



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

PROJET MOBILITÉS OBJECTIF 2037 Programme d'Orientations et d'Actions

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



SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
PROJET MOBILITÉS OBJECTIF 2037	4
INTRODUCTION, OU GRANDS OBJECTIFS	5
DEUX AMBITIONS TRANSVERSALES	8
CADRE REGLEMENTAIRE	10
18 FICHES-ACTIONS	12
HORIZON DE PROGRAMMATION	14
1 Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements	15
2 Hiérarchiser le réseau de voirie	19
3 Améliorer la sécurité de tous les déplacements	23
4 Favoriser l'intermodalité	27
5 Développer l'accessibilité ferroviaire	31
6 Améliorer les performances du réseau Sankéo	34
7 Renforcer le Plan Vélo communautaire	39
8 Favoriser la marche et la convivialité	44
9 Soutenir le développement des flottes de véhicules propres et des modes partagés	48
10 S'accorder sur une stratégie stationnement	51
11 Mettre en œuvre une politique globale de logistique	54
12 Développer des plans de déplacements spécifiques	57
13 Conforter l'économie touristique et de loisirs autour des mobilités	61
14 Observer et évaluer les pratiques de déplacements	64
15 Accompagner les aménageurs dans leurs pratiques	67
16 Informer, communiquer et promouvoir	69
17 Développer la participation citoyenne dans les projets de mobilité	72
18 Lutter contre les freins à la mobilité	74
ANNEXES	78
LISTE DES ACTIONS	79
LISTE DES FIGURES	80

PROJET MOBILITÉS OBJECTIF 2037



INTRODUCTION, OU GRANDS OBJECTIFS

L'article 119 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 impose aux agglomérations de plus de 150 000 habitants d'instaurer une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m). La communauté urbaine, concernée par cette obligation, a souhaité se saisir de l'opportunité pour définir un Projet de Mobilités « Objectif 2037 » qui aborde de façon transversale et coordonnée les différents enjeux liés aux déplacements sur le territoire. Ainsi, ce projet aurait pu se traduire par une stratégie sectorielle – un Plan de Mobilité (PdM) au sens du Code des transports – mais les élus de la communauté urbaine ont souhaité l'intégrer à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Perpignan Méditerranée Métropole, faisant ainsi de celui-ci un PLUi-D.

Cette décision s'appuie sur la conviction que l'articulation des politiques d'aménagement et des politiques de mobilité est une condition *sine qua non* pour impulser un changement durable des pratiques de déplacements. Plus largement, le POA Déplacements doit décliner les orientations générales en matière de transports et de déplacements en lien avec le PADD. Dans ce cadre, il comprend l'ensemble des mesures, des opérations, des éléments d'information permettant d'y répondre. Certaines actions ou fiches-actions sont précisées dans l'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématique « Déplacements ».

L'une des difficultés actuelles constatées sur le territoire communautaire est la forte fragmentation du territoire par le réseau viaire et la déconnexion entre les quartiers résidentiels et ceux dédiés aux activités économiques. Il apparaît essentiel aujourd'hui de s'assurer que chaque nouveau quartier urbanisé ou requalifié soit pensé avec une attention renouvelée aux modes actifs et aux transports en commun, et des connexions facilitées avec les pôles générateurs de déplacements.

L'ensemble des mesures en faveur des mobilités alternatives, déjà prises ou envisagées à l'avenir par la communauté urbaine et ses partenaires, nécessitent d'être inscrites dans un document-cadre, à la fois pour acter leur engagement dans ce secteur mais également pour assurer un pilotage et une gestion coordonnée des actions.

Depuis 2020, Perpignan Méditerranée Métropole (PMM) a placé les mobilités au cœur de ses politiques publiques et plusieurs jalons ont d'ores-et-déjà été posés en ce sens :

- Dans le secteur des transports en commun, le renouvellement de la Délégation de Service Public (DSP) « Transports et Mobilité » en 2022 et la restructuration du réseau Sankéo au 1^{er} janvier 2024 se sont accompagnés d'une modernisation et d'une amélioration des services et d'une évolution de la tarification, au bénéfice des étudiants, des salariés et des publics vulnérables.
- Du côté des modes actifs, un Plan vélo communautaire a vu le jour avec un objectif de 500km d'aménagements cyclables réalisés en 2031, qui permettra de relier toutes les communes par 11 itinéraires structurants auxquels s'ajoutent le projet Es Têt et les itinéraires d'intérêt national et européen (V81 et EV8).
- Plus largement, un panel d'outils incitatifs et de communication a été déployé afin d'accompagner les usagers vers un changement de pratiques (aide à l'acquisition d'un vélo, etc.)

Toutes ces actions convergent vers un même objectif, celui de construire des alternatives crédibles à la voiture individuelle, capables de satisfaire les besoins de publics variés et adaptées au caractère à la fois étendu et peu dense du territoire communautaire. Cet objectif a par ailleurs été inscrit dans le Schéma Directeur de l'Énergie (SDE), dont s'est doté PMM en 2023. Il est l'une des trois orientations stratégiques – avec la réduction du besoin en déplacement et le développement des motorisations alternatives – visant

à réduire de 54%¹ la consommation énergétique liée aux déplacements à l’horizon 2050. De plus, par ce document, PMM s’engage aussi à réduire la part modale de la voiture individuelle de 59% au profit des modes actifs (+19%) et des transports collectifs (+17%).

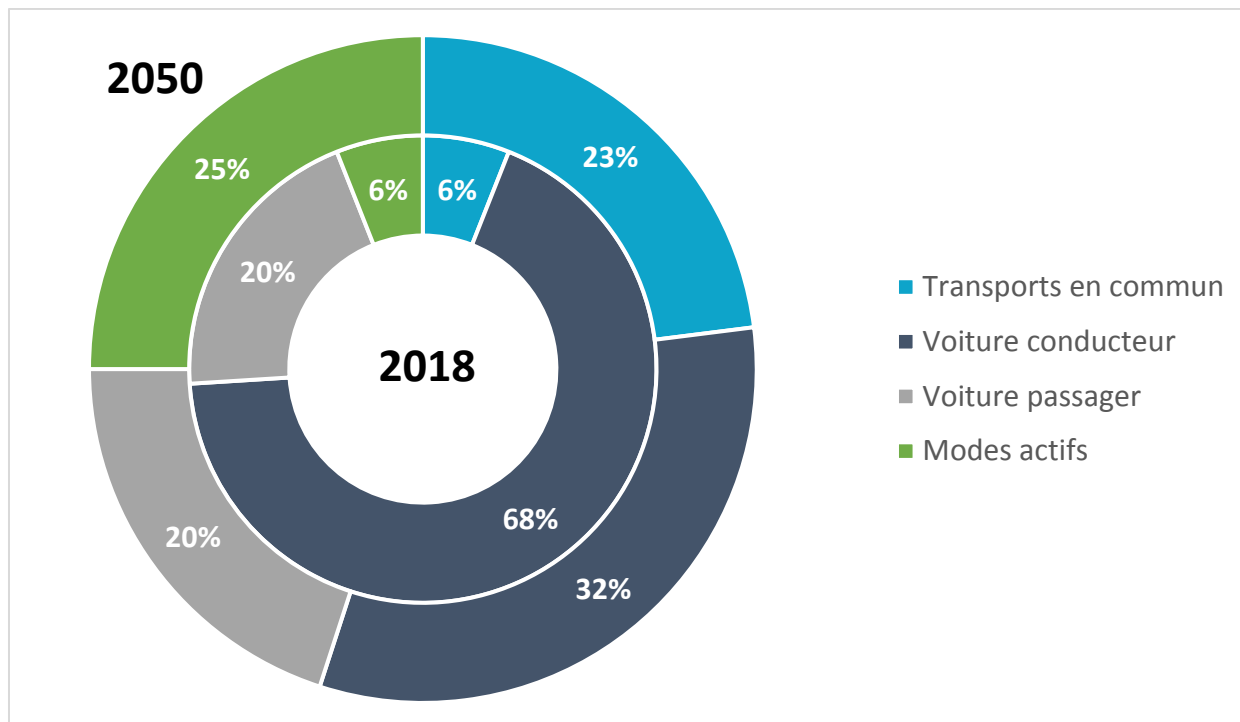


Figure 1 : Projection des parts modales sur Perpignan Méditerranée Métropole à l’horizon 2050 (SDE, 2023).

Le SDE sera à la base de la révision du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) de PMM dont la compatibilité du PLUi-D avec celui-ci est une obligation règlementaire en vertu de la hiérarchie des normes. Ce même document devra établir des objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et de polluants, liées au secteur des transports auxquels devra répondre le Projet Mobilités « Objectif 2037 » le cas échéant.

Ainsi, PMM contribuera également à l’atteinte du « Facteur 4 » (division par quatre des émissions de GES d’ici 2050 par rapport à leur niveau de 1990) et répondra aux objectifs nationaux définis par la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

Via le POA, le Projet Mobilités Objectif 2037 répond ainsi aux orientations du PADD et notamment celles visant à :

- Faire valoir une position géostratégique et renforcer l’attractivité de la Métropole au sein de la Grande Région.
- Multiplier les partenariats transfrontaliers et coopérer et fédérer pour inscrire le développement de la Métropole dans un bassin transfrontalier assumé.
- Affirmer le rôle spécifique de la ville-centre et de son cœur d’agglomération et ainsi contribuer à limiter l’étalement urbain, en association avec l’offre de mobilités.
- Mettre en valeur les espaces littoraux en appuyant leur rayonnement territorial, tout en les protégeant et en tenant compte de la richesse liée à leur sensibilité.

¹ Par rapport à l’année de référence 2018.

- Développer l'équipement numérique pour accroître les communications et renforcer le statut de « Métropole connectée » au bénéfice des habitants, des touristes et de l'économie.
- Renforcer l'attractivité économique du territoire en planifiant des réponses quantitatives, qualitatives et durables, adaptées aux besoins des secteurs et acteurs économiques en place ou émergents.
- Réunir les conditions nécessaires à la réorganisation de l'équipement commercial en faveur de la revitalisation des centres-villes et en anticipation des mutations prévisibles des zones commerciales périphériques.
- Pérenniser les espaces agricoles au regard de l'importance de cette activité économique au sein de la Plaine du Roussillon, dans un contexte d'adaptation au changement climatique et de transition agroécologique.
- Enrichir et moderniser la gamme d'équipements touristiques, culturels, sportifs et de loisirs, tout en renforçant l'offre de mobilités durables associée.
- Perpétuer et valoriser le paysage et le patrimoine, tout en encadrant les aménagements urbains futurs, en respect de l'identité locale et en intégrant la modernité induite par l'évolution des modes de vie.
- Réinvestir, renouveler et rendre accessibles les cœurs de villes et les centralités de quartiers pour conforter leur attractivité notamment via la redynamisation du tissu de commerces de proximité.
- Renouveler et se réapproprier l'espace public notamment dans les centres anciens pour les rendre attrayants et soutenir le réinvestissement urbain et la densification soutenable des espaces bâtis.
- Mettre en œuvre une mobilité donnant la part belle aux moyens de déplacements moins consommateurs d'énergie et moins polluants, contribuant à renforcer l'attractivité et l'apaisement du centre-ville de Perpignan.
- Intégrer toutes les mobilités dans le développement de tous les territoires, dans le respect d'un équilibre durable.
- Conforter la Métropole comme pôle productif d'énergies renouvelables pour accélérer la transition vers un territoire à énergie positive sans compromettre la préservation des paysages et du patrimoine.
- Œuvrer pour une réduction des consommations énergétiques en accentuant les efforts en matière de sobriété en particulier dans le domaine des transports.
- S'inscrire dans l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et contribuer à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce dernier.
- Mettre en œuvre une réduction et une gestion durable des déchets et participer au développement de l'économie circulaire.
- Préserver et valoriser la trame verte et bleue locale et conforter les continuités écologiques notamment autour de la valorisation des berges de la Têt et de ses affluents.
- Prendre en compte les risques naturels et technologiques, les nuisances et pollutions, pour protéger les biens et les personnes.

DEUX AMBITIONS TRANSVERSALES

A1 – Perpignan Méditerranée Métropole, organisatrice d'un écosystème de mobilité

Afin d'inciter à un changement des pratiques de déplacement, vers des modes décarbonés, la communauté urbaine développe son offre de mobilité en explorant un très large panel de solutions de mobilités. La diversité des territoires à desservir et la variété des publics, avec des habitudes différentes et des moyens financiers souvent contraints, invite à développer de multiples alternatives et PMM tente d'apporter une réponse à chaque situation. Le déploiement du transport sur réservation (TSR), la restructuration du réseau Sankéo et le renforcement des lignes structurantes, la mise en place de navettes pour des besoins plus ponctuels ou saisonniers, sont complétés par la location de vélos ou de trottinettes électriques, qui permettent des déplacements plus flexibles, adaptés notamment au contexte plus urbain.

Le bouquet d'offre de mobilité ambitionne de répondre non seulement aux trajets domicile-travail/études mais également aux déplacements pour accéder aux services, aux commerces, aux lieux et événements sportifs ou culturels.

Toutefois, un enjeu très fort réside dans la communication autour de cette offre variée. Il est indispensable de rendre les solutions de mobilité lisibles afin de s'assurer de leur appropriation par le public. La mobilisation des outils numériques est au cœur de la stratégie de PMM, via son application Sankéo qui doit, à terme, permettre de comprendre et d'accéder à l'ensemble des services de mobilité disponibles sur le territoire de la communauté urbaine. Il s'agit ici du principe de « MaaS - *Mobility as a Service* » ou en français « la mobilité comme service », qui simplifie l'expérience utilisateur et la planification des déplacements, même lorsqu'ils combinent des offres émanant de différents opérateurs ou des modes de transport différents (train + vélo, voiture + bus, etc.).

Au-delà de la dimension numérique, PMM entend également renforcer sa proximité physique avec les usagers, pour un meilleur accompagnement au changement. A ce titre, une Maison du Vélo ouvrira ses portes dans le centre-ville de Perpignan. Elle pourra être un lieu de ressources, un lieu de rencontre, de formation et de sensibilisation, afin de promouvoir le vélo comme pratique quotidienne, comme moyen d'émancipation mais également comme filière économique.

A2 – Vers un chrono-aménagement du territoire

Le « chrono-aménagement » est un concept dérivé du « chrono-urbanisme » développé par François Ascher à la fin des années 1990, qui invite à penser l'urbanisme en termes de *temps* plutôt qu'en termes de *distance*. Dans cette optique, le chrono-aménagement du territoire renvoie à l'idée d'un aménagement du territoire pensé de façon à optimiser les temps de déplacement pour se rendre d'un lieu à un autre.

Il s'agit d'ailleurs souvent du raisonnement émis par les usagers lorsqu'ils planifient un déplacement : de combien de temps ai-je besoin pour me rendre à la gare ou au supermarché ? Si j'habite ici, en combien de temps puis-je me rendre au travail ou à l'école de mes enfants ? On peut dans ce cas parler de « distance-temps », soit une distance représentée par le temps pour s'y rendre.

Plusieurs grandes villes françaises se sont saisies de ce concept pour élaborer leur stratégie de mobilité et notamment réaménager leurs rues et avenues structurantes.

PMM aimerait à son tour suivre cette voie. L'idée est de fiabiliser les « distance-temps » pour les usagers, notamment en transports en commun ou par les modes actifs – quel que soit le moment de la journée, en heure creuse comme en heure de pointe. Pour cela, l'un des axes forts du projet de mobilité sera la réalisation de voies réservées et d'aménagements spécifiques, notamment pour les lignes structurantes du réseau Sankéo. Cela prendra dès que possible la forme de voies réservées aux bus, mais également la mise en place de systèmes de priorité aux carrefours. Le but est de rendre les transports collectifs réellement concurrentiels par rapport à la voiture individuelle, en réduisant et en fiabilisant les temps de trajet des lignes actuelles.

La marche et le vélo ont aussi toute leur place dans le chrono-aménagement du territoire. Les trajets en modes actifs sont devenus au fil du temps largement contraints par la priorité accordée aux véhicules motorisés : les détours sont fréquents, les traversées de carrefours ou d'axes routiers parfois dangereuses, surtout pour des publics vulnérables et/ou à mobilité réduite. Assurer les liaisons piétonnes et cyclables, sécuriser tous les déplacements et permettre des trajets directs, sont autant de pistes à déployer afin de (re)donner l'envie aux habitants de choisir les modes actifs. Cela participe, de plus, à l'enjeu de santé publique en favorisant l'activité physique au quotidien.

Le chrono-aménagement du territoire doit aussi intégrer la notion de la « ville du quart d'heure » et favoriser les courtes distances dans la vie quotidienne. Celles-ci aideront à réduire le besoin de déplacement des habitants et ainsi favoriseront le report modal vers la marche et le vélo notamment.

CADRE REGLEMENTAIRE

Le PLUi-D de PMM est un document d'urbanisme réglementaire qui planifie l'aménagement du territoire intercommunal et encadre l'occupation des sols sur l'ensemble de son périmètre. Bien que disposant de pièces dédiées, il intègre dans son entièreté la question des mobilités. Sa pièce dédiée majeure, le Programme d'Orientations et d'Actions (POA), revêt un caractère d'opposabilité :

Article L.151-45 du Code de l'urbanisme

« Lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de programme local de l'habitat ou de plan de mobilité, il comporte un programme d'orientations et d'actions.

Le programme d'orientations et d'actions comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique de l'habitat ou des transports et des déplacements définis par le plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat ou de plan de mobilité. Dans ce cas, le rapport de présentation explique les choix retenus par ce programme ».

Article R.152-3 du Code de l'urbanisme

« Lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de plan de mobilité, le programme d'orientations et d'actions est opposable, dans un rapport de compatibilité, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement, aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier et aux décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements ».

Il correspond, de façon générale, au plan d'actions des Plans de Mobilité, définis par le Code des transports, notamment à l'article L.1214-2 qui liste les 11 objectifs auxquels ils doivent répondre :

1. Équilibrer le besoin de mobilité et la protection de l'environnement et limiter l'étalement urbain.
2. Renforcer la cohésion sociale et territoriale.
3. Améliorer la sécurité de tous les déplacements, partager la voirie et suivre les accidents.
4. Diminuer le trafic automobile et développer les usages partagés.
5. Développer les transports collectifs et les modes actifs.
6. Améliorer l'usage du réseau principal de voirie.
7. Organiser le stationnement public et sur voirie et localiser les parcs de rabattement.
8. Organiser l'approvisionnement des agglomérations.
9. Développer l'écomobilité professionnelle et scolaire et sécuriser les passages à niveau.
10. Organiser la tarification et la billettique.
11. Développer les points d'approvisionnement électrique et de carburant alternatif.

Les articles R.1214-1 à R.1214-3, L.1214-2-1 et L.1214-4 du Code des transports précisent ensuite certains éléments de contenu devant figurer dans le Plan de Mobilité – et que reprendra donc le Programme d'Orientations et d'Actions.

Article R.1214-1 du Code des transports

« Le Plan de Mobilité mentionné à l'article L.1214-1 est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Il comporte une étude qui évalue les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre [cf. M10 dans le Diagnostic Déplacements]. Cette évaluation porte sur les émissions estimées au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé "budget carbone" a été adopté conformément à l'article L.222-1 A du code de l'environnement.

Les émissions sont évaluées selon les méthodes prévues pour la réalisation des plans climat-air-énergie territoriaux mentionnés à l'article L.229-26 du Code de l'environnement.

La liste des gaz à effet de serre concernés est établie dans les conditions prévues à l'article R.229-45 du code de l'environnement. Un arrêté des ministres chargés de l'environnement et des transports fixe la liste des polluants atmosphériques concernés ».

Article R.1214-2 du Code des transports

« Le Plan de Mobilité comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues au 2° de l'article L.1214-2 ».

Article R.1214-3 du Code des transports

« Pour effectuer le suivi des accidents prévu par le 3° de l'article L.1214-2, il est mis en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ».

Article L.1214-2-1 du Code des transports

« Le Plan de Mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Il comprend les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied ».

Article L.1214-4 du Code des transports

« Le Plan de Mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés ».

18 FICHES-ACTIONS



Les 18 fiches-actions : mode d'emploi

Les fiches décrivent les modalités de mise en œuvre des actions du Projet Mobilités Objectif 2037.

Composition d'une fiche-actions

Grande orientation de la fiche-actions

Contexte local et enjeux mobilités

Objectifs affichés

Liste et description des différentes actions composant la fiche

Tableau récapitulatif des actions + pilotage, calendrier/échancier, estimations financières pour chacune d'entre-elles

Liste des indicateurs de suivi associés aux actions

21. TITRE DE LA FICHE-ACTION

Contexte / enjeux
Description du contexte des enjeux

Objectif(s)
- Liste des objectifs

Actions

1. **Nom de l'action**
Description des mesures comprises dans l'action

2. **Nom de l'action**
Description des mesures comprises dans l'action

3. **Nom de l'action**
Description des mesures comprises dans l'action

Programmation, estimation financière, maîtrise d'ouvrage

	Mesure	Type d'action	Calendrier/échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
21.1					
21.2					
21.3					

Indicateurs de suivi et/ou d'évaluation
- Liste des indicateurs



HORIZON DE PROGRAMMATION

L'horizon de programmation du POA est fixé à 2037.

Le calendrier de mise en œuvre des actions a été défini comme suit :

Court terme : mise en œuvre dans la première moitié de la période d'application du PLUi-D. Action facile à mettre en œuvre et consensuelle.

Moyen terme : étude de faisabilité dans la première moitié de la période d'application du PLUi-D pour une mise en œuvre dans la deuxième moitié de la période d'application. Action ayant besoin d'être délibérée et arbitrée entre ces deux périodes.

Long terme : étude de faisabilité dans la deuxième moitié de la période d'application du PLUi-D pour une mise en œuvre au-delà de la période d'application. Action ayant besoin d'être délibérée et arbitrée au moment de la révision du document de planification. Leur approbation se fera suivant le niveau d'avancement dans la réalisation des actions et l'atteinte des objectifs énoncés dans le PLUi-D tout en prenant en compte les évolutions futures.

Suivant l'avancement dans la mise en œuvre du plan d'action, les actions prévues à long terme pourraient être délibérées et arbitrées à moyen terme.

En continu : action à mettre en place en continu tout au long de la période d'application du PLUi-D.



1 MAITRISER ET REDUIRE LES NUISANCES ET POLLUTIONS LIEES AUX DEPLACEMENTS

Contexte et enjeux

« 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. [...] 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. [...] Pour l'horizon 2030, l'objectif de réduction de -50 % entre 2014 et 2030 semble atteignable si des efforts importants de réduction sont maintenus ».

