaires prioritaires sur les flux motorisés pour contribuer à réduire les vitesses du trafic motorisé)

Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau d'entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé
- Emprise soumise aux dispositions de l'article L111-6 à L111-10 du CU

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Noue ou fossé à créer ou à qualifier
- Résorber les points faibles paysagers
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter les accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversés piétons
- Assurer la qualité des espaces de stationnement
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire
- Conforter l'offre en mobilier urbain
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe





30. Commune de Pollestres - RD39 - ouest

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville depuis Canohès, à vocation résidentielle.
- **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de circulation de proximité apaisée.
- **CONTEXTE GÉNÉRAL** : L'entrée ouest de la commune de Pollestres, par la RD39, permet de connecter la commune avec Canohès. cette entrée traverse un secteur d'urbanisation relativement récente, la ZAC Olympeo. Le quartier, résidentiel, est alors directement au contact des espaces agri-naturels environnants.
- Séquence 1** : Le passage au dessus de l'autoroute A9 permet une vue légèrement plongeante vers les quartiers environnants. Au nord, une ouverture dans la haie existante permet d'apercevoir un premier front bâti, au contact direct d'un terrain en friche. Le quartier résidentiel apparaît également vers l'est.
- Séquence 2** : Vers le nord, l'urbanisation s'étire le long de la route, légèrement en contrebas. Les murs de clôtures sont homogènes. Vers le sud, le paysage est plus ouvert grâce à une friche qui permet de distinguer nettement un second front bâti aux limites plus hétéroclites. Les reliefs des Albères sont visibles en fond de scène vers le sud-est. Les accotements enherbés ne sont pas qualifiés, des conteneurs de tri sélectif sont disposés. Trottoirs et éclairage public apparaissent au niveau du rond-point.
- **CONTRAINTES**: Emprise réduite de la voirie, peu de place disponible pour les modes actifs.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- Le traitement des limites urbaines et plus généralement l'adoucissement du contact urbain/rural.
- L'accès aux espaces agri-naturels en tant qu'aménité pour les résidents des quartiers résidentiels.
- Le confortement de la place des modes actifs.



Séquence 1, Portail de Pollestres sur la D39, Première Vue de l'Entrée de la Ville



Séquence 2, Intersection aménagée avec signalisation et espaces verts à l'entrée de Pollestres sur la RD39

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère architecturale et environnementale en entrée de ville

- Concevoir une frange paysagère à la limite de l'urbanisation, en périphérie du lotissement Le Clos des Vignes ainsi qu'à proximité de la future zone d'extension urbaine.
- Uniformiser les clôtures en utilisant des matériaux naturels tels que le bois ou la pierre, et en intégrant des plantes grimpantes ou des haies, afin de créer un aspect plus accueillant et harmonieux avec l'environnement immédiat.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Renforcer et élargir les trottoirs pour assurer la sécurité et le confort des piétons, en réparant les zones endommagées et en ajoutant des bordures plus distinctes.
- Créer un espace vert attrayant en préservant les arbres existants et en ajoutant de nouveaux éléments paysagers. Équiper cet espace de bancs et de poubelles pour encourager sa fréquentation.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Améliorer l'accès et la sécurité en remplaçant les barrières par des rampes douces et des passages larges, en installant des garde-corps le long du cours d'eau, et en ajoutant un éclairage adéquat pour garantir une meilleure visibilité nocturne

Étudier la possibilité de déplacer les panneaux d'entrée de ville, après l'achèvement de l'extension d'urbanisation prévue

Instaurer une régulation plus stricte du stationnement pour éviter le stationnement sur trottoir

Relocaliser les conteneurs de déchets dans des enclos esthétiques et discrets

Réduire la vitesse des véhicules à proximité de cette zone en installant des dispositifs tels que des ralentisseurs ou des coussins berlinois



Légende

Périmètre de l'OAP
 Panneau d'entrée de ville

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

Espace à valeur paysagère
 Alignement d'arbres à créer ou préserver
 Espace à végétaliser
 Façade ou clôture à requalifier
 Cône de vue à préserver
 Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau
 Noue ou fossé à créer ou à qualifier
 Résorber les points faibles paysagers

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

Aménager un cheminement modes actifs
 Matérialiser/ sécuriser les traversées piétonnes
 Matérialiser / sécuriser les intersections
 Adapter l'éclairage public sur le linéaire
 Assurer la qualité des espaces de stationnement
 Conforter l'offre en mobilier urbain
 Conforter l'accès aux arrêts de bus
 Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



31. Commune de Rivesaltes RD5D - ouest - rue Jean Alio

- **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville rurale, à vocation résidentielle.
 - **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de circulation de proximité apaisée.
 - **CONTEXTE GÉNÉRAL** : L'entrée de ville ouest sur la commune de Rivesaltes, est relativement nette, après la traversée de la voie de chemin de fer.
- Après la traversée souterraine de la ligne de chemin de fer, les vues latérales se ferment et le vocabulaire des abords est plus urbain : clôtures, trottoirs, chicanes, éclairage public, logements collectifs... Il impose un ralentissement de la circulation automobile. Vers le nord, la ripisylve du Correc de la Llobere contribue à végétaliser l'ambiance. Le long de la rue Jean Alio, les façades des maisons de ville sont alignées et les trottoirs sont relativement étroits et souvent encombrés (mobiliers urbains de sécurité, poubelles...). Le réseau électrique aérien est prégnant. Le stationnement irrégulier sur les trottoirs nuit à la fluidité de la circulation.
- **CONTRAINTES**: Emprise réduite de la voirie, peu de place disponible pour les modes actifs.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- Le confortement de la place des modes actifs.
- La réduction de la minéralité.
- L'apaisement de l'ambiance, en travaillant sur différents aspects pour concourir à une échelle humaine.

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale en entrée de ville

- Favoriser la présence de végétation le long des rues par l'intégration de plantations aux pieds des façades et le développement d'espaces verts sur les délaissés routiers
- Encourager la rénovation des façades avec des matériaux et des couleurs qui s'harmonisent avec l'aspect traditionnel de la région tout en intégrant des éléments modernes et durables.
- Moderniser et optimiser l'éclairage public pour améliorer la sécurité tout en réduisant la pollution lumineuse.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Lorsque le profil de la voirie le permet, élargir et uniformiser les trottoirs pour garantir une accessibilité optimale à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite. Cela inclut également l'installation de mobiliers urbains et de signalisation adaptés sur la rue Jean Alio et la place de la Guinguette.
- Envisager la création d'une zone partagée à vitesse limitée à 20 km/h afin de modérer la circulation automobile. Cet aménagement créera un environnement plus sûr et paisible pour les piétons et les cyclistes, améliorant ainsi la cohabitation sur la voie publique.



Transition urbaine le long de la RD5D à l'ouest de la ville



Rue Jean Alio : Maisons de ville alignées sur la voie

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :



Collage d'ambiance 1 : Principes d'aménagement sur la place de la Guinguette et ses abords



Collage d'ambiance 2 : Rénovation de la Rue Jean Alio avec la création d'une zone partagée

Requalifier les espaces de stationnement

Améliorer l'accès pour tous, et favoriser des traversées piétonnes sécurisées



Collage d'ambiance 3 : Requalification de la Rue Jean Alio à Rivesaltes



Légende

- Périmètre de l'ODAP
- Panneau d'entrée de ville
- Voie fermée
- Cheminement modes actifs aménagé

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Facade ou clôture à requalifier
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Sécuriser un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Assurer la qualité des espaces de stationnement
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire
- Conforter l'offre en mobilier urbain
- Préconisations d'aménagement à prolonger le long de l'axe



32. Commune de Saint-Laurent-de-la-Salanque - RD90 - ouest

► **TYPLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation résidentielle et agricole.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Support de déplacement apaisé de proximité (RD90), à l'ouest de la commune. Liaison importante vers Clairà.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Un ancien alignement de platanes et un mas avec son moulin, ponctuent l'entrée autour du rond-point (cimetière). Tandis que des espaces agricoles persistent encore au nord de la départementale sur la séquence plus urbaine, offrant un paysage ouvert et végétalisé.

