L’action du département inachevée sur Perpignan

Le flux routier qui transite du Nord au Sud du département traverse la ville de Perpignan. Ce flux important « asphyxie » le centre-ville en raison du nombre important de véhicules occasionnant des kilomètres d’embouteillages. Le contournement de la ville par l’Ouest et le Sud fait l’objet d’études depuis 1985.

Une responsabilité du Département

L'article L. 131-2 du code de la voirie routière dispose que les dépenses relatives à la construction, à l'aménagement et à l'entretien des routes départementales sont à la charge du département.

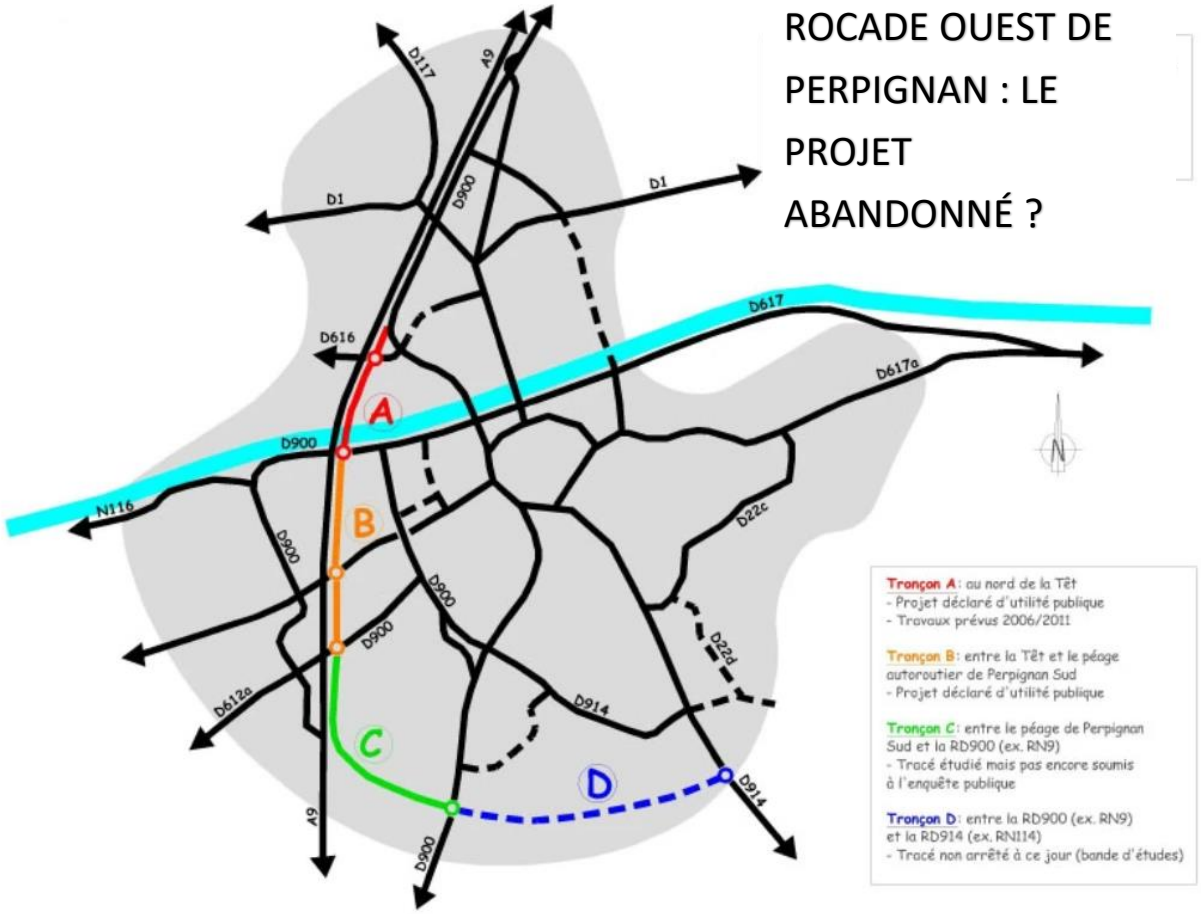
Le département est à la fois aménageur et gestionnaire de ces voies.

Le transfert de la RN9 de l’Etat vers le Département est effectif depuis 2006.

Rocade Ouest : un serpent de mer

Ce projet de rocade de Perpignan est inscrit au Plan d’Occupation des Sols en 1985, puis dans le contrat de Plan Etat-Région de 1992. Il est déclarée d'utilité publique par décret le 30 novembre 2004.

4 sections sont envisagées. Le tronçon A est en service depuis 2013, et le tronçon B a été inauguré le 13 avril 2021. Les autres sections (C et D) sont toujours à l’étude.



L’absence de réalisation sur Panchot : un symbole de l’échec de la rocade Ouest

Le nouveau pont de la Têt est réduit à une seule voie. L’accès à la D900 qu’il enjambe aurait dû être pensé avec un échangeur. Cela aurait réglé le nœud de circulation existant au niveau du rond-point de la Clinique Saint-Pierre. Le passage sous-terrain du rond-point a fluidifié la D900, mais ne règle pas le problème des véhicules qui quittent la rocade Ouest pour prendre la D900.

Le tronçon 2X2 voies entre le pont de la Têt et le rond-point Panchot est limité à 90 km. La rocade aurait dû enjamber ce rond-point grâce à un pont avec un échangeur pour accéder à l’avenue Panchot. Celui-ci n’a jamais vu le jour.

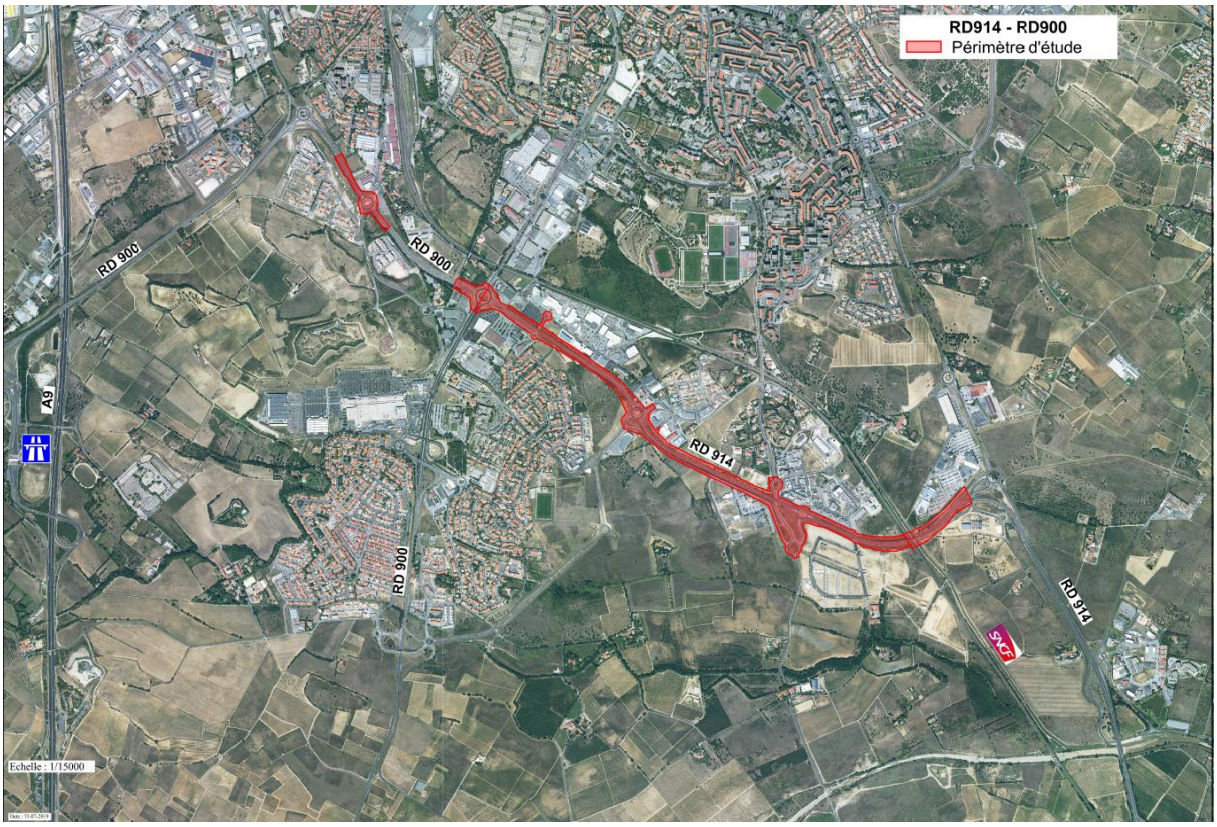
L’entretien des abords de la rocade Ouest est également à l’abandon. Le risque incendie est important le long de cette rocade, et fait l’objet de signalements réguliers de la part de la mairie de quartier Ouest.

Des conséquences problématiques

Le contournement de Perpignan par l’Ouest est à ce jour totalement inachevé. Les deux tronçons manquants, initialement prévus en 2X2 voies afin de relier la route de Narbonne à la route d’Argelès n’apparaissaient déjà pas dans la programmation 2016-2022 du Conseil Départemental.

L’abandon de cette ceinture créé une forte pression sur la D900 qui se prolonge en D914 à partir du rond-point des Arcades. Le Département envisage de doubler les voies de cet axe, avec des passages sous les différents ronds-points qui jalonnent cet axe.

Mais ce projet, s’il a pour objet de fluidifier la circulation qui contourne la ville, coupe notre ville en deux. Les secteurs de l’autre côté de cet axe (Porte d’Espagne et Catalunya principalement) se trouveront dès lors séparés totalement de la ville par un axe transformé en périphérique. Les riverains réclament des aménagements doux (art. Indépendant du 16/03/2022 intitulé *Du Serrat d’en Vaquer au Mega Castillet, la route de la discorde*). Cet axe a en effet davantage vocation à devenir un boulevard urbain qu’un exutoire routier du département.



Périmètre du projet d'étude sur la RD900 et RD914 – source www.ledepartement66.fr

Mais pourquoi le Département abandonne-t-il la rocade Ouest ?

Plusieurs arguments peuvent être soulevés ici. Le coût de l'investissement et la maîtrise foncière peuvent être un frein au projet.

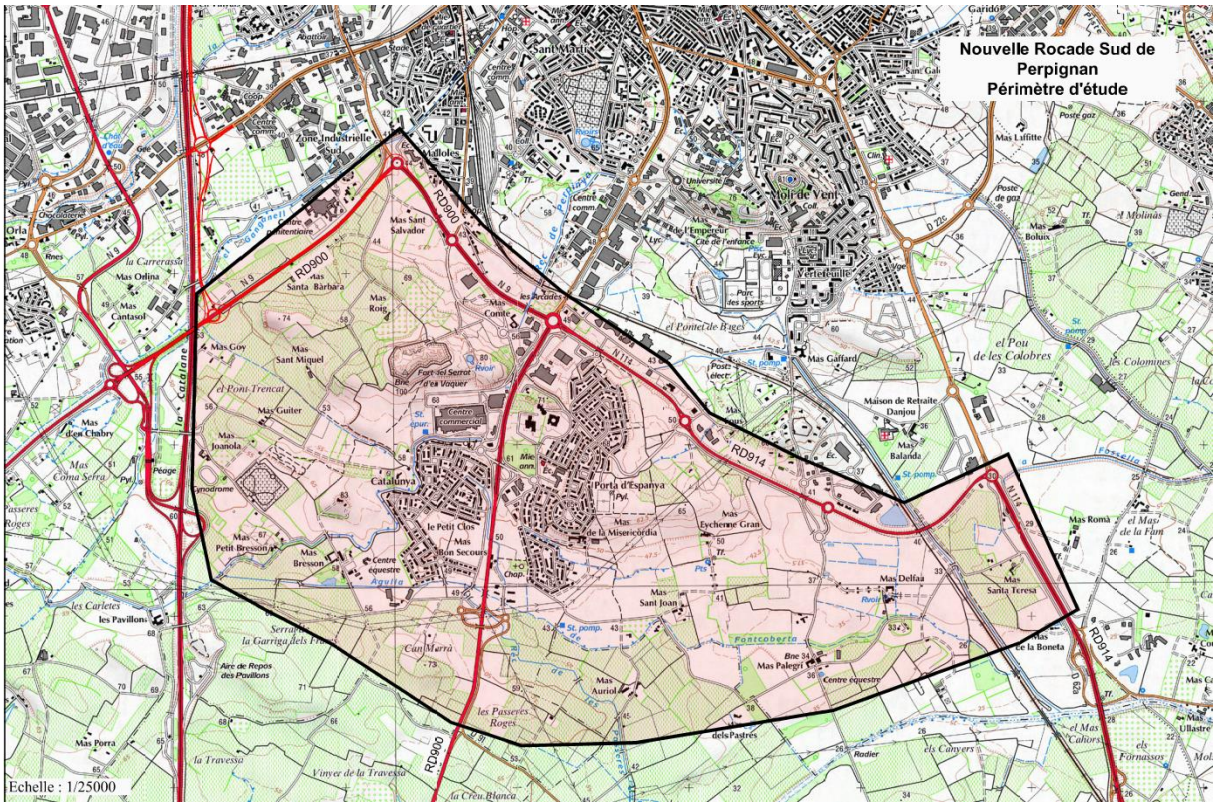
Or, le coût est toujours partagé entre la Région, le Département, la communauté urbaine et la ville de Perpignan. Ce projet d'investissement devrait de plus être prioritaire dans les investissements du Département.

Quant à la maîtrise foncière, un large périmètre fait déjà partie de la DUP. Les outils juridiques ne manquent pas pour s'assurer la maîtrise d'une emprise convenable pour ce projet d'envergure.

Un autre argument est plus politique. Deux articles de l'Indépendant (14/09/2020 et 03/03/2021 intitulés respectivement *Elections départementales dans les Pyrénées-Orientales : les écologistes affichent leur ambition*, et *Départementales dans les Pyrénées-Orientales – Nicolas Berjoan (EELV) : « La majorité sortante n'a pas été à la hauteur »*) mentionnent l'opposition formelle des écologistes au projet de rocade pendant la campagne des départementales. Pour eux, hors de question de soutenir la majorité de gauche si elle « *finance des projets de rocade ou des projets déraisonnables sur les stations de ski* ». Salima Baaziz, responsable départementale de Génération.S. promet « *la fin du monde des ponts, des rocades et de l'artificialisation des sols* ».

Un autre article de l'Indépendant du 22/11/2017 titré *Perpignan asphyxiée par les embouteillages* dressait un bilan du contournement de Perpignan. Il relevait le chiffre du cabinet INRIX de 23h de bouchon par an en moyenne pour les perpignanais, avant d'avancer un autre argument : les travailleurs doivent laisser la voiture dans des parcs-relais, et poursuivre leur chemin en bus, en vélo ou à pieds. Cette idée se rapproche des solutions préconisées par l'Etat avec la création des ZFE.

Enfin, le sectarisme politique des élus départementaux vis-à-vis de la ville de Perpignan est également un argument important. Pour rappel, Louis ALIOT n'était pas invité à l'inauguration du pont de la rocade sur la Têt qui a eu lieu le 09/04/2021 au prétexte que la ville ne participait pas financièrement du projet.



Périmètre du projet de rocade Sud – source www.ledepartement66.fr

Ce périmètre d'étude montre bien la nécessité de la réalisation de la rocade Ouest.

Il est clair que le département n'aime pas Perpignan.