

Perpignan
Méditerranée
Métropole
PERPINYÀ MEDITERRÀNIA | METRÒPOLI

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal valant Plan de Mobilités (PLUi-D)

RAPPORT DE PRÉSENTATION

1.1.2. Diagnostic Déplacements

Approuvé par délibération du Conseil communautaire du 24/02/2026



Introduction

| L'intégration d'un Volet Déplacements au PLUi |

Déjà dotée d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) qu'il convenait de réviser, Perpignan Méditerranée Métropole a saisi l'opportunité de coupler cette démarche à l'élaboration de son PLUi, garantissant ainsi une meilleure articulation entre politiques d'urbanisme et de déplacements.

La délibération du Conseil communautaire de Perpignan Méditerranée Métropole en date du 29 avril 2024, rectifiant les précédentes délibérations de 2015 et de 2016 qui prescrivaient l'élaboration d'un PLUi puis du PLUi-D, décline les objectifs poursuivis :

- Répondre aux besoins des habitants et usagers en matière de mobilité et de facilités d'accès, en cohérence avec le développement du territoire, la préservation du cadre de vie, et la protection de l'environnement et de la santé ;
- Lier développement urbain et politique des déplacements, et renforcer la cohésion sociale et territoriale ;
- Afin de diminuer le trafic automobile, développer les transports en commun, les pôles d'échanges multimodaux avec des parcs de rabattement en première couronne, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur, des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie ;
- Améliorer l'usage du réseau principal de voirie de l'agglomération ;
- Encadrer les besoins de stationnement liés à l'urbanisation, organiser le stationnement sur la voirie et dans les parcs publics, la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge y compris sur le littoral ;
- Réguler les besoins de stationnement liés à l'urbanisation ;
- Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- Développer les modes de déplacements doux ou alternatifs en opérant un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transports ;
- Améliorer l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la sécurité de tous les déplacements ;
- Améliorer les mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et de collectivités publiques, des élèves et des personnels des établissements scolaires ;
- Organiser une tarification et une billettique intégrées.

| Le diagnostic du Volet Déplacements : connaître les dynamiques à l'œuvre pour mieux définir une stratégie ambitieuse et cohérente |

Le présent diagnostic a pour but de poser un premier état des lieux de la question des mobilités au sein de la communauté urbaine et en lien avec les intercommunalités voisines.

Il s'articule en quatre chapitres :

- Le premier décrit les grandes logiques de déplacement à l'œuvre, à différentes échelles, et met en évidence le poids de la communauté urbaine dans son contexte territorial.
- Le deuxième développe l'importante place qu'occupe la route et en particulier la voiture particulière dans ces déplacements, malgré les limites que ce mode de déplacement présente aujourd'hui.
- Le troisième est un focus sur les modes actifs – le vélo et la marche – et l'accessibilité.
- Le quatrième se concentre sur la question des transports collectifs, de grande accessibilité puis de proximité, et leur maillage grâce à l'intermodalité.

Une synthèse finale, revient sur les points saillants qui ont été pris en compte pour déterminer la stratégie ambitieuse et cohérente développée dans la suite du volet « Déplacements ».

Sommaire

1 – LOGIQUES DE DEPLACEMENTS

M1 – Perpignan Méditerranée Métropole, première destination des flux domicile-travail du département

M2 - Des pôles générateurs de déplacement principalement situés en couronne de la ville-centre, Perpignan

M3 - Une fréquentation du territoire soumise à d'importantes variations saisonnières

M4 – PMM au cœur d'un espace transfrontalier : des flux de transit et de transport de marchandises

2 – INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET USAGE DE L'AUTOMOBILE

M5 - La voiture, mode de déplacement privilégié sur le territoire de PMM, facilité par un important réseau routier

M6 - Un stationnement globalement aisé même dans le cœur d'agglomération

M7 - Un système de rocades en construction pour dévier les flux de transit

M8 - La voiture, un poste de dépenses important pour des ménages modestes

M9 - Les nouvelles motorisations et les mobilités partagées

M10 - Les transports, 1^{er} émetteur de gaz à effet de serre et d'oxyde d'azote sur le territoire, un fort levier de transition énergétique

M11 - Une hausse des accidents, notamment mortels, sur le territoire communautaire

M12 – Pour la logistique à grande et petite échelle, des alternatives à la route en construction

3 – MODES ACTIFS ET ACCESSIBILITE

M13 - Un territoire privilégié pour la pratique du vélo et de la marche, et des habitants en demande

M14 - Un réseau cyclable en développement, des enjeux de continuité et de sécurité toujours prégnants

M15 - Un Plan Vélo pluriannuel pour mieux desservir l'ensemble du territoire communautaire

M16 - Le stationnement et l'offre de services, d'autres leviers pour soutenir la pratique du vélo au quotidien

M17 – Des piétons relégués aux marges : détours et pratiques à risque

M18 - Une place à redonner aux piétons pour une redynamisation des cœurs de ville et village

4 – TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITE

M19 - Un aéroport intermédiaire dans un fort contexte concurrentiel

M20 - Un projet de LGV d'intérêt national et européen pour améliorer les connexions ferroviaires

M21 - Un réseau de TER peu adapté aux déplacements pendulaires mais à fort potentiel

M22 - Le réseau liO pour répondre aux besoins de déplacement entre EPCI

M23 – Perpignan Méditerranée Métropole, un territoire inégalement peuplé et aux contours atypiques, autant de défis pour l'efficacité du réseau de transport en commun

M24 – Sankéo : un nouveau réseau sur-mesure, un nouvel élan pour les solutions de transports publics et de mobilités actives

M25 – L'accessibilité du réseau : un enjeu d'inclusivité

M26 – Une attractivité du réseau de bus à poursuivre, une offre en site propre insuffisante

M27 – L'intermodalité en construction

M28 - Information sur les mobilités : plusieurs actions qu'il reste à coordonner pour plus de visibilité

SYNTHÈSE DES CONSTATS ET DES ENJEUX

SIGLES



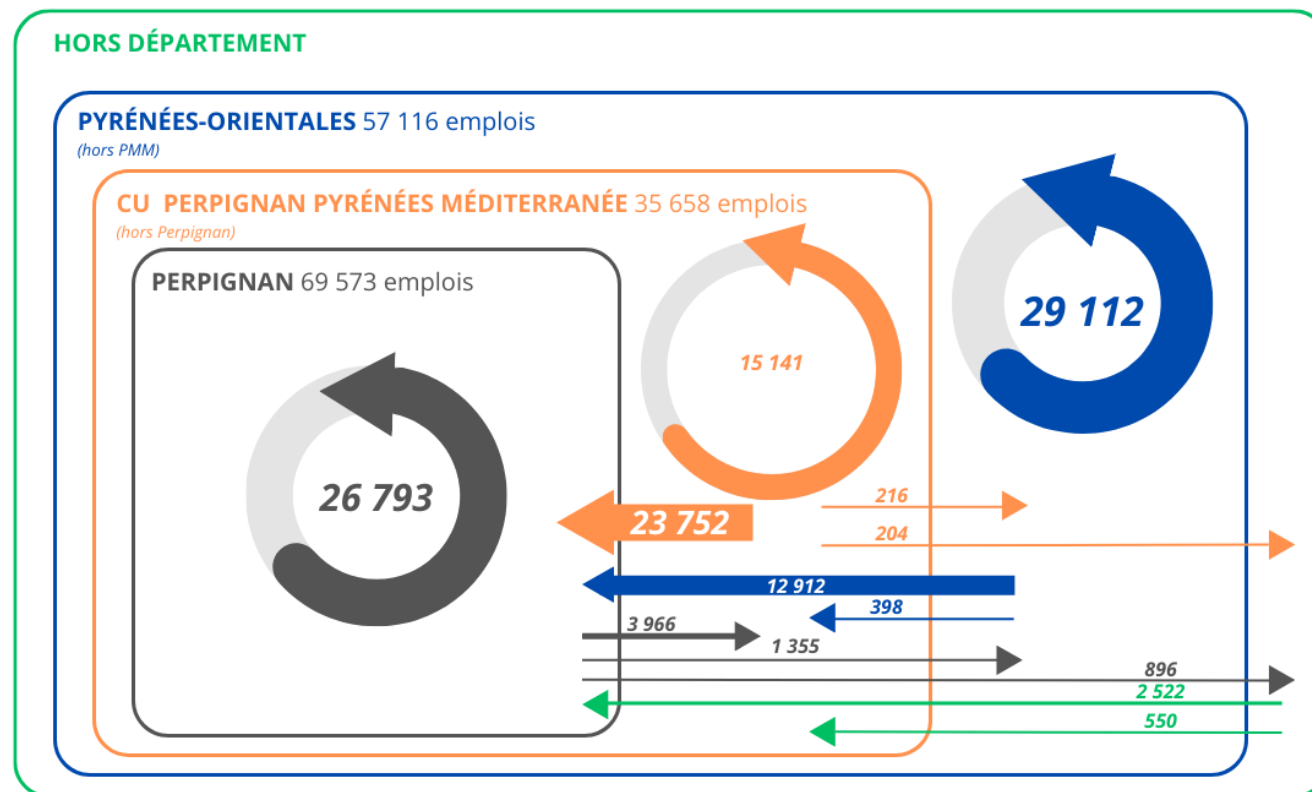
1 – Logiques de déplacements

Le premier chapitre vise à décrire les logiques de déplacements à l'œuvre sur le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole (PMM). La communauté urbaine est le principal pôle attracteur des flux domicile-travail à l'échelle départementale, mais les réseaux de transports voient leur fréquentation varier selon les saisons, notamment avec le littoral qui attire et concentre de nombreux flux supplémentaires en été. PMM est aussi un territoire de transit, traversé par l'autoroute A9, et de transport de marchandises, au carrefour entre la France et l'Espagne.

MESSAGE 1 | Perpignan Méditerranée Métropole, première destination des flux domicile-travail du département

| La communauté urbaine est le premier pôle d'emplois du département |

Perpignan Méditerranée Métropole est la principale destination des flux pendulaires du département, comme l'illustre la carte en page suivante et le schéma ci-dessous. Elle attire chaque jour près de 16 000 travailleurs venant de l'extérieur, essentiellement depuis les communautés de communes voisines, qui s'ajoutent aux 70 000 travailleurs qui à la fois résident et occupent un emploi dans la communauté urbaine. Une majorité des flux entrants provient du sud, de l'ouest du département ainsi que du territoire de la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée.

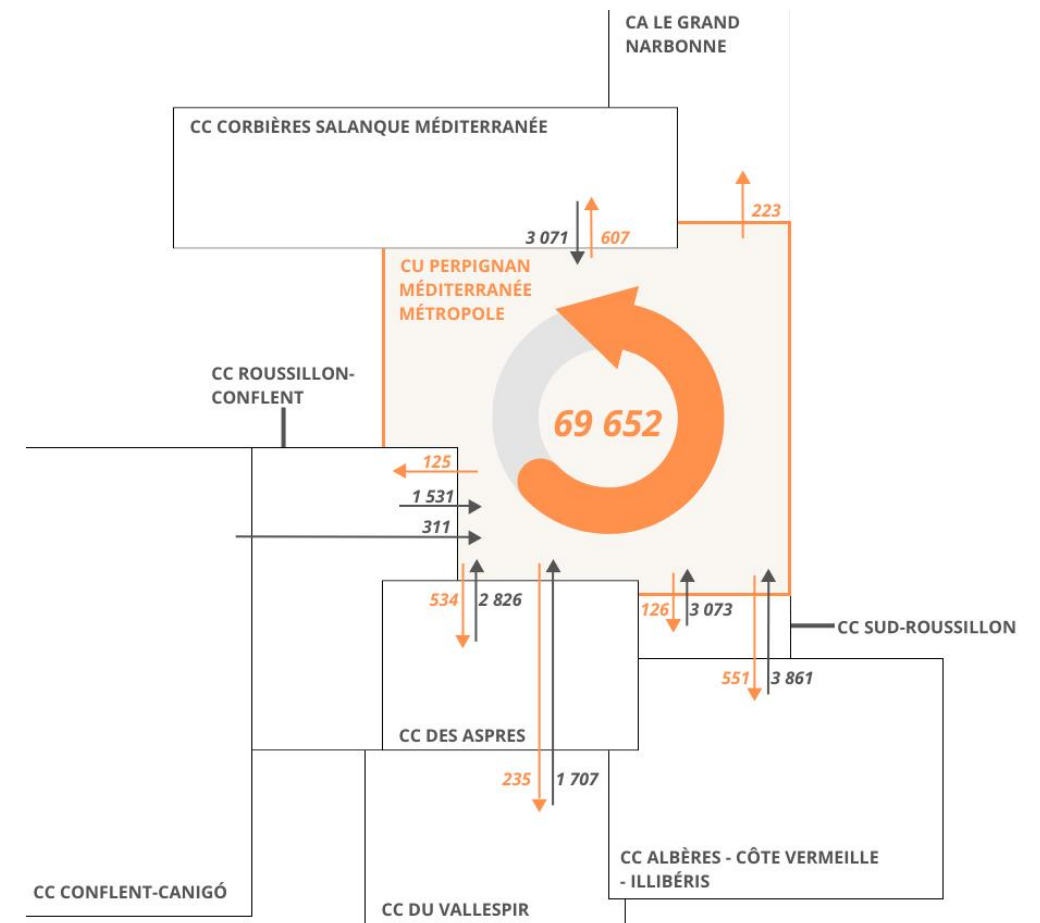


▲ **Les déplacements Domicile-Travail** (INSEE, 2021).

Aide à la lecture :

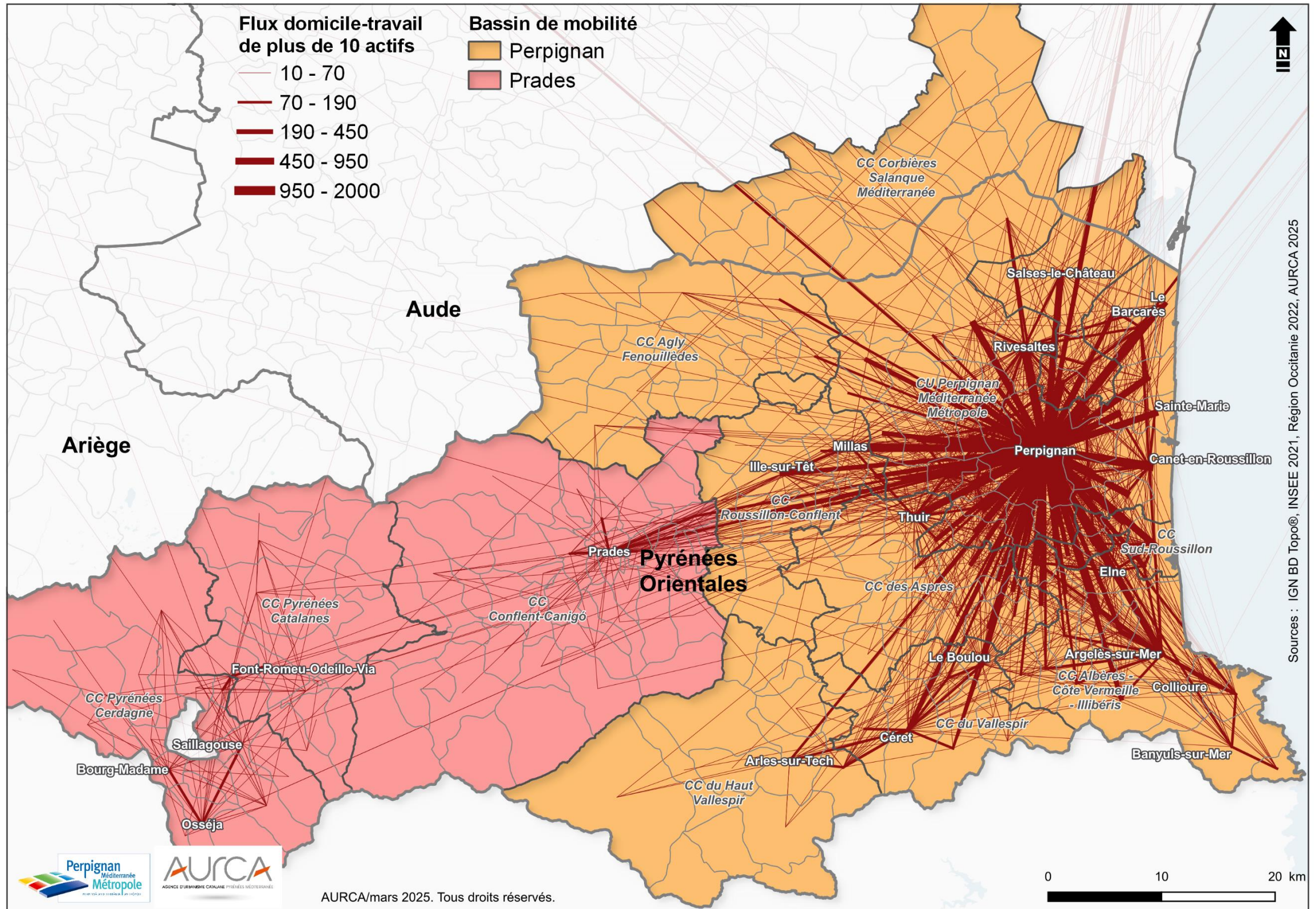
- 39 186 personnes travaillent à Perpignan et sont domiciliées à l'extérieur de Perpignan
- Les Pyrénées-Orientales concentrent 57 116 emplois (hors PMM)
- 15 141 personnes habitent et travaillent au sein de PMM (hors Perpignan)

Les travailleurs entrants à PMM sont **6 fois** plus nombreux que les sortants. (INSEE, 2021)

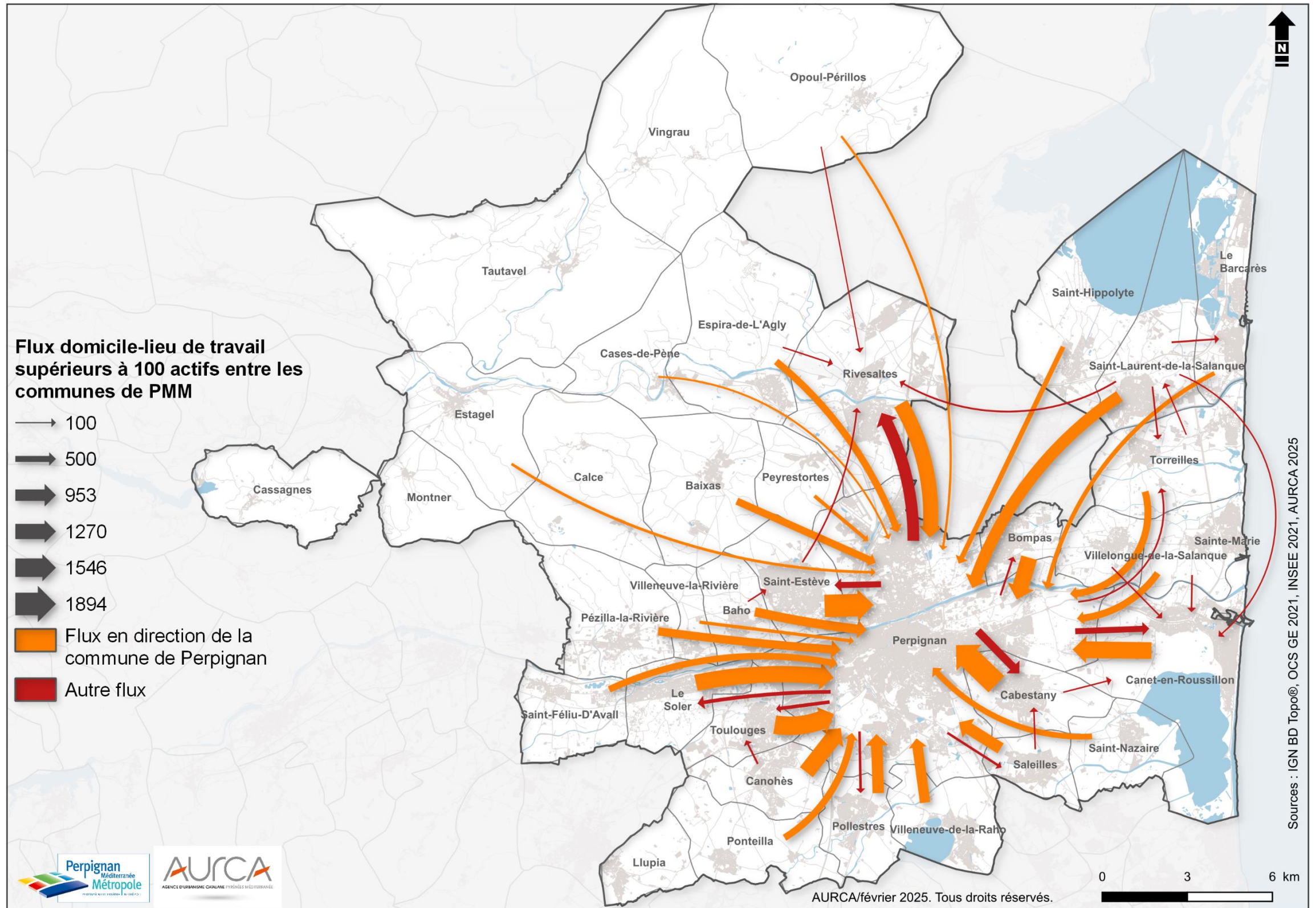


▲ **Les déplacements domicile-travail entre Perpignan Méditerranée Métropole et les EPCI voisins** (flux supérieurs à 100, INSEE, 2021).

LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES AU SEIN DU DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES



LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES ENTRE LES COMMUNES DE PMM



| Une société diverse, vulnérable et vieillissante |

Le revenu des habitants de PMM est significativement plus faible que la moyenne nationale : 20 260€ de revenus médians (autant d'habitants de la communauté urbaine ont un revenu supérieur qu'inférieur à 19 730€ par an – INSEE, 2021) contre 23 080€ dans le reste de la France. Le taux de pauvreté (le calcul du taux de pauvreté est multifactoriel et est généralement établi au seuil à 60 % du revenu médian – INSEE, 2021) est aussi plus élevé (23,4%) que dans le reste de la France (14,4%) tandis que Perpignan fait partie des communes urbaines les plus pauvres de l'hexagone avec un taux de pauvreté à 34%. De plus les inégalités sont importantes au sein de la population comme dans les territoires.

Les moins de 30 ans sont les plus touchés par la pauvreté : 36,1% de la tranche d'âge (INSEE-DGFIP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Filosofi, 2020). Les situations socio-économiques de cette tranche d'âge sont très variées et reflètent des inégalités au sein même de cette catégorie. Ainsi, « un jeune sur deux finit sa scolarité sans diplôme de l'enseignement supérieur et c'est plus de la moitié des jeunes qui revendique un état d'esprit positif ou plutôt positif, alors que suite à la crise sanitaire du Covid, nous les pensions résignés et défaitistes » (Kéoscopie, 2024).

D'autres sujets mettent à mal les perceptions autour des « jeunes ». Par exemple, 70% d'entre eux aspirent à une maison individuelle. Même si la voiture n'a plus cette place privilégiée dans les esprits, « elle est encore synonyme de liberté pour quatre jeunes sur dix et le taux de permis de conduire des 25-30 ans n'a pas changé depuis 40 ans » (Kéoscopie, 2024). Un état d'esprit différent de l'image que l'on se fait de cette génération, ainsi, « 28% des jeunes citent le changement climatique parmi l'une de leur trois premières priorités, derrière la santé, le pouvoir d'achat et la pauvreté » et « seuls 26% placent les activités de sorties comme l'une de leurs deux activités favorites en soirée. Ils sont plus nombreux à aimer rester seuls chez eux ou à passer la soirée chez des amis » (Kéoscopie, 2024).

FOCUS



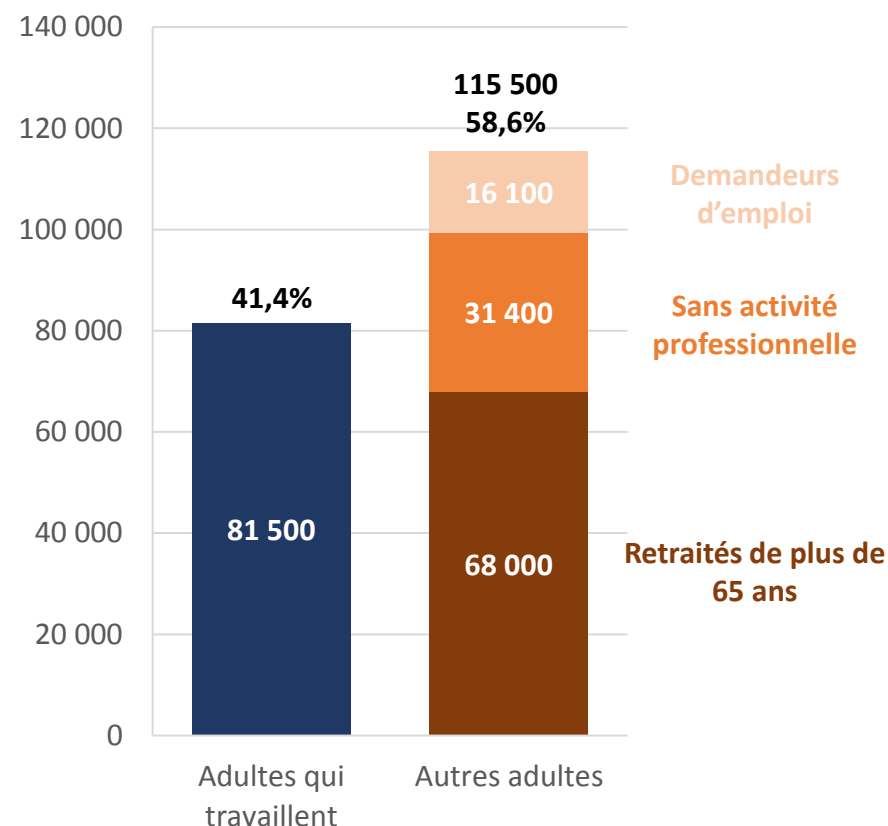
LA SOCIÉTÉ ARCHIPÉLISÉE

La notion de société archipel vient du livre de Jérôme Fourquet « l'Archipel français » et peut s'appliquer à l'échelle de la mobilité. Nous vivons aujourd'hui dans des ensembles multiples et coexistants : « l'unité a laissé la place à une archipelisation de communautés disparates fluctuantes, nécessitant l'adaptation des solutions d'offres et de services » (Kéoscopie, 2024).

Parallèlement, le vieillissement de la population continue : « 80% de l'accroissement démographique de la communauté urbaine de ces dix dernières années sont dûs aux plus de 60 ans » (Kéoscopie, 2024) et les 60-74 ans vont devenir la catégorie âgée la plus nombreuse d'ici quelques années (INSEE, 2021). De plus, l'autonomie et la mobilité des personnes âgées se prolonge dans le temps, ainsi, la mobilité des 75 ans en 2020 est identique à celle des 65 ans dix ans plus tôt. La population bouge plus longtemps, plus vieux.

Les offres de mobilité sont principalement pensées pour les déplacements pendulaires. Or, avec la désynchronisation des rythmes de travail, ces offres deviennent inadaptées. Ainsi, « 58% des adultes de plus de 25 ans ne travaillent pas, et c'est 63% sur la ville de Perpignan. Parmi les adultes qui ne travaillent pas, seuls 14% sont demandeurs d'emplois mais près de 60% sont retraités et ont plus de 65 ans. Leurs déplacements ne sont pas contraints par les heures d'embauches » (Kéoscopie, 2024).

L'enjeu est bien d'inclure ces populations dans la conception des offres de transport en s'attachant à proposer des tarifs accessibles aux plus précaires et porter une attention toute particulière à l'accessibilité physique de la chaîne du déplacement à destination des aînés.



▲ Répartition de la population adulte de plus de 25 ans sur PMM (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).

MESSAGE 2 | Des pôles générateurs de déplacement principalement situés en couronne de la ville-centre, Perpignan

| Perpignan attire toujours les déplacements vers le travail, situé principalement dans les zones d’emplois en périphérie communale |

Les flux de travailleurs entrants sur le territoire de PMM sont en grande partie dirigés vers la commune de Perpignan, puis dans une moindre mesure vers les pôles de Rivesaltes, Canet-en-Roussillon, Cabestany, Saint-Estève ou encore Toulouges et Le Soler qui accueillent de grandes zones d’emplois. Ces actifs participent pleinement aux flux au sein de la Communauté Urbaine, notamment aux heures de pointe du matin et du soir. Une partie des salariés, en horaires décalés, répondent néanmoins à d’autres habitudes de déplacements.

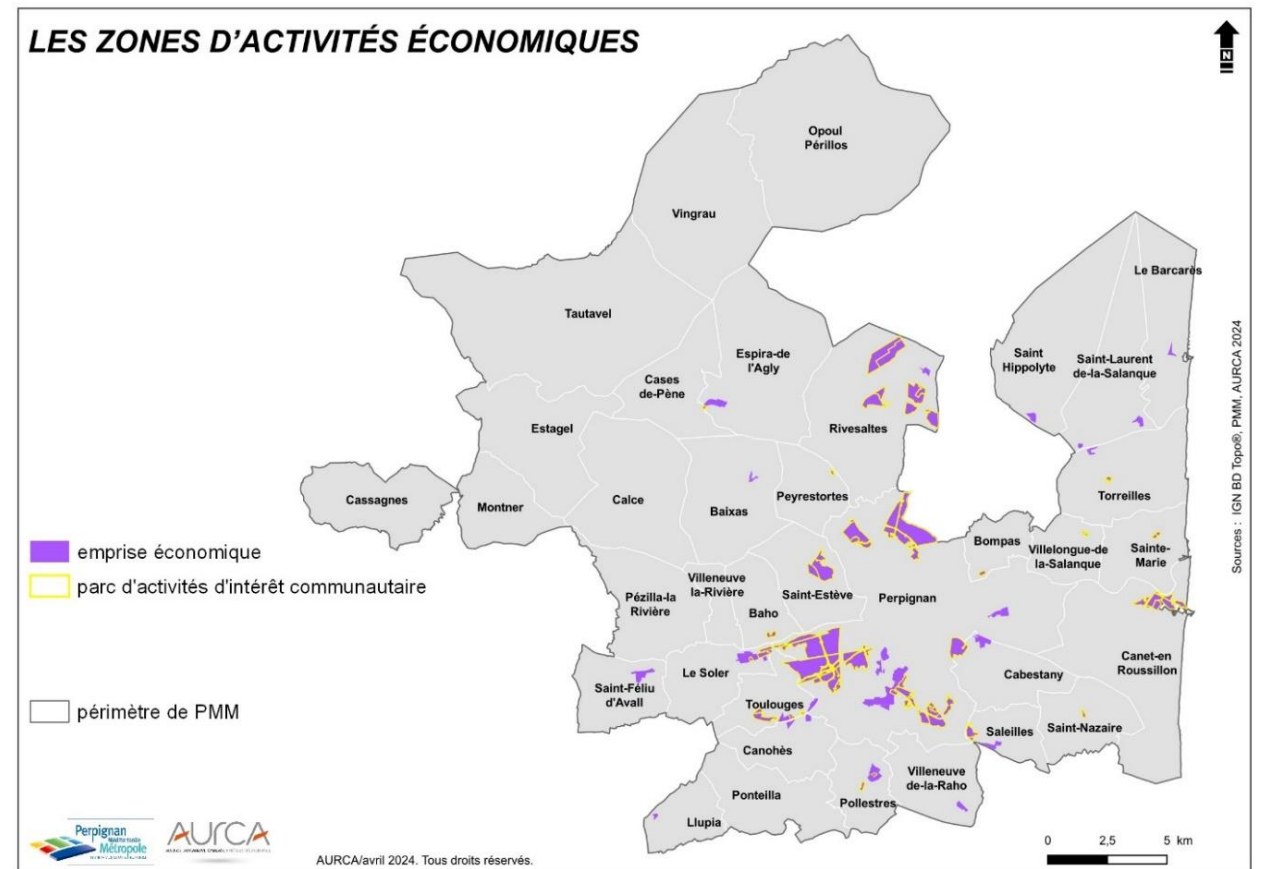
114 785 déplacements sont réalisés chaque jour par les habitants de PMM pour se rendre au travail. Plus de 60% de ces déplacements sont réalisés au sein de la communauté urbaine. Perpignan, avec près de 70 000 emplois, reste la première destination des flux de travailleurs. 38% de ces emplois sont occupés par des Perpignanais, 35% par des habitants d’autres communes de l’EPCI, 27% par des actifs provenant de l’extérieur du territoire.

Cependant, ces flux ne sont pas tous orientés vers le centre-ville de Perpignan : la plupart des zones d’emplois se situe en périphérie de la commune, voire en première couronne (Mas Balande, Porte d’Espagne, Saint-Charles, Mas Guérido, Polygone Nord, Torremilà).

| Les déplacements vers les zones commerciales : une logique similaire |

Les flux générés pour se rendre et revenir du travail sont structurants mais ne constituent pas l’unique facette des déplacements : seulement 20% de la mobilité, tous modes confondus, sont liées au travail.

Les achats motivent 1 déplacement sur 5 en France. La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour faire ses courses même si, en France, 2 déplacements sur 5 à destination des commerces de proximité se font à pied. Les grandes zones commerciales correspondent globalement aux grandes zones d’emploi de la communauté urbaine. Elles génèrent des flux selon des cadrans géographiques plus ou moins vastes : là où l’Espace Roussillon voit principalement des habitants du nord-est de la communauté urbaine venir y faire ses achats, le secteur de Porte d’Espagne accueille majoritairement les clients du sud et de l’est du département, bien au-delà de Perpignan Méditerranée Métropole.

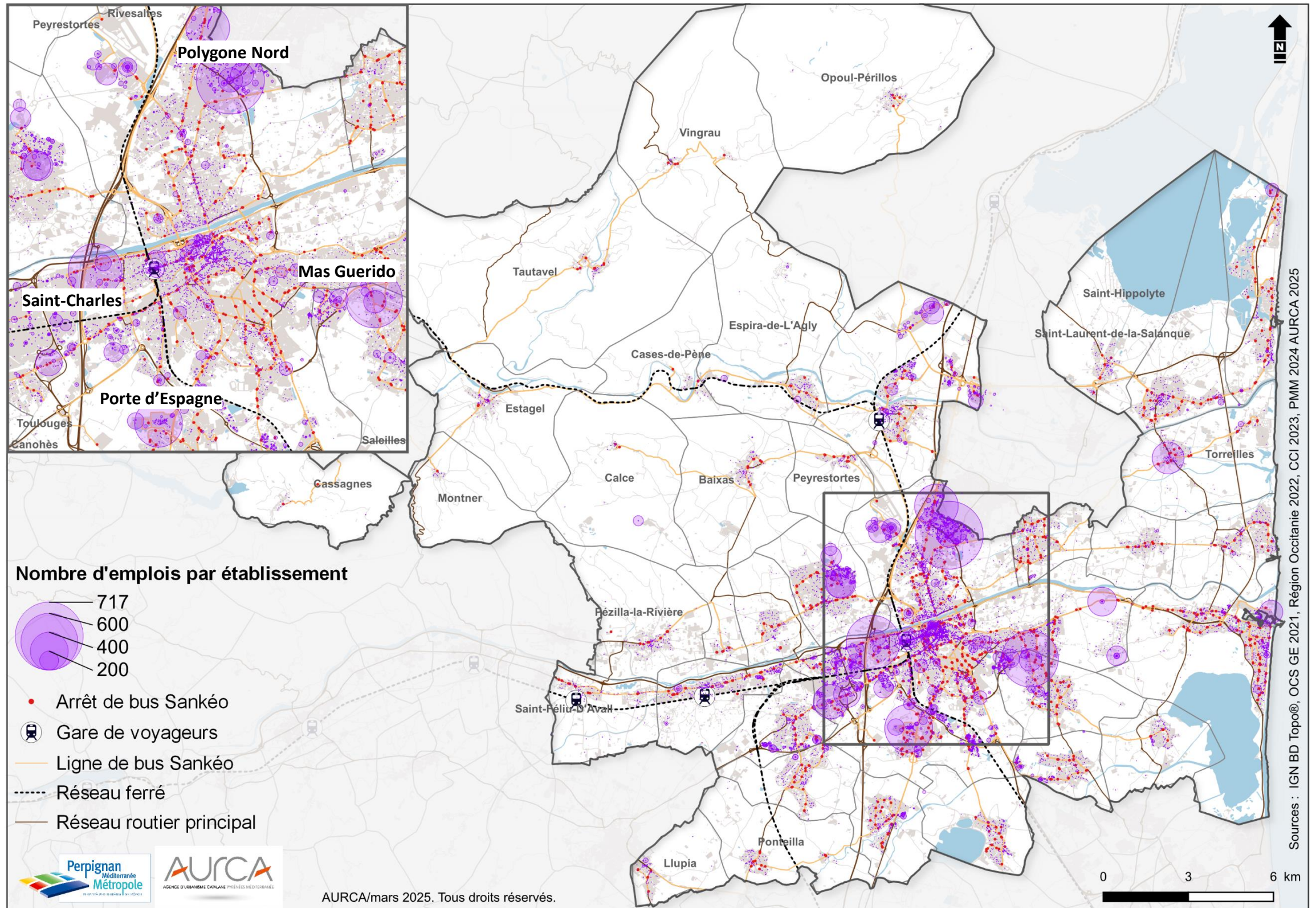


▲ **Les zones d’activités économiques de Perpignan Méditerranée Métropole (AURCA, 2024).** On observe qu’elles sont principalement situées sur la commune de Perpignan mais près des limites communales ou dans les communes limitrophes.



▲ **Tecnosud 2 (AURCA, 2022).**

LES ZONES D'EMPLOI SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ



| Des équipements structurants également concentrés à Perpignan et en périphérie |

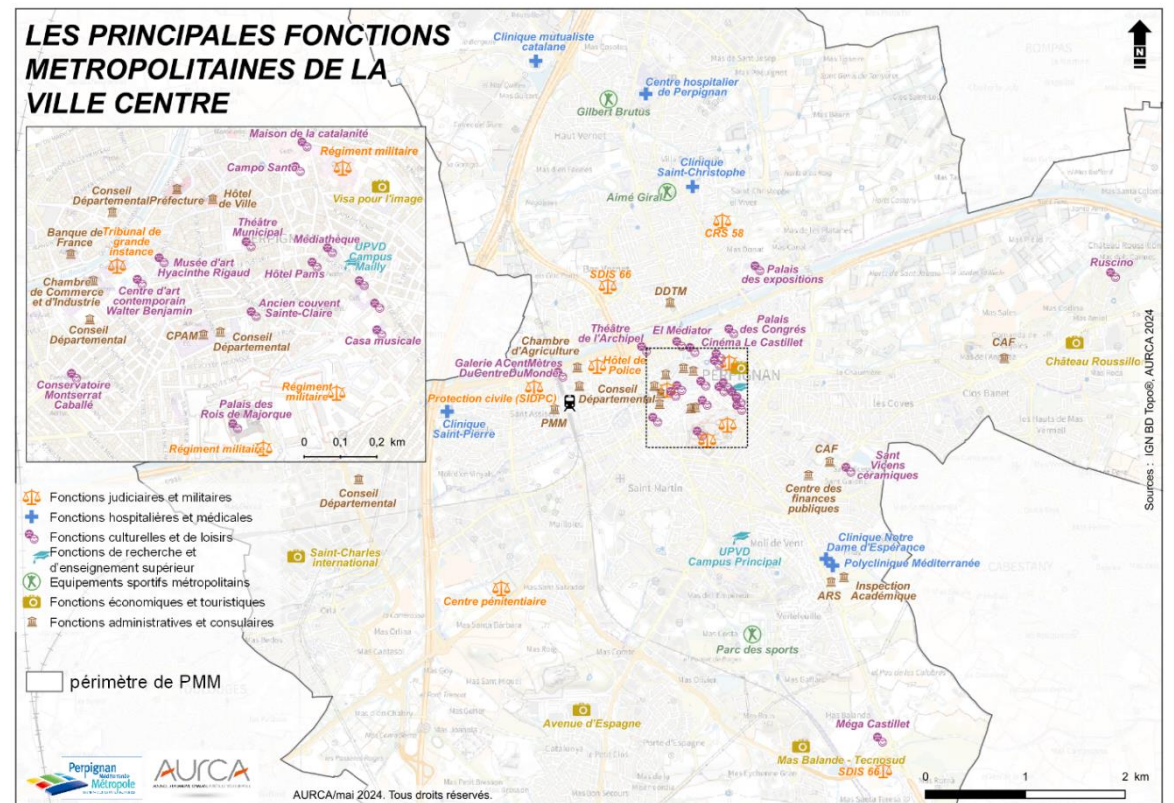
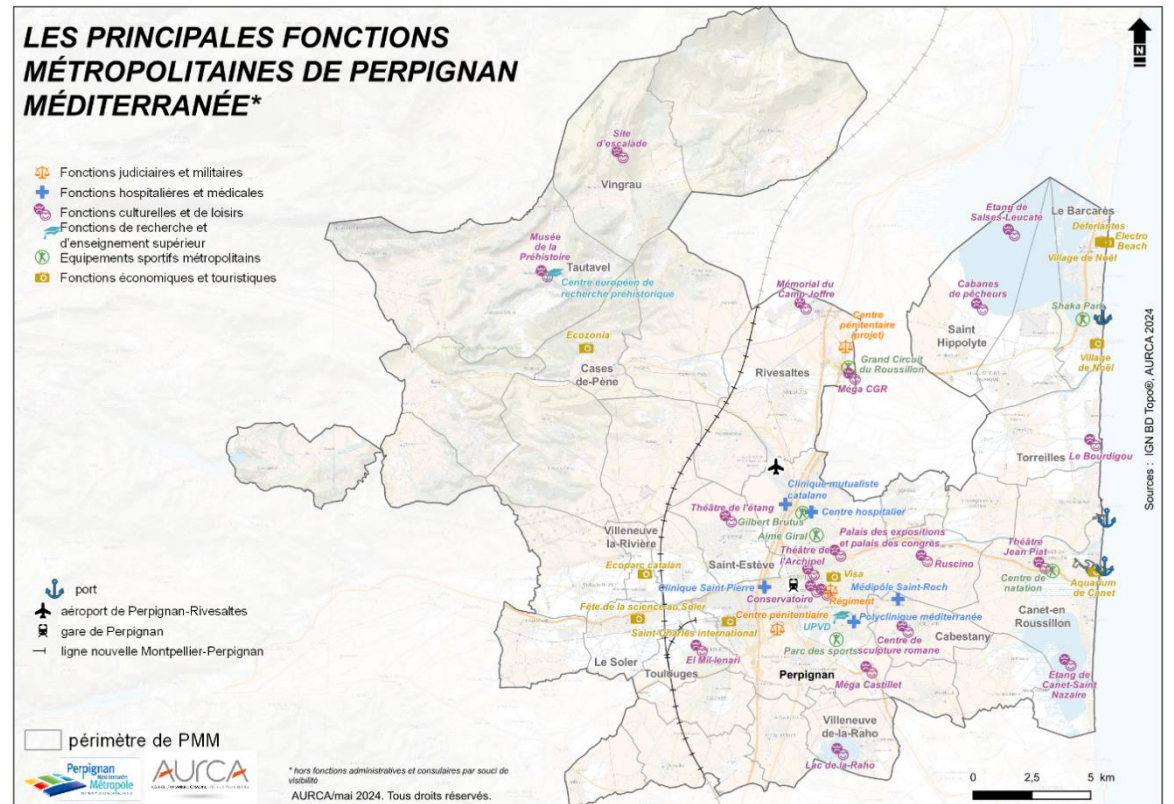
Les cartes ci-contre localisent les principales fonctions métropolitaines de Perpignan Méditerranée Métropole. On y retrouve des équipements structurants qui agissent comme des pôles générateurs de déplacement, venant s'ajouter aux zones d'activités. Le centre-ville de Perpignan accueille les pôles culturels, tels que plusieurs musées, le conservatoire de musique Montserrat Caballé et la Casa Musicale, le Théâtre de l'Archipel et la médiathèque. En revanche, les fonctions médicales et hospitalières sont plutôt situées en couronne autour de la ville-centre, à l'image du centre hospitalier dans le quartier du Haut-Vernet ou de la Clinique Saint-Pierre à Saint-Assisclé. C'est également le cas des équipements sportifs structurants (Parc des Sports, stades Aimé Giral et Gilbert Brutus) ainsi que du campus principal de l'Université de Perpignan Via Domitia, situé au Sud de la commune.

Qu'ils s'agissent des déplacements liés au travail, aux loisirs ou aux achats, les flux suivent des logiques similaires, dirigées de l'intérieur ou de l'extérieur du territoire vers de grandes zones en périphérie de la ville-centre.



▲ Le Théâtre de l'Archipel à Perpignan (AURCA, 2022).

► Les principales fonctions métropolitaines de PMM et de la ville-centre (AURCA, 2024).



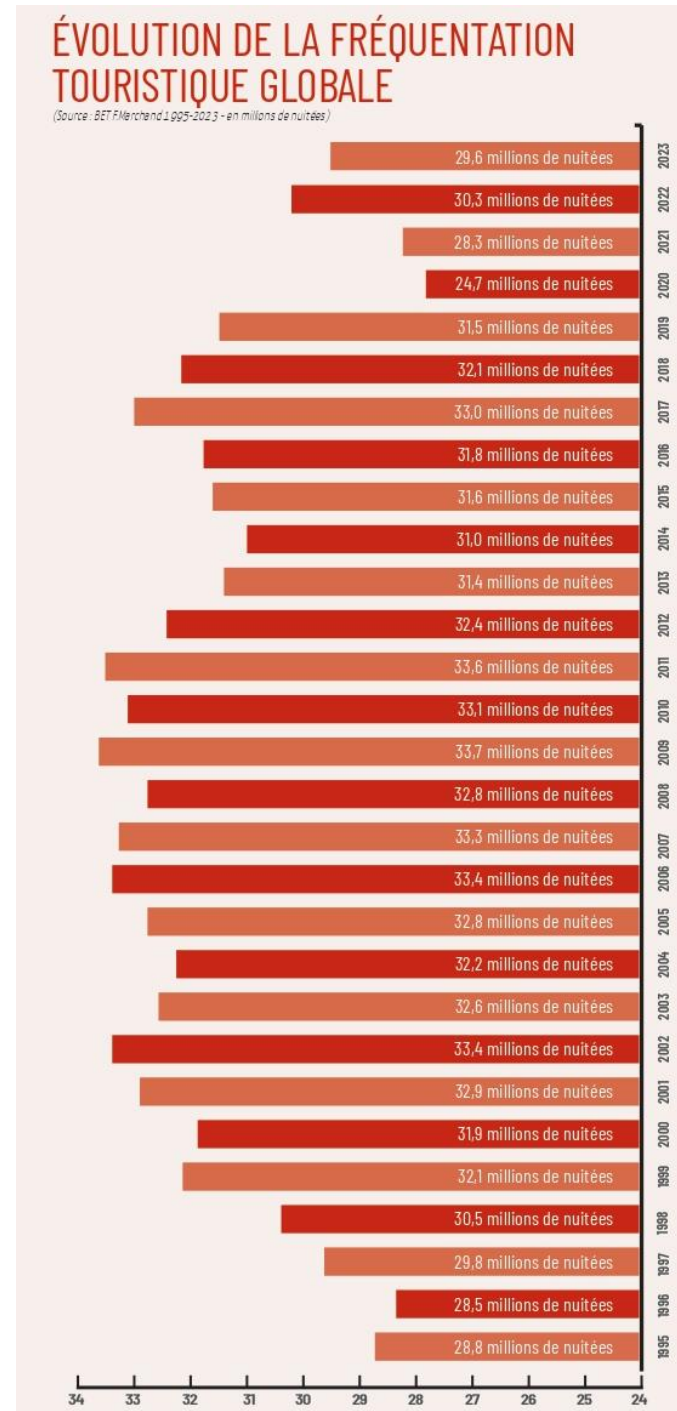
MESSAGE 3 | Une fréquentation du territoire soumise à d'importantes variations saisonnières

| Des déplacements marqués par de fortes variations saisonnières |

Le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole comporte une façade littorale, attractive et très fréquentée des locaux comme des touristes lors de la période estivale.

Sur les 7,6 millions de visiteurs par an dans les Pyrénées-Orientales (3,5 millions de touristes et 4 millions d'excursionnistes) 94% viennent en voiture, 4% en train et 2% en avion en 2023. Le volume de déplacements de personnes et de marchandises augmente donc en conséquence, allant jusqu'à doubler pendant les mois de juillet et d'août. À titre d'exemple, en 2024, en pleine saison estivale sur la côte, le nombre de personnes présentes chaque jour (en séjour ou à la journée) est passée de 77 400 personnes en janvier/février à 319 600 en juillet/août (ADT66/Flux Vision Tourisme, 2024). L'accroissement des capacités touristiques marchandes avec le développement des locations de courtes durées (« l'airbnbisation ») est également à prendre en compte.

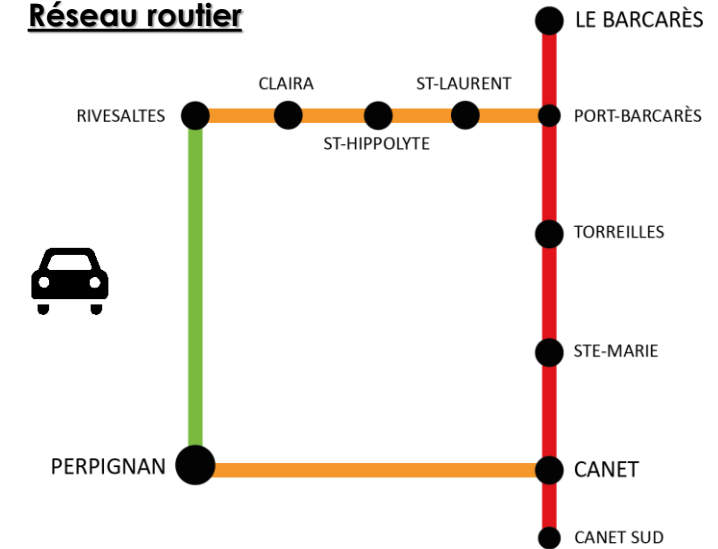
Les infrastructures de transport et les offres de mobilité connaissent donc une forte variation de fréquentation : d'une part, la population présente sur le territoire augmente, et de l'autre les habitants à l'année se déplacent plus. En effet, depuis Le Barcarès et jusqu'à Canet-en-Roussillon, les routes départementales D81, D83 et D617 voient leur fréquentation augmenter, avec des taux allant de 26 à 67% en juillet et août comparé au reste de l'année. Une dynamique similaire est constatée pour les lignes 3 (+56%), 5 (+29%) et 10 (+30%) du réseau de bus Sankéo qui relie la gare de Perpignan au littoral. L'enjeu est bien « d'absorber » partiellement l'afflux de visiteurs par l'adaptation des offres de transport.



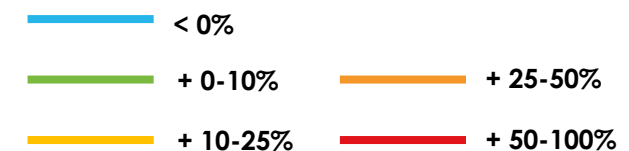
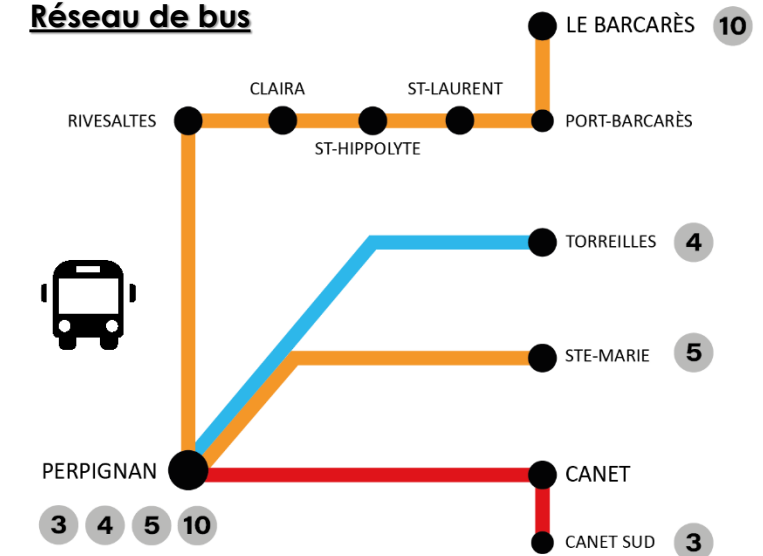
▲ Évolution de la fréquentation touristique 1995-2023, en nuitées, à l'échelle des Pyrénées-Orientales (ADT66, 2024).

▼ Évolution du trafic routier (2022) et de la fréquentation des lignes de bus (2024) en période estivale : des réseaux de transport très sollicités (PMM, CD66).

Réseau routier



Réseau de bus





| Une occupation en hausse des résidences secondaires toute l'année |

Au-delà du tourisme, les changements de modes de vie génèrent une occupation accrue des résidences secondaires, avec une population en présence supérieure aux populations recensées, et des besoins de mobilité à mieux considérer (l'effet « multi-résidences » pour la population retraitée mais également en lien avec l'avènement du télétravail pour 35% des métiers).

Ainsi, pour la commune de Canet-en-Roussillon par exemple, on observe de larges divergences entre :

- la population relevée par l'INSEE en 2021, qui s'élève à 12 598 habitants,
- les fichiers fiscaux qui portent ce nombre à 14 075 habitants,
- et les projections obtenues par croisement des données FILOCOM, MAJIC (relatives au logement) et des volumes traités par la station d'épuration des eaux usées (STEP) qui estiment le nombre d'habitants permanents à environ 25 000.

On estime par ailleurs le pic résidentiel entre 40 000 et 46 000 personnes en juillet-août (AURCA).



Front de mer à Canet-en-Roussillon

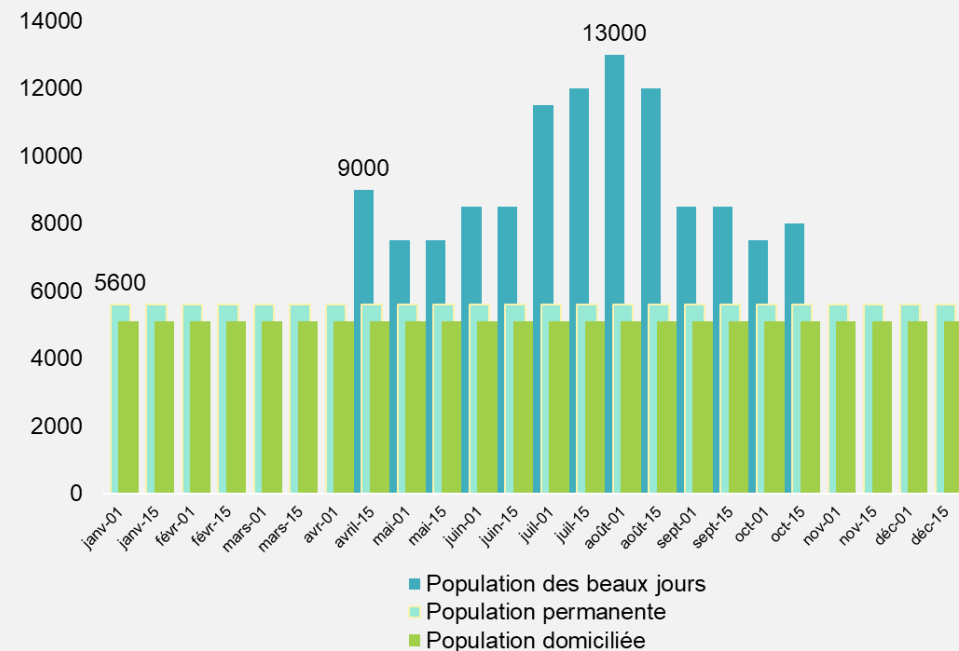
On estime que **70 %** des résidences secondaires de Canet-en-Roussillon sont occupés 8 à 10 mois par an.



L'EFFET « BEAUX JOURS » À SAINTE-MARIE-LA-MER

- ▶ **4 784 habitants** en 2021 selon l'INSEE
- ▶ **5 100 habitants** en 2021 selon les fichiers fiscaux
- ▶ Environ **5 600 habitants permanents** : projection d'après les données INSEE, FILOCOM, MAJIC et STEP (AURCA, 2024)
- ▶ Un pic résidentiel estimé à **11 500 /13 000 personnes** en juillet-août (estimation AURCA)

Schématisation des variations de population à Sainte-Marie-la-Mer



STEP 2021/2022 – Insee 2023 – Aurca 2024 ©



MESSAGE 4 | PMM au cœur d'un espace transfrontalier : des flux de transit et de transport de marchandises

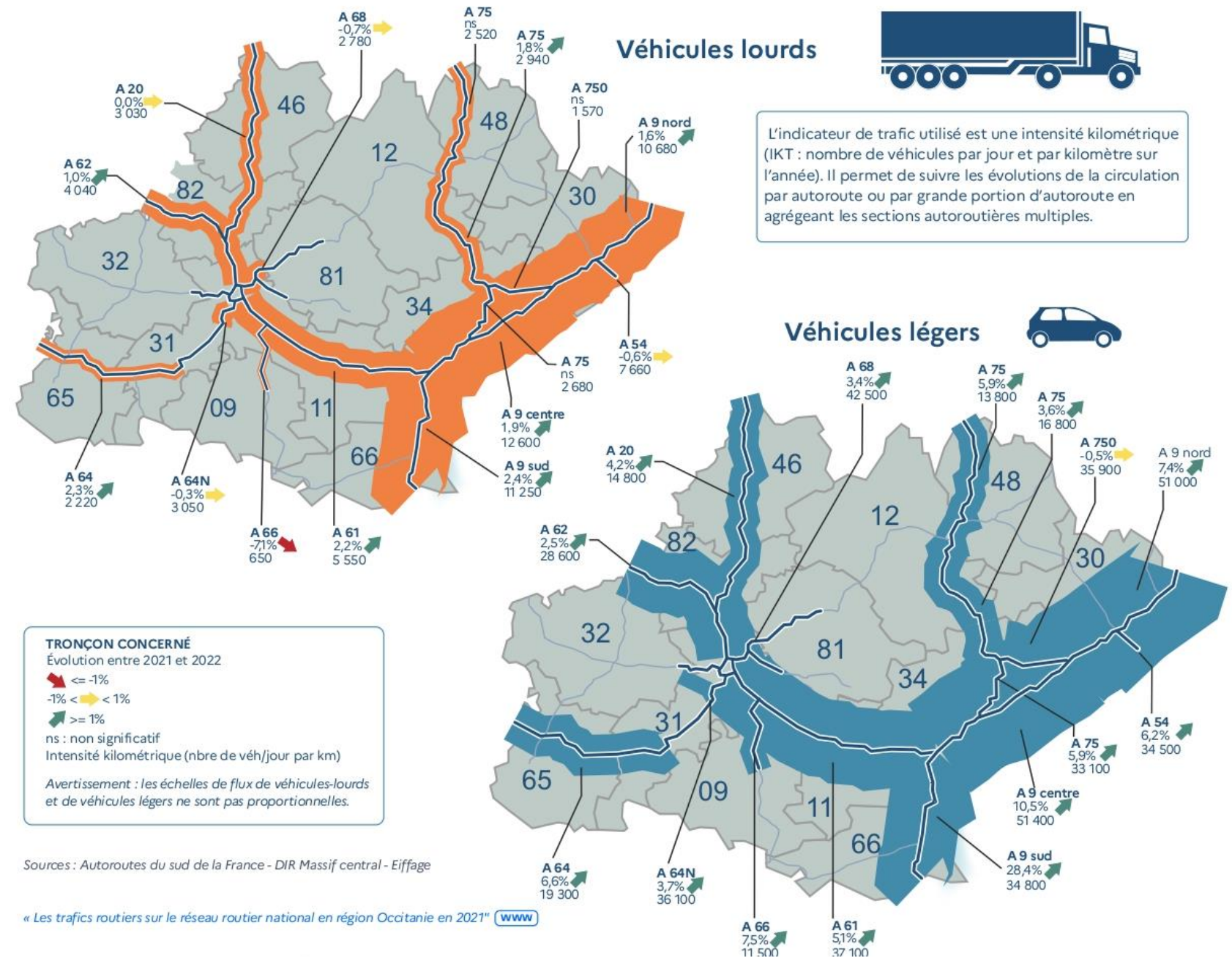
| Un lieu de passage historique entre la France et l'Espagne |

La plaine du Roussillon est historiquement le principal lieu de passage terrestre entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Les flux de transit y sont plus élevés que sur le franchissement atlantique des Pyrénées (Hendaye-Irun), et en volume de marchandises, deux fois plus élevés que ceux des Alpes. L'autoroute A9, en 2x3 voies, traverse l'agglomération du nord au sud. Cet axe routier structure tous les flux de transit qu'ils soient logistiques, touristiques ou utiles aux activités économiques en général. Des volumes de trafic élevés et constants y sont relevés : en 2022, 2 comptages réalisés sur l'A9, l'un à Leucate, l'autre au Perthus, relèvent respectivement 48 200 et 39 200 véhicules par jour en moyenne (DREAL Occitanie). En période de vacances scolaires et de week-ends prolongés, ce trafic croît de manière conséquente. L'intensité kilométrique de trafic annuelle (voir ci-contre) a augmenté de 6,7% pour la même portion d'autoroute par rapport à la valeur d'avant crise.

| L'important trafic de poids-lourds |

Les marchandises aujourd'hui transitent presque exclusivement par les routes (90% de part modale à l'échelle nationale). Le fret routier représente ¼ du trafic sur l'A9. En 2022, « l'autoroute A9 enregistre les plus forts trafics poids-lourds de la Région Occitanie (de 10 680 à 12 600 véhicules par jour et par kilomètre) en hausse de 2,4% entre Narbonne et la frontière espagnole par rapport à 2021 » (INSEE, 2023). Certaines portions de routes départementales connaissent aussi des trafics élevés de poids-lourds : 15,02% du trafic sur la RD900 à Rivesaltes ; 12,02% sur la RD12 au croisement avec l'autoroute à Rivesaltes ; 11,88% sur la RD914 au niveau de la Rocade sud de Perpignan.

TRAFIC AUTOROUTIER (réseau concédé et A75 - Données 2022)



2 – Infrastructures routières et usage de l'automobile

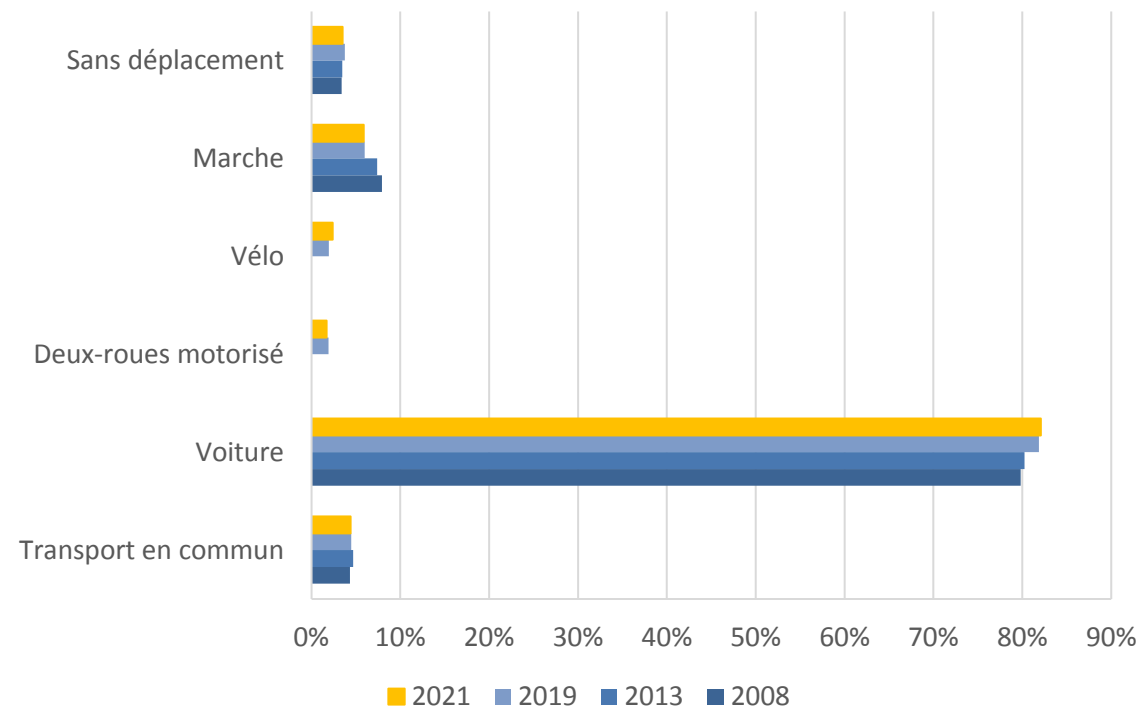
Le deuxième chapitre développe la question de la place importante qu'occupe la voiture particulière dans les déplacements effectués sur le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole. Elle reste en effet l'un des moyens les plus efficaces pour se déplacer, avec des axes peu saturés, un stationnement aisé et un système de rocade en cours de déploiement autour de la ville-centre, dont le but est de dévier les flux de transit hors du cœur d'agglomération. Toutefois, le recours à la voiture pose plusieurs problèmes d'ordre social, environnemental et économique qui incitent aujourd'hui à déployer des solutions de mobilité alternatives. Le chapitre se terminera par un focus sur les infrastructures de logistiques.

MESSAGE 5 | La voiture, mode de déplacement privilégié sur le territoire de PMM, facilité par un important réseau routier

| Une part modale de la voiture largement majoritaire pour les déplacements pendulaires |

Pour l'heure, l'étude de la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail à PMM révèle une part très largement majoritaire des déplacements en voiture, qui représentent 82,1% des déplacements en 2021. En comparaison, les autres modes de déplacement (modes actifs et transports en commun) ne s'élèvent qu'à 12,7%, avec même une baisse constatée pour la marche (graphique ci-dessous).

On notera en revanche que le manque de données autres que « domicile-travail » ne permet pas une analyse plus approfondie des moyens de transport utilisés pour les autres motifs de déplacement – même si l'on peut supposer que le recours à la voiture reste majoritaire, au regard de la localisation des pôles générateurs de déplacement (cf. Message n°2).



▲ **Évolution de la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail sur PMM (AURCA, 2024).**

* Avant 2019, les données concernant les deux-roues motorisés et les vélos sont regroupés en un seul item, le détail n'est pas disponible.

| Un développement périphérique favorable à la voiture |

Sur le territoire, les zones d'emplois et commerciales ont été conçues dans une large mesure pour un accès en voiture, avec de grandes emprises qui lui sont réservées, entre routes, voies d'accès, ronds-points et parkings. Ces secteurs sont ainsi desservis par des infrastructures routières directes et efficaces, le stationnement y est aisé.

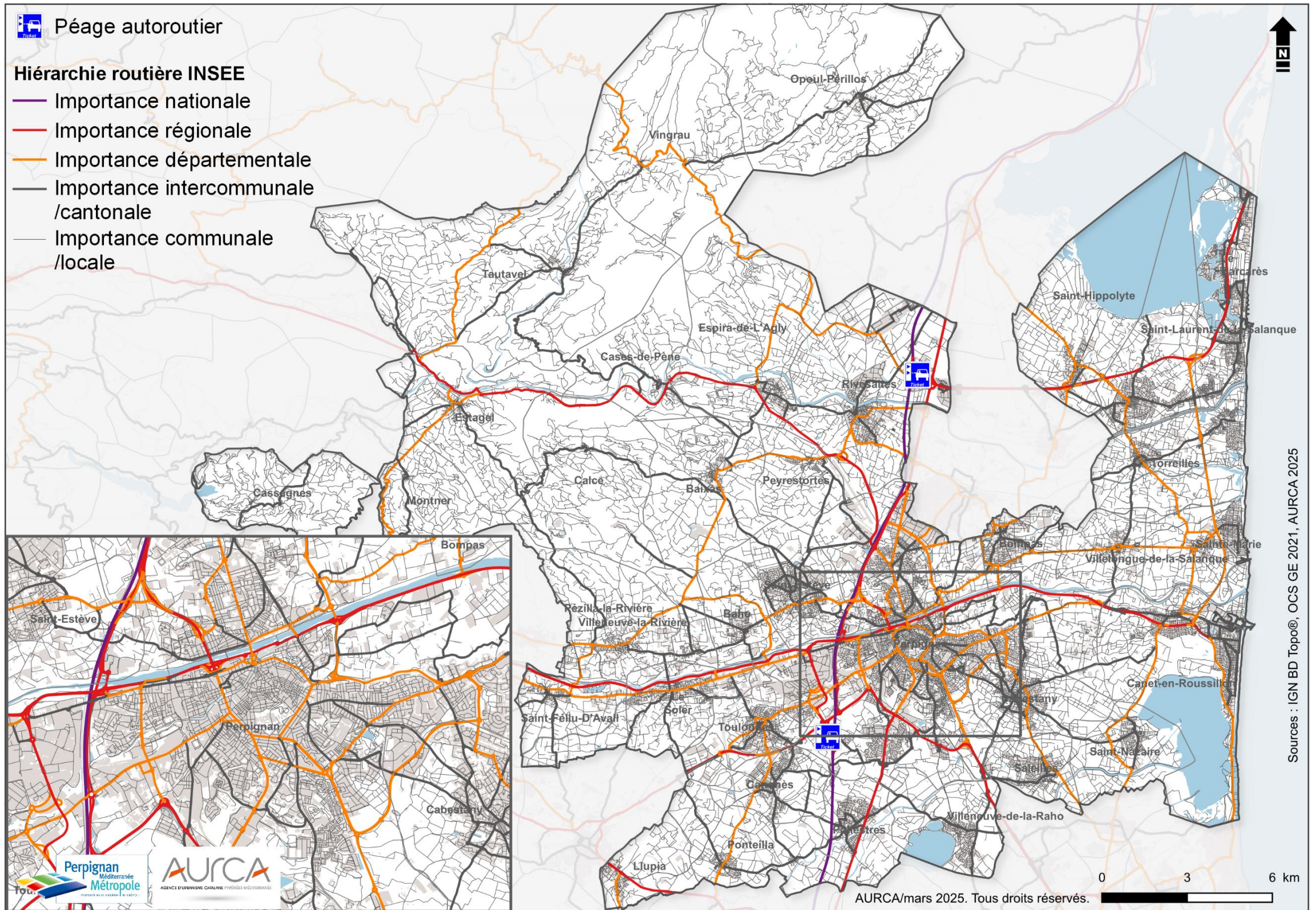
Pourtant, l'ensemble des zones est accessible en bus. A ce sujet, le réseau de bus urbains, d'abord organisé en étoile depuis l'hypercentre, ne correspondait pas aux logiques de déplacements, notamment vers le travail. Une récente restructuration du réseau a été l'occasion d'apporter de premières réponses en ce sens (cf. Message n°23) et pourra inciter les actifs à une évolution de leurs pratiques de mobilité.

En 2021, Tecnosud comptait 1 400 places matérialisées de stationnement pour environ 1 000 emplois, soit 1,4 places par emploi.



▲ **Espace de stationnement à Tecnosud (AURCA, 2024).**

LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



| Un réseau routier dense qui fragmente le territoire |

La carte du « Réseau routier structurant sur Perpignan Méditerranée Métropole » (page précédente) présente le réseau routier qui s'étend sur le territoire et notamment dans la plaine. Il 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.

Il est structuré autour de nombreux axes majeurs aux caractéristiques diverses. Plusieurs départementales – RD117, RD22C, RD612A, RD615, RD617, RD66 (ancienne N116), RD83, RD900, RD914 – sont calibrées comme des voies express : séparations centrales et latérales, limitation de vitesse élevée, peu ou pas de franchissements piétons, interdiction de circuler pour les piétons, vélos, tracteurs et motocyclettes. C'est une spécificité locale qui permet de se déplacer partout rapidement et efficacement en voiture mais, en contrepartie, qui découpe et compartimente le territoire. L'environnement dans son ensemble s'en trouve fragmenté par les infrastructures routières constituant des obstacles et des ruptures aux déplacements des habitants non motorisés et de la biodiversité.

Différents acteurs se partagent aujourd'hui la gestion du patrimoine routier sur le territoire de PMM :

- L'A9 (appelée « La Catalane » entre l'A61 et la frontière espagnole) est concédée aux Autoroutes du Sud de la France (ASF), une société de Vinci Autoroutes.
- Le CD66 gère les routes interurbaines (les routes départementales).
- PMM gère les voiries communales et départementales sur les grands axes routiers au sein des agglomérations ainsi que toutes les voiries au sein des Zones d'Activités Économiques (ZAE). C'est ce qu'on appelle les Voiries d'Intérêt Communautaire (VIC) et seules 6 communes n'ont n'en pas sur leur territoire. Le linéaire de voirie communautaire varie autour de 80km. La Communauté Urbaine gère également les aires et parcs de stationnement sur l'espace public qui sont desservies par des VIC.
- Les communes gèrent le linéaire de voirie le plus important et maîtrisent le stationnement dans l'espace public, lorsque celui-ci n'est pas desservi par une VIC. Nombre de chemins ruraux ont fini par perdre leur caractère public ou ont tout simplement disparu avec le temps faute d'entretien.

Cette compétence de gestion de la voirie et de l'espace public pèse comme le plus gros budget pour les collectivités publiques notamment pour le Département et les communes pour lesquelles l'entretien de ce patrimoine représente des sommes conséquentes.

► **Trafic en heure de pointe sur le réseau routier de Perpignan Méditerranée Métropole.** Simulation d'un mardi à 17h35 (Google Maps, 2025). Un réseau globalement fluide malgré quelques points durs.

| Un trafic routier important qui ne cesse d'augmenter |

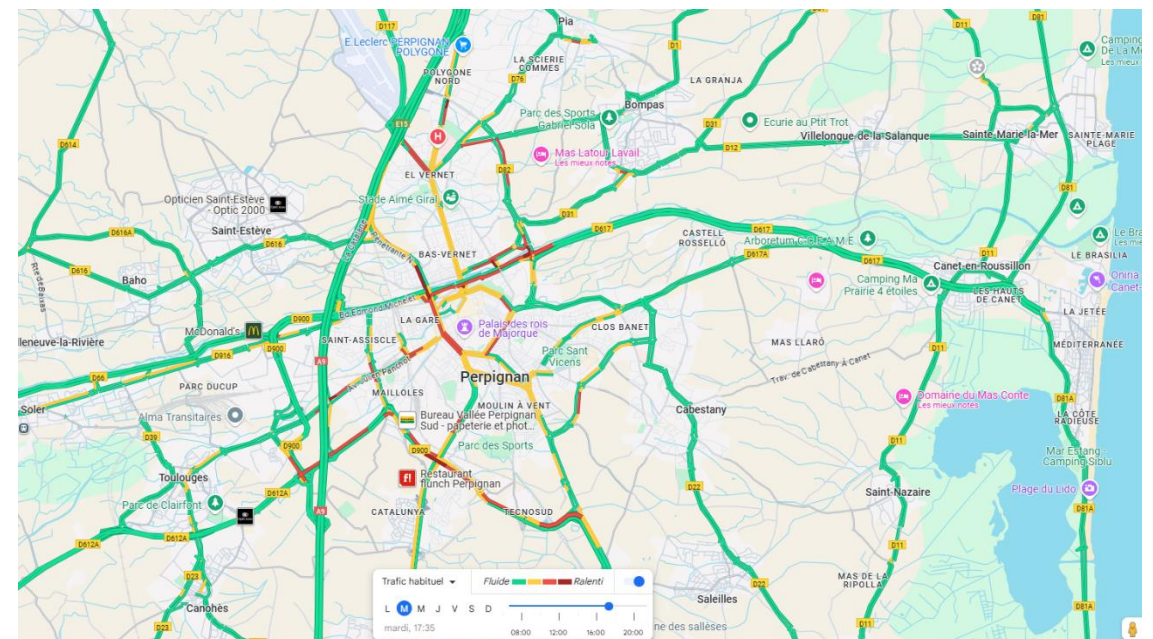
Depuis 2008, le trafic routier a augmenté sur le territoire de PMM de 16% tous types de routes confondus. Sur l'A9, le trafic a augmenté de 26% sur la même période (ATMO Occitanie, 2023).

La RD900 est l'axe routier qui concentre les flux les plus importants, plus que l'A9, mais ils sont très inégalement répartis suivant les tronçons allant de 7 049v/j sur le tronçon au nord-est de Rivesaltes à 67 049v/j sur celui longeant Polygone Nord (cf. Carte « Le trafic routier sur Perpignan Méditerranée Métropole » page suivante). La RD900 est surtout utilisée par le trafic de transit pour entrer dans le centre-ville via la Pénétrante Nord (RD900A) et le pont Arago. Plus généralement, les grandes pénétrantes en étoile autour de l'agglomération perpignanaise participent à amplifier la pénétration des flux routiers dans le cœur de ville, notamment sur les Boulevards Edmond Michelet (le long de la Têt), des Pyrénées, Félix Mercader et le Cours Lazare Escarguel. Elles occupent des emprises importantes sur l'espace public. Un carrefour dénivelé répartit notamment les flux entre ces différents axes.

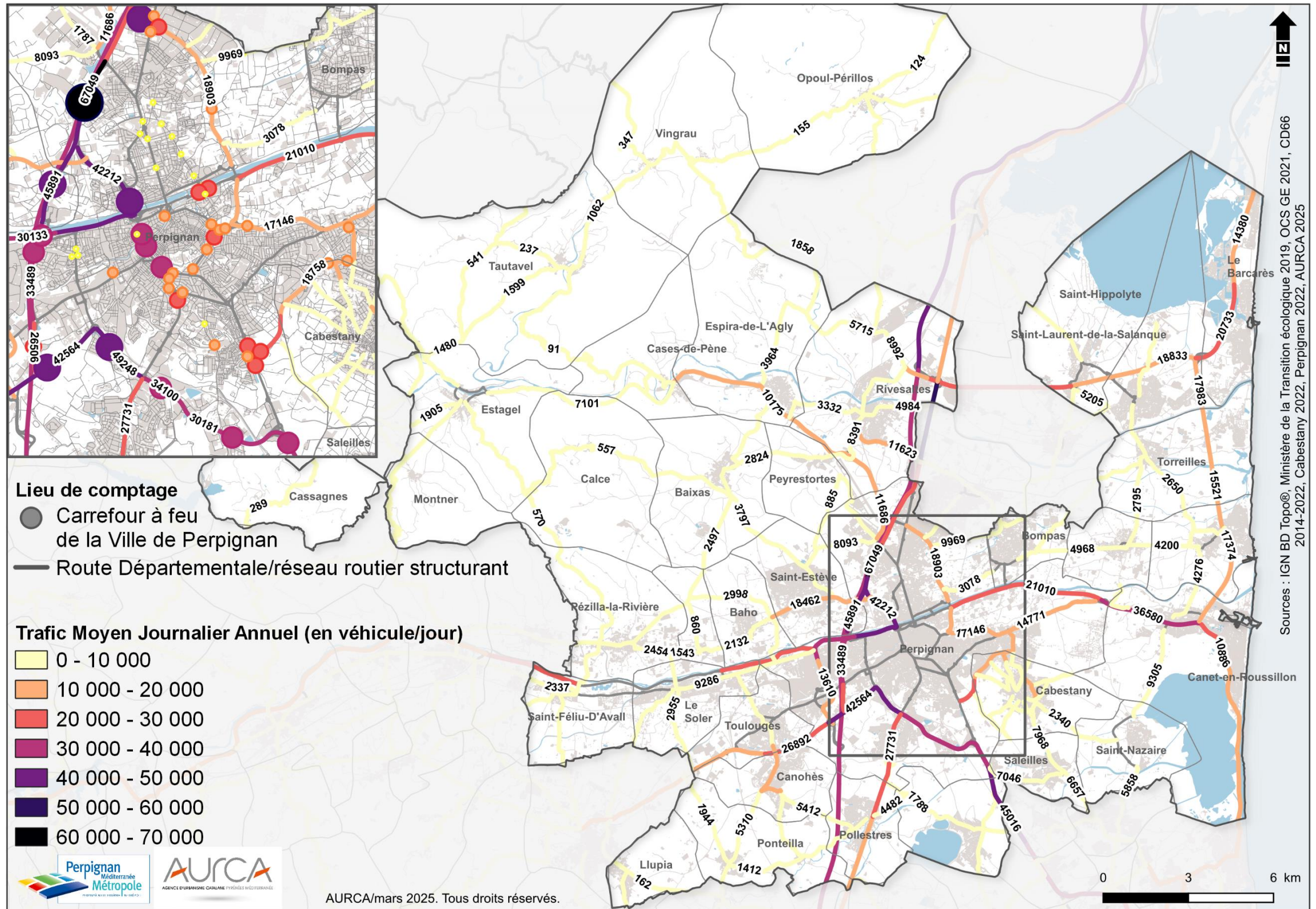
Les autres axes se démarquant en terme de trafic (RD617, RD914, RD612A, RD66) sont aussi les grandes pénétrantes en connexion immédiate avec la Rocade.

| Les conditions de circulation restent favorables |

Le réseau viaire permet d'accéder aux équipements et aux centres-villes du territoire de manière rapide et fluide, en lien avec les deux échangeurs autoroutiers. Les périodes de congestion sont limitées aux heures de pointe : les difficultés sont ponctuelles (Pont Arago, Saint-Charles, Mas Guérido, Boulevards Michelet, Félix Mercader, des Pyrénées ou Avenue d'Espagne notamment) et se concentrent en périphérie de Perpignan.



LE TRAFIC ROUTIER SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

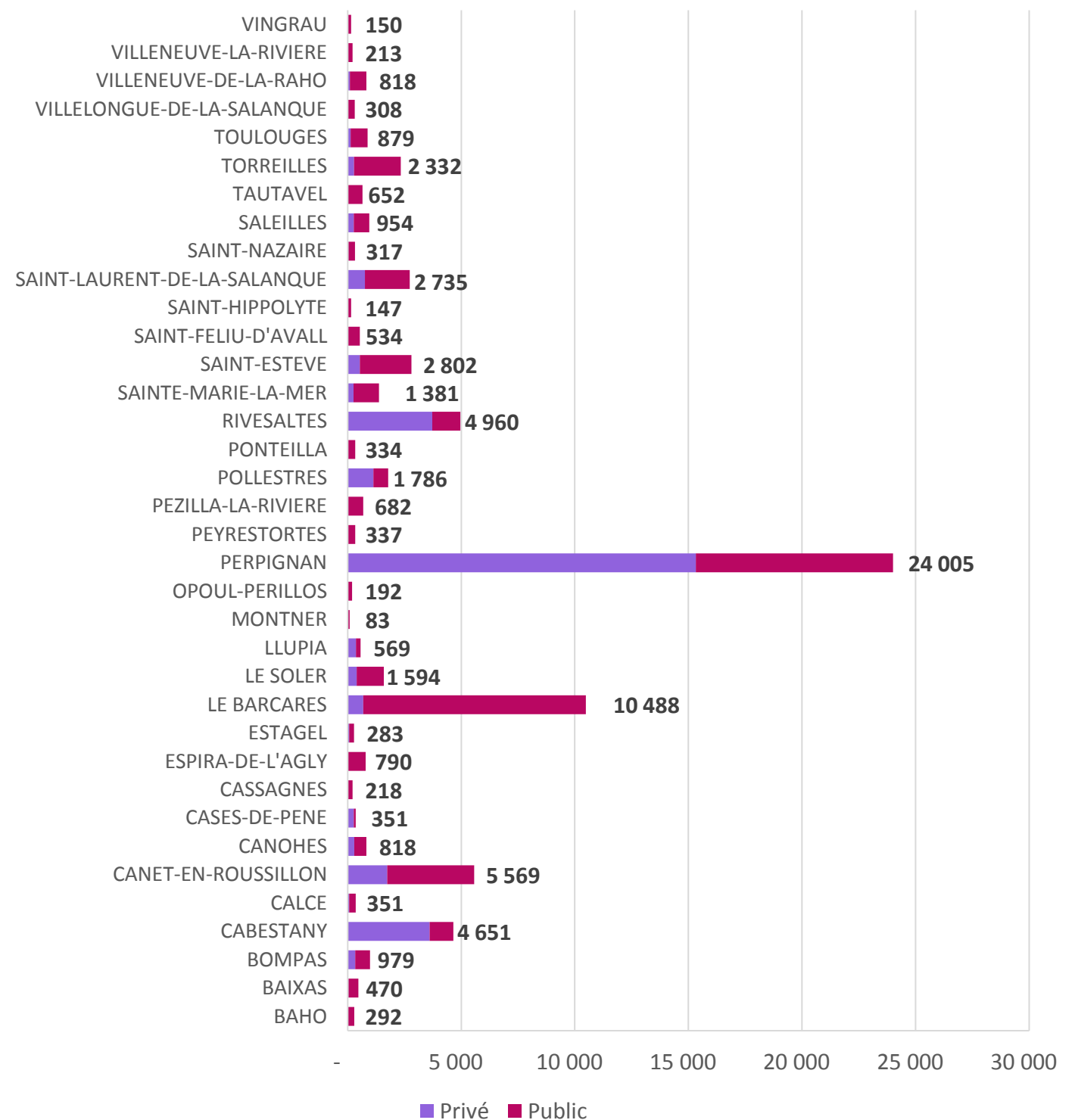


MESSAGE 6 | Un stationnement globalement aisé même dans le cœur d'agglomération

| Définition de l'inventaire des parcs ouverts au public |

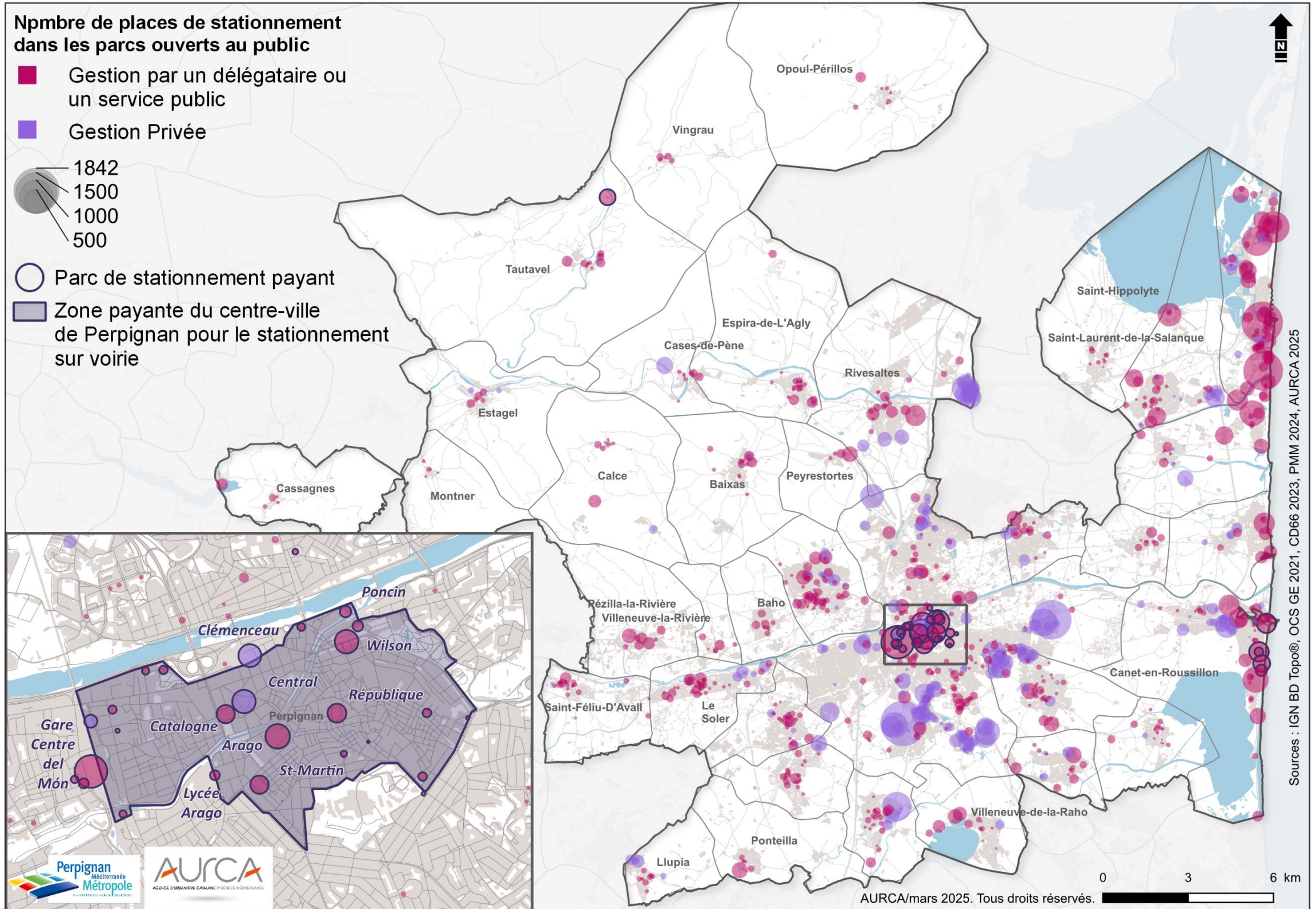
La loi pour l'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové (ALUR) de mars 2014 impose d'établir « un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités » (cf. Article L.151-4 du Code de l'urbanisme) dans le Rapport de présentation du PLUi. Les parcs de stationnement ouverts au public ne constituent pas l'ensemble des possibilités de stationnement au sein de PMM. Ces parcs répondent à certaines caractéristiques :

- Un parc de stationnement est un espace composé d'un accès et d'une sortie définis. Il n'y a pas d'accès aux places directement depuis la voirie. Ces parcs peuvent être installés sur du foncier public ou privé notamment dans les zones commerciales. Les parcs peuvent être de toutes tailles qu'ils soient aménagés en surface, non délimités (terrain vagues) ou des parkings en ouvrage comme le Centre del Món à Perpignan.
- Un parc ouvert au public est accessible à tous les usagers de manière continue. Les parcs payants sont aussi considérés comme ouverts au public. Ainsi, les espaces fermés (par des barrières, grilles, portail, etc.) ou réservés (parkings de résidence, places numérotées, etc.), même si ce n'est qu'à certaines heures de la journée, ne rentrent pas dans cette catégorie. C'est le cas par exemple du parking du centre commercial Leclerc Nord à Perpignan, qui ferme pendant la nuit.
- L'ensemble des places de stationnement automobiles ont été comptées : les places de stationnement classiques, mais aussi spécifiques (c'est-à-dire réservées aux Personnes à Mobilité Réduite - PMR - et aux véhicules électriques). Dans le cas de terrains vagues habituellement occupés par le stationnement, un ratio communément admis de 25m²/véhicule a été appliqué. Il intègre l'espace occupé par le véhicule et le dégagement pour accéder à la place. Les aires de stationnement non aménagées (terrains vagues) sont particulièrement présentes sur le littoral en raison de l'activité touristique.



▲ Nombre de places de stationnement répertoriées dans les parcs ouverts au public (AURCA, 2023).

LES PARCS DE STATIONNEMENT OUVERTS AU PUBLIC SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



| Une offre en stationnement très importante |

En 2023, 74 000 places de stationnement en parcs ouverts au public (que nous appellerons parkings) ont été répertoriées sur le territoire de PMM contre 52 000 en 2017 selon la même méthodologie. L'offre a augmenté considérablement de l'ordre de 42% en 6 ans. 59% des places répertoriées sont publiques (gestion par un délégataire ou un service public) et 41% sont privées (gestion par un commerce pour sa clientèle comme un supermarché). Les parcs publics se concentrent principalement sur le littoral, dans et autour des centres-villes tandis que les parcs privés sont dans les zones d'activités et commerciales, notamment en périphérie de l'agglomération perpignanaise.

La commune de Perpignan concentre 32% des places répertoriées. 14% sont recensées au Barcarès, 7% à Canet-en-Roussillon et à Rivesaltes et 6% à Cabestany. Montner est la seule commune possédant moins de 100 places de stationnement en parc ouvert au public. Six communes possèdent plus de places de stationnement privées que publiques : Rivesaltes, Pollestres, Perpignan, Lllupia, Cases-de-Pène et Cabestany.

La quasi-totalité des parkings sont des nappes de surface et seuls 9 sont en ouvrages dont 8 dans le centre de Perpignan (Arago, Catalogne, Central, Centre del Món, Clémenceau, République, Saint-Martin, Wilson) et 1 à Canet (Méditerranée et Marché).

Le nombre de places publiques par rapport au nombre d'emplois et d'habitants est supérieur à des villes comparables comme Valence ou Antibes. On estime que, dans l'hypercentre, le nombre de places de stationnement sur voirie s'élevait à 5 000, dont 3 500 payantes. À périmètre équivalent, le centre commercial Carrefour Clairia Salanca dispose de 2 fois plus de places de stationnement que l'hypercentre de Perpignan. L'idée de conserver du stationnement dans le centre-ville pour répondre à une demande commerciale interroge alors même que le taux de rotation est faible, que les places sont majoritairement occupées par les résidents et que les commerces sont majoritairement fréquentés par les piétons.

A ces places de stationnement en parcs ouverts au public s'ajoutent également les places sur voirie et les parkings réservés comme dans les résidences ou les entreprises dont on estime qu'ils feraient monter le total à deux ou trois fois le stationnement répertorié. Cette offre de stationnement en augmentation a un effet d'appel d'air sur le trafic automobile et explique aussi en partie les évolutions récentes des parts modales sur le territoire au profit de l'automobile et au détriment des modes actifs notamment.

FOCUS



LES POTAGERS REMPLACENT LES PARKINGS

Depuis avril 2023, la commune d'Elne installe des potagers urbains dans son centre-ville à la place des parkings comme celui du Paniol. L'objectif est de recréer des réserves utiles dans les sols et recharger les nappes phréatiques. Cette initiative permet aussi de réduire les surfaces de goudron, réduire ainsi les îlots de chaleur, renforcer l'autonomie alimentaire des habitants et combattre la pauvreté qui est très prégnante à Elne (Reporterre, 2023).

Le projet a été imaginé selon le concept de « ville-éponge » développé dans les grandes métropoles asiatiques. Ici, en raison du climat méditerranéen, des périodes très longues sans pluie succèdent à des périodes très courtes où il pleut en grosse quantité. La ville-éponge apparaît adaptée à cette situation, en restaurant le petit cycle de l'eau bouleversé par l'urbanisation. La surface de parking dégagée équivaut à une centaine de places de stationnement. La population est mise à contribution pour s'occuper des jardins. C'est un moyen de recréer de la solidarité et de la convivialité dans les quartiers prioritaires.

Cette expérience révèle que les surfaces de stationnement en centre-ville pourraient offrir d'autres opportunités aux habitants, être des catalyseurs de projets communs à la population dans des quartiers à redynamiser car malgré quelques réticences, cette initiative a rencontré une approbation générale des habitants.



▲ Un nouveau potager dans l'espace public (JC Milhet, Reporterre, 2023).

| L'occupation des parkings en ouvrage à optimiser |

En 2024, dans le centre-ville de Perpignan, jusqu'à 6 places sur 10 étaient situées dans un parking en ouvrage. Cette part était près de deux fois supérieure à celle du centre de Besançon (119 000 habitants) et presque équivalente au centre-ville de Genève (203 000 habitants).

La création de parkings en ouvrage peut répondre ou inviter à la suppression de places sur voirie. Le stationnement sur voirie entraîne un trafic supplémentaire lié à la recherche d'une place, des infractions importantes (dépassement du temps, non-paiement) ainsi qu'une consommation d'espaces publics qui pourraient accueillir d'autres usages (modes actifs, végétalisation, etc.). Les parkings en ouvrage permettent de pallier en partie ces problèmes. Il y a donc un enjeu d'inciter les automobilistes à privilégier cette solution de stationnement. La Ville de Perpignan s'est saisie de ce levier et équipe en panneaux d'information dynamique ces parkings qui sont rarement saturés. L'affichage rend compte du nombre de places disponibles et les flux sont orientés vers les points d'accès.

La fréquentation des parkings en ouvrage est variable selon le secteur, lorsqu'on compare les données de 2019 et 2023 (voir données ci-dessous). Ces chiffres sont à nuancer car l'analyse sur la seule période 2021 – 2023 fait apparaître la fréquentation de Wilson en large hausse et celle de Catalogne également, que l'on peut interpréter comme un effet de reprise post-crise sanitaire. Le stationnement payant de surface, sur voirie, connaît quant à lui une baisse de 7,3% sur la même période, bien que le chiffre d'affaires du gestionnaire soit en hausse entre 2021 et 2023 – ce que l'on peut expliquer par une extension de la zone payante, tandis que les tarifs sont restés inchangés.

De plus, la tarification plus avantageuse pour le stationnement sur voirie qu'en ouvrage dissuade les automobilistes d'utiliser les parkings. L'enjeu étant de rendre ces derniers plus attractifs grâce aux politiques de tarification mises en place par les communes et ainsi de libérer de l'espace public en surface.

PARKING	ÉVOLUTION 2019-2023	ÉVOLUTION 2021-2023
Arago + St Martin	+ 15,9 %	+ 28,6 %
Wilson	+ 0,6%	+ 25,6%
Catalogne	- 40%	+ 17 %
République	- 42 %	donnée manquante

▲ **Évolution de la fréquentation des parkings en ouvrage entre 2019 et 2023.** A noter que des travaux ont rendu pendant plusieurs années l'accès difficile au parking République. On peut également nuancer la fréquentation des parkings Arago et St Martin mis ensemble : sur la période 2019-2023, le parking Saint-Martin pris isolément a connu une baisse d'environ 10% (Ville de Perpignan, 2024).

► **Zonage tarifaire pour le stationnement sur voirie** dans le centre-ville de Perpignan (DVIM, 2022).

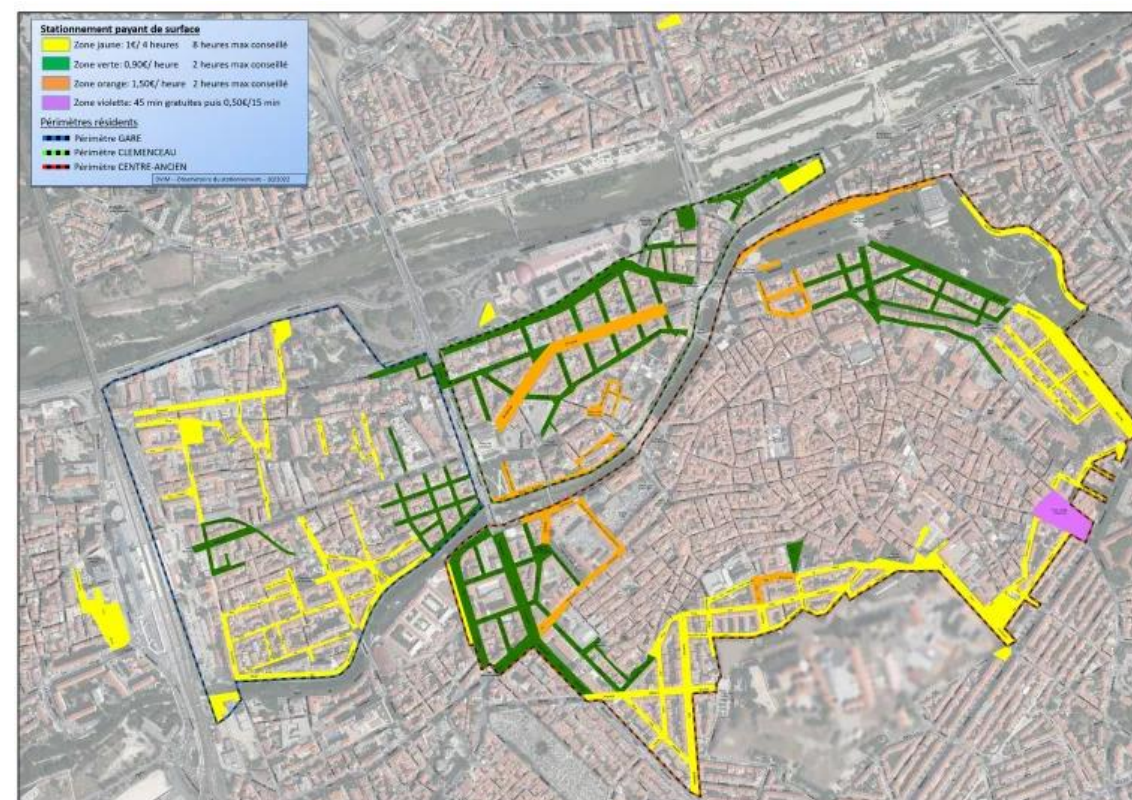
| Du stationnement payant pour inciter à une plus grande rotation des places |

En dehors des parcs et aires de stationnement, les communes ont la pleine maîtrise du stationnement sur leur voirie. Elles gèrent la réglementation, les durées de stationnement limité, les tarifs et le montant du FPS (forfait de post-stationnement) qui est dû en cas de non-paiement ou de paiement partiel de la redevance de stationnement.

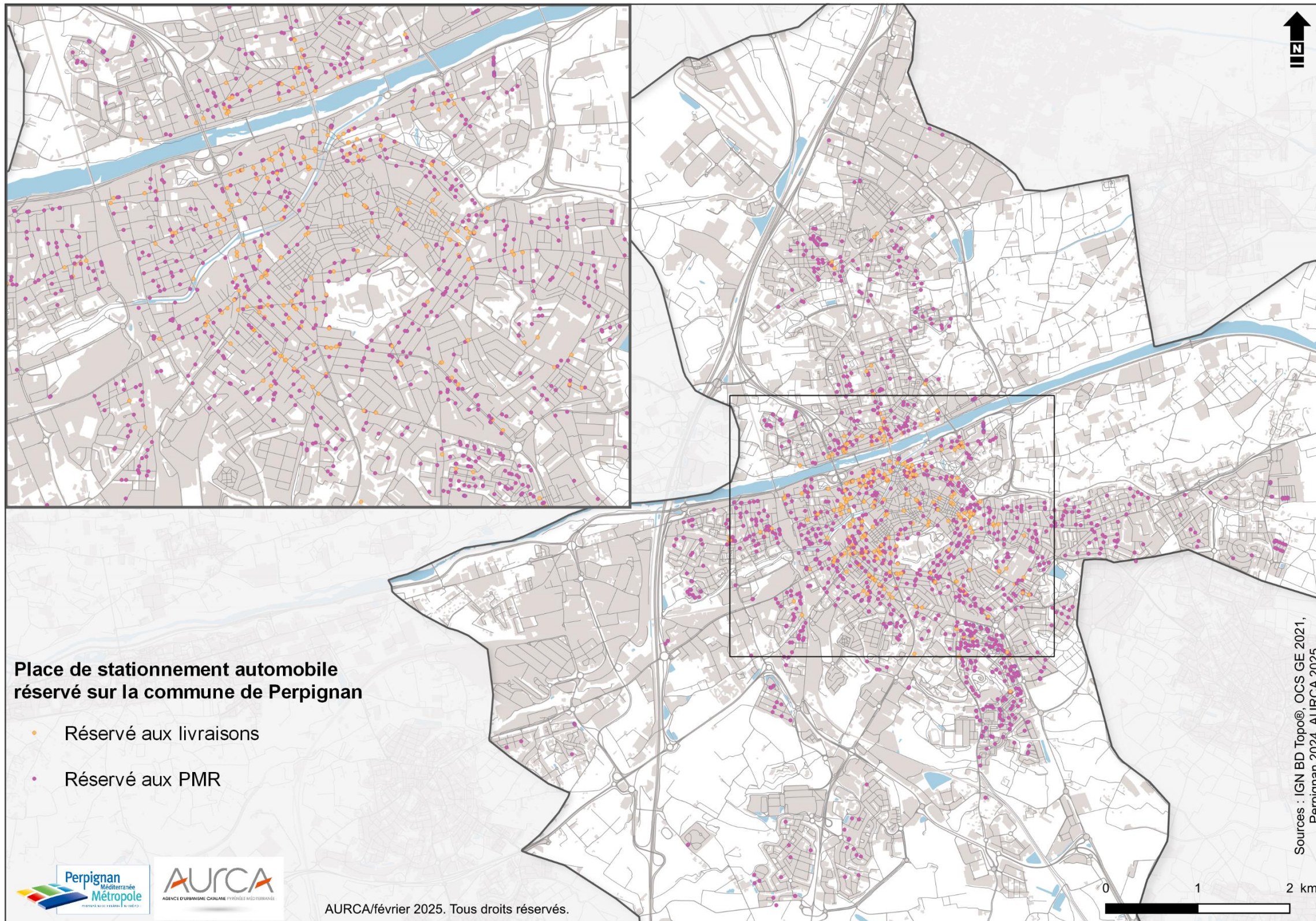
3 communes possèdent du stationnement payant :

- À Tautavel, seul le parking du Gouleyrous est payant et il est aussi le seul situé hors zone urbaine.
- À Canet, 5 parkings sont payants dont 1 à l'année et 4 seulement en été. Ils sont tous situés sur le littoral.
- Perpignan est la seule commune à posséder un zonage tarifaire pour le stationnement sur voirie (géré par Indigo). Elle a mis en place 3 périmètres (Gare, Clémenceau et Centre-ancien), 3 zones aux tarifs différenciés (verte et orange pour les courtes durées, jaune pour les durées moyennes et longues) et une zone spéciale pour le marché de Cassanyes (violette), mais avec une gratuité totale entre midi et 14h, 18h et 9h, le samedi, le dimanche et les jours fériés. Les résidents, les professionnels de santé ou les artisans peuvent profiter d'abonnements spécifiques.

14 autres communes ont mis en place du stationnement à durée limitée (zone bleue) essentiellement dans leur centre-ville. Les objectifs de ces mesures sont de réduire le stationnement ventouse, d'amener les résidents à utiliser leur stationnement privatif et de favoriser l'usage des transports publics et le développement des modes actifs.



LES PLACES DE STATIONNEMENT ADAPTÉES ET RÉSERVÉES AUX PMR ET AUX LIVRAISONS À PERPIGNAN





LE MANQUE DE STATIONNEMENT : UNE QUESTION DE PERCEPTION ?

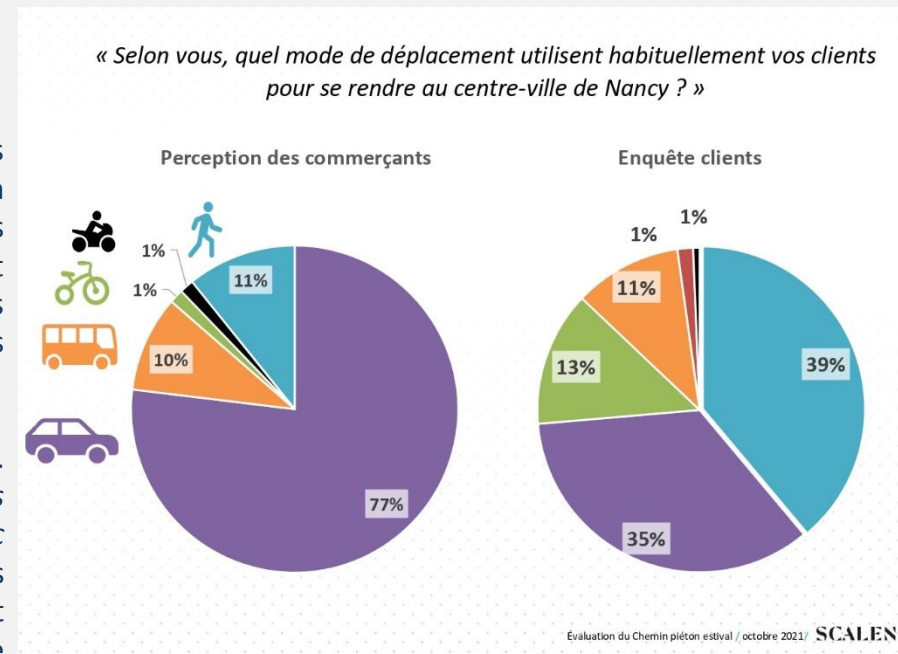
Si la réduction du stationnement en surface, et plus généralement des stationnements tout court, est un enjeu souvent relevé pour une amélioration de la qualité de vie, de la qualité de l'air et un meilleur partage de l'espace public, sa mise en œuvre dans les villes françaises suscite encore de nombreuses réticences. L'argument souvent avancé est qu'une difficulté liée au stationnement entraînerait un déclin des activités commerciales et avec elles, des centres-villes. Un slogan célèbre le résume : « No parking, no business ! »

Or des études menées au cours des dernières années présentent des chiffres rassurants. En 2022, le CEREMA rapportait notamment que « si les piétons et les cyclistes représentent de plus petits paniers par achat, leurs visites sont plus fréquentes, et donc leur panier plus conséquent sur la semaine » (CEREMA, 2022). On s'aperçoit que les commerçants ont souvent une vision erronée de la part de leurs clients qui sont effectivement venus en voiture pour réaliser leurs achats. Des sondages réalisés dans le cadre de l'étude « Marchabilité et vitalité commerciale, les défis pour la métropole Rouen Normandie » (Bfluid & Expertise, 2016) font apparaître que 78% des commerçants estiment que le manque de stationnement est un frein au shopping, tandis que seulement 20% des clients partagent cet avis. Ceux-ci placent au contraire le bruit et la circulation comme des freins plus importants. Ce rapport est du même ordre de grandeur (77% pour les commerçants, 35% pour les clients) dans une enquête semblable menée à Nancy, avec plus de 1200 répondants (SCALEN, 2021).

Un autre paramètre à prendre en compte est la différence d'appréciation des distances selon le contexte urbain. Parfois, laisser sa voiture dans un parking puis se rendre à pied jusqu'aux commerces d'un centre ancien est perçu comme une perte de temps pour l'automobiliste, même s'il correspond au temps que celui-ci emploierait pour circuler à pied dans un centre commercial, ou entre sa place de stationnement et l'entrée du supermarché.

En revanche, pour s'assurer que la suppression significative du stationnement ou de la circulation dans les cœurs de ville ne pénalise pas leur attractivité, celle-ci doit s'accompagner d'autres mesures visant à la fois à rendre la ville attrayante (qualité des espaces publics, présence de commerces et services adaptées aux profils de clientèle, etc.) et à offrir des solutions de mobilité alternatives capables de concurrencer l'usage de la voiture (Certu, 2013).

Il faudrait aussi considérer qu'une voiture passe 95% de son temps de vie à stationner et le stationnement sur voirie génère un manque à gagner pour les collectivités (CEREMA).



▲ Extrait de l'enquête sur les modes de déplacement des consommateurs dans le centre de Nancy (SCALEN, 2021).



▲ La perception d'un espace piéton de taille équivalente diffère selon son environnement. Ainsi, la superficie de l'hypermarché Auchan et de sa galerie marchande exclusivement piétons, équivalent à plusieurs îlots du centre-ville de Perpignan. (Géoportail, IGN)



MESSAGE 7 | Un système de rocadés en construction pour dévier les flux de transit

| La Rocade perpignanaise |

Depuis plus de 30 ans, le projet de rocade de contournement de l'agglomération avance, tronçon par tronçon. L'objectif de cette infrastructure est de dévier le trafic de transit routier traversant l'agglomération et le centre-ville de Perpignan en particulier. La Rocade Ouest est aujourd'hui terminée. Il s'agit d'une voie express de 2x2 voies allant du nord de l'agglomération au Rond-Point de Mailloles. Elle dispose de séparations latérales et d'une séparation centrale, d'un gabarit important, d'intersections dénivelées et d'une interdiction de circuler pour les usagers autres que les automobilistes.

Le reste de la Rocade (sud et est) est composé d'axes routiers de nature diverse (vitesses, gabarits, nombre de voies) qui ceinturent l'agglomération. Au sud, un projet de Rocade est à l'étude pour remplacer l'actuelle RD914. Au sud de Cabestany, le Département a engagé des travaux pour la construction d'un contournement routier dont l'un des objectifs est de soulager la Route d'Argelès-sur-Mer d'une partie de son trafic. 35 intersections ponctuent l'ensemble de la Rocade dont 14 carrefours dénivelés et 21 carrefours giratoires permettant d'y accéder facilement depuis n'importe quelle direction.

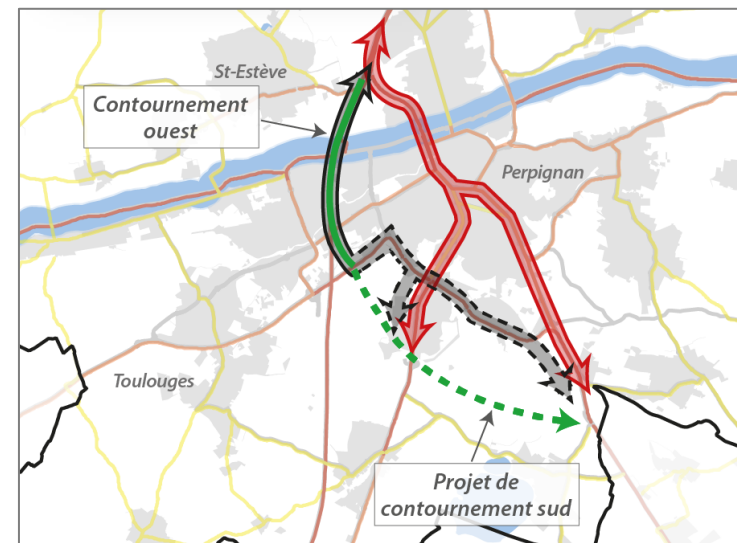
La création de la Rocade Ouest avait pour but de proposer un itinéraire de substitution pour le trafic de transit routier qui, aujourd'hui, traverse le cœur d'agglomération en passant par la Pénétrante Nord et les boulevards de ceinture. Ces boulevards, ainsi que la RD914, devaient ensuite faire l'objet d'une requalification profonde, visant à réduire la place de la voiture au profit des piétons, des bus et des cyclistes et à réduire l'efficacité de ces itinéraires pour inciter les automobilistes à emprunter la nouvelle rocade. Seulement, la requalification n'a pas eu lieu pour le moment, et les niveaux de trafics, qui ont un temps fléchi, ont rapidement augmenté à cause de l'effet d'appel d'air et du trafic induit. Les effets attendus de ce projet ne sont donc pas encore observés.

| Les autres projets routiers du Département |

Outre ceux liés à la Rocade, le Département porte d'autres projets de construction sur le territoire de la Communauté Urbaine : deux contournements au sud de Saint-Estève et du Soler et une bretelle d'accès au Soler depuis la RD66.

Des requalifications routières sont aussi prévues :

- Le doublement de la RD900 entre Perpignan Porte d'Espagne et Pollestres.
- La RD914 entre les Arcades et le Mas Rouma et de la RD900 du carrefour Serrat d'en Vaquer à Perpignan. Ce deuxième projet vise plutôt à adapter l'axe aux modes actifs avec des enjeux paysager et d'insertion urbaine.
- La RD117 à Espira-de-l'Agly.
- L'aménagement de sécurité entre le péage Nord et Salses-le-Château.
- La reconstruction du pont sur la Têt entre Canet et Sainte-Marie.



LES ENJEUX CIRCULATOIRES AUTOUR DE PERPIGNAN

↔ flux de transit

— La rocade perpignanaise

— rocade ouest en service

- - - poursuite du contournement de Perpignan?

FOCUS



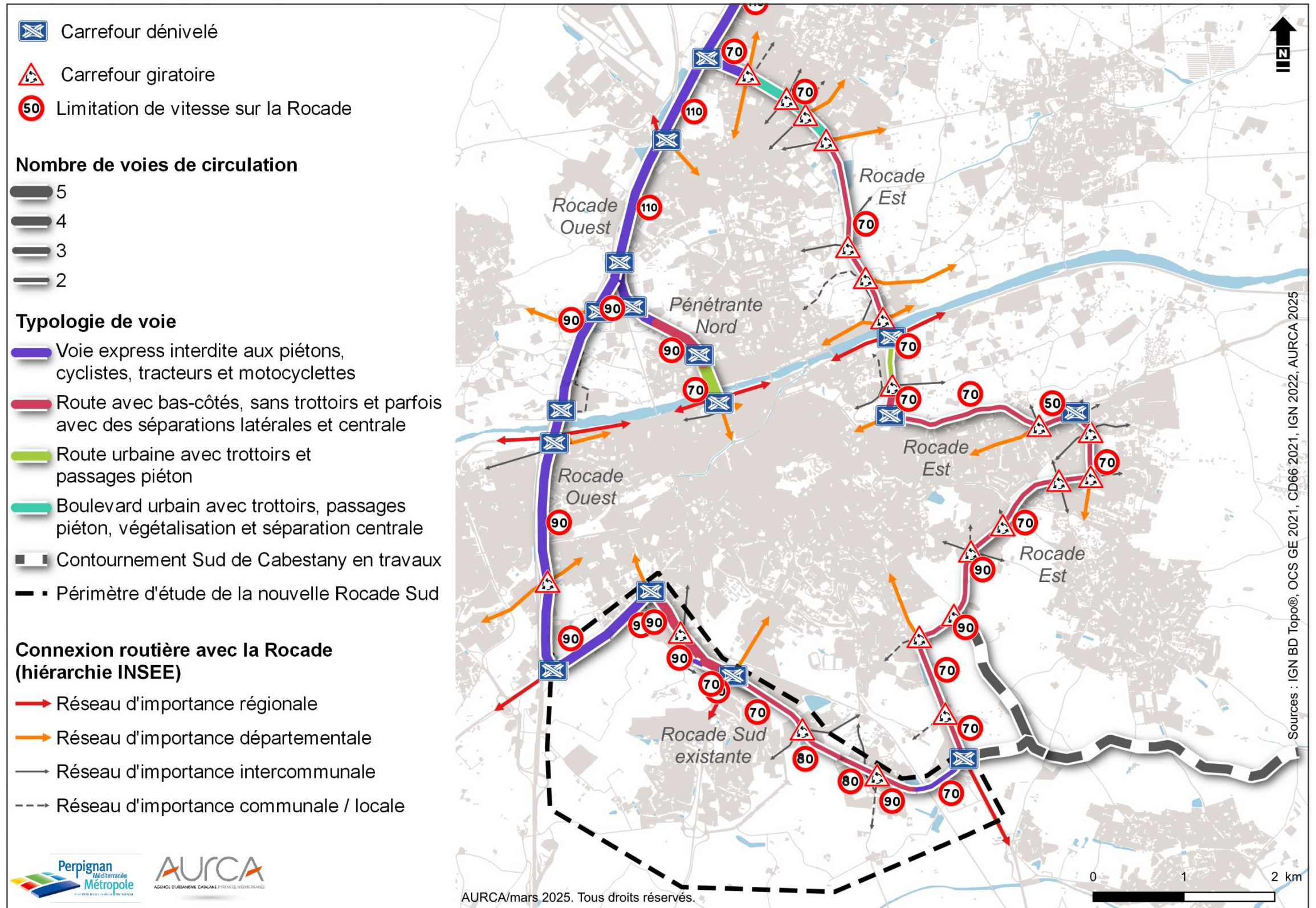
PLUS DE ROUTES, CELA FLUIDIFIE-T-IL VRAIMENT LE TRAFIC ?

On observe que l'agrandissement ou la création de nouvelles routes ne fluidifie pas nécessairement le trafic mais peut, au contraire, engendrer un afflux de véhicules (trafic induit) qui viendra plutôt accentuer les problèmes de saturation. D'après le Paradoxe de Braess (Dietrich Braess, 1968), chaque usager du réseau choisit son itinéraire en fonction du temps de trajet qu'il anticipe. Lorsqu'une route est construite, elle attire de nouveaux usagers qui l'empruntent en pensant que cela leur permettra de gagner du temps. Cependant, ces nouveaux usagers ajoutent de la congestion au réseau, ce qui ralentit les autres usagers et finalement augmente les temps de parcours globaux.

Ce Paradoxe illustre l'importance de penser les réseaux de transport dans leur ensemble. Il suggère également que la construction de nouvelles routes ne constitue ni une solution optimale, ni la solution unique, pour résoudre les problèmes de congestion routière. Ceux-ci peuvent aussi être traités par des mesures alternatives telles que le développement des transports en commun ou des modes actifs.

A souligner également que, tant que l'efficacité de la voiture sera largement supérieure aux autres modes de déplacements, il sera difficile de faire évoluer les pratiques des habitants et de réduire efficacement le trafic routier.

LE SYSTÈME DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE PERPIGNAN



MESSAGE 8 | La voiture, un poste de dépenses important pour des ménages modestes

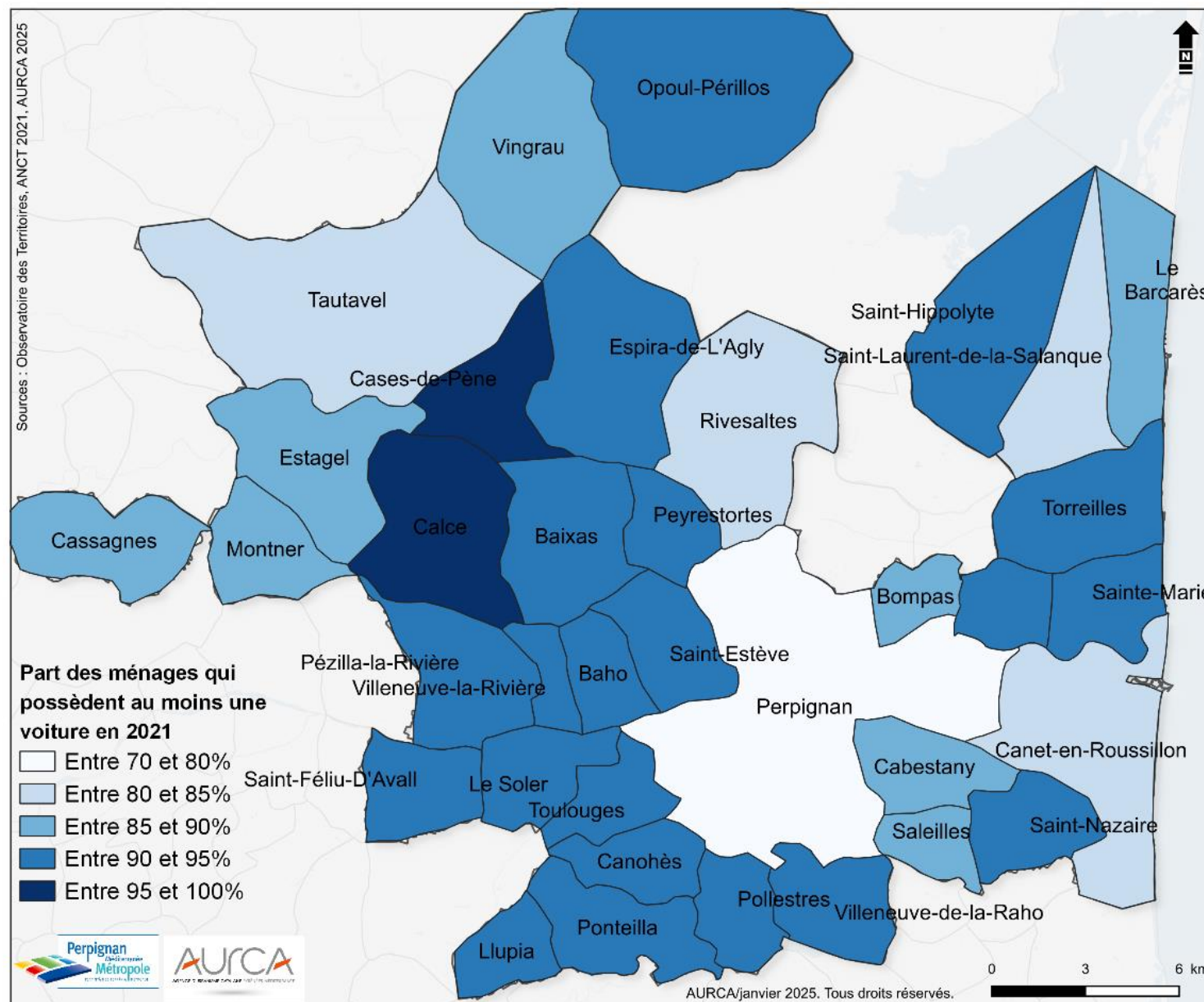
La voiture reste pour l'heure un mode de déplacement privilégié sur le territoire de PMM, aidée par un important réseau routier – encore en développement, une offre de stationnement importante dans les centres-villes comme en périphérie. Cependant, plusieurs limites à ce phénomène invite à intensifier les efforts en faveur d'une évolution vers les modes de déplacements collectifs et actifs. En premier lieu doit être cité le poids que la voiture représente dans le budget des ménages, sur un territoire comme celui de l'EPCI aux revenus inférieurs à la moyenne nationale.

| L'équipement en voiture des ménages est fort mais inégal sur le territoire |

82,1% des ménages possèdent au moins une voiture au sein de Perpignan Méditerranée Métropole (Observatoire des Territoires, ANCT, 2021), un chiffre en augmentation depuis 2009 (81%) et au-dessus de la moyenne nationale (81,2%). Ce taux est disparate : Perpignan est la commune avec le taux de motorisation le moins élevé (73,4%) tandis que la majorité des autres communes ont des taux supérieurs à 90 % (100 % pour Calce et 97,9 % Cases-de-Pène). Il est en augmentation pour 27 communes de la Communauté Urbaine (entre 1 et 10%) tandis que 4 communes ont vu leur taux baisser : Cabestany (-5%), Montner (-2%), Saint-Estève (-1%) et Saint-Laurent-de-la-Salanque (-7%) entre 2009 et 2021.

La première cause qui empêche les ménages de s'équiper d'une voiture est économique ce qui peut être une des explications du faible taux de motorisation (toute proportion gardée) notamment à Perpignan. Les faibles revenus ont une incidence majeure sur la manière de se déplacer : achat d'une voiture, choix du mode de transport ou décision de se déplacer ou non sont des arbitrages conditionnés aux ressources. À Perpignan, l'intensité urbaine en termes d'offre en transports urbains, logements, commerces et services est un autre facteur influençant la motorisation et permettant aux habitants de pouvoir se déplacer plus facilement sans voiture.

Aussi, le nombre de ménages sans voiture sur le territoire communautaire a augmenté de 4% depuis 2009 atteignant 22 000 ménages. Ce sont les plus susceptibles d'emprunter le réseau de bus car l'achat d'une voiture a un impact important sur l'usage du système de mobilité alternatif, dont le réseau de bus. Ces populations sont aussi sous représentées et invisibilisées dans les politiques publiques car elles ne se plaignent pas. En conséquence, la place de la voiture se retrouve surreprésentée dans les représentations collectives et donc dans les décisions prises.



▲ Part des ménages qui possèdent au moins une voiture (INSEE, 2021).



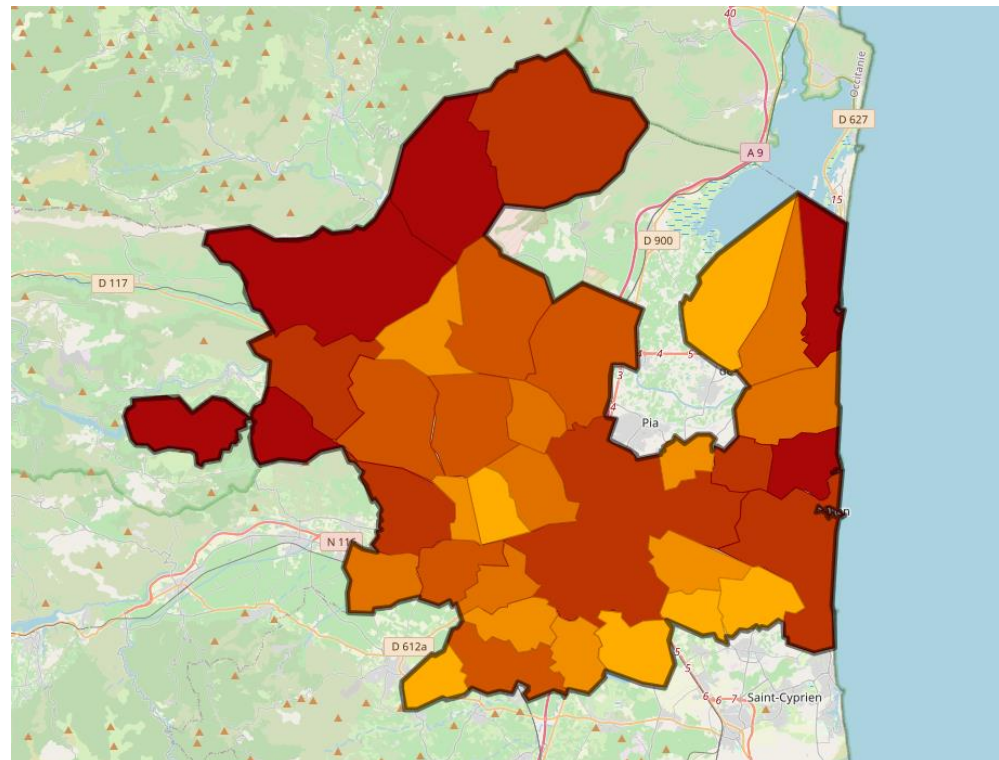
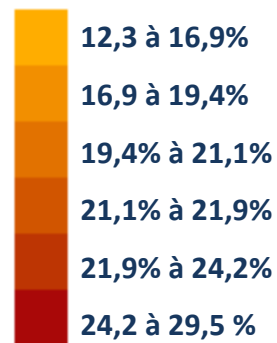
| Posséder une voiture coûte cher et a un impact sur le budget et le pouvoir d'achat des ménages |

Le transport est devenu le premier poste de dépenses des ménages à partir de 2017 (4 700€/an en moyenne) soit 14% de leur revenu disponible même si cette part diminue depuis 2005. C'est la démocratisation de la voiture qui a participé en premier à la hausse des dépenses de transports puis ensuite l'augmentation de la consommation de carburant, en lien avec l'augmentation des distances parcourues. L'évolution des cours pétroliers depuis les chocs des années 70 influence aussi cette dépense et rend vulnérables les ménages dépendants de la voiture.

L'Automobile Club Association mène périodiquement des études pour estimer le budget des automobilistes. Les dernières données disponibles concernent l'année 2019. L'association estime que le budget annuel en France pour un détenteur d'une Renault Clio essence (5 CV, pour 9 000km parcourus) s'élève à 7 029€, contre 5 705€ en 2013, soit une hausse de 23% en 6 ans. Rapporté au revenu médian des habitants de PMM, cette somme représente plus d'1/3 du budget des ménages.

Face à des postes incompressibles du budget comme l'alimentation ou l'habitat, les transports constituent une piste de réduction des dépenses pour les ménages les plus modestes. La diversification des modes de transport vers les modes actifs et les transports en commun est donc un levier fort pour augmenter le pouvoir d'achat des ménages.

► **Part des ménages en précarité énergétique¹ au titre de la mobilité quotidienne en voiture, par commune (Observatoire National de la Précarité Energétique, 2021).**



¹ Ménages consacrant au moins 10% de leurs dépenses pour le transport en voiture.

UTILISER LA VOITURE SANS LA POSSÉDER : L'AUTOPARTAGE

L'autopartage est un système qui permet à plusieurs utilisateurs de partager une voiture. Elle peut appartenir à une personne privée (prêter sa voiture à ses voisins pendant un week-end par exemple) ou à une structure qui organise le service comme Drivy.

En Occitanie, l'association Modulauto propose la location de voitures en autopartage. A Perpignan, trois véhicules sont disponibles et stationnés respectivement dans le quartier du Vernet, à la gare TGV et au Rectorat (quartier du Moulin à vent). Leur nombre semble aujourd'hui encore trop limité pour constituer une alternative crédible.

Des pistes sont en discussion entre la Ville de Perpignan et PMM pour permettre aux agents d'utiliser ces véhicules pour leurs déplacements professionnels. Cela permettra de soutenir le modèle économique et de multiplier le nombre de véhicules disponibles à la location.



▲ Exemple de véhicule de catégorie A, disponible à la location via l'association Modulauto à Montpellier (<https://www.modulauto.net/autopartage-en-occitanie/>, 2024).



FOCUS



LES MOBILITÉS DES HABITANTS DES QUARTIERS PRIORITAIRES : UN ENJEU D'ACCÈS À L'EMPLOI

31 300 personnes vivent dans les 10 QPV (Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville) des Pyrénées-Orientales, elles représentent 6% de la population totale du département. 9 de ces QPV sont situés sur la commune de Perpignan, ce qui correspond à 29 890 personnes, environ 24% de la population communale et 11% de la population de l'EPCI.

Une enquête menée par PMM en 2016 sur les freins à la mobilité dans ces secteurs a révélé que l'enjeu prégnant en matière de mobilité dans ces quartiers est l'accès à l'emploi et à la formation souvent situés en périphérie ou à l'extérieur de Perpignan. Les habitants sont moins nombreux à posséder une voiture et certains n'ont pas les moyens d'acheter des tickets ou un abonnement aux transports collectifs. Aussi, ils



▲ Mots-clés extraits des entretiens réalisés auprès des habitants des Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) de Perpignan (2016).



▲ Le logo du « Service Mobilité » de Savon Fer.

travaillent souvent en horaires décalés et atypiques et rencontrent d'importantes difficultés pour se rendre à leur travail alors que l'offre de service Sankéo est réduite. Les offres de covoiturage sont encore en construction. Leur modèle économique est fragile et reste à pérenniser.

À ces freins financiers et géographiques s'ajoutent une demande d'accompagnement dans l'apprentissage spécifique du vélo et de la voiture. « Plus récemment, la crise sanitaire et économique a certainement eu un fort impact sur les habitants des QPV. La situation de cette population, déjà confrontée plus que la moyenne à la pauvreté, à la précarité et aux difficultés scolaires, a ainsi probablement été bien plus détériorée » (Carif-Oref Occitanie, 2021). La mobilité des publics les plus précaires nécessite donc des solutions de transport ciblées.

SOUTENIR L'AUTONOMIE PAR LA MOBILITÉ

Plusieurs associations roussillonnaises accompagnent les personnes en situation précaire dans l'accès à un véhicule mais aussi dans l'apprentissage des réparations, qu'il s'agisse de voiture, de scooters ou de vélos. Elles s'adressent directement aux habitants des quartiers prioritaires :

- **L'Atelier Mécanique Solidaire** à Perpignan (Saint-Assisclé) accompagne les automobilistes dans la réparation de leur voiture ;
- **La Casa Bicicleta** dans le centre-ville de Perpignan accompagne les cyclistes dans la réparation de leur vélo ;
- **Savon Fer** au Bas Vernet propose la location de véhicules et un atelier de réparation pour les personnes en situation de précarité.

Savoir réparer son mode de transport permet de gagner en autonomie, en compétences, et de limiter les coûts liés à son entretien. De plus, les plateformes de mobilité solidaires, comme celle mise en place par le CD66, peuvent aider et accompagner les publics les plus fragilisés dans leur mobilité vers l'emploi ou la formation. Elles mettent en relation les personnes, les structures d'accompagnement social et professionnel et les acteurs de la mobilité.

MESSAGE 9 | Les nouvelles motorisations et les mobilités partagées

| Le covoiturage pour pallier à l'autosolisme |

D'un point de vue écologique et économique, le covoiturage est une solution intéressante à promouvoir et des actions peuvent encourager à sa pratique comme créer des voies réservées sur les autoroutes ou proposer des incitations financières.

Depuis septembre 2021 et la fin des restrictions dues à la crise sanitaire, le nombre de trajets du quotidien en covoiturage a fortement augmenté en France avec un pic en décembre 2024 dépassant les 1,5 millions de trajets (Observatoire national du covoiturage au quotidien, 2025). À noter, les données issues de l'Observatoire national du covoiturage au quotidien sont issues des plateformes de covoiturage courte distance uniquement, à savoir 4% du covoiturage global selon l'enquête Mobilité des personnes de 2022. Le covoiturage du quotidien est une pratique consistant à partager un trajet de moins de 80 km effectué plusieurs fois par semaine avec une ou plusieurs personnes.

Toujours d'après l'observatoire, sur le territoire communautaire, le nombre de trajets en covoiturage a doublé passant de 2 369 en novembre 2024 à 5 536 en décembre 2024. 54% des trajets du quotidien sont réalisés à l'intérieur du territoire communautaire, 74% au départ et/ou à l'arrivée de Perpignan et 15% au sein même de Perpignan (le trajet le plus covoituré). Ce sont les horaires du matin et du soir qui sont les plus covoiturés. Les autres trajets se font surtout vers et/ou depuis Rivesaltes (10%), Canet-en-Roussillon (8%), Cabestany, Saint-Estève, Saleilles, Pollestres, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Le Soler et Toulouges.

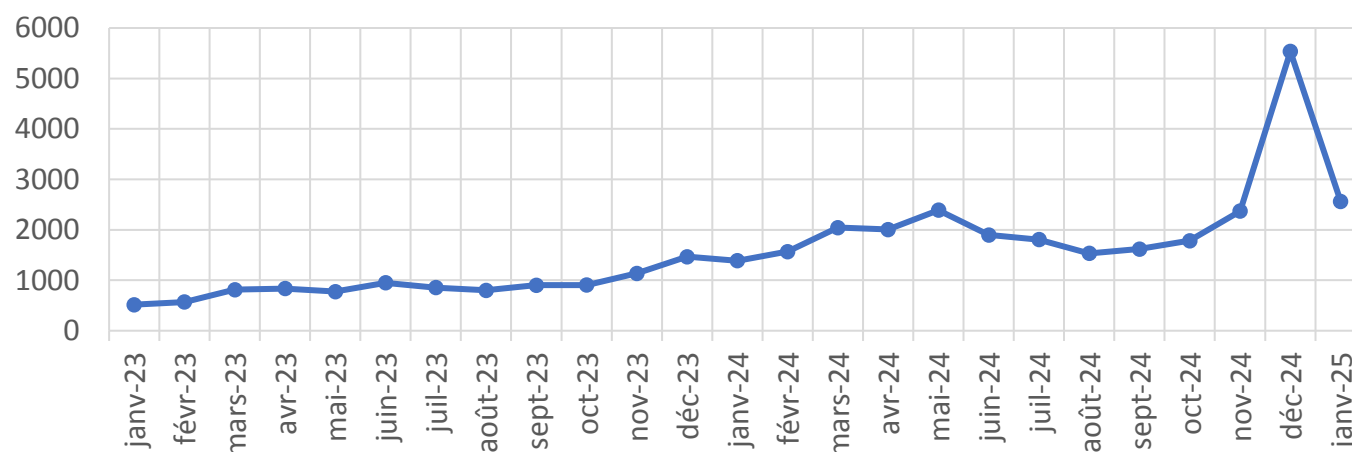
| Les nouvelles motorisations |

Remplacer les carburants fossiles par des substitues comme l'électricité ou l'hydrogène permet de supprimer les émissions directes de GES mais ces solutions induisent d'autres problématiques. L'impact de ces nouvelles technologies se mesure au niveau des chaînes d'extraction des matières premières, de fabrication et de recyclage. Elles induisent de fortes pollutions et dégradations des écosystèmes, des conditions sociales et économiques des populations locales préoccupantes, et d'importantes consommations d'énergie et de matières premières dont l'eau.

Aussi, le remplacement du parc actuel par ces véhicules ne répond pas aux problèmes d'occupation de l'espace, de sécurité routière, de nuisance sonore, de ségrégation sociale, économique et territoriale et de dépendance vis-à-vis de pays tiers (les producteurs de pétrole aujourd'hui, les extracteurs de matières premières et les fabricants de batteries demain). En prenant en compte la taille du parc automobile mondial actuelle et son évolution à la hausse, la production de véhicules électriques ou à hydrogène va engendrer de nombreux problèmes d'approvisionnement et de concurrence économique entre pays mais aussi entre individus et ainsi accentuer les inégalités.

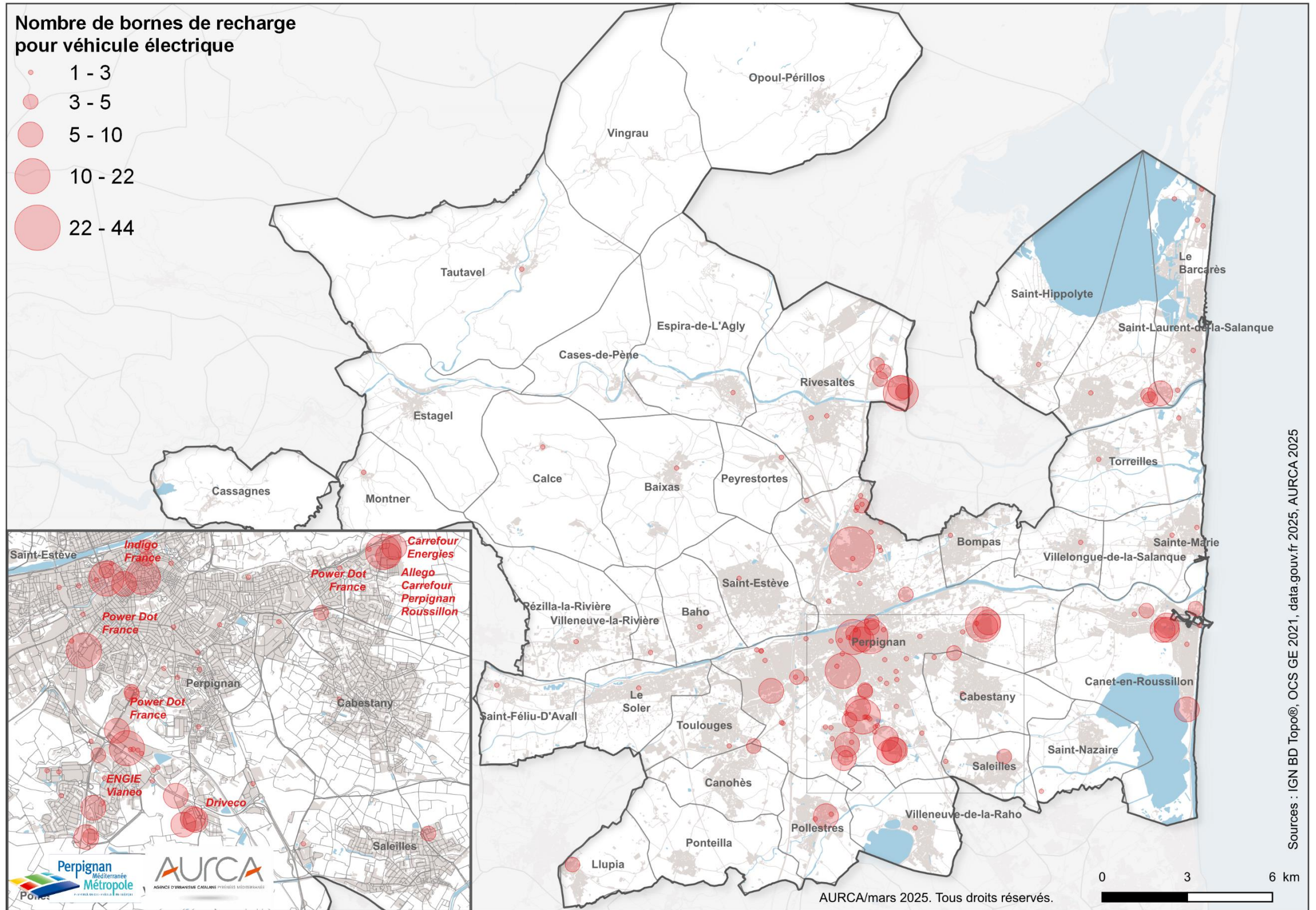
L'intérêt de l'électricité et de l'hydrogène semble plus pertinent pour des transports massifiés comme le train, le bus, le fluvial et le maritime. D'ores-et-déjà, la Région Occitanie s'est positionnée sur cette technologie avec une participation à l'investissement dans des stations de production et de distribution d'hydrogène dont une à Rivesaltes. Celle-ci sera ainsi connectée au Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T). Après expérimentation de cette technologie, la Région Occitanie a l'ambition d'acquiescer des trains hybrides, à batterie et à hydrogène dont trois rames de train régional bi-modes électrique/hydrogène d'ici décembre 2025. Les trains à pile à combustible peuvent être employés sur les lignes ferroviaires non électrifiées et avoir accès au réseau électrifié en même temps. De plus, PMM poursuit l'électrification de son parc de bus urbains, expérimentera dès 2026 des véhicules rétrofités hydrogène, et prévoit de convertir le reste de son parc en motorisation alternative.

De part la situation sociale et économique de la population de PMM et des évolutions du marché, il sera difficile d'électrifier le parc automobile des particuliers (voire des professionnels). Au contraire, le report modal vers des transports électriques ou à hydrogène massifiés de marchandises et de personnes permettra au territoire et à sa population d'être plus résilients aux évolutions mondiales (rupture des chaînes d'approvisionnement, augmentation des prix, baisse de l'offre des matières premières) auxquelles sont soumises ces nouvelles technologies.



▲ Évolution du nombre de trajets en covoiturage du quotidien sur le territoire de PMM (Observatoire national du covoiturage au quotidien, mars 2025).

LE RÉSEAU DES IRVE SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



MESSAGE 10 | Les transports, 1^{er} émetteur de Gaz à Effet de Serre (GES) et d'oxyde d'azote sur le territoire, un fort levier pour la transition énergétique

Au-delà de l'enjeu économique pour les ménages, une autre limite à l'usage dominant de la voiture pour les déplacements réside dans sa forte contribution aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, comme l'oxyde d'azote. La mise en place d'une Zone à Faible Émission mobilité (ZFE-m), prévue sur le territoire communautaire, est un dispositif qui devrait permettre d'affronter ce problème et qui participera pleinement à l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire.

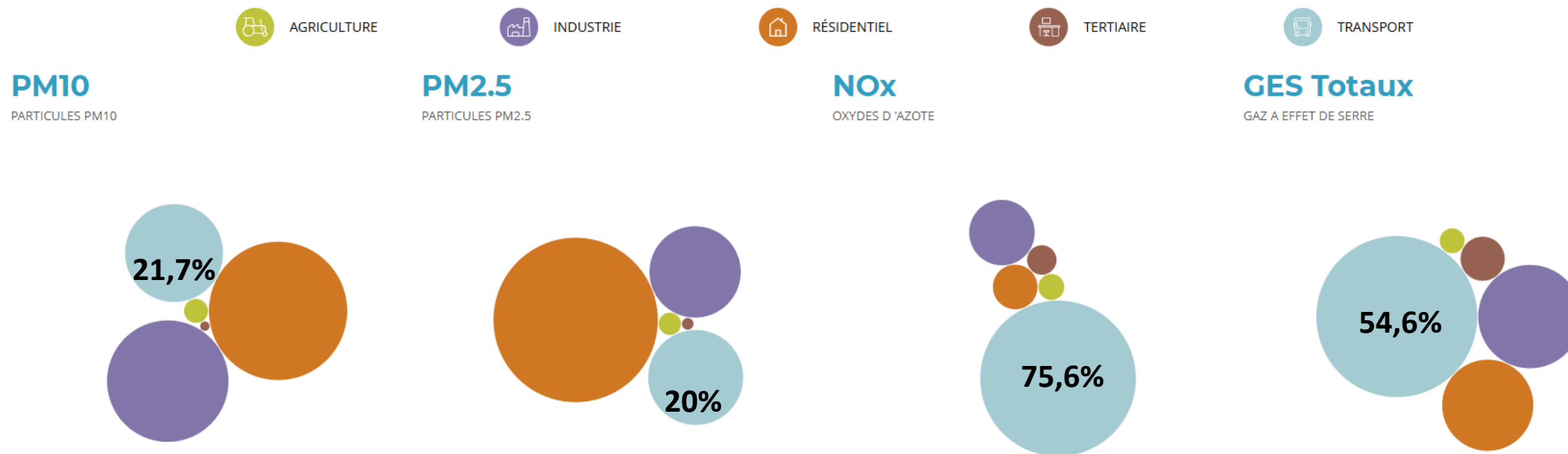
| Le transport routier, principal contributeur aux émissions de GES |

Les émissions de GES sont jugées responsables du changement et des déséquilibres climatiques du globe. Les objectifs nationaux de réduction des émissions polluantes, sont définis pour les GES par la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Pour réduire ses émissions, PMM s'est engagée dans le développement de sources d'énergies renouvelables et dans la modération de la consommation énergétique pour contribuer à l'atteinte du « Facteur 4 », expression désignant l'objectif de diviser les émissions de GES d'ici 2050 sur la base des niveaux de référence de 1990 (division par 4 pour la France). La communauté urbaine a ainsi été reconnue Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte par l'État en 2015 (TEPCV) pour ses engagements en faveur d'un mode de développement plus sobre. Les mesures prises sont également consignées dans un Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET).

Sur PMM, le transport est le premier secteur émetteur de GES avec 54,6% des émissions totales du territoire (2021). Depuis 1990 et jusqu'en 2021, on estime à 10% la baisse des émissions totales de GES sur le territoire.

Cependant, depuis 2014, les émissions totales sont relativement stables d'une année à l'autre, on note même une légère hausse entre 2018 et 2019 de l'ordre de 1%. Si nous nous référons à la trajectoire ciblée par la SNBC, les émissions évaluées en 2021 pour le territoire étaient supérieures de 21% à celles attendues. L'objectif national de réduction des GES fixé pour 2050 (-83% entre 1990 et 2050), ne devrait pas être respecté sur le territoire de PMM, selon les estimations réalisées par ATMO Occitanie, comme c'est le cas pour l'ensemble de l'Occitanie.

Ce retard dans l'atteinte de cet objectif est lié à une hausse du trafic routier de 13% sur la période 2008-2021 tous types de routes confondus. Cette hausse de trafic a engendré une hausse des émissions de GES (11%) que la seule modernisation du parc roulant ne permet pas de compenser : « les émissions unitaires de CO₂ à l'échappement n'évoluent que très peu du fait de la modernisation des véhicules thermiques, car la consommation unitaire de carburant des véhicules reste quasiment stable » (ATMO Occitanie, 2023).



▲ Source des émissions de polluants à Perpignan Méditerranée Métropole (ATMO Occitanie, 2021).

| Et principal contributeur aux émissions d'oxyde d'azote |

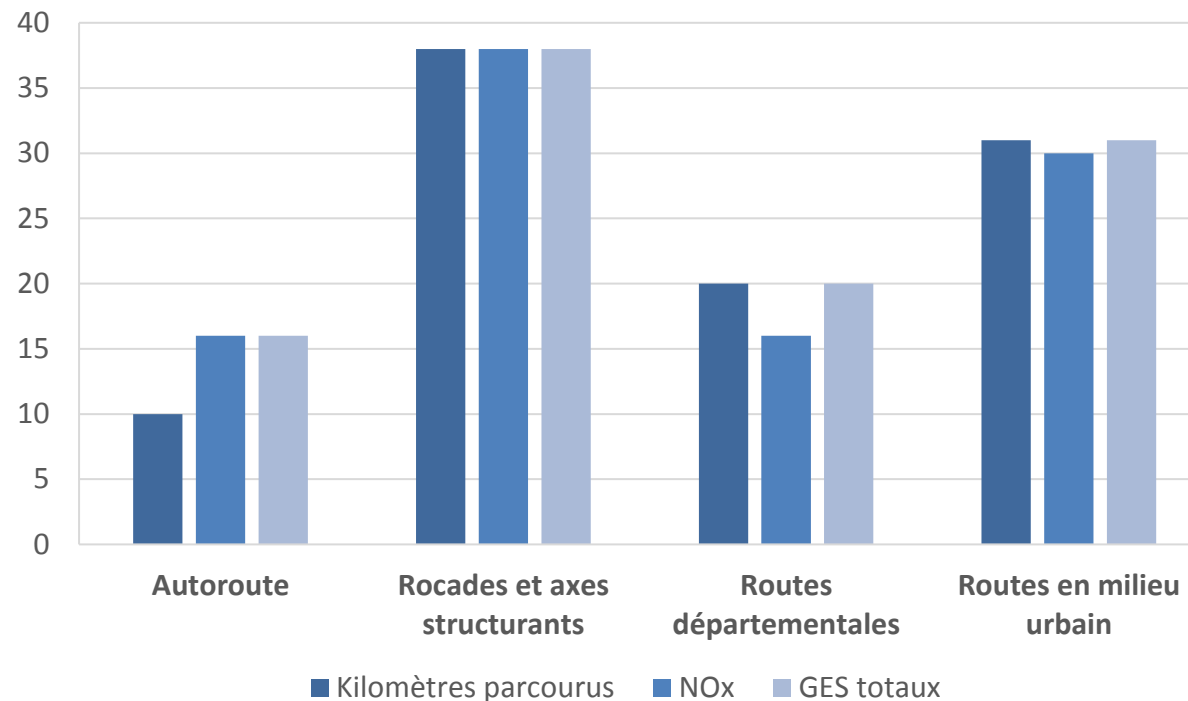
Le secteur des transports constitue la première source d'émissions d'oxyde d'azote (NOx) avec 75,6% des émissions totales du territoire. Les transports autres que routiers contribuent peu aux émissions polluantes du territoire : ils représentent 3% des émissions de NOx et de particules fines (PM₁₀, PM_{2,5}) et 1% des GES totaux.

Sur la période 2008-2021, les émissions de NOx et de particules à l'échappement ont notablement baissé, notamment grâce au renouvellement progressif du parc de véhicules roulants devenant moins émetteur de polluants atmosphériques. Malgré l'augmentation du trafic sur la même période, les émissions diminuent régulièrement. En 2021, cette évolution était au-dessus de celle attendue par le Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) actant l'atteinte de l'objectif de réduction fixé pour cette année-là. « Pour l'horizon 2030, l'objectif de réduction de -50% entre 2014 et 2030 semble atteignable si des efforts importants de réduction sont maintenus » (ATMO Occitanie, 2023).

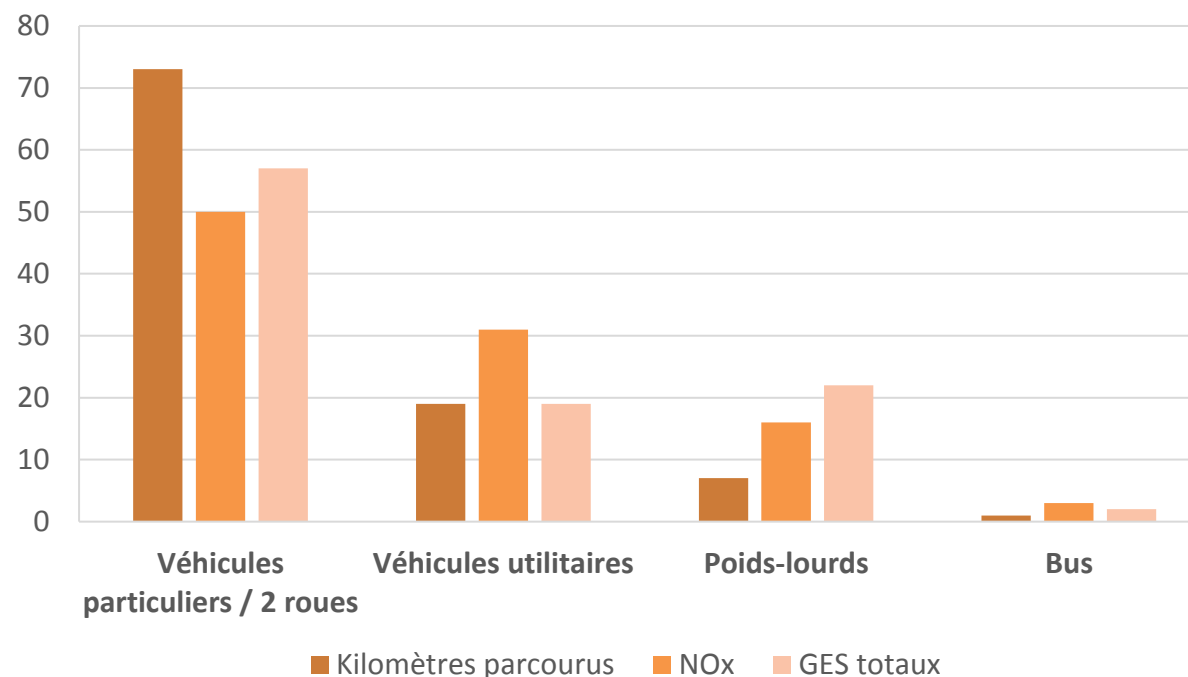
| Des émissions surtout provoquées par les véhicules particuliers |

Près de 40% des émissions d'oxydes d'azote, de particules et de GES émises par les déplacements le sont sur les roclades et axes structurants du territoire de Perpignan Méditerranée Métropole, qui représentent 38% des distances parcourues sur le territoire. L'autoroute ne représente que 10% des distances parcourues et concentre 16% des émissions d'oxyde d'azote et de GES.

Ce sont les véhicules particuliers (VP) qui représentent à la fois la majorité des distances parcourues (73%) et provoquent le plus d'émissions (50% de NOx, 57% de GES). Les poids-lourds ne représentent que 7% des km parcourus mais ils sont responsables de 16% des émissions de polluants atmosphériques et de 22% des émissions de GES. La part des bus dans les émissions totales du territoire est très faible, de l'ordre de 2% pour les polluants atmosphériques et les GES.



▲ Répartition des émissions polluantes associées au trafic routier et des kilomètres parcourus sur le territoire par types de voie (ATMO Occitanie, 2021).



▲ Répartition des émissions polluantes par type de véhicules (ATMO Occitanie, 2021).

| Un parc automobile qui s'améliore |

La vignette Crit'Air est un certificat qualité de l'air obligatoire pour circuler dans les Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) ou pour circuler lorsque le Préfet instaure la circulation différenciée lors des épisodes de pollution.

Elle indique le niveau d'émissions de polluants d'un véhicule selon la norme européenne d'émission auquel il répond (Euro 1 à Euro 6 qui correspondent aux véhicules les plus récents et les moins polluants). La classification Crit'Air va de 0 ou E (pour les véhicules électriques) à 5 (pour les véhicules diesels de 2001 à 2006). Les véhicules plus anciens dits « de collection » sont non classés (NC).

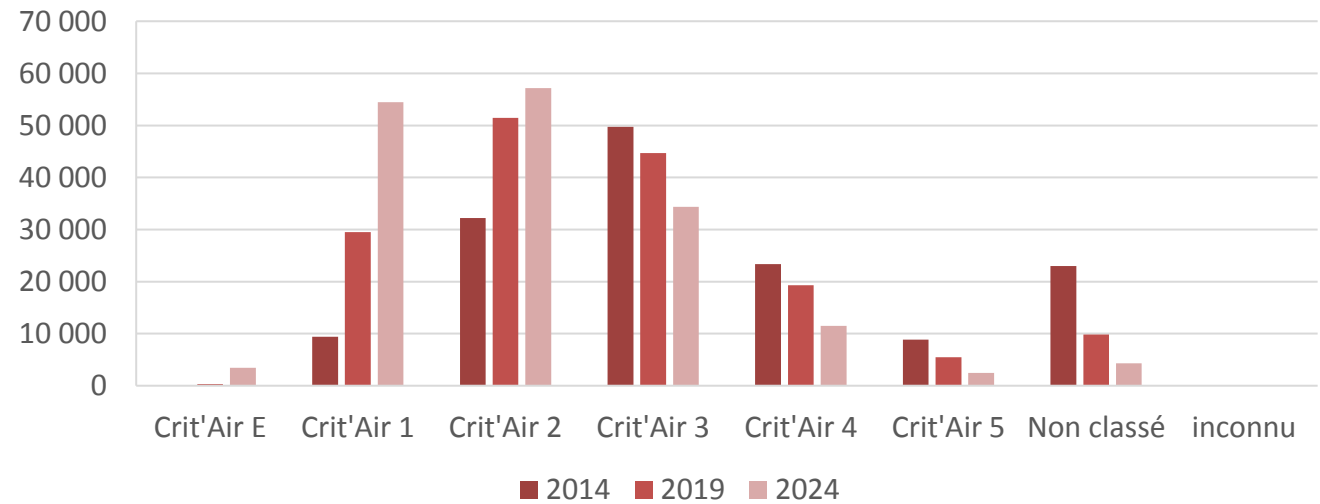
A Perpignan Méditerranée Métropole, c'est le parc de véhicules classé Crit'Air 1 (véhicules thermiques les moins polluants) qui a le plus progressé en 10 ans : il ne comptait en 2014 que 4 600 véhicules contre 54 500 désormais. Cumulés, les véhicules classés Crit'Air E et 1 représentent presque 34,5% du parc roulant total. A l'inverse, les véhicules classés Crit'Air 4, 5 et non classés représentaient près de la moitié du parc en circulation en 2011, 38% en 2014 et ne représentent plus que 11% en 2024.

| Le transport, principal consommateur énergétique |

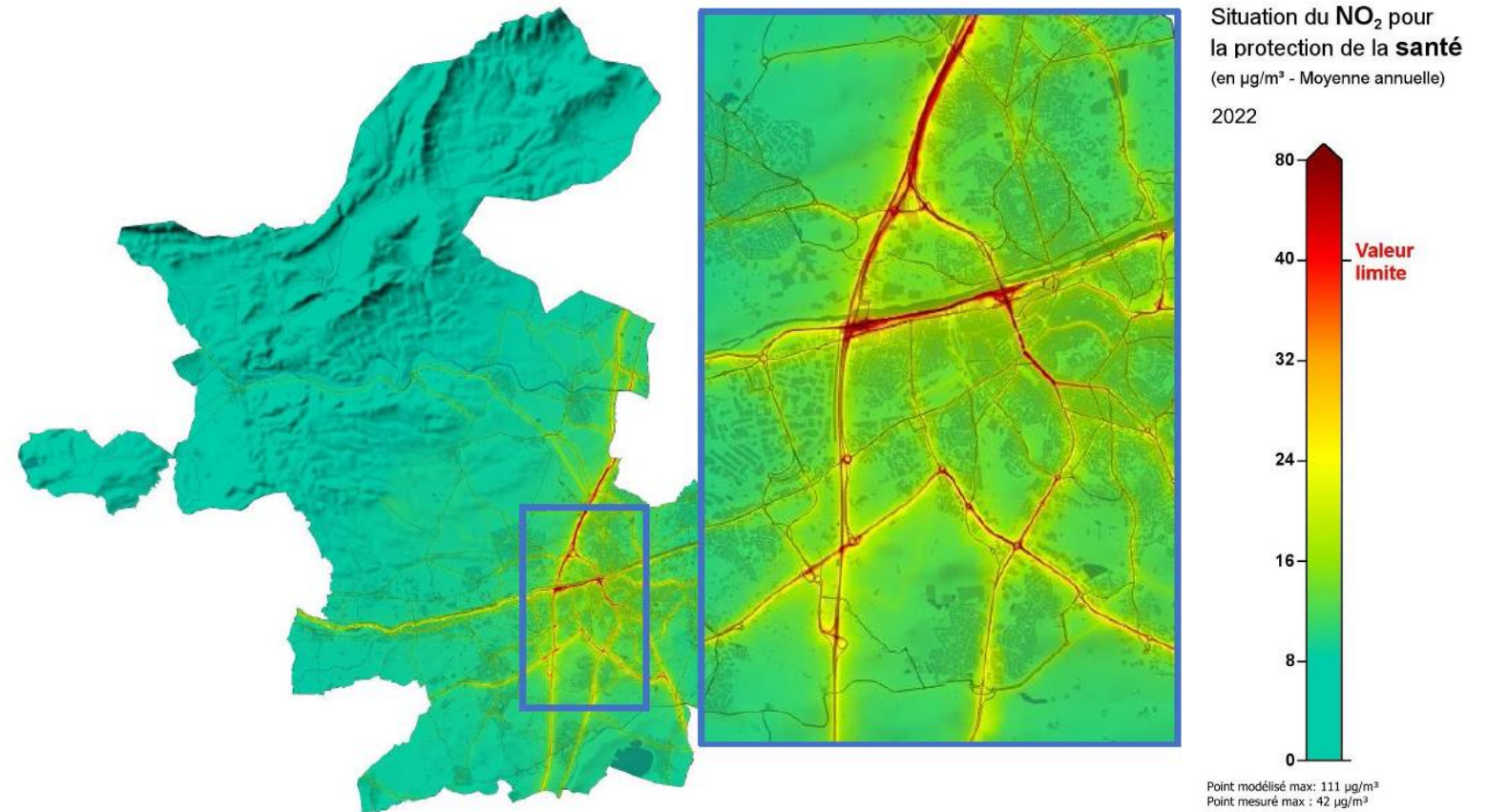
Les transports étaient à l'origine de 47% de la consommation énergétique sur le territoire de PMM en 2021, notamment en raison du large recours à la voiture thermique pour les déplacements du quotidien.

La consommation totale des véhicules, tous combustibles confondus, a augmenté de 14% entre 2008 et 2019, puis de 19% entre 2020 et 2021 (ATMO, 2021, 2023). Le combustible le plus utilisé reste le diesel avec 73% de la consommation totale en 2021.

Parmi les enjeux communautaires figure ainsi la diminution du recours à la voiture mais aussi l'évolution des sources d'énergie des modes de transport utilisés aujourd'hui : véhicules électriques, systèmes hybrides ou du gaz naturel pour véhicules (GNV), etc.



▲ Évolution du parc automobile sur PMM selon la classification Crit'Air (SDES, Rsvero, 2024).



▲ Concentration moyenne annuelle en NO₂ et dépassement de la valeur limite (ATMO Occitanie, 2022).

| La mise en place d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) pour préserver la qualité de l'air en agglomération |

La carte en page précédente montre que la pollution dépasse les valeurs limites pour la protection de la santé le long et à proximité des grands axes de communication. L'une des solutions pour améliorer la qualité de l'air en ville réside dans le déploiement des ZFE-m. L'agglomération de Perpignan fait partie des 43 agglomérations françaises concernées par la mise en place d'une ZFE-m d'ici 2025. À l'heure actuelle, 25 zones sont actives sur le territoire national dont Montpellier, Nîmes et Toulouse en Occitanie.

Le but de ces zones est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans les zones urbaines denses soumises à une forte pollution de l'air qui est responsable de 40 000 morts chaque année en France. Pour circuler dans ces zones, un certificat qualité de l'air est obligatoire. Les véhicules les plus polluants identifiés par les vignettes Crit'Air peuvent également être soumis à des restrictions de circulation lorsque le préfet instaure la circulation différenciée pendant les pics de pollution.

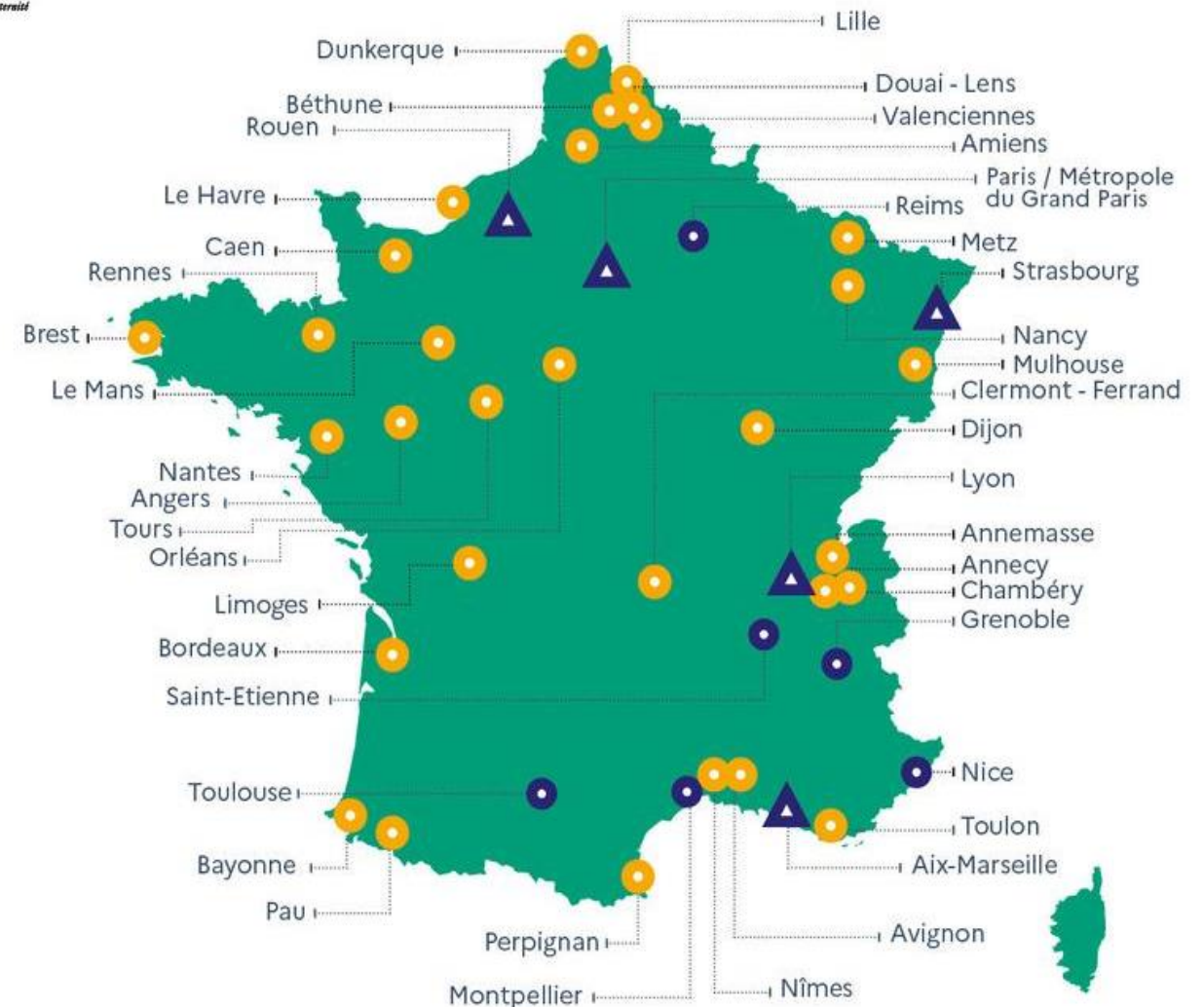
Les collectivités territoriales sont libres de fixer des règles plus strictes. En 2023, une précision sémantique a été opérée pour distinguer deux types de territoires :

- Les territoires ZFE effectifs qui dépassent de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air et qui doivent respecter le calendrier législatif de restriction (au nombre de 5 aujourd'hui).
- Les territoires de vigilance qui respectent les seuils réglementaires de qualité de l'air et dont la seule obligation prévue par la loi est la restriction de circulation des voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 avant le 1^{er} janvier 2025. Cela concerne les agglomérations n'ayant pas encore mis en place de règles, soit 31 dont Perpignan.

Les ZFE-m participent à la baisse des émissions de GES et de polluants et ainsi participe à l'atteinte des objectifs climatiques de la France. Elles permettent aussi indirectement de réduire le trafic routier. Cependant, certaines agglomérations sont réticentes à leur mise en place. En effet, cette mesure peut apparaître comme discriminante envers les ménages modestes, possédant des véhicules anciens qu'ils ne peuvent remplacer, notamment dans des territoires où des solutions alternatives efficaces n'existent pas encore. Le déploiement d'une ZFE-m doit donc être mené conjointement au développement d'alternatives au véhicule particulier.



DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)



- ZFE existantes
- ZFE à venir
- △ dépassement régulier des normes de qualité de l'air constaté (2018-2022) : calendrier minimal de restrictions imposé par la loi pour la circulation des automobiles
- teneur en polluants régulièrement supérieure aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, mais pas de dépassement régulier constaté des normes de qualité de l'air (2018-2022)

▲ **Situation de la mise en place des ZFE-m en 2023.** Depuis, 14 nouvelles zones ont été déployées (Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires).

MESSAGE 11 | Une hausse des accidents, notamment mortels, sur le territoire communautaire

FOCUS



Au cours des dernières décennies, les améliorations observées en termes de sécurité routière sont le fruit de progrès portant sur les trois facteurs fondamentaux d'un accident, à savoir les infrastructures routières, les véhicules et le comportement des usagers. Les progrès des services de secours et de soins constituent aussi un facteur important.

Depuis le début des années 1970, la France s'est pleinement engagée dans la mise en œuvre d'une politique de sécurité routière. Les différentes mesures mises en place (limitation de vitesses, lutte contre l'alcoolémie, instauration du permis à points, port de la ceinture et du casque rendu obligatoire, développement des carrefours giratoires, généralisation de l'airbag, etc.) ont en effet permis de considérablement réduire le nombre de personnes tuées sur les routes alors que le nombre de véhicules en circulation n'a cessé d'augmenter. Ainsi, en 40 ans, la mortalité routière a notablement diminué sur le territoire français (-80% entre 1972 et 2012). En revanche, le nombre de tués sur les routes ne diminue plus depuis 2013. Effectivement, ces dernières années la mortalité routière augmente légèrement, se stabilise ou diminue légèrement d'une année à l'autre, sans qu'une réelle tendance ne se dégage.

| La communauté urbaine concentre 75% des accidents du département, mais les accidents graves sont moins fréquents |

Au cours de l'année 2022, 308 accidents ont été recensés sur le territoire communautaire dont 244 sur la commune de Perpignan (soit 60%). 75% des accidents de la route enregistrés sur le département sont survenus sur le territoire de PMM qui accueille 56% de la population départementale.

À l'échelle de PMM, le nombre de personnes (victimes ou indemnes) concernées par un accident en 2022 s'élève à 687 dont 400 victimes. Parmi les victimes, on comptabilise 94 blessés hospitalisés (soit 23,5%) et 19 personnes tuées (soit 4,75%). La part des blessés hospitalisés et des personnes tuées tombe respectivement à 17% et 2,6% pour la commune de Perpignan.

LES DÉFINITIONS DE L'ACCIDENTOLOGIE

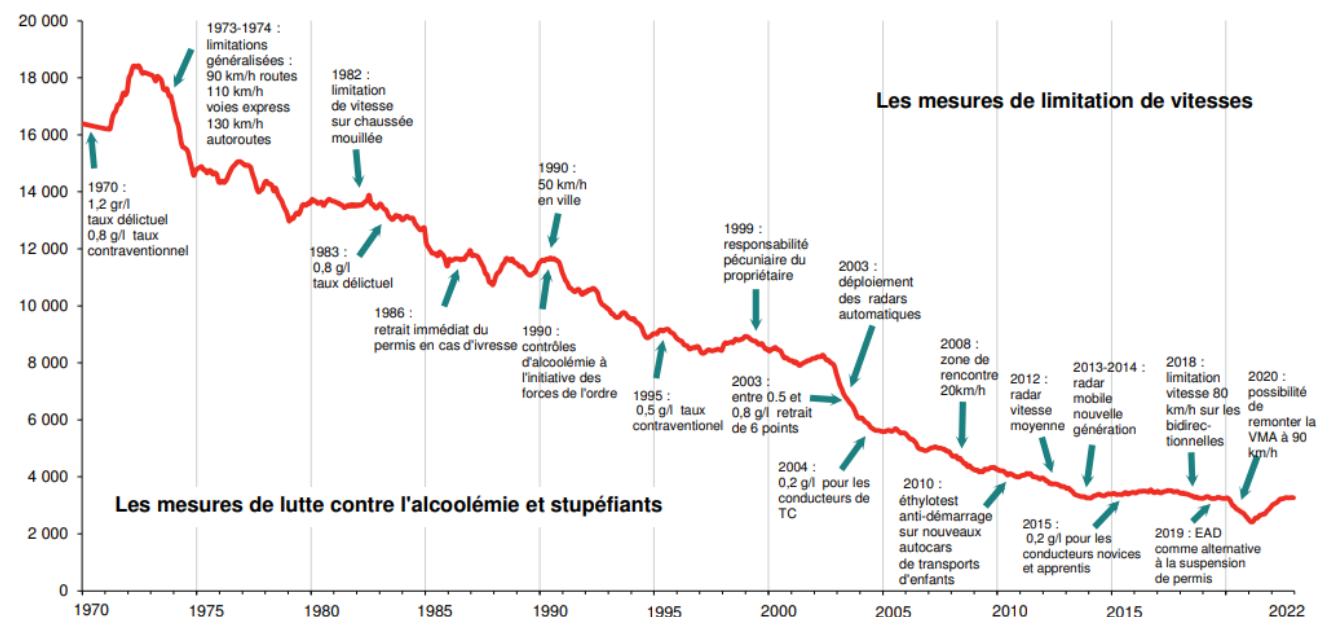
Accident corporel de la circulation routière : accident survenant sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule et au moins une victime. Les données CONCERTO, ici utilisées, sont alimentées par les bulletins d'analyse d'accident corporel (BAAC) établis par les services de police et de gendarmerie nationale.

Personne indemne : personne non décédée et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Blessé léger : victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patiente à l'hôpital plus de 24 heures.

Blessé hospitalisé : victime hospitalisée plus de 24 heures.

Personne tuée : victime qui décède du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.



▲ Evolution du nombre d'accidents 1970 – 2022 (ONISR).

Ces ratios sont inférieurs aux ratios départementaux et régionaux où la part des blessés hospitalisés et des personnes tuées atteint respectivement 30% et 5,4% à l'échelle des Pyrénées-Orientales et 7,6% pour les tués à l'échelle de l'Occitanie.

Les accidents graves – c'est-à-dire occasionnant au moins un mort ou un blessé hospitalisé – représentent 41,6% des accidents survenus sur le territoire départemental, 34% sur le territoire communautaire et 23,4% sur la commune de Perpignan.

| Une augmentation du nombre d'accidents et de personnes tuées sur le territoire communautaire |

Les données de 2022 pour les Pyrénées-Orientales mettent notamment en exergue une forte concentration des accidents de la route au niveau du territoire communautaire et en particulier au niveau de la commune de Perpignan (concentration démographique, densité du réseau routier et importance du trafic). En revanche, la gravité des accidents semble suivre la logique inverse.

L'observation de l'évolution de l'accidentologie et de la mortalité au cours de la période 2019-2022 révèle qu'à l'instar des chiffres départementaux, le nombre d'accidents et de personnes tuées sur la route sur le territoire communal de Perpignan et sur le territoire communautaire est en hausse. La Région Occitanie, à l'inverse, voit ses indicateurs s'améliorer (voir ci-contre). A noter toutefois que ces calculs sont basés, notamment pour Perpignan, sur un nombre restreint d'unités (+33% sur Perpignan correspond à 2 tués de plus par rapport à 2019).

Si l'on se concentre uniquement sur le territoire communautaire, pour l'ensemble des années observées, il est constaté que la grande majorité des accidents est survenue à Perpignan (+/-80% selon les années). Le nombre d'accidents a nettement diminué en 2020 (dû aux périodes de confinement) mais a depuis réaugmenté, dépassant même 2019.

	OCCITANIE	P.O.	PMM	PERPIGNAN
Nombre d'accidents	3529	411	308	244
Nombre d'accidents mortels	352	31	19	8
Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	donnée manquante	171	105	57
Nombre de victimes	Tués	376	31	8
	BH (blessés hospitalisés)	4527	169	52
	BL (blessés légers)		364	247
Indemnes	donnée manquante	408	287	227

▲ *Bilan de l'accidentologie sur le territoire (ONISR, 2022).*

	NOMBRE DE TUÉS POUR 100 ACCIDENTS (2022)	NOMBRE DE TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS (2022)	ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS (2019 – 2022)	ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (2019 – 2022)
PERPIGNAN	3,2	67	+9%	+33%
PMM	6,2	70	+12%	+6%
P.O.	7,5	64	+15%	+6%
OCCITANIE	10,6	62	-10%	-4%
FRANCE HEXAGONALE	6,1	50	-4%	+9%

▲ *Accidentologie et mortalité routière, comparaison territoriale (ONISR, 2022).*

Outre la commune de Perpignan, les communes de Canet-en-Roussillon, Rivesaltes et St-Laurent-de-la-Salanque sont particulièrement concernées par les accidents de la route, notamment sur les axes de transit qui traversent ces territoires (autoroute A9 à Rivesaltes, RD83 pour St-Laurent-de-la-Salanque). Sur les autres communes, moins de 10 accidents ont été enregistrés au cours de la période 2019-2022.

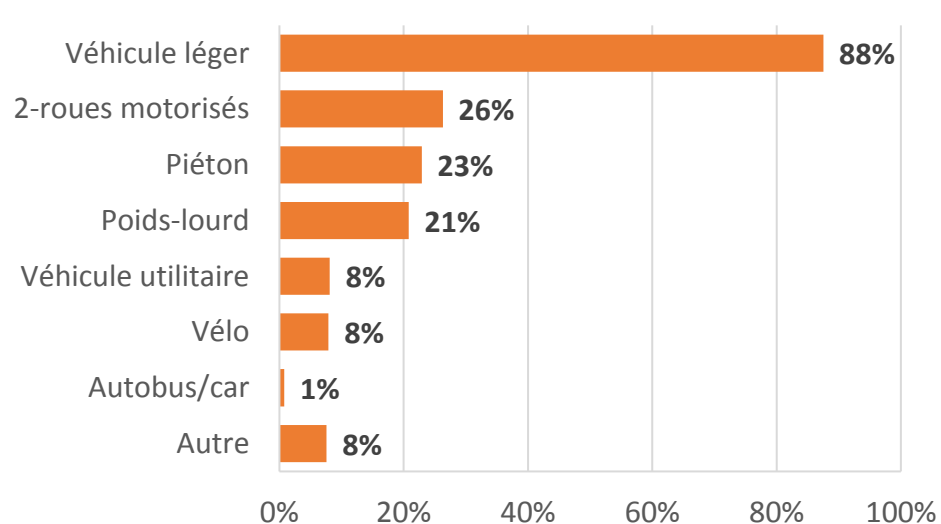
| Les véhicules légers majoritairement impliqués dans les accidents de la route |

L'observation des accidents sur le territoire communautaire révèle que les véhicules légers sont impliqués dans 88% des accidents survenus au cours de la période 2019-2022, ce qui en fait la catégorie de véhicule/usager la plus « dangereuse ». Viennent ensuite les 2-roues motorisés (2RM) – impliqués dans 26% des accidents – les piétons (23%) et les poids-lourds (21%). Les véhicules utilitaires et les vélos sont respectivement impliqués dans 8% des accidents de la route (voir schéma ci-dessous).

| Les 2RM, les cyclistes et les piétons particulièrement vulnérables |

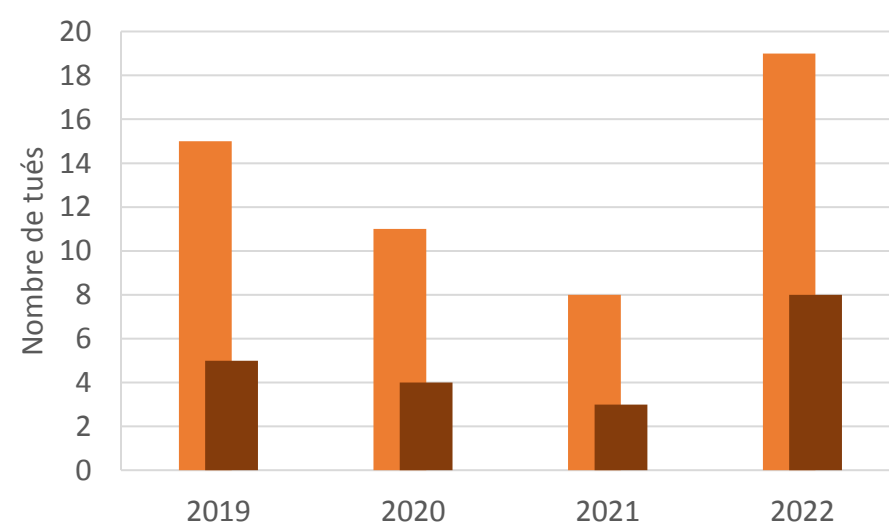
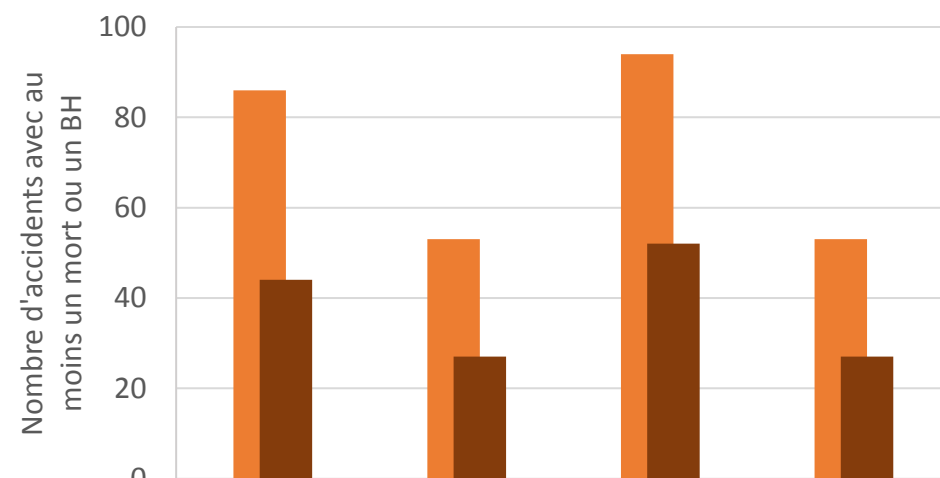
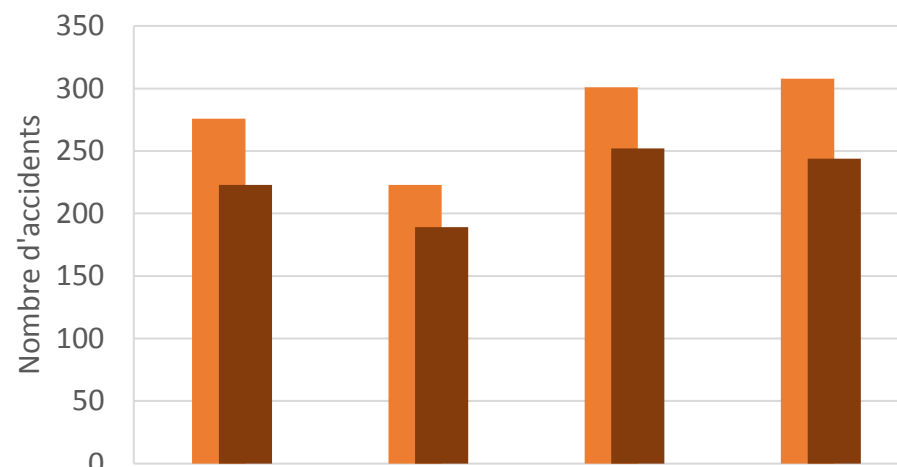
Sur cette même période, les 2RM et les piétons constituent les catégories de véhicules/usagers les plus vulnérables. En effet, environ 30 % des usagers d'un 2RM et des piétons concernés par un accident de la route sont hospitalisés ou tués. Suivent ensuite les autres catégories comportant les conducteurs de tracteurs, les usagers des engins de déplacement personnel (EDP) ou des véhicules intermédiaires (20% de personnes hospitalisées ou tuées) et les cyclistes (19 %).

Il est aussi constaté que la part des cyclistes, piétons et usagers de 2RM qui ressortent indemnes d'un accident est très faible voire nulle. Concernant les usagers de véhicules légers, la part des victimes hospitalisées ou tuées est nettement moins importante (11%). Néanmoins, en valeur absolue, les véhicules légers constituent la catégorie présentant le plus de personnes tuées (54% du nombre de tués suite à un accident de la route). Suivent ensuite les 2RM (16% du nombre de tués suite à un accident de la route) et les piétons (15%). Les hommes sont aussi plus souvent impliqués ou blessés dans les accidents de la route. Les actifs sont aussi sur-représentés par rapport à leur poids dans la population.



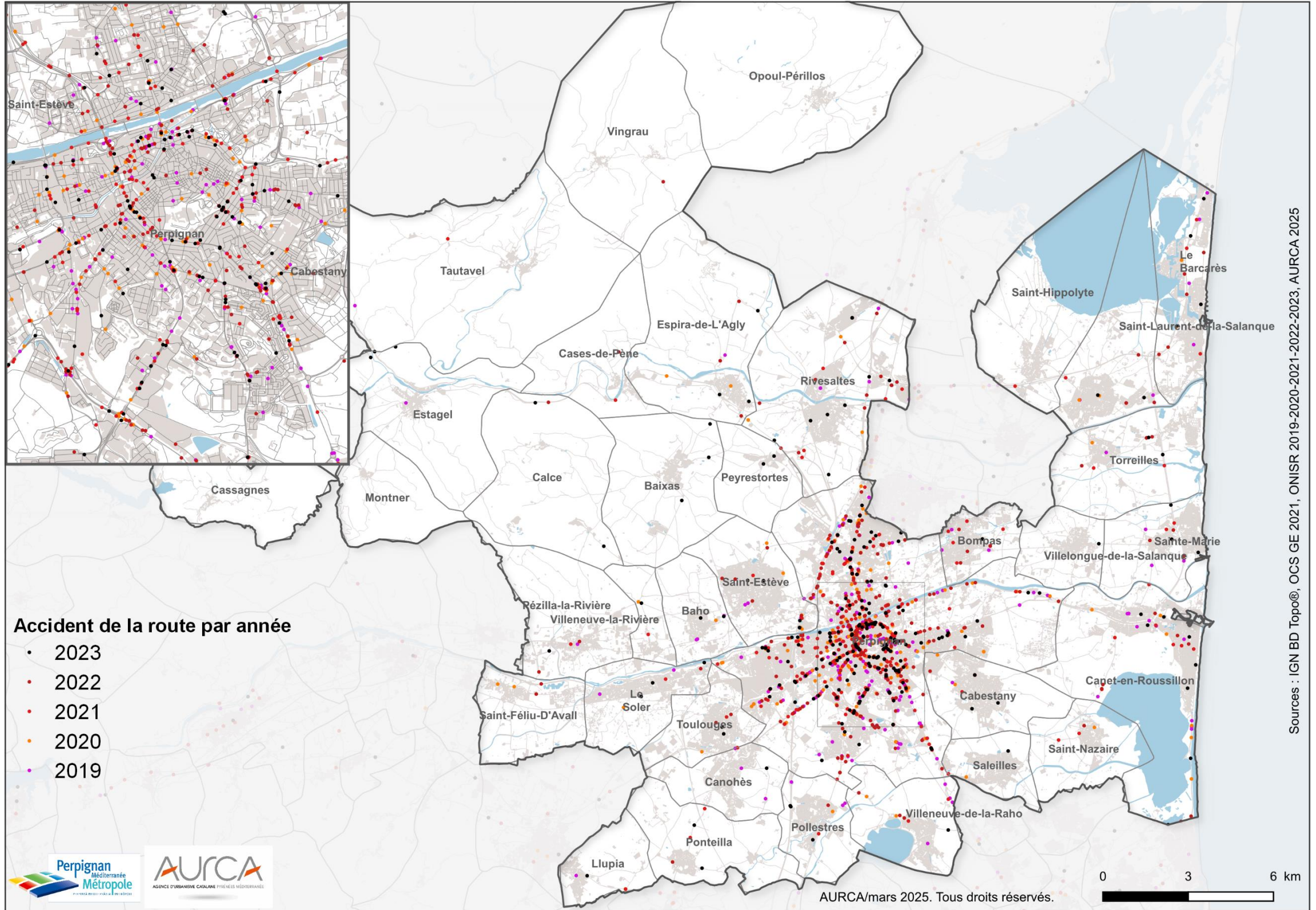
► **Évolution du nombre d'accidents, d'accidents graves et de tués sur le territoire communautaire et la commune de Perpignan au cours de la période 2019-2022 (ONISR).**

◀ **Implication des différentes catégories de véhicules/usagers dans les accidents survenus sur le territoire communautaire au cours de la période 2019-2022 (ONISR).**



■ PMM ■ PERPIGNAN

LES ACCIDENTS DE LA ROUTE DEPUIS 2019 SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



| Des axes accidentogènes |

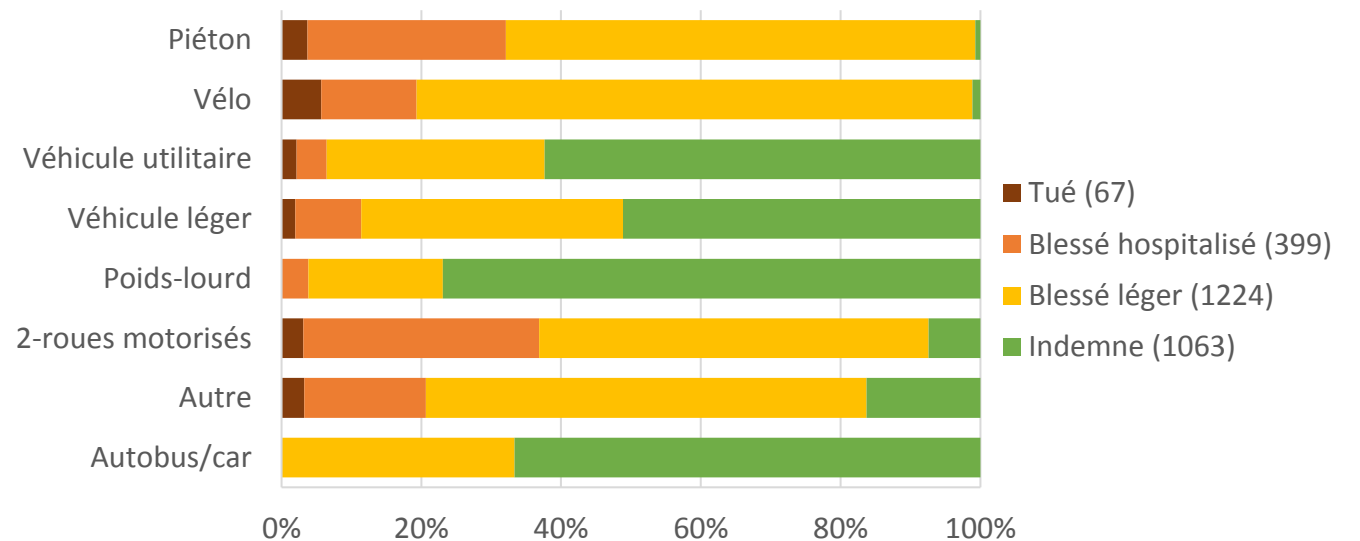
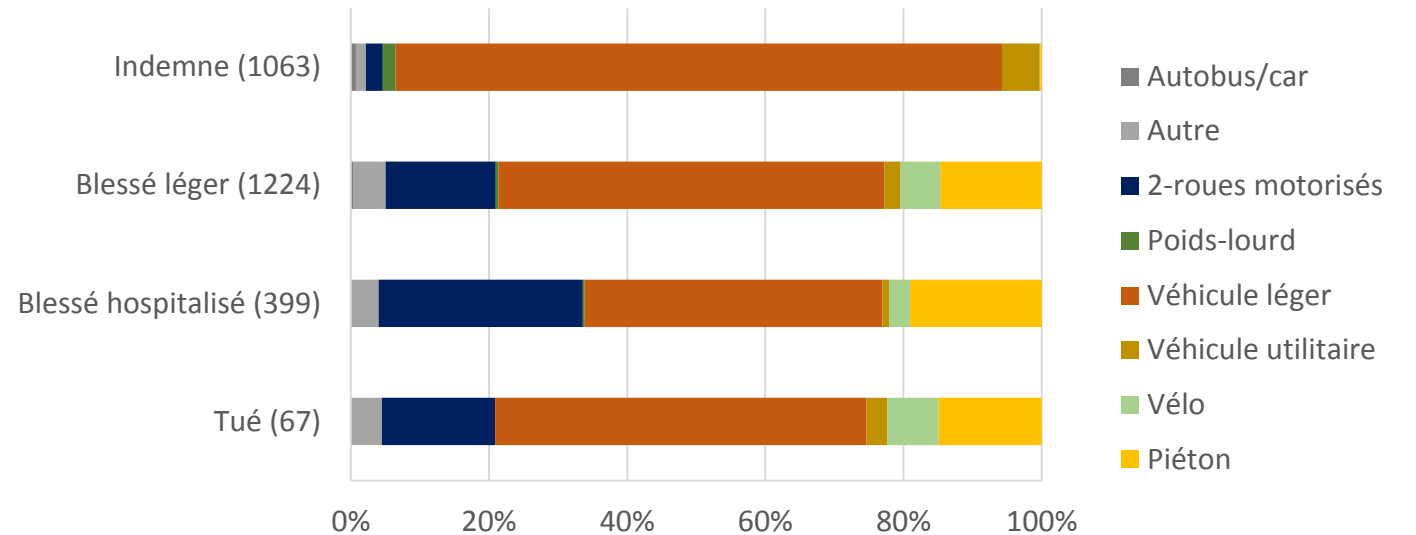
Sur le territoire communautaire, au cours de la période 2019-2022, 70% des accidents sont survenus sur des voies communales, 27% sur des routes départementales ou nationales et 2% sur l'autoroute A9. Les accidents sont donc largement plus nombreux sur les voies communales – essentiellement urbaines – que sur les voies express ou les routes de rase campagne, mais ils sont globalement moins graves. En d'autres termes, la gravité des accidents augmente donc sur les axes où les vitesses de circulation sont élevées.

Certains de ces axes apparaissent particulièrement accidentogènes. Il s'agit essentiellement de voies structurantes qui accueillent un trafic important, telles que la RD900, la Pénétrante Nord, la Rocade Ouest de Perpignan, l'A9, la RD617 reliant Perpignan à Canet-en-Roussillon et la RD914 entre Perpignan et Argelès-sur-Mer. D'autres tronçons sont aussi marqués par une accidentologie importante : les RD117, RD81 et RD83 notamment. A signaler que toutes ces routes englobent l'ensemble des tronçons routiers concernés par le risque de transport de matières dangereuses à l'exception de la RD66 (anciennement RN116).

| Les accidents sur voies communales concentrés à Perpignan |

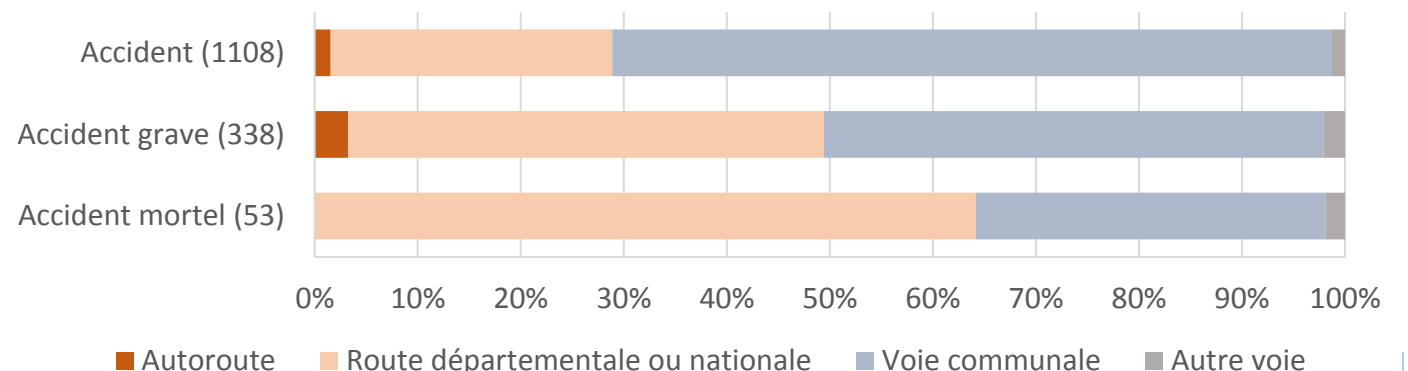
La commune de Perpignan rassemble près de 95% des accidents enregistrés sur des voies communales au cours de la période 2019-2022. L'importance des accidents en milieu urbain est un constat que l'on retrouve à l'échelle nationale. Il s'explique notamment par le caractère très saccadé de la circulation, le comportement des usagers (besoin de concentration accru des conducteurs, nécessité d'une prise d'informations et de décisions rapide, non-respect des règles de circulation, etc.) et les évolutions continues et relativement récentes de l'environnement urbain (développement de nouvelles formes de mobilités, partage de l'espace public, etc.).

Les voies particulièrement concernées au niveau du centre-ville de Perpignan sont les Boulevards qui ceignent le centre ancien (Wilson, H. Poincaré, A. Briand, A. France et des Pyrénées) et les principales pénétrantes urbaines (Avenues Panchot, Maréchal Joffre, Languedoc, Escarguel, d'Espagne, d'Argelès, etc.).



▲ **Catégorie de véhicule/usager impliqué selon le type de victime (en haut) et le type de victime selon la catégorie de véhicule/usager impliqué (en bas) dans les accidents survenus sur le territoire communautaire au cours de la période 2019-2022 (ONISR).**

▼ **Répartition des accidents survenus sur le territoire communautaire selon le type de route au cours de la période 2019-2022 (ONISR).**



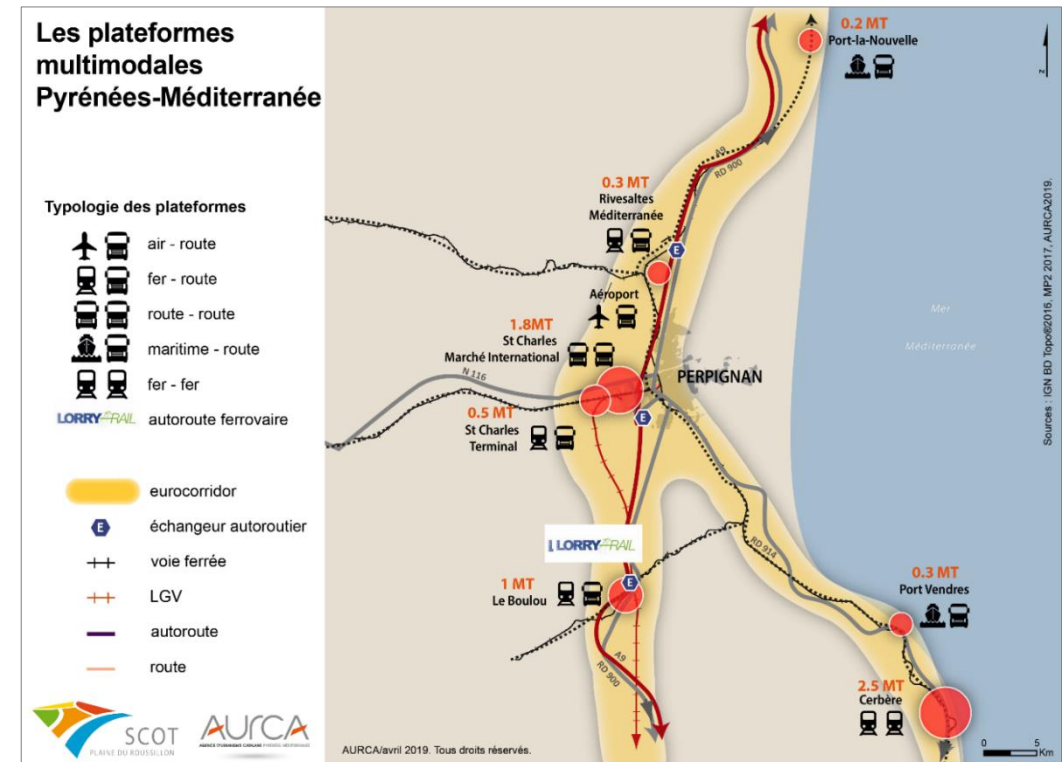
MESSAGE 12 | Pour la logistique à grande et petite échelles, des alternatives à la route en construction

On ne peut aborder la question des infrastructures de transport de PMM sans mentionner les importants flux de marchandises, directement liés à la présence de plateformes logistiques d'envergure européenne.

| Une plateforme logistique classée d'intérêt européen |

Le secteur de la logistique est essentiel pour l'économie du territoire. Plusieurs sites logistiques sont implantés sur le territoire communautaire et appartiennent à un écosystème de plateformes logistiques à vocation régionale, nationale et européenne, qui s'étend plus largement sur le territoire de la Plaine du Roussillon (voir ci-contre). Le Syndicat Mixte « Plateforme Pyrénées-Méditerranée » réunit les six sites logistiques des Pyrénées-Orientales (Espace Entreprises Méditerranée, Aéroport Perpignan-Rivesaltes Méditerranée, Saint-Charles International Perpignan, Terminal logistique Le Boulou, Terminal portuaire Port-Vendres, Terminal ferroviaire Cerbère), et regroupe plus de 800 entreprises pour 7 000 emplois. Ce groupement figure parmi les dix plateformes françaises multimodales classées d'intérêt européen et traite un trafic de près de 10 millions de tonnes de marchandises par an en routier, ferroviaire, maritime et aérien.

En particulier, le seul site de Saint-Charles International constitue le premier bassin d'emplois du département avec plus de 2 200 emplois directs. C'est aussi le premier centre européen de commercialisation, de transport et de logistique en fruits et légumes frais dont 40% sont commercialisés à l'export. Avec le Marché international et la gare de fret de Perpignan, l'ensemble constitue le Grand Saint-Charles. La gare de fret est en capacité de traiter des trains entiers. Elle est un atout indéniable mais elle pâtit du retard dans la réalisation de la LGV mixte voyageurs-fret, et du manque de sillons ferroviaires sur la ligne historique depuis Perpignan vers le nord (verrous de Montpellier et du sillon rhodanien). Elle risque aussi d'être fortement impacté par la liquidation de la branche fret de la SNCF.



FOCUS



PPA SAINT-CHARLES 2020-2040

Saint-Charles International porte le projet de Schéma Directeur de Développement et d'Aménagement conjointement avec l'État, la Région Occitanie, Perpignan Méditerranée Métropole, des partenaires privés et bien d'autres, tous co-financeurs.

PMM porte ainsi une « Étude globale sur l'évolution de Saint-Charles à long terme » visant à repenser durablement l'aménagement global de la plateforme, son plan de circulation, les services à apporter aux usagers, le foncier, la sécurisation des accès et le désenclavement du site, le stationnement et l'accueil des poids lourds sur la zone, la signalétique, les mobilités, le mix énergétique (Dalkia & Primagaz), et enrayer les incivilités récurrentes (Saint-Charles International).

La structure ambitionne de s'étendre sur 120 ha. Cependant, la problématique sera de trouver l'espace disponible dans un secteur assez contraint et en limitant l'artificialisation des sols.

◀ **La plateforme de commercialisation, de transport et de logistique Saint-Charles International.** À gauche le terminal ferroviaire et au centre le terminal routier (Saint-Charles International).

| Les faiblesses du transport de fret ferroviaire |

Face à l'importance des flux de marchandises sur le territoire, on peut déplorer la faiblesse du fret ferroviaire. Bien qu'il soit encore le deuxième mode de transport mobilisé dans le Roussillon, ses parts de marché ne cessent de diminuer depuis les années 1950 au profit du transport routier de marchandises. Il représente aujourd'hui 9% des marchandises transportées à l'échelle nationale contre 18% à l'échelle européenne.

Ce mode de transport revêt pourtant de multiples qualités permettant notamment de répondre à la Stratégie Nationale Bas-Carbone, mais il est contraint par les conditions d'utilisation du réseau ferré constitué historiquement en étoile autour de la région parisienne. Ce réseau est également vieillissant et mal entretenu : l'âge moyen des voies ferrées en France est de 33 ans, contre 17 ans en Allemagne. Toutefois, « avec la reprise de l'activité post-Covid, la volonté de nombreux chargeurs de verdir leur chaîne logistique et le développement commercial des entreprises ferroviaires de fret, de nombreuses actions ont permis d'augmenter en 2021 le transport ferroviaire de fret de 8,8% et de 5% l'année suivante par rapport à 2020 (en trains-km) » (SNCF Réseau, 2022).

La plupart des lignes de marchandises de la SNCF partent des Pyrénées-Orientales. Ces lignes font partie des quatre corridors européens de fret ferroviaire traversant la France et passant par Perpignan (corridor Méditerranée – voir ci-contre) mais elles sont menacées de disparition suite à la décision de l'État de supprimer la branche fret de la société et de céder une partie des liaisons à la concurrence. Ce sont 165 lignes qui sont concernées, ce qui représente plus de 8 000 camions. 23 flux devaient être cédés à la concurrence avant le 1^{er} janvier 2024.

La ligne reliant Rungis, appelée « train des primeurs », fait partie de ce lot et est emblématique des difficultés que rencontre le secteur en France. Elle avait déjà disparue en 2019 avant d'être relancée en 2021 après avoir été rénovée pour le transport de fruits, légumes et produits secs pour ensuite être ré-interrompue. Seulement, aucun reprenneur ne s'est depuis manifesté et son retour reste incertain et conditionné à différents facteurs :

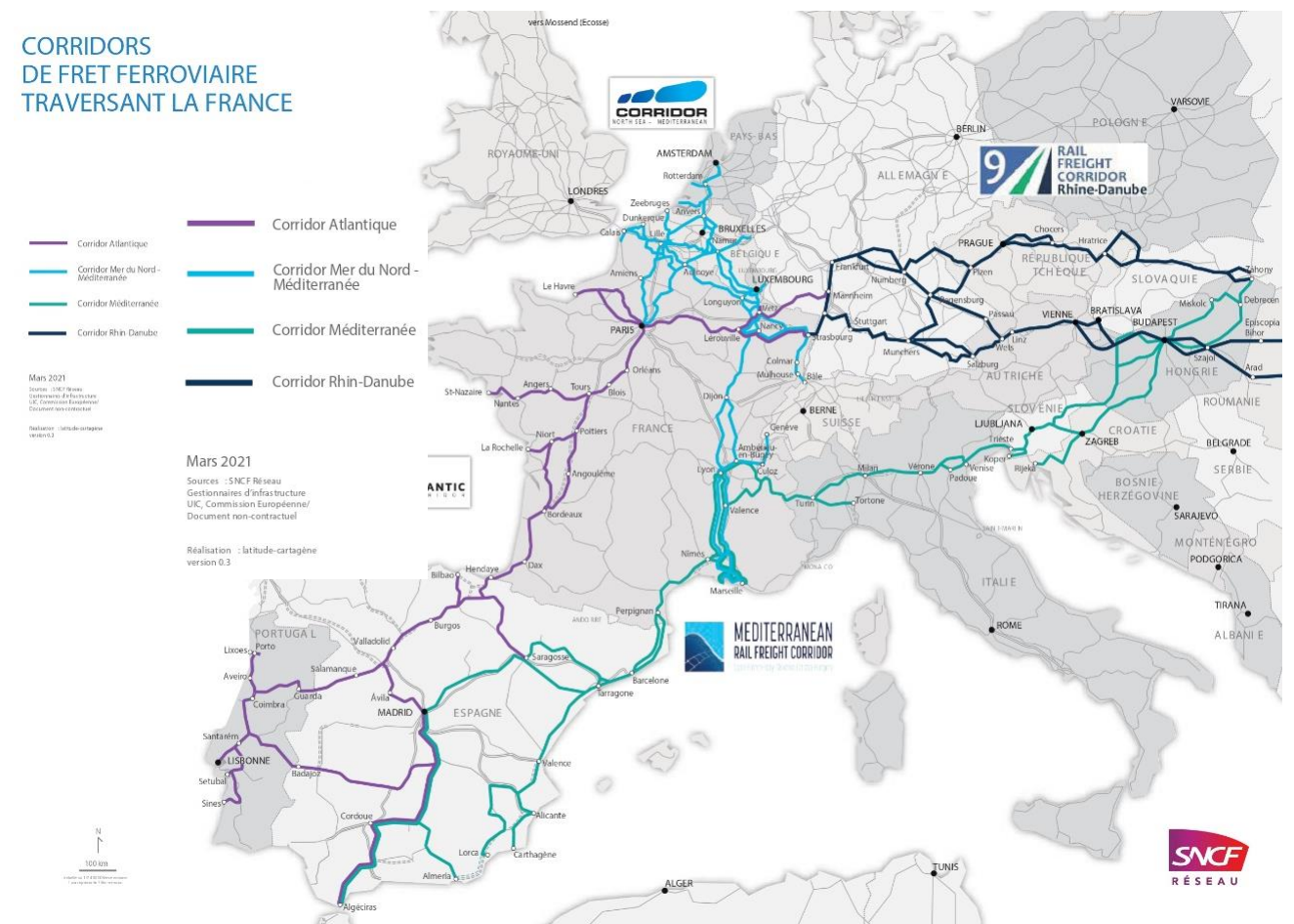
- La transformation des installations ferroviaires du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis pour en faire un hub ferroviaire pour les trains de combiné rail-route à l'horizon 2030.
- L'intérêt de l'État pour la relance de cette ligne d'ici le service ferroviaire annuel 2026 malgré les difficultés à trouver un candidat pour sa reprise.
- La finalisation de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Rungis qui pourrait rendre la ligne plus attractive aux yeux de potentiels reprenneurs.

- Le remplacement des wagons frigorifiques, très chers à entretenir et qui revenaient à vide, par un service combiné rail-route capable de transporter différents types de marchandises.

La reprise de toutes ces lignes par des sociétés privées n'est pas certaine du fait des moyens importants en matériel, en personnel et en logistique que cela suppose pour elles mais aussi de la forte concurrence que le routier exerce toujours. Les lignes les moins attractives, comme le train des primeurs, seront les plus menacées de disparition. Leur avenir sera suspendu et soumis au soutien des pouvoirs publics et notamment à leurs investissements dans les infrastructures.

La solution du rail reste une piste pour capter les flux de marchandises passant sur l'A9. D'autre part, l'État a l'ambition de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 et d'atteindre 25% en 2050, un objectif inscrit dans la Loi portant lutte contre le dérèglement climatique. Enfin, le territoire de PMM possède des atouts en capacité de répondre à cette problématique de report modal dont la future LNMP qui sera partiellement ou totalement mixte (des études sont en cours) à l'horizon 2040, la gare de fret de Perpignan et les embranchements ferroviaires des plateformes logistiques.

CORRIDORS DE FRET FERROVIAIRE TRAVERSANT LA FRANCE



▲ Les 4 corridors de fret ferroviaire traversant la France (SNCF Réseau, mars 2021).

| La logistique urbaine au défi des évolutions des pratiques commerciales |

Le commerce et les pratiques d'achat ont évolué depuis plusieurs années avec l'apparition de la vente en ligne, renforcée depuis la crise sanitaire. Les surfaces de stockage ont largement diminué au profit de surfaces de vente et de production plus grandes. En conséquence, les besoins en approvisionnement sont beaucoup plus fréquents et les flux de marchandises ont mécaniquement augmentés. Des nouvelles formes de commerce se sont diffusées dans les villes (« click and collect », points relais, etc.), accompagnées par une multiplication des flux de camionnettes et de transports légers. Un mode de transport économique pour les entreprises mais un facteur aggravant pour la qualité de l'air, la congestion urbaine et l'accidentologie. Il apparaît donc important d'organiser ce secteur pour assurer une cohabitation apaisée des usagers de l'espace public.

En parallèle, les plateformes et entrepôts de distribution et de redistribution se multiplient à proximité des agglomérations à l'image de la nouvelle plateforme de logistique urbaine voulue par la Poste dans la ZAE de Torremila Roussillon. La proximité offerte par ces équipements permettra de réduire l'empreinte carbone du dernier km en choisissant des modes écologiques plus efficaces que les camions sur des courtes distances.

Au niveau national, plusieurs démarches sont engagées afin d'améliorer les conditions de la logistique urbaine. Un Comité Interministériel de la LOGistique (CILOG) a notamment été mis en place et un rapport sur la Logistique Urbaine Durable (LUD) a été remis au gouvernement. Ce dernier propose notamment de renforcer l'accompagnement des acteurs publics et la mise en place de nouveaux outils de gestion des stationnements pour les livraisons, ainsi que la mise en place d'un observatoire et une exploitation facilitée des données relatives à la logistique urbaine.

Peuvent être également cités :

- Le programme « Innovation territoriales en logistique urbaine durable (InTerLUD), qui vise au déploiement de chartes de logistique urbaine durable au sein des EPCI, financé par le biais des CEE.
- France Logistique, créé pour réunir les acteurs de la filière logistique et transports, et devenir l'interlocuteur de référence des pouvoirs publics sur ces sujets;
- La Fabrique de la Logistique, association soutenue par l'ADEME et l'Agence de l'Innovation pour les Transports et qui a pour vocation d'être une communauté ouverte et organisée autour d'un écosystème d'utilisateurs qui coconstruisent des solutions innovantes pour la chaîne d'approvisionnement, en apportant leurs compétences et leurs ressources.
- Le dispositif ColisActiv afin de soutenir les acteurs de la cyclo-logistique.
- Enfin, France Mobilité, est une plateforme plus largement dédiée aux solutions de mobilité, au partage d'expérience et à la recherche de financements.

Ces nombreux acteurs et outils sont autant d'interlocuteurs capables d'analyser et de proposer de multiples solutions durables et innovantes pour aider les collectivités à gérer la logistique sous tous ses aspects sur leur territoire.

| La collecte et la valorisation des déchets |

La logistique urbaine concerne aussi des flux attachés aux administrations et compétences des collectivités publiques comme la collecte des déchets, réalisée par la communauté urbaine pour les 36 communes du territoire. La collectivité est déjà engagée dans l'optimisation et le verdissement des actions de collecte et de valorisation. La flotte de véhicules est petit à petit modernisée (une flotte récente roulant au diesel) et les circuits de collecte sont optimisés pour améliorer le bilan carbone et baisser les émissions de CO₂ par km parcouru.

Plusieurs expérimentations sont en cours sur le territoire. Dans l'hypercentre de Perpignan, une pré collecte du verre se fait à vélo dans les secteurs trop contraints pour laisser passer des camions bennes. Cette initiative reste à destination des commerçants. Les résidus du marché de la Place Cassanyes à Perpignan sont collectés et sont réutilisés par un agriculteur local. Pour réduire la quantité de déchets à collecter et répondre aux obligations réglementaires en matière de tri et de valorisation des biodéchets, des composteurs sont progressivement fournis directement aux particuliers possédant un jardin ou installés dans l'espace public et à l'usage des riverains. Des zones de réemploi ont été développées toujours dans la perspective de réduire la quantité de déchets collectés par la collectivité.



▲ La collecte du verre à vélo dans le centre-ville de Perpignan (Toutenvélo.fr).

3 – Modes actifs et accessibilité

Le troisième chapitre est consacré aux modes actifs de déplacement, à savoir principalement la marche et le vélo. Le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole apparaît de prime abord favorable à ces pratiques, par son climat et son relief de plaine, et pourtant les modes actifs occupent une très faible part modale. L'analyse de la « cyclabilité » et de la « marchabilité » du territoire permettra de comprendre les freins existants à ce jour. La question du vélotourisme sera également abordée ici, car le territoire bénéficie de nombreux services dédiés et se situe à l'interface de plusieurs itinéraires.



MESSAGE 13 | Un territoire privilégié pour la pratique du vélo et de la marche, et des habitants en demande

| Un climat et un relief propice aux modes actifs |

Perpignan Méditerranée Métropole est un territoire favorable à la pratique du vélo et de la marche. En effet, malgré la fréquence et la force des vents dominants, l'ensoleillement exceptionnel, le peu de précipitations, associés à la diversité des paysages sont propices à toutes les pratiques : sportive, utilitaire, de loisir, touristique, professionnelle, d'itinérance, etc. Les modes actifs constituent donc de véritables alternatives notamment pour les déplacements du quotidien.

De plus, la plaine du Roussillon, la Salanque et le littoral présentent un relief avec peu de dénivellé, et donc un niveau de difficulté très faible pour la pratique du vélo notamment. Le reste du territoire est plus vallonné, à l'approche des Aspres, ou encore dans les vallées de l'Agly et du Verdoube. Les pentes en présence dans ces espaces de massif peuvent limiter le recours aux modes actifs sur de longues distances, comme moyen de déplacement quotidien. L'accès aux villages peut également s'avérer dangereux, lorsque les cyclistes doivent notamment circuler sur des routes départementales empruntées.

| Une pratique qui reste en-deçà d'autres agglomérations |

En 2021, la part modale de la marche dans les déplacements domicile-travail s'élevait à seulement 5,9% et celle du vélo à 2,4% sur le territoire communautaire. Malgré un ensoleillement supérieur et une pluviométrie inférieure à des métropoles telles que Strasbourg ou Grenoble, les habitants se déplacent moins à vélo. En effet, le climat ne semble pas être un facteur déterminant dans le choix du recours aux modes actifs.



FOCUS



LE MAUVAIS TEMPS, UN FREIN À LA PRATIQUE ?

STRASBOURG



PERPIGNAN



GRENOBLE



Les habitants de PMM pratiquent moins le vélo qu'à Grenoble ou Strasbourg, malgré une météo plus clémente.

▲ La diversité des paysages et des pratiques cyclables au sein de Perpignan Méditerranée Métropole (PMM, AURCA).



| Des habitants en demande, notamment par l'intermédiaire du réseau associatif, et une filière économique de proximité en émergence |

Le dynamisme associatif en faveur des modes actifs est le signe d'attentes importantes de la part des habitants. Un tissu économique et social s'est créé autour de la bicyclette. Deux associations sont particulièrement actives (voir encart ci-contre) et mènent des actions complémentaires. Parallèlement, le Comité départemental de cyclotourisme (FFCT) et les associations Le Pays Catalan à Vélo et Fixe (bike polo) s'engagent dans la promotion du vélo comme pratique sportive et touristique.

Dans la sphère économique, on constate également le développement des services de réparation, de location, de vente, de taxi-vélo, etc. Ces entreprises se situent essentiellement à Perpignan (cœur d'agglomération et Porte d'Espagne) et sur le littoral à l'image de la coopérative de cyclo-logistique « Toutenvélo » basée à Perpignan et transportant des marchandises sur tout le territoire de PMM.

La cyclo-logistique regroupe l'ensemble des solutions permettant le transport et la livraison de marchandises à vélo, vélo-cargo, biporteur, triporteur, tricycle, quadricycle ou en remorque dans le cadre urbain. Son utilisation est particulièrement adaptée pour les livraisons du dernier kilomètre. Tous ces véhicules sont rapides et non-polluants et permettent de circuler en ville 60% plus vite qu'un camion. De plus, ils sont recommandés pour entrer et rouler dans les ZFE-m. La cyclo-logistique rencontre un succès grandissant à mesure que la demande en transport et livraison à domicile augmente. À volume égal, un vélo + remorque/cargo ou un triporteur de 1 500 Litres émettent 85% de CO₂ en moins qu'un véhicule thermique de même capacité.

« Toutenvélo » offre des solutions pour la livraison du dernier km, les courses rapides, la collecte de déchets, les colis et les déménagements à vélo et s'inscrit dans l'Économie Sociale et Solidaire et la transition écologique. Ce sont à la fois des logisticiens à vélo, des fabricants de remorques-vélo et des revendeurs de vélos-cargo. Ils interviennent principalement dans les territoires contraints par des ZFE-m comme Perpignan. Actuellement, Toutenvélo est présent dans 12 villes françaises et Perpignan a été la première en Occitanie à voir le projet s'implanter.

DEUX ASSOCIATIONS CYCLISTES DYNAMIQUES



- **Vélo en Têt** est une association de promotion de la pratique du vélo fondée en 2002. Très active, elle participe à l'information sur la bicyclette, gère une vélo-école pour aider à se remettre en selle, et participe à la remontée d'informations auprès des pouvoirs publics sur le fonctionnement du territoire pour les cyclistes et les éventuels points noirs.

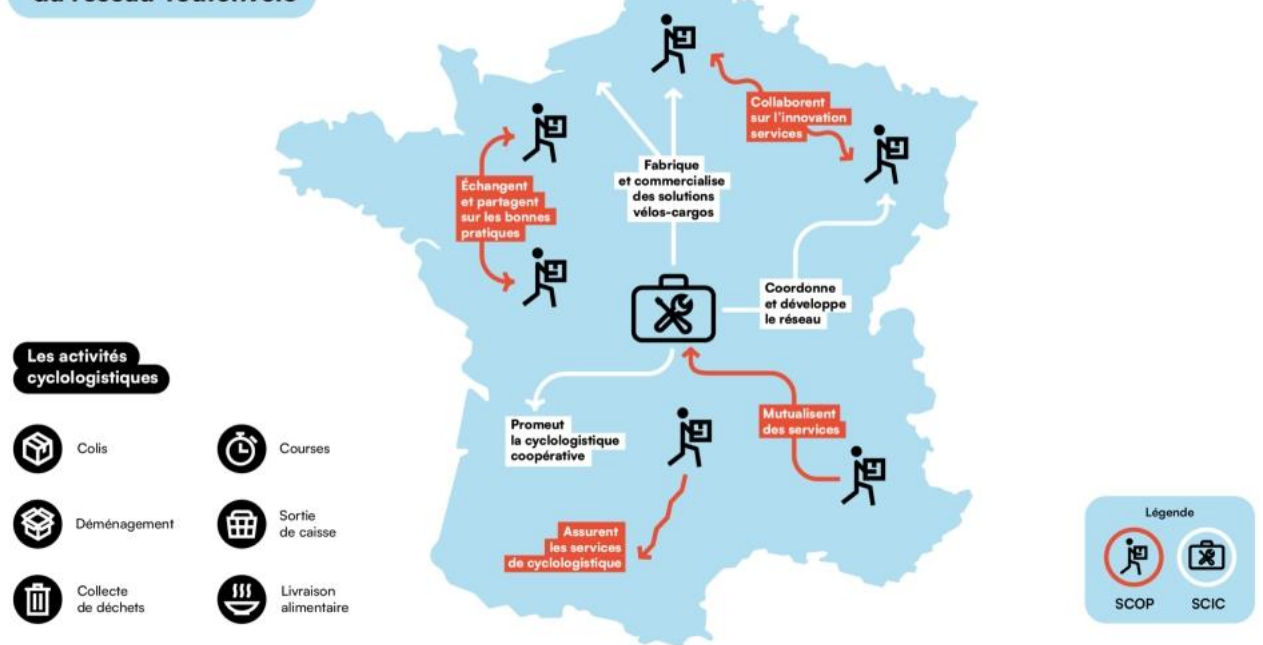


- **la Casa Bicicleta** est un atelier de réparation et de conseil pour la réparation autonome des vélos. Avec pour objectif de promouvoir la pratique du vélo, l'association existe depuis 2015.

toutenvélo

SUR-MESURE & ENGAGÉ·ES

L'organisation du réseau Toutenvélo



Les activités cyclologistiques

- Colis
- Courses
- Déménagement
- Sortie de caisse
- Collecte de déchets
- Livraison alimentaire

▲ **Le fonctionnement de la coopérative Toutenvélo**, un réseau bien implanté en France (Toutenvelo.fr).



MESSAGE 14 | Un réseau cyclable en développement, des enjeux de continuité et de sécurité toujours présents

| Des axes cyclotouristiques mobilisables pour les déplacements interurbains quotidiens |

Le réseau cyclable de PMM est structuré autour de trois grands axes interurbains, supports de cyclotourisme et de déplacements quotidiens (cf. Carte « Les aménagements cyclables sur Perpignan Méditerranée Métropole » page suivante) :

- L'EuroVélo 8 (EV8) traverse les quatre communes littorales que sont Le Barcarès, Torreilles, Sainte-Marie-la-Mer et Canet-en-Roussillon (72% en site propre et 27% sur route). Cette véloroute d'envergure européenne, dénommée « La Méditerranée à vélo » relie Cadix à Chypre via le littoral méditerranéen français. Un raccordement existe jusqu'à Perpignan, par les communes de Villelongue-de-la-Salanque et Bompas, presque entièrement en site propre.
- La Voie verte de l'Agly, portion de la Véloroute du Piémont Pyrénéen (V81) en construction, longe la rivière du même nom et permet de rejoindre Rivesaltes depuis Le Barcarès grâce à 16km d'aménagement en site propre. Ce sont 70km supplémentaires qui ont été programmés par le Conseil Départemental pour rejoindre la portion audoise. À terme la véloroute reliera l'océan Atlantique à la mer Méditerranée.
- Es Têt est le projet de réaménagement des berges de la Têt dans une perspective de valorisation par la création d'une voie verte longue de 25 km. En cours de réalisation, elle reliera 12 communes de Saint-Félicien-d'Avall à la mer. Cet axe structurant repose sur un revêtement mixte : 2/3 en béton lisse pour garantir une qualité de roulement et l'intégration paysagère de la voie, 1/3 en chemin de terre attenant pour favoriser les promenades équestres. Une passerelle pour piétons et cyclistes franchissant la Têt a été réalisée à Perpignan au niveau du théâtre de l'Archipel.

Deux compteurs permettent d'évaluer la fréquentation des deux premiers itinéraires et alimentent la Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF) gérée par Vélo & Territoires. En 2023, la moyenne était de 458 passages par jour à Canet-en-Roussillon (EV8) et de 571 au Barcarès (portion partagée EV8/V81) – des chiffres globalement stables par rapport à l'année précédente. On observe des pics de fréquentation sur les mois estivaux, avec près de 34 000 passages par mois, en juillet et août 2023 sur le second compteur.

Il convient de citer également la Voie verte reliant Perpignan à Thuir, aménagée en lieu et place d'une ancienne ligne de chemin de fer. Si son tracé de 15km n'est pas direct, elle a toutefois le mérite de connecter quasiment totalement en site propre le cœur d'agglomération et plusieurs communes du sud-est : Toulouges, Canohès, Ponteilla et Llupia. Les comptages réalisés sur cette portion montre une fréquentation plus mesurée par rapport à l'EV8 et à la V81, de l'ordre de 183 passages par jour. Toutefois, elle est plus constante au long de l'année, témoignant ainsi d'un usage plus régulier et, on peut supposer, plus local. Cette voie bénéficie d'un double statut, à la fois reconnue d'intérêt départemental et communautaire.



FOCUS



LE VÉLOTOURISME, UNE ALTERNATIVE ÉCOLOGIQUE ET ÉCONOMIQUE

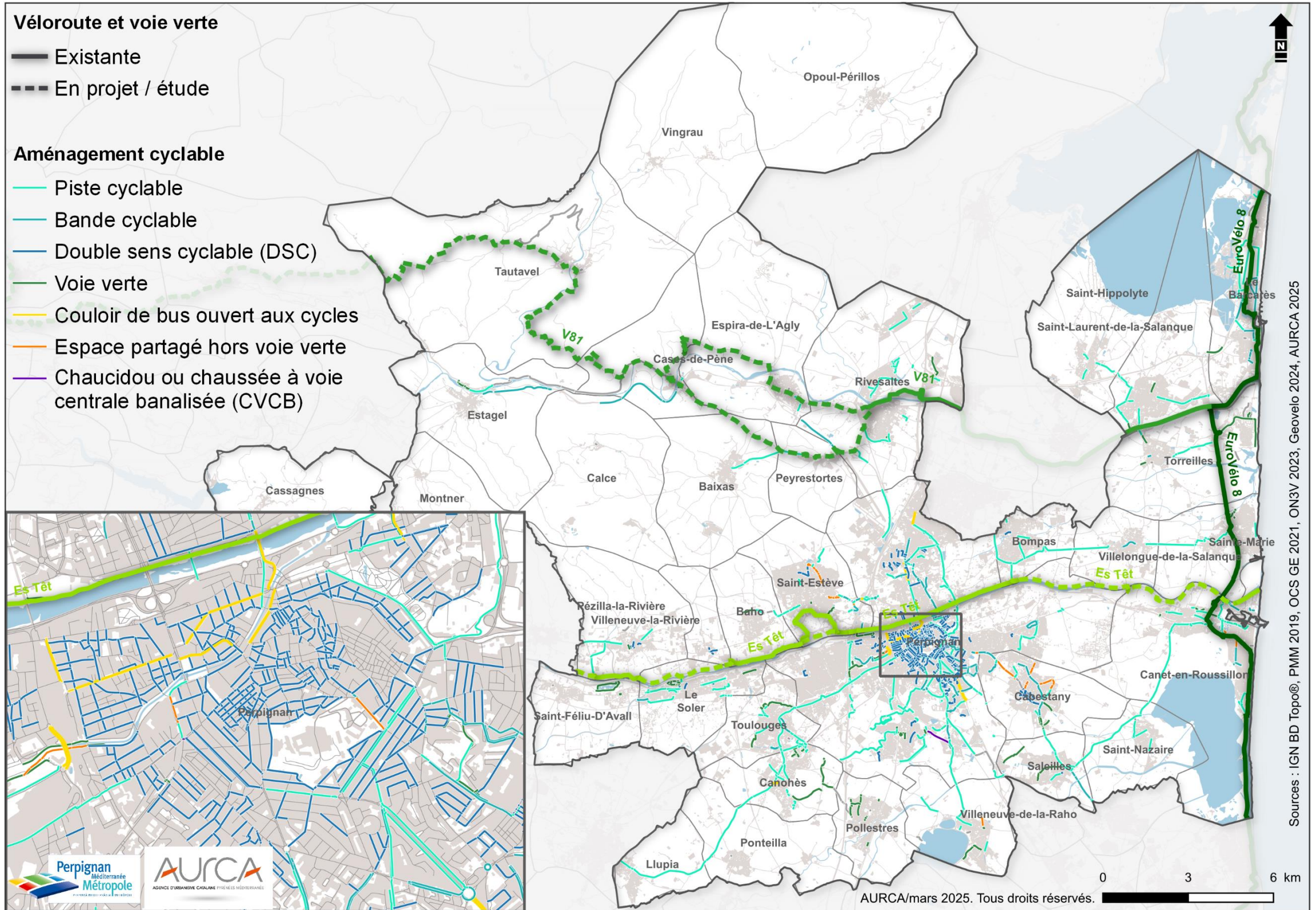
Les tendances touristiques observées depuis plusieurs années se confirment et ont été amplifiées par la crise sanitaire. C'est « le besoin de liberté retrouvée, de grands espaces et de nature » (Vélo & Territoire) qui se fait sentir et désormais ¼ des français se dit davantage attiré par un séjour en itinérance à vélo ; forme de voyage lent à vélo, à son rythme et sur de longues distances ; ou en randonnée pédestre (ADN Tourisme, 2021).

En 2021, 22 millions de français déclaraient faire du vélo pendant les vacances. Le cyclotourisme est devenu la première pratique d'itinérance touristique sur le territoire, devant la randonnée pédestre, faisant du pays la deuxième destination mondiale pour le tourisme à vélo après l'Allemagne.

Les retombées économiques étaient de 76 200 emplois et plus de 2 milliards d'euros sur le territoire national tandis que la vente de vélos a atteint 3 milliards d'euros en 2020. A noter que les touristes à vélo dépensent plus (68€/j contre 55€/j pour tout type de touriste confondu).



LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

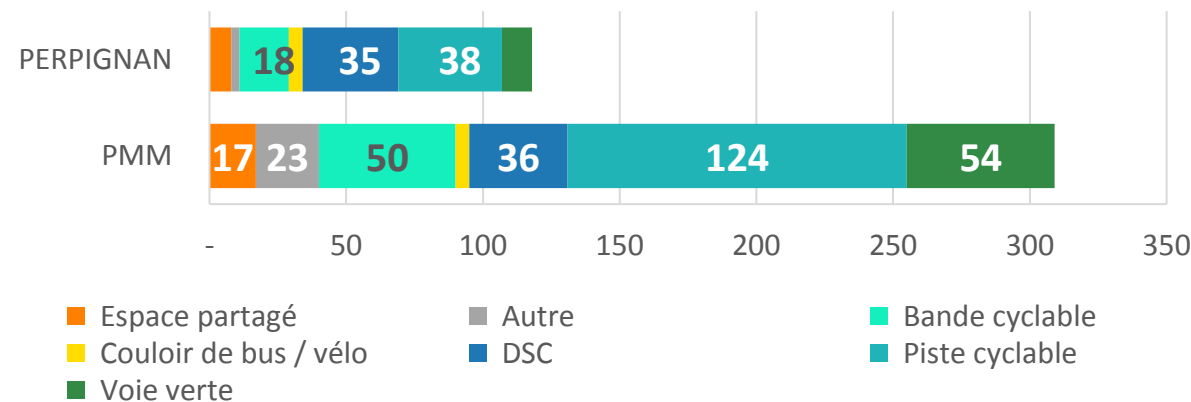


| Un réseau qui s'étoffe en milieu urbain, avec des investissements en faveur des pistes cyclables |

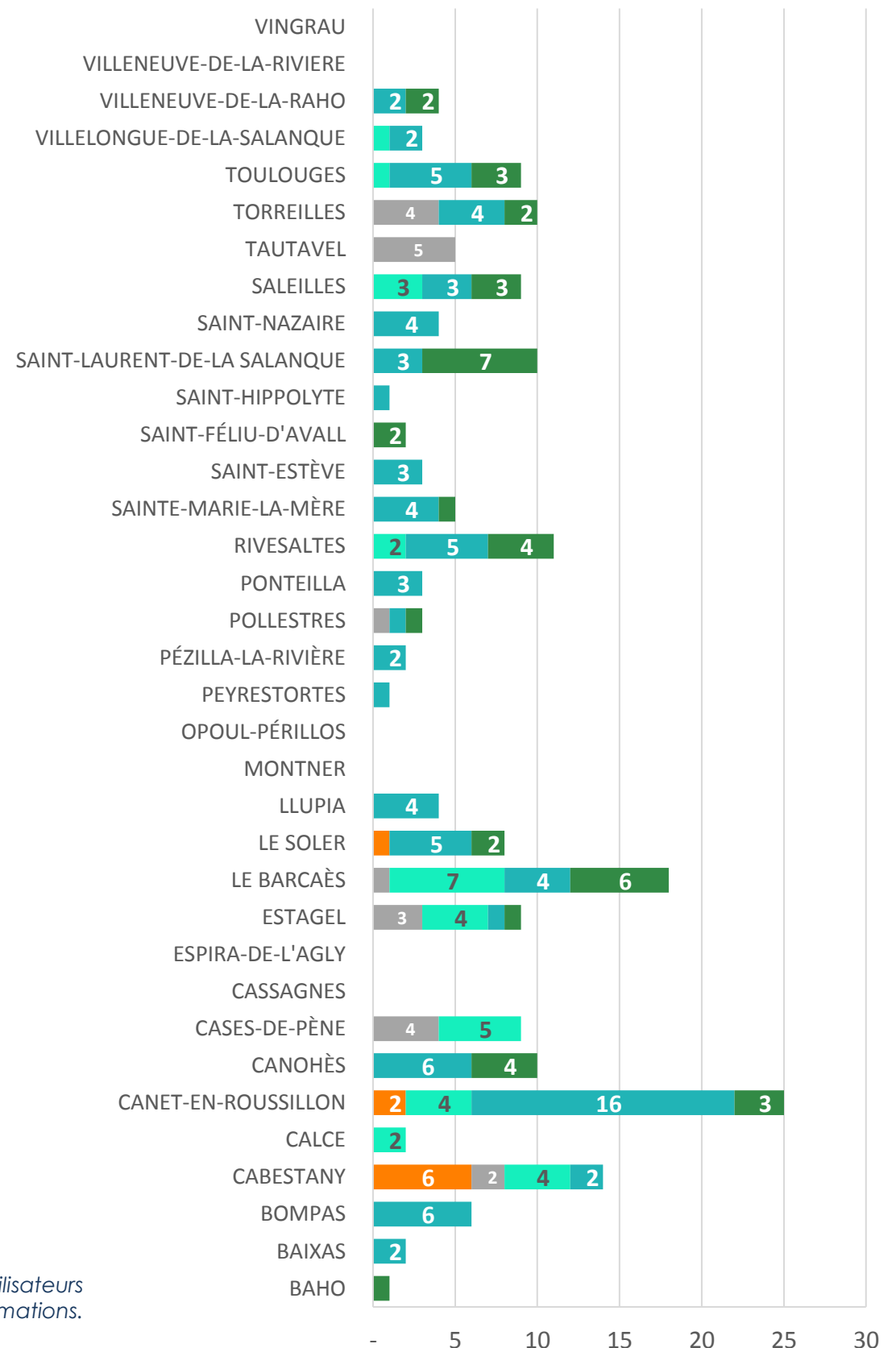
Sur le territoire communautaire, le réseau cyclable est constitué principalement par des pistes cyclables (40%). Les voies vertes représentent 17% et les bandes cyclables 16% des aménagements. La prédominance des pistes participe à améliorer la sécurité des cyclistes, leur sentiment de sécurité et la confortabilité des trajets ainsi séparés du flux routier.

Le réseau sur la commune de Perpignan est constitué d'axes cyclables en site propre connectant plus ou moins bien les quartiers entre eux avec les communes périphériques (Villeneuve-de-la-Raho, Toulouges, Saint-Estève, Bompas, etc.), et d'un dense maillage de double-sens cyclable (DSC) grâce à l'instauration de la Zone 30 généralisée. Quelques voies de bus sont aussi présentes et sont autorisées à la circulation des cycles. Des pistes cyclables ont été créées sur certains boulevards (Wilson, Briand) ou encore sur les ponts franchissant la Têt (ponts Maréchal Joffre et Arnaud Beltrame). Un itinéraire cyclable plus ou moins partagé avec les piétons connecte le centre-ville au lac de Villeneuve-de-la-Raho en passant par le campus universitaire. Des requalifications récentes de rues accordent une place plus importante aux modes actifs, à l'image de la Rue Jean Payra (accès nord du centre-ville) désormais accessible uniquement aux piétons (trottoirs), cyclistes (piste cyclable à double-sens) et bus (couloir dédié).

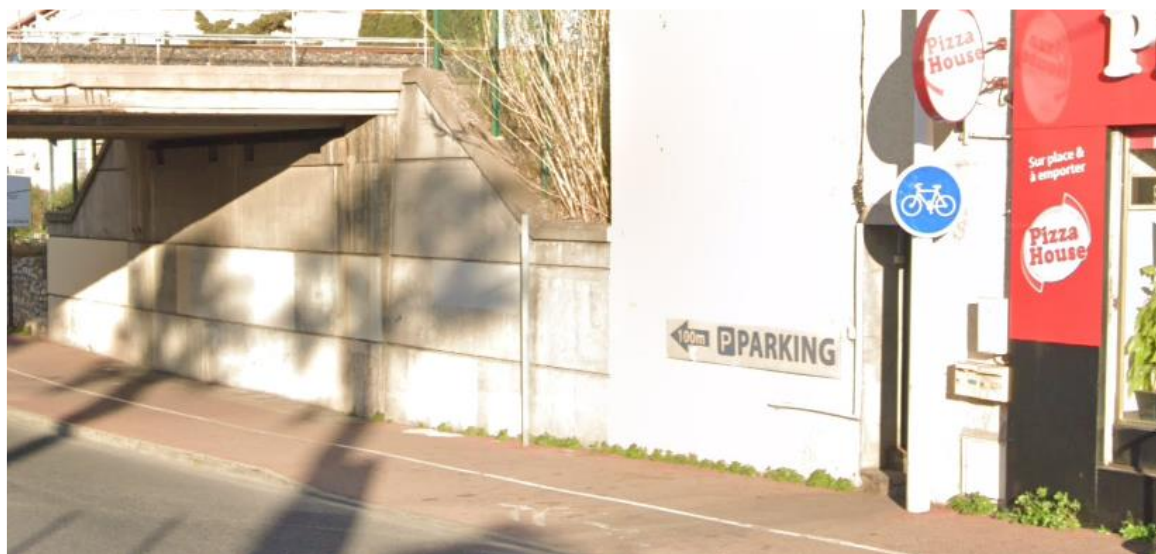
Les autres centres urbains ont également vu leur réseau progresser au cours des dernières années, grâce à l'implication croisée des acteurs compétents (communes, PMM, département). Plusieurs communes affichent une forte ambition cyclable, souvent corrélée à des stratégies de végétalisation, de santé publique, et de réduction des nuisances. À titre d'exemples, Perpignan, Canet-en-Roussillon et le projet partenarial Têt Med, Le Soler autour de la réflexion « Objectif Ville verte », mais aussi Cabestany, Toulouges ou encore Torrelilles. Globalement, la place accordée aux cyclistes progresse sur l'ensemble du territoire.



Linéaire d'aménagement cyclable en km par commune et sur PMM (Géovelo, 2024) ▲►
 Les données de Géovelo sont construites à partir des contributions volontaire des utilisateurs d'OpenStreetMap (OSM) et des collectivités ; elle contient donc quelques approximations. Cependant, la donnée est de qualité suffisante pour en extraire les tendances générales.



EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES RÉALISÉS SUR PMM



▲ Un trottoir partagé Boulevard Saint-Assisclé à Perpignan. Ce type d'aménagement ancien est aujourd'hui dépassé dans les pratiques des aménageurs (Google Street View, 2023).



▲ Piste cyclable (présence du panneau B22a) Rue des Jonquilles à Saint-Estève (Google Street View, avril 2023).



▲ Cette voie cyclable à Pollestres (D39) a les caractéristiques d'une voie verte : traitement des matériaux, obstacles aux véhicules motorisés (hors riverains), séparation de la chaussée routière. Cependant, la signalisation n'est pas adaptée, le panneau n'ayant aucune valeur réglementaire (AURCA, juillet 2024).



▲ Voie verte (présence du panneau C115) entre le Chemin Château Roussillon et le Chemin Ruscino à Perpignan (AURCA, septembre 2024).

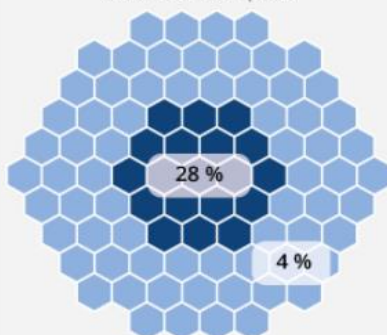


UNE CYCLABILITÉ SUPÉRIEURE À LA MOYENNE FRANÇAISE MAIS LARGEMENT INFÉRIEUR AUX GRANDES AGGLOMÉRATIONS OCCITANES

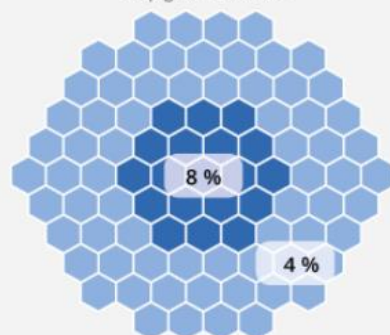
La cyclabilité de la voirie est un indicateur communal développé par le réseau de Vélo & Territoires et basé sur l'enquête du Baromètre des villes cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). Il permet de mesurer l'effort des collectivités en faveur du déploiement d'infrastructures adaptées aux cycles. Il possède quelques limites car il se base sur des données OSM et donc un réseau de contributeurs dont la répartition et l'activité n'est pas homogène sur le territoire national.

En France en 2022, le taux de cyclabilité atteignait 3%, il était inférieur à ceux de la plupart des communes de PMM. Plus la taille de l'unité urbaine augmente, plus le taux de cyclabilité moyen augmente tandis que les centres-villes ont des taux supérieurs aux banlieues. Les communes, même les plus rurales, se démarquent aussi le long des grands itinéraires cyclables. Dans l'EPCI, c'est Canet-en-Roussillon (traversé par l'EuroVélo 8) qui affiche le meilleur taux (15,7%) suivi de Lllupia (15,6%). Le taux de cyclabilité de Perpignan est de 8,6% (carte à droite).

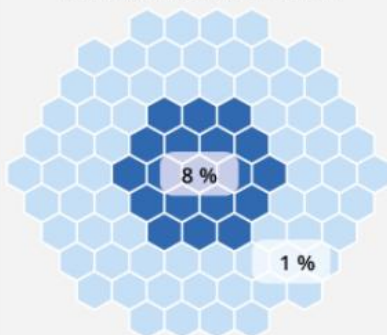
Aires de plus de 700 000 habitants
Toulouse et Montpellier



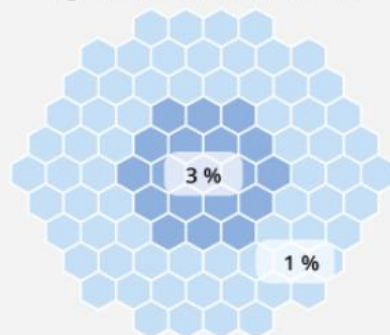
Aires de 200 000 à 700 000 habitants
Perpignan et Nîmes



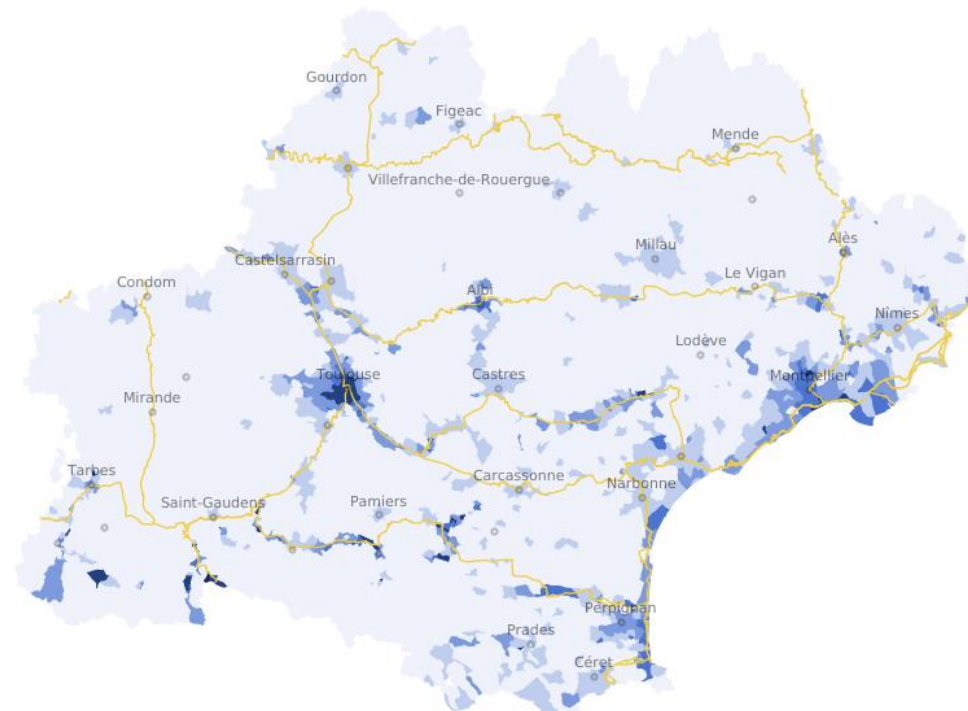
Aires de 50 000 à 200 000 habitants
Narbonne, Alès, Rodez, Tarbes...



Aires de moins de 50 000 habitants
Figeac, Mende, Bédarieux, Prades...



Cyclabilité de la voirie des communes de la région Occitanie



$$\text{Cyclabilité voirie (\%)} = \frac{AC + ZP + ZR}{VP}$$

AC = Aménagements cyclables (km)
ZP = Zones piétonnes (km)
ZR = Zones de rencontre (km)
VP = Voirie potentiellement cyclable (km)

Méthodologie Plus d'information ici

Sources Collectivités contributrices de la BNAC, collectivités contributrices de l'ON3V, contributeurs OpenStreetMap, BD Topo IGN, Base unités urbaines INSEE

Réalisation Vélo & Territoires, avril 2022



« Quelle que soit leur population, les pôles d'Occitanie sont systématiquement dotés d'une plus grande part de voirie cyclable que les communes des couronnes qui les entourent. C'est d'ailleurs au sein de ces pôles que les déplacements domicile-travail sont plus courts et se font plus souvent à vélo (4,8% contre 1% en dehors des pôles) [...] Pour 100 kilomètres de voirie automobile, l'Occitanie ne compte que trois kilomètres de voies aménagées pour les vélos. Si l'on considère également comme cyclables les rues dont la vitesse est limitée à 20km/h ou 30km/h, sur 100 kilomètres, cinq sont cyclables » (INSEE, 2021).

▲ **Cyclabilité des communes** : carte et méthode de calcul (Vélo & Territoires, avril 2022).

◀ **Part de voirie cyclable dans les pôles et couronnes** selon la population de l'aire (INSEE, 2021).

| Un ressenti des cyclistes variable d'une commune à l'autre, mais un sentiment d'insécurité récurrent et marqué sur la ville-centre |

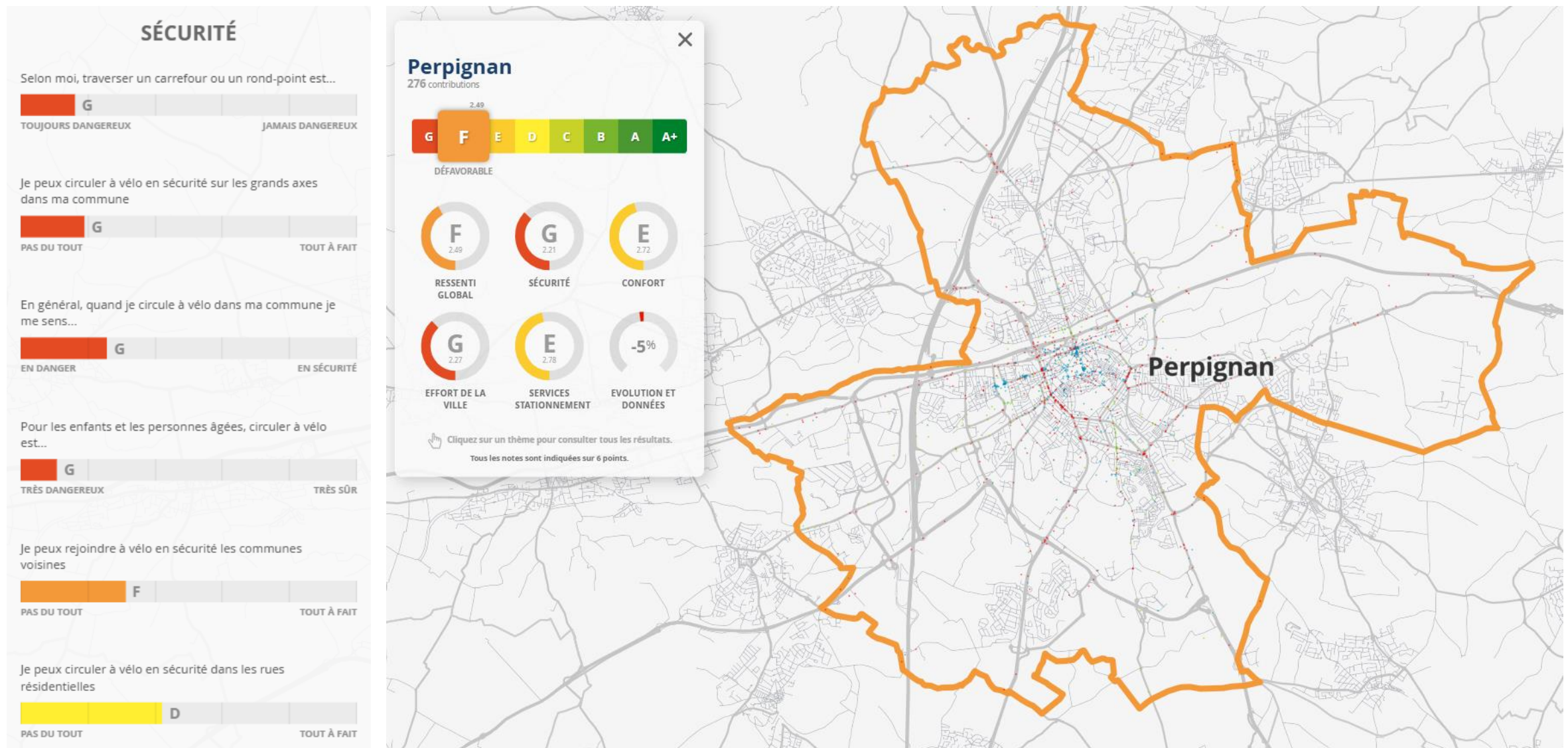
Le Baromètre des Villes Cyclables est une enquête qui a été réalisée en ligne auprès des cyclistes de France en 2021, afin de connaître leur ressenti sur les conditions de circulation à vélo dans leur commune. Sur PMM, 11 communes ont été évaluées et ont obtenu les scores suivants : Perpignan (F), Rivesaltes (F), Pollestres (F), Saint-Estève (D), Canohès (C), Le Soler (C), Bompas (C), Canet-en-Roussillon (C), Saint-Laurent-de-la-Salanque (B), Le Barcarès (B) et Toulouges (B).

Perpignan est la commune qui a reçu le plus de réponses (276 contributions). La sécurité apparaît comme un point noir pour les usagers. Ceux-ci recensent de nombreux lieux nécessitant des améliorations urgentes (voir carte ci-dessous) et se sentent globalement en danger lorsqu'ils circulent à vélo sur la commune. Les grands

axes et les carrefours semblent être des points particulièrement sensibles ; la vulnérabilité des enfants et des personnes âgées est également soulignée. Ces deux constats sont aussi relevés dans des communes ayant obtenu un meilleur score général telles que Le Soler et Canet-en-Roussillon.

Lorsque l'on sait que le sentiment d'insécurité est, selon la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), le premier frein à l'usage du vélo, le ressenti globalement négatif des usagers quant à la sécurisation des aménagements peut expliquer la faible part modale réservée aux cycles.

La question du manque de stationnement adapté pour les vélos est également relevée par de nombreux répondants, qui estiment pour la majorité des communes sondées ici qu'il n'est pas facile de trouver un stationnement vélo adapté à leurs besoins.



▲ **Ressenti des cyclistes** sur la commune de Perpignan : analyse basée sur 276 contributions d'usagers. En rouge sur la carte les points à traiter prioritairement, en bleu les stationnements vélo souhaités (Baromètre National des Villes Cyclables, 2021)

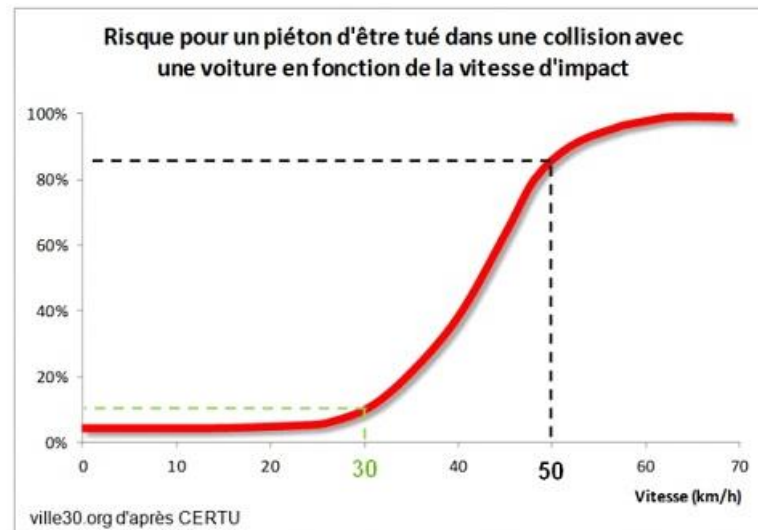
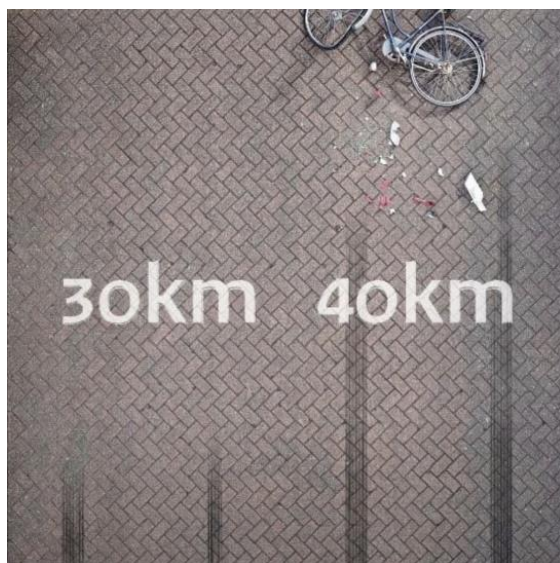
| Cyclistes et piétons, des catégories d'usagers particulièrement vulnérables |

Le nombre de victimes chez les cyclistes a sensiblement baissé pendant la période des confinements avant de recommencer à augmenter en 2022. Sur la période 2017-2019 et depuis 2022, le nombre de victimes cyclistes ne fait qu'augmenter, directement corrélée à l'augmentation du nombre de cyclistes qui s'est accélérée depuis 2020. La période des confinements a eu aussi un certain impact dans la baisse du nombre de victimes chez les piétons mais cette évolution ne suit pas celle des victimes chez les cyclistes à partir de 2021 et semble plus aléatoire.

Globalement, lors des accidents impliquant un vélo, 98% des tués et 94% de blessés sont le ou les cyclistes, ce qui traduit leur vulnérabilité particulière. Et majoritairement, il y a une collision avec un autre véhicule : 54% sont des collisions par le côté, 12% arrières et 11% frontales. Les accidents des piétons sont plus nombreux quand ils impliquent un véhicule léger ou utilitaire : respectivement 85% et 65% du total (DREAL Occitanie, 2023). Les accidents sont plus nombreux pour les modes actifs de jour, en agglomération, hors des intersections ou avec des conditions météorologiques normales.

Toujours selon la FUB, « la principale menace en ville est [...] l'angle mort des poids lourds, bus, cars, et des véhicules utilitaires. Ces collisions sont fatales aux cyclistes. Majoritairement l'antagoniste heurte le cycliste par l'arrière : ceci tend à confirmer que la bonne co-visibilité que procure le DSC est un atout en faveur de la sécurité et non une source de danger ». La vitesse est toutefois le premier facteur de mortalité suite à un choc pour les piétons et les cyclistes. Il augmente même exponentiellement : à 50km/h le risque de décès est multiplié par 9 par rapport à 30km/h (CEREMA).

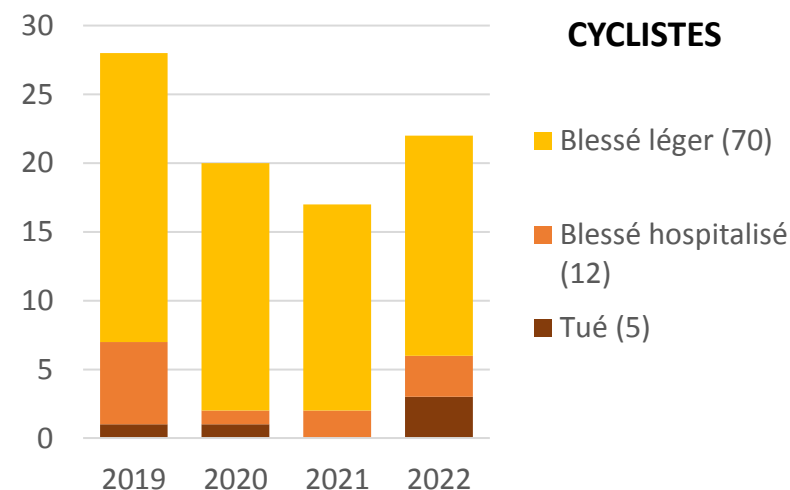
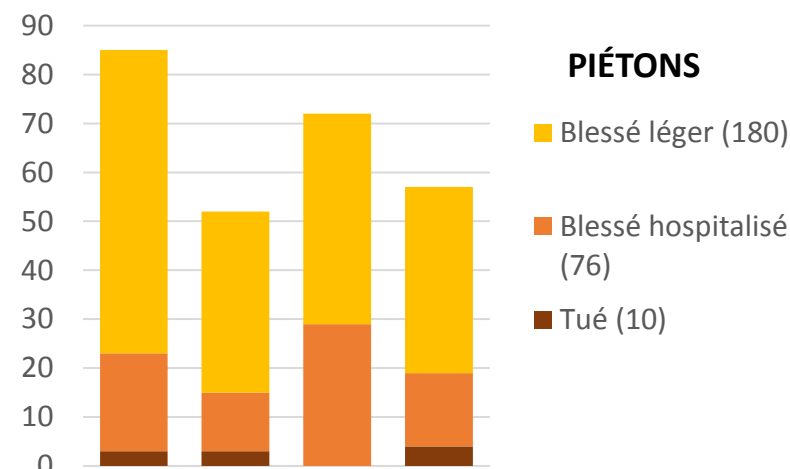
Pour augmenter la sécurité des cyclistes, outre la création d'aménagements dédiés, il est important de réduire les vitesses de circulation des véhicules motorisés. Les actions engagées dans les centres-villes de PMM y participent et ces engagements méritent d'être poursuivis et généralisés. Il est à noter également que lorsque le nombre de cyclistes (et de piétons) augmente, le risque d'accident diminue. C'est ce qu'on appelle « la sécurité par le nombre » car plus les cyclistes sont nombreux dans l'espace public, plus ils sont prévisibles et mieux ils sont vus. Enfin, ils s'habituent au trafic urbain et connaissent mieux les quelques situations à risques.



Source : Cerema d'après : Groupe de travail interdisciplinaire sur les accidents mécaniques (1986) ; Walk et al. (1983) et le ministère des Transports suédois (2002).

	2019	2020	2021	2023
Piéton	80	51	69	54
Cycliste	28	20	17	22

▲ **Nombre d'accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste sur le territoire communautaire au cours de la période 2019-2022 (ONISR).**



▲ **Évolution du nombre de victimes sur le territoire communautaire au cours de la période 2019-2022, ONISR. Les accidents provoquant des décès restent minoritaires.**

▲ **Campagne de prévention routière aux Pays-Bas (à gauche) et mise en relation de la vitesse d'impact et du risque pour le piéton d'être tué (à droite) (CEREMA).**



MESSAGE 15 | Un Plan Vélo pluriannuel pour mieux desservir l'ensemble du territoire communautaire

| 11 itinéraires intercommunaux d'ici 2030 |

La présence d'aménagements cyclables sécurisés apparaît donc comme un préalable nécessaire à un plus grand recours au vélo pour les déplacements quotidiens. A ce jour, toutefois, le territoire de PMM est inégalement desservi par le réseau cyclable. Les aménagements se concentrent dans les communes les plus urbaines et peuplées comme la commune de Perpignan qui concentre 38% du linéaire.

Les infrastructures cyclo-touristiques mentionnées précédemment constituent des premiers axes supports de déplacements actifs, mais ils ne concernent pas l'ensemble du périmètre communautaire. Ainsi, Perpignan Méditerranée Métropole a lancé en 2021 un « Plan Vélo » ambitieux qui prévoit de développer un réseau communautaire et interurbain de 500km, pour les déplacements du quotidien et dirigé en priorité vers les établissements scolaires, les centres-bourgs et les Zones d'Activité Économique (ZAE). Il sera constitué de 11 itinéraires cyclables principaux (voir carte page suivante) associés à des itinéraires secondaires pour usagers du quotidien d'ici 2030 et avec 30 millions d'euros d'investissements déjà programmés sur 10 ans à raison de 3 millions par an. L'enveloppe consacrée par PMM est complétée par des conventions partenariales avec le CD66 qui consistent à faire en sorte que chacun finance respectivement 30% des itinéraires aménagés par l'autre

Chacune des 37 communes sera reliée à sa voisine par un itinéraire cyclable. Également, tous les itinéraires ne seront pas dirigés vers la ville-centre. Certains assureront des dessertes transversales (itinéraires 2, 6 et 11) notamment pour répondre à des besoins de déplacement entre les communes de couronne urbaine.

| Des événements et des actions incitatives pour encourager le report modal |

Le Plan Vélo prévoit aussi le renforcement de la location de vélos afin d'en faciliter l'accès pour les potentiels usagers. Via son réseau Sankéo, PMM propose de la location de Vélo à Assistance Électrique (VAE) avec la mise à disposition de gilets, d'antivols et de sièges enfant pour des durées de 1 mois à 1 an. La maintenance des 110 VAE disponibles est assurée par le service Sankéo.

La communauté urbaine a aussi mis en place depuis 2023 des aides à l'achat de vélos. Chaque année, le budget investis (150 000€ en 2023 et en 2024) permet de financer l'achat d'un vélo mécanique ou électrique sans condition de revenu. L'aide est cumulable avec les aides régionale et nationale déjà existantes et a profité à près de 700 bénéficiaires en 2024. Elle est valable chez 16 vélocistes sur le territoire afin de soutenir l'économie locale. En 2024, les étudiants ne représentaient que 6,5% des bénéficiaires (contre 3% en 2023) alors même que leurs moyens sont parmi les plus faibles. Aussi, 82% des bénéficiaires ont déclaré qu'ils n'auraient pas acheté de vélo

sans cette aide. De plus, 20 000€ supplémentaires ont été investis par PMM pour la réparation de cycles (50€ maximum par personne).

Enfin, des événements sont également organisés sur le territoire communautaire en lien avec les grands rendez-vous nationaux en faveur de la mobilité douce, à l'image du challenge « Mai à vélo » ou encore de la Semaine européenne de la Mobilité pendant laquelle Perpignan Méditerranée Métropole organise l'événement « Tous à vélo ». C'est une grande convergence à vélo qui est organisée depuis toutes les communes du territoire, dans une ambiance festive et familiale, avec pour but de faire connaître les itinéraires cyclables communautaires. En 2024, l'évènement aura rassemblé près de 800 participants.

| Le schéma cyclable départemental |

Les différents schémas cyclables portés sur le territoire sont coordonnés et interdépendants. Le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) s'impose au schéma départemental, qui à son tour s'impose aux schémas intercommunaux puis communaux. L'EV8 et la V81, inscrites dans le SN3V, sont reprises dans le schéma cyclable du Département (voir p.53). Ce dernier est arrivé à son terme en 2023 et a été reconduit jusqu'en 2030. Il prévoit la réalisation de 200km de voies cyclables supplémentaires. 500km existent actuellement dont 280 sur PMM (100km en site propre). Le Département a également inscrit le projet Es Têt dans son plan vélo pour le prolonger le long de la rivière en amont de PMM pour en faire la « Véloroute de la Vallée de la Têt ».

Plus généralement, le réseau cyclable du Département s'appuie sur le réseau routier lui appartenant. Les autres grands projets concernant le territoire de PMM sont les suivants :

- La D617A entre Perpignan et Canet.
- La V81 dans la vallée de l'Agly entre Rivesaltes et Cases-de-Pène.
- La D9 entre Tautavel et Fitou (Aude).
- Entre Estagel et Belesta.
- La D612A entre Toulouges et Thuir.
- Le doublement du contournement Sud de Cabestany d'une voie cyclable.
- Et d'autres petits tronçons (CD66 2023).

Le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (CD66) prévoit aussi l'élaboration d'une charte technique pour les aménagements cyclables coconstruite avec le nouveau comité des usagers qu'il a mis en place en 2024.

LES 11 ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUX PRÉVUS DANS LE CADRE DU PLAN VÉLO COMMUNAUTAIRE



3 AXES STRUCTURANTS



11 ITINÉRAIRES

- 1** Cassagnes - Montner - Estagel - Tautavel - Vingrau - Opoul - Rivesaltes - Perpignan - Pollestres
- 2** Calce - Peyrestortes - Bompas - Sainte-Marie-la-Mer
- 3** Pézilla-la-Rivière - Villeneuve-la-Rivière - Baïx - St-Estève - Perpignan
- 4** Saint-Hippolyte - St-Laurent - Le Barcarès
- 5** St-Féliu d'Avall - Le Soler - Perpignan - Cabestany - St-Nazaire
- 6** Le Soler - Toulouges - Canohès - Saleilles - St-Nazaire - Canet
- 7** Lluçia - Canohès - Toulouges - Perpignan - Canet
- 8** Saleilles - Perpignan
- 9** Torreilles - Villelongue
- 10** Perpignan - Canet (par Massilia)
- 11** Canohès - Pollestres - Villeneuve-de-la-Raho

— Liaison secondaire

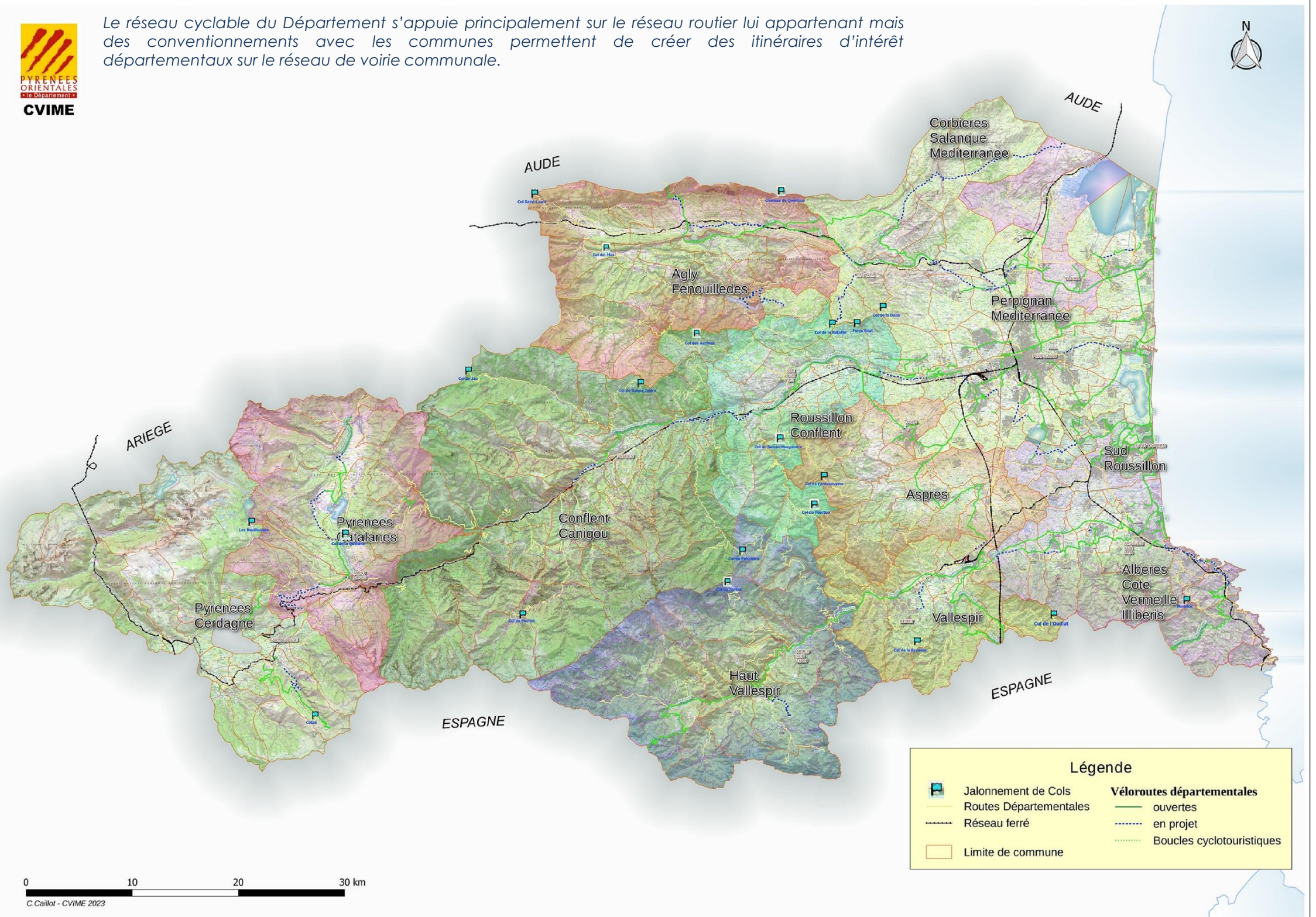
→ Liaison vers les communes limitrophes



LE SCHEMA CYCLABLE DU DEPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES



Le réseau cyclable du Département s'appuie principalement sur le réseau routier lui appartenant mais des conventionnements avec les communes permettent de créer des itinéraires d'intérêt départementaux sur le réseau de voirie communale.



MESSAGE 16 | Le stationnement et l'offre de services, d'autres leviers pour soutenir la pratique du vélo au quotidien

| Le stationnement sécurisé |

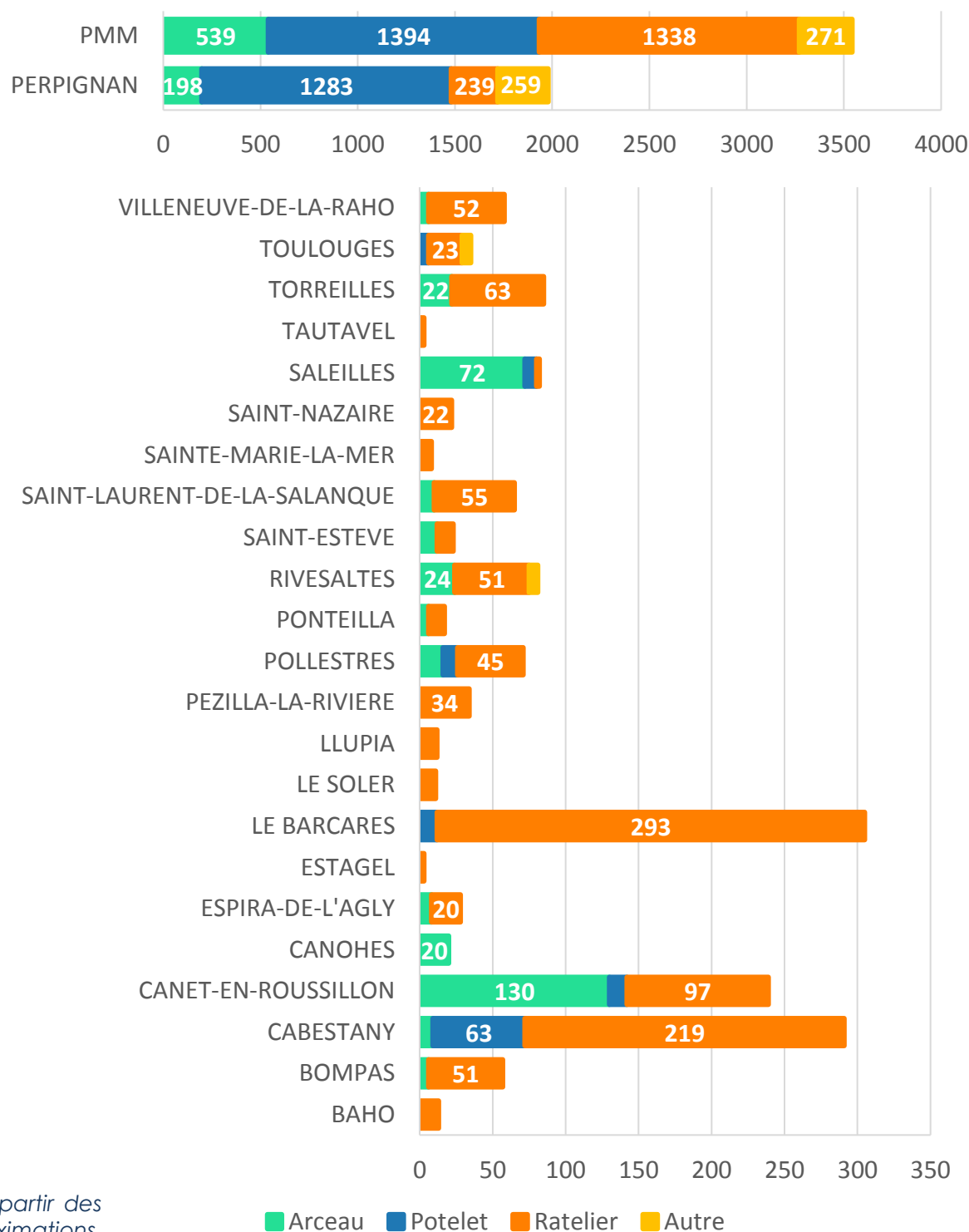
Le stationnement sécurisé pour les cyclistes est un levier important pour développer la pratique quotidienne, qu'il soit situé dans l'espace public, les établissements ou au domicile. La possibilité de se stationner à proximité des établissements et équipements du territoire est une autre condition importante pour l'usage du vélo. Les stationnements doivent également permettre de sécuriser le vélo et de se prémunir contre le vol, car cela est aussi un frein à l'utilisateur.

D'après Geovelo, 22 communes de PMM possédaient du stationnement cyclable en 2023. Autour de 3 600 places de stationnement, dont 56% à Perpignan, se répartissent dans les différents centres-villes (et sur le campus du Moulin à Vent à Perpignan) et sur le littoral : Le Barcarès (8%) et Canet-en-Roussillon (6%). Cabestany en concentre 7%. 42% des places sont des potelets qui sont essentiellement présents dans le centre-ville de Perpignan, 36% des pincés-roues et 13% des arceaux.

Cette offre est étoffée par les investissements du Département des Pyrénées-Orientales (CD66) via son Plan Vélo dans l'augmentation systématique de la capacité des parcs à vélos dont elle a la gestion, en prenant notamment le collège de Toulouges en exemple : 400 places actuellement et une bonne accessibilité par des pistes cyclables sécurisées conduisent plus de 70% des collégiens à se déplacer à vélo. De plus, le décret n° 2021-741 de la Loi d'Orientation des Mobilité (LOM) impose d'aménager 70 places de stationnement vélo sécurisées dans la gare de Perpignan (c'est la seule gare de PMM concernée). En 2024, ce sont 63 places qui sont aménagées, soit 90% de l'objectif (Vélo&Territoires). Sankéo agit également pour le stationnement sécurisé, notamment via l'installation de 3 box sur la commune de Perpignan, dont un à proximité de la gare TGV, et la mise en place d'un service de location de vélo à assistance électrique (VAE). Enfin, le parking Arago est équipé d'une vélo-station proposant de la location de vélos classiques et de VAE ainsi que du gardiennage.

L'offre répond en partie aux besoins en stationnement. L'augmenter en nombre et en qualité sera indispensable pour accompagner le développement de l'usage du vélo, que ce soit dans les différentes communes (Perpignan comptant beaucoup de stationnements par rapport aux autres) ou sur le littoral. En été, il y a une augmentation de l'usage du vélo principalement due à l'afflux de touristes qui peuvent utiliser les aménagements cyclables le long de la côte. Les stationnements sont alors très sollicités pendant cette période.

Au même titre que pour les aménagements cyclables, ces données sont construites à partir des contributions volontaire des utilisateurs d'OSM et des collectivités et présentent des approximations. Cependant, la donnée est de qualité suffisante pour en extraire les tendances générales. Une collecte de données plus approfondie permettrait d'observer et de mesurer l'offre cyclable de façon plus précise sur le territoire, ainsi que son évolution et l'impact des politiques publiques sur elle.



▲ Nombre de places de stationnement pour les vélos par communes et sur PMM (BNSC, 2025).



LE MOBILIER DU STATIONNEMENT

Les différents types de mobilier ne répondent pas aux mêmes besoins :

- Le **pince-roues** permet d'attacher seulement une roue du vélo. Il est utile pour des arrêts de courte durée mais il est à éviter car c'est le système le moins sécurisé.
- L'**arceau** permet d'attacher une roue et le cadre du vélo en même temps. Il est utile pour des arrêts de moyenne durée (plusieurs heures) mais mieux vaut éviter d'y laisser stationner son vélo la nuit. Les potelets présents sur PMM permettent les mêmes types d'attache que les arceaux.
- Le **box** ou local fermé est adapté pour du stationnement de longue durée (plusieurs jours). C'est le système le plus sécurisé.

▼ Potelets devant le cinéma du Castillet à Perpignan (AURCA, 2018).



▼ Pinces-roues au Barcarès (AURCA, 2018).



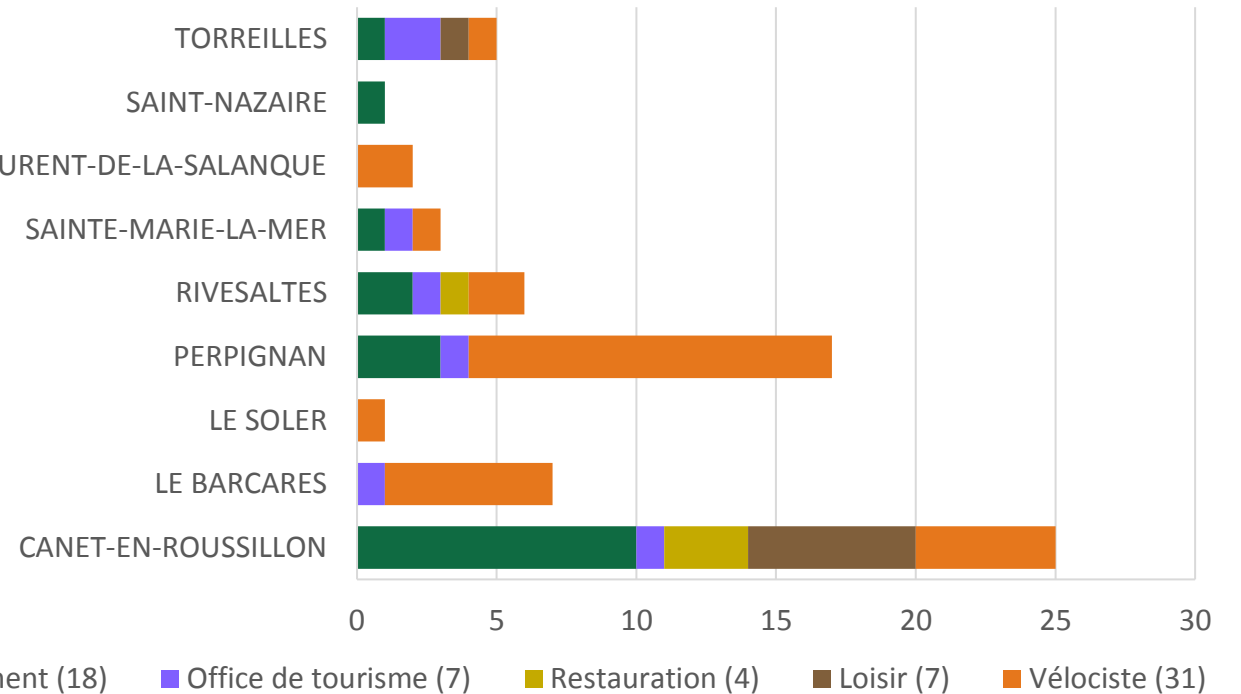
▲ **Box sécurisé** sur le parvis de la gare de Cornellà de Llobregat (Aire métropolitaine de Barcelone) (AURCA, 2018). Coût de l'équipement : 10 000€.

| Une offre de services tournée vers le cyclotourisme |

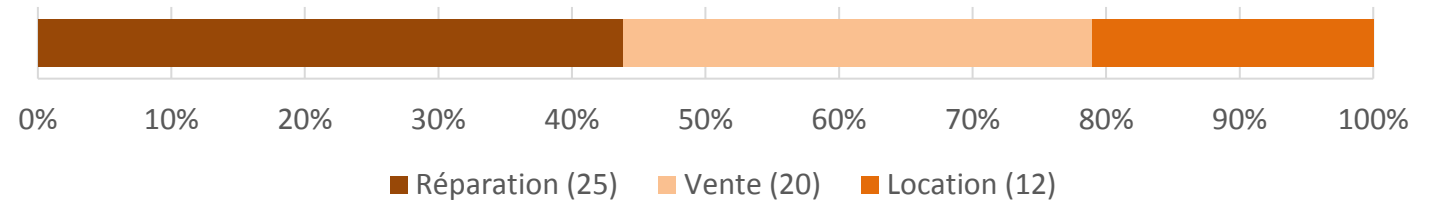
L'offre de services pour les cyclistes existe notamment grâce à la présence des itinéraires cyclotouristiques, en particulier l'EuroVélo 8. De nombreux établissements sont notamment labellisés « Accueil Vélo ». Il s'agit d'une marque nationale qui « garantit un accueil et des services spécifiques (abri vélo sécurisé, kit de réparation, informations pratiques, conseils, itinéraires, météo, lessive et séchage, transfert de bagages, location, lavage vélo, etc.) de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance » (France vélo Tourisme).

La marque est mise en place sous l'égide de France Vélo Tourisme par les organismes touristiques locaux. Elle labellise des établissements situés à moins de 5km d'un itinéraire cyclable inscrit à un schéma départemental, régional ou national, y compris pour des itinéraires VTT et des boucles locales balisées. Les établissements peuvent être des hébergements, des loueurs et réparateurs de cycles, des restaurateurs, des Offices de tourisme et des sites touristiques et de loisirs.

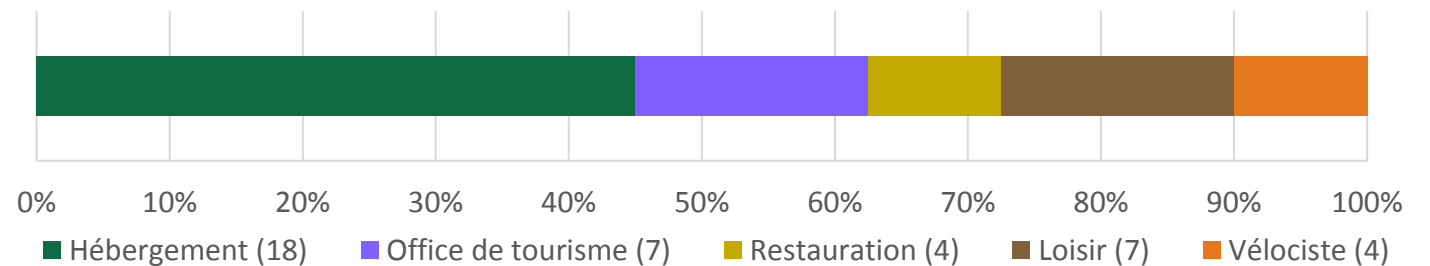
Ce sont surtout les vélocistes qui peuvent intéresser les cyclistes locaux. On en compte 31 sur le territoire communautaire. 25 d'entre eux font de la réparation de cycles, 20 vendent des cycles, accessoires et équipements et 12 louent. 10 loueurs sur les 12 répertoriés sont situés dans les communes littorales et répondent surtout à la demande touristique. Sur les 27 vélocistes non labellisés, 13 sont à Perpignan, soit dans le centre-ville (Casa Bicicleta, Sankéo, etc.) soit en périphérie (Intersport, Decathlon, Veloland, etc.) et 6 au Barcarès. À Perpignan, l'offre répond plutôt à une demande des habitants.



▲ **Les établissements offrant des services aux cyclistes par commune** (Accueil Vélo, 2024 ; Tourisme Pyrénées-Orientales, 2024 ; PMM, 2024).

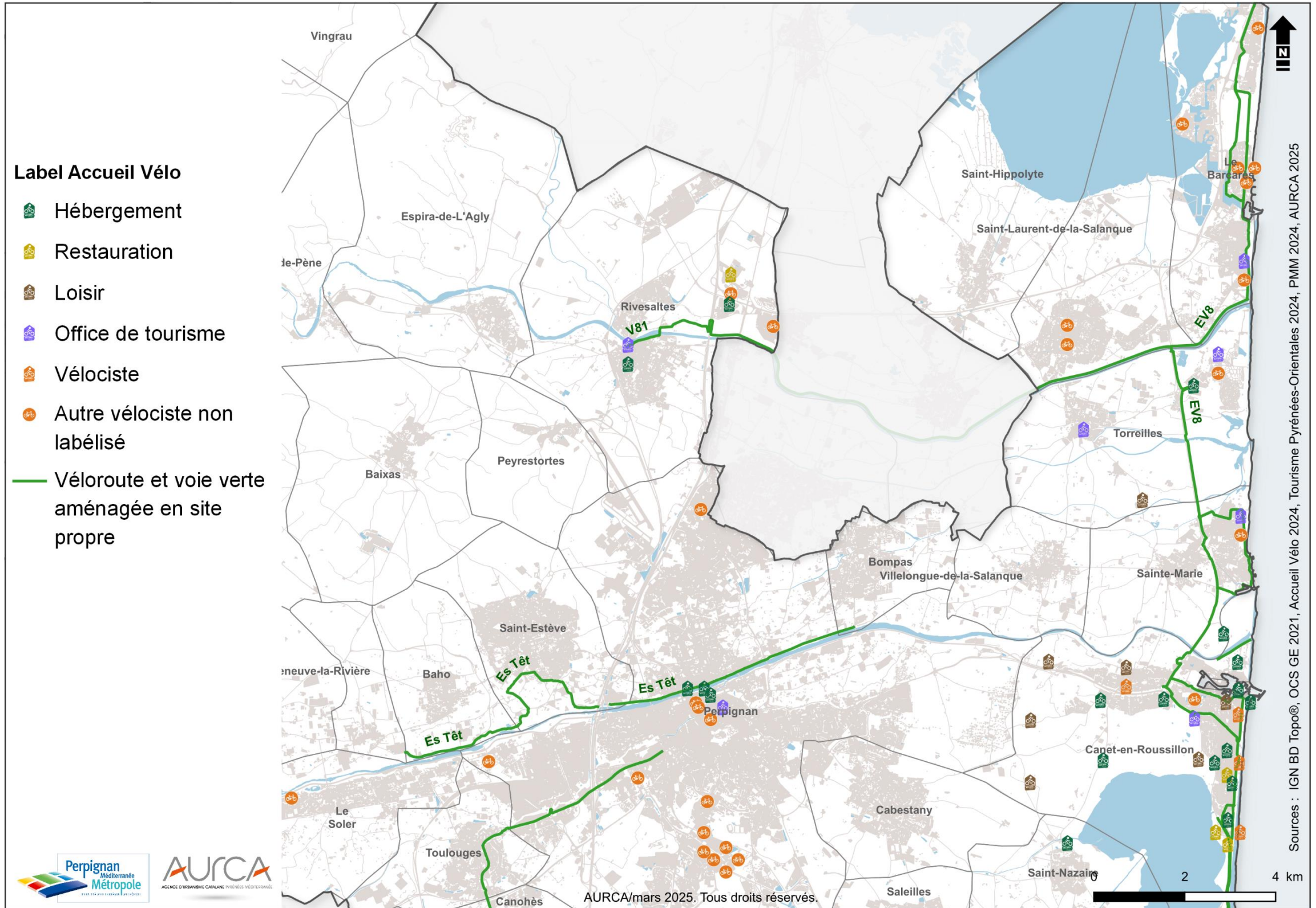


▲ **Les services spécifiques offerts par les vélocistes du territoire** (Accueil Vélo, 2024 ; Tourisme Pyrénées-Orientales, 2024 ; PMM, 2024).



▲ **La répartition par catégorie des établissements labellisés Accueil Vélo sur le territoire de PMM** (Accueil Vélo, 2024 ; Tourisme Pyrénées-Orientales, 2024 ; PMM, 2024).

LES SERVICES DÉDIÉS AUX CYCLISTES SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



MESSAGE 17 | Des piétons relégués aux marges : détours et pratiques à risque

| La discontinuité des cheminements piétons et cyclistes |

Pour les cyclistes mais davantage encore pour les piétons, la question de la distance revêt une importance première. En effet, la faible vitesse des piétons fait rapidement augmenter leur temps de déplacement lorsqu'un obstacle ou un danger les conduit à faire un détour. Or, comme il a déjà été rappelé à de nombreuses reprises, le territoire de PMM est fortement fragmenté par le réseau routier notamment (voir la carte page suivante).

À Canet-en-Roussillon, la RD617 en 2x2 voies est une coupure pour les cyclistes et les piétons. Trois passages permettent de la franchir hors du trafic routier (flèches vertes sur le plan) tandis qu'un autre oblige les cyclistes à circuler sur une chaussée mais dont le trafic reste faible (Rue des salins, flèche jaune). Deux autres points de passage sont des voies larges à trafic important, ce qui rend la circulation des cyclistes sur la chaussée dangereuse (flèches rouges). Les automobilistes, bien que contrariés par ces barrières, s'accommodent plus facilement de détours ou de points de passage comptés.

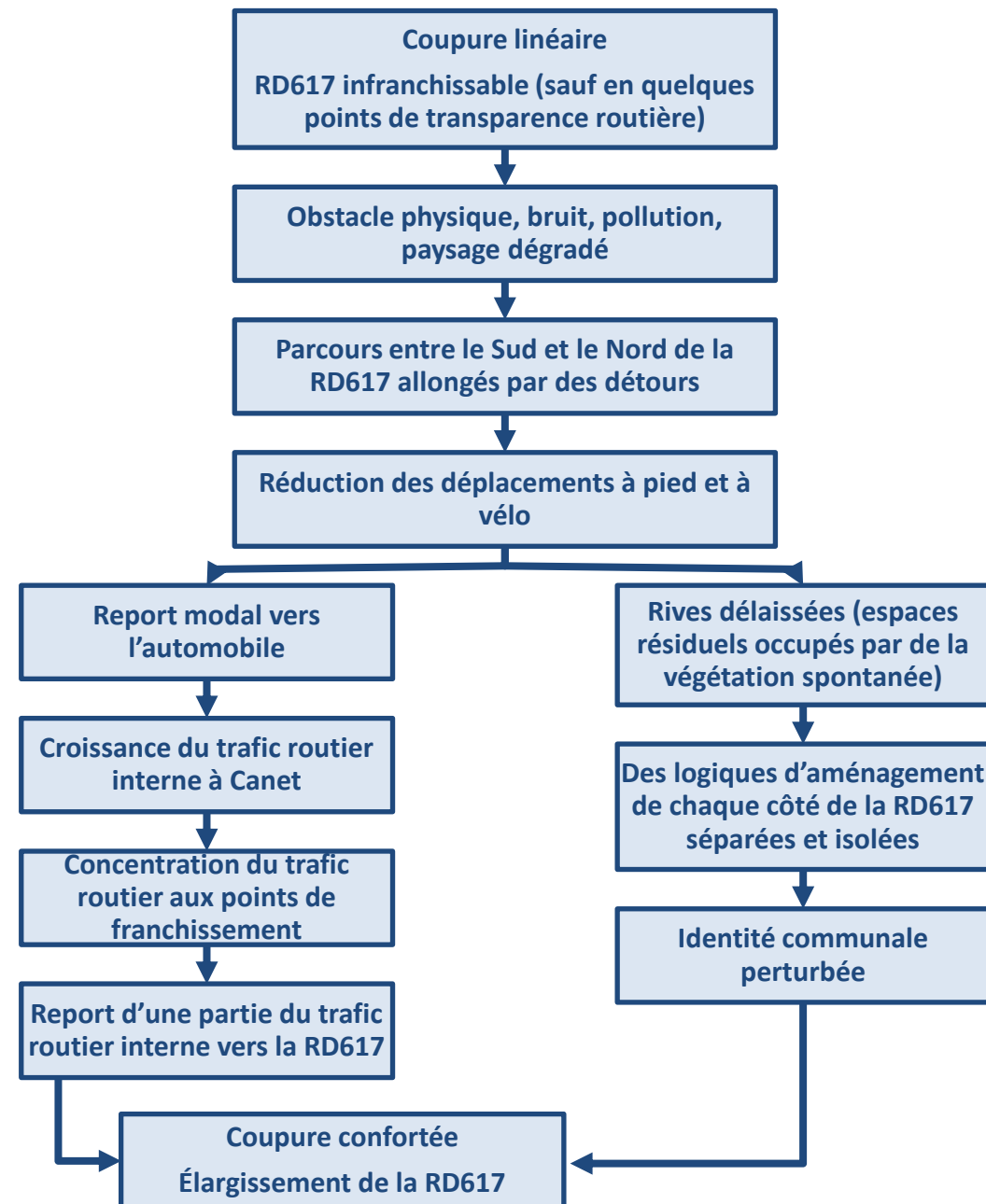
En ce qui concerne le réseau routier, toutes les grandes voies ne sont pas vécues comme des obstacles par les piétons et les cyclistes notamment dans le centre-ville de Perpignan où l'apaisement des espaces publics a permis de résoudre en partie ce



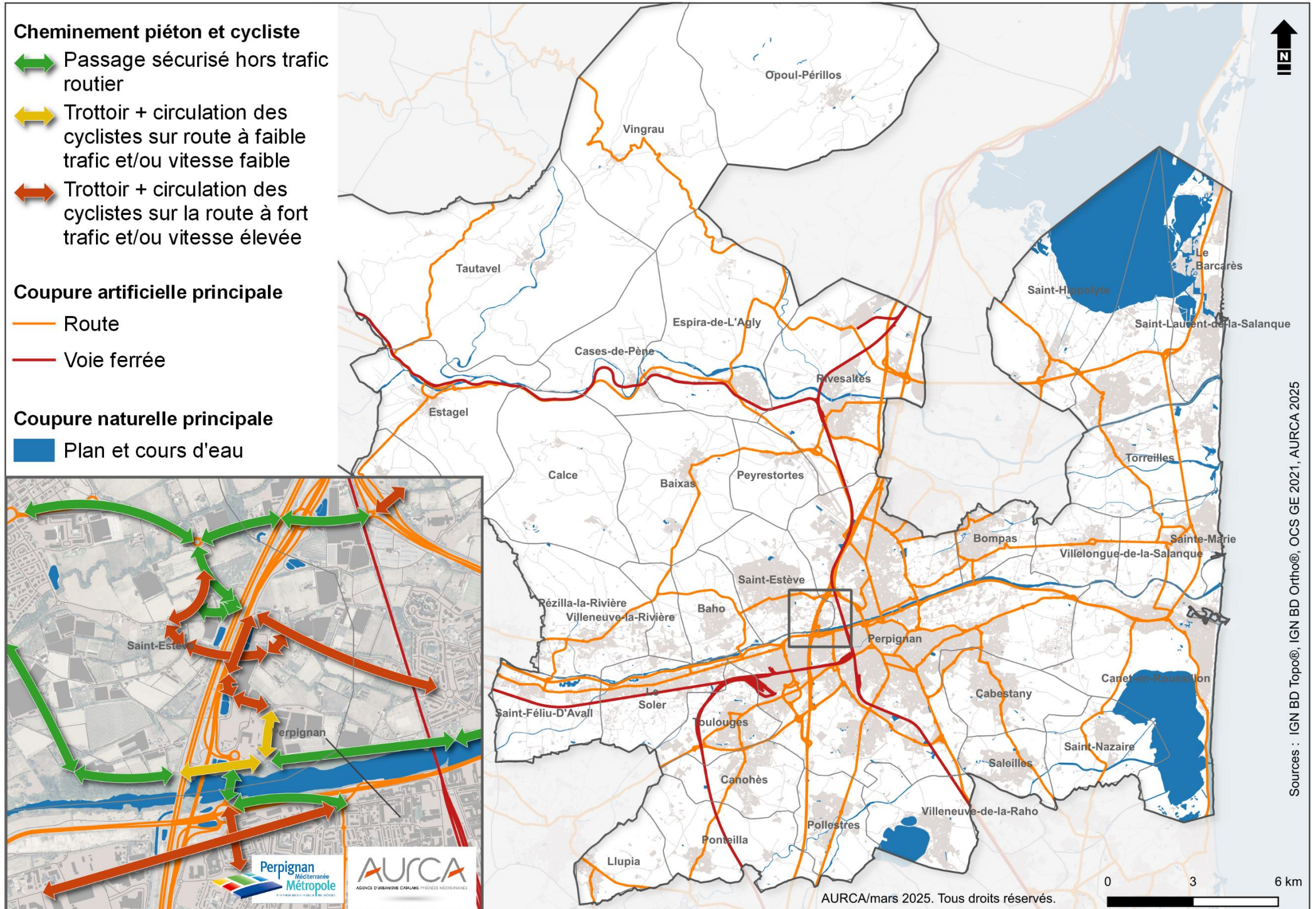
▲ **Les franchissements possible de la RD617 à Canet-en-Roussillon** : un axe très routier en cœur de ville (cf. voir légende et sources de la carte « Les coupures physiques sur Perpignan Méditerranée Métropole » page suivante).

► **Le processus de renforcement de la coupure matérialisée par la RD617 à Canet-en-Roussillon** (AURCA, 2013 ; Frédéric Héran, 2011).

problème. Cependant, la densité du réseau témoigne de la fragmentation urbaine. La politique publique de la communauté urbaine vise à les réduire comme par exemple sur la connexion entre Saint-Estève et Perpignan, maintenant connectées par le sud.



LES COUPURES PHYSIQUES SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



| Détours et pratiques informelles |

Les zones d'activités et commerciales, abordées dans le premier chapitre, ont été principalement pensées pour une desserte en voiture. La place du piéton et plus généralement les cheminements piétons et cyclables ne sont pas toujours aisés à identifier, ou alors contraignent l'utilisateur à d'importants détours. Malgré les efforts louables réalisés dans les nouvelles zones, comme le Carré d'Or, ou dans celles profondément remaniées, comme le centre commercial Auchan-Porte d'Espagne, il reste difficile de se déplacer d'une enseigne à une autre à pied.

Ainsi, les personnes qui choisissent (ou n'ont d'autres possibilités) de se rendre à pied et/ou en bus dans les zones commerciales voient leur parcours fortement contraints (nombreux détours) et cherchent à emprunter des raccourcis. Ils vont même jusqu'à se placer dans des situations dangereuses comme en longeant une voie rapide sans séparation directe avec le trafic routier.



▲ L'accès à la galerie marchande d'Auchan à Porte d'Espagne est contraignant pour les habitants du quartier de Catalunya qui souhaitent s'y rendre à pied. Un trajet de 550 mètres est nécessaire pour rejoindre l'entrée, soit 10 minutes à pied pour contourner les pavillons, le mur, le giratoire puis le centre commercial. Ces 10m à pied seraient moins dissuasifs dans un environnement apaisé, sécurisé et confortable.



◀ Exemple de cheminement pratiqué par les piétons pour passer d'une enseigne à une autre à Porte d'Espagne.



◀ La voie d'accès en voiture à plusieurs enseignes de Porte d'Espagne : un exemple de pratique piétonne à risque.

MESSAGE 18 | Une place à redonner aux piétons pour une redynamisation des cœurs de ville et village

À Perpignan Méditerranée Métropole, la marche n'est utilisée que dans un déplacement sur vingt pour se rendre au travail. La voiture reste majoritairement utilisée, même pour des courtes distances parcourables à pied. A l'instar du vélo, il est essentiel de s'interroger sur ce qui freine les actifs afin d'identifier des axes pertinents d'amélioration.

| La marchabilité, un indicateur à s'approprier dans les politiques publiques |

En France comme sur PMM, la proportion de marcheurs suit une tendance à la baisse depuis 1999, notamment à cause de l'allongement de la distance entre le domicile et le lieu de travail mais aussi par l'effet dissuasif des espaces publics traités comme des espaces de circulation routière devenant dangereux et inhospitaliers. Chaque habitant est cependant piéton à un moment ou à un autre de son itinéraire ou de sa journée, ne serait-ce que pour rejoindre sa voiture ou son arrêt de bus.

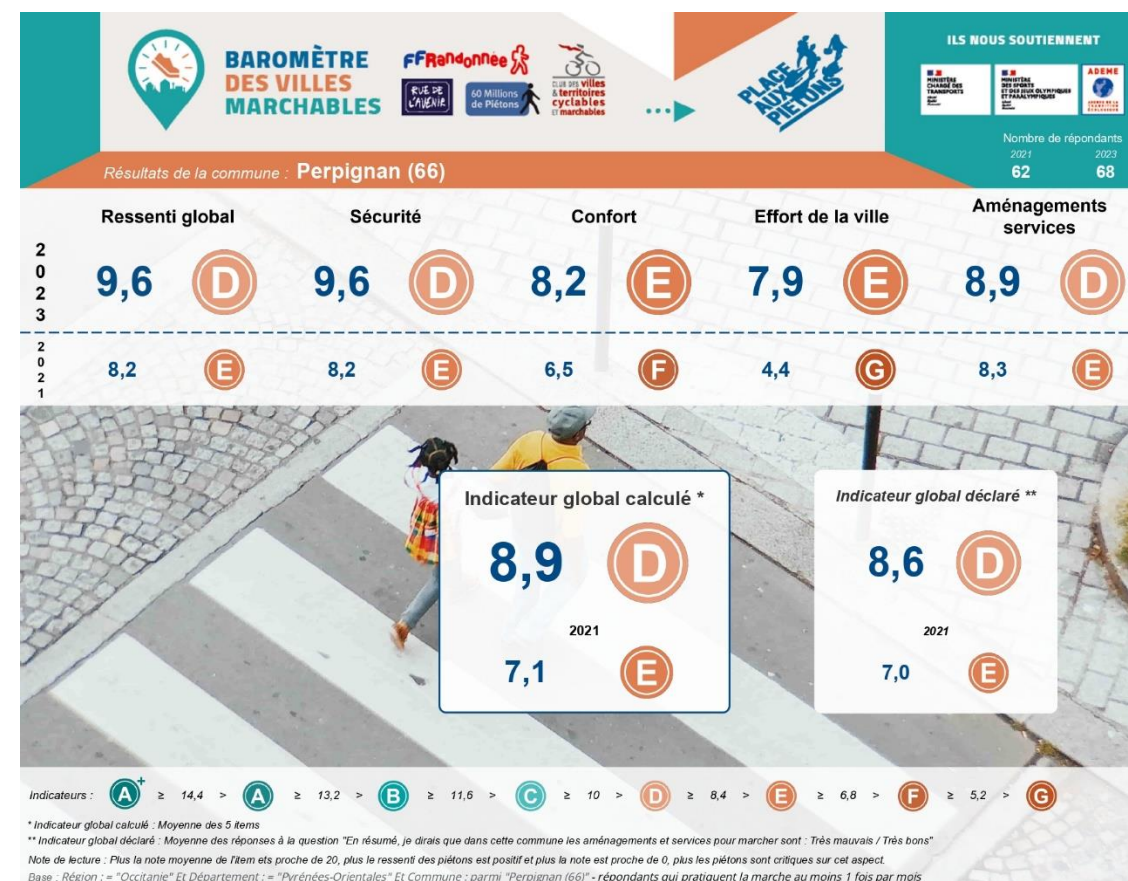
En ville ou en milieu rural, il existe des lieux plus favorables que d'autres à la marche ou au vélo en raison de divers facteurs : bruit, insécurité, absence de trottoirs, circulation dangereuse, etc. C'est ce qu'on appelle « la marchabilité » et elle est un enjeu de santé publique car elle peut entraver ou au contraire favoriser l'activité physique. La largeur des trottoirs, la vitesse limitée à 30km/h, la diversité des équipements et services ainsi que la surface végétalisée sont des facteurs explicatifs déterminants de la marchabilité (DRIEA, 2018).

Les pouvoirs publics locaux ont donc un rôle à jouer, notamment en ce qui concerne la qualité des espaces publics. L'intérêt est de plus en plus marqué au sein des collectivités, bien qu'il soit récent. Une enquête menée en 2022 par le Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & Territoires établit que 44% des communes françaises qui se sont dotées d'une stratégie « marche » l'ont fait après 2019. Elle relève également que 4 collectivités sur 10 travaillent sur la marche en France et 1/3 des actions engagées par les collectivités concernent des aménagements urbains afin d'améliorer les déplacements.

| Le Baromètre des Villes Marchables : un faible score pour Perpignan |

Sur le même principe que le Baromètre des Villes Cyclables, une grande consultation nationale a permis en 2021 et 2023 de réaliser un Baromètre des Villes Marchables. 77% des répondants en 2023 ont déclaré marcher principalement dans des espaces urbanisés. Les principales critiques formulées se concentrent autour du manque d'intérêt porté par les collectivités aux piétons, le manque de confort lors des déplacements à pied, les conflits d'usage, notamment avec les conducteurs motorisés, le danger et l'inadaptabilité des espaces aux Personnes à Mobilité Réduite.

Sur le territoire communautaire, les résultats du baromètre concernent uniquement Perpignan et le nombre de répondants est faible (68 en 2023 contre 62 en 2021). Les résultats sont donc à manipuler avec précaution. Le ressenti global des marcheurs reçoit la note D, sur un barème allant de A à G, tout comme l'indicateur de sécurité. Le confort et les efforts de la commune sont quant à eux catégorisés E. Le panel de répondants exprime donc un ressenti négatif quant aux conditions de marchabilité de la ville-centre.



▲ **Ressenti des piétons** sur la commune de Perpignan (Baromètre des Villes Marchables, 2023, 2021).

| Une ville agréable est une ville piétonne |

La qualité des espaces publics pour le piéton, apparaît directement liée à la place accordée à la voiture. Les collectivités l'ont compris et de nombreux aménagements visent désormais à donner plus de place aux piétons dans les cœurs de ville – ce qui contribue en même temps à les mettre en valeur.

Un partage plus équilibré entre les modes de transport participe directement à transformer l'ambiance urbaine, comme en témoigne l'exemple ci-dessous. L'Avenue du Général Leclerc a été réaménagée au cours des années 2010 selon les principes de la charte des espaces publics de la Ville de Perpignan ; elle est ici comparée au profil plus daté du Boulevard Félix Mercader. De largeur semblable, les deux voies présentent des profils désormais très différents, allant de 20 à 60% de l'espace dédié aux piétons. L'ambiance urbaine et la vie riveraine s'organisent en conséquence : le réaménagement de l'avenue du Général Leclerc, ponctué par l'installation du théâtre de l'Archipel, s'est accompagné de l'installation de nombreux bars et restaurants et a permis de redynamiser tout un quartier.

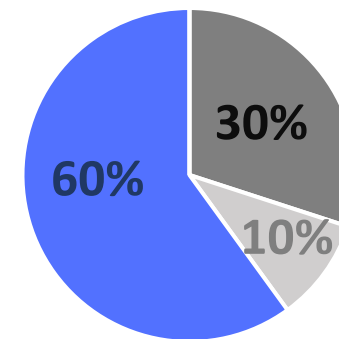
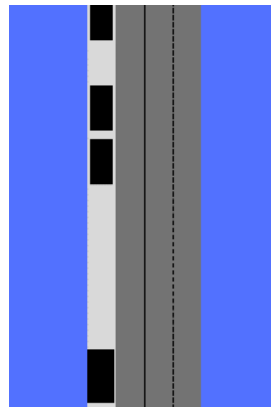
Les cœurs de villes et de villages, quant à eux, ont été construits autour du piéton, à une époque où la voiture n'existait pas. La cohabitation entre les modes de déplacements motorisés et actifs est aujourd'hui difficile.

La plupart des communes font aujourd'hui le choix d'y redonner une place prépondérante aux piétons et d'y réduire la place des voitures. Elles instaurent notamment :

- Des Zones piétonnes (quartier du Fort à Baho, cellera de Pézilla-la-Rivière).
- Des Zones de rencontre, comme dans le cas de Canohès. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur les véhicules, dont la vitesse est limitée à 20 km/h.
- Des Zones 30, qui permettent aux piétons et cyclistes d'investir des espaces jusqu'ici dévolus à la seule circulation automobile, en jouissant d'une sécurité routière renforcée. Dans ces zones, toutes les rues en sens unique sont à double-sens pour les cyclistes.

Depuis 2011, à Perpignan, tout l'intra-boulevard et une partie du quartier des Platanes est en Zone 30. Les zones se sont ensuite multipliées jusqu'à leur généralisation à toute l'agglomération (hors boulevards et pénétrantes). La piétonnisation aussi se poursuit avec celle du Quai Vauban d'ici 2026. Les places de stationnement supprimées seront compensées par l'extension du parking Poncin.

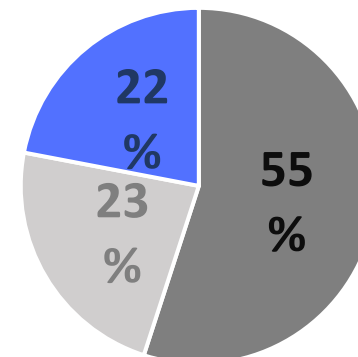
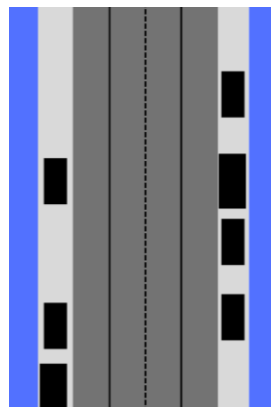
AVENUE DU MARÉCHAL LECLERC



RÉPARTITION DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE LES USAGERS

- Piétons
- Automobilistes
- Stationnements

BOULEVARD FÉLIX MERCADER



◀ Comparaison entre l'Avenue du Maréchal Leclerc et le Boulevard Félix Mercader à Perpignan : différentes ambiances urbaines en raison d'une répartition très différente d'une même largeur d'espace public.



| La place de l'enfant en ville, un indicateur de qualité de vie |

Depuis les années 70, les pratiques de mobilité des enfants et des préadolescents ont énormément évolué en un peu plus d'une génération. Tandis que dans les années 60 il était incongru de se rendre à l'école en voiture, c'est peu à peu devenu la règle (Frédéric Héran, 2011). Les enfants ont été les piétons les plus impactés par l'essor de l'automobile qui les a chassé de l'espace public. Aujourd'hui, les parents peinent à laisser leurs enfants autonomes dans la rue, et invoquent la cause du danger lié à la circulation. Plus généralement, l'ensemble des nuisances liées au trafic automobile contribue à provoquer de la peur et de l'anxiété, ce qu'on appelle le « stress environnemental lié au trafic » (Björklid, 1994).

Les enfants ont donc perdu leur autonomie dans les déplacements, ils sont souvent confinés au rôle de passagers dans une voiture. Ils perdent une étape importante dans leur apprentissage, notamment la sensibilisation aux dangers de la circulation et aux difficultés en générale rencontrées dans l'espace public. Cela contribue également au manque d'exercice physique et au développement de l'obésité, à la difficulté à se situer dans l'espace, à apprécier les distances et à s'orienter, etc. Les accompagnateurs sont également fortement impactés : fortes contraintes horaires, difficultés pour travailler loin ou à plein temps, obligation de posséder une deuxième voiture, etc.

Comme les enfants, ce sont les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), les personnes âgées et les femmes plus que les hommes qui sont captifs de ce mode tandis que les décideurs marchent peu et sont majoritairement conducteurs de voiture. Il y a donc une sous-estimation de l'usage de la marche et du vélo dans les politiques publiques. La réduction de la circulation routière dans l'espace public revêt donc aussi une dimension d'inclusivité et de santé publique. Le développement de Zones de Circulation Apaisée (ZCA) dans les communes de PMM y contribue et doit être poursuivie notamment aux abords des écoles pour permettre aux enfants de développer une autonomie dans leurs déplacements.

LES RUES SCOLAIRES

Les rues scolaires sont créées aux abords des établissements d'enseignement et ont pour but de réguler l'entrée et la sortie des écoles afin d'assurer la sécurité des piétons et d'éviter tout danger lié à la circulation automobile. Certaines ne sont fermées que pendant les horaires d'entrée et de sortie scolaires tandis que d'autres sont totalement piétonisées.

Ces dispositifs prennent le contre-pied d'une tendance qui permettait, jusqu'ici, aux véhicules d'approcher toujours plus près de l'établissement scolaire. La rue redevient un espace sécurisé, où les enfants et leurs accompagnants peuvent se déplacer sans crainte, dans un environnement apaisé, parfois même végétalisé et ludique (sol coloré, etc.).



◀▼ Depuis le déconfinement, la ville de Paris a engagé un plan ambitieux pour piétonniser les rues aux abords de ses écoles : les « Rues aux écoles ».

Au total ce sont 180 rues aux écoles dont 126 créées depuis 2020 sur les 230 établissements concernés. Cette opération a permis d'aménager des espaces de jeu, de déambulation et végétalisés qui participent à la réduction des îlots de chaleur et de la pollution de l'air (Ville de Paris, 2023).





| L'accessibilité des espaces publics à construire pour tous les usagers |

On observe que les espaces dédiés aux piétons ne sont pas toujours accessibles à l'ensemble des publics. Même sur les trottoirs et dans les zones piétonnes, la marche peut être contrainte par divers obstacles : poubelles, poteaux, lampadaires, terrasses des commerces, voitures, etc. La situation est parfois infranchissable pour celles et ceux se déplaçant avec une poussette, une valise ou en fauteuil roulant : trottoirs étroits, trop hauts, parsemés de nid-de-poule, etc. Les handicaps mentaux, visuels et auditifs sont aussi affectés. Cette difficulté de déplacement peut même conduire à l'isolement de certaines personnes, qui perçoivent ainsi la rue comme hostile et préfèrent ne plus sortir.

Pour prendre en compte les différentes typologies d'usagers, plusieurs adaptations, qu'elles soient obligatoires ou non, sont possibles : potelet de haute visibilité, bande de guidage, Bande d'Éveil de Vigilance (BEV), élargissement des trottoirs, abaissement des trottoirs, surélévation de la chaussée, alignement de l'axe de cheminement, contraste visuel des différents éléments (poubelle, potelet, arrêt de bus, circulation cyclable, etc.) par rapport à l'axe de cheminement, bande de résine, îlot refuge, dispositif sonore, suppression du stationnement automobile aux abords des passages piétons (obligatoire dans les 5m en amont de tous les passages piétons d'ici 2027), etc.

Reste enfin les fragilités non-visibles comme les maladies coronaires ou cardiaques graves, les tumeurs malignes, les lombalgies ou les affections de longues durées qui touchent environ 25% de la population des 15 ans et plus dans le département. Leur prise en compte doit participer à garantir une accessibilité universelle. L'installation de bancs, de cheminements piétons, de toilettes publiques, la simplification de l'information à grande échelle sont des solutions attendues pour améliorer le vécu de ces usagers « qui ont comme trait commun, de très peu évoquer leurs difficultés souvent par pudeur » (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).

En 2012, des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) à l'échelle des communes étaient adoptés. Des préconisations favorables à la circulation des piétons ont ainsi été élaborées et programmées pour 15 communes. Ils visent à repenser de manière concertée, les préconisations en matière d'accessibilité des espaces publics et ce en cohérence avec le SDA - Ad'AP de PMM. En parallèle, une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) a été mise en place sous l'autorité du président de PMM. Elle doit élaborer des rapports annuels et formuler toutes recommandations améliorant l'accessibilité et plus largement la « chaîne du déplacement ».



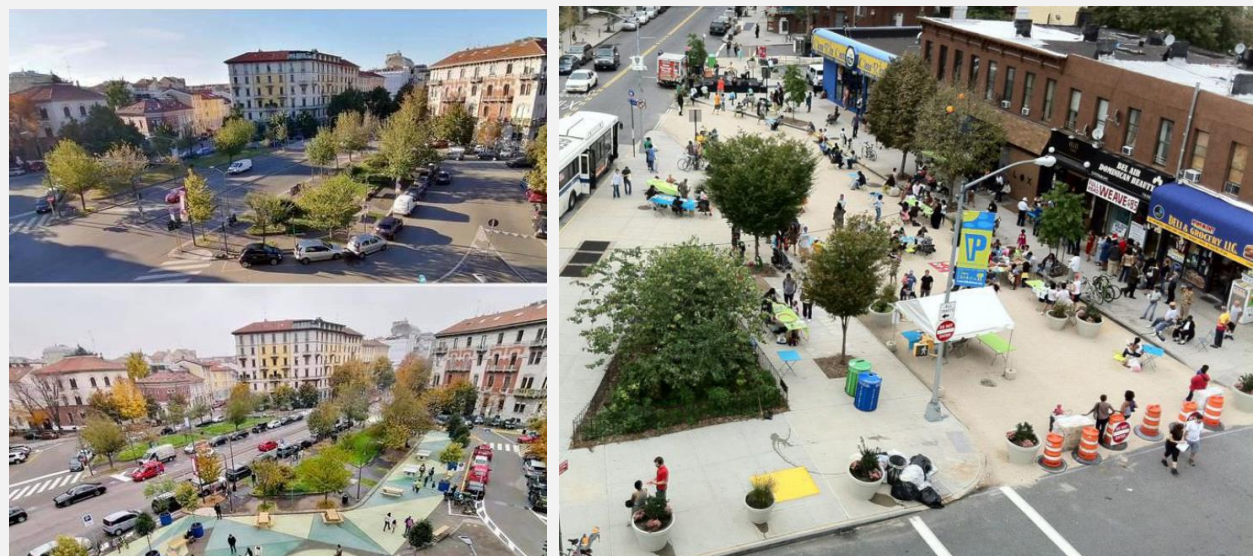
L'URBANISME TRANSITOIRE OU TACTIQUE POUR SE RÉAPPROPRIER L'ESPACE PUBLIC

La crise sanitaire a permis aux pouvoirs publics d'expérimenter de nouveaux aménagements « transitoires » notamment pour les cyclistes avec les « coronapistes ». Comme pour les cyclistes, les espaces peuvent être réappropriés pour les piétons sans demander beaucoup d'investissement ou de travaux. Les espaces sont totalement réversibles ou modifiables. Cela permet de tester des aménagements et donc de laisser une plus grande marge de manœuvre financière aux collectivités. L'urbanisme tactique fait référence à la même chose mais il s'appuie sur des démarches participatives à forte implication citoyenne.



▲ La ville de Paris a entrepris de réattribuer l'usage des berges de la Seine autrefois occupées par des voies routières. Elles rendaient l'accès au fleuve impossible. L'opération a permis de proposer de nouveaux espaces publics dévolus aux piétons (APUR).

▼ L'urbanisme tactique est utilisé dans de nombreux pays en Europe comme à Milan (à gauche ; actif-trafiC) ou en Amérique comme à New York (à droite ; NYC Department of transportation).



4 – Transports collectifs et intermodalité

Le quatrième et dernier chapitre présente l'offre de transports collectifs, à commencer par la grande accessibilité (avion, TGV, autocars) pour arriver progressivement à l'offre de proximité, pour laquelle Perpignan Méditerranée Métropole est compétente, en tant qu'AOM locale. Un important défi réside dans l'étendue et la variété du territoire intercommunal, rendant difficile une desserte efficace. Dans ce contexte, l'intermodalité apparaît comme un sujet de premier plan, à développer pour inciter au report modal, notamment dans le cœur d'agglomération et pour les trajets du quotidien.

MESSAGE 19 | Un aéroport intermédiaire dans un fort contexte concurrentiel

Un aéroport est présent dans le périmètre de l'EPCI, il est situé sur la commune de Rivesaltes, au nord de Perpignan. 11 destinations sont desservies dont 4 toute l'année (Agadir, Bruxelles, Marrakech, Paris) et 7 en été (Birmingham, Dublin, Leeds Bradford, Lille, Londres, Nantes, Oran). Le trajet Perpignan-Paris représente 50% des flux de l'aéroport soit 3 allers-retours quotidiens et 21 vols en tout. La clientèle est principalement touristique.

| Une fréquentation d'avant-Covid retrouvée

Après une forte baisse en 2020 à cause de la crise sanitaire, le trafic aérien mondial de passagers a sensiblement augmenté avec 400 millions de passagers supplémentaires en 2024 par rapport à 2019 atteignant 5 milliards de passagers. L'aéroport de Perpignan a aussi été affecté par la crise : le nombre de passagers y transitant a baissé de presque 60% en 2020 par rapport à 2019 (l'année de référence) alors que le nombre de passagers remontait petit à petit depuis 2014. En 2023, ce sont presque 500 000 personnes qui ont transité par l'aéroport dépassant même les chiffres de 2019 (+6,85% entre 2019 et 2023).

| Un contexte concurrentiel fort mais des atouts solides

La grande densité aéroportuaire en France (73 aéroports contre 37 dans toute l'Espagne) et notamment en Occitanie (12 aéroports et 19 aérodromes) entraîne une forte concurrence entre aéroports et explique le faible nombre de passagers et de vols de la plupart d'entre eux. La décentralisation aéroportuaire a aussi contribué à cette concurrence en plaçant les gestionnaires dans un rapport de force défavorable vis-à-vis des compagnies à bas coûts.

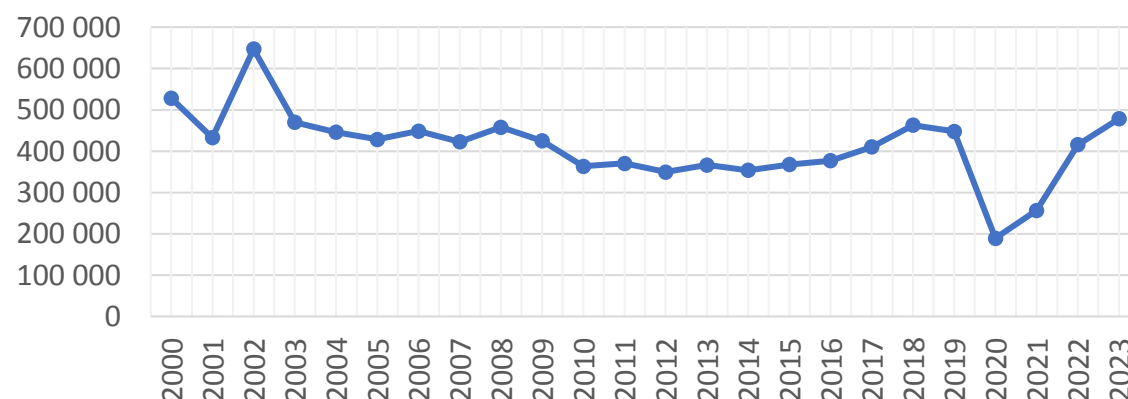
L'aéroport de Perpignan possède quelques atouts comme un espace aérien relativement libre contrairement à d'autres aéroports (Toulouse, Barcelone, etc.), la présence d'un « écosystème d'entreprises » autour d'EAS Industries, spécialisées dans le domaine aéronautique et deux zones d'activités à proximité (ZAE Polygone Nord et Torremilla). Perpignan-Rivesaltes Méditerranée est considéré comme un aéroport intermédiaire qui contribue au désenclavement du territoire. Cependant, ce type d'aéroport a été identifié comme fragile économiquement et parmi les plus sujets à la dépendance vis-à-vis des compagnies à bas coûts. À l'heure actuelle, les investissements et les orientations prises pour l'aéroport portent leurs fruits et ont contribué à l'augmentation du nombre de passagers malgré un risque de disparition des liaisons Ryanair en 2025.

| Vers une stratégie nationale du maillage aéroportuaire ?

Un rapport de 2023 de la Cour des Comptes suggère que l'État pourrait se doter d'un observatoire et définir un nouveau maillage aéroportuaire qui tienne davantage compte de l'évolution des consciences et de l'impact environnemental des trajets aériens : « Le report des voyageurs vers le train, la prise de conscience du bilan carbone du transport aérien imposent une adaptation à la fois d'un modèle de développement fondé sur l'hypothèse d'une croissance indéfinie du nombre de passagers et des infrastructures aéroportuaires aux bouleversements technologiques prévisibles. La carte aéroportuaire devrait ainsi évoluer [...]. Grâce à la création d'un observatoire des aéroports disposant de données harmonisées et complètes, l'État devrait se doter, en concertation avec les régions, d'une stratégie nationale aéroportuaire. Celle-ci lui permettrait d'améliorer l'efficacité du maillage aéroportuaire et de définir des priorités en matière de lignes d'aménagement du territoire. Le rôle des régions devrait également être renforcé. La loi pourrait ainsi les désigner comme chefs de file d'une stratégie pour la gestion des aéroports décentralisés. » (Cour des Comptes, 2023). On peut s'interroger sur ce que cela impliquerait pour l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes.



Évolution du nombre de passagers en transit à l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes Méditerranée (UAF, 2024). ▼



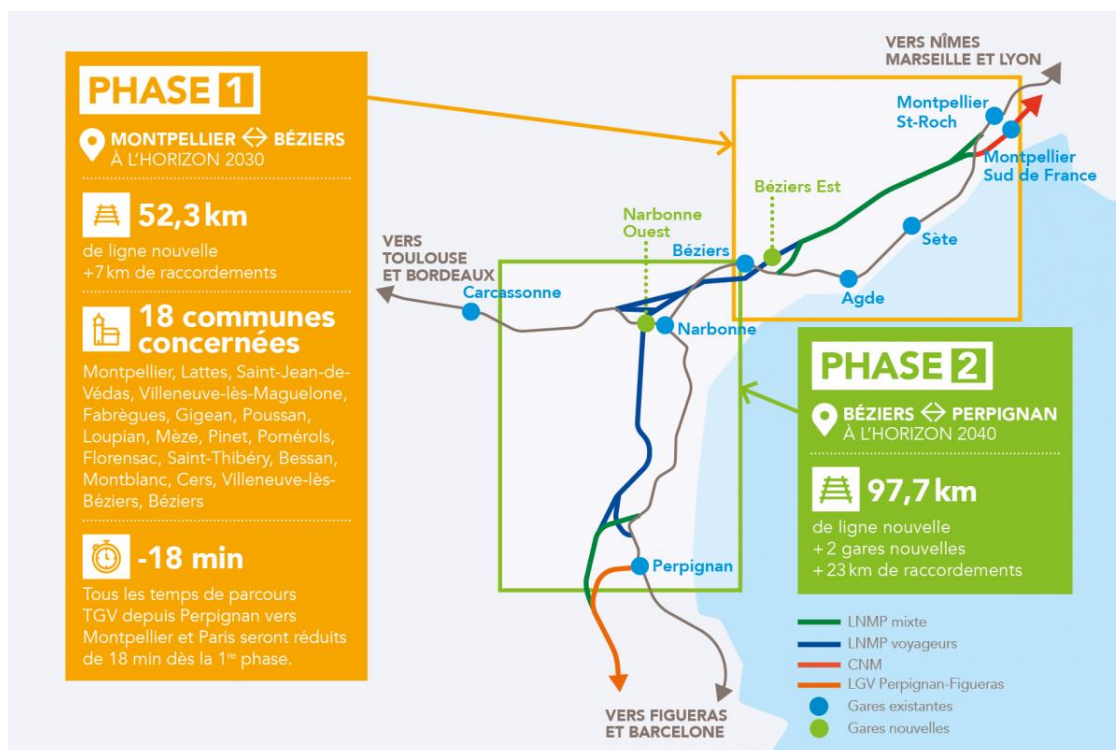
MESSAGE 20 | Un projet de LGV d'intérêt national et européen pour améliorer les connexions ferroviaires

Le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole compte une Gare TGV à Perpignan, qui permet aux usagers de se rendre de façon directe dans la vallée du Rhône et au-delà (Montpellier, Lyon, Paris, Lille) et, vers le sud, en Espagne (Gérone, Barcelone, Madrid). Toutefois, la ligne entre Montpellier et Perpignan n'est pas une Ligne à Grande Vitesse (LGV) même s'il est prévu, de longue date, qu'elle le devienne.

[Un projet de LGV depuis les années 1980]

En effet, depuis les années 1980, la création d'une LGV pour relier la vallée du Rhône et la frontière espagnole est envisagée. Après l'abandon en 1995, c'est vers une ligne mixte voyageur/fret entre Montpellier et Perpignan que s'oriente le projet. Elle doit permettre la desserte du littoral languedocien en tant que maillon d'un axe européen entre l'Espagne et le reste de l'Europe et décharger la ligne historique. En 2023, la phase 1 du projet (ligne mixte Montpellier-Béziers) a été déclarée d'utilité publique. La phase 2 (Béziers-Perpignan) doit attendre des compléments d'études sur la mixité qui sera partielle ou totale et les gares nouvelles tandis qu'une concertation préalable à l'enquête publique est prévue en 2025.

Cette nouvelle ligne permettrait de raccourcir les temps de trajet de Barcelone et Perpignan vers Montpellier, Nîmes, Marseille ou Paris. Aujourd'hui, tandis que Perpignan est située à équidistance de Barcelone, Toulouse et Montpellier, les temps de parcours sont différents : 1h20 vers Barcelone grâce à la LGV mais 2h10 vers Toulouse, chef-lieu de la Région Occitanie, ou Montpellier.

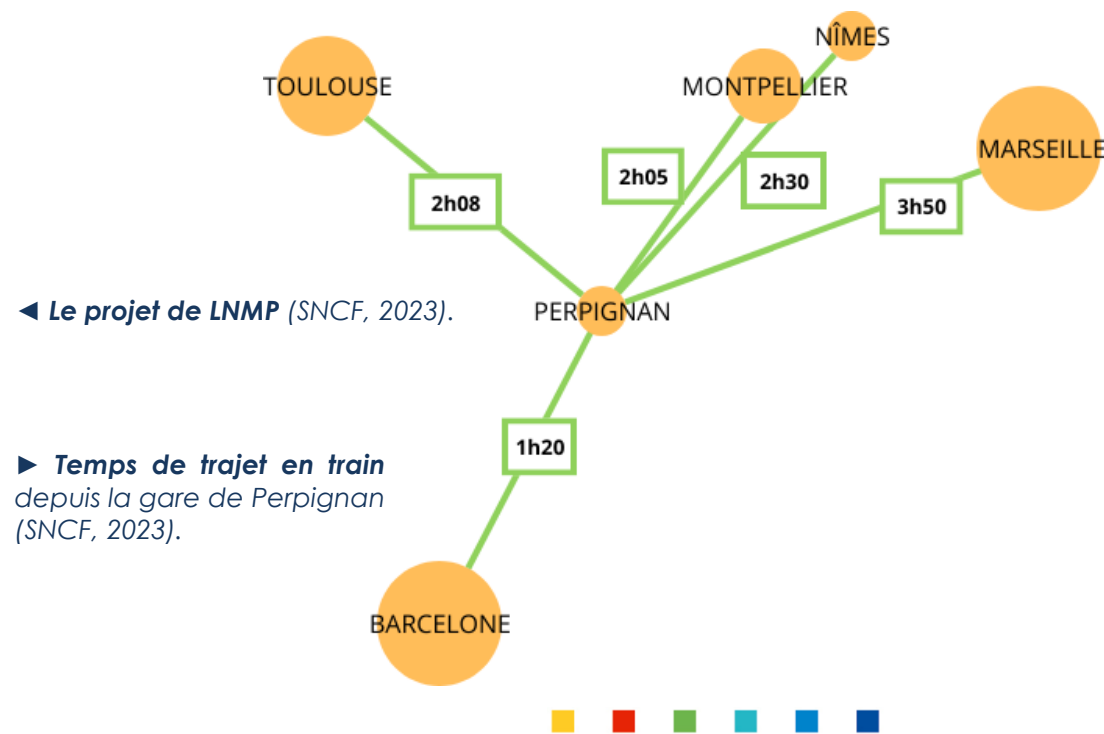


Les autres objectifs pour la région seraient, comme abordé dans le deuxième chapitre, de transférer le trafic de marchandises de l'A9 vers la LGV ou vers la ligne historique pour délester l'autoroute, et d'augmenter le nombre de trains du quotidien sur la ligne classique. Depuis son ouverture, la LGV internationale qui relie Perpignan et l'Espagne est sous exploitée du fait de difficultés de coordination entre les compagnies nationales française et espagnole mais aussi à cause de son terminus à Perpignan. Avec l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et le projet de LNMP, le nombre de trains l'empruntant devrait sensiblement augmenter.

[Un projet coûteux et complexe qui prend du retard]

De nombreuses difficultés retardent toutefois le projet. D'abord, son coût, estimé au minimum à 6 milliards d'euros en 2020, nécessite une programmation pluriannuelle pour les partenaires impliqués qui sont l'État (40%), 11 collectivités territoriales (40%) et l'Europe (20%). Cette dernière a notamment débloqué 6,3 millions d'euros pour financer 50% des études prévues sur 2023 et 2024 afin de finaliser le programme de l'opération.

Ensuite, le tracé de la ligne comporte encore quelques incertitudes, au regard des ouvrages d'art imposant qu'il demande (tunnel sous les Corbières par exemple) ou encore de la traversée de zones fortement urbanisées et donc contraintes (secteur entre Toulouges et Rivesaltes notamment). A noter enfin que, malgré son impact espéré positif sur le report modal, l'impact environnemental du projet sera non négligeable.



MESSAGE 21 | Un réseau de TER peu adapté aux déplacements pendulaires mais à fort potentiel

| Une étoile ferroviaire à trois branches |

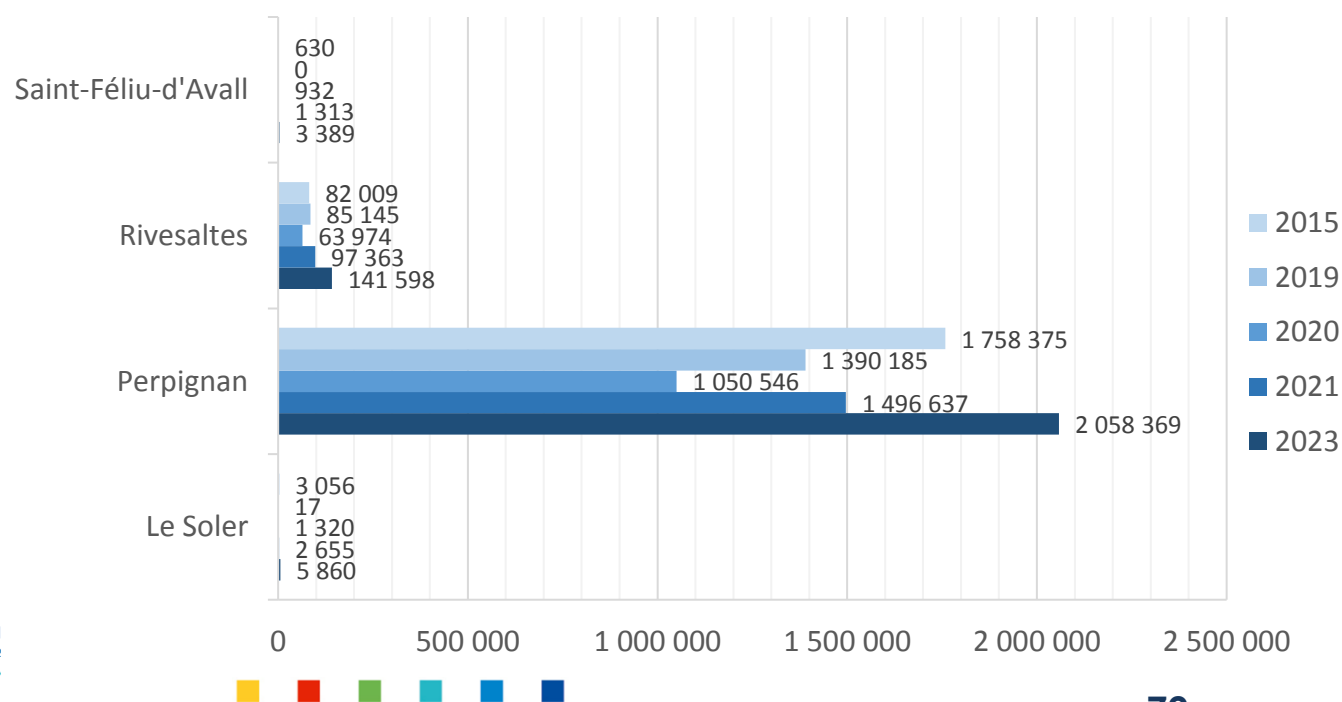
La Communauté Urbaine, et plus largement le bassin de mobilité, possède une étoile ferroviaire à trois branches : vers Rivesaltes et la narbonnaise au nord ; vers le Ribéral, le Conflent et les Pyrénées catalanes à l'ouest ; vers l'Illibéris et la côte Vermeille au sud. 13 gares dont 4 (Le Soler, Perpignan et sa gare TGV, Rivesaltes et Saint-Féliu-d'Avall) sur PMM se répartissent sur ces trois axes. Un quatrième axe, entre Rivesaltes et Axat, n'est utilisée que par le train rouge, pour des excursions touristiques, et des trains de minéraux. À partir de 2025, le train rouge transportera en plus du petit fret (des colis de l'e-commerce). Le territoire est très inégalement desservi par le transport ferroviaire.

La gare de Perpignan se démarque nettement en terme de fréquentation de voyageurs avec 2 millions en 2023. De 2015 à 2018-2020, les quatre gares ont connu des baisses de fréquentation conséquentes (40% pour la gare de Perpignan) qui ont été accentuées par la crise sanitaire. Depuis 2020, la fréquentation des gares a augmenté et a même dépassé les chiffres de 2015.

| Une Région engagée pour la réouverture des petites lignes |

Le réseau ferroviaire français a connu de nombreuses fermetures de voies et gares depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale. L'objectif actuel de la Région Occitanie est d'enrayer cette dynamique. D'ores et déjà, certaines lignes ont été réouvertes. Dans les P-O, la ligne Elne-Céret a été fermée au trafic de voyageurs mais reste dédiée au fret tandis que la voie ferrée entre Rivesaltes et Axat est encore en fonctionnement mais accueille aujourd'hui le Train Rouge (TPCF), produit touristique de découverte des Corbières catalanes et des Fenouillèdes qui circule d'avril à octobre.

Évolution du nombre de voyageurs des gares SNCF (SNCF, 2024)



| Un réseau compétitif sur les temps de déplacement |

Il y a donc une opportunité à améliorer la desserte du territoire par le train là où les emprises et infrastructures subsistent et ainsi répondre aux déplacements périurbains et d'échanges avec Perpignan.

Les temps de trajet sont aussi attractifs : 5min sont par exemple nécessaires en train entre les gares de Rivesaltes et de Perpignan, contre 30min en bus. La réouverture de la ligne de la vallée de l'Agly (à voie unique) permettrait de desservir 10 nouvelles communes par le train et d'offrir une alternative économique à la voiture pour les habitants de ces communes.

En dehors des trains régionaux gérés par la Région, les gares de Perpignan et de Rivesaltes sont desservies par la ligne Intercité de nuit Paris/Latour de Carol/Cerbère/Lourdes (400 000 voyageurs/an) ainsi que la ligne TGV Paris/Barcelone. L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs va entraîner la création de nouvelles lignes gérées par des compagnies privées autre que la SNCF, françaises ou étrangères. La Renfe Operadora s'est déjà positionnée sur l'ouverture de deux lignes AVE (l'équivalent des TGV) passant par la gare de Perpignan et desservant Lyon et Marseille côté français.

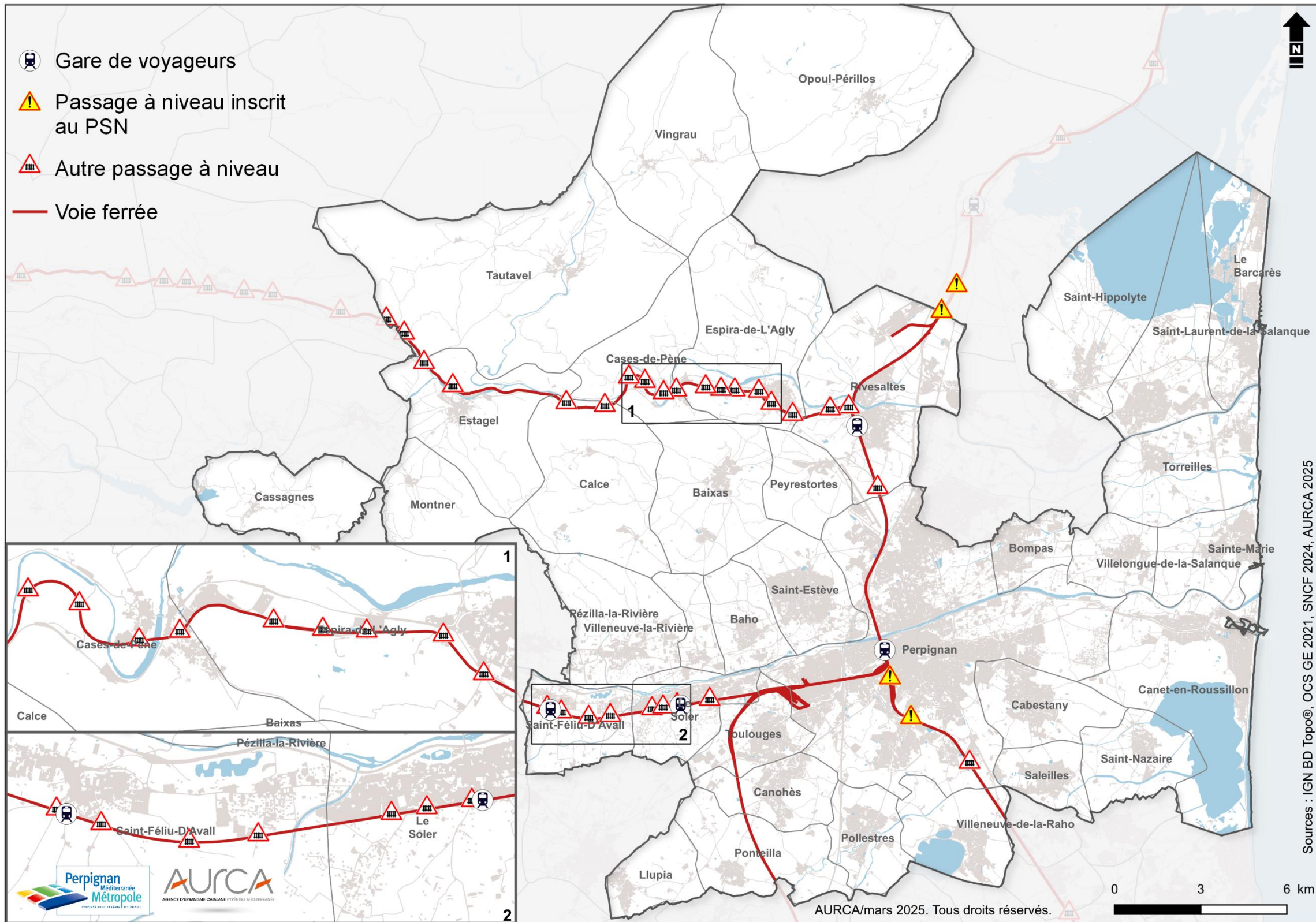
| L'accessibilité du réseau ferroviaire en bonne voie |

Le SDA-Ad'AP de la SNCF relatif aux services ferroviaires nationaux prévoit aussi la mise en accessibilité de la gare de Perpignan. Dernièrement, ce sont 9,97 millions d'euros qui ont été investis (33% par l'État et 67% par la SNCF) pour améliorer l'accessibilité des quais et du passage sous-terrain. De plus, un service Accès liO Train est mis en place sur 51 gares de la région et offre une aide gratuite aux PMR pour leurs voyages.

La Région s'est aussi lancée dans l'élaboration de son Ad'AP pour les services de transports ferroviaires régionaux. L'agenda a été approuvé par les services de l'État le 13 juillet 2017 et prévoyait une mise en accessibilité de 31 gares et haltes ferroviaires identifiées comme prioritaires dont deux dans les P-O mais hors PMM (Latour-de-Carol et Villefranche-Vernet-les-Bains).

Concernant le matériel roulant, le parc de la SNCF comme celui de la Région Occitanie sont mis aux normes d'accessibilité au fur et à mesure de leur renouvellement.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE ET LES PASSAGES À NIVEAU SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



Sources : IGN BD Topo®, OCS GE 2021, SNCF 2024, AURCA 2025



| La sécurisation des passages à niveau |

La gestion et l'entretien du réseau ferroviaire demande aussi une attention particulière des passages à niveau (PN) dont la loi impose d'améliorer leurs conditions de franchissement notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire (cf. Article L.1214-2 du Code des transports).

31 PN existent sur PMM dont 18 sur la voie de l'Agly et 8 sur celle de la Têt. 29 PN sont de gestion publique sur le territoire communautaire. Les deux de gestion privée se trouvent sur la ligne de l'Agly et sont gérés par la carrière de Lafarge à Espira-de-l'Agly. 8 PN sont sans barrière et seulement un (Avenue Victor Dalbiez) possède des passages piétons accolés de chaque côté. C'est aussi le seul possédant un passage sécurisé permettant aux piétons de passer en-dessous des voies.

3 d'entre eux sont inscrits prioritairement au Programme de Sécurisation National (PSN), défini par l'État et l'Instance Nationale des Passages à Niveau (INPN) en 1997, et actualisé tous les deux ans. Les PN ainsi identifiés doivent être supprimés ou améliorés suivant un plan d'action établi en 2019, articulé en quatre axes :

- Renforcer la connaissance des PN et du risque par des diagnostics et des études de faisabilité.
- Accentuer la prévention par des concertations, des expérimentations (par exemple en abaissant la limitation de la vitesse de circulation à 20km/h) et de la sensibilisation.
- Privilégier les mesures simples d'aménagement et de sécurisation des PN comme l'automatisation des PN à croix de Saint-André ou l'expérimentation d'infrastructures et d'équipements ferroviaires et routiers.
- Instaurer une gouvernance nationale et locale par la mise en place de commissions départementales et la création d'une commission nationale.

Ce programme liste « les points de croisement ayant connu plusieurs accidents sur une période de 10 ans ou ayant des trafics routiers et ferroviaires élevés (15% des accidents graves sont concentrés sur 1% des PN). [...] Les accidents aux PN ont provoqué en France, en 2018, 16 décès (contre 42 en 2017 et 31 en 2016). La priorité absolue est reconnue au chemin de fer sur la route, par le Code de la Route, ce qui constitue le principe fondamental sur lequel repose la sécurité des PN. La quasi-totalité des accidents de PN est imputable au non-respect de la signalisation routière » (Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, 2025).

De plus, le projet de réouverture de la ligne de l'Agly au transport de voyageurs imposera de traiter les nombreuses traversées aux caractéristiques variées. Certains des PN pourraient aussi rentrer sur la liste du PSN.



▲ Les trois PN inscrits au PSN. De haut en bas : Chemin du Mas Fagès, Avenue Victor Dalbiez, Chemin de la Passio Vella (Google Map, 2024).



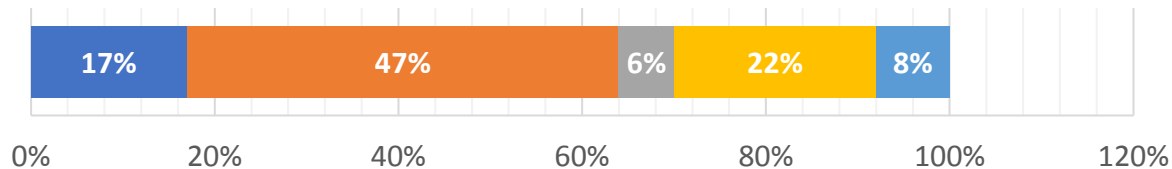
L'AMBITION FERROVIAIRE RÉGIONALE

Une nouvelle convention d'exploitation des trains régionaux liO avec la SNCF a été signée pour la période 2023-2032 et dont les objectifs sont nombreux :

- 4 Mds d'euros de budget jusqu'en 2032.
- 100 000 voyageurs quotidiens contre 80 000 aujourd'hui.
- 24 % de trains supplémentaires par jour, soit 110 trains.
- 27 % de places supplémentaires par jour, soit 51 000 places.
- 9 % de trains supprimés en moins, soit 1 500 trains maintenus en plus par an.
- 26 % de trains en retard en moins, soit 33 000 trains par an remis à l'heure.
- 540 M d'euros d'investissement dans le matériel roulant.
- Réduction de 40 % des émissions de CO₂, soit 20 000 tonnes en moins.
- Création d'un nouveau centre de maintenance à Narbonne.
- Maintien et poursuite des offres tarifaires attractives.
- 11 000 emplois créés.
- Réouverture de 5 lignes de trains.

En ce qui concerne PMM, des trains supplémentaires ont déjà été ajoutés en 2023 sur l'axe AVIGNON/MARSEILLE – NÎMES – MONTPELLIER – BÉZIERS – NARBONNE – PERPIGNAN (PORTBOU) et d'autres le seront en 2026. Un nouveau service transfrontalier est aussi envisagé avec l'étude d'une création de liaison en 2030 avec 5 arrêts (TOULOUSE – PERPIGNAN – FIGUERAS – GÉRONE – BARCELONE).

Les sites potentiels pour l'implantation de nouvelles haltes ferroviaires qui avaient été identifiées dans l'ancien PDU 2006-2012 de PMM n'ont pas été retenus dans les conclusions des États Généraux du Rail et de l'InterModalité (EGRIM) organisés par la Région Occitanie. Le positionnement de ces haltes n'est plus aujourd'hui considéré comme pertinent de part la disponibilité foncière et la proximité avec les gares existantes. Les conclusions des EGRIM ont permis à la Région Occitanie de définir sa nouvelle ambition ferroviaire.