Séquence 1 : Avant le rond-point le caractère agricole s'impose, bien que l'urbanisation soit perceptible de loin. L'alignement de platanes renforce cette ambiance, tandis que le mur du cimetière donne les premiers indices d'urbanisation.

Séquence 2 : Sur le rond-point, l'espace périurbain est marqué par un bâtiment agricole et son moulin au nord, tandis qu'au sud, les premiers bâtiments d'habitation sont perceptibles entre les troncs des platanes. Après le rond-point, une vue sans obstacle s'ouvre au nord vers les terres agricoles et jardins familiaux. Les berges du ruisseau La Divisio offrent un espace de nature potentiel à planter. Au sud, les façades des bâtiments collectifs en R+2 sont perceptibles derrière la haie de cannes de Provence. Leur niveau d'implantation inférieur par rapport à la voirie, et les grands bassins de rétention paysagers entre les îlots bâtis, favorisent leur intégration urbaine et paysagère.

► **CONTRAINTES** : Absence de contrainte particulière.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- La présence de la végétation le long de l'axe et des berges de La Divisio.
- La préservation et la valorisation du patrimoine bâti en entrée de ville.
- Les connexions douces entre la voie verte et les espaces agricoles.
- L'intégration paysagère des jardins familiaux.



Séquence 1, espace naturel et agricole, marqué par un alignement de platanes au sud et par des vignes au nord. En fond de perspective les premiers bâtiments de la ville sont perceptibles.



Séquence 2, une ambiance apaisée par la présence d'arbres, de haies, de terres agricoles et du ruisseau le long de l'axe.

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère architecturale et environnementale en entrée de ville

- Maintenir et renforcer la végétation existante : haies basses entre les arbres et le long des berges, alignements d'arbres de haut jet le long de la voirie (dont la voie verte).
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti du mas et du moulin situé aux abords du rond-point.
- Préserver les vues paysagères vers le patrimoine bâti et agricole. Enfouir progressivement les réseaux aériens.
- Créer une ambiance plus apaisée et accueillante sur l'aire de stationnement et l'espace public situé aux abords du rond-point de la Bascule

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Utiliser la signalétique routière en place pour offrir une information plus complète et claire aux visiteurs
- Compléter le réseau de chemins doux (piétons/vélos) pour mieux accéder aux divers équipements et lieux d'attractivité, tels que les jardins familiaux de l'autre côté du ruisseau (passages piétons, passerelle piétonne).
- Assurer le confort des espaces publics, tels que les voies vertes, les placettes, les aires de stationnement, etc. (mobiliers urbains, végétation et ombrage).
- Intégrer un éclairage adapté aux piétons et cyclistes.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Renforcer les connexions douces entre les espaces agricoles au nord de l'axe et la voie verte, par des passages piétons et une ou des passerelles sur le ruisseau

Étudier la possibilité de déplacer le panneau d'entrée à l'intersection du rond-point du cimetière

Préserver et mettre en valeur le patrimoine agricole situé en entrée de ville : installation d'une signalétique, continuité du cheminement piéton, plantation d'une haie



Collage d'ambiance : Requalification de la contre allée de l'avenue Marechal Joffre.

Compléter la signalétique pour une meilleure lisibilité de l'entrée

Végétaliser davantage les abords de la voie verte et du ruisseau pour permettre plus d'ombrage aux usagers, tout en conservant les percées visuelles à travers les troncs des arbres et au dessus de nouvelles haies

Collage d'ambiance : Végétalisation de l'espace public d'entrée de ville



Végétaliser davantage l'aire de stationnement et l'espace public, afin d'offrir des espaces ombragés et d'égayer leur ambiance.



Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau d'entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Valoriser le patrimoine local
- Espace à végétaliser
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager ou conforter des cheminements modes actifs
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Assurer la qualité des espaces de stationnement
- Conforter l'offre en mobilier urbain
- Prolonger les aménagements modes actifs et paysagers le long des axes



33. Commune de Saleilles - RD62 - ouest

- **TYPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation économique (artisanale).
 - **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Support de déplacement apaisé de proximité (RD62). Liaison avec la zone d'activités Tecnosud à l'ouest de la commune.
 - **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Les anciens alignements de cyprès et de platanes créent des écrans paysagers au sud de la RD62, et participent à l'ambiance agricole du secteur. Le patchwork agricole caractérise le paysage de cette entrée au nord de l'axe : des parcelles en arboriculture, des vignes, des haies et quelques cabanons ainsi que des serres tunnel.
- Séquence 1** : Marquée par les alignements denses de cyprès au sud de l'axe et les parcelles en arboriculture au nord.
- Séquence 2** : L'intersection avec le chemin Camp de la Vila qui part au nord de l'axe vers le village, marque un changement subtil du paysage. Le changement d'essences d'arbres au sud de l'axe principal contribue au caractère plus urbain, avec des vues nettes sur la zone économique située au sud de la route.
- **CONTRAINTES** : Emprise réduite de la voirie, peu de place disponible pour les modes actifs.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- Le maintien des motifs agricoles au nord du secteur.
- La diversité et la densité des alignements plantés au sud de l'axe, le maintien d'un écran végétal continu.
- La connexion douce et en toute sécurité du chemin Camp de la Vila et des espaces économiques en entrée de ville.



Séquence 1, espace naturel et agricole, marqué par un alignement de platanes au sud et par des vignes au nord. En fond de perspective les premiers bâtiments de la ville sont perceptibles

Séquence 2, une ambiance apaisée par la présence d'arbres, de haies, de terres agricoles et du ruisseau le long de l'axe



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère architecturale et environnementale en entrée de ville

- Maintenir la végétation existante et renforcer les plantations au sud de l'axe afin de combler des secteurs vides qui actuellement ouvrent des percées visuelles vers les zones de stockage. Si possible, planter des haies le long de serres.
- Améliorer la signalétique liée à la zone d'activités.
- Préserver et valoriser le caractère agricole du secteur : préserver les haies et les plantations agricoles, ainsi que les canaux et cours d'eau.
- Préserver les vues paysagères vers le patrimoine agricole.
- Enfouir progressivement le réseau aérien.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Compléter le réseau de chemins modes actifs (piétons/vélos) pour mieux accéder aux divers équipements de la commune : étudier la connexion entre le village et le plan d'eau communal, créer des passages piétons autour du rond-point.
- Intégrer un éclairage adapté aux piétons et cyclistes autour du rond-point.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Assurer les continuités modes actifs et sécuriser les traversées des rues, rond-point

Étudier la possibilité de déplacer le panneau d'entrée de ville plus en amont

Sécuriser l'intersection : améliorer la visibilité, étudier la largeur, diminuer la vitesse, etc

Végétaliser d'avantage les plantations : combler des vides et créer de nouveaux alignements d'arbres et arbustes



Collage d'ambiance : Végétalisation des abords de voirie



Sources : AURCA, IGN, BD Topo ©2024 | AURCA/décembre 2025 - Tous droits réservés

Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau d'entrée de ville
- Cheminement modes actifs aménagé

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à créer ou préserver
- Façades ou clôtures à requalifier
- Résorber les points faibles paysagers
- Assurer la préservation et le bon fonctionnement des cours d'eau

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Conforter l'accès aux arrêts de bus
- Matérialiser / sécuriser les intersections
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire
- Conforter l'offre en mobilier urbain



34. Commune de Toulouges - RD612A

► **TPOLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation économique.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie de liaison interurbaine principale, sortie 3 RD612A et rue Gustave Eiffel, accès à la zone d'activités "Naturopole". Liaison avec Canohès et Thuir.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** :

Séquence 1 : Depuis la sortie 3 de la route départementale, la zone d'activités est perceptible à travers quelques arbres plantés sur les délaissés de voirie. Sur le rond-point, le nœud routier se mêle à la trame agricole. A l'ouest de la zone d'activités, des buttes plantées d'arbres et des haies caractérisent le paysage, qui se prolonge vers le nord sur l'av. de Thuir. Ce secteur ouvre des perspectives nettes sur les surfaces goudronnées du stationnement de la zone d'activités et des hangars.

Séquence 2 : Depuis le rond-point, la rue Gustave Eiffel s'étire vers l'est, véritable entrée du secteur économique. Les abords sont globalement plantés, mais les grandes surfaces goudronnées prennent le dessus, caractérisant un paysage très routier.

► **CONTRAINTES** : La présence de trottoirs trop étroits des deux côtés de la rue Gustave Eiffel, la présence intermittente des noues.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- Le maintien des motifs agricoles à l'ouest du secteur.
- Le renfort de la végétation sur les délaissés de voirie aux abords de la RD612A, du rond-point et le long de l'av. de Thuir.
- La continuité piétonne (et vélo si possible) sur la rue Gustave Eiffel.
- La préservation des noues et de la végétation le long des clôtures sur la rue Gustave Eiffel.



Séquence 1, perception de la zone économique depuis la bretelle d'accès sortie 3 RD612A



Séquence 3, perception de la zone à l'est de l'av. de Thuir (au nord du rond-point RD612A)

Séquence 2, ambiance de l'entrée du Naturopôle par la rue Gustave Eiffel



● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

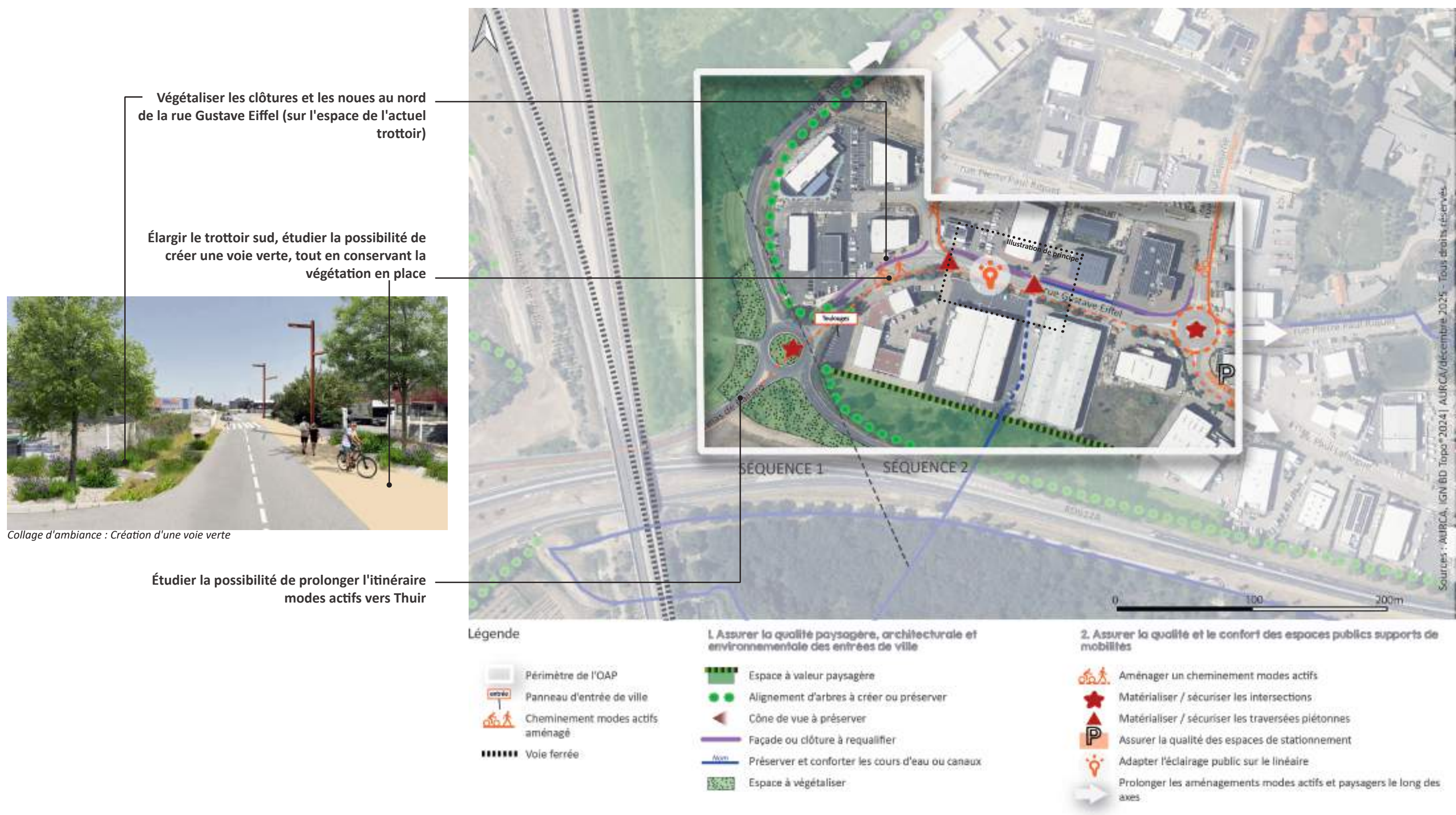
1 Assurer la qualité paysagère architecturale et environnementale en entrée de ville

- Maintenir la végétation existante et renforcer les plantations des délaissés de voirie le long de la bretelle de la RD612A et autour du rond-point.
- Préserver le patchwork agri-naturel à l'ouest du secteur et planter les abords côté est de l'av. de Thuir, afin de créer un écran végétal sur le secteur d'activités.
- Renforcer la végétation devant et le long des clôtures sur la rue Gustave Eiffel.
- Maintenir les noues à ciel ouvert et renforcer leur caractère naturel par la désimperméabilisation et la plantation de haies.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Supprimer le trottoir situé sur les abords nord de la rue G. Eiffel, en faveur des plantations et du traitement naturel des canaux.
- Élargir le trottoir sud de la rue G. Eiffel, tout en conservant la végétation existante. Etudier la possibilité de créer une voie verte, si la largeur le permet.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :





35. Commune de Villeneuve-de-la-Raho - RD39 / RD8 - nord-est

► **TYPLOGIE PRINCIPALE** : Entrée de ville à vocation mixte : économique (supermarché, Mas Sauvy), ainsi que résidentielle.

► **HIÉRARCHIE VIAIRE** : Voie structurante (RD8), liaison privilégiée au nord avec Saleilles et Perpignan et au sud avec Montescot. Le chemin du Mas Sauvy part à l'est pour rejoindre Théza.

► **CONTEXTE GÉNÉRAL** : Sur cette entrée l'ambiance est contrastée : avec d'une part une ambiance agricole avec les vignes et le Mas Sauvy à l'est, et d'autre part l'ambiance urbaine marquée par les surfaces commerciales à l'est et les quartiers résidentiels au sud.

Séquence 1 : Le Mas Sauvy caractérise l'identité agricole et octroie une qualité patrimoniale à cette entrée. Face à lui, s'étend un espace de parking goudronné (ensemble commercial).

Séquence 2 : Depuis le chemin du Mas Sauvy en provenance de l'est, l'entrée affiche un net caractère agricole par la présence d'un double alignement de platanes, du Mas Sauvy et des parcelles viticoles au sud, qui ouvrent une vue dégagée sur les massifs.

Séquence 3 : Sur le rond-point, en direction de l'ouest, l'ambiance se complexifie et dévient nettement urbaine.

► **CONTRAINTES** : Des trottoirs étroits voire inexistants aux abords du Mas Sauvy et du rond-point, le dénivelé et la présence des noues aux abords du parking du supermarché.



● ENJEUX DU SECTEUR :

- La mise en valeur et l'accessibilité piétonne du Mas Sauvy.
- L'intégration paysagère des surfaces goudronnées du parking du supermarché.
- La préservation du paysage agricole et des vues dégagées vers les massifs.



Séquence 1, en provenance de Perpignan ou de Saleilles par la RD8, avant le rond-point



Séquence 1, en provenance de l'est (Théza), sur le chemin du Mas Sauvy

● PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

1 Assurer la qualité paysagère architecturale et environnementale en entrée de ville

- Créer une haie dense en limite du parking du supermarché : planter une haie arbustive entre les palmiers.
- Planter une haie arbustive et grimpante le long du mur du Mas Sauvy.
- Planter l'espace délaissé autour du rond-point côté vignes, pour marquer les connexions piétonnes en entrée de ville.

2 Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Connecter, par un chemin piéton, le Mas Sauvy à la ville.
- Assurer la connexion piétonne autour du rond-point.
- Installer un éclairage public adapté et qualitatif en harmonie avec le caractère architectural du Mas Sauvy, avant le rond-point.

● SPATIALISATION DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT :

Collage d'ambiance 1 : Principes d'aménagement nord



Prolonger les trottoirs pour connecter le Mas Sauvy à la ville, créer des passages piétons
Planter des haies arbustives entre les palmiers côté parking, et des arbustives et grimpantes le long du mur du Mas Sauvy

Collage d'ambiance 2 : Principes d'aménagement sud



Prolonger les cheminements modes actifs pour connecter le Mas Sauvy à la ville, et assurer les traversées des voies près du rond-point et au droit du portail du Mas
Planter des haies arbustives et continuer l'alignement de platanes sur le chemin du Mas Sauvy, le long des vignes



Collage d'ambiance 3 : Principes d'aménagement est

Étudier la possibilité de déplacer le panneau d'entrée de ville en amont afin d'apaiser l'espace public autour du Mas Sauvy.



Légende

- Périmètre de l'OAP
- Panneau d'entrée de ville

1. Assurer la qualité paysagère, architecturale et environnementale des entrées de ville

- Espace à valeur paysagère à préserver
- Cône de vue à préserver
- Alignement d'arbres à préserver et renforcer
- Façade ou clôture à requalifier
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti
- Noue ou fossé à créer ou à qualifier
- Espace à végétaliser

2. Assurer la qualité et le confort des espaces publics supports de mobilités

- Aménager un cheminement modes actifs
- Matérialiser / sécuriser les traversées piétonnes
- Adapter l'éclairage public sur le linéaire aux abords du rond-point
- Prolonger les aménagements modes actifs et paysagers le long des axes



ÉTUDES / CONCEPTION GRAPHIQUE

Agence d'Urbanisme Catalane
19, espace Méditerranée – ÉTAGE 6
66000 PERPIGNAN
Tél.: 04 68 87 75 52 – Fax : 04 68 56 49 52
E-mail : agence.catalane@aurca.org

11, boulevard Saint-Assiscle - BP 20641 - 66006 PERPIGNAN Cedex
Tél. 04 68 08 60 00 - Fax 04 68 08 60 01 - accueil@perpignan-mediterranee.org



BAHO • BAIXAS • BOMPAS • CABESTANY • CALCE • CANET-EN-ROUSSILLON • CANOHES • CASES-DE-PENE
CASSAGNES • ESPIRA-DE-L'AGLY • ESTAGEL • LE BARCARES • LE SOLER • LLUPIA • MONTNER • OPOUL-
PERILLOS • PERPIGNAN • PEYRESTORTES • PEZILLA-LA-RIVIERE • POLLESTRES • PONTEILLA-NYLS
RIVESALTES • SAINTE-MARIE-LA-MER • SAINT-ESTEVE • SAINT-FELIU-D'AVALL • SAINT-HIPPOLYTE
SAINT-LAURENT-DE-LA-SALANQUE • SAINT-NAZAIRE • SALEILLES • TAUTAVEL • TORREILLES • TOULOUGES
VILLELONGUE-DE-LA-SALANQUE • VILLENEUVE-DE-LA-RAHO • VILLENEUVE-LA-RIVIERE • VINGRAU