



## Journal du 4<sup>ème</sup> PONT

Photo de synthèse : Sibiane Degres design



### Le 4<sup>ème</sup> pont, le pont du bon sens

Le 4<sup>ème</sup> pont a soulevé de nombreuses incompréhensions de la part des riverains. Nous avons pourtant organisé plusieurs expositions pour expliquer les orientations du plan de circulation et notamment rappelé la volonté d'extraire du centre ville les trafics de transit en réalisant la rocade Ouest traversant la Têt au niveau de la clinique Saint-Pierre et le boulevard Nord-Est débouchant sur le pont Alfred Sauvy et la rocade Saint-Jacques. Ainsi, les pont Arago et pont Joffre seraient dédiés aux liaisons internes à Perpignan reliant le Vernet aux quartiers du centre ville, pont Arago pour le Vernet Ouest, pont Joffre pour le Vernet Centre et 4<sup>ème</sup> pont, se substituant au passage à gué pour le Vernet Est.

Ces trois ponts libérés du trafic de transit doivent pouvoir accueillir une voie réservée aux transports en commun, une piste cyclable et, évidemment, de larges trottoirs sécurisés. C'est ainsi que le 4<sup>ème</sup> pont aura dans chaque sens : un trottoir, une piste cyclable, une voie réservée au bus et une voie pour les automobiles.

Ce rappel fait, qui permet de comprendre la logique simple et évidente du plan de circulation, on doit ajouter que l'emplacement est défini depuis des décennies : l'avenue Roudayre au Nord et celle des Coquelicots au Sud ont été réalisées dans le prolongement l'une de l'autre et le passage à gué n'était qu'un franchissement provisoire qui a trop longtemps duré !

Il n'est pas besoin de faire des analyses statistiques poussées pour démontrer la nécessité de ce pont : les embouteillages qu'entraîne la fermeture du passage à gué, à chaque pluie, suffisent !

Et pour rassurer les riverains, il devrait suffire d'indiquer que le trafic sur ce nouveau pont ne pourra être supérieur au trafic du passage à gué puisqu'il ne comprend qu'une voie réservée aux voitures.

Soyons réalistes, au moment où Perpignan se prépare à accueillir le TGV, où Perpignan se dote de tous les moyens modernes de développement, le 4<sup>ème</sup> pont est le pont du bon sens et je suis certain qu'au-delà des polémiques, avec le poète vous affirmerez avec moi haut et fort cette vérité selon laquelle « Il faut être absolument moderne » !\*.

Jean-Paul ALDUY

Maire de Perpignan, Sénateur des Pyrénées-Orientales

\* Arthur Rimbaud.



## Le 4<sup>ème</sup> pont : vers le Perpignan de demain

*Ouvrage à l'importance capitale pour le développement de l'agglomération, le 4<sup>ème</sup> pont, que s'apprête à construire la Ville de Perpignan entre les rives droite et gauche de la Têt, fluidifiera le trafic actuel tout en anticipant sur celui de demain. Il privilégiera aussi les modes de déplacements doux : transports en commun, vélos, piétons.*

Longtemps, la Têt, qui sinue placidement au cœur de Perpignan, représenta un obstacle aux échanges Nord-Sud. Le fleuve, dont la portion urbaine sera bientôt aménagée, est jusqu'ici enjambé par trois ponts routiers (Arago, Joffre et Sauvy) et un passage à gué. Avec le passage de plus de 80 000 véhicules par jour, le pont Arago revêt un caractère routier aussi évident qu'irréversible et il est difficilement envisageable d'y créer des

liaisons douces. Le pont Joffre, le plus ancien de Perpignan, est certes un pont urbain mais il demeure difficilement praticable par les vélos par exemple. Le pont Sauvy enfin, le plus récent des trois ouvrages, permet essentiellement le contournement Est de la ville, au niveau de la déchetterie, et reste hostile aux piétons et aux cyclistes. Quant au passage à gué, le Plan de prévention des Risques naturels, le voue à la destruction.

Représentant légal :  
Jean-Paul Alduy

Directeur de la Publication :  
Sandra Cognet

Responsable de la rédaction :  
Philippe Laborie

Photos :  
Pascale Marchesan, Claude Casanovas,  
Serge Borieux, Stéphane Miquel, José  
Rochetta

Mise en page et impression : Totem  
La reproduction même partielle des textes,  
dessins et photographies publiés est  
interdite.

Dépôt légal :  
novembre 2006 / © Ville de Perpignan

## La fin programmée des passages à gué

Plans de prévention des Risques naturels obligent, les passages à gué ne seront bientôt plus qu'un souvenir. Aujourd'hui devenus anachroniques, leur temps est compté : «*Au vu des catastrophes naturelles et en particulier des crues (si nombreuses dans le département et à Perpignan), les Plans de prévention des risques limitent maintenant de façon en plus draconienne les ouvrages dans les lits des cours d'eau. Les passages à gué n'existeront bientôt plus*», confirme Dominique Piéri, responsable de la direction de l'Équipement urbain à la Ville. En choisissant d'ériger un nouveau pont en substitution de l'actuel passage à gué, la Ville répond donc à deux impératifs : dé-densifier le trafic routier et répondre aux exigences du Plan de prévention des Risques naturels.

### ❖ Détourner et fluidifier le trafic en centre-ville

Ce tour d'horizon des ponts perpignanais fait, l'évidence saute aux yeux : non seulement ces ouvrages s'avèrent insuffisants à supporter le trafic quotidien croissant d'une ville qui a depuis longtemps dépassé les 100 000 habitants, au cœur d'une agglomération d'environ 200 000 personnes, mais de plus, ils limitent, de par leur destination initiale, les déplacements en modes doux. Vélos, piétons et même transports en commun demeurent majoritairement exclus de ces voies d'accès alors même que la politique de la Ville vise à les

privilégier sur l'ensemble de son territoire. Force est donc de constater que les liaisons existantes entre le Sud et le Nord de Perpignan se révèlent, chaque jour davantage, insuffisantes. Devant l'engorgement des ponts Arago, Joffre et Sauvy et l'impossibilité d'y créer des voies dédiées aux piétons et aux deux-roues, la Ville a donc logiquement décidé la construction d'un quatrième pont en lieu et place de l'actuel passage à gué. Le futur ouvrage se situera très précisément dans le prolongement de l'avenue Emile Roudayre (quartier Bas-Vernet, rive gauche) et la rue des Coquelicots (quartier des Platanes, rive droite).

Le projet de quatrième pont reste intrinsèquement lié à une vision globale de la politique de déplacements

urbains conduite par la Ville. Si les axes majeurs de cette politique volontariste demeurent la réalisation des contournements Est (projet de rocade Nord-Est) et Ouest (future rocade Ouest), le quatrième pont y trouve toute sa place. En ce domaine, les objectifs prioritaires de la Ville sont clairs : détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération, développer les transports collectifs, encourager l'usage du vélo, multiplier les parcs relais, désenclaver les quartiers, maîtriser l'étalement urbain et reconquérir un centre-ville élargi jusqu'à la nouvelle gare TGV. On comprendra ainsi que le projet de quatrième prend tout son (bon)

sens. «*Le but de cette opération est bien évidemment de fluidifier la circulation actuelle tout en anticipant sur l'avenir*», confirme Henri Carbonell, maire-adjoint délégué à la Voirie et à la Circulation. «*Dans le même temps, nous favoriserons les modes doux de déplacement grâce à des voies spécialement dédiées aux piétons, aux vélos et aux transports en commun*», ajoute-t-il.

Le projet de quatrième pont, inscrit au POS (Plan d'occupation des sols) depuis 1998, intègre aujourd'hui plusieurs fonctions : 2x1 voie dédiée à la circulation, 2x1 voie affectée aux transports en commun, 2x1 voie réservée aux vélos et deux larges trottoirs dédiés à la circulation sécurisée des piétons. Étudié afin d'offrir un confort de circulation maximal à tous ses futurs usagers, le quatrième pont sera bel et bien un pont urbain convivial, et non un encombrant pont autoroutier.

«*Au XXI<sup>ème</sup> siècle, nous en sommes encore à un passage à gué dans la*

*Ce nouvel ouvrage se situera dans le prolongement de l'avenue Emile Roudayre et de la rue des Coquelicots, elles-mêmes dans l'axe l'une de l'autre.*

ville ! », constate Henri Carbonell. Remplacer ce passage à gué anachronique par un ouvrage flamboyant neuf s'affranchissant de toute contrainte de submersion en cas de crues devient une nécessité. «*Il faut rappeler que jusqu'ici, lors d'intempéries, le passage à gué demeure fermé à toute circulation pendant une période allant de trois à dix jours*», souligne Dominique Piéri, responsable de la direction de l'Équipement urbain à la Ville. Une réalité qui contrarie (trop) régulièrement la circulation sur cet axe de franchissement. Le quatrième pont culminera à une hauteur supérieure d'un mètre à la mesure de la crue meurtrière de 1940, la fameuse Aiguat. Ses multiples voies de circulation, respectivement réservées aux véhicules légers, aux autobus, aux vélos et aux piétons, offriront aux Perpignanais, et aux autres utilisateurs, un confort de circulation nouveau, s'inscrivant parfaitement dans son époque. Une époque où les modes doux de déplacement

*Grâce à ses voies dévolues aux transports en commun, aux vélos et aux piétons, le 4<sup>ème</sup> pont offrira un nouveau confort de circulation aux Perpignanais.*

Photo de synthèse : Sébastien Degris design

sont enfin favorisés et amenés à se développer à court et moyen termes.

Le quatrième pont perpignanais accueillera un trafic on ne peut plus raisonnable puisque logiquement équivalent à celui supporté actuellement par le passage à gué qu'il remplacera. Lorsqu'il est ouvert à la circulation, le passage à gué est ainsi franchi quotidiennement par 10 000 véhicules. Le trafic attendu sur le nouvel ouvrage sera donc lui aussi de 10 000 véhicules par jour. Mais voitures, autobus, vélos et piétons trouveront là un confort de circulation en rien comparable à celui, souvent hasardeux, de l'actuel passage à gué.

### ❖ Améliorer le cadre de vie des Perpignanais

La réalisation de nouvelles infrastructures soulève parfois quelques oppositions. Le quatrième pont sur la Têt, malgré sa nécessité pour la ville et ses habitants, a été l'objet de critiques, avant même de voir le jour. Quelques Perpignanais, principalement certains riverains du futur ouvrage, ont ainsi craint que ce nouvel ouvrage ne soit source de nouvelles nuisances. « Ce ne sera pas le cas », assure Henri Carbonell. En matière de trafic de véhicules légers (pour lesquels le nombre de voies restera le même), et par rapport à son impact sur les voies de quartiers situés rive droite, le quatrième pont ne fera effectivement que se substituer au passage à gué. « En ce qui concerne la rue des Coquelicots par exemple, le trafic n'y sera pas plus dense et la circulation des trente-huit tonnes y sera interdite », précise le maire-adjoint.

Le plan de circulation demeure, en effet, extrêmement dissuasif puisque il est impossible, depuis la rue des Coquelicots et le cours Lassus, de rejoindre l'ancienne route de Canet et les communes du Sud-Est de l'agglomération. « Le quatrième pont ne sera par ailleurs raccordé à la rue des Coquelicots qu'à hauteur du bureau de Poste », indique Henri Carbonell. Cette rue bénéficiera d'un couloir de bus à double sens de circulation jusqu'au carrefour avec la rue Claude Bernard, carrefour qui restera organisé à partir de feux tricolores. Le nouveau pont ne gênera pas non plus de coupure : « Il y aura au contraire un rapprochement des quartiers Nord et du centre-ville », confirme Henri Carbonell. Dominique Piéri tient, lui, à rassurer les riverains quant aux nuisances sonores parfois redoutées : « L'impact sonore subi actuellement par les riverains provient principalement de la voie sur berge et il diminuera progressivement grâce notamment aux futures rocades Ouest et Nord-Ouest. Le trafic de la rue des Coquelicots n'est pas prépondérant en termes de nuisances sonores. Non seulement, le quatrième pont n'augmentera pas ces nuisances mais la section urbaine de la voie sur berge verra sa circulation allégée. »

Quelques riverains du futur ouvrage s'inquiètent également d'une intensification du trafic des autobus : « Oui, le trafic des bus va augmenter, mais c'est dans la logique du développement de l'agglomération vers le littoral », précise Dominique Piéri. « Mais, dans le même temps, il y aura moins de voitures et donc moins du bruit car il faut rappeler qu'un bus peut transporter jusqu'à cent personnes », ajoute à ce sujet Henri Carbonell. Enfin, dans le souci d'offrir un confort toujours plus grand aux Perpignanais, et bien que les études d'impact sonore déjà effectuées n'imposent aucun aménagement anti-bruit, la Municipalité a décidé de parfaire tout de même la situation actuelle de la rue des Coquelicots. Le projet n'a ainsi d'autre intérêt que d'améliorer sensiblement le cadre de vie des Perpignanais.

Le quatrième pont représentera donc bel et bien un progrès pour la ville et ses habitants !

■ Frédérique MICHALAK

Un pont flambant neuf sera érigé en lieu et place de l'actuel passage à gué devenu obsolète et dangereux au regard du Plan de Prévention des Risques naturels.

Photo de synthèse : Solkante degrés design



## Le 4<sup>ème</sup> pont en chiffres

- ❖ **Longueur :**  
125 mètres
- ❖ **Largeur :**  
21 mètres
- ❖ **Nombre de voies :**  
2x1 voie dédiée à la circulation,  
2x1 voie affectée aux transports en commun (site propre),  
2x1 voie au profit des vélos,  
2 trottoirs de 2 mètres pour les piétons
- ❖ **Trafic attendu :**  
10 000 véhicules/jour
- ❖ **Début des travaux :**  
été 2007 (au plus tôt)
- ❖ **Durée des travaux :**  
10 mois
- ❖ **Mise en service (prévision) :**  
été 2008
- ❖ **Coût :**  
7 millions d'euros hors taxes  
(8,5 millions TTC)

### Renseignements

Direction de l'Équipement urbain

Tél : 04 68 66 31 87

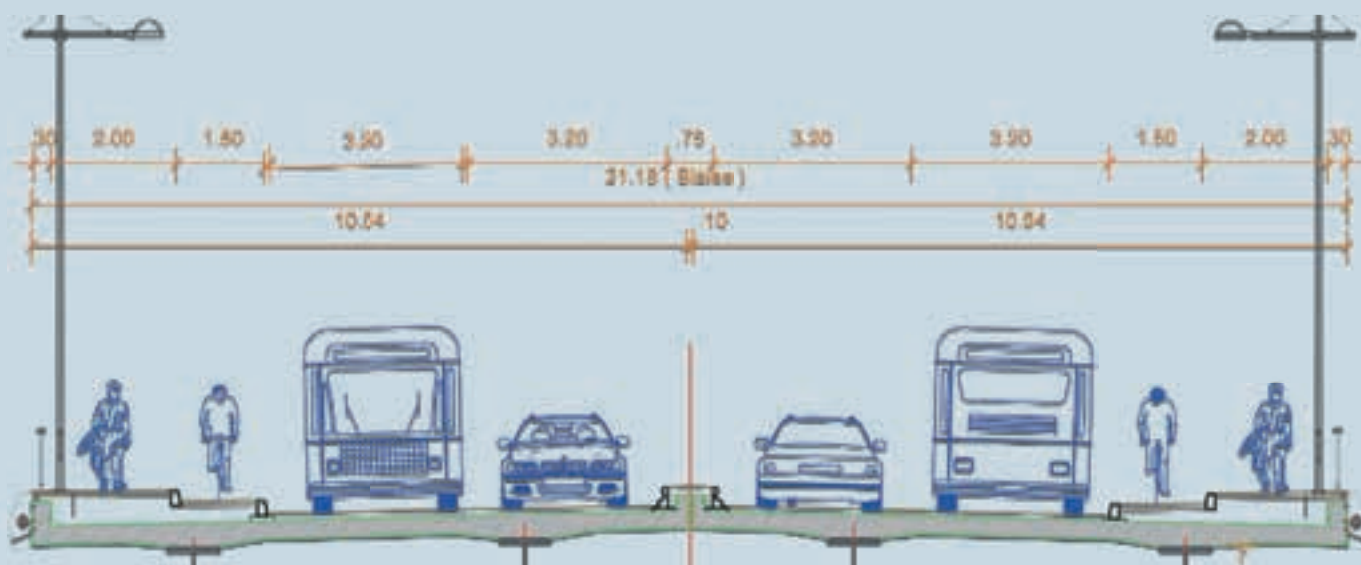
E-mail : deu.direction@mairie-perpignan.com

## Des aménagements paysagers qualitatifs

Fonctionnel et esthétique. Le quatrième pont permettra certes de franchir la Têt, mais avec style ! La Municipalité a, en effet, décidé de doter le site d'une importante végétalisation: « *Un concours a été lancé pour l'intégration de l'ouvrage dans le site existant. Seront pris en compte à la fois l'architecture même de l'ouvrage, sa couleur, l'éclairage et, bien sûr, les plantations* », explique Henri Carbonell. Le giratoire des Coquelicots (qui sera surélevé pour des raisons de contraintes hydrauliques) bénéficiera ainsi d'un nouveau traitement paysager, tout comme ses talus et ses larges abords. La piste cyclable sera elle aussi agrémentée par la plantation d'essences. Les abords immédiats du site seront mis en valeur et les arbres existants y seront conservés comme écran végétal.

### L'ouvrage envisagé intégrera les fonctions suivantes :

- 2x1 voie dédiée à la circulation,
- 2x1 voie affectée aux transports en commun (site propre),
- 1 trottoir de chaque côté du pont,
- 2x1 voie au profit des vélos.



Le pont fera l'objet de 2x2 voies dont une voie sera affectée aux voitures et une autre voie aux transports en commun.

TOTEM.FR



# PERPIGNAN

[www.mairie-perpignan.fr](http://www.mairie-perpignan.fr)