- Déplacement professionnel occasionnel
- Loisirs, vacances, visite d'un proche ou ami
- Démarches administratives, médicales ou achat
- Déplacement domicile - travail habituel
- Déplacement domicile - étude (y compris stage)



LE SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN

L'idée de SERM dans les régions métropolitaines s'est d'abord traduite par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui lui a donné une existence juridique. Par la suite, en 2020, SNCF Réseau a identifié une trentaine de villes éligibles (Perpignan n'en faisant pas partie) via son schéma directeur. Ce rapport incitait toutes les agglomérations qui le souhaitaient à engager des études pour développer l'offre ferroviaire, y compris celles non citées dans le rapport. Un projet de loi décidait du financement d'une dizaine de SERM qui doivent être créés d'ici 10 ans.

Les SERM sont des réseaux ferroviaires de type RER s'appuyant sur les étoiles ferroviaires existantes et dont l'offre est comparable à celle d'un transport urbain (cadencement, amplitude horaire, vitesse, capacité des rames, etc.). Leur mise en place est prévue pour être progressive et permettre une montée en puissance des réseaux en offrant un haut niveau de service.

Les objectifs sont multiples. Ces services doivent favoriser les déplacements en train et en doubler la part d'ici 2030 pour décarboner les transports et offrir une alternative crédible et économique à l'automobile notamment face à l'augmentation du prix des carburants et aux restrictions de circulation et de stationnement dans les ZFE-m pour les véhicules les plus polluants. Ils doivent aussi avoir un effet structurant sur l'aménagement du territoire pour tenter de canaliser le développement urbain autour des gares et haltes (SYSTRA).

À Perpignan, un projet de réseau comparable aux SERM (mais moins ambitieux) est porté et/ou soutenu notamment par le département. Ce projet, s'il est réalisé, devra cependant prendre en compte la complexité de la cohabitation des différents usages et services au sein de l'étoile ferroviaire perpignanaise (fret, travaux, Intercités, trains régionaux, grande vitesse, etc.) et un contexte local assez différent des grandes métropoles.

◀ Répartition des motifs de déplacements des voyageurs et des non voyageurs en gare de Perpignan (SNCF, 2016).

Aide à la lecture :

- Les voyageurs passant par la gare de Perpignan voyagent majoritairement dans un but de loisirs, de vacances ou de visites. 22% prennent le train pour les déplacements pendulaires.



MESSAGE 22 | Le réseau liO pour répondre aux besoins de déplacement entre EPCI

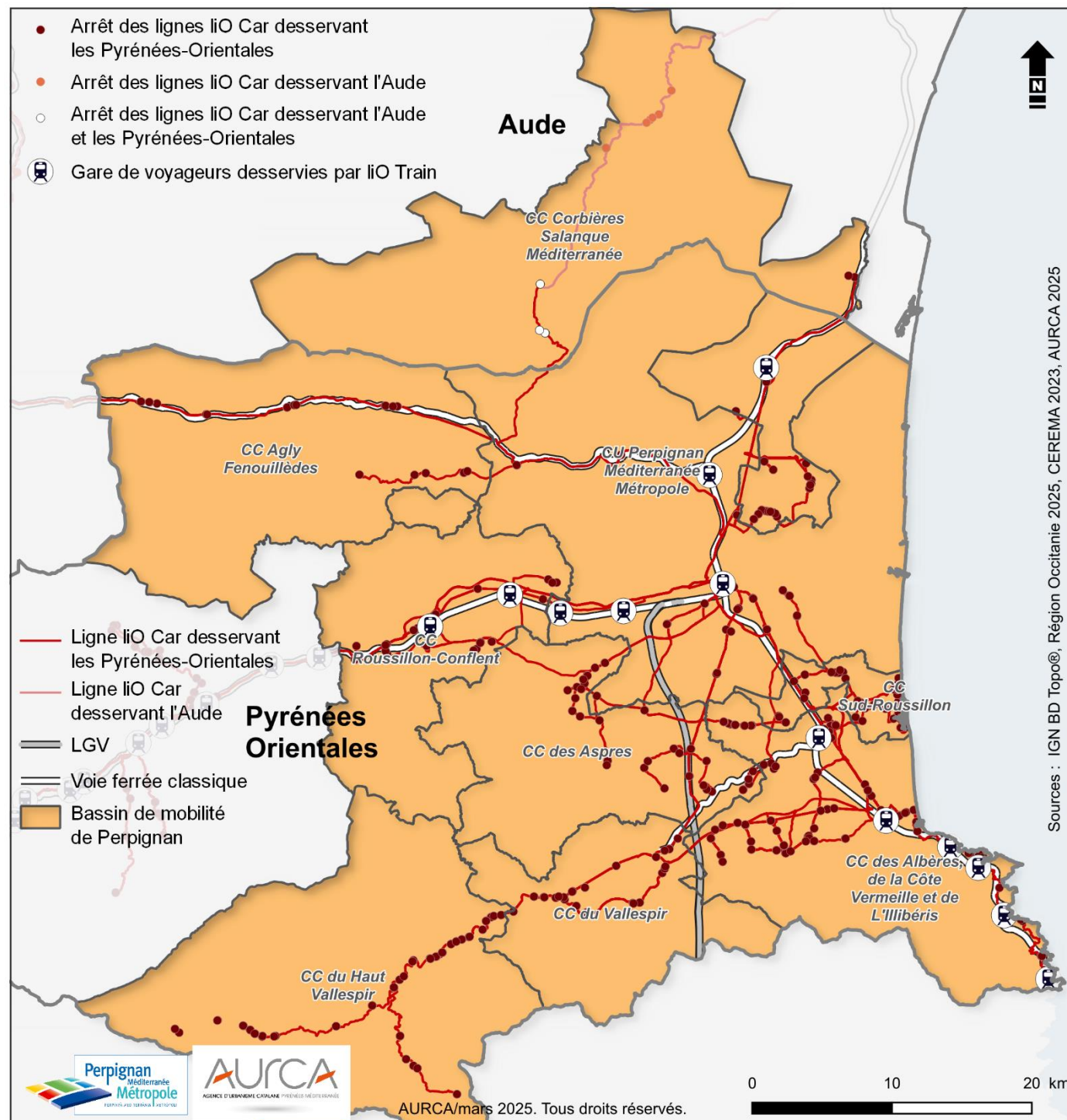
| Le rôle de la Région Occitanie |

En tant qu'AOM régionale, la Région Occitanie est cheffe de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ». Elle a l'obligation de conclure un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) ainsi qu'un Plan d'Action commun en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS) à l'échelle du Bassin de Mobilité de Perpignan qu'elle a délimité en concertation avec les AOM, le Département des Pyrénées-Orientales, la SNCF, les gestionnaires des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et les EPCI. Ce bassin dépasse les limites de la communauté urbaine et du département et comprend 9 EPCI.

Elle a aussi le rôle d'AOM locale et doit donc organiser les transports réguliers, scolaires et interurbains notamment hors du ressort territorial de PMM. Pour cela, elle a développé son service appelé liO (la régie départementale est l'exploitant dans le ressort des Pyrénées-Orientales) qui regroupe différents modes de transport : les trains régionaux ; les lignes régulières de car ; le Transport À la Demande (TAD) ; le transport scolaire ; le covoiturage. Sur le territoire de PMM, la Région Occitanie est un partenaire incontournable de PMM.



▲ Car liO à la gare routière de Perpignan (France bleu, 2023).



▲ L'articulation des services de transports régionaux (AURCA, 2024).

| Une offre liO Car à la connexion entre PMM et son Bassin de Mobilité |

18 lignes liO desservent le territoire de PMM (30 pour tout le département) dont 17 partant ou allant à la Gare Routière Multimodale de Perpignan. La ligne 543 part de Cabestany. En tout, ce sont 57 arrêts qui desservent 8 communes (Cabestany, Cases-de-Pène, Estagel, Le Soler, Perpignan, Pollestres, Saint-Féliu-d'Avall, Toulouges). La desserte du territoire est très inégale. Il n'y a, par exemple, pas de ligne passant sur le littoral ou desservant le nord-ouest (Opoul-Périllos, Vingrau et Tautavel ; cette dernière est cependant traversée par la ligne 505 en connexion avec Paziols et Tuchan dans le Département de l'Aude). Les vallées sont aussi inégalement desservies par les lignes de car liO malgré leur rôle structurant :

- 10 lignes, pour la vallée de la Têt. La 560 (PORTE PUYMORENS > PERPIGNAN) se démarque très nettement en terme de longueur, de desserte et de nombre d'arrêts.
- 4 lignes pour la vallée du Tech.
- Seulement 1 ligne pour la vallée de l'Agly (500).

Cette faible desserte s'explique par le fait que PMM est AOM locale sur son territoire laissant la région organiser le transport entre la communauté urbaine et l'extérieur de celle-ci. Le réseau régional a donc sa propre configuration dans le ressort territorial de PMM : des lignes de cars interurbaines très étendues, avec des arrêts très espacés, et convergentes le plus rapidement possible vers la gare routière. C'est pourquoi les lignes ne desservent pas les centres-bourgs et empruntent les voies rapides.

La Région Occitanie est AOM locale pour les autres communautés de communes du département, c'est pourquoi elle dessert principalement celles-ci et dans une moindre mesure la communauté urbaine. Ainsi la majorité des arrêts de bus se concentrent en dehors de PMM.

| Une compatibilité insuffisante entre le réseau liO et le Bassin de Mobilité |

Les modes de vie actuels conduisent les bassins de vie à dépasser largement des limites administratives des communes, des EPCI, voir même des départements. La mobilité doit donc être pensée à une échelle intercommunautaire (des mobilités principalement périurbaines) et la région a été désignée pour l'organiser au sein des Bassins de Mobilité.

Si le réseau « liO Car » assure les liaisons entre PMM et les EPCI du département, il reste peu concurrentiel au regard des flux conséquents qui sont majoritairement couverts par l'automobile. La région poursuit son adaptation en cohérence avec la réalité des flux.

A titre d'exemple, le bassin de Perpignan s'étend jusqu'à une partie du département de l'Aude et comprend la CC Corbières Salanque Méditerranée. Pia, Clairac, Salses-le-Château et Fitou sont reliés par la ligne 503 et Tuchan et Paziols par la ligne 505 avec 2 aller/retour (A/R) par jour à Perpignan. Les deux dernières communes audoises sont aussi reliées à Narbonne par la ligne 408. A l'inverse, la vallée de la Têt (en amont de la CC Roussillon-Conflent) possède son propre Bassin de Mobilité et ne fait donc pas partie de celui de Perpignan mais les connexions sont nombreuses entre les deux bassins comptant une ligne de train (entre Villefranche-Vernet-les-Bains et Perpignan) et plusieurs lignes de car (514, 520, 521, 523, 524, 525, 560, 561, 566, 569).

La poursuite de la coopération entre AOM est donc primordiale pour harmoniser les offres existantes et les réseaux liO et Sankéo. L'élaboration du COM pourra être l'occasion d'approfondir les relations existantes entre PMM et la Région Occitanie.

Numéro de ligne	HIVER		ÉTÉ		Nombre d'arrêts	Longueur de ligne en km	Nombre de communes desservies
	Nombre d'aller-retour dans une journée	Amplitude horaire de passage dans 24h	Nombre d'aller-retour dans une journée	Amplitude horaire de passage dans 24h			
500	7	14	MÊMES HORAIRES TOUTE L'ANNÉE		18	45	10
503	11,5	13	8,5	12	23	73	5
505	7	11	MÊMES HORAIRES TOUTE L'ANNÉE		12	9	9
510	5,5	12	4,5	11	7	8	4
512	15	13	MÊMES HORAIRES TOUTE L'ANNÉE		18	2	9
520	20	15	1 ALLER-RETOUR EN MOINS DU LUNDI AU VENDREDI		26	14	12
521	16,5	15			35	46	17
530	20	15	1,5 ALLER-RETOUR EN MOINS DU LUNDI AU VENDREDI		32	33	11
540	19	14	PAS D'HORAIRES		17	26	6
542	11,5	13	8	13	28	45	4
543	5	12	MÊMES HORAIRES TOUTE L'ANNÉE		25	7	6
560	15	15			65	178	39
570	12	12	10,5	12	18	12	6
571	11	12	9	12	14	20	7
572	4,5	12	3	10	6	4	4
573	6,5	12	3	12	21	19	6
574	6,5	12	3	11	15	10	4

▲ Efficacité des lignes liO Car du lundi au vendredi pour la période 2023-2024 (AURCA).



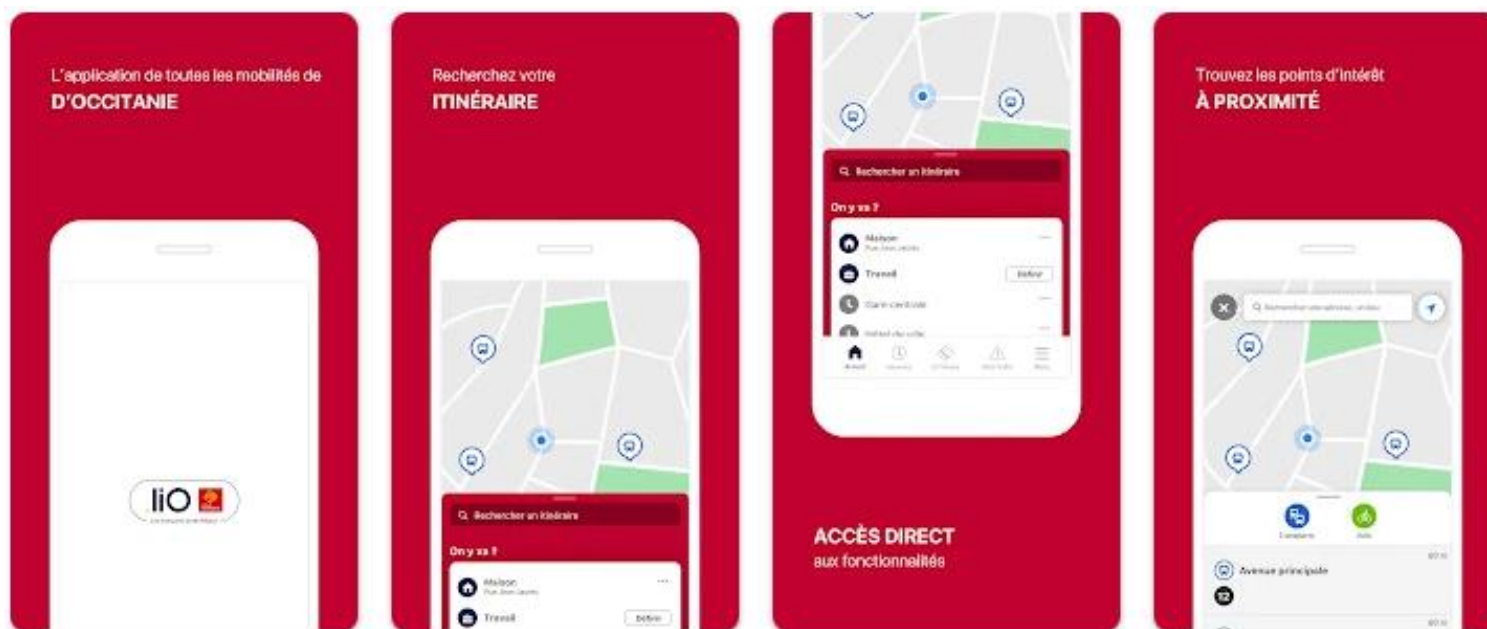
| Le plan régional de covoiturage |

Le « covoiturage liO » est mis en œuvre par l'intermédiaire d'opérateurs, dans le but de compléter l'offre de mobilité régionale jusqu'au dernier kilomètre et en lien avec les territoires. Il a pour but d'assurer une complémentarité à l'offre train et car liO avec une tarification spécifique et une évaluation de service. Une aide financière est accordée aux conducteurs et passagers sur les trajets inférieurs à 30 km.

| Une offre tarifaire diversifiée sur le réseau liO |

Plusieurs dispositifs sont mis en place pour permettre à tous d'utiliser le réseau liO (séniors, personnes sans emploi, bénéficiaires de minimas sociaux, familles nombreuses, voyages en groupe, groupes scolaires, clubs sportifs) :

- Dispositif +=0 pour les 18-26 ans et qui permet de voyager gratuitement dès le 11^{ème} trajet dans le mois en car ou en train.
- Gratuité des trains et cars régionaux pour les 12-26 ans (à partir du 1^{er} janvier 2024).
- Dispositif +=Flex adapté aux 27-59 ans qui permet de bénéficier de réductions dès le second trajet.
- Depuis le 4 septembre 2023, les scolaires détenteurs d'une carte de transport scolaire peuvent emprunter gratuitement les lignes de car commerciales du réseau liO de manière illimitée même durant les week-ends ou les vacances scolaires.
- Chaque premier week-end du mois, tous les trains liO sont à 1€.
- Accompagnateurs pour les personnes en situation de handicap ou PMR.
- +=- pour les 60 ans et plus.
- Un plafond de 2€ a été adopté par la Région Occitanie pour tous les trajets en TAD.



▲ Interface de l'application liO Occitanie.

- SolidariO' qui permet de bénéficier de 20 trajets (60 dans les P-O) gratuits valables 6 mois sur toute la Région Occitanie ou de 75% de réduction sur les trajets liO Train en nombre limité dans tous les trains et certains cars liO. Cette offre est à destination des demandeurs d'emplois inscrits en catégories A, B, C et E de France Travail (avec condition de ressources de 1 082€ de plafond dans les Pyrénées-Orientales), des allocataires du RSA (avec condition de ressources), des bénéficiaires de l'ASPA, de l'AAH ou d'une protection internationale et leurs ayants-droits mineurs, des demandeurs d'asile et leurs ayants-droits mineurs.

Il existe plusieurs façon d'acheter un titre ou un abonnement de transport. L'application liO Occitanie permet d'acheter son titre de transport ou de recharger son abonnement (d'autres applications existent et proposent à peu près les mêmes services comme FAIRTIQ ou ter.sncf.com) mais aussi de consulter les horaires de passage, les itinéraires et l'info trafic. Elle offre les mêmes services que le site internet. Il y a aussi la possibilité d'aller en agence commerciale/Maison de la Région (une dans chaque département), d'acheter directement à bord des véhicules pour les titres 1 ou 10 voyages ou d'envoyer directement un SMS juste avant la montée.

| L'accessibilité du réseau liO Car, un retard important dans les P-O |

La Région Occitanie a programmé un SDA-Ad'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée) fixant le cap de ses chantiers de mise en accessibilité comme 1000 points d'arrêt routiers prioritaires à aménager dont les travaux incombent aux gestionnaires de voiries ou aux propriétaires fonciers sur lesquels ces arrêts sont implantés.

La Région Occitanie poursuit la mise en accessibilité des points d'arrêt en coopération avec les différents gestionnaires de voirie comme les communes. À l'heure actuelle, aucun arrêt liO n'a été identifié comme accessible par la Région Occitanie sur le territoire de PMM et plus largement sur le département. Tous les cars du réseau répondent néanmoins aux normes d'accessibilité.

MESSAGE 23 | Perpignan Méditerranée Métropole, un territoire inégalement peuplé et aux contours atypiques, autant de défis pour l'efficacité du réseau de transport en commun

La grande accessibilité concerne à la fois l'avion, le train (grande vitesse, Intercités et trains régionaux) et l'offre de cars liO de la Région Occitanie. Elle permet de rejoindre l'agglomération perpignanaise, notamment pour les vacances. Cette offre se conjugue ensuite à une offre de proximité, gérée par PMM, AOM locale. Pour en comprendre les logiques, il est nécessaire tout d'abord de comprendre la géographie du territoire et son peuplement.

| Une faible densité et des écarts importants entre le centre et la périphérie |

Le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole compte 37 communes et s'étend sur une superficie de 617km² pour 272 976 habitants, ce qui représente une densité de 442hab./km² (INSEE, 2021). Cette densité s'avère faible comparée à celles d'autres agglomérations avec un même poids démographique, ou inférieur telles que la Communauté Urbaine de Dunkerque (192 554 habitants) ou l'EuroMétropole de Metz (228 999 habitants). Dans le détail, le territoire est marqué par plusieurs niveaux de densité, avec des écarts importants et dégressifs, entre la ville-centre Perpignan (1 759hab./km²), sa première couronne, ou *cœur d'agglomération* au sens du SCoT de la Plaine du Roussillon (13 communes, 194 538hab., 1 138hab./km²) et la périphérie du territoire communautaire. Les communes situées aux extrémités nord et est du territoire présentent notamment des densités très basses : 9hab./km² pour Calce, 16 pour Tautavel, 17 pour Vingrau, 19 pour Cassagnes.

Ces niveaux de densité sont liés à la géographie diversifiée du territoire, entre le cœur d'agglomération, le littoral attractif, la plaine périurbaine étendue et des secteurs de massifs en surplomb (voir page suivante).

Une autre particularité de Perpignan Méditerranée Métropole réside dans ses contours atypiques, hérités de fusions passées entre EPCI, et qui ne correspondent pas à la réalité fonctionnelle du bassin de vie et/ou d'emploi.

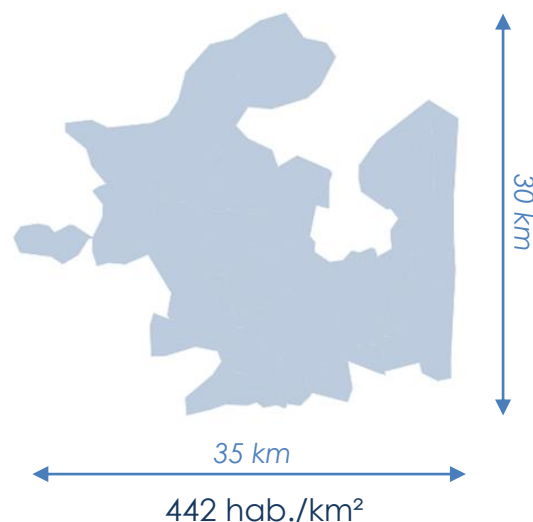
| Une contrainte pour l'efficacité du réseau de transports en commun |

La forme particulière de l'EPCI et son ressort territorial très étendu posent la question de la desserte efficace de l'ensemble du périmètre par les transports en commun. Beaucoup de kilomètres sont en effet nécessaires pour atteindre un nombre restreint d'usagers (un nombre de km offerts par habitant dans la moyenne haute des agglomérations de taille comparable cependant), ce qui contrarie notamment le modèle économique du réseau de bus, en concurrence frontale avec des déplacements individuels plus souples et flexibles. La grande diversité du nombre de voyages/km pour chaque ligne illustre les différences de densité au sein du territoire.

La mise en œuvre de solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle et adaptées aux particularités du territoire représente un enjeu fort, d'autant plus que l'EPCI accueille une part importante de population à faibles revenus, pas toujours détentrices d'un véhicule (cf. Message n°8).

PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

36 communes / 617 km²



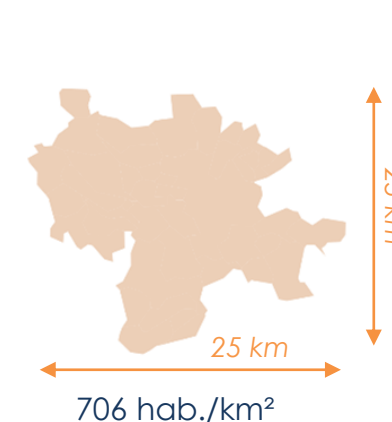
COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE

17 communes / 300 km²



EUROMÉTROPOLE DE METZ

46 communes / 324 km²



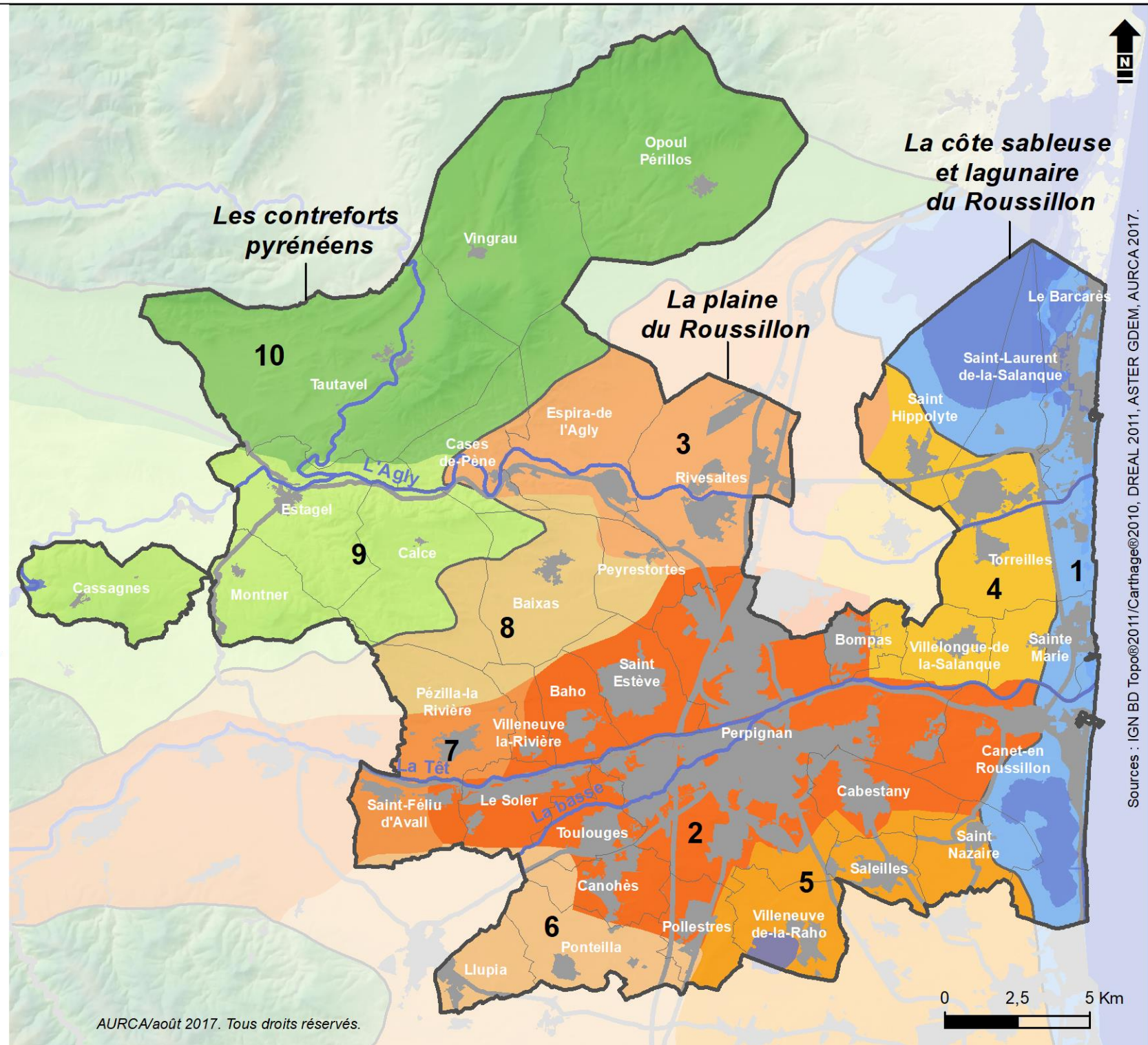
▲ Comparaison entre différents territoires intercommunaux (INSEE, 2021).



LES UNITÉS PAYSAGÈRES DE PMM – LITTORAL, PLAINE ET CONTREFORTS PYRÉNÉENS

Les unités paysagères

- 1 - La côte sableuse et lagunaire du Roussillon
 - 2 - L'agglomération de Perpignan
 - 3 - Le Crest
 - 4 - La Salanque
 - 5 - La plaine d'Illobérès
 - 6 - L'Aspre viticole
 - 7 - Le Ribéral
 - 8 - Le piémont viticole du Força Real
 - 9 - Les coteaux viticoles de l'Agly et du Fenouillèdes
 - 10 - Le piémont viticole des Corbières
- cours d'eau principal
 - surface en eau
 - route principale
 - zone urbanisée
 - limite communale
 - périmètre de PMM



AURCA/août 2017. Tous droits réservés.

Sources : IGN BD Topo@2011/Carthage@2010, DREAL 2011, ASTER GDEM, AURCA 2017.



MESSAGE 24 | Sankéo : un nouveau réseau sur-mesure, un nouvel élan pour les solutions de transports publics et de mobilités actives

L'enjeu pour le réseau de transports en commun est de s'adapter au territoire diversifié de Perpignan Méditerranée Métropole. Perpignan, sa première couronne et le littoral ont un fonctionnement urbain, tandis que la plaine et le secteur des massifs disposent d'un tissu urbain moins dense, et aux caractéristiques plus rurales.

| Un réseau qui tente de s'adapter au territoire diversifié |

En 2022, l'AOM Perpignan Méditerranée Métropole a confié l'exploitation de son réseau de bus Sankéo au groupe Kéolis. La nouvelle feuille de route pour la période 2022-2030 ambitionne de mieux répondre aux besoins des usagers, ce qui se traduit par une amélioration de l'offre de services, un renouvellement de l'ensemble des systèmes (billettique, information aux voyageurs) mais aussi par le renouvellement de la flotte de bus au profit des motorisations électriques et de bio-carburants, ou encore l'augmentation de la flotte de vélos électriques à la location.

Une desserte fine est organisée dans le tissu urbanisé, tandis que dans les secteurs plus ruraux, elle propose moins d'arrêts pour gagner en rapidité, et les trajets sont plus directs. Le réseau Sankéo se compose de 4 lignes armature ainsi que de 31 régulières dont 4 principales. Il représente 1 000km de linéaire et dessert 1 107 arrêts en 2025. 240 véhicules circulent sur les lignes régulières et scolaires.

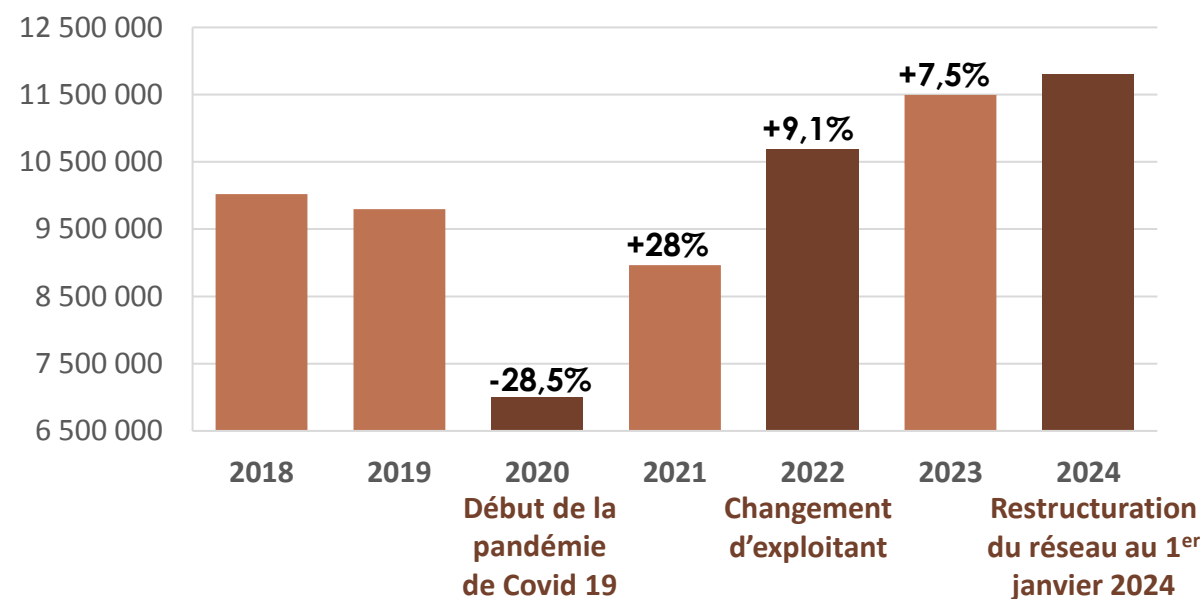
L'amplitude horaire et la fréquence de passage sont également adaptées selon le jour de la semaine, la période de l'année et le secteur desservi. La ligne A se démarque fortement par rapport au reste du réseau. Elle a la plus forte fréquence de passage, la plus grande amplitude horaire et est la ligne la plus fréquentée. Chaque jour, elle transporte l'équivalent de la population de Rivesaltes.

| Une fréquentation en hausse |

En 2023, 11,5 millions de voyageurs ont été comptabilisés sur le réseau Sankéo (près de 40% de la fréquentation sur les lignes Pulséo A, B, C et D) avec 800 000 voyageurs supplémentaires depuis 2022 (+6,9% et +11% de fréquentation estivale) contre 10 millions de voyageurs transportés en 2015. Par rapport à 2019, dernière année « normale » avant la pandémie de Covid 19, 2 millions de voyageurs supplémentaires ont été enregistrés sur le réseau Sankéo en 2024. Le ratio voyageurs par kilomètre commercial est aussi passé de 1,95 en 2022 à 2,03 en 2023. Le transport scolaire enregistre 1,8 millions de voyage sur l'année 2023, un nombre stable en comparaison des années précédentes.



▲ Bus Sankéo devant le Castillet à Perpignan (France bleu, 2020)



▲ Évolution du nombre de voyageurs sur le réseau Sankéo (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2018 à 2024).

| La multiplicité des rythmes de travail impactant les mobilités |

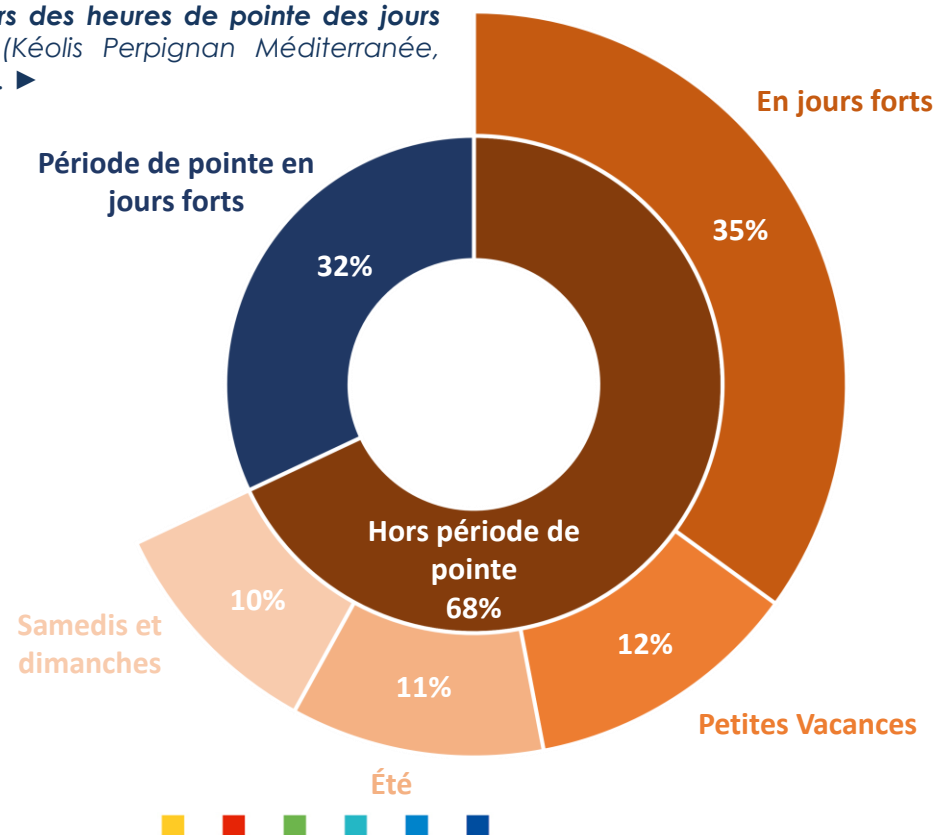
Les rythmes de vie ont évolué et sont aujourd’hui caractérisés par la désynchronisation des rythmes de travail influencés par l’avènement de la société de services et la généralisation des 35h. Kéolis Perpignan Méditerranée nous offre un aperçu de cette multiplication des rythmes de travail qui impactent les mobilités :

- Moins d’une journée de travail sur deux commence et finit en heure de pointe (7h à 9h et 16h à 18h30).
- Seul un actif sur deux travaille les cinq jours du lundi au vendredi.
- Seul un actif sur quatre travaille tous les jours de la semaine en heure de pointe.
- Sur une journée, 13% des actifs finissent après 19h15, mais ils sont 31% à finir au moins une fois, au cours de la semaine, après 19h15.
- Sur une journée, 16% des actifs commencent leur journée de travail avant 7h15, mais au cours de la semaine, 28% d’entre eux auront commencé au moins une fois avant 7h15.

Ces désynchronisations sont observées sur le réseau Sankéo. En 2023, l’heure de pointe représentait moins d’un tiers de la fréquentation annuelle. Deux tiers (68%) de la fréquentation du réseau Sankéo sont réalisés en dehors de ces périodes.

Il est donc important d’assurer une permanence d’attractivité de l’offre de transport tout au long de la journée, de la semaine et de l’année pour répondre à la diversité des rythmes de vie.

2/3 du trafic annuel est assuré en dehors des heures de pointe des jours forts (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024). ▶



| Des flux réguliers contrairement aux habitudes de déplacement des individus |

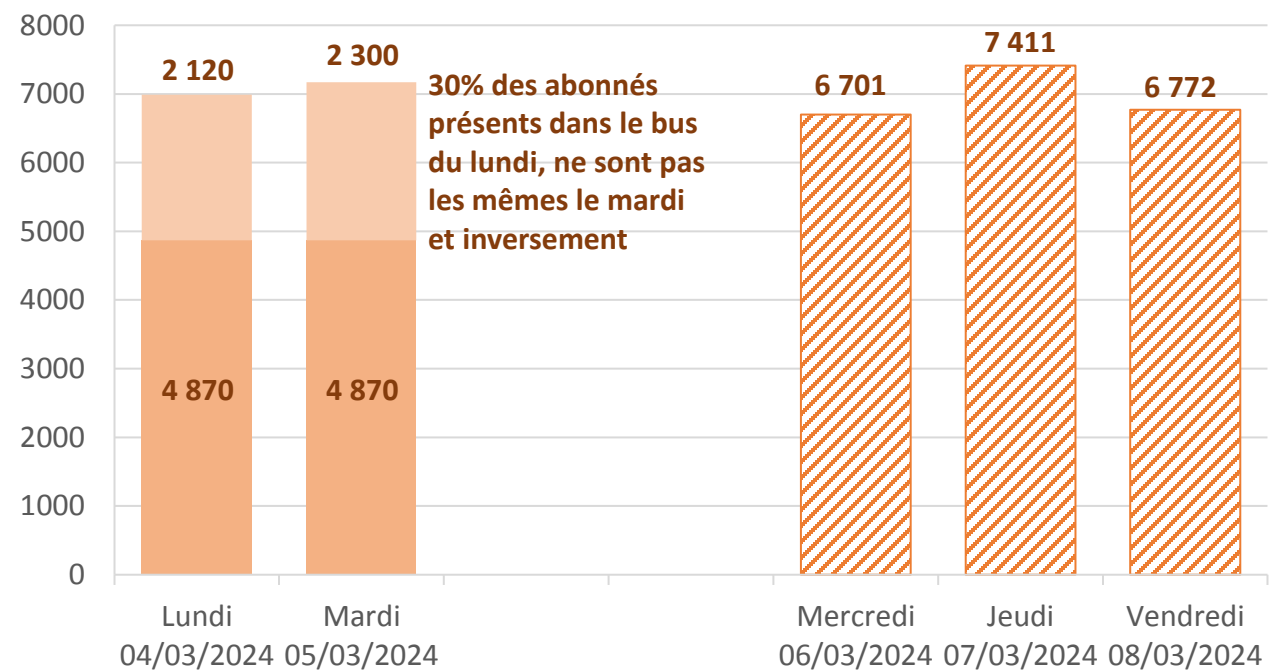
Le nombre d’abonnés présents en heure de pointe sur le réseau Sankéo est relativement stable d’un jour à l’autre. Cependant, ce ne sont pas les mêmes individus qui sont concernés d’un jour à l’autre ou de l’heure de pointe du matin à l’heure de pointe du soir.

Par exemple, en mars 2024, 7 000 abonnés en moyenne étaient présents sur le réseau Sankéo pendant l’heure de pointe du matin. Mais à l’heure de pointe du soir c’est la moitié des abonnés du matin qui ont été revus sur le réseau avec une part conséquente d’abonnés qui n’ont pas été vus le matin. La même logique s’observe d’un jour à l’autre. Ainsi, 30% des abonnés du lundi 04 mars 2024 n’ont pas été vus le mardi 05 mars 2024 en heure de pointe du matin et inversement.

| La visibilité du transport collectif dans l’espace public |

Les usagers occasionnels sont ainsi plus nombreux mais plus invisibilisés dans les politiques de mobilité car mal identifiés. Les usagers du transport collectif sont aussi plus invisibilisés que les automobilistes.

Par exemple, l’arrêt de bus Place Catalogne-Point chaud occupe 385m² et accueille en moyenne 2 630 personnes . À l’inverse, le parking de surface Arago occupe 3 400m² et accueille en moyenne 700 personnes ce qui représente 33 fois plus d’espace. La comparaison est plus marquante avec le parking de l’université au Moulin à Vent, plus grand mais bien moins occupé (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).



▲ Nombre d’abonnés présent sur le réseau Sankéo à l’heure de pointe du matin du lundi 04 au vendredi 08 mars 2024 (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).

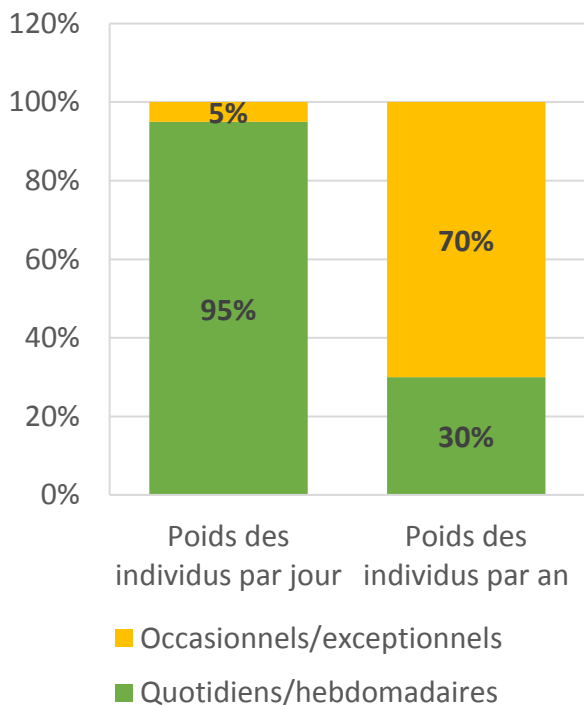


| Des abonnés occasionnels plus nombreux que les réguliers |

Tandis que 95% des voyages sur le réseau Sankéo sont effectués chaque jour par des grands utilisateurs (usagers quotidiens ou hebdomadaires), 5% le sont par des individus utilisant le réseau plus occasionnellement. Mais sur une année, les individus occasionnels et exceptionnels (hors touristes) représentent 70% du total des voyageurs, le poids des grands utilisateurs tombant à 30%.

Un jour de semaine après 19h, 680 abonnés environ sont comptés sur le réseau. Ces derniers ne sont pas non plus des usagers réguliers et concernent en réalité 5 440 abonnés différents qui auront emprunté au moins une fois le réseau après 19h sur une période d'un mois. Ce sont « huit fois plus d'individus que ce qui est observé en moyenne chaque soir (et cela ne tient pas compte des clients non abonnés, dont le renouvellement quotidien est beaucoup plus élevé) » (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).

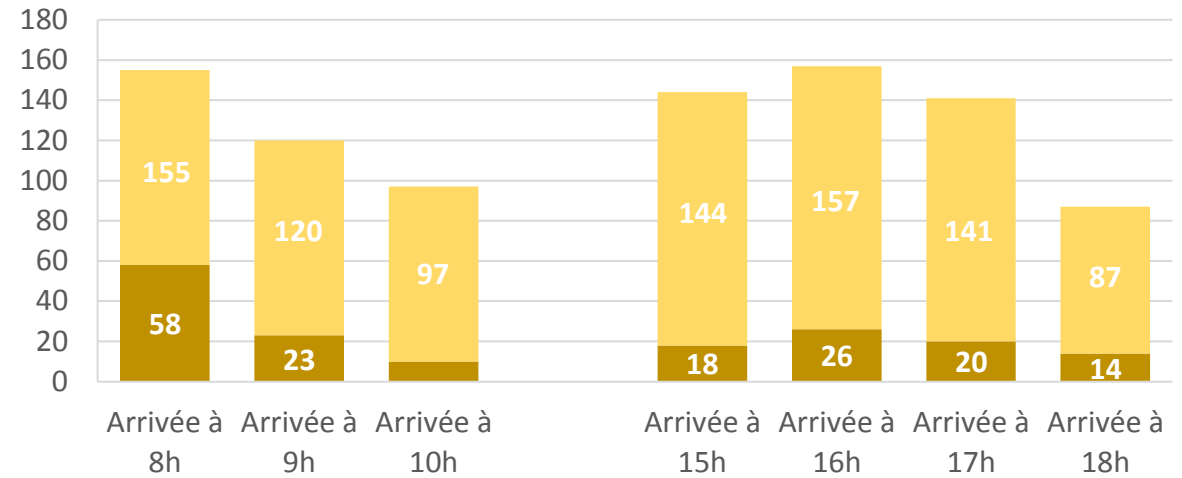
Ce renouvellement des abonnés s'observe aussi aux arrêts. Par exemple, l'arrêt Hôpital est emprunté en moyenne par 103 abonnés un jour de semaine, mais sur un mois, ce sont 931 abonnés différents qui sont comptés à cet arrêt, soit neuf fois plus d'individus. Même observation sur les lignes scolaires avec les abonnés scolaires. Sur un mois, le nombre d'abonnés scolaires différents pour la rentrée de 8h est trois fois plus important que celui observé sur une seule journée et dix fois plus pour la rentrée de 10h. Sur quatre semaines consécutives, ce sont seulement 97 scolaires abonnés différents qui auront fait au moins une fois le trajet. L'offre doit donc aussi être pensée en dehors de l'heure principale d'entrée et de sortie des établissements scolaires (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).



► **Nombre moyen de cartes billettiques différentes** vues sur le réseau Sankéo (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).

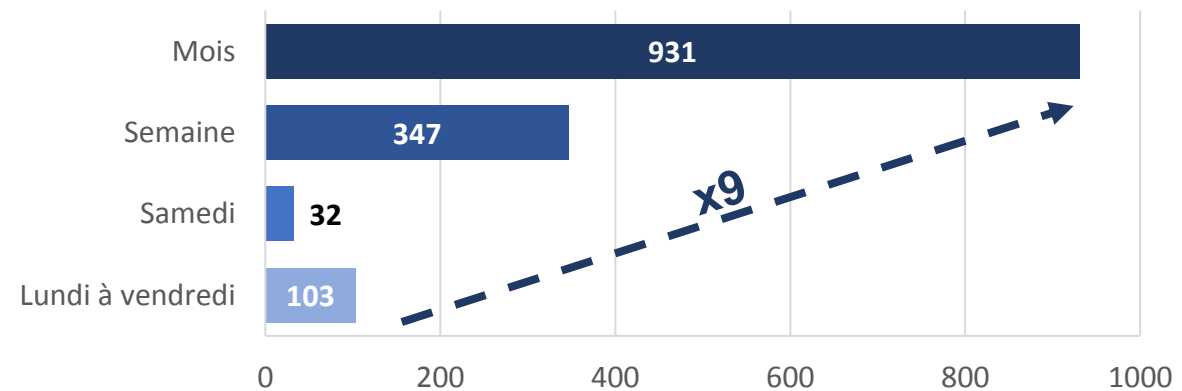
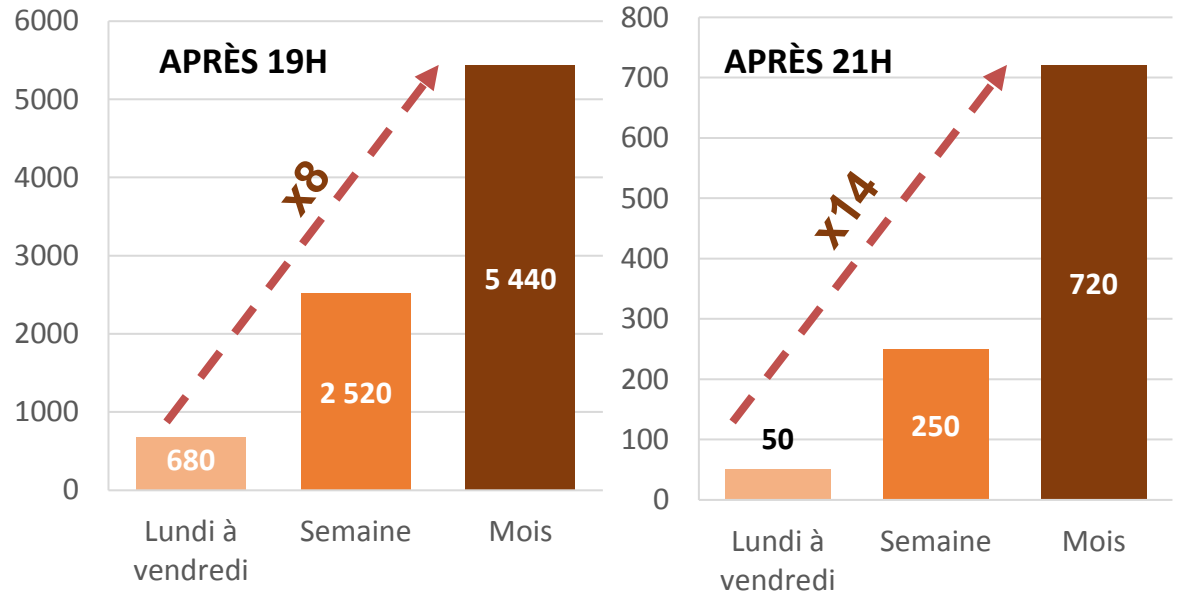
- Abonnements en moyenne chaque soir
- Abonnements chaque semaine
- Abonnements vues en quatre semaines

◀ **Poids des grands usagers (quotidiens et hebdomadaires), des occasionnels et des exceptionnels** voyageant sur le réseau, par jour et dans l'année (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).



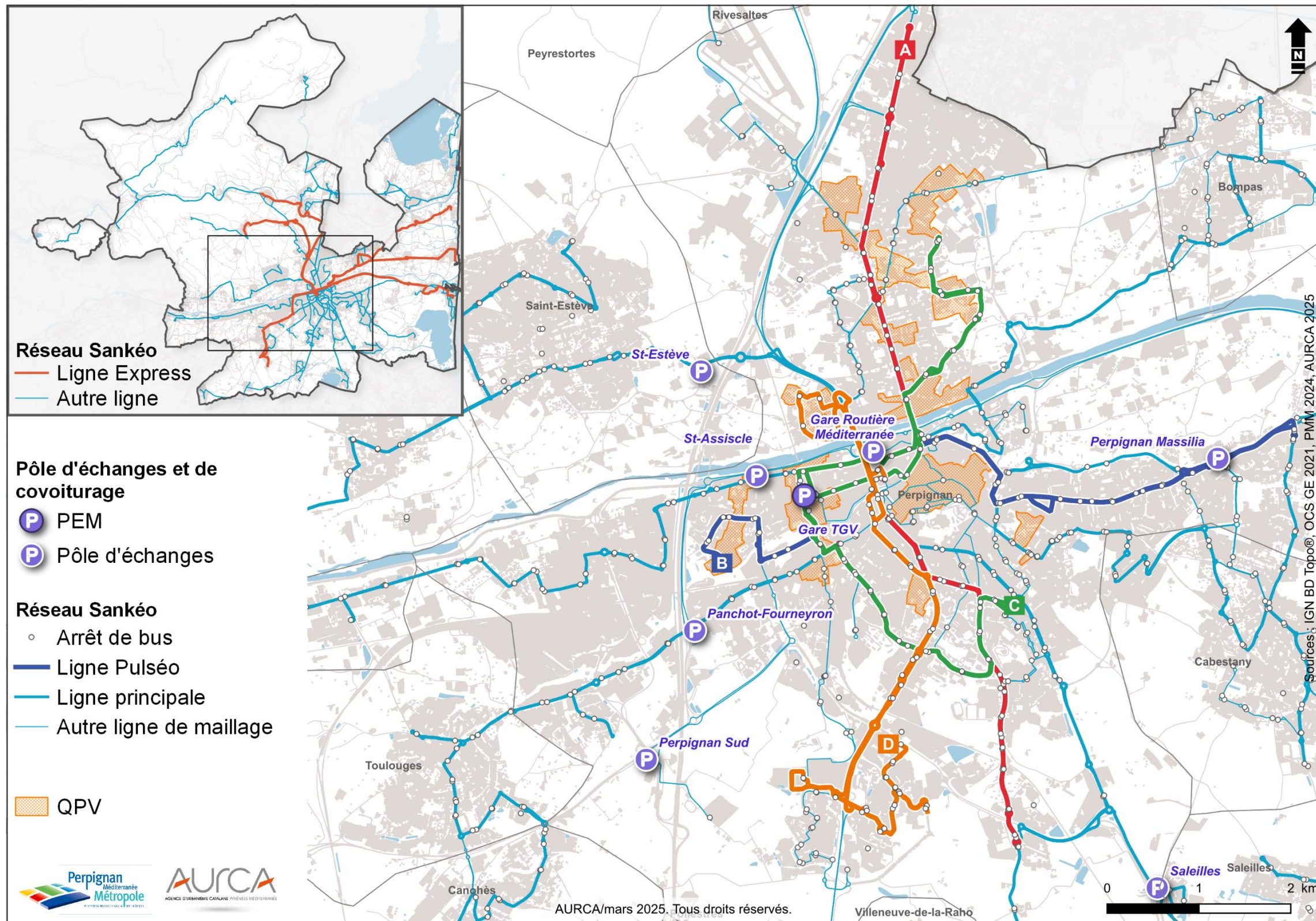
■ Nombre d'abonnés différents chaque mois

▲ **Nombre moyen d'abonnés scolaires** sur un mois d'observation (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).



▲ **Nombre moyen d'abonnés à l'arrêt Hôpital** (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).

LES LIGNES RÉGULIÈRES DU RÉSEAU SANKÉO RESTRUCTURÉ AU 1^{ER} JANVIER 2024

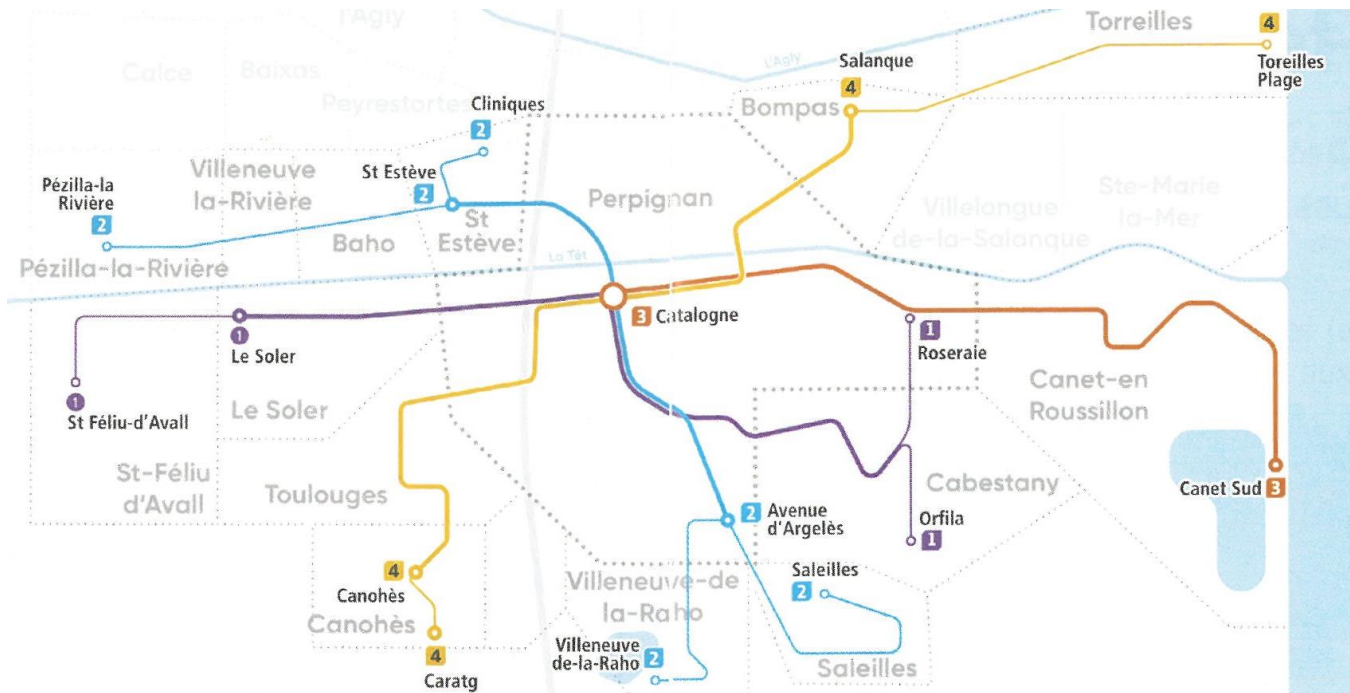


| Une restructuration d'envergure pour des solutions de transports publics mieux adaptées au territoire et à tous les habitants |

Le réseau de bus urbain Sankéo s'organise en étoile ou presque. Toutes les lignes régulières convergent vers le centre-ville de Perpignan. Au 1^{er} janvier 2024, le réseau a connu une importante restructuration après une première étape intervenue en 2018. Depuis, Sankéo poursuit les changements d'itinéraires et d'horaires pour certaines lignes afin de les prolonger ou d'éviter aux usagers des correspondances. Aujourd'hui, le réseau des lignes régulières s'organise comme suit :

- **4 lignes structurantes à haut niveau de service « Pulséo »** (A, B, C, D) qui desservent la ville de Perpignan : des fréquences élevées (10 à 20min toute la journée), des amplitudes élargies. Un fonctionnement 7j/7, sans allègement pendant les petites vacances scolaires et de nouveaux services voyageurs (WIFI, port USB, etc.). 60% des Perpignanais bénéficient de cette offre à moins de 300m.
- **4 lignes principales entre Perpignan et la première couronne** (1,2,3,4) avec un bus toutes les 15min en heures de pointe matin et soir et 30min en heures creuses. 60 000 habitants des communes proches de Perpignan bénéficient d'une ligne principale.
- **9 lignes et départs express** (3 à 6 express, 9 et 9 express, 10, 12 express et 19) qui permettent un gain de temps allant jusqu'à 20min en heures de pointe pour les habitants des 20 communes les plus éloignées de Perpignan. Ces lignes sont rapides et directes et bénéficient aux salariés, collégiens et lycéens.
- **18 lignes de maillage** (5 à 25) qui offrent une desserte fine des communes et des quartiers de Perpignan avec un nombre de départs adapté aux besoins.
- **Plus d'une centaine de services scolaires** pour relier directement les communes et les établissements (écoles, collèges et lycées).

▼ **Plan des lignes principales du réseau Sankéo au 1^{er} janvier 2024** (Sankéo Mag, Décembre 2023).



		Du lundi au vendredi				
		de	avant 7h00	7h-19h	après 19h	jusqu'à
A	Languedoc <> Parc des Sports	5h30	20'	10'	20'	22h
	Prolongement Tecnosud 2	7h00	-	10' (matin/soir) 20' (journée)	-	19h15
B	Cité St-Assisclle <> Roseraie	6h30	20'	15'	20'	21h15
C	Sankéo <> Flandres Dunkerque	6h30	20'	20' + renfort Gare <> Campus	30'	21h15
D	Bas Vernet <> Baillat/Tourné	6h30	20'	20'	30'	21h15

		le samedi				dimanche et jours fériés		
		de	matin	après-midi	jusqu'à	de	journée	jusqu'à
A	Languedoc <> Parc des Sports	5h30	15'	10'	22h00	8h00	40'	20h00
	Prolongement Tecnosud 2	7h00	40'	40'	19h00	-	-	-
B	Cité St-Assisclle <> Roseraie	6h30	20'	20'	21h15	8h00	40'	20h00
C	Sankéo <> Flandres Dunkerque	6h30	20'	20'	21h15	8h00	90'	20h00
D	Bas Vernet <> Baillat/Mas Rous	6h30	20'	20'	21h15	8h00	70'	20h00

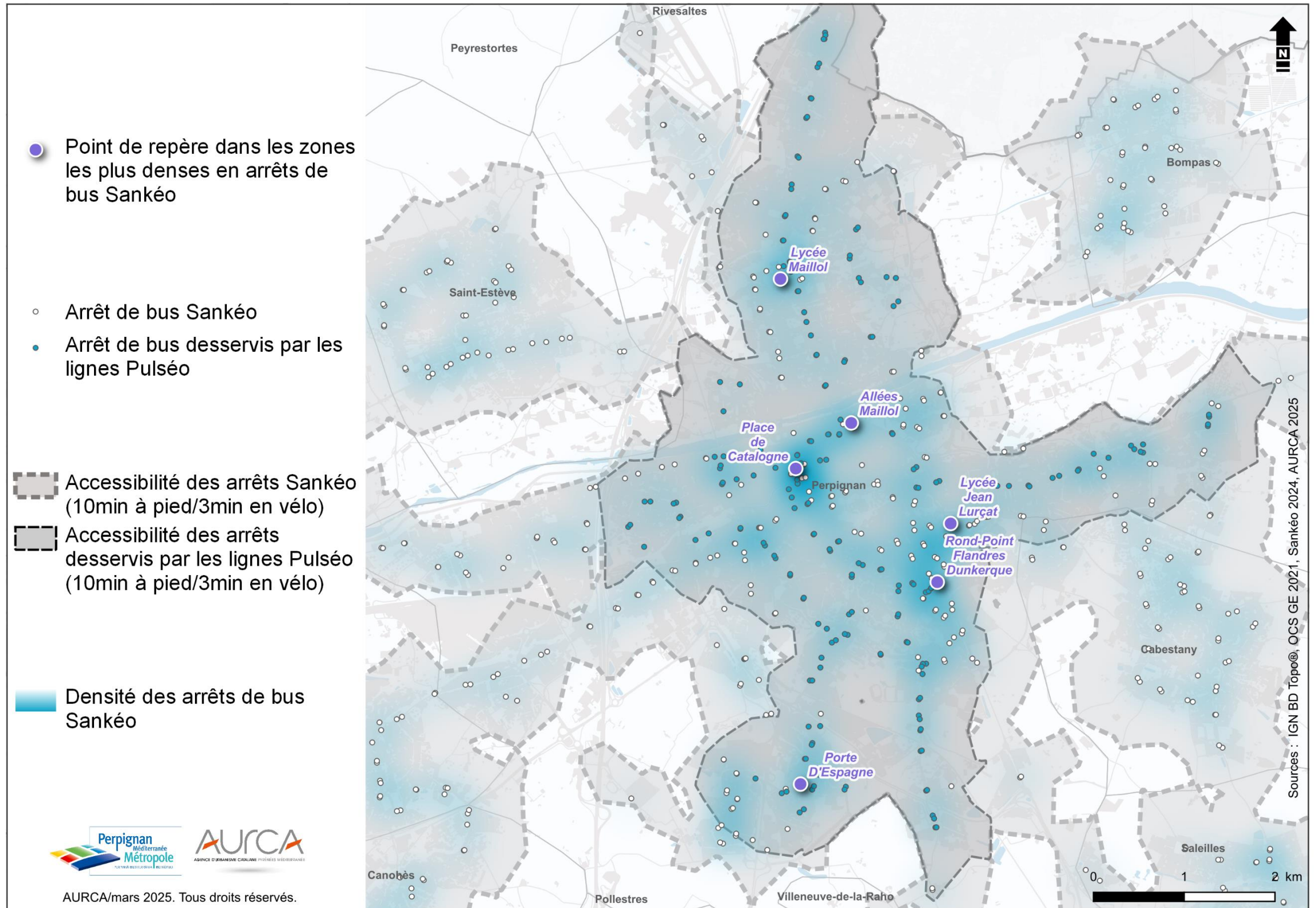
Fréquences et amplitudes horaires des lignes Pulséo ▲ et des lignes principales ▼ à partir du 1^{er} janvier 2024 (Sankéo Mag, Décembre 2023)
(*): en cumul ligne 3 et ligne 3 Express – (**): 30' en haute saison.

		Du lundi au vendredi					
		de	avant 9h	de 9h à 16h30	de 16h30 à 18h	après 18h	jusqu'à
1	Le Soler <> Perpignan Roseraie / Cabestany Orfila	6h45	15'	30'	15'	30'	20h
2	St-Estève <> Avenue d'Argelès	7h00	15'	30'	15'	30'	20h
3	Canet Sud <> Gare TGV	6h30	15'*	30'	15'*	30'	21h
4	Bompas <> Canohès	6h45	15'	30'	15'	30'	20h

		le samedi			dimanche et jours fériés		
		de	journée	jusqu'à	de	journée	jusqu'à
1	Le Soler <> Perpignan Roseraie / Cabestany Orfila	6h45	30'	20h	9h	60'	19h
2	St-Estève <> Avenue d'Argelès	7h00	20'/25'	20h	9h	80'	19h30
3	Canet Sud <> Gare TGV	6h45	30'	21h	9h	60'***	20h
4	Bompas <> Canohès	6h45	30'	20h	9h	60'	19h



L'ACCÈS AU RÉSEAU SANKÉO DANS L'AGGLOMÉRATION PERPIGNANAISE



| Le Transport Sur Réserveation |

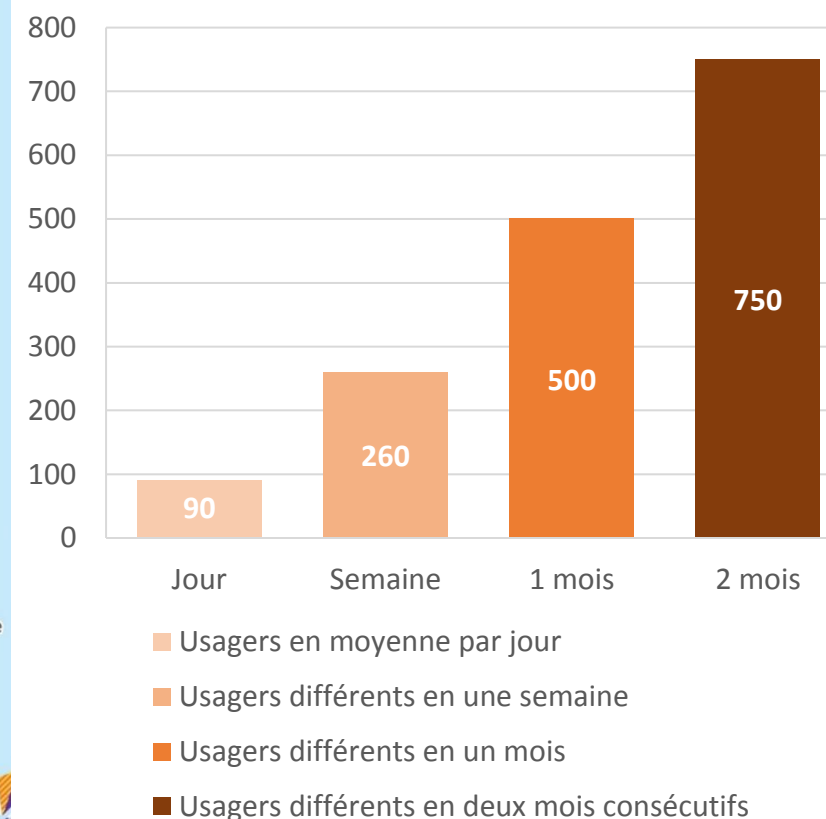
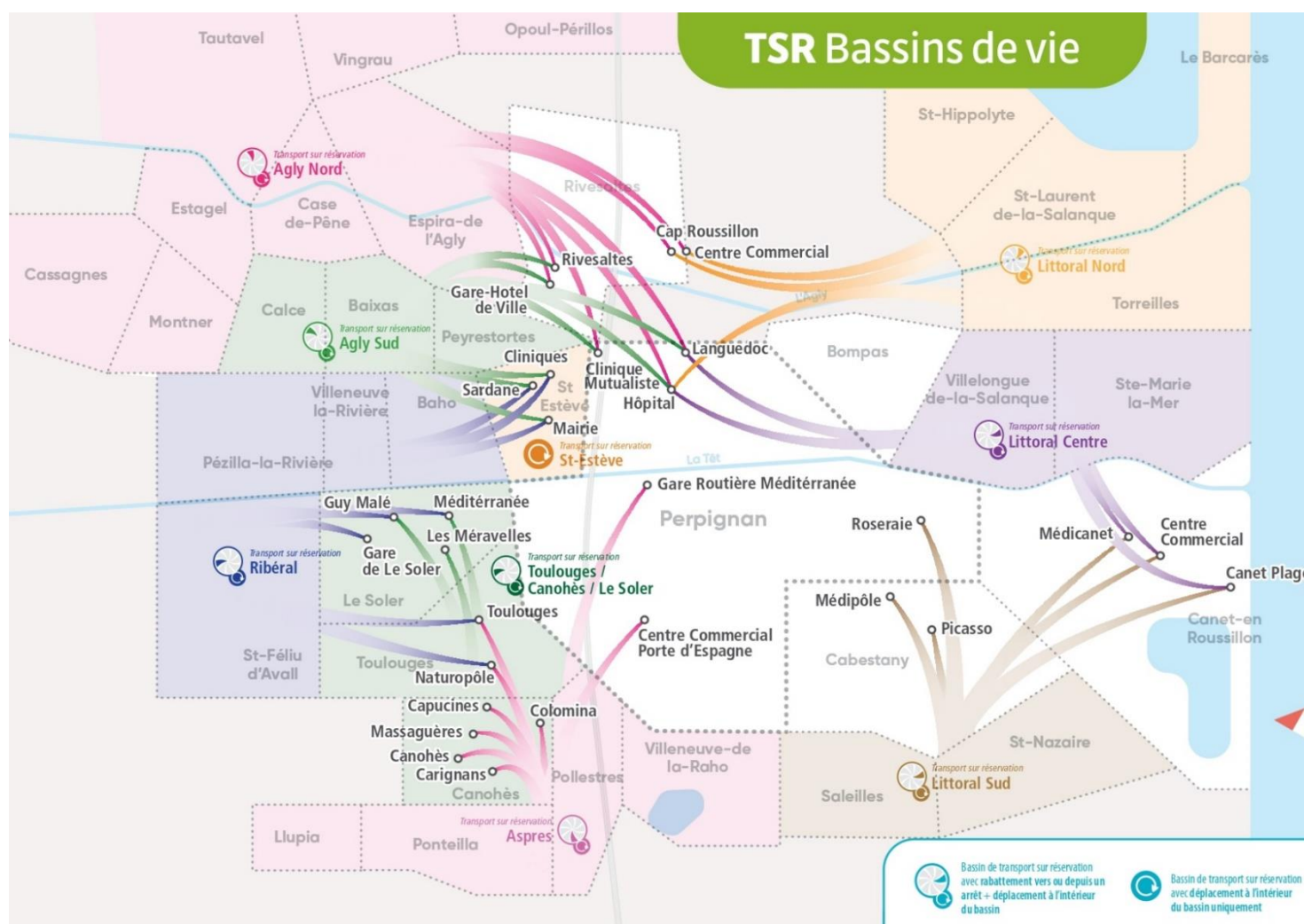
Les lignes régulières sont complétées par une offre de transport sur réservation (TSR), mise en place par Kéolis à partir d'avril 2023. 13 véhicules y sont affectés. Ce service est divisé en 5 « types » : Bassins de vie ; ZAC Saint-Charles ; Matins & Soirs ; Jours fériés ; Cimetière du sud. La réservation se fait par l'application Sankéo Résa ou par téléphone, selon le service souhaité. Chaque ligne dispose d'horaires différents et variables selon le jour ou la période de l'année.

L'offre de TSR « Bassin de vie » vise d'abord à répondre aux besoins de desserte des communes de 2nde couronne. Elle est organisée en 9 secteurs, délimités selon des logiques fonctionnelles et géographiques : Littoral Nord, Centre et Sud ; Agly Nord et Sud ; Ribéral ; Les Aspres ; Canohès/Toulouges/Le Soler ; Saint-Estève. Le service fonctionne toute l'année du lundi au vendredi de 7h à 19h pour des déplacements de plus de 500m et uniquement si aucune ligne régulière ne permet le déplacement à +/- 30min de l'heure souhaité. En moyenne durant les mois d'octobre et de novembre 2023, 90 personnes différentes ont utilisé le TSR par jour en semaine. Cependant, au cours de la semaine, elles étaient 260 différentes et plus de 500 au cours du mois, soit cinq fois plus (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).

Le TSR « ZAC Saint-Charles » relie la zone d'activité depuis 7 communes (Baho, Canohès, Le Soler, Pézilla-la-Rivière, St-Estève, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière) et depuis la gare TGV. Il est orienté principalement pour des déplacements professionnels et pendulaires. Le service fonctionne toute l'année (hors jours fériés), du lundi au vendredi, de 5h à 22h et seulement pour des déplacements de plus de 500m.

Le TSR « Matins & Soirs » permet d'arriver le matin à 5h ou 6h à la gare, l'aéroport ou l'hôpital et de repartir le soir à 21h30, 22h30 ou 23h30 depuis et vers n'importe quel arrêt de bus du réseau. Ce service apparaît essentiel pour couvrir des besoins d'accès spécifiques et ponctuels aux grands pôles de soin ou de déplacements, qui ne concernent toutefois pas des volumes de population suffisants pour justifier d'une ligne régulière. La logique est la même en ce qui concerne la ligne de TSR conduisant au cimetière sud.

En 2023, PMM a obtenu le Prix de l'Innovation au Palmarès des Mobilités pour les services du TSR ZAC Saint-Charles tandis que la fréquentation a été supérieure d'environ 30% par rapport aux projections contractuelles avec une note de satisfaction des clients de 4,8/5 sur la base de 1 217 appréciations.



▲ **Nombre moyen d'usagers du TSR** durant les mois d'octobre et de novembre 2023 (Kéolis Perpignan Méditerranée, 2024).

◀ **Carte des Bassins de vie du réseau Sankéo** (Sankéo, 2024).

| Des offres de navettes en lien avec les sites et événements culturels ou sportifs, et pour accompagner la dynamique commerciale des centres-villes |

L'offre de transport en commun de Sankéo est complétée par une série de navettes :

- Navette découverte pour relier Écozonie et le Musée de Tautavel depuis la gare TGV.
- Inter-plages reliant les stations de la côte entre elles.
- Bus des saisonniers pour leur permettre de rentrer en bus gratuitement après le travail. Malheureusement, cette ligne ne sera plus en activité en 2025.
- Navettes événementielles (Électrobeach, Les Rayonnantes) ou encore les jours de matchs aux stades Aimé Giral et Gilbert Brutus.
- NCMi pour relier les deux campus du centre-ville et du Moulin à Vent.
- Nit Bus pour les sorties étudiantes du jeudi soir.
- Cœur De Ville, une navette qui parcourt les rues du centre-ville de Perpignan.
- Ligne Canet'on, entre Canet Sud et Vert Vallon, sur la commune de Canet-en-Roussillon.

| Des ambitions de développement durable |

Kéolis Perpignan Métropole s'est engagé dans une politique plus volontariste en matière de mobilité durable au travers d'une flotte de véhicules électriques. 20 véhicules viendront équiper les lignes à haut niveau de service Pulséo qui seront électrifiées à échéance 2028. Toujours à cette échéance, le reste de la flotte circulera avec du biocarburant. Ce qui permettra de diminuer leurs émissions de CO₂ de 97%.

Fin 2024, le dépôt de bus Sankéo a connu une transition avec l'aménagement d'une station d'avitaillement électrique. 10 bornes électriques doubles de 100kW/h et trois ombrières photovoltaïques de 1 300m² et de 200kW/h chacune ont été installées. Avec l'équipement de la toiture de l'atelier, mis en compatibilité avec les normes du décret tertiaire, elle deviendra un site autonome dans sa consommation dès 2028 et même en capacité de redistribuer dans le réseau public. De plus, des cuves de récupération d'eau de pluie et de traitement des eaux de la station de lavage ont été installés. Le projet a été lauréat du « Fonds vert 2023 » et d'un appel à projet (AAP) de l'ADEME.

Une expérimentation est à l'étude pour compléter la flotte par des véhicules hydrogènes.

► **Dépôt de bus Sankéo** équipé d'une station d'avitaillement électrique et d'ombrières photovoltaïques (PMM, 2024).

| Un financement majoritairement issu des contributions |

Le financement des TC s'appuie essentiellement sur les recettes de la vente des tickets et des abonnements, la collecte du versement mobilité (VM), la Dotation Générale de Décentralisation (DGD) et les subventions pour le transport scolaire. C'est principalement le VM qui finance le réseau Sankéo avec un taux actuel à 1,7. Ce versement n'est cependant appliqué qu'aux établissements d'au moins 11 salariés (9 avant la loi de finance de 2016), peu nombreux sur le territoire de PMM. Les recettes des titres de transport ne représentent que 15% à 20% des charges d'exploitation, tandis que le reste est couvert par les subventions des collectivités territoriales et de l'État. En 2022, les recettes étaient en très forte progression par rapport à 2021 (+16,4%) et dépassaient les 5,5 millions d'euros. La vente des abonnements annuels plein tarif a augmenté de 60% et celle des abonnements annuels liés aux Plans de Déplacement Entreprise (PDE) de 35,3%.

La mise en place du Versement Mobilité Régional (VMR) d'ici 2026 par la Région Occitanie permettra à PMM de bénéficier potentiellement d'un léger reversement sur les recettes. Mais ce reversement ne permettra pas de répondre aux augmentations des coûts de fonctionnement du réseau qui risquent de se poursuivre et de s'intensifier notamment pour répondre à l'augmentation des besoins (renouvellement des flottes, coûts d'exploitation, développement des services, etc.). Le contexte est aussi défavorable avec une baisse généralisée des dotations des fonds et des subventions pour le développement des mobilités alternatives tant au niveau national qu'europpéen.



MESSAGE 25 | L'accessibilité du réseau : un enjeu d'inclusivité

Depuis 2015,
58%
des arrêts de bus
ont été aménagés
et adaptés
aux PMR.

| Un réseau de plus en plus accessible |

Très tôt, PMM s'est saisie des enjeux d'accessibilité de son réseau de transport. En 2015, la communauté urbaine a adopté son Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA –Ad'AP) dont l'objectif est la mise en accessibilité du réseau de bus pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Elle a débloqué des investissements conséquents pour développer de nouveaux services (machine d'étiquetage braille sur les cartes d'abonnement, tarification solidaire), acheter du matériel roulant adapté (annonces sonores à bord, plancher bas, rampes d'accès), réaliser des aménagements adaptés aux PMR, etc. En 2025, seulement deux lignes avaient moins de 50% de leurs arrêts non adaptés, la 16 et la 18 avec respectivement 36 et 40% de leurs arrêts concernés. Sur les 1 107 arrêts du réseau, 719 ont été mis en accessibilité, soit 64,95%.

A noter également que l'Association des Paralysés de France est partenaire de PMM pour améliorer l'accessibilité du réseau de bus. Ses membres participent à la priorisation des actions d'aménagement des arrêts et espaces publics, à la communication et à la formation.

| L'offre GIHP en soutien (Groupement pour l'insertion des personnes Handicapées Physiques) |

Une offre de transport à la demande réservée aux membres du GIHP répond aux demandes spécifiques de déplacements dans PMM. Il s'agit d'un service de porte à porte qui s'adresse aux membres de l'association ayant un handicap permanent (Handicap moteur - en fauteuil roulant - et/ou Handicap visuel "cécité" ou "étoile verte" ou "cane blanche"). Ce service est subventionné par PMM et assure les déplacements de 7h à 20h avec plusieurs nocturnes par semaine (jusqu'à 1h du matin), toute l'année, week-end compris. Une application, un site internet, un numéro de téléphone et une boîte mail permettent de réserver. En 2022, le service a permis de réaliser 14 400 accompagnements dont 11 212 pour des déplacements de la vie quotidienne.





Appel via un interprète

LSF ● Ouvert





Appel via un transcripteur

Texte ● Ouvert





Appel via un codeur

LPC ● Ouvert



▲ **Accessibilité du site internet de Sankéo** aux PMR et aux handicapés pour un accueil client accessible à tous (Elioz).

▼ **L'accessibilité des arrêts des lignes de bus régulières** (PMM, 2025).

Numéro de ligne	Nombre d'arrêts	Arrêts accessibles	Arrêts accessibles en %
A	62	60	96,77%
B	50	48	96,00%
C	59	53	89,83%
D	39	34	87,18%
1	128	81	63,28%
2	129	80	62,02%
3	71	45	63,38%
4	136	91	66,91%
5	74	52	70,27%
6	57	39	68,42%
7	54	36	66,67%
8	45	24	53,33%
9	72	38	52,78%
10	86	68	79,07%
11	46	27	58,70%
15	52	34	65,38%
16	46	17	36,96%
17	9	5	55,56%
18	10	4	40,00%
19	56	31	55,36%
20	38	24	63,16%
21	13	8	61,54%
22	40	32	80,00%
23	72	45	62,50%
24	46	28	60,87%
25	41	25	60,98%
26	48	41	85,42%



| Un réseau de plus en plus inclusif |

L'accueil des usagers a été amélioré avec un centre de relations clients plus accessible, des rendez-vous personnalisés en agence, un accompagnement au 1^{er} voyage pour les personnes qui n'ont jamais pris le bus et un plan d'actions commerciales de proximité.

Avec un premier Système d'Aide à l'Exploitation – Information Voyageur (SAEIV) léger (ZenBus) déployé en 2022, l'information aux voyageurs a été repensée pour la rendre plus lisible : information aux arrêts et à bord plus accessible, information en temps réel (ZenBus pour les cars scolaires, QRCode), nouveau site internet, application mobile unique.

Les canaux de vente ont aussi été modernisés avec une nouvelle e-boutique, un service Click & collect, M'ticket (paiement via son téléphone), le paiement sans contact (paiement et validation par carte bancaire), le post-paiement et un service web pour Sankéo vélo. L'objectif de cette démultiplication des possibilités d'acheter un titre de transport grâce au développement de ces nouveaux canaux de vente était de réduire la vente à bord auprès du conducteur de près de 50%.

Les conditions d'accès aux titres sociaux sont rendues moins contraignantes et la gamme tarifaire est simplifiée et plus équitable. Le parcours client est donc fluidifié. Depuis le 1^{er} septembre 2023, Sankéo propose donc une nouvelle gamme tarifaire simplifiée et incitative à destination de tous : PASS JEUNE ; PASS SÉNIOR ; PASS PDE (salariés des entreprises adhérentes au club PDE) ; PASS CSS/AME (bénéficiaires de la CSS ou de l'AME) ; TITRE TRIBU ; ÉVÈNEMENT/SPORT. Cette nouvelle gamme tarifaire tient compte de la sociologie de la clientèle du réseau Sankéo. Elle poursuit différents objectifs :

- Améliorer la compréhension des différentes formules et réductions en les associant à l'âge des clients ou à leur situation.
- Réduire la vente à bord dans l'objectif d'améliorer la vitesse commerciale.
- Simplifier les conditions d'accès aux titres sociaux.
- Proposer de nouvelles formules peu engageantes pour les usagers.
- Maintenir une équation économique soutenable pour la collectivité.

S'agissant du premier objectif, une gamme tarifaire à l'âge – et non pas au statut – facilite les démarches pour les voyageurs et en améliore la lisibilité globale. Les abonnements sont donc déclinés par segment d'âge en ciblant : les enfants de moins de 4 ans qui voyagent gratuitement sur le réseau ; les moins de 26 ans qui n'ont plus à justifier de leur statut (scolaires, apprentis, étudiants, etc.) pour bénéficier d'un abonnement réduit ; les 26-65 ans qui constituent le « tout public » et comportent notamment la cible des actifs (qui bénéficient du remboursement employeur de 50%) ; les plus de 65 ans qui constituent les « séniors » et dont l'âge a été unifié pour une meilleure lisibilité (65 ans ou 70 ans dans la gamme tarifaire précédente).

Un autre axe de travail a été celui de la sécurité. 8 médiateurs ont été recrutés, un Observatoire des incivilités a été créé, certains arrêts de bus et véhicules ont été équipés de caméras de vidéoprotection et d'un bouton d'appel d'urgence relié directement au poste de contrôle de Sankéo. Une procédure d'urgence classe les niveaux de criticité et active différentes actions, le cas échéant.

Les médiateurs de PMM associés à ceux de la Ville de Perpignan ont des missions complémentaires. À titre d'exemple, lors de la restructuration du réseau Sankéo en 2024, un travail commun des agents de la Ville de Perpignan, de PMM, et de l'Office Public de l'Habitat a permis de sensibiliser la population du quartier Vernet-Salanque sur l'opportunité de réintroduire une desserte au cœur de celui-ci. Depuis le 1^{er} janvier 2025, la ligne C relie le quartier au centre-ville de Perpignan, à la Gare TGV ainsi qu'à la faculté.



▲ Communication autour des nouveaux services digitaux et tarifs solidaires proposés par Sankéo (Kéolis Perpignan Méditerranée).

MESSAGE 26 | Une attractivité du réseau de bus à poursuivre, une offre en site propre insuffisante

L'offre du réseau Sankéo se décline donc en un ensemble de lignes et de services qui tentent de répondre aux besoins de tous les publics, au quotidien ou liés à des événements plus ponctuels voire saisonniers. Elle peine toutefois à s'imposer comme une alternative compétitive à la voiture particulière, en raison notamment des temps de parcours, qui restent plus longs et variables en fonction du trafic.

| Les limites à l'attractivité |

En effet, les bus Sankéo circulent dans le flux général et sont donc soumis aux aléas de la circulation routière. À Perpignan, où les conditions de circulation des bus sont les plus dégradées, seulement 7km de voies sont réservés aux bus tandis que 13 carrefours sont équipés d'un système de priorité. Ces voies ont été réalisées entre 2010 et 2013 et ont permis de redonner un léger avantage compétitif au bus face à la voiture. Cependant les quelques aménagements existants ne sont pas suffisants pour basculer dans un modèle plus efficient et attractif et certains secteurs restent très contraignants, à l'image des boulevards, des principales pénétrantes et de certaines traversées d'agglomération qui sont soumis à de forts ralentissements et congestions en heures de pointe (Le Soler, Toulouges, Bompas, etc.). Cela explique en partie que les bus soient peu mobilisés pour les déplacements pendulaires. Une enquête menée par Sankéo sur 2 jours ouvrés montre que seulement 30% des voyageurs étaient présents aux deux plages d'heures de pointe les deux jours consécutifs.

En l'absence de voies réservées, les temps de parcours ne peuvent pas être fiabilisés et sont plus importants en heure de pointe : sur 10 contrôles qualité réalisés sur la ligne A, principale ligne du réseau, la moitié des véhicules avait du retard. La plupart des lignes secondaires assure une desserte de proximité dans les cœurs de village et proposent des temps de parcours plus importants.

| Des temps perdus liés à la vente et à la validation à bord |

Les temps de vente de tickets à bord des bus participent à l'allongement des temps de parcours, particulièrement lorsqu'il est nécessaire de rendre la monnaie. Ce sont autant de précieuses secondes perdues à chaque achat de titre de transport, qui deviennent de nombreuses minutes une fois cumulées sur un trajet complet.

L'enjeu est alors d'inciter à l'achat du titre de transport et à la validation avant la montée dans le bus. Les titres sans contact permettent également d'optimiser ce temps d'achat. A l'heure actuelle (2025), l'usager dispose de plusieurs façons de se procurer un ticket à bord : auprès du conducteur de façon classique, mais également par paiement sans contact sur une borne située dans le véhicule, via l'application mobile Sankéo, en agence commerciale, auprès des 37 vendeurs, ou sur l'un des 11 distributeurs automatiques de titres de transport (DAT) répartis sur le réseau.

| Un intérêt toujours présent pour le Transport Collectif en Site Propre (TCSP) |

Une solution déjà en partie explorée est la réalisation d'aménagements permettant aux bus de circuler en site propre, c'est-à-dire sur des voies déconnectées du trafic général. Celles-ci pourraient être créées en entrées de ville, sur les portions les plus chargées, comme les boulevards de ceinture, qui dégradent la fiabilité des temps de parcours et la ponctualité des dessertes. L'enjeu réside également dans un meilleur aménagement des secteurs d'importants croisements de flux. La finalisation du système de contournement, associée à la requalification de la pénétrante Nord et du système de boulevards de Perpignan, aujourd'hui empruntées par les flux de transit, est un levier fort à investiguer pour développer l'offre kilométrique bus en site propre.

Dans le cadre de la mise en œuvre de son premier Plan de Déplacements Urbains 2006-2012 (PDU), Perpignan Méditerranée Métropole a jeté les bases de la création d'un réseau de TCSP préférentiellement sur deux axes nord-sud et est-ouest. La communauté urbaine a ainsi participé à deux AAP en 2009 et 2013, qui ont permis la réalisation d'aménagements bus et couloirs dédiés (Avenue d'Argelès, Avenue de Gaulle, Avenue du Languedoc, Boulevard Clémenceau), la réorganisation du réseau de bus autour de la gare TGV et d'un tronc commun autour de l'hypercentre. Le projet appelle aujourd'hui à être poursuivi.

En 2024, la ville de Perpignan a engagé une réflexion autour de son armature urbaine cible, et du rôle d'un axe TCSP nord-sud structurant dans cette stratégie. La détermination de cet axe aurait vocation à « permettre une rupture de flux en provenance des communes périphériques », « d'assurer la desserte des principaux équipements d'échelle métropolitaine » en présence sur l'axe, « et les pôles de vie », et enfin « d'organiser une intensification urbaine de la ville-centre » (COGEAM, 2024) en appui notamment sur les deux quartiers labellisés Secteurs de Projet Stratégique (SPS) Habitat par le SCoT (Mas Balande et Pou de les Colobres). Cette démarche est à rapprocher d'une étude de circulation prévue par la ville de Perpignan sur les boulevards de ceinture et leurs rues adjacentes, et du projet d'entrée de ville nord.

Cette initiative remet sur le devant de la scène la réflexion autour d'un axe TCSP fort à coordonner aux 4 lignes à haut niveau de service *Pulséo*, et susceptible de contribuer à améliorer la ponctualité et la vitesse commerciale des lignes de bus au bénéfice des usagers, de se délester d'une partie du trafic routier par le report modal vers des modes alternatifs, et d'améliorer les conditions de vie des habitants en réduisant la pollution et les nuisances.



▲ **Un couloir de bus autorisé aux cycles** sur la départementale D616 à Saint-Estève (Google Street View, avril 2023).

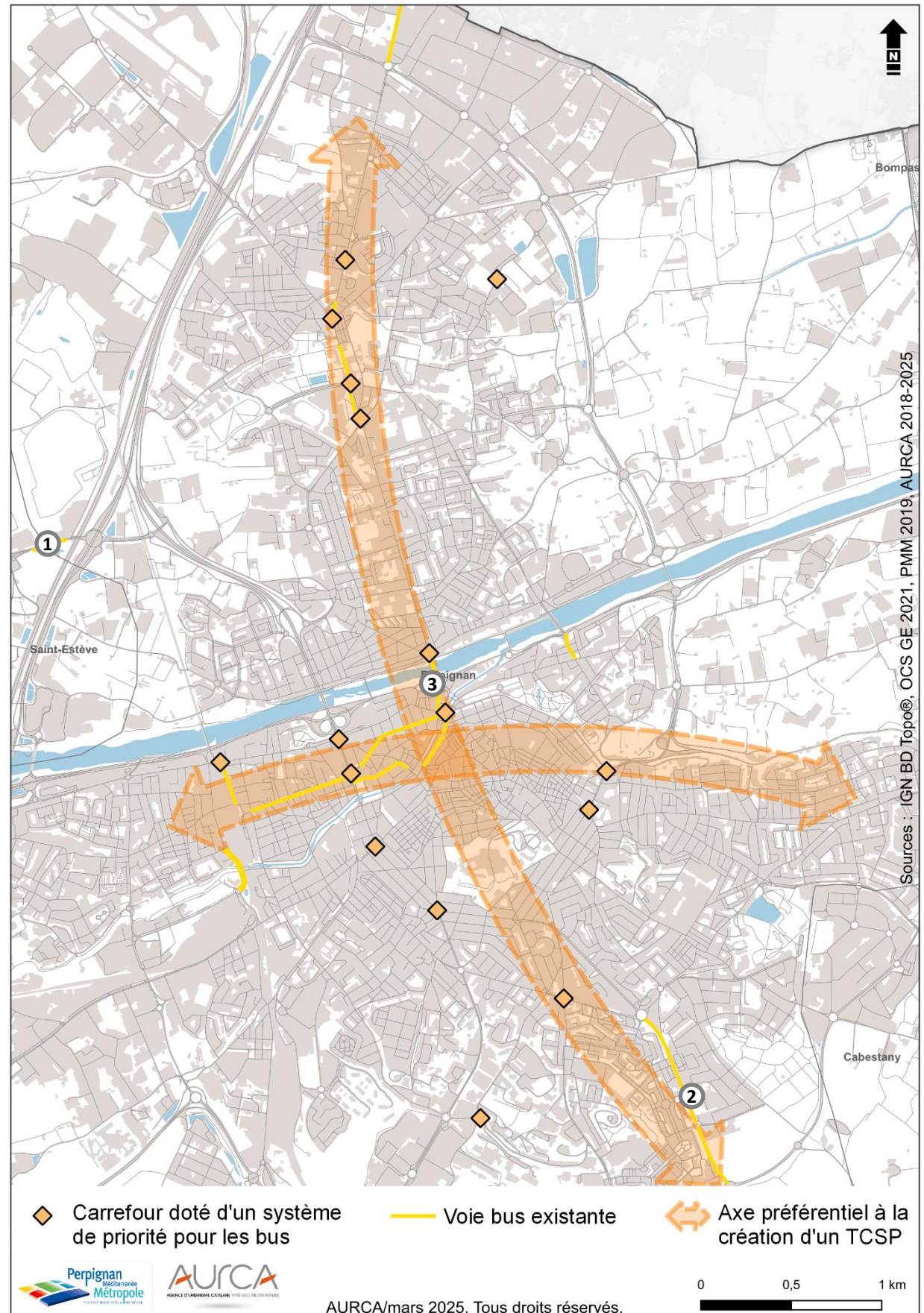


▲ **Un couloir de bus autorisé aux cycles dans chaque sens de circulation** Avenue d'Argelès-sur-Mer à Perpignan (Google Street View, avril 2023).



▲ **Une voie réservée aux bus et une piste bidirectionnelle** Pont Joffre qui se poursuivent Rue Jean Payra à Perpignan (Google Street View, avril 2023).

► **Les prémisses d'un réseau de TCSP** sur la commune de Perpignan (AURCA, 2024).



MESSAGE 27 | L'intermodalité en construction

Les dispositifs permettant l'intermodalité apparaissent incontournables si l'on souhaite limiter la place de la voiture dans le tissu urbain, des centres-villes notamment, et inciter au report modal même dans des cas où l'itinéraire est long et n'est pas couvert en totalité par un réseau de transport en commun.

| Une coordination nécessaire entre les réseaux Sankéo (PMM) et liO (Occitanie) |

PMM et la Région Occitanie travaillent ensemble pour harmoniser leurs réseaux et répondre aux besoins des usagers. Deux lignes sont déjà coordonnées comme celle de Lllupia/Thuir/Le Soler/Perpignan pour lesquelles les détenteurs d'un abonnement Sankéo peuvent emprunter le car liO sans surcoût. Sur la ligne Perpignan/Centre commercial de Clairra, les habitants qui disposent d'un abonnement liO peuvent, de la même façon, prendre le bus Sankéo sans surcoût. D'autres liaisons transversales font l'objet de discussions.

Des efforts concrets ont donc été faits pour coordonner les offres urbaine et régionale :

- L'abonnement Kartatoo qui permet, avec un même titre, de voyager en illimité sur le réseau Sankéo et liO Train depuis et vers les gares de Perpignan, Le Soler, St-Feliu-d'Avall et Rivesaltes.
- Un calculateur d'itinéraires régional liO Car intégrant l'offre urbaine Sankéo et inversement.
- Prise en charge d'élèves abonnés du réseau liO dans les véhicules Sankéo ayant encore des places disponibles pour rationaliser l'offre.
- La dématérialisation de la gamme tarifaire pour permettre la vente depuis SNCF Connect : 82 titres vendus dès les deux premiers mois.
- L'adaptation des horaires des lignes Sankéo desservant les gares de Perpignan et de Rivesaltes pour articuler le réseau urbain avec les arrivées de trains régionaux et à grande vitesse, en particulier en période estivale.

| Les pôles d'échanges et de covoiturage |

PMM a répertorié 17 pôles existants sur son territoire et 7 en dehors permettant aux usagers de changer de mode de déplacement : covoiturage, bus, vélo, car, train, etc. Ces pôles regroupent du stationnement automobile, des gares ferroviaires comme Perpignan, Rivesaltes ou Le Soler, des arrêts liO Car, des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques (IRVE) et/ou des stationnements pour les vélos et vélos et trottinettes en libre-service Pony.

Parmi ces pôles, 8 concernent des aires de covoiturage gérés par le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales : Péage Nord, Abbé Pierre, Saint-Assisclé, Perpignan Sud, Panchot-Fourneyron, Espira-de-l'Agly, et Les Voiles Rouges. 13 sont accessibles via le réseau Sankéo dont 3 par les lignes Pulséo et 7 par les lignes

principales.

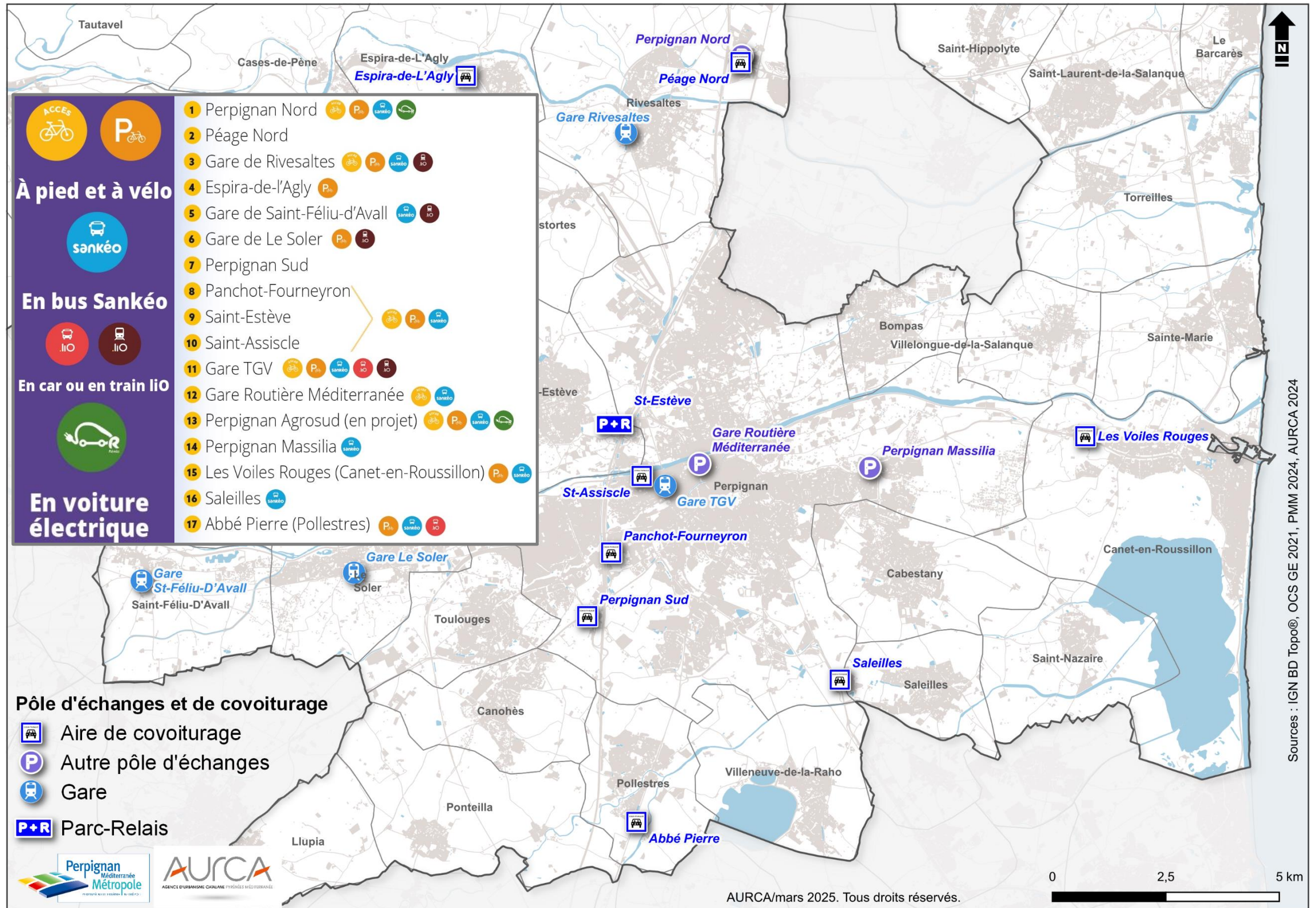
A titre d'exemple, l'un de ces pôles est le Parc-Relais (P+R) de Saint-Estève. Il est gratuit et équipé d'un garage à vélos, d'un Distributeur Automatique de Titres, d'une borne d'Information voyageurs et d'un système de vidéosurveillance. D'une capacité de 65 places, et pouvant être étendu, il a été implanté au droit de grands axes de transit (RD616 et RD900).

L'efficacité des pôles d'échanges et de covoiturage dépend de leur localisation (en périphérie urbaine), de la desserte en TC (amplitude horaire, fréquence de passage et voies réservées), du niveau d'équipement mais aussi de la politique de stationnement en centre-ville et de la congestion automobile. Or, si pour les plus grandes agglomérations les P+R apportent une solution à des problèmes existants, les conditions favorables de circulation et de stationnement dans PMM les rendent moins incontournables. Les P+R doivent être pensés dans une stratégie plus large de désengorgement automobile du centre-ville. Ils doivent permettre un accès au centre-ville pour les actifs pendulaires et pour les touristes, au bénéfice de la qualité et du cadre de vie des habitants en atténuant les impacts du trafic automobile (bruit, pollution, congestion, occupation de l'espace public, etc.).



▲ Parc-Relais de Saint-Estève (Le journal Catalan.com, 2014).

LES PÔLES D'ÉCHANGES ET DE COVOITURAGE SUR PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ



| Les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) |

Le PEM d'El Centre del Món est un premier jalon réussi dans la coordination entre les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) pour l'intermodalité. Les bus urbains, interurbains et le train desservent les gares historique et TGV et les correspondances sont facilitées entre les modes de transport. La gare routière repositionnée complète le dispositif. Un grand nombre d'offres de mobilité y sont disponibles (box de stationnement pour vélos, station de taxis, bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides, voitures en autopartage, etc.). Au-delà de ce pôle, plusieurs arrêts du réseau communautaire sont mutualisés par conventionnement avec le réseau régional.

23 projets potentiels de PEM ont été identifiés par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Plaine du Roussillon dans le ressort territorial de PMM dont un au niveau de la gare de Rivesaltes déjà en concertation entre la commune, PMM, la Région Occitanie et la SNCF.

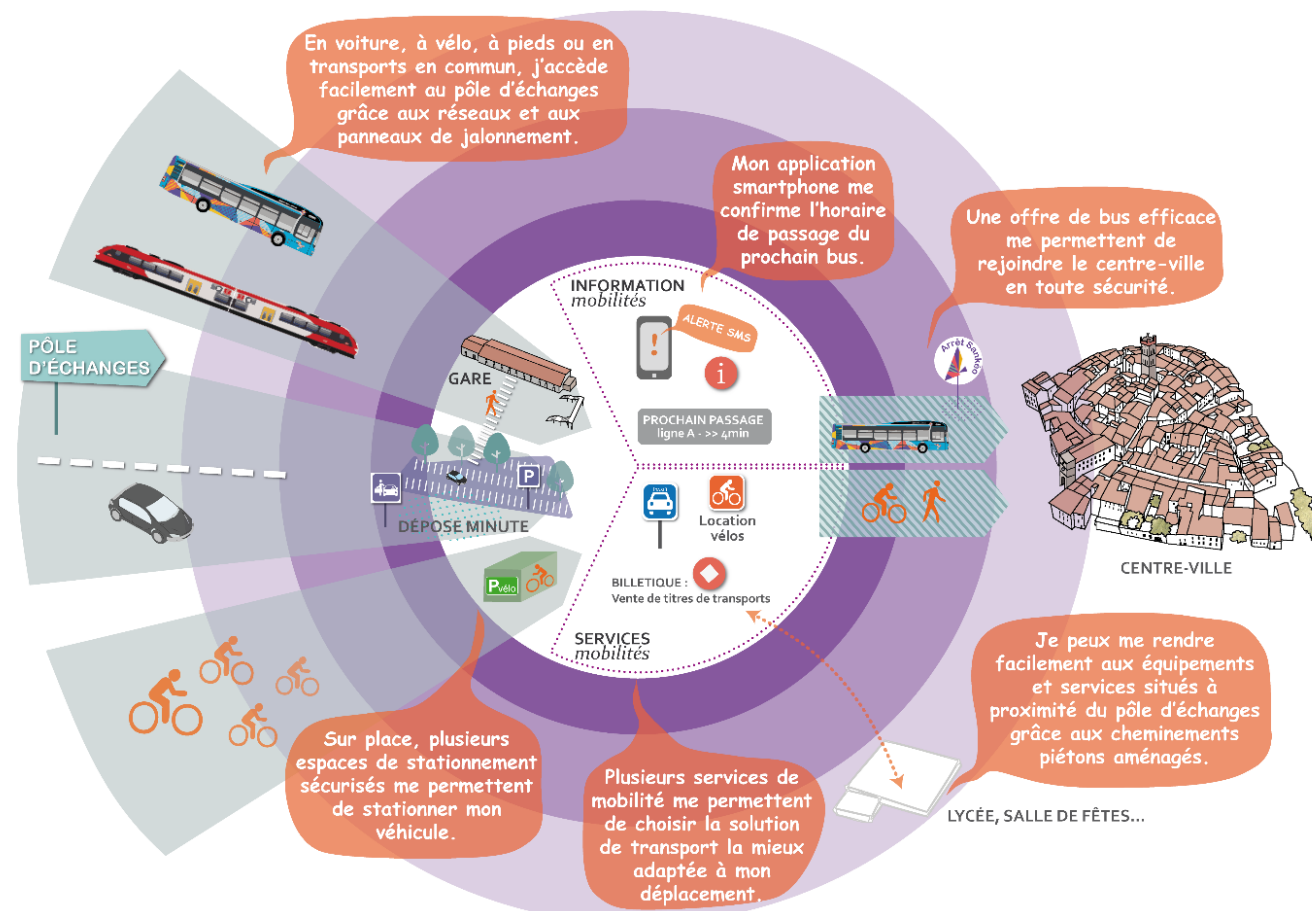
La création de ces PEM et l'identification des pôles d'échanges et de covoiturage de PMM doit rentrer dans le cadre d'une politique globale de mobilité en faveur du report modal et concernant tout autant l'offre en stationnement, en TC, en aménagements cyclables et en cheminements piétons. Cette politique sera d'autant plus efficace dans le cadre du projet de ZFE-m qui aura un impact sur la mobilité des habitants et notamment sur ceux possédant les véhicules les plus polluants.



► Gare Routière Multimodale de Perpignan (Mairie de Perpignan).



▲ Gare de Perpignan El Centre del Món (L35 Architectes).



▲ Principe de concentration des offres de mobilités au droit d'un PEM (AURCA, 2021).

MESSAGE 28 | Information sur les mobilités : plusieurs actions qu'il reste à coordonner pour plus de visibilité

| Des actions d'informations |

Plusieurs actions de communication sur les pratiques de mobilité sont menées sur Perpignan Méditerranée Métropole, généralement dans le cadre de démarches transversales. Dans le cadre de sa mission, Sankéo anime le réseau de transport collectif par plusieurs actions de communication, notamment dans le cadre de la semaine de la mobilité et de la journée du transport public.

Le **Conseil de Développement Durable (C2D)**, composé de plus de 90 scientifiques, spécialistes, acteurs économiques, associatifs et citoyens, tous volontaires et bénévoles, a été constitué en 2008. Il doit être l'interface entre tous les acteurs du territoire en organisant des débats et en assurant une veille territoriale. Il doit favoriser la participation citoyenne et proposer des avis et des idées exemplaires et innovantes, par la publication régulière de Cahiers de Préconisations.

Mis en place en 2021, le **Comité des Partenaires** est une instance qui vise à renforcer la place des entreprises et des usagers dans la gouvernance des mobilités. Elle doit permettre un dialogue permanent entre les AOM, les usagers bénéficiaires des services mis en place, ainsi que le tissu économique qui finance en partie les offres de mobilité au travers du versement mobilités. Le comité doit être consulté au moins une fois par an et préalablement : à toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ainsi que de la politique tarifaire ; à toute instauration ou évolution du versement mobilité ; à toute adoption de la planification de la politique de mobilité prévue par l'article L.1231-1-1 du Code des Transports. Enfin, il doit être consulté sur la qualité des services et de l'information des usagers mise en place. Il émet un avis obligatoirement simple et préalable. Le comité des partenaires associe à minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers et/ou d'habitants. Il est présidé par le Président de PMM ou son représentant, membre de droit de ce comité.

FOCUS



LA « MOBILITY AS A SERVICE » (MAAS)

La Mobility as a Service, qui peut être définie comme l'utilisation d'une interface numérique unifiée afin d'offrir, à un utilisateur, des services répondant de manière intégrée et personnalisée à ses besoins de mobilité, est un concept très prometteur au service des politiques de management de la mobilité.

| Les entreprises, parties prenantes du changement de comportement |

Le Plan de Mobilité Employeur (PDME) est « un ensemble de mesures qui vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, pour diminuer les émissions de GES et de polluants atmosphériques et réduire la congestion des infrastructures et des moyens de transports, tel que stipulé dans l'article L.1214-8-2 du Code des transports » (ADEME).

Il peut être porté par une entreprise, une administration, une collectivité ou un établissement public et est obligatoire pour tous les employeurs ayant au moins 50 salariés présents sur le même site. Il est élaboré en concertation avec les salariés et peut intervenir sur les accès au site, le télétravail, le stationnement vélo ou le covoiturage. Le plan peut être source d'économies, à la fois pour l'entreprise et les salariés en limitant le coût des déplacements. Par ailleurs, il permet à l'entreprise de bénéficier d'un retour d'image positif. Les grands employeurs locaux ainsi que PMM se sont engagés dans une démarche de PDME et intègrent un club animé par la communauté urbaine.

FOCUS



LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

Le management de la mobilité se réfère à diverses stratégies visant à changer les comportements de mobilité (pourquoi, comment, où et quand les personnes se déplacent), afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'atteindre certains objectifs spécifiques (réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores ou de la congestion, meilleure soutenabilité économique, etc.). Le management de la mobilité renvoie ainsi à des stratégies visant à réduire ou à redistribuer de manière spatiale, modale et/ou temporelle la demande de mobilité, en influençant le comportement de mobilité des voyageurs.

Une politique de management de la mobilité efficace requiert la mise en place simultanée d'actions provenant de différentes catégories : améliorer les alternatives ; inciter l'utilisateur à se diriger vers ces options alternatives ; améliorer l'information voyageurs, afin d'initier le changement de comportement et de rationaliser les choix de mobilité ; agir plus en profondeur sur l'urbanisme et sur les politiques de stationnement.

Synthèse des constats et des enjeux

Un territoire dépendant de la voiture, engendrant de multiples problèmes et mal préparés à la décarbonation du secteur des transports :

- Un territoire fragmenté par le réseau routier dense.
- Des pôles générateurs de déplacements situés en périphérie de Perpignan et déconnectés des zones d'habitat.
- Une énorme concurrence du transport routier pour la logistique accentuée par un sous-investissement dans les infrastructures.
- Un trafic peu saturé et un stationnement aisé même en centre-ville, qui n'incite pas au report modal.

Des flux estivaux plus importants sur le littoral mais des ailes de saison qui se prolongent, faisant des stations balnéaires des villes maritimes peuplées à l'année. Un territoire également marqué par d'importants flux de transit, en raison de sa situation frontalière.

Un réseau de bus qui s'adapte à la diversité des territoires et des situations sociales et professionnelles :

- Des limites à l'amélioration du service et de la ponctualité.
- Un manque de services régionaux et de pôles d'échanges efficaces.

Un contexte climatique, géographique et social favorable au développement des modes actifs et de nombreuses aménités positives apportées par le vélo et la marche en termes économique, sociale et environnementale. Cependant des piétons et des cyclistes en insécurité.

- La diversification et l'adaptation des offres de transport à la réalité des modes de vie et à la diversité du territoire comme en étoffant l'offre à destination des habitants des territoires ruraux et peu denses.
- L'inclusion des non-travailleurs dans la conception des offres de transports.
- L'adaptation des offres de transport à l'afflux de visiteurs en période estivale.
- L'amélioration de la connaissance des pratiques, des usages de mobilité et de leurs évolutions sur le territoire.
- La réduction du trafic routier.
- L'élaboration d'une politique de stationnement favorisant le report modal.
- L'amélioration de la sécurité routière, de la qualité de l'air et de la santé physique et psychique des habitants.
- L'amélioration de l'accès à l'emploi et à la formation situés en périphérie ou à l'extérieur de Perpignan pour les habitants des QPV.
- Le développement d'alternatives efficaces et économiques pour les populations exclues de la ZFE-m.
- Le développement et la diffusion de solutions de mobilité ciblées et de tarifs accessibles pour les plus précaires.

- L'amélioration de la compétitivité du train comme mode principal de transport de marchandises et d'alternative efficace pour le transport de voyageurs.
- Le développement d'un écosystème économique viable autour de la logistique urbaine durable.
- La création d'un réseau cyclable dense, sécurisé, confortable et continu.
- L'amélioration de la cyclabilité et de la marchabilité du territoire notamment par la perméabilité des infrastructures de transport structurantes.
- Le développement d'une économie locale et d'une culture vélo.
- L'universalisation de l'accessibilité sur le territoire, des réseaux de transport, des espaces publics et des équipements.
- L'apaisement et l'amélioration de la convivialité et de l'inclusivité des espaces publics.
- L'amélioration de la complémentarité et de l'intermodalité entre les différentes offres de transport notamment par la coopération avec la Région Occitanie.
- L'optimisation des temps de trajet des bus Sankéo.

Sigles

2RM	2-Roues Motorisés
AAH	Allocation aux adultes handicapés
AAP	Appel A Projet
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ALUR	Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové
ANCT	Agence nationale de la cohésion des territoires
AOM	Autorités Organisatrices de la Mobilité
ASPA	Allocation de solidarité aux personnes âgées
ATMO	Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air
AURCA	Agence d'Urbanisme Catalane
BAAC	Bulletins d'Analyse d'Accident Corporel
BH	Blessés Hospitalisés
BL	Blessés Légers
C2D	Conseil de Développement Durable
CD66	Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales
CEE	Communauté économique européenne
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CIA	Commission Intercommunale pour l'Accessibilité
CILOG	Comité Interministériel de la LOGistique
COM	Contrat Opérationnel de Mobilité
CVCB	Chaucidou ou chaussée à voie centrale banalisée
DAT	Distributeurs Automatiques de Titres de Transport
DGD	Dotation Générale de Décentralisation
DREAL	Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DSC	Double Sens Cyclable
EDP	Engins de Déplacement Personnel
EGRIM	États Généraux du Rail et de l'InterModalité
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EV8	EuroVélo 8
FFCT	Fédération française de cyclotourisme
FPS	Forfait de post-stationnement
FUB	Fédération des Usagers de la Bicyclette
GES	Gaz à Effet de Serre
GIHP	Groupement pour l'insertion des Personnes Handicapées Physiques
GNV	Gaz Naturel pour Véhicules
IGN	Institut national de l'information géographique et forestière
INPN	Instance Nationale des Passages à Niveau
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
InTerLUD	Innovation territoriales en logistique urbaine durable
IRVE	Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LGV	Ligne Grande Vitesse
LNMP	Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
LOM	Loi d'Orientation des Mobilité
LUD	Logistique Urbaine Durable
MAAS	Mobility as a Service
MIN	Marché d'Intérêt National

Sigles

Nox	Oxyde d'azote
OCS GE	Occupation du sol à grande échelle
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
OSM	OpenStreetMap
P+R	Parc-Relais
PAMS	Plan d'Action commun en faveur de la Mobilité Solidaire
PAVE	Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics
PCAET	Plan Climat-Air-Énergie Territorial
PDE	Plans de Déplacement Entreprise
PDME	Plan de Mobilité Employeur
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôles d'Échanges Multimodaux
PLUi-D	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal-Déplacement
PMM	Perpignan Méditerranée Métropole
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PNF	Plateforme Nationale des Fréquentations
PPA	Personnes Publiques Associées
PPA	Projet Partenarial d'Aménagement
PREPA	Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques
PSN	Programme de Sécurisation National
QPV	Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville
RSA	Revenu de solidarité active
RTE-T	Réseau Transeuropéen de Transport

SAEIV	Système d'Aide à l'Exploitation – Information Voyageur
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA - Ad'AP	Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée
SERM	Service Express Régional Métropolitain
SN3V	Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes
SNBC	Stratégie Nationale Bas Carbone
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
TAD	Transport À la Demande
TCSP	Transport Collectif en Site Propre
TEPVC	Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte
TGV	Train Grande Vitesse
TPCF	Train rouge - Corbières catalanes et des Fenouillèdes
TSR	Transport Sur Réservation
UAF	Union des Aéroports Français
UPVD	Université de Perpignan Via Domitia
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VIC	Voiries d'Intérêt Communautaire
VM	Versement Mobilité
VMR	Versement Mobilité Régional
VP	Véhicule Particuliers
ZAE	Zones d'Activités Economiques
ZCA	Zones de Circulation Apaisée
ZFE-m	Zone à Faible Émission mobilité

Perpignan Méditerranée Métropole

PERPINYÀ MEDITERRÀNIA | METRÒPOLI

RÉALISATION - MAITRISE D'OUVRAGE
Perpignan Méditerranée Métropole



PARTICIPATION AUX ÉTUDES ET 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-Assisclé - 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