« C'est aussi le secteur qui induit le plus de nuisances sonores sur le territoire : celles liées à la circulation routière sont largement prédominantes avec 19 800 individus exposés à une nuisance supérieure à la valeur seuil de 68 dB(A). En moyenne sur 24h, elles affectent 8% de la population totale et 10 établissements dits sensibles (établissements de santé ou scolaires) ».

Ces nuisances et les polluants induits par le secteur du transport affectent le cadre de vie et la santé des habitants. Il y a donc un intérêt et une opportunité à agir sur ce secteur pour améliorer la qualité de vie sur le territoire.

Objectifs

- Réduire les émissions de polluants.
- Réduire le bruit induit par le secteur des transports.

ACTIONS

Les actions présentées ici sont à mettre en lien avec la [Fiche-orientations « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et les pollutions liées aux déplacements » de l'OAP Déplacements](#).

1.1 Instaurer une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) adaptée à nos spécificités territoriales

L'objectif d'amélioration de la qualité de l'air sera poursuivi sur les secteurs les plus pollués par la **mise en place d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)** active au 1^{er} janvier 2026. L'un des leviers envisagés dans le dispositif sera l'**abaissement de la limitation de la vitesse autorisée** sur les axes routiers ayant des limitations supérieures à 70km/h par les gestionnaires de voirie concernés comme le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (CD66) ou les communes. Les axes délimitant la zone (comme la Rocade ou l'autoroute A9) ou intégrés dans celle-ci seront concernés par cette mesure.

Une campagne de consultation des habitants et des usagers aura lieu en 2025. Elle doit porter à leur connaissance le périmètre contrôlé, les restrictions de circulation mises en œuvre, les alternatives à l'usage individuel de la voiture dont notamment les transports publics et les itinéraires cyclables. Le cas échéant, les classes de vignettes Crit'Air concernées par la ZFE-m pourront évoluer en fonction des effets constatés sur les émissions de polluants au sein du périmètre.

Pour soutenir la mutation du parc roulant vers des véhicules plus vertueux pour l'environnement, certaines aides mises en place par PMM seront renouvelées à l'image de la prime « **motorisations alternatives** » incluant du retrofit et une aide à l'installation d'un kit bioéthanol, ou celles à l'achat et à la réparation de vélos (cf. [Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire »](#)).

Périmètre ZFE-m projeté pour un territoire de vigilance au 1er janvier 2026

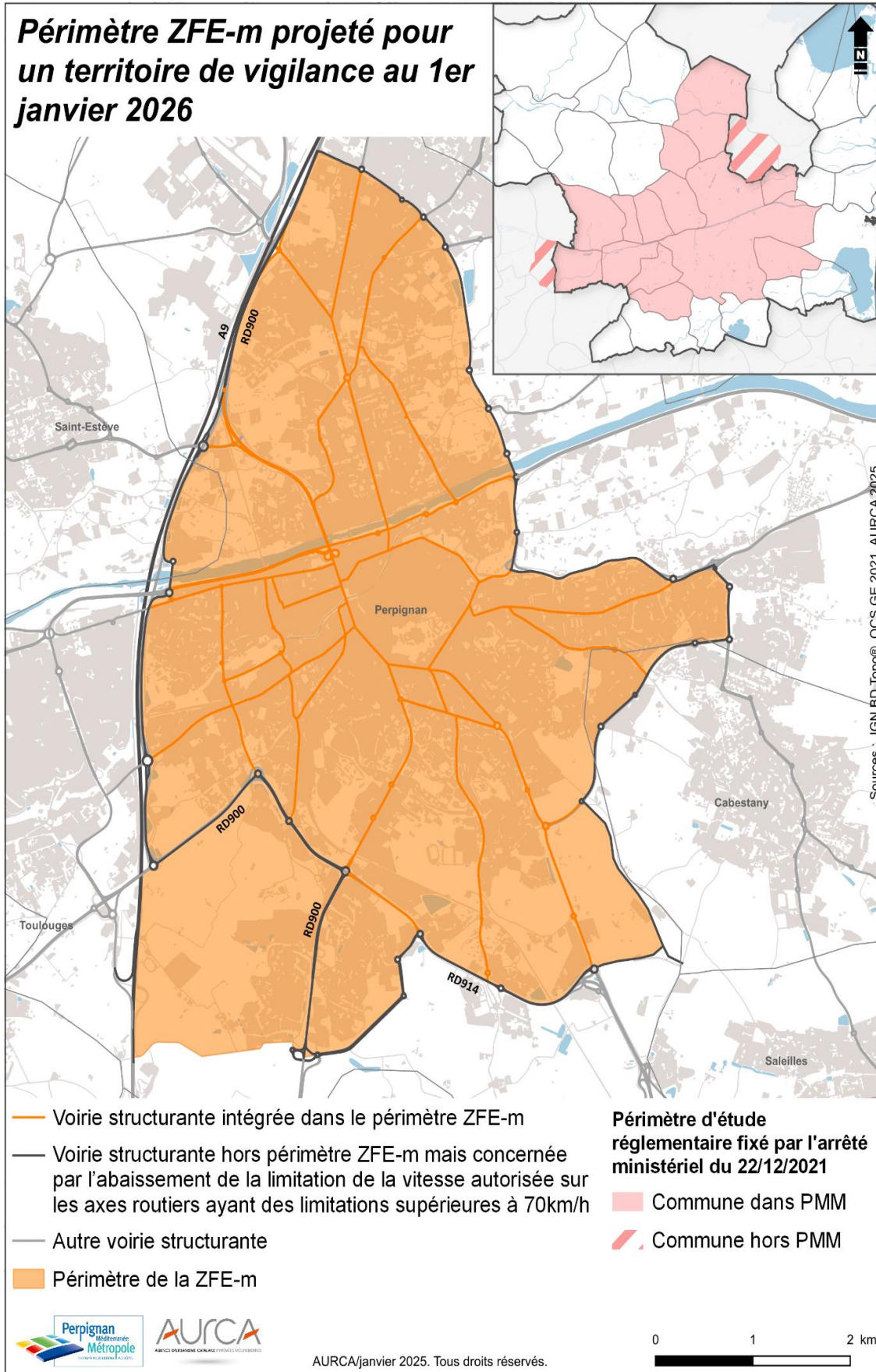


Figure 2 : Carte du périmètre de la ZFE-m et du statut des voiries structurantes impactées (AURCA, 2025).



Un **agent de Conseil et d'information du Public sur la ZFE-m** accompagnera, informera et sensibilisera les particuliers et les professionnels dans leur transition pour trouver des solutions adaptées aux nouvelles règles de circulation. Son action sera complémentaire à celle du conseiller en mobilité employeurs et scolaires (cf. Fiche-actions « 16. Informer, communiquer et promouvoir »).

Le littoral est aussi touché par la pollution atmosphérique mais de manière saisonnière. Les mesures visant le développement d'un réseau de mobilités alternatives à la voiture en période estivale (cf. Fiche-actions « 13. Conforter l'économie touristique et de loisirs autour des mobilités ») participeront à l'amélioration de la qualité de l'air.

1.2 Réviser notre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB)

La réduction des nuisances sonores issues du secteur des transports doit d'abord passer par l'élaboration d'un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**. Celui-ci est déjà en vigueur sur le territoire de PMM mais sa validité est arrivée à son terme et nécessite une révision. Ce plan est basé sur l'évaluation à l'exposition au bruit à partir des **Cartes Stratégiques de Bruit (CSB)**. Les dernières cartes ont été réalisées en même temps que le PPBE et nécessitent, elles aussi, d'être révisées. La période de validité de ces documents étant de 5 ans, ils vont faire l'objet d'un suivi régulier et d'au moins deux révisions supplémentaires d'ici la fin de validité du PLUi-D prévue en 2037.

Le plan définit les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et de réduire le bruit issu du secteur des transports dans l'environnement. Il propose une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et recense les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être. L'une des actions possibles est l'interdiction de construire des quartiers résidentiels et des établissements sensibles dans les zones exposées à des nuisances sonores dépassant le seuil de 68 dB(A).

Les **zones calmes** doivent être recensées et identifiées. Pour chacune d'entre elles, seront déterminés les problématiques et les enjeux locaux ainsi que les mesures à mettre en place pour leur gestion et leur préservation dans le PLUi-D.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
1.1	Instaurer une ZFE-m	Réalisation	01/01/2026	Marché PMM : 153 610€ HT	PMM
	Abaissier la limitation de la vitesse autorisée	Réalisation	01/01/2026	50k€ HT	PMM / État / CD66 / communes
	Renouveler la prime « motorisations alternatives »	Aide	En continu	Budget annuel 2025 et 2026 : 40k€	PMM
	Accompagner avec un agent de Conseil et d'information du Public sur la ZFE-m	Accompagnement	En continu	30k€/an	PMM
1.2	Réviser le PPBE et les CSB	Étude + réalisation	Fin 2025	Marché : 64 135€ HT	PMM
	Recenser et préserver les zones calmes	Étude + réalisation	Court terme En continu	Inclus	PMM

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Nombre d'établissements exposés à des concentrations moyennes de polluants atmosphériques dépassant les valeurs limites.
- Nombre de personnes exposées à des concentrations moyennes de polluants atmosphériques dépassant les valeurs limites.
- TMJA sur les principaux axes de circulation dans et aux abords de la ZFE-m.
- Nombre de bénéficiaires de la prime rétrofit.
- Nombre de bénéficiaires de l'aide à l'installation d'un kit bioéthanol.
- Nombre de particuliers et de professionnels accompagnés par l'agent de Conseil et d'information du Public sur la ZFE-m.
- Nombre de personnes exposées à un niveau de bruit dépassant les valeurs limites.
- Nombre de zones calme et zonage associé dans le PLUi-D.

2 HIERARCHISER LE RESEAU DE VOIRIE

Contexte et enjeux

« Il [le réseau de voirie sur le territoire communautaire] est dense mais relativement peu maillé et peu lisible en termes de voiries structurantes et de contournement ce qui s'avère pénalisant pour le fonctionnement global des circulations. La caractéristique principale de celui-ci est l'importance donnée à la circulation routière au détriment des autres usagers ».

« Les grandes pénétrantes en étoile autour de l'agglomération perpignanaise participent à amplifier la pénétration des flux routiers dans le cœur de ville [...]. Elles occupent des emprises importantes sur l'espace public ».

L'organisation de la circulation générale sur le territoire doit être plus fonctionnelle et rationnelle pour réduire l'encombrement des espaces et les conflits d'usage. Le réseau doit donc être hiérarchisé et adapté en conséquence.

Objectifs

- Favoriser le report modal vers des modes de déplacements moins consommateurs d'énergie et moins émetteurs de polluants.
- Apaiser les espaces publics.
- Diminuer le trafic routier.
- Orienter les flux de transit hors du centre-ville de Perpignan.

ACTIONS

Les actions présentées ici sont à mettre en lien avec la [Fiche-orientations « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie » de l'OAP Déplacements](#).

2.1 Créer des corridors d'accès au cœur d'agglomération

Le Volet Déplacements s'applique à identifier les « **corridors d'accès au cœur d'agglomération** » reconnus dans le SCoT de la Plaine du Roussillon. Ils devront être mis en place en partenariat avec le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (CD66) et garantir un niveau de service satisfaisant pour les différents types d'usagers vers le cœur d'agglomération. Ils s'appuieront sur les voies routières structurantes identifiées dans l'OAP Déplacements. Leur rôle sera de soutenir le report modal de la voiture vers des modes de transport plus durables (transport collectif et modes actifs) sur les axes connectant les communes de première couronne et les portes situées sur les boulevards perpignans.

Dans cette perspective, ils seront en connexion avec des pôles d'échanges (cf. *Fiche-orientations « 4. Améliorer les conditions de report vers le transport public » de l'OAP Déplacements & Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité »*) dans les différentes communes de première couronne et en amont des points de congestion routière, au droit du contournement routier de Perpignan.

Les corridors devront aussi être le support d'une offre de transports collectifs efficace (cf. *Fiche-actions « 6. Améliorer les performances du réseau Sankéo »*) : haute fréquence, amplitude horaire élargie, fiabilité du temps de parcours des cars et des bus. En cas de congestion routière, la priorité sera donnée aux transports collectifs grâce à la réalisation d'aménagements pour faciliter et prioriser la circulation des bus : voies réservées, priorité aux feux.

Les corridors devront intégrer un itinéraire cyclable efficace et sécurisé en adéquation avec le Plan Vélo communautaire (cf. *Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire »*) et celui du Département. Ils devront aussi s'adapter à l'environnement traversé, comme un centre-bourg, un secteur ouvert, une zone d'emploi ou un quartier résidentiel avec une attention particulière qui sera portée à

l'intégration paysagère de ces infrastructures et de leurs abords pour constituer des entrées de villes qualitatives.

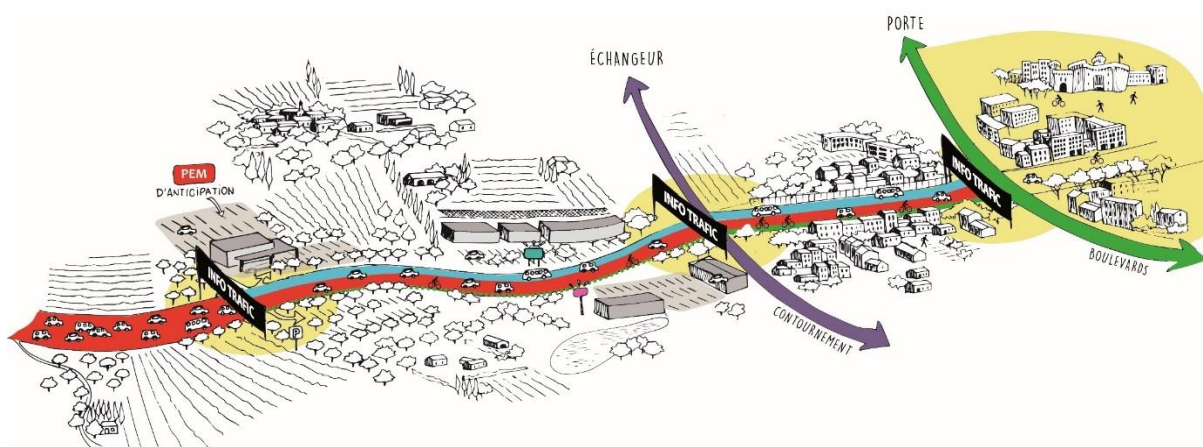
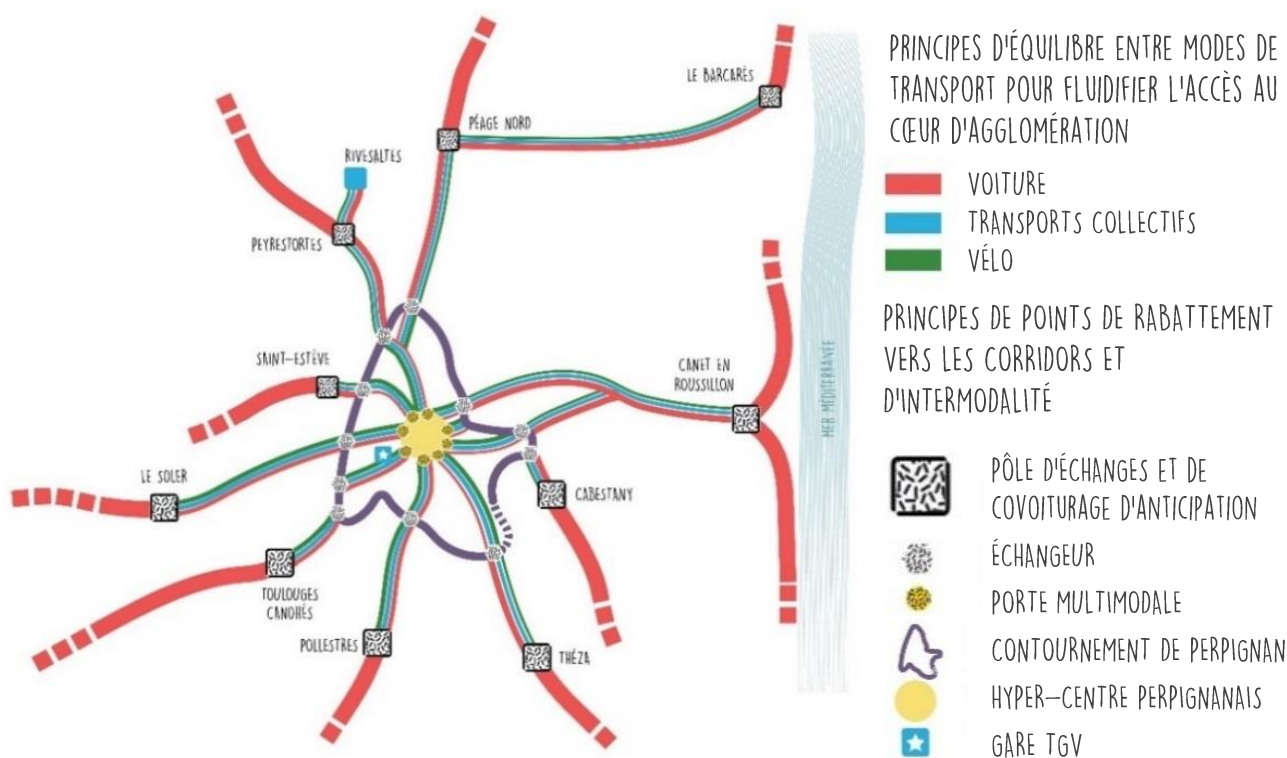


Figure 3 : Principe des corridors d'accès au cœur d'agglomération (AURCA).

2.2 Adapter les plans de circulation et le jalonnement

La hiérarchisation du réseau de voirie pourra notamment se traduire par un **plan de circulation général** qui comportera plusieurs volets et se déclinera sur les différents secteurs du territoire :

- Un volet spécifique aux poids-lourds sera prévu pour coordonner les restrictions catégorielles et les itinéraires (convoi exceptionnel, transport de matière dangereuse, engin agricole). Le jalonnement existant ou mis en place devra orienter les flux de camions de marchandises sur les voies de transit majeur. Des actions spécifiques seront notamment à mettre en œuvre dans la zone logistique Saint-Charles (cf. OAP Saint-Charles).

- Un volet spécifique prévoit un **plan de jalonnement dédié aux cyclistes** coordonné avec la signalisation départementale et basé sur une étude réalisée par PMM. En partenariat avec le Conseil Départemental (CD66) et les communes, le plan prévoit de mettre en place une signalétique adaptée aux cyclistes (et aux piétons lorsque les itinéraires sont mixtes) sur les itinéraires structurants identifiés par le Plan Vélo communautaire et/ou vers les établissements recevant du public (établissements scolaires, hospitaliers et administratifs, équipements culturels et sportifs, etc.). Ce jalonnement servira aussi à guider les cyclistes vers les itinéraires et les points d'intérêt. Les différents gestionnaires travailleront de concert pour harmoniser et rendre cohérent le jalonnement sur le territoire. Ce plan de jalonnement prendra aussi en considération les boucles, les itinéraires cyclo-touristiques et les circuits de découverte (cf. « 13. Conforter l'économie touristique et de loisirs autour des mobilités »).

Les types de panneaux utilisés

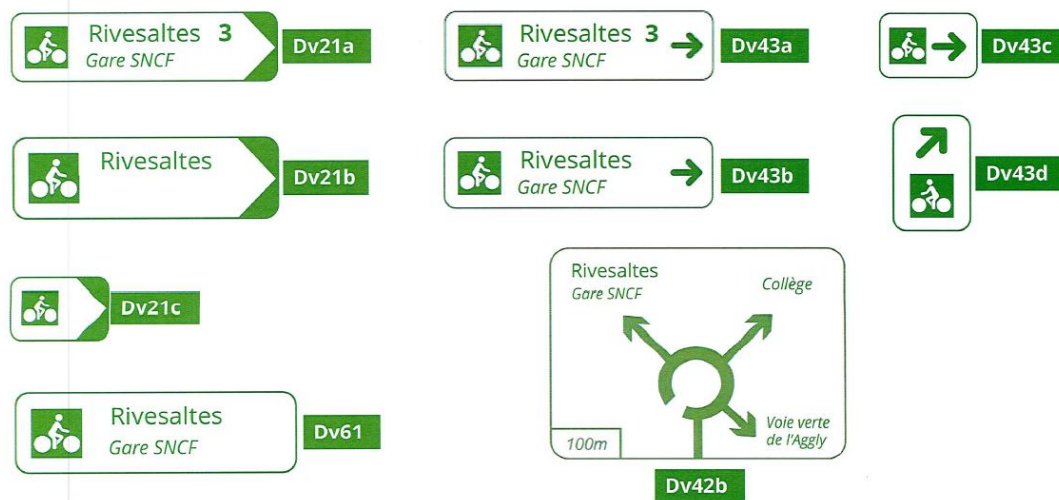


Figure 4 : Extrait de l'étude ITER sur le jalonnement cyclable.

- Chaque quartier fera aussi l'objet de plans de circulation dont le but sera de dissuader le trafic de transit et d'apaiser les espaces publics pour favoriser la convivialité et la vie de quartier (cf. Fiche-actions « 8. Favoriser la marche et la convivialité »). Ces plans seront élaborés et mis en place par les communes en concertation avec PMM, les habitants et les commerçants du quartier.
- Etc.

Le jalonnement routier sera également adapté et amélioré. L'objectif sera d'orienter le trafic routier à destination de l'agglomération perpignanaise vers les pôles d'échanges et de covoiturage de périphérie, prioritairement vers ceux situés suffisamment en amont du périmètre considéré par la ZFE-m (cf. Fiche-orientations « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements » de l'OAP Déplacements).

Un **groupe de travail** sera créé dans le cadre de la préfiguration d'un Observatoire Territorial des Déplacements (OTD) (cf. Fiche-action « 14. Observer et évaluer les pratiques de déplacements ») réunissant les différents gestionnaires de voirie (PMM, communes, CD66) pour élaborer une réflexion sur la coordination des différentes compétences de gestion des espaces publics.

2.3 Modérer les vitesses en agglomération

La modification des plans de circulation doit aller de pair avec un abaissement de la limitation de la vitesse autorisée dans les agglomérations du territoire, au sens du Code de la route. Plusieurs communes sont déjà engagées dans cette démarche. Pour simplifier la compréhension des règles de circulation,

une réflexion sur la modération de la vitesse à l'échelle de la Communauté Urbaine sera conduite en lien étroit avec la mise en place de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) (cf. Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »).

L'**extension des Zones 30** au réseau de voiries apaisées en agglomération sera une action à mener en partenariat avec les communes. Les voies structurantes seront intégrées dans la zone au cas par cas, suivant les situations locales (géométrie de la rue contraignante pour la vitesse, secteurs accidentogènes, etc.). Les entrées et sorties de zone seront aménagées de sorte à les rendre visibles et lisibles par les automobilistes : signalisation verticale et horizontale, ralentisseur, réduction de la largeur de la chaussée, chicane, changement de matériaux, etc. D'autres secteurs plus restreints sont ou seront concernés par la mise en place de zones de rencontre (vitesse limitée à 20km/h) (cf. Fiche-actions « 8. Favoriser la marche et la convivialité »).

Pour encourager les automobilistes à respecter les limitations de vitesse, des dispositifs de régulation du trafic routier comme des **feux vert-récompense** ou des **radars pédagogiques** pourront être installés dans les secteurs propices au dépassement de la limitation de la vitesse autorisée.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
2.1	Créer les corridors d'accès au cœur d'agglomération	Réalisation	Long terme	À déterminer	PMM + CD66 + communes
2.2	Mettre en place un plan de circulation général	Étude	Moyen terme	80k€	PMM + CD66 + communes
	Mettre en place un plan de jalonnement dédié aux cyclistes	Réalisation	Long terme	523 680€	PMM + CD66 + communes
	Mettre en place un groupe de travail sur la coordination des différentes compétences de gestion	Animation	Court terme	À moyens constants	PMM
2.3	Étendre les Zone 30 en agglomération	Étude + réalisation	Court terme	5k€ en signalisation	Communes
	Installer des feux vert-récompense	Réalisation	En continu	30k€/unité	Communes
	Installer des radars pédagogiques	Réalisation	En continu	4 500 à 6k€/unité	Communes

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Fréquentation des lignes structurantes de bus urbains en connexion avec les pôles d'échanges et de covoiturage.
- Occupation des pôles d'échanges et de covoiturage.
- Nombre de dispositifs de régulation du trafic routier installés.
- Part modale du vélo et du transport collectif dans les déplacements entre Perpignan et sa première couronne.
- Linéaire de voirie urbaine en Zone 30.
- Nombre de feux vert-récompense installés.
- Nombre de radars pédagogiques installés.

3 AMELIORER LA SECURITE DE TOUS LES DEPLACEMENTS

Contexte et enjeux

« 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 ». Une politique plus ambitieuse en matière de lutte contre le stationnement illicite doit être menée.

« La faible vitesse des piétons fait rapidement augmenter leur temps de déplacement lorsqu'un obstacle ou un danger les conduit à faire un détour ». C'est particulièrement le cas lors des traversées de certains axes routiers urbains dont les signaux lumineux doivent être adaptés pour sécuriser la traversée des piétons et des cyclistes. Plus globalement, c'est un véritable « code de la rue » qui doit être élaboré.

« 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 ».

« 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'utilisation du vélo. Les stationnements doivent également permettre de sécuriser le vélo contre le vol, car cela peut aussi représenter un frein pour l'usager ».

Objectifs

- Réduire le stationnement illicite.
- Améliorer la sécurité des déplacements, ceux des piétons et des cyclistes en particuliers.
- Améliorer la sécurité dans les bus et aux arrêts.
- Améliorer la sécurité du stationnement cyclable.

ACTIONS

3.1 Réduire le stationnement automobile illicite dans l'espace public

Les gestionnaires de voiries seront sensibilisés aux effets délétères du stationnement illicite sur trottoirs, emplacements de stationnement réservé aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), traversés piétonnes. Des préconisations techniques concrètes seront formulées dans le « code de la rue » et s'inscrira dans la stratégie stationnement (cf. Fiche-actions « 10. S'accorder sur une stratégie stationnement »).

3.2 Adapter les carrefours et intersections à feux de signalisation

La traversée piétonne de certaines voies routières urbaines, comme les boulevards de Perpignan, est peu sécurisante notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Les traversées, surtout celles sur des chaussées de 10m de large ou plus sans îlot refuge central, doivent faire l'objet d'une réflexion pour faciliter leur franchissement. Les solutions envisagées pourront être le rallongement de la durée des feux verts pour les piétons, l'expérimentation de feux piétons avec compte à rebours, l'ajout de **signaux sonores** pour les mal-voyants (cf. Annexe Accessibilité) et/ou la création de **feux verts intégraux** pour les cyclistes et les piétons et d'îlots refuges en traversée de chaussée (cf. Fiche-actions « 8. Favoriser la marche et la convivialité »).

Pour faciliter les déplacements des cyclistes et leur éviter des arrêts répétés, des **cédez-le-passage cycliste au feu** (panneau M12) continueront d'être installés aux carrefours et intersections équipées de feux de signalisation.

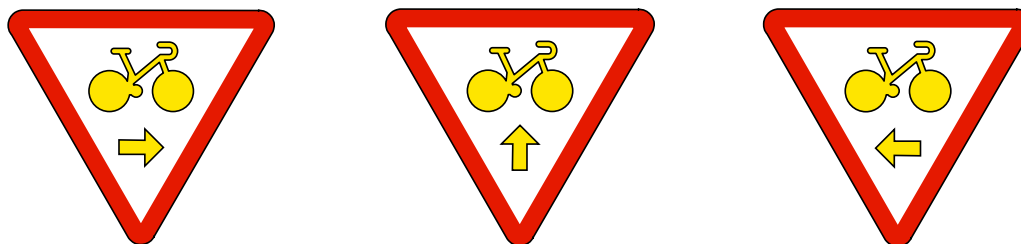


Figure 5 : Le panneau M12 autorisant les cyclistes à ne pas s'arrêter au feu rouge après avoir cédé le passage aux autres usagers prioritaires.

3.3 Lancer l'élaboration d'un code de la rue

En partenariat avec l'ensemble des gestionnaires de voiries, un « **code de la rue** » pourra être créé dans le but de redonner la priorité aux modes alternatifs à l'automobile et aux usagers les plus vulnérables. Ce code devra rappeler les règles indispensables à la cohabitation des usagers des espaces publics, de respect des espaces de chacun (voie de bus, piste cyclable, trottoir), de la limitation de la vitesse autorisée, d'insertion dans les carrefours encombrés, de stationnement autorisé, de vigilance, etc.

Il devra prévoir des outils de communication et des actions de sensibilisation simples et pédagogiques, présenter les aménagements de voirie en cours ou à venir pour mieux organiser le partage de l'espace public (élargissement des trottoirs, piétonnisation, etc.) et/ou mobiliser les polices municipales pour prévenir les incivilités, sanctionner en cas de manquements au Code de la route, préparer des contrôles spécifiques près des écoles par exemple, etc.

Une **démarche-test** pourra être organisée sur des communes volontaires.

3.4 Garantir la sécurité dans les bus, aux arrêts et dans les couloirs de bus

Les huit médiateurs Sankéo assurent le dialogue et la prévention des risques dans les véhicules en circulation comme aux arrêts. En déclinaison de l'axe « cadre de vie » du Contrat de Ville porté par PMM, il s'agira de développer leur mise en réseau avec les médiateurs de quartiers déployés par la Ville de Perpignan pour créer des relais de proximité. Le réseau de caméras de vidéoprotection participant à la sécurité aux arrêts de bus Sankéo pourra faire l'objet de nouveaux déploiements si le besoin s'en fait sentir.

Pour fiabiliser et sécuriser les **voies réservées aux bus**, PMM poursuivra et étendra sa coopération avec la Ville de Perpignan et les autres communes :

- Verbalisation par caméra des couloirs de bus.
- Création d'aménagements et de dispositifs de signalisation pour préserver l'usage des voies réservées aux véhicules autorisées et prioritaires comme avec des bordures de séparation.
- Adaptation de la politique de stationnement sur voirie pour organiser et réguler les capacités de stationnement à proximité des axes empruntés par les bus (cf. Fiche-actions « 10. S'accorder sur une stratégie stationnement »).
- Adaptation des règles de livraison pour en diminuer l'impact sur le fonctionnement des lignes de bus.

- Mesures de circulation pour éviter que les voies réservées aux bus soient régulièrement interrompues par des tourne-à-droite (cf. Fiche-actions « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie »).

3.5 Développer l'offre en stationnement cyclable sécurisé

Des **points de stationnement pour les vélos** sécurisés et adaptés aux différentes pratiques seront déployés sur l'ensemble du territoire :

- À l'image du **parking sécurisé** de la gare de Perpignan, d'autres parkings seront aménagés à proximité des établissements recevant du public (ERP), des pôles d'échanges et de covoiturage et dans les zones d'activités économiques (ZAE) dans le but de répondre à un besoin de stationnement de moyenne durée (jusqu'à 24h). En ZAE, les réflexions autour des parkings seront intégrées aux plans d'actions des démarches de Plans de Mobilité de Zone (PdMZ) (cf. Fiche-actions « 12. Développer des plans de déplacements spécifiques »).
- Certaines communes sont engagées dans une politique d'**augmentation des capacités de stationnements cyclables** au sein des écoles. Il s'agira d'encourager et d'accompagner cette dynamique dans tous les établissements du territoire : écoles via le pilotage d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) (cf. Fiche-actions « 15. Accompagner les aménageurs dans leurs pratiques ») notamment dans le cadre des PdM scolaires (cf. Fiche-actions « 12. Développer des plans de déplacements spécifiques »), collèges (à l'image du collège de Toulouges dont 70% des collégiens viennent en vélo) et lycées. Ces stationnements devront être abrités et sécurisés notamment dans le cas des établissements secondaires.
- De multiples points de 5 à 10 places de **stationnement en arceaux** ou en potelets continueront d'être installés dans et à proximité des centralités urbaines et commerciales pour répondre à un besoin de stationnement de courte durée (jusqu'à quelques heures).
- Des points de stationnement sécurisé pour les vélos pourront être installés dans les parcs et aires de stationnement automobile.
- Des **abris sécurisés** seront aussi prévus sur les lieux de passage comme ceux traversés par les itinéraires cyclables.



Figure 6 : Box sécurisé et vidéoprotégé pour le stationnement des vélos, installé par la Ville de Perpignan à la Gare routière Méditerranée. Il propose 10 places pour vélos classiques et 6 pour vélos à assistance électrique (VAE) (AURCA, 2025).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
3.1	Participer à l'élaboration d'une politique de lutte contre le stationnement illicite	Réalisation	Court terme	À déterminer	Communes
3.2	Installer des signaux sonores aux feux piétons	Investissement	En continu	3 500€/ carrefour équipé	Communes
	Créer des feux vert intégraux	Investissement	En continu	6k€/ carrefour équipé	Communes
	Installer des cédez-le-passage cycliste au feu	Investissement	Court terme	680€/ carrefour équipé	Communes
3.3	Engager l'élaboration d'un code de la rue	Étude	Court terme	70k€	PMM
	Organiser une démarche-test	Réalisation	Court terme	30k€	PMM
3.4	Fiabiliser et sécuriser les voies réservées aux bus	Réalisation	Long terme	À déterminer	PMM
3.5	Installer des arceaux et/ou des potelets	Réalisation	Court terme	300€/ potelet	Communes
	Créer des abris et parcs sécurisés	Réalisation	En continu	2k€/ emplacement	Communes + PMM + CD66

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre d'infractions de stationnement illicite.
- Nombre de feux piétons équipés d'un signal sonore.
- Nombre de carrefours à feu intégral piétons et cyclistes.
- Nombre de panneaux M12 installés.
- Nombre et typologie d'incidents sur le réseau Sankéo.
- Nombre de stationnements cyclables.
- Occupation des stationnements cyclables en arceaux et en parcs sécurisés.

4 FAVORISER L'INTERMODALITE

Contexte et enjeux

Depuis le démarrage du nouveau contrat de délégation de service public, le réseau Sankéo a connu une modernisation en profondeur. Les systèmes d'information voyageurs et de billettiques ont été renouvelés et complétés et l'offre de service a été restructurée et complétée par une offre sur réservation. La politique marketing a également été repensée.

« En tant que cheffe de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports, la Région a l'obligation de conclure un COM (Contrat Opérationnel de Mobilité) [...] à l'échelle du Bassin de Mobilité de Perpignan ».

« PMM et la Région Occitanie travaillent ensemble pour harmoniser leurs réseaux et répondre aux besoins des usagers ».

« Les pôles d'échanges et de covoiturage 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.) ».

Pour construire l'intermodalité sur le territoire et en lien avec les territoires limitrophes, la coopération est indispensable, notamment avec la Région.

Objectifs

- Améliorer la coopération entre AOM locale et régionale.
- Participer à une meilleure coordination de la stratégie de mobilité sous compétence régionale, avec celle des mobilités urbaines.
- Améliorer l'appropriation et l'usage des services de mobilité alternatifs par les usagers.
- Faciliter le report modal à l'entrée de l'agglomération de Perpignan.

ACTIONS

Les actions présentées ici sont à mettre en lien avec la **Fiche-orientations « 4. Améliorer les conditions de report vers le transport public » de l'OAP Déplacements.**

4.1 Participer à l'élaboration du COM à l'échelle du Bassin de Mobilité de Perpignan

En application de l'article L.1215-2 du Code des transports, l'élaboration du **COM** devra participer à construire une stratégie d'organisation des transports à l'échelle d'un bassin de vie dépassant le périmètre de la Communauté Urbaine. Cette démarche sera l'occasion d'envisager la réalisation d'une ou plusieurs enquête(s) pour améliorer les connaissances sur les pratiques de déplacements et participer au suivi et à l'évaluation globale du Projet Mobilités Objectif 2037 (cf. Fiche-actions « 14. Observer et évaluer les pratiques de déplacements »). Cela donnera également la possibilité aux collectivités intégrées dans le périmètre du Bassin de Mobilité de participer financièrement et/ou techniquement à l'enquête : la Région Occitanie, le Département des Pyrénées-Orientales, les neuf EPCI et des collectivités volontaires comme des communes ou le Département de l'Aude. D'autres acteurs pourraient contribuer comme la SNCF ou Autoroutes du Sud de la France (ASF) concessionnaire de l'A9.

L'élaboration de ce contrat sera aussi l'occasion de lancer une réflexion sur l'**amélioration des services de transport collectif routier** (bus, car) identifiés par le SCoT de la Plaine du Roussillon entre le cœur d'agglomération et ses pôles d'échanges et de covoiturage et les polarités urbaines des EPCI du Bassin de Mobilité : Le Boulou, Saint-Cyprien, les pôles d'équilibre d'Elne et de Thuir et le pôle d'appui de Millas.

Des lignes express pourraient être envisagées pour desservir ces trois dernières polarités avec Perpignan.

Le Comité de Partenaires (CdP) mis en place à l'échelle du bassin de Mobilité pourra être le lieu privilégié pour constituer un groupe de travail sur l'information, la tarification et la billettique multimodale. Ce groupe sera force de proposition auprès du Comité Départemental de la Mobilité (CDM), de la Région Occitanie et plus globalement des acteurs de la mobilité locale pour développer les titres de transport combinés, harmoniser les conditions d'accès aux tarifications sociales ou étudier les possibilités d'un support billettique commun.

Le contrat sera aussi l'occasion de lancer une réflexion sur l'amélioration de la diffusion du titre combiné **Kartatoo** et de sa coordination avec les autres offres. Il s'agira aussi de poursuivre l'amélioration de l'interopérabilité des systèmes billettiques Sankéo et liO.

4.2 Développer la Mobility as a Service (MaaS)

Pour simplifier et faciliter l'usage des services de mobilité sur le territoire communautaire, l'application Sankéo finalisera son évolution vers une **application MaaS** pour répondre à une large palette de besoins en matière de mobilité : suivre son bus (régulier et scolaire) en temps réel, réserver un taxi, louer une voiture, utiliser un vélo ou une trottinette en libre-service, entrer et sortir d'un parking, acheter son titre de transport (Sankéo, liO et Kartatoo), utiliser des véhicules en auto-partage, référencer l'accessibilité de la chaîne du déplacement pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) (cf. *Fiche-actions « 18. Lutter contre les freins à la mobilité »*), calculer son itinéraire, etc. Les services du Groupement pour l'insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) pourront être intégrés à cette application (cf. *Annexe Accessibilité*). L'expérience proposée pourra être personnalisée : par exemple en indiquant les services de mobilité disponibles à proximité en fonction de la localisation de l'usager.

4.3 Constituer un réseau de pôles d'échanges et de covoiturage

Pour étoffer le réseau de pôles d'échanges et de covoiturage reconnu par le SCoT de la Plaine du Roussillon, des réflexions seront menées sur le potentiel de création de pôles complémentaires. Les travaux de deux pôles seront engagés d'ici 2026 à Bompas et à Technosud (Perpignan). Celui de Technosud proposera une trentaine de places de stationnement, un parking vélos et une nouvelle desserte par la ligne Pulséo A. Celui de Bompas proposera une vingtaine d'emplacements de stationnement ainsi qu'un parking vélos.

Certains secteurs d'étude prendront en considération le potentiel de mutualisation (cf. *Fiche-actions « 10. S'accorder sur une stratégie stationnement »*) avec les offres de stationnement privé présentes. Les capacités de mutualisation seront aussi envisagées dans les Secteurs de Projet Stratégique (SPS).

À termes, chaque ligne structurante du réseau Sankéo sera connectée à des pôles d'échanges et de covoiturage dans un objectif global d'amélioration du niveau de service.

Il s'agira aussi de multiplier de plus petits pôles d'échanges à l'intérieur de la ceinture des boulevards. Ceux-ci s'organiseront autour des échanges entre modes actifs et transport collectif.

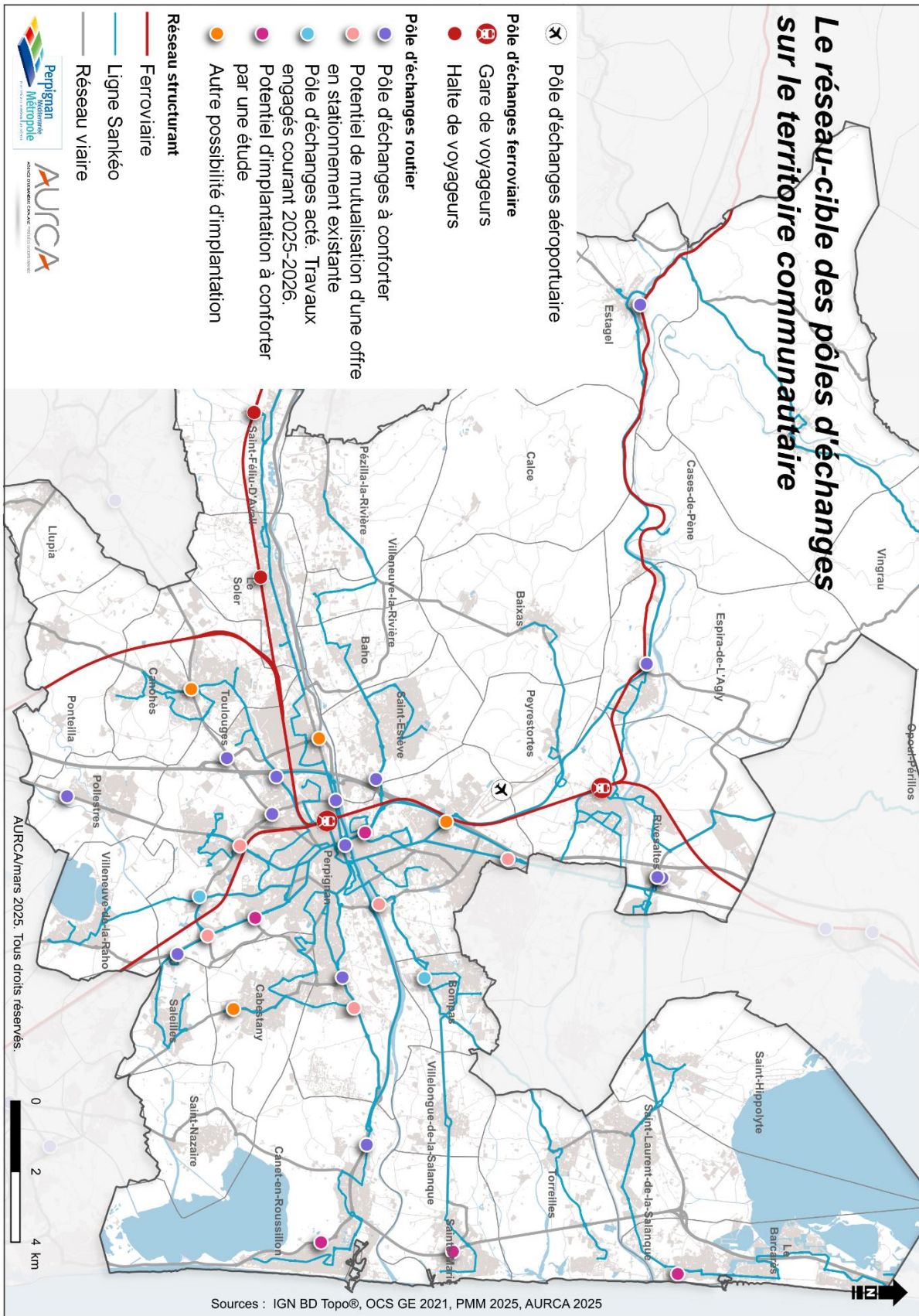


Figure 7 : Réseau cible des pôles d'échanges et de covoiturage à long terme. Les secteurs d'opportunité d'implantation de nouveaux pôles identifiés sur la carte sont des secteurs d'études qui peuvent inclure plusieurs emprises différentes. L'objectif est de conserver la possibilité d'aménager de nouveaux pôles dans ces secteurs (AURCA, 2024).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
4.1	Élaborer le COM	Réalisation	Court terme	À arbitrer	Région Occitanie
	Améliorer la coordination des services de transport collectif routier	Réalisation	Moyen terme	À arbitrer	Région Occitanie + PMM
	Communiquer autour du titre Kartatoo	Réalisation	En continu	5k€/ campagne	Région Occitanie + PMM
4.2	Finaliser l'application MaaS	Réalisation	Fin 2026	336,3k€	PMM
4.3	Constituer un réseau de pôles d'échanges et de covoiturage	Réalisation	Long terme	À arbitrer	Région Occitanie + PMM + CD66 + communes

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Fréquentation des lignes liO connectant PMM aux polarités urbaines des EPCI du Bassin de Mobilité.
- Nombre de titres Kartatoo vendus.
- Nombre de téléchargement et fréquentation de l'application MaaS.
- Nombre de titres en vente sur support dématérialisé.
- Nombre de panneaux à affichage installés.
- Fréquentation des pôles d'échanges et de covoiturage.
- Nombre de tarifs préférentiels vendus.

5 DEVELOPPER L'ACCESSIBILITE FERROVIAIRE

Contexte et enjeux

« La Communauté Urbaine, et plus largement le bassin de Mobilité, possède une étoile ferroviaire en trois branches ».

« 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 ».

« 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 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 de marchandises ».

Objectifs

- Augmenter la part modale du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

ACTIONS

Les actions présentées ici sont à mettre en lien avec la **Fiche-orientations « 4. Améliorer les conditions de report vers le transport public » de l'OAP Déplacements**.

5.1 Valoriser l'étoile ferroviaire perpignanaise

En plus du besoin de préserver et d'entretenir les infrastructures ferroviaires, l'offre devra être maintenue. D'ores-et-déjà des investissements régionaux sur la ligne de Narbonne à Port-Bou sont envisagés jusqu'en 2026 pour augmenter le nombre de trains en circulation. En coopération avec la Région Occitanie, il s'agira d'examiner les possibilités d'optimisation de **l'offre ferroviaire sur la ligne de Perpignan à Villefranche/Vernet-les-Bains**. À terme, ces deux lignes constitueront la structure d'un **réseau ferroviaire périurbain** mais adapté au contexte local différent des grandes métropoles et à la complexité de la cohabitation des différents usages et services au sein de l'étoile ferroviaire perpignanaise. Une attention particulière sera portée sur le cadencement, les amplitudes horaires, la vitesse et la capacité des rames.

À plus long terme, l'opportunité de **réouvrir la ligne de Rivesaltes à Axat** au transport de voyageurs, réaffirmée par le SCoT de la Plaine du Roussillon, reste soumise à son inscription au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Occitanie qui sera prochainement révisé. Ce projet serait moteur dans une perspective de développement territorial de la vallée de l'Agly en cohabitation sur voie unique avec le Train Rouge et le trafic de fret.

Le Volet Déplacements s'applique à relayer certains sites d'opportunité reconnus par le SCoT de la Plaine du Roussillon pour la **création** ou la **réouverture de gares/haltes ferroviaires** à Université-Tecnosud, Saint-Charles/Sainte-Eugénie, Torremilà et Estagel (conditionné à la réouverture de la ligne de Rivesaltes à Axat) sous réserve de mesurer l'opportunité et à la confronter à leur faisabilité technique et financière.

Toutes les études s'attacheront à déterminer la faisabilité technique et financière. Les questions de protection contre les nuisances sonores et la sécurité routière, notamment en lien avec les passages à niveau à sécuriser, seront également étudiées avec attention (cf. *Fiche-orientations « 3. Améliorer la sécurité de tous les déplacements » de l'OAP Déplacements*). La définition du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) à l'échelle du Bassin de Mobilité de Perpignan (cf. *Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité »*), sera l'occasion d'affirmer cette volonté de valoriser l'étoile ferroviaire

perpignanaise. Dans cette perspective, ces projets rentreront dans l’affirmation d’un maillage ferroviaire périurbain. Ils devront répondre à des besoins quotidiens de mobilité alternative à l’automobile crédible et économique, notamment dans un contexte de restriction de circulation et de stationnement au sein de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) (cf. Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »).

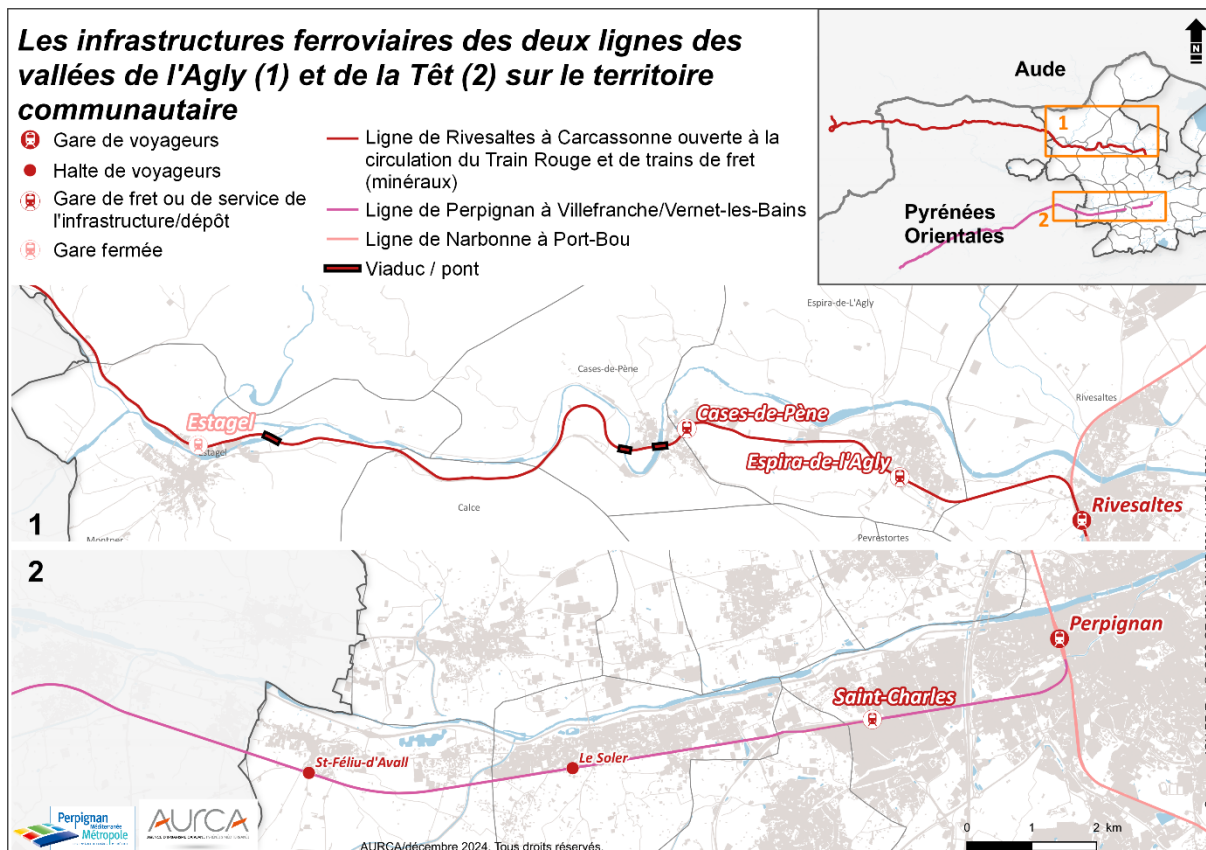


Figure 8 : Les infrastructures ferroviaires à préserver sur les lignes des vallées de l’Agly et de la Têt sur le territoire communautaire.

5.2 Anticiper les enjeux de développement du fret ferroviaire

En lien avec les acteurs compétents, la pérennité des **lignes de fret ferroviaire** et du terminal rail-route de Perpignan Saint-Charles sera assurée. En partenariat avec la Région Occitanie, la SNCF et les opérateurs, il s’agira aussi de lancer des réflexions sur le développement de nouvelles lignes et/ou de nouveaux projets dans le but de favoriser le report modal du transport routier vers le fret ferroviaire.

La compatibilité de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) avec le transport de marchandises entre Perpignan et Béziers permettrait de sécuriser le transport de matières dangereuses en dehors de Perpignan et de libérer des sillons ferroviaires sur la ligne historique. Elle sera déterminée par les études de faisabilité en cours. Le tracé exact reste aussi à déterminer et sera influencé par la maîtrise foncière des emprises et les procédures réglementaires comme les interventions préparatoires et les expérimentations écologiques qui vont se dérouler à partir de 2025. Les études complémentaires préalables à l’enquête publique sur la phase 2 devraient rendre leurs conclusions d’ici 2026, suivie par la concertation préalable qui devrait se dérouler entre 2026 et 2028. Enfin, la phase travaux devrait se dérouler entre 2029 et 2034.

La ligne ferroviaire de Rivesaltes à Axat est toujours empruntée par des **trains de minéraux** (feldspath-dolomie). Le devenir de cette activité ainsi que son extension à d’autres formes de marchandises à long

terme devront être considérés dans le projet de réouverture de la ligne au transport de voyageurs.

Une réflexion liminaire sera menée avec l'État, la Région Occitanie et SNCF Réseau sur la nécessité de créer un troisième terminal de transport combiné à Rivesaltes, à la faveur de la réalisation de la phase 2 du projet de LNMP à l'horizon 2040. Ce projet est à mettre en perspective avec la potentielle saturation future des deux terminaux existants et dans le cas où leur extension serait impossible.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
5.1	Structurer un réseau ferroviaire périurbain	Réalisation	Long terme	À préciser au terme des études	Région Occitanie + SNCF
	Étoffer l'offre ferroviaire sur la ligne de Perpignan à Villefranche/Vernet-les-Bains	Investissement	Long terme	À préciser au terme des études	Région Occitanie + SNCF
	Étudier la possibilité de rouvrir la ligne de Rivesaltes à Axat	Étude	Moyen terme	À préciser au terme des études	Région Occitanie + SNCF
	Étudier la possibilité de créer ou de rouvrir des gares et haltes ferroviaires	Étude	Moyen terme	À préciser au terme des études	Région Occitanie + SNCF
5.2	Pérenniser les lignes de fret ferroviaire existantes	Investissement	En continu	À préciser au terme des études	Région Occitanie + SNCF
	Lancer des réflexions sur le développement de nouvelles lignes	Étude	En continu	À préciser au terme des études	Région Occitanie + SNCF

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre de voyageurs passant par les gares du territoire.
- Nombre de trains de voyageurs sur le réseau ferroviaire.
- Nombre de kilomètres de voie ferrée en exploitation sur le territoire.
- Nombre de gares et haltes ferroviaires en exploitation sur le territoire.
- Nombre de trains de marchandises sur le réseau ferroviaire.
- Nombre de lignes de fret ferroviaire.

6 AMELIORER LES PERFORMANCES DU RESEAU SANKEO

Contexte et enjeux

« Au 1er janvier 2024, le réseau a connu une importante restructuration. Depuis, Sankéo poursuit les changements d'itinéraires et d'horaires pour certaines lignes afin de les prolonger ou d'éviter aux usagers des correspondances ». Avant cela, un gros travail d'optimisation et de développement des services a été réalisé pour améliorer la qualité du réseau.

Cependant, « les bus circulent dans le flux de circulation général et sont donc soumis aux aléas de la circulation routière. [...] 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.) ».

« [...] 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. [...] « 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 ».

Objectifs

- Améliorer la ponctualité et la fiabilité du passage des bus.
- Étoffer l'offre.
- Répondre aux besoins des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), des travailleurs des zones d'emplois et des visiteurs des sites touristiques.
- Augmenter la fréquentation du réseau Sankéo.

ACTIONS

Les actions présentées ici sont à mettre en lien avec la **Fiche-orientations « 4. Améliorer les conditions de report vers le transport public » de l'OAP Déplacements**.

6.1 Préfigurer un réseau de bus en site propre

En coopération avec les communes, PMM s'accordera sur un **programme de réalisation d'aménagements et d'équipements** nécessaires pour faciliter et prioriser la circulation des bus sur les lignes structurantes Pulséo et Principales en ciblant les points noirs et carrefours difficiles identifiés grâce au système d'aide à l'exploitation du réseau déployé à l'été 2024. Ce programme prévoira notamment des priorités aux feux, des réaménagements d'intersections/carrefours, des voies d'insertion voire de simples changements de gestion des priorités. Les caractéristiques des aménagements et les gains attendus sont fixés par le programme et viendront compléter les aménagements prioritaires déjà opérants (Avenue d'Argelès, Avenue Kennedy, Boulevard Clémenceau, Avenue du Languedoc, etc.).

En articulation avec ce programme continu de réalisation, une réflexion autour d'un réseau-cible de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) pourra être envisagé en se basant prioritairement sur les voies support de partage modal (cf. *Fiche-orientations « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie » de l'OAP Déplacements*) et les tracés des lignes Pulséo. Il s'agira de travailler en cohérence avec le réseau de pôles d'échanges et les secteurs de projets stratégiques à dominante d'habitat (cf. *Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité »*). Il s'appuiera sur les conclusions et apports d'études circulatoires (flux, sens de

circulation, etc.) et stationnement. Pour Perpignan, cette ambition sera l'occasion d'intervenir sur l'une des principales pénétrantes de la ville, et de requalifier et régénérer les voies et espaces publics attenants (réfection de trottoirs, réalisation d'aménagements bénéficiant au réseau cyclable, installation de nouveaux équipements publics et de mobilier urbain, végétalisation de la ville et lutte contre la surchauffe urbaine, etc.).

Les opérations envisagées seront examinées au regard de l'évaluation des gains sur les temps de parcours TCU, de l'analyse de l'aménagement sur les réseaux existants (routier, TC, cyclable), des effets sur le foncier et les sites de projets urbains, des enveloppes budgétaires déterminées (intégrant la dimension VRD).

6.2 Poursuivre l'amélioration de la desserte en transport collectif

La période 2018-2024 a vu la mise en œuvre d'un réseau de transports collectifs urbains largement repensé pour gagner en lisibilité et en efficacité, dans un contexte urbain contraignant, avec peu de voies réservées aux bus.

Le programme de réalisation d'aménagements et d'équipements va préfigurer une **restructuration partielle du réseau de bus**. L'accroissement de l'offre en transports en commun se basera sur la recherche de la meilleure adéquation entre niveau d'offre et usage en vue de maîtriser les coûts d'exploitation du réseau et d'investissement en matière de matériel roulant. Le réseau de bus structurant sera en connexion avec les pôles d'échanges et de covoiturage d'anticipation et de correspondance urbaine (cf. Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité »).

La **fréquence de passage des bus** pourra être améliorée prioritairement sur les lignes Pulséo B, C et D et les **amplitudes horaires** pourront être allongées pour les lignes structurantes (Pulséo et Principales).

En lien avec le nouveau Contrat de ville 2024-2030, les Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV) sont particulièrement ciblés par cette action dont le but est d'améliorer la pénétration des **lignes structurantes au sein de ces quartiers**, ou leur rapprochement en vue de contribuer à leur désenclavement.

Les **lignes desservant les zones d'emplois** continueront d'être optimisées pour mieux répondre aux besoins des travailleurs et notamment ceux dont les horaires de travail sont en décalés et/ou de nuit. Une attention particulière sera portée aux zones d'activité Polygone Nord et Tecnosud qui sont d'ores et déjà desservies par la ligne A. Pour cette dernière, l'expérimentation d'un Plan de Mobilité de zone sera l'occasion d'intégrer cette problématique (cf. Fiche-actions « 12. Développer des plans de déplacements spécifiques »). Les usagers dans leur ensemble profiteront l'amélioration de la desserte.

Une attention particulière sera portée à la desserte des sites touristiques à l'image de la navette estivale de soirée (cf. Fiche-actions « 13. Conforter l'économie touristique et de loisirs autour des mobilités »).

L'amélioration de l'efficacité du réseau passera aussi par la poursuite de l'optimisation des **distances inter-arrêts** et par le **redressement des tronçons de certaines lignes** principales et express pour éviter les branches, offrir des tracés les plus directs possibles, éviter les détours, et ainsi réduire les temps de parcours tout en garantissant une couverture la plus complète possible de la population.

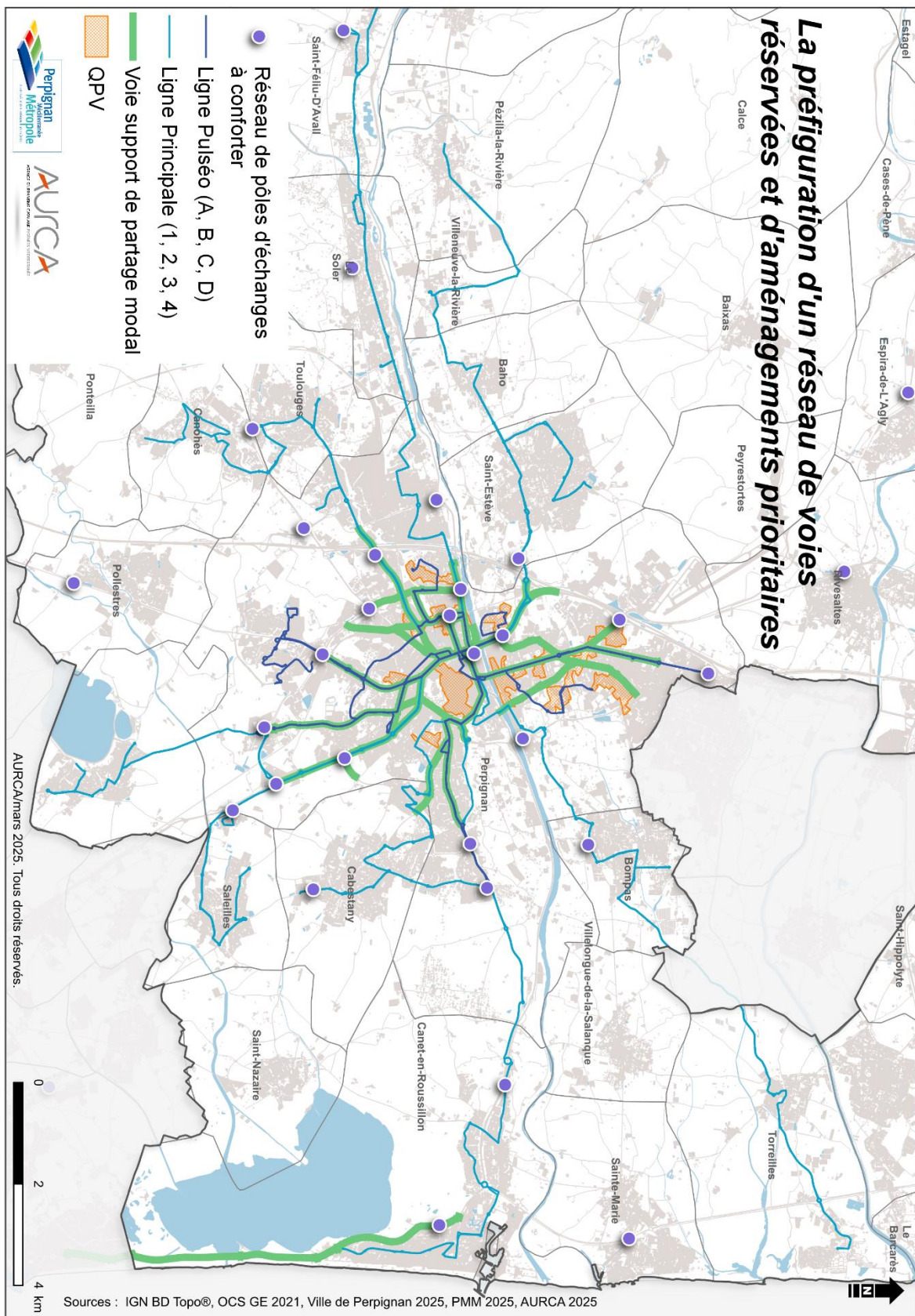


Figure 9 : Les lignes de bus et les voiries ciblées par les aménagements et équipements de priorisation des bus. Les tracés identifiés sur la carte sont des corridors d'études qui peuvent inclure plusieurs emprises différentes. L'objectif étant de conserver la possibilité de mettre en place des aménagements et des équipements favorisant la circulation des bus sur ces axes.

6.3 Poursuivre l'amélioration des services Sankéo

L'AOM Perpignan Méditerranée Métropole, en lien fort avec l'exploitant du réseau, maintiendra une attention particulière sur les dynamiques socio-démographiques à l'œuvre et sur la « désynchronisation des rythmes de vie » pour adapter ses services, tester des démarches expérimentales, et progresser encore dans l'information aux usagers. Pour compléter le système des QR Codes annonçant en temps réel l'attente avant le prochain passage aux arrêts Sankéo, des BIV seront installés au droit des arrêts stratégiques.

Sankéo continuera de développer et d'étoffer son offre de service en poursuivant la réflexion sur la faisabilité d'installer des racks à vélo sur les lignes de cars, comme la ligne 10 express qui ne circule qu'en période estivale sur un itinéraire sans aménagement cyclable sécurisé. Les lignes desservant les communes littorales pourraient être ciblées prioritairement car en connexion directe avec l'EuroVélo 8 (EV8).

Le succès du **TSR Bassins de vie** vient appuyer la volonté de PMM de développer ce service et de l'améliorer. À termes, il pourra systématiser la desserte des Pôles d'échanges et de covoiturage du territoire (cf. Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité ») et le nombre de véhicules affectés devra être complété pour limiter le taux de refus.

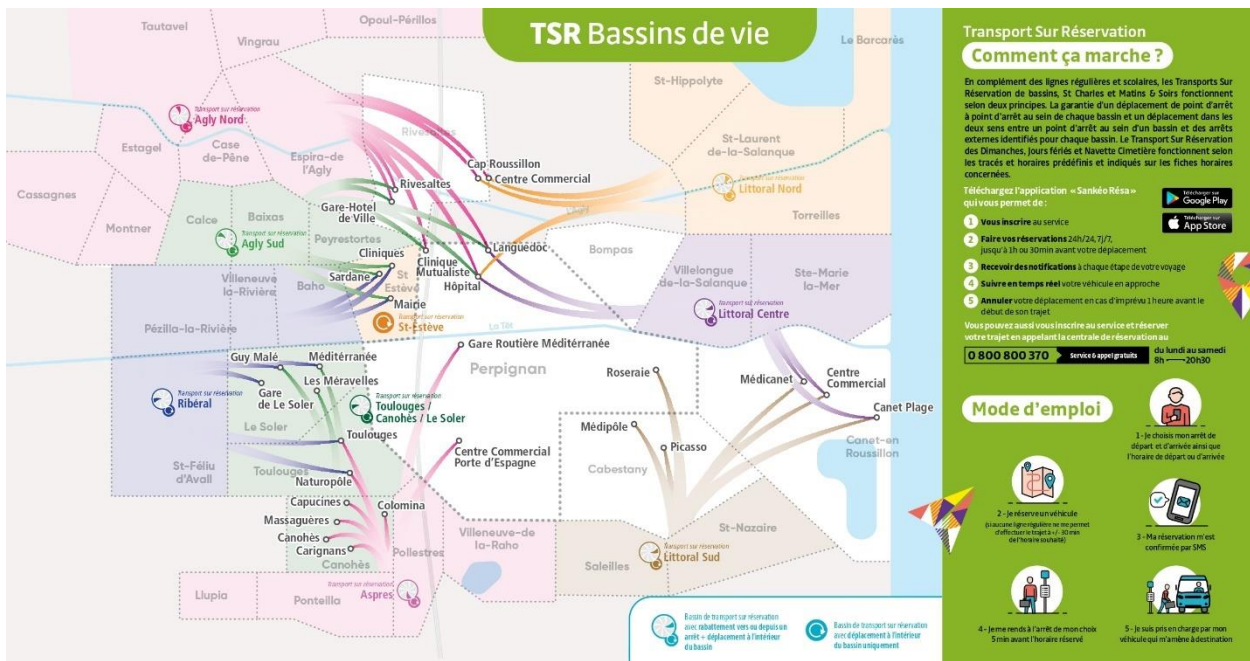


Figure 10 : Carte des Bassins de vie du transport sur réservation mis en place par Sankéo.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Mesure	Type d'action	Calendrier/échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
6.1	Conduire une étude généralisée d'amélioration de la performance bus	Étude	Court terme (2025-2026)	90k€	PMM
	Réaliser les aménagements et équipements de priorisation des lignes armatures et principales	Investissement	Court à moyen termes	À déterminer	PMM
6.2	Adapter le réseau aux évolutions urbaines	Réalisation	En continu	À déterminer	PMM
	Améliorer la desserte des zones d'emploi	Réalisation	En continu	À déterminer	PMM
	Améliorer la desserte des sites touristiques	Réalisation	Court terme	À déterminer	PMM
	Optimiser les distances inter-arrêt	Réalisation	En continu	À déterminer	PMM
	Redresser des tronçons de lignes	Réalisation	En continu	À déterminer	PMM
6.3	Développer le TSR	Investissement	Court terme	150k€ /véhicule/an	PMM

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Vitesse commerciale des bus Sankéo.
- Temps de Parcours des bus Sankéo.
- Fréquentation du réseau Sankéo.
- Linéaire du réseau de bus en site propre (voies réservées).
- Distance moyenne entre deux arrêts de bus sur les lignes du réseau Sankéo.
- Nombre de carrefours à feux équipés de la priorité.
- Fréquentation du TSR.

7 RENFORCER LE PLAN VELO COMMUNAUTAIRE

Contexte et enjeux

« Perpignan Méditerranée Métropole a lancé en 2021 un « Plan Vélo » ambitieux qui prévoit de développer un réseau métropolitain de 500km, pour les déplacements du quotidien et dirigé en priorité vers les établissements scolaires, les centres-bourgs et les zones d'activités économiques ».

Complémentairement, « plusieurs communes affichent une forte ambition cyclable, souvent corrélée à des stratégies de végétalisation, de santé publique, et de réduction des nuisances ».

L'existence d'itinéraires de niveaux européens (EuroVélo 8), nationaux (V81) et communautaires (Es Têt), vient consolider cette armature.

Après 4 années de mise en œuvre, le plan vélo devra être mis à jour pour tenir compte des évolutions constatées dans les pratiques de déplacement et poursuivre la construction de « l'écosystème vélo communautaire ».

Objectifs

- Renforcer le réseau cyclable.
- Faciliter et encourager l'acquisition et l'usage du vélo.
- Faire émerger un écosystème vélo économique et social local.

ACTIONS

Les actions présentées ici sont à mettre en lien avec la [Fiche-orientations « 5. Renforcer le Plan Vélo communautaire » de l'OAP Déplacements](#).

7.1 Compléter et renforcer le réseau cyclable

Le **Plan Vélo communautaire** prévoit l'aménagement de 11 itinéraires intercommunaux sécurisés prévus à horizon 2031. D'autres itinéraires compléteront le maillage. Des itinéraires cyclables à haut niveau de service seront créés sur les voies support de partage modal (cf. *Fiche-orientations « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie » de l'OAP Déplacements*) et compléteront le réseau structurant.

Les itinéraires identifiés doivent, à terme, permettre de relier l'ensemble des communes entre elles et préfigurer les liaisons avec les intercommunalités voisines jusqu'aux limites administratives. Ils répondront de manière prioritaire aux déplacements du quotidien c'est-à-dire les trajets domicile-travail des salariés, et domicile-étude des écoliers, des collégiens et des lycéens. Ils assureront une accessibilité cyclable sécurisée, directe et confortable des établissements recevant du public (ERP), notamment ceux d'intérêt communautaire, des quartiers résidentiels, des zones d'emplois et d'activités et également, des pôles d'échanges et de covoiturage.

Le réseau cyclable formera à terme un chevelu densément maillé avec, en son centre, Perpignan. Il sera complété par les aménagements conduits par le Conseil Départemental en partenariat avec PMM en rive de routes départementales ainsi que par les aménagements communaux. Une réflexion pilotée actuellement par le Conseil Départemental permettra d'adopter un référentiel d'aménagements commun à l'ensemble des parties prenantes (cf. *Fiche-actions « 15. Accompagner les aménageurs dans leurs pratiques »*). Ce référentiel inclura notamment une réflexion sur l'adaptation des aménagements à la circulation des nouveaux types de vélos (cargo, couché, tricycle, longtail, etc.) dont ceux adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) (cf. *Annexe Accessibilité*), et des recommandations sur les essences d'arbres et d'arbustes à déployer le long des itinéraires pour les ombrager (cf. *OAP thématique Trame Verte et Bleue*).

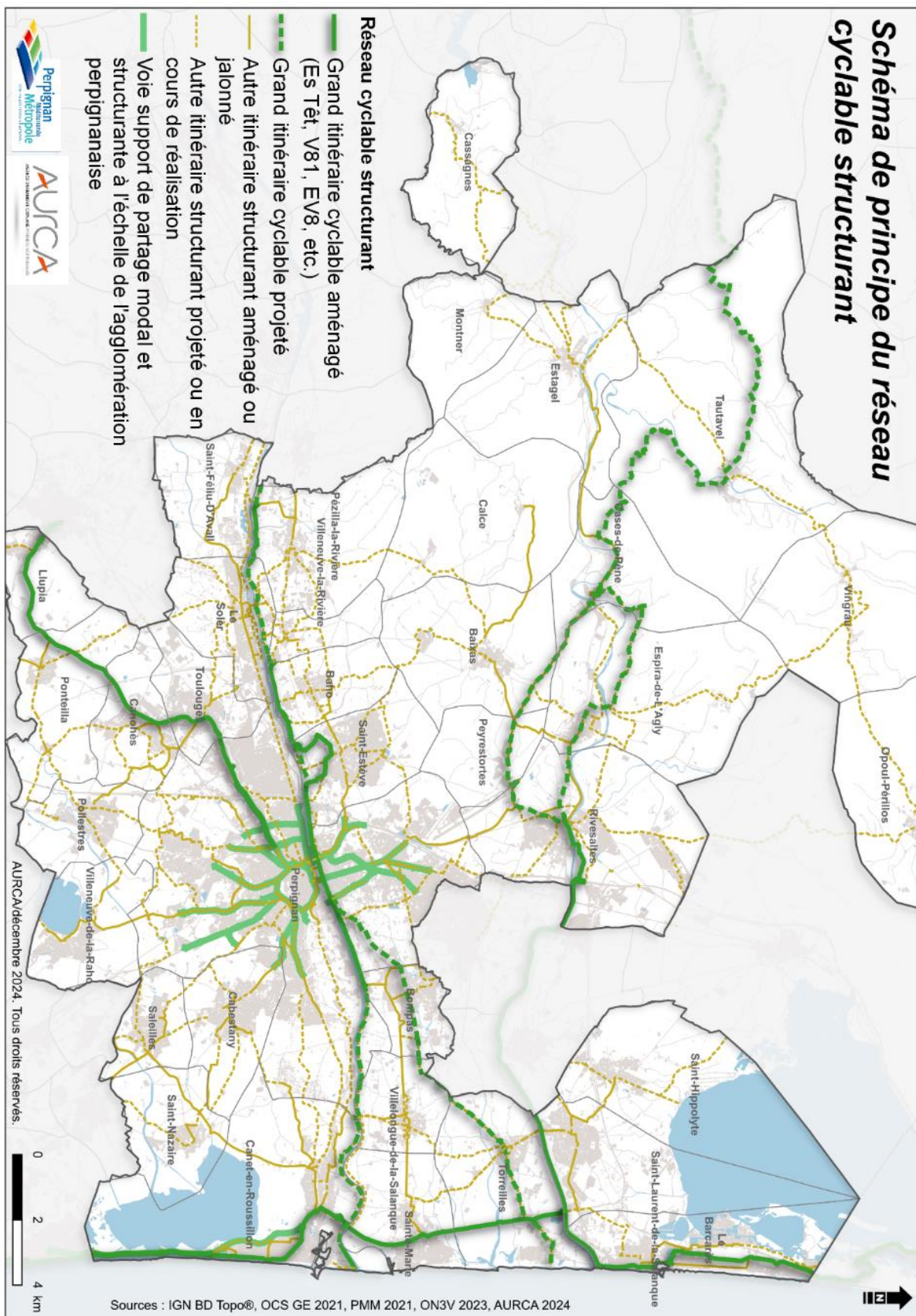


Figure 11 : Le potentiel réseau cyclable structurant à long terme. Les tracés identifiés sur la carte sont des corridors d'études qui peuvent inclure plusieurs emprises différentes. L'objectif étant de conserver la possibilité de mettre en place des aménagements cyclables sur ces axes (AURCA, 2024).

Le Volet Déplacements reprend les franges urbaines et rurales (ceintures boisées, massifs boisés, ceinture verte autour de l'agglomération perpignanaise) ainsi que les continuités identifiées par le SCoT de la Plaine du Roussillon et pouvant accueillir des itinéraires dédiés aux modes actifs. Celles-ci devront faire l'objet d'une réflexion autour de la mise en réseau de ces espaces par un **maillage de voies vertes** dédiées à un usage de loisirs et de promenade. Ces itinéraires pourront s'appuyer sur les chemins ruraux existants ou à réinvestir.

7.2 Poursuivre le développement de services dédiés aux cyclistes et développer l'économie du vélo

En lien avec le plan de jalonnement dédié aux cyclistes (cf. Fiche-actions « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie »), une **identité visuelle** spécifique au réseau cyclable communautaire sera expérimentée et déployée. Les itinéraires cyclables seront identifiés et numérotés à la manière de lignes de transports publics de manière à mieux signifier leur continuité et leur cohérence.

La recherche d'itinéraires vélo sera possible via la nouvelle application MaaS (cf. Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité ») de manière à mieux prendre en compte l'existence des aménagements cyclables et les itinéraires les plus sécurisés pour les cyclistes.

Des **kits de réparation pour les vélos** seront déployés sur le territoire et intégreront également la composante « vélo-tourisme ».

La **gamme de vélos Sankéo proposés à la location** sera diversifiée pour répondre à des besoins spécifiques comme des vélos cargo, des vélos adaptés aux PMR (cf. Annexe Accessibilité) ou des vélos pliants.

PMM poursuivra également son soutien logistique aux **bourses aux vélos d'occasion**.

L'**aide à l'achat et à la réparation** de vélos pourra être complétée par une aide bonifiée à destination des salariés des entreprises membres du club Plan de mobilité employeurs de PMM.

Enfin, la Plan Vélo bénéficiera de sa « vitrine » : la **Maison du vélo (MDV)** de la rue de la Cloche d'Or à Perpignan. Ce projet s'inspire des richesses et des particularismes locaux. Parmi les points de départ du projet, il y a d'abord le souhait de la Casa Bicicleta, cette association dynamique qui accompagne ses adhérents dans l'auto-réparation de leurs vélos et qui propose également des cours de remise en selle, de s'installer dans un local plus grand qui lui permette de poursuivre son développement. Ensuite, il y a cette opportunité que représentait l'acquisition du local de la rue de la Cloche d'Or et ses 500m², alors qu'il était vide depuis plus de 10 ans. Il y a également les difficultés rencontrées par une partie des habitants du territoire qui sont éloignés de l'emploi, qui rencontrent d'importants freins à la mobilité mais qui parallèlement, disposent de savoirs faire en mécanique et en métallurgie. Enfin, il y a bien entendu l'existence depuis plusieurs années d'une formation diplômante « maintenance et services vélos » dispensée par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Rivesaltes.

Ainsi en plus d'être un point multiservices regroupant tout à la fois un atelier d'auto-réparation des vélos, un box de stationnement vélos Sankéo qui permettra aux habitants et visiteurs du quartier de stationner leurs vélos en toute sécurité et un comptoir d'informations à destination des habitants et des cyclotouristes, cette Maison du vélo constituera un pôle d'insertion sociale et professionnelle autour des métiers du vélo et de la mobilité :

- Elle viendra compléter l'offre de formations locales sur les métiers du vélo au travers de stages et de dispositifs courts pré-qualifiant.
- Elle hébergera et elle accompagnera des jeunes entreprises dans le montage de leurs projets au sein des bureaux de l'accélérateur. Ces jeunes entreprises auront accès à l'atelier d'auto-réparation mais aussi à l'atelier métal qui sera équipé de toutes les machines-outils qui permettront de transformer un vélo ou de créer un prototype.

- Elle proposera à toutes les personnes accueillies - les adhérents des associations, les porteurs de projets, les stagiaires, les personnes en formation, etc. - des communs matériels c'est-à-dire, les bureaux de l'accélérateur, l'atelier métal, un espace modulable mais aussi des communs immatériels autour du partage de connaissances et de compétences.
- Enfin, elle participera à animer la communauté vélo locale - les associations, les fabricants, les centres de formations, les prestataires de services, les cyclo-logisticiens, les institutions, etc. - pour favoriser les rencontres, les idées et surtout développer la pratique cyclable et accompagner l'émergence d'un véritable écosystème économique et social du vélo.

Pour remplir ses missions de formation et d'insertion sociale et professionnelle sans pour autant multiplier les dispositifs et les intervenants, la Maison du vélo associera dans son fonctionnement les prescripteurs et les acteurs locaux de la politique de la ville notamment (*cf. Fiche-actions « 18. Lutter contre les freins à la mobilité »*).

L'adhésion de PMM au **Cluster Vélo Vallée** améliorera la visibilité et l'attractivité du territoire pour les acteurs de la filière vélo. Ce collectif d'acteurs économiques, associatifs et institutionnels a principalement pour ambition d'animer et de fédérer les acteurs régionaux du cycle et de les accompagner dans leurs projets de développement industriel et de création de services vélo. Il vise également à faire de l'Occitanie une région fleuron du tourisme à vélo. Cette adhésion est une opportunité pour s'intégrer à un réseau d'entreprises et d'acteurs publics, de bénéficier de l'expertise technique du cluster, d'être associée aux salons, plénières et webinaires organisés en région et au-delà, mais aussi de bénéficier de la dynamique économique qu'il véhicule et d'être identifiée parmi les territoires moteurs en matière de vélo.

L'objectif étant de favoriser l'émergence de projets économiques tournés vers le vélo comme le développement d'unités de fabrication ou encore l'émergence de prestataires de service.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
7.1	Aménager les itinéraires cyclables du Plan Vélo	Étude + réalisation	Échéance 2030	3M€/an	PMM
	Aménager un maillage de voies vertes	Étude + réalisation	Long terme	200k à 500k€/km	PMM + CD + communes
7.2	Créer une identité visuelle dédiée et la décliner sur le territoire	Réalisation	2026-2030	Étude : 70k€ Déclinaisons terrain : à arbitrer	PMM
	Compléter le moteur de recherche d'itinéraire cyclable de l'application MaaS	Réalisation	Court terme	À arbitrer	PMM via Sankéo
	Installer des stations de réparation pour les vélos	Investissement	Court terme	500 à 3 000€/unité	PMM + communes
	Créer la Maison du vélo	Réalisation	1 ^{er} trimestre 2026	1,2M€	PMM
	Diversifier l'offre de location de vélos	Investissement	En continu	50k€	PMM via Sankéo
	Soutenir les bourses aux vélos d'occasion	Investissement	En continu	Sans surcoûts	PMM
	Augmenter et renouveler l'aide à l'achat d'un VAE	Investissement	En continu	200k€/an	PMM
	Mettre en place une aide bonifiée pour l'achat d'un vélo à destination des salariés	Investissement	En continu	100€/unité	PMM

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Part modale du vélo.
- Nombre de stations de réparation pour les vélos installées.
- Nombre de km d'itinéraires cyclables aménagés.
- Nombre de km de voies vertes aménagés.
- Nombre de vélos Sankéo à la location et taux d'usage.
- Nombre de bourses aux vélos d'occasion soutenues.
- Nombre et profils des bénéficiaires de l'aide à l'achat et à la réparation.
- Nombre d'événements organisés à la Maison du vélo.
- Nombre de jeunes entreprises hébergées par la Maison du vélo et nombre d'entreprises créées.
- Nombre de personnes accueillies en stages ou en formation pré-qualifiante.
- Nombre de permanences tenues par les partenaires de la Maison du vélo.

8 FAVORISER LA MARCHÉ ET LA CONVIVIALITÉ

Contexte et enjeux

« En France comme à 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 ».

« 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 en cœurs de ville – ce qui contribue en même temps à les mettre en valeur ».

Pour inverser la tendance, les actions menées par les communes doivent être amplifiées pour que le piéton revienne au centre des préoccupations dans le traitement des espaces publics.

Objectifs

- Améliorer la marchabilité et la convivialité des espaces publics.
- Améliorer l'attractivité des centres-villes et des villages.
- Améliorer et sécuriser l'accessibilité des espaces publics pour les usagers vulnérables.

ACTIONS

8.1 Favoriser un meilleur partage de l'espace public

Les centres anciens des communes volontaires continueront de faire l'objet de **programmes de piétonnisation**. Pour prendre en compte l'accès des riverains et la logistique urbaine, la participation des commerçants et des habitants sera indispensable. Ces programmes pourront s'appuyer sur des plans et/ou schémas. Ils pourront prévoir un volet dédié au stationnement automobile et favoriser le regroupement dans des poches en dehors du périmètre piétonnier (cf. Fiche-actions « 10. S'accorder sur une stratégie stationnement »). D'autres sujets pourront être abordés suivant le contexte local : stationnement/aménagement cyclable, desserte en bus, logistique urbaine durable (LUD), animation des espaces piétons, etc.

Lors des projets d'aménagement ou de réaménagement d'espaces publics comme les rues ou les places, la surface utile à la circulation et au stationnement des véhicules particuliers sera revue à la baisse pour tendre vers un partage plus équitable avec les transports collectifs et les modes actifs.

8.2 Instaurer des plans de circulation à l'échelle de quartiers

Les **plans de circulation** qui seront mis en place à l'échelle de quartiers (cf. Fiche-actions « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie ») devront intégrer certains principes essentiels à l'apaisement des espaces publics. Ces principes peuvent être appliqués dans d'autres contextes.

Les plans de circulation routière seront organisés de manière à dissuader le trafic de transit. Cette organisation a pour but d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie en réduisant les nuisances pour les riverains. Les secteurs autour des établissements scolaires seront prioritairement ciblés notamment dans le cadre des programmes de réaménagement des abords des établissements (cf. Fiche-actions « 12. Développer des plans de déplacements spécifiques »).

Les déplacements des modes actifs seront favorisés et simplifiés par la mise en place de :

- Double-sens cyclables (DSC) en tête-bêche pour casser le trafic automobile et améliorer la co-visibilité.

- Filtres modaux entre les quartiers pour garantir la perméabilité des liaisons inter-quartiers pour les modes actifs. Par exemple, une signalétique ou un élément physique empêchant la circulation de certains véhicules : plot, panneau, barrière, etc.

Le rétablissement de la priorité à droite pourra être envisagée au sein des quartiers. En complément, la circulation au sein de certains quartiers notamment centraux pourra être strictement réglementée par la mise en place de Zones à Trafic Limité (ZTL).

Les communes volontaires élaboreront ces plans de circulation en concertation avec les habitants et les commerçants pour répondre au mieux aux contraintes locales. PMM accompagnera la mise en œuvre de ces plans par une assistance technique portant sur la définition des outils nécessaires au partage de la voirie et à la diminution des vitesses pratiquées.

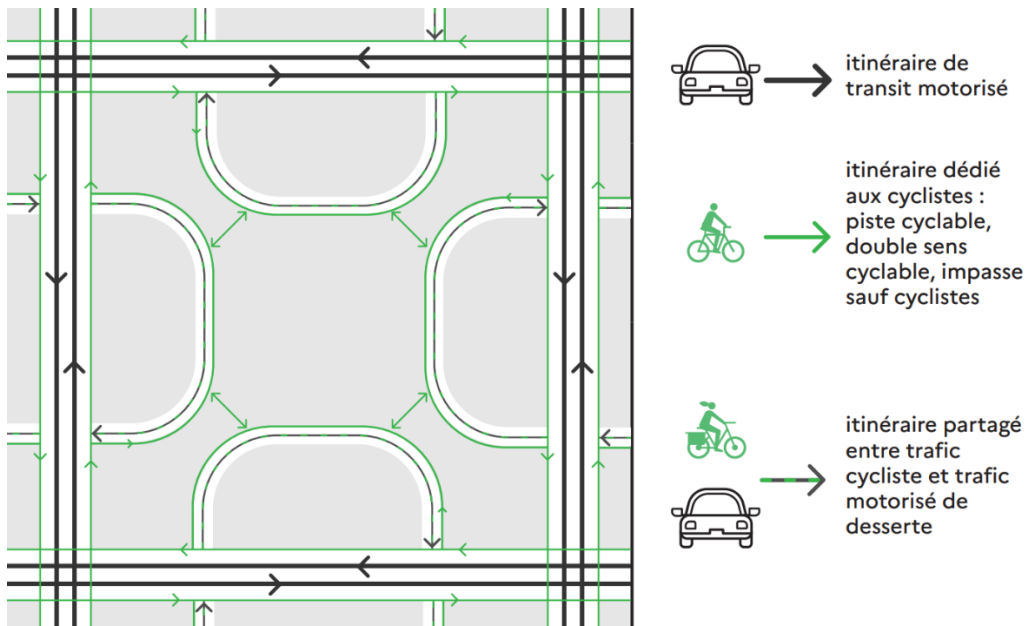


Figure 12 : Schéma de principe d'un plan de circulation favorable aux modes actifs et à la vie locale (CEREMA, 2021).

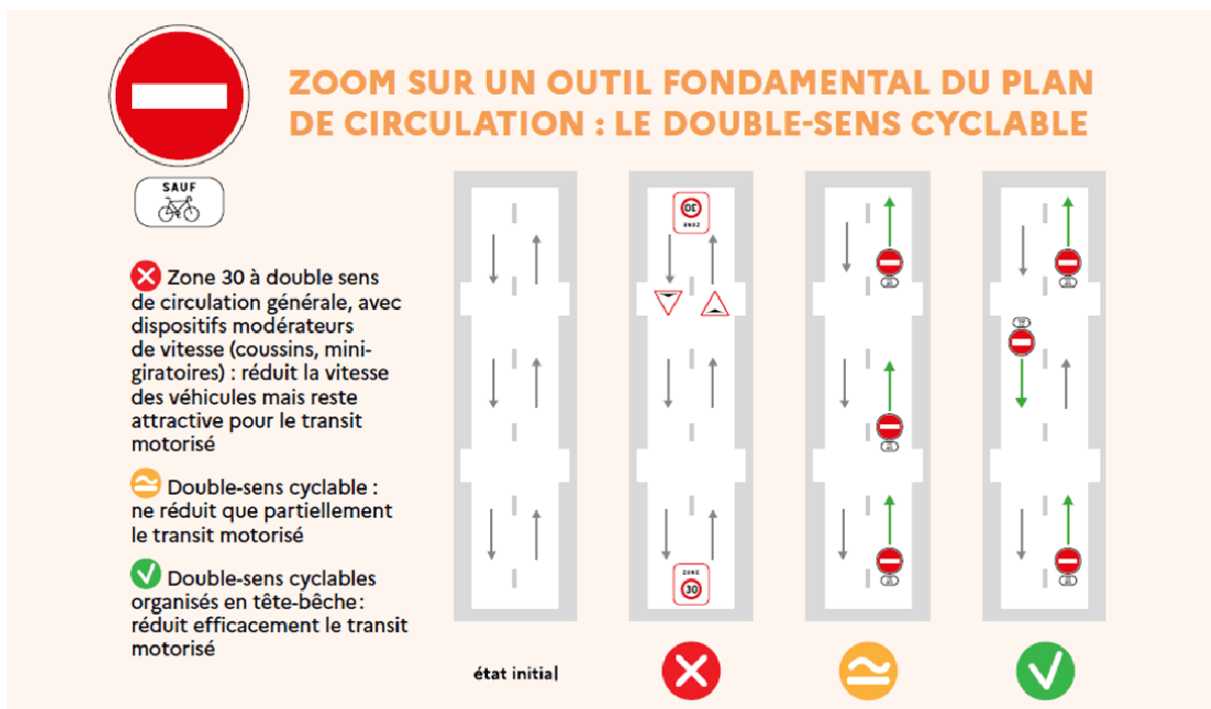


Figure 13 : Principe de DSC en tête-bêche (CEREMA, 2021).

8.3 Faciliter les déplacements des piétons

Pour faciliter la traversée des voies urbaines structurantes par les piétons, des **refuges/ilots centraux** seront créés sur les chaussées de 8m de large minimum. Les refuges seront suffisamment larges pour accueillir des cyclistes avec leur vélo et les îlots en chicanes seront à éviter.

En considérant que la réglementation accessibilité prévoit une largeur minimale de cheminements sans obstacle, même ponctuel, de 1,40m, les **trottoirs** seront idéalement plus larges pour permettre aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), et notamment les personnes en fauteuil roulant, de circuler confortablement et sans entraves (cf. *Annexe Accessibilité*). Une largeur d'1,80m à 2m sera à privilégier. La présence de trottoirs et leur largeur devront répondre aux principes énoncés dans l'OAP Déplacements (cf. *Fiche-orientations « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie »*).

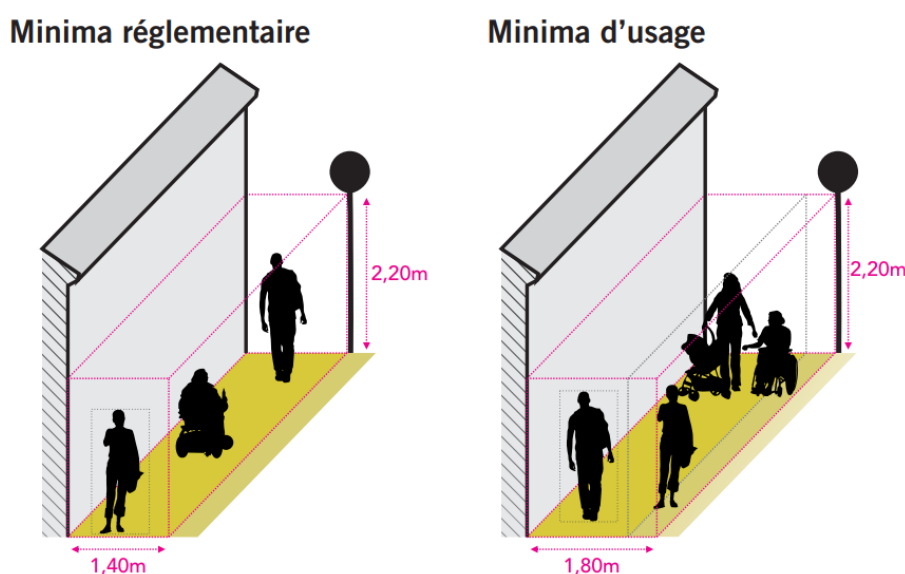


Figure 14 : Minima réglementaire et minima d'usage d'un trottoir. « Afin d'assurer un confort d'usage minimal, une largeur de 1,80m permettant à deux personnes et notamment à 2 PMR de se croiser confortablement est nécessaire » (a'urba, 2017).

La **traversée des dépressions charretières** devra être praticable et confortable pour les PMR (cf. *Annexe Accessibilité*). En cas de différence de niveau entre la chaussée et le trottoir, les dépressions ne devront pas ou peu modifier le nivellement du trottoir. Sur les trottoirs étroits, l'inflexion sera sur la longueur de celui-ci alors que, sur les trottoirs larges, l'inflexion sera sur la continuité de la traversée en laissant un minimum de 1,40m à l'extrémité haute de l'inflexion. Les configurations des dépressions, qu'elles soient perpendiculaires ou parallèles à l'axe de la traversée, devront respecter les normes fixées en termes de pentes.

L'**instauration de Zones de rencontre** (cf. *Fiche-actions « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie »*) supposera le réaménagement des voiries dans le but d'effacer les fonctions circulatoires au profit de la vie locale : stationnement sur voirie marqué et limité à la livraison et aux PMR ; moindre usage des enrobés de roulement ; végétalisation ; pas ou peu de différences de niveau pour une accessibilité totale de façade à façade pour les PMR (cf. *Annexe Accessibilité*) ; limitation du mobilier urbain et de la signalisation.

L'**aménagement de plateaux** sera envisagé, prioritairement sur le réseau de voiries apaisées, aux carrefours urbains, à la sortie des giratoires et en prolongement des trottoirs au croisement des voiries apaisées avec le réseau structurant. Ils visent le respect de la limitation de vitesse, une bonne lisibilité des espaces, l'amélioration et la sécurisation des déplacements des usagers vulnérables comme les PMR (cf. *Annexe Accessibilité*).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
8.1	Poursuivre les programmes de piétonnisation	Réalisation	En continu	350€/m ²	Communes
8.2	Réaliser des plans de circulation de quartiers	Étude + réalisation	Long terme	5k€ en signalisation	Communes
8.3	Créer des îlots centraux	Réalisation	En continu	3k€ par îlot	Communes
	Élargir les trottoirs	Réalisation	En continu	350€/m ²	Communes
	Adapter les dépressions charretières	Réalisation	En continu	350€/m ²	Communes
	Instaurer des Zones de rencontre	Réalisation	En continu	5k€ en signalisation	Communes
	Aménager des plateaux	Réalisation	En continu	6k à 11k€	Communes

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Périmètres piétonniers.
- Nombre de plans de circulation élaborés dans les quartiers et les communes.
- Part modale de la marche.
- Périmètres des zones de rencontre.

9 SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DES FLOTTES DE VEHICULES PROPRES ET DES MODES PARTAGES

Contexte et enjeux

« D'un point de vue écologique et économique, le covoiturage est une solution intéressante à promouvoir et des actions peuvent encourager à sa pratique ».

« Remplacer les carburants fossiles par des substitues comme l'électricité ou l'hydrogène permet de supprimer les émissions directes de GES ».

Pour réduire l'empreinte carbone du transport routier, les nouvelles motorisations (électrique, hydrogène) et les modes partagés (auto-partage, covoiturage) peuvent être des solutions complémentaires pour les déplacements. Les modes partagés permettent aussi de partager les coûts de déplacement et ainsi de réduire l'impact économique pour les usagers.

Objectifs

- Réduire l'empreinte carbone des flottes de véhicules lourds et particuliers.
- Réduire les coûts de déplacement notamment dans les territoires ruraux.

ACTIONS

9.1 Définir un Schéma des motorisations alternatives intégrateur

Le Schéma Directeur de l'Énergie (SDE) préconise la mise au point d'un **schéma des motorisations alternatives**. Celui-ci intégrera notamment la poursuite de la **mutation du parc de bus urbains Sankéo** vers des motorisations alternatives aux moteurs thermiques. Cette mutation contribuera à son adaptation aux nouvelles règles de circulation de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) mise en œuvre en 2026 (cf. Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »). Sont d'ores et déjà programmés d'ici 2028 :

- L'acquisition de 20 bus électriques destinés aux lignes Pulséo dont 18 standards et 2 articulés. L'objectif étant d'équiper intégralement ses 4 lignes en motorisation électrique à terme.
- La mutation de l'ensemble de la motorisation de la flotte urbaine (autobus, midibus et minibus) en bio-carburants (mild-hybrid HVO).
- Le déploiement de 9 véhicules de service légers électriques.

Une décarbonation complémentaire est à l'étude. Elle pourra consister à déployer 14 véhicules électriques supplémentaires et à élargir le mix énergétique aux véhicules hydrogènes. Cette opportunité est liée au projet de création d'une station d'avitaillement sur la Commune de Rivesaltes.

La mutation du parc de véhicules de Perpignan Méditerranée concerne aussi ceux pour le **ramassage des déchets**, prévue dans la feuille de route du mandat « Compétence déchets » 2020-2026. La collectivité poursuivra la modernisation et le verdissement de sa flotte par de nouvelles motorisations (gaz, électrique, hydrogène, etc.) et par le développement de la collecte robotisée qui induit moins de nuisances et des temps de parcours plus courts.

Le schéma prévoira aussi l'**évaluation de l'usage des bornes électriques et à déployer** par le SYDEEL dans le cadre du schéma d'équipement départemental.

La mutation du parc de véhicules légers passera notamment par le **développement de l'offre de location de véhicules électriques** tels que ceux proposés par le prestataire Modulauto. Cette mesure passera par un accompagnement et des incitations auprès des loueurs locaux.

Le développement des flottes de véhicules à hydrogène sera encouragé à l'image des « **Matinées hydrogène** », ateliers réunissant les socio-professionnels des zones d'activité de Saint-Charles et de Rivesaltes, et via la mise en place de la prime « **motorisations alternatives** » incluant du rétrofit (*Fiches-actions* « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »).

9.2 Développer les modes partagés

Des **solutions de covoiturage** complémentaires aux initiatives régionales seront proposées. En s'appuyant sur les analyses effectuées localement sur les potentialités de développement du covoiturage, ces solutions pourront aussi cibler les habitants des massifs et des territoires ruraux. Le système de covoiturage mis en place fonctionnera notamment en rabattement vers les polarités urbaines et les Pôles d'échanges et de covoiturage.

En coopération avec la Région Occitanie et en lien avec l'élaboration du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du Bassin de Mobilité de Perpignan (*cf. Fiches-actions* « 4. Favoriser l'intermodalité »), le système de covoiturage et d'auto-partage pourra être étendu aux habitants des territoires limitrophes de PMM en s'appuyant notamment sur les aires de covoiturages gérées par le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (CD66). En matière d'auto-partage, le système pourra prendre appui sur l'offre Modulauto déjà implantée à Perpignan.

D'autres mesures pourront être envisagées comme expérimenter des aides à l'**acquisition d'un véhicule intermédiaire** (véhicule de transport de personnes ou de marchandises dont les caractéristiques se situent entre celles de la bicyclette et celles de l'automobile) et à son usage auprès des publics isolés et en difficultés économiques.

Deux conseillers en mobilité accompagneront ces différentes démarches (*cf. Fiches-actions* « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements » & « 16. Informer, communiquer et promouvoir »).



Figure 15 : Exemples de véhicules intermédiaires (Frédéric Hérain).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
9.1	Élaborer un schéma des motorisations alternatives	Étude + réalisation	Court terme	À préciser	PMM
	Poursuivre la mutation du parc de bus Sankéo	Investissement	Long terme	À arbitrer	PMM
	Faire muter le parc de véhicules pour le ramassage des déchets	Investissement	Long terme	À arbitrer	PMM
	Évaluer l'usage des bornes électriques	Étude	En continu	À moyens constants	Sydeel66
	Développer l'offre de location de véhicules électriques	Investissement	En continu	À préciser	Opérateurs
	Poursuivre l'organisation des matinées hydrogène	Animation	En continu	À moyens constants	PMM
9.2	Développer des solutions de covoiturage	Étude	Court terme	30k€	PMM

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Mix énergétique du parc de bus Sankéo/bennes à ordures ménagères.
- KWh consommés aux bornes électriques.
- Nombre de recharges effectuées aux bornes électriques.
- Mutation des flottes de véhicules à la location.
- Nombre de participants aux matinées hydrogènes.
- Nombre de trajets réalisés en court-voiturage et nombre de bénéficiaires.
- Nombre d'arrêts dédiés au covoiturage et à l'auto-partage aménagés.
- Nombre de véhicules intermédiaires en circulation.

10 S'ACORDER SUR UNE STRATEGIE STATIONNEMENT

Contexte et enjeux

« En 2023, 74 000 places de stationnement en parcs ouverts au public 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 ».

« 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 ainsi qu'une consommation d'espaces publics qui pourraient accueillir d'autres usages. Les parkings en ouvrage permettent de pallier en partie ces problèmes. Il y a donc un enjeu à inciter les automobilistes à privilégier cette solution de stationnement ».

L'offre en stationnement sur le territoire communautaire doit être maîtrisée et devenir un levier pour accompagner le report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Objectifs

- Réduire la place occupée par l'automobile.
- Diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements quotidiens.

ACTIONS

10.1 Élaborer une gouvernance globale du stationnement automobile

La gestion du stationnement sur le territoire demandera la préfiguration d'une **stratégie stationnement à l'échelle communautaire** coordonnée par la Communauté Urbaine. Son but sera de favoriser la mise en œuvre des politiques et coordonner l'ensemble des actions. Parmi les mesures envisagées, cette stratégie pourra se prononcer notamment sur la pertinence et la priorité des projets, les seuils de création d'emplacements dans les projets d'aménagement et la solarisation à partir du potentiel évalué. Les objectifs recherchés seront multiples :

- Déterminer un équilibre économique dans une approche globale de la mobilité.
- Établir une approche transversale et communautaire de l'offre en stationnement et des importants investissements qui y sont rattachés.
- Suivre l'évolution des besoins et adapter la stratégie au regard des enjeux de report modal à court, moyen et long terme.
- Clarifier le périmètre d'intervention de PMM au titre de la compétence de gestion communautaire des parcs et aires de stationnement. Les travaux déjà menés en ce sens par le groupe de travail seront poursuivis.
- Développer l'information voyageurs en intégrant le stationnement dans une démarche de parcours usagers simplifié au travers du projet « Smart Mobility » (cf. Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité »).
- Organiser le stationnement pour les PMR (cf. Annexe Accessibilité).

Cette stratégie pourra être alimentée par un groupe de travail « stationnement » mis en place dans le cadre de l'Observatoire Territorial des Déplacements (ODT) (cf. Fiche-actions « 14. Observer et évaluer les pratiques de déplacements ») et pouvant réunir les acteurs compétents (collectivités, gestionnaires de

parkings publics et privés, etc.). Le groupe de travail pourra se pencher sur la compatibilité des différentes offres et appuiera ses réflexions sur un recensement exhaustif de tout le stationnement sur le territoire communautaire. Ce recensement permettra de traiter tous les types de stationnement : public, privé, réservé, en ouvrage, sur voirie, parcs-relais, aires de covoiturage, aire d'accueil des camping-cars, etc. Il servira aussi au suivi et à l'évaluation de la stratégie stationnement communautaire dans le cadre du suivi global du Projet Mobilités Objectif 2037 (cf. Fiche-actions « 14. Observer et évaluer les pratiques de déplacements »).

Cette stratégie s'appuiera sur la hiérarchie du réseau de voirie (cf. Fiche-orientations « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie » de l'OAP Déplacements) ainsi que sur le réseau des pôles d'échanges et de covoiturage (cf. Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité » & Fiche-orientations « 4. Améliorer les conditions de report vers le transport public » de l'OAP Déplacements).

10.2 Coordonner les politiques de tarification

La stratégie stationnement abordera la question des **politiques de tarification**. Les mesures prises devront tendre vers un rééquilibrage des tarifs entre les zones de surface (courtes, moyennes et longues durées), les parkings souterrains et les pôles d'échanges et de covoiturage (cf. Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité »). Le Forfait de Post-Stationnement (FPS) sera un autre levier à actionner dans la stratégie.

L'espace libéré par le regroupement des places de stationnement sur voirie en périphérie des centres-villes et de villages servira pour d'autres usages. À Perpignan, ce regroupement sera l'occasion de privilégier les résidents et le stationnement de courte durée en sécurisant celui-ci par des **tarifications avantageuses**.

10.3 Modérer et mutualiser le stationnement automobile

En accord avec l'article L.1214-4 du Code des transports, dans les secteurs où la desserte en transports collectifs le permet, l'offre en stationnement public et privé devra être modérée. Il s'agira pour la stratégie stationnement de définir un **périmètre de modération** à l'intérieur duquel les conditions de desserte en transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par le PLUi en matière de réalisation d'aires de stationnement, ou à l'intérieur duquel le PLUi fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation. Ce périmètre s'articulera autour des lignes de transport collectif structurantes et des centres-villes et de villages. Les normes de stationnement définies au sein du périmètre s'appuieront sur les taux de motorisation actuels et projetés.

Pour diminuer la prégnance de la voiture dans l'espace public, la stratégie stationnement s'appliquera à déterminer la dynamique de **regroupement des places de stationnement** sur voirie dans des aires et des parcs en périphérie des centres-villes et de villages. Cette dynamique participera à l'apaisement des quartiers centraux et facilitera les déplacements en modes actifs.

Les mesures prises dans la stratégie stationnement devront encourager et accompagner la **mutualisation du stationnement** préférentiellement dans les quartiers, îlots et bâtiments multifonctionnels et autour des équipements et pôles générateurs de déplacements.

En lien avec la politique globale de logistique (cf. Fiche-actions « 11. Mettre en œuvre une politique globale de logistique »), le stationnement dédié à la **logistique urbaine** sera optimisé à proximité des structures en bénéficiant. Cette politique prendra en compte les possibilités de développement de la Logistique Urbaine Durable (LUD) qui permettrait de répondre à un manque de disponibilité de l'espace public pour cet usage par le développement d'autres formes de livraisons comme la cyclo-logistique, et d'organisations privilégiant la mutualisation.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
10.1	Élaborer une stratégie stationnement à l'échelle communautaire	Étude + réalisation	Moyen terme	À arbitrer	PMM + communes
10.2	Coordonner les politiques de tarification entre stationnement de surface et en ouvrage	Réalisation	Moyen terme	À moyens constants	PMM + communes
10.3	Établir un périmètre de modération du stationnement autour des lignes de transport collectif structurantes	Réalisation	Court terme	À arbitrer	PMM
	Élaborer une stratégie de mutualisation	Réalisation	Moyen terme	À arbitrer	PMM + communes
	Optimiser le stationnement dédié à la logistique urbaine	Réalisation	Moyen terme	À arbitrer	Communes

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'ÉVALUATION

- Nombre de places de stationnement sur voirie et en ouvrage.
- Usage global du stationnement sur voirie et en ouvrage.
- Périmètre de modération.
- Nombre de places de stationnement mutualisées.
- Nombre de places de stationnement dans les pôles d'échanges.
- Fréquentation des places de stationnement dans les pôles d'échanges et de covoiturage.
- Part modale de la voiture.

11 METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE GLOBALE DE LOGISTIQUE

Contexte et enjeux

« 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 et sont 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 [...]. 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 ».

Objectifs

- Développer le transport massifié de marchandises et le rendre compétitif face au transport routier.
- Soutenir la filière logistique et des circuits courts, inciter les opérateurs à diversifier leurs flottes et pérenniser l'activité des cyclo-logisticiens.
- Apaiser la circulation urbaine et les espaces publics.
- Réduire les nuisances sonores et les émissions de polluants et de Gaz à Effet de Serre (GES).

ACTIONS

11.1 Coordonner les politiques communales relatives aux livraisons en ville et au transport de marchandises

En coopération avec les communes, il s'agira de piloter un **groupe de travail** chargé de déterminer les actions possibles pour accompagner les nouvelles formes de livraisons urbaines préexistantes. Ce groupe de travail pourra s'appuyer sur les réflexions menées dans le cadre de l'Observatoire Territorial des Déplacements sur ce sujet (cf. Fiche-actions « 14. Observer et évaluer les pratiques de déplacements »). Les actions possibles pourront consister à :

- Définir des principes généraux pour favoriser les véhicules « propres » dans l'organisation de la logistique urbaine et prendre en compte le développement du e-commerce et des nouvelles formes de livraisons. Ils intégreront les nouvelles règles de circulation issues de la mise en place de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) (cf. Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »).
- Mettre en relation et accompagner les opérateurs de transport.
- Soutenir le développement d'activités entrepreneuriales ou de services publics réalisés en triporteurs ou en VAE (livraison, service à la personne, artisan, cycle-food) par des partenariats, des aides ou de l'accompagnement.

- Poursuivre le soutien aux circuits courts d'alimentation représentés par le marché des producteurs locaux de la Halle aux Carreaux.

Un autre levier pour la transition, sera l'animation de la Charte CO₂ auprès des entreprises. À travers elle, les entreprises de transport de marchandises s'engagent à maîtriser leurs émissions de Gaz à Effets de Serre (GES). Il s'agira de communiquer aux entreprises sur l'intérêt de la démarche et d'intégrer la charte dans le cahier des charges des appels d'offre de Perpignan Méditerranée Métropole.

11.2 Optimiser la collecte des déchets

En lien avec la **Feuille de route du mandat « Compétence déchets » 2020-2026**, il s'agira de poursuivre des actions déjà engagées :

- Optimiser les parcours des véhicules pour les rendre plus économes.
- Organiser la filière de réemploi des objets et des appareils électroniques.
- Développer le compostage en fournissant des bacs individuels aux particuliers possédant un jardin. Des lieux seront identifiés pour l'installation de bacs communs dans le but d'offrir une solution de compostage aux habitants n'ayant pas de jardin.
- Pérenniser l'expérimentation organisée sur le marché de Cassanyes visant à collecter les résidus alimentaires pour un usage agricole par les exploitants de la plaine du Roussillon. L'objectif sera d'étendre cette action aux autres marchés présents sur le territoire et/ou aux commerces alimentaires.
- Développer la pré-collecte du tri en vélo ou en véhicules intermédiaire dans les quartiers très contraints tels que l'hypercentre de Perpignan. Des réflexions seront menées pour étendre ce type de collecte à d'autres types de quartiers ou d'autres types de déchets ramassés.

11.3 Organiser et développer les nouvelles formes de livraisons en ville

Pour accompagner et favoriser le développement de la Logistique Urbaine Durable (LUD) dans les agglomérations, des lieux pourront être identifiés pour **créer des plateformes de mutualisation des flux de logistique urbaine** au sein des zones d'activités de Saint-Charles, de Rivesaltes et de Torremilà. Ces sites devront être au plus près du bassin d'habitat et d'emploi desservi et à proximité du réseau principal de voiries afin de limiter les flux et d'organiser à terme la distribution et la collecte au sein des zones urbanisées avec des véhicules « propres » et moins encombrants (vélo-cargo, véhicule intermédiaire, véhicule électrique, etc.). La rupture de charge se déroulera au sein de ces sites entre les flux de moyenne et de longue distances (principalement réalisés en camion) et ceux de courte distance correspondant au dernier km en ville jusqu'aux commerces.

Dans certains secteurs comme ceux très contraints dont la disponibilité de l'espace public manque pour le stationnement dédié aux livraisons (*cf. Fiche-actions « 10. S'accorder sur une stratégie stationnement »*), un **local de stockage et de redistribution** pourra être réservé et mutualisé afin de réceptionner et d'entreposer les marchandises des commerçants en un seul point.

Des initiatives accompagnées par PMM existent déjà sur le territoire comme la coopérative de cyclo-logistique Toutenvélo. Il s'agira de poursuivre le soutien aux porteurs de projet de ce type comme en lançant des partenariats ou en les accompagnant dans le développement de leur activité.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
11.1	Animer un groupe de travail sur les nouvelles formes de livraisons en ville	Animation	En continu	À moyens constants	PMM
11.2	Mettre en œuvre les actions mobilités de la Feuille de route du mandat « Compétence déchets » 2020-2026	Réalisation	Court terme	À moyens constants	PMM
11.3	Créer des plateformes de mutualisation des flux de logistique urbaine	Réalisation	Long terme	À arbitrer	PMM + communes
	Créer des locaux de stockage et de redistribution	Réalisation	Moyen terme	À arbitrer	Communes

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Taux moyens d'émissions de la flotte de véhicules pour le ramassage des déchets en gCO₂/km.
- Nombre de plateformes de mutualisation des flux de logistique urbaine.
- Nombre de locaux de stockage et de redistribution.
- Part modale des modes « propre » pour le transport de marchandises.
- Émissions de GES évitées.
- Montants des primes attribuées.

12 DEVELOPPER DES PLANS DE DEPLACEMENTS SPECIFIQUES

Contexte et enjeux

« 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 ».

« Le recours à la voiture reste majoritaire, au regard de la localisation des pôles générateurs de déplacement ».

« Depuis les années 70, les pratiques de mobilité des enfants et des préadolescents ont énormément évolués en un peu plus d'une génération [...]. Les enfants ont été les piétons les plus impactés par l'essor de l'automobile qui a fini par les chasser 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 ».

« 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, etc. ».

Objectifs

- Optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements liés aux activités des entreprises.
- Encourager et faciliter l'usage des transports collectifs, du covoiturage et des modes actifs.
- Favoriser l'autonomie et la sécurité des enfants dans leurs déplacements.

ACTIONS

12.1 Accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de Plan de Mobilités au sein des zones d'activité

En coopération avec les entreprises du secteur, un **Plan de Mobilité interzones** (PdMZ) est élaboré et expérimenté sur les Zones d'Activités Économiques (ZAE) de Tecnosud (1 et 2) et Agrosud en partenariat avec l'association A2PEPS. Il s'agira ensuite de répéter la démarche sur les autres ZAE du territoire en tenant compte des retours de la première expérience. L'intérêt de la mise en place d'un PdM à l'échelle d'une ZAE est la possibilité de mutualiser les moyens entre les entreprises de la zone.

Les mesures préconisées devront apporter des solutions durables aux déplacements pendulaires et professionnels des salariés, par exemple :

- Création de fiches d'accès par zone répertoriant les solutions de mobilité comme les lignes de bus, les itinéraires cyclables sécurisés, les stationnements réservés (véhicule électrique, covoiturage), etc.
- Adaptation ou création de lignes de transport collectif pour mieux répondre aux besoins des travailleurs (cf. Fiche-actions « 6. Améliorer les performances du réseau Sankéo »).
- Mise à disposition et mise en commun de flottes de vélos d'entreprise.
- Création de parkings cyclables sécurisés et capacitaires (cf. Fiche-actions « 3. Améliorer la sécurité de tous les déplacements »).

- Mise à disposition d'un pack d'accueil et/ou d'un kit cycliste pour chaque salarié.
- Organisation d'une journée réparation/contrôle technique pour les vélos avec des animations gratuites (cf. Fiche-actions « 16. Informer, communiquer et promouvoir »).
- Incitation des employeurs à proposer à leurs salariés l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) et/ou le Forfait Mobilité Durable (FDM).
- Création d'outils à destination des entreprises pour la définition et le suivi des PdM.
- Réflexion sur la gestion des temps de travail.
- Création de services limitant les déplacements (offre de restauration, conciergerie, crèche, etc.).
- Etc.

Les plans prendront en compte les déplacements au sein des zones notamment en prévoyant un volet opérationnel et aménagement en appui sur la compétence communautaire de gestion des voiries au sein des ZAE. Les espaces publics pourront faire l'objet de requalifications pour faciliter les cheminements des piétons et des cyclistes (cf. Fiche-actions « 8. Favoriser la marche et la convivialité » & Fiche-orientations « 5. Renforcer le Plan Vélo communautaire » de l'OAP Déplacements).

Un conseiller mobilité accompagnera cette démarche (cf. Fiche-actions « 16. Informer, communiquer et promouvoir ») qui sera associée à celle d'élaboration d'une Charte d'aménagement des espaces publics (cf. Fiche-actions « 15. Accompagner les aménageurs dans leurs pratiques »). Le club PDE Employeurs et les associations économiques de chaque zone seront associés aux réflexions sur la définition des PdM.



Figure 16 : ZAC de Tecnosud à Perpignan (L'Indépendant, 2024).

12.2 Promouvoir des PdM au sein des administrations

Perpignan Méditerranée Métropole possède d'ores-et-déjà son propre **PdM** pour ses agents. Il s'agira de poursuivre le suivi et de l'actualiser pour tendre vers une démarche exemplaire.

Forte de son expérience, la Communauté Urbaine accompagnera l'élaboration de PdM au sein des autres **structures et collectivités publiques** du territoire comme les communes, le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (CD66) ou l'hôpital. Des démarches sont d'ores-et-déjà accompagnées pour cette dernière structure ainsi que l'hospice de la Miséricorde et deux sites de France Travail à Perpignan.

12.3 Accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de PdM scolaires et universitaires

La Ville de Perpignan lancera un **programme de réaménagement des abords de 10 écoles** dans le but d'améliorer la sécurité des piétons dans les espaces publics. Ce programme prévoira la création de parvis et de rues adaptés pour limiter le trafic routier ponctuellement, aux horaires d'entrée et de sortie des élèves, ou définitivement, ce qui permettrait d'aménager des espaces de jeu, de déambulation et végétalisés. Les équipes enseignantes ainsi que les élèves pourront être associés à la démarche. Cette démarche participera à favoriser un meilleur partage des espaces publics, à instaurer des plans de circulation à l'échelle de quartiers et à faciliter les déplacements des piétons (cf. Fiche-actions « 8. Favoriser la marche et la convivialité »).

En associant les équipes enseignantes et les parents d'élèves, il s'agira pour les communes de déterminer les besoins de sécurisation des espaces publics aux abords de chaque école du territoire et de lancer des programmes de réaménagement le cas échéant.

Le stationnement cyclable pourra aussi être un sujet abordé par les PdM scolaires (cf. Fiche-actions « 3. Améliorer la sécurité de tous les déplacements »).

Les itinéraires dédiés aux cyclistes et aux piétons entre le domicile et l'établissement (école, collège ou lycée) devront aussi faire l'objet d'une réflexion sur leur sécurisation et leur amélioration. Cette réflexion rentrera dans le cadre de l'aménagement du réseau cyclable (cf. Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire ») et de la mise en place des plans de circulation dans les quartiers (cf. Fiche-actions « 8. Favoriser la marche et la convivialité »).

En parallèle, d'autres actions seront menées dans les écoles comme la mise en place de **vélobus/pédibus**, notamment via le programme Moby dans le cadre du dispositif des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE), ou la formation des élèves à la pratique du vélo, déjà organisée dans certaines écoles. L'**apprentissage du vélo** devra être généralisée à toutes les écoles et s'appuiera sur le dispositif « Savoir Rouler à Vélo ». Des activités et des animations pourront être organisées à destination des équipes enseignantes, des élèves et des parents d'élèves dans le but de les sensibiliser aux mobilités actives (cf. Fiche-actions « 16. Informer, communiquer et promouvoir »).



Figure 17 : L'apprentissage du vélo pour les enfants des écoles de Perpignan est organisé depuis plusieurs années dans le cadre du dispositif « Savoir Rouler à Vélo » (L'Indépendant, 2021).

Tout comme les salariés des ZAE, les équipes enseignantes feront l'objet d'un accompagnement visant à leur apporter des solutions durables pour leurs déplacements pendulaires. Un conseiller mobilité accompagnera l'élaboration de ces PdM comme dans l'appui pour les expérimentations de vélobus conduites dans les écoles primaires (cf. Fiche-actions « 16. Informer, communiquer et promouvoir »).

Il s'agira aussi de lancer une réflexion pour une démarche similaire sur les sites de l'Université de Perpignan Via Domitia (UPVD) et ciblant les déplacements des étudiants et des personnels. Cette réflexion s'inscrira dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur « Développement Durable – Responsabilité Sociétale et Environnementale » (SD DD&RSE) menée par l'université et pourra prendre la forme d'un PdM. La participation de PMM à cette réflexion sera indispensable pour répondre au mieux aux problématiques de déplacement des étudiants et des personnels. La mise en place de l'aide à l'achat d'un vélo destinée aux étudiants est un premier jalon à cette réflexion (cf. Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire »). D'autres axes de réflexion seront à prendre en compte comme la mobilisation des aires de stationnement du campus du Moulin à Vent pour la création d'un pôle d'échanges en connexion avec le campus Mailly, et/ou la mise en place d'un service numérique pour le covoiturage des étudiants. Cette plateforme numérique devra être liée à la nouvelle application MaaS (cf. Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité »).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
12.1	Mettre en œuvre des PdM dans les ZAE	Étude	En continu	10k€/PdM	PMM
	Décliner les plans d'actions des PdMZ	Réalisation	En continu	À déterminer	PMM + entreprises
12.2	Poursuivre le suivi du PdM de PMM	Étude	En continu	À moyens constants	PMM
	Promouvoir des PdM dans les autres structures et collectivités publiques	Réalisation	En continu	À moyens constants	PMM
12.3	Promouvoir des PdM au sein des établissements scolaires	Réalisation	Court et moyen termes	15k€/an	PMM
	Lancer des programmes de réaménagement des abords des écoles	Réalisation	Moyen terme	À arbitrer	Communes
	Mettre en place des vélobus/pédibus	Animation	En continu	20k€/an selon le nombre d'agents	PMM + communes
	Généraliser l'apprentissage du vélo	Investissement	En continu	40 à 60€/élève	Communes
	Élaborer le plan d'actions du SD DD&RSE de l'université	Réalisation	Court terme	À déterminer	UPVD + PMM

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Nombre de travailleurs/élèves concernés par un PdM.
- Nombre de PdM mis en place dans les ZAE.
- Part modale du vélo et de la marche dans les déplacements domicile-travail/études.
- Nombre de PdM mis en place dans les structures et collectivités publiques.
- Nombre de PdM mis en place dans les établissements scolaires.
- Nombre de stationnements cyclables installés dans les établissements scolaires.
- Nombre d'élèves apprenant à faire du vélo.

13 CONFORTER L'ÉCONOMIE TOURISTIQUE ET DE LOISIRS AUTOUR DES MOBILITÉS

Contexte et enjeux

« Sur les 7,6 millions de visiteurs par an dans les Pyrénées-Orientales (3,6 millions de touristes et 4 millions d'excursionnistes) 96 % viennent en voiture, 3 % en train et 1 % en avion en 2022. 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 ».

« L'enjeu est bien d'absorber partiellement l'afflux de visiteurs par l'adaptation des offres de transport ». « 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 qui se fait sentir et désormais ¼ des français se dit davantage attiré par un séjour en itinérance à vélo ».

Objectifs

- Développer le cyclotourisme.
- Encourager et faciliter l'usage des transports collectifs, du covoiturage et des modes actifs.

ACTIONS

13.1 Soutenir le développement du cyclotourisme et des randonnées pédestres

Afin de soutenir le développement d'un tourisme durable sur le territoire, **les boucles, les itinéraires cyclo-touristiques et les circuits de découverte** devront être connectés aux réseaux cyclables communautaire et départemental. Le jalonnement cyclable sera étudié dans ce but (cf. Fiche-actions « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie »). De **nouveaux parcours** seront imaginés et aménagés prioritairement dans les secteurs peu pourvus comme les massifs et les territoires ruraux.

Une multitude d'informations sur les offres cyclo-touristiques existent et sont diffusées par différents acteurs. L'agence d'attractivité CAP SUD 66 a la charge de bâtir une **stratégie d'attractivité du territoire**. L'objectif sera de développer cette stratégie en ciblant notamment le cyclotourisme par la poursuite de la diffusion d'une information exhaustive, l'organisation d'événements comme 66 degrés Sud ou la mise en réseau des acteurs.

La même attention sera donnée aux itinéraires de randonnées pédestres en termes de jalonnement, de promotion et de création de parcours.

Un des leviers de développement du cyclotourisme passera par le **soutien au label « Accueil Vélo »** déjà bien implanté dans les communes du littoral. L'objectif sera de promouvoir l'implantation du label sur le reste du territoire communautaire, de préférence à proximité ou sur le tracé des grands itinéraires cyclables du territoire (cf. Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire »).

Toutes ces actions ne pourront être envisagées sans coopération avec les communes, le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (CD66) et les professionnels locaux du tourisme.

13.2 Renforcer le réseau de mobilités alternatives à la voiture en période estivale

Il s'agira de poursuivre la structuration d'un bouquet de solutions de mobilité ciblant les visiteurs et les touristes et préfigurant une offre de desserte en peigne entre les portes d'entrée du territoire,

les principaux pôles d'hébergements et grands équipements touristiques, et les vallées. Cette offre s'appuiera sur l'offre en transport public et les itinéraires cyclables déjà existants, les sites patrimoniaux et les monuments historiques :

- Pérenniser les **offres de transport évènementiel et saisonnier** comme les navettes destinées aux festivals ou celle connectant les communes littorales entre elles. L'extension de cette dernière entre Leucate et Banyuls-sur-Mer est préconisée par le SCoT de la Plaine du Roussillon et pourra être envisagée en partenariat technique et financier avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de la Région Occitanie et de la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne, et les communes littorales. Les réflexions autour de la voie littorale entre Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien devront intégrer la mise en place de cette navette ainsi que son accès et sa connexion avec une liaison cadencée envisagée entre Elne et Saint-Cyprien (hors territoire communautaire).
- Déployer une navette maritime ou « **bus de mer** » qui reliera les quatre stations balnéaires de PMM (Le Barcarès, Torreilles-Plage, Sainte-Marie-Plage, Canet-en-Roussillon)
- Poursuivre l'**aménagement des grands itinéraires cyclables** comme la Véloroute du Piémont Pyrénéen (V81) et Es Têt. Via la participation de CAP SUD 66 au Comité d'itinéraire interrégional pour l'EuroVélo 8 (EV8), une attention particulière sera donnée à l'amélioration des aménagements de la véloroute comme au niveau de la traversée de la Têt. Une passerelle mieux adaptée sera installée à l'image de la traversée de l'Agouille de l'Auca et du Bourdigou.

Le développement de ce réseau participera à l'amélioration de la qualité de l'air sur le littoral en période estivale (cf. *Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »*) grâce au report modal qu'il entraînera.



Figure 18 : Passerelle cyclable au-dessus du Bourdigou et longeant la RD81 à Torreilles (Google Maps, 2023).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
13.1	Connecter les parcours cyclo-touristiques aux réseaux communautaire et départemental	Réalisation	Long terme	À arbitrer	PMM + CD66 + communes
	Créer de nouveaux parcours cyclables / randonnées pédestres	Réalisation	Moyen terme	À arbitrer	PMM + CD66 + communes
	Renforcer la stratégie d'attractivité pour le cyclotourisme et la randonnée pédestre	Investissement	Moyen terme	À arbitrer	CAP SUD 66 + PMM + CD66
	Soutenir la diffusion du label « Accueil Vélo »	Investissement	En continu	Sans objet	CAP SUD 66 + PMM + CD66 + communes
13.2	Pérenniser l'offre événementielle et saisonnière	Réalisation	Long terme	À arbitrer	PMM
	Aménager les grands itinéraires cyclables	Réalisation	Long terme	30k à 2M€/km	CD66 + PMM

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Nombre et fréquentation (en nuitées) des établissements labellisés « Accueil Vélo ».
- Fréquentation des offres de transport évènementiel et saisonnier.
- Part modale du vélo.
- Comptage des cyclotouristes et évaluation des retombées économiques.

14 OBSERVER ET EVALUER LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

Contexte et enjeux

« 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 [modes actifs et transport collectif] – même si l'on peut supposer que le recours à la voiture reste majoritaire, au regard de la localisation des pôles générateurs de déplacement ».

Le suivi et l'évaluation des politiques publiques élaborées dans le cadre du Volet Déplacements, comme l'impact des stratégies de report modal, va nécessiter d'améliorer la qualité et la quantité des données disponibles.

Objectifs

- Évaluer l'impact des politiques mises en place en matière de déplacements.
- Améliorer les connaissances sur les pratiques de déplacements.
- Cibler les actions à mettre en œuvre pour améliorer les déplacements et la sécurité routière.

ACTIONS

14.1 Assurer le suivi et l'évaluation du Projet Mobilités Objectif 2037

En prévision de son évaluation et de ses futures révisions en application de l'article L.1214-8 du Code des transports, il s'agira de constituer un **groupe de travail** chargé d'assurer le suivi de l'avancement de la mise en œuvre du plan d'actions du Projet Mobilité. Dans ce cadre, les missions de ce groupe seront de suivre et de valider les dispositifs d'observation, de collecter les données pertinentes, de renseigner les indicateurs et de diffuser les résultats et les analyses. Les indicateurs de suivi intégreront notamment :

- L'évolution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et de polluants atmosphériques (oxyde d'azote et particules fines) émises par le secteur des transports (cf. *article L.1214-8-1 du Code des transports*) notamment au sein de l'agglomération perpignanaise après la mise en place de la Zone à Faible Émissions mobilité (ZFE-m) et de son plan d'actions (cf. *Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »*).
- L'évaluation de l'exposition au bruit à partir des Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) (cf. *Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »*).
- L'amélioration de l'offre en transport collectif (cf. *Fiche-actions « 6. Améliorer les performances du réseau Sankéo »*) par le suivi de la vitesse commerciale, du nombre de voyages par an et de l'offre kilométrique par habitant.
- Les accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel (EDP) par la mise en place d'un Observatoire de l'accidentologie (cf. *articles R.152-2 du Code de l'urbanisme et R.1214-3 du Code des transports*).
- Le maillage du réseau de pôles d'échanges aménagés et le nombre de places mises à disposition (cf. *Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité »*).
- L'amélioration de l'accessibilité des espaces publics, de la voirie, des établissements recevant du public (ERP) et des réseaux de transport collectif (cf. *Annexe Accessibilité & Fiche-actions « 18. Lutter contre les freins à la mobilité »*). En application de l'article L.141-13 du Code de la

voirie routière, seront ciblées notamment les données relatives à l'accessibilité des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de 200m autour des points d'arrêt prioritaires (cf. *Annexe Accessibilité*).

- Etc.

Le suivi et l'évaluation à long terme du Projet Mobilités Objectif 2037 supposent une actualisation régulière des données utiles. De ce fait, le groupe de suivi qui sera mis en place devra définir les conditions et la périodicité de collecte des indicateurs de suivi. Pour recueillir certaines informations relatives aux déplacements sur le territoire, comme des bases de données, il sera nécessaire d'établir des conventions avec certains acteurs comme des maîtres d'ouvrage. Par exemple, des conventionnements pourront être établis avec le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (CD66) et certaines communes (celles possédant des éco-compteurs comme Perpignan) pour échanger les données de comptages cyclables.

Ce travail d'observation servira aussi à l'évaluation des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) notamment sur l'augmentation de la part modale des transports collectifs et des modes actifs, la réduction de la pollution liée aux déplacements, le partage de la voirie et de l'espace public, la ville du quart d'heure ou encore l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements.

L'évaluation du Projet Mobilités Objectif 2037 supposera aussi le suivi des plans et schémas portés par la Communauté Urbaine comme le Plan Vélo communautaire (cf. *Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire »*).

14.2 Améliorer la qualité des données et des connaissances liées à la mobilité par la préfiguration d'un Observatoire Territorial des Déplacements (OTD)

La **préfiguration d'un observatoire** partenarial dédié aux transports, aux déplacements et à la mobilité servira en premier lieu au suivi et à l'évaluation du Projet Mobilités Objectif 2037. Ce dispositif aura comme finalité d'échanger sur les politiques et projets de chacun, de collecter, de traiter et d'analyser des données, de mutualiser les études et enquêtes à façon. Il constituera un centre de ressources, support de réflexions et d'informations. Les partenaires des bassins de vie et de mobilité du département, et au-delà, seront associés au projet. La collecte et le traitement des données sera récurrente, automatisée et mutualisée. L'OTD pourra ainsi servir à simplifier la prise de décision en améliorant la connaissance du territoire mais aussi à mesurer et communiquer sur les évolutions, les dynamiques et leurs impacts sur le territoire et sa population.

L'OTD servira à améliorer les connaissances et à diffuser des données liées à la mobilité comme :

- L'évolution des parts modales modes actifs et transport collectif pour tous les motifs de déplacements notamment via l'**organisation d'une ou plusieurs enquête(s)** renouvelable(s) à intervalle régulier (cf. *Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité »*). Différents types d'enquêtes ou alternatives pourront être envisagées et/ou combinées : par téléphone, entretien, en ligne, sur papier, analyse par vidéo intelligente, etc.
- Les **comptages routiers** qui pourraient être menés sur le réseau routier structurant (cf. *Fiche-orientations « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie » de l'OAP Déplacements*) via l'installation de compteurs (fixes, mobiles) et/ou via des campagnes de comptage. Les comptages seront réalisés en complément de ceux menés par le Conseil Départemental sur son propre réseau.
- Même démarche pour les comptages cyclables, avec la réhabilitation des **éco-compteurs** existants et l'installation de nouveaux sur les itinéraires non pourvus, et piétons, notamment dans les secteurs à apaiser et sécuriser.

- Le stationnement automobile dont l'actualisation du recensement dans le cadre de la stratégie stationnement communautaire servira à connaître l'offre globale et les usages qui y sont liés (cf. Fiche-actions « 10. S'accorder sur une stratégie stationnement »).
- Les aménagements cyclables qui feront l'objet d'un recensement basé sur le référentiel national de la Base Nationale des Aménagements Cyclables (BNAC).
- Le stationnement cyclable qui fera l'objet d'un recensement basé sur le référentiel national de la Base Nationale du Stationnement Cyclable (BNSC).
- Une réflexion approfondie sera menée sur les enjeux de LUD comme la cyclo-logistique, les flux zonaux de marchandises et de logistique urbaine, et le maillage logistique sous-jacent afin d'identifier les actions à mener dans le cadre de la politique globale de logistique (cf. Fiche-actions « 11. Mettre en œuvre une politique globale de logistique »).
- Les éléments de voirie et d'espaces publics ayant fait l'objet d'un réaménagement pour apaiser et sécuriser les déplacements (Zone 30, Zone de rencontre, Zone piétonne, etc.).
- Les salariés et les étudiants concernés par la mise en place de Plan de Mobilité (PdM) spécifiques (cf. Fiche-actions « 12. Développer des plans de déplacements spécifiques »).
- Etc.

Cet observatoire permettra aussi d'engager des réflexions, au sein de groupes de travail dédiés, sur la coordination des différentes compétences de gestion des espaces publics, de la voirie et du stationnement en association avec les différents gestionnaires et en lien avec la hiérarchie du réseau de voirie (cf. Fiche-orientations « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie » de l'OAP Déplacements) et la stratégie stationnement communautaire (cf. Fiche-actions « 10. S'accorder sur une stratégie stationnement »).

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
14.1	Mettre en place un groupe de suivi du Volet Déplacements	Animation	En continu	À moyens constants	PMM
14.2	Préfigurer la création de l'OTD	Réalisation	Court terme	À déterminer	PMM + AURCA + Région Occitanie + CD66 + communes + etc.
	Organiser des enquêtes déplacements	Réalisation	Court terme	20k€ à 300k€	PMM
	Organiser des campagnes de comptage	Réalisation	En continu	40k€/an	PMM + CD66 + communes
	Acquérir et installer des compteurs	Investissement	Moyen terme	50k€	

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Nombre d'indicateurs de suivi.
- Nombre de compteurs en fonctionnement sur le territoire.

15 ACCOMPAGNER LES AMENAGEURS DANS LEURS PRATIQUES

Contexte et enjeux

« Lors des phases de conception, les espaces publics sont avant tout pensés pour la voiture individuelle reléguant les autres modes au second plan. Cette primauté donnée aux espaces routiers ne laisse ensuite que peu d'espace et de moyens à la réalisation des aménagements et infrastructures dédiés aux autres modes. Ces espaces s'en trouvent de moindre qualité, discontinus et inconfortables et finissent par dissuader les usagers de les utiliser ».

Pour améliorer la qualité des aménagements et adapter les espaces publics aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, il est important que de nouvelles pratiques soient diffusées et encouragées de la conception à la réalisation des travaux.

Objectifs

- Améliorer la qualité des aménagements et des espaces publics.
- Favoriser les modes de déplacements les plus vertueux.

ACTIONS

15.1 Accompagner la diffusion de nouvelles pratiques autour d'une charte engageante

Il s'agira de réaliser une **Charte d'aménagement durable des espaces publics**. Cette charte intégrera les principes énoncés par le Volet Déplacements en faveur de l'apaisement, du partage des espaces publics (cf. *Fiche-orientations « 2. Hiérarchiser le réseau de voirie » de l'OAP Déplacements*) et de leur accessibilité (cf. *Annexe Accessibilité*). Elle pourra s'appuyer sur les chartes et guides déjà élaborés par certaines communes. Elle intégrera aussi les principes de la Charte départementale des aménagements cyclables du Département des Pyrénées-Orientales.

Après l'élaboration de la charte, l'enjeu sera de la diffuser et de la communiquer notamment auprès des agents communautaires et communaux et acteurs privés de l'aménagement. Des actions de formation et d'accompagnement pourront venir en complément afin de s'assurer de la prise en main et de la bonne application de la charte.

Parmi les pratiques à promouvoir, l'urbanisme tactique ou transitoire permettra de familiariser les aménageurs à de nouveaux principes pour favoriser les mobilités actives notamment (cf. *Fiche-actions « 17. Développer la participation citoyenne dans les projets de mobilité »*).

L'un des principes à promouvoir pourra être le concept flamand « S.T.O.P » dont l'objectif est de remettre les modes de déplacement les plus vertueux au centre des réflexions sur l'espace public notamment lors des phases de conception des aménagements. Ce principe prône une hiérarchisation entre les différents modes pour favoriser dans l'ordre suivant : la marche, les vélos et la micro mobilité active, les transports collectifs publics, les transports collectifs privés (taxi, auto-partage, covoiturage) et enfin les transports privés individuels (autosolisme).

15.2 Accompagner et impliquer les communes

Pour faciliter l'entretien des infrastructures cyclables, le **renforcement des équipes d'entretien** et le **conventionnement avec les communes** seront poursuivis en déclinaison du Plan Vélo communautaire.

PMM assurera un accompagnement technique lors des phases de conception et de réalisation des aménagements. Elle accompagnera les communes dans les commandes publiques et incitera au regroupement et à l'uniformisation des équipements pour faciliter leur usage et baisser les coûts. PMM coordonnera l'implantation des équipements commandés. Le stationnement cyclable pourra notamment être ciblé par cette mesure via un **Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI)** qui pourra être piloté par PMM dans le but d'équiper prioritairement les écoles de points de stationnement uniformisés. Il s'agira aussi d'accompagner les collectivités dans leur candidature aux appels à projets.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
15.1	Réaliser une Charte d'aménagement durable des espaces publics	Réalisation	En continu	50k€	PMM
	Poursuivre la formation des agents publics et acteurs privés	Animation	En continu	À arbitrer	PMM + communes
	Mettre en place des actions d'accompagnement et de sensibilisation	Animation	En continu	À arbitrer	PMM
15.2	Conforter les équipes d'entretien	Investissement	En continu	À arbitrer	PMM + communes
	Poursuivre le conventionnement avec les communes	Investissement	En continu	À arbitrer	PMM + communes
	Assurer un accompagnement technique	Investissement	En continu	À moyens constants	PMM
	Piloter un AMI	Animation	Court terme	À moyens constants	

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Nombre de structures adhérentes à la Charte d'aménagement durable.
- Nombre de formations suivies par les agents.
- Nombre d'actions d'accompagnement et de sensibilisation menées auprès des agents.
- Nombre d'agents impliqués dans les équipes d'entretien.
- Nombre de communes adhérentes à la charte d'engagement.
- Nombre de communes en conventionnement.
- Nombre de commandes publiques groupées.

16 INFORMER, COMMUNIQUER ET PROMOUVOIR

Contexte et enjeux

Après les aménagements et les services, la communication est le troisième levier à actionner pour encourager les usagers à changer leur façon de se déplacer. C'est aussi un moyen de changer la perception des modes actifs et d'améliorer leur acceptation sociale.

Il est donc important de poursuivre les actions locales de communication et de sensibilisation et de les amplifier notamment via un plan de communication efficace et percutant.

Objectifs

- Améliorer la qualité des aménagements et des espaces publics.
- Favoriser les modes de déplacements les plus vertueux.

ACTIONS

16.1 Organiser un plan de communication

Pour promouvoir les mobilités durables sur le territoire, un **plan de communication** inscrit dans la durée sera élaboré, en complémentarité avec les campagnes déjà menées via le délégataire du réseau Sankéo. Celui-ci intégrera différents aspects :

- En partenariat avec les acteurs du vélo comme le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (CD66), les professionnels ou les communes, des outils continueront d'être développés et améliorés pour faciliter et sécuriser les pratiques des cyclistes. Ces outils pourront concerner des plans d'itinéraires touristiques, de loisirs et du réseau structurant et la création de kits dédiés aux cyclistes.
- Des **actions de sensibilisation** seront menées auprès des prestataires de la logistique, des commerçants et des entreprises sur les dispositifs mis en place et la réglementation en vigueur notamment dans le cadre de la mise en place de la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) (cf. *Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »*).
- Lors de l'inauguration de nouveaux aménagements, il s'agira de systématiser la distribution d'une information ciblée sur les nouvelles règles de circulation.
- Un **message récurrent** sera développé et décliné sur différents supports et à différentes occasions avec un argumentaire percutant et soigné axé sur les bénéfices directs et indirects des mobilités durables. Il s'agira de cibler les médias (journaux, télévisions, radios locaux) et les associations.

16.2 Accompagner et sensibiliser aux mobilités durables

La Communauté Urbaine poursuivra et intensifiera l'**organisation et le soutien d'évènements cyclistes** locaux comme Tous à Vélo, des courses VTT/ ou sur route, ou des grands jeux concours. Des balades à vélo seront également organisées pour faire découvrir les itinéraires cyclables. Les évènements de la mobilité durable nationaux et internationaux seront aussi davantage investis comme Mai à vélo, la Journée sans voiture, Park(ing) Day ou encore le challenge européen du vélo.

Chaque nouvel aménagement/service/dispositif favorisant les déplacements actifs sera l'occasion d'organiser un évènement autour de la découverte ou la redécouverte du plaisir de marcher ou de circuler à vélo.



Figure 19 : Photos de l'évènement Tous à Vélo organisé par PMM en 2024. C'était l'occasion d'organiser des animations et d'accueillir des associations et des structures pour contribuer à la sensibilisation des participants à la sécurité routière, à la pratique du vélo ou organiser des contrôles techniques des vélos (PMM, 2024).

Tous ces évènements mais aussi les Plans de Mobilité (PdM) spécifiques aux zones d'activité et aux établissements scolaires (cf. Fiche-actions « 12. Développer des plans de déplacements spécifiques ») intégreront différents types d'activités et d'animations gratuites comme : parcours de découvertes, Vélo parade, Carnaval à vélo, piste de maniabilité, stand de découverte de vélos spéciaux, contrôle technique, atelier de sécurité routière, etc.

Les évènements organisés seront l'occasion d'améliorer la visibilité et l'intégration des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) notamment via le partenariat avec des associations comme pour Tous à Vélo en 2024 avec l'Enfance Catalane, Les Maisons du Ribéral, l'APF France handicap ou encore la section de sport adapté du COC foot de Cabestany. Le **partenariat avec ce type d'associations** se poursuivra dans les prochaines éditions de Tous à Vélo.

Un **conseiller en mobilité employeurs et scolaires** accompagnera les usagers dans leur changement de mode de déplacement. Il participera à la promotion des offres de mobilité de PMM, contribuera à leur développement commercial à destination de tous les publics et participera à la définition de la stratégie de déploiement d'une offre de voitures partagées (cf. Fiche-actions « 9. Soutenir le développement des flottes de véhicules propres et des modes partagés »). Il contribuera aussi à l'élaboration des plans de déplacements spécifiques aux zones d'activités et aux établissements scolaires (cf. Fiche-actions « 12. Développer des plans de déplacements spécifiques »). Son action sera complémentaire à celle du conseiller en mobilité ZFE-m (cf. Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »). Tous deux permettront de couvrir tous les types de publics pour engager une vraie dynamique de report modal.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
16.1	Organiser un plan de communication	Animation	En continu	À déterminer	PMM
	Organiser des actions de sensibilisation	Animation	En continu	À déterminer	PMM
	Développer un message récurrent sur les bénéfices des mobilités durables	Animation	En continu	À déterminer	PMM
16.2	Organiser, soutenir et participer à des événements autour des mobilités durables	Investissement	En continu	À déterminer	PMM + communes
	Pérenniser les partenariats avec les associations PMR et des personnes handicapées	Animation	En continu	À moyens constants	PMM
	Accompagner les usagers par un conseiller en mobilité employeurs et scolaires	Investissement	En continu	50k€	PMM

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Nombre d'actions de sensibilisation organisées auprès des prestataires de la logistique, des commerçants et des entreprises.
- Nombre d'évènements autour des mobilités durables organisés ou soutenus.
- Nombre d'usagers accompagnés par le conseiller en mobilité employeurs et scolaires.

17 DEVELOPPER LA PARTICIPATION CITOYENNE DANS LES PROJETS DE MOBILITE

Contexte et enjeux

La participation citoyenne est essentielle dans la définition des politiques publiques en matière de mobilité durable. D'ores-et-déjà des consultations et des outils permettent aux usagers d'exprimer leurs besoins notamment concernant l'accessibilité des espaces publics aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et l'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés.

Cette prise en compte assure aussi une acceptation sociale plus efficace et des équipements/aménagements plus adaptés.

« 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 ».

Objectifs

- Améliorer la qualité des aménagements et des espaces publics.
- Favoriser les modes de déplacements les plus vertueux.

ACTIONS

17.1 Améliorer la consultation des usagers

Le Comité des Partenaires verra sa mission de dialogue entre PMM, les usagers et les entreprises contributrices du versement mobilité poursuivie. En complément, le **Club Usagers Sankéo** sera remobilisé pour l'amélioration de la prise en compte des besoins des usagers. Il s'agira de poursuivre le soutien et la valorisation de ces organes de consultation pour participer à la définition et à l'évaluation des actions menées pour le transport collectif comme en matière de tarification ou de prise en compte de la place des jeunes et des seniors. En appui, des ateliers pourront être réunis sur des sujets précis.

D'autres clubs pourront être créés ponctuellement pour participer à des **démarches locales** comme des ateliers communaux ou de quartiers de co-production de plans piétons/vélos, des ateliers sectoriels ou encore l'expérimentation ou l'innovation.

Des **conférences** et des **tables rondes thématiques** sont d'ores-et-déjà organisées, à l'image de « Kéoscopie » dont la première édition locale a eu lieu en 2024. Ces démarches seront à pérenniser et à développer sur d'autres thématiques comme le vélo (mission poursuivie par la Maison du Vélo) ou la marche.

Le **Conseil de Développement Citoyen (CDC)** est une autre instance qui favorise la participation citoyenne en proposant des avis et des idées. La valorisation de leur expertise dans la définition de la politique communautaire de mobilité sera poursuivie.

Pour encourager les communes à expérimenter de nouveaux aménagements de voirie et d'espace public favorables aux mobilités actives, l'**urbanisme transitoire ou tactique** sera testé sur des sites à enjeux et en articulation forte avec les communes volontaires. Ces expérimentations seront l'occasion d'améliorer la coopération avec les communes et participera à la diffusion de nouvelles pratiques (cf. *Fiche-actions* « 15. Accompagner les aménageurs dans leurs pratiques »).

Une démarche permet le signalement des besoins d'entretien de la voirie et des espaces publics par les usagers et des rencontres sont organisées avec les associations dans le but d'intégrer les observations et les recommandations des usagers dans la politique cyclable et piétonne de la Communauté Urbaine. Une réflexion sera menée pour améliorer, simplifier et systématiser ces démarches et en faire une **procédure spécifique et promue** à l'image du Comité départemental des usagers du vélo (CODUV) mis en place par le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (CD66).

17.2 Poursuivre et consolider les partenariats avec les associations

Il s'agira de poursuivre les **soutiens financiers et techniques aux associations** comme les ateliers de réparation de vélos. Ce soutien se caractérisera par le financement de matériel ou la mise à disposition de locaux à l'image du partenariat avec la Casa Bicicleta et Dreceres Qualitat dans le cadre du projet de Maison du vélo (cf. Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire »).

Par **convention cadre**, les associations seront invitées à collaborer pour accompagner la mise en place de formations et l'élaboration de plans de déplacements spécifiques aux zones d'activité et aux établissements scolaires (cf. Fiche-actions « 12. Développer des plans de déplacements spécifiques »). Elles pourront aussi être mobilisées pour cartographier et améliorer les parcours dans le calcul d'itinéraires, mener des campagnes d'information et événementielles ou mener des comptages.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/ échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
17.1	Valoriser les instances de consultation comme le Comité des Partenaires, le CDC et remobiliser le Club Usagers Sankéo	Animation	En continu	À moyens constants	PMM + Sankéo
	Animer des ateliers et des clubs dans les démarches locales	Animation	En continu	À moyens constants	PMM + communes
	Animer des conférences et des tables rondes	Animation	En continu	À moyens constants	PMM + Sankéo
	Expérimenter des démarches d'urbanisme transitoire	Réalisation	En continu	À moyens constants	PMM + communes
	Améliorer et simplifier la procédure de signalement des besoins d'entretien	Réalisation	Court terme	À moyens constants	PMM + CD66 + communes
17.2	Poursuivre et consolider les partenariats avec les associations	Aide	En continu	À moyens constants	PMM
	Poursuivre la collaboration avec les associations	Partenariat	En continu	À moyens constants	PMM

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Nombre d'ateliers et de clubs mis en place dans des démarches locales.
- Nombre de conférences et de tables rondes organisées.
- Nombre de signalements réalisés pour des besoins d'entretien.
- Nombre d'associations soutenues.
- Nombre d'associations en collaboration.

18 LUTTER CONTRE LES FREINS A LA MOBILITE

Contexte et enjeux

« Les freins à la mobilité dans ces secteurs [les Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville] 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 travaillent souvent en horaires décalés et atypiques et rencontrent d'importantes difficultés pour se rendre dans les zones d'activités économiques mal desservies par les transports collectifs ».

« 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. La situation est parfois infranchissable pour celles et ceux se déplaçant avec une poussette, une valise ou en fauteuil roulant. 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 ».

Objectifs

- Améliorer l'accessibilité des services de mobilité.
- Améliorer l'accessibilité des espaces publics et de la voirie.

ACTIONS

Les actions 1 et 2 présentées ici sont à mettre en lien respectivement avec l'**article L.1215-3 du Code des transports** et l'**Annexe Accessibilité**.

18.1 Participer à la définition et à la mise en place du Plan d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS)

Ce plan devra être élaboré à l'échelle du Bassin de Mobilité de Perpignan avec les autres EPCI concernés, la Région Occitanie (cheffe de file dans l'organisation des mobilités) et le Département des Pyrénées-Orientales compétent dans la promotion des solidarités, de la cohésion territoriale et de l'accès aux soins de proximité.

En premier lieu, le PAMS devra assurer une coordination entre les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion (dont France Travail ou les associations locales comme la Casa Bicicleta ou l'Atelier Mécanique Solidaire) et les autorités en charge des mobilités pour mieux articuler leurs actions et construire un accompagnement plus efficace des publics vulnérables en particulier en matière d'accès à l'emploi.

Les solutions préconisées devront être des solutions d'écomobilité à destination des populations en précarité ou en insertion professionnelle ou sociale, handicapées ou à mobilité réduite (PMR). Chaque bénéficiaire devra être conseillé et accompagné individuellement suivant des conditions établies par le PAMS. L'organisation de **cours de vélo-insertion** pour les personnes isolées socialement et/ou géographiquement est une solution que la Casa Bicicleta propose d'ores-et-déjà et qui continuera d'être soutenue financièrement par PMM.

Le plan prévoira aussi les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations et d'harmoniser les conditions d'accès aux tarifications solidaires entre les différents acteurs de la mobilité. Ce sera l'occasion pour PMM de **pérenniser les tarifs solidaires** proposés par Sankéo (+65 ans, solidaire, demandeur d'emploi) ainsi que les **navettes gratuites du centre-ville** et **inter campus** (pour les

étudiants) et la gratuité des voyages pour les personnes invalides, les non-voyants et les personnes âgées de plus de 65 ans non imposables. Une réflexion sera menée sur l'évolution des tarifs proposés comme la création de nouveaux abonnements.



Figure 20 : Plan et informations de la navette cœur de ville (Sankéo).

En lien avec les services d'information sur les déplacements gérés par PMM (application, site internet, etc.), il s'agira aussi de créer, d'améliorer et de faciliter la communication autour des **aides financières individuelles** locales et nationales liées à la mobilité recensées ou mises en place dans ce cadre. Les aides concernées seront par exemple celles à l'achat d'un vélo classique, d'un VAE ou d'un vélo spécial (cf. Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire ») ou la prime « motorisations alternatives » (cf. Fiche-actions « 1. Maîtriser et réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements »).

L'élaboration du plan sera associée aux programmes partenariaux des centralités qui intègrent les questions de mobilité durable comme levier d'émancipation, d'indépendance et d'insertion sociale et professionnelle. Les programmes pourront être :

- Contrat Bourg-Centre Occitanie.
- Petites Villes de Demain (PVD).
- Villages d'avenir.
- Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) / Action Cœur de Ville (ACV) de la Ville de Perpignan.
- Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPNRU) de la Ville de Perpignan et Contrat de Ville de Perpignan. L'implantation de la future Maison du vélo au sein d'un des Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV) du centre-ville (cf. Fiche-actions « 7. Renforcer le Plan Vélo communautaire ») rentre dans cette dynamique de réinvestissement urbain et social de quartiers défavorisés par le développement de la mobilité durable.
- Contrat local des Solidarités.

18.2 Améliorer l'accessibilité

L'amélioration de l'accessibilité est une obligation réglementaire que PMM s'est engagée à respecter. En premier lieu, il s'agit de remobiliser la **Commission Intercommunale pour l'Accessibilité** (CIA) mise en place et présidée par le Président de la Communauté Urbaine. Elle réunit des représentants de l'EPCI, des associations représentatives des personnes handicapées et des personnes âgées et des représentants d'autres usagers de la ville et des acteurs économiques comme les parents d'élèves ou les commerçants. L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) peut être associé.

Le rôle de la commission est d'établir un diagnostic annuel en matière d'accessibilité et de formuler toutes propositions de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant. La commission est aussi associée à la révision du **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)** de la collectivité. Ce plan doit prévoir la mise en accessibilité progressive des trottoirs, des traversées piétonnes, des chaussées, des aires et parcs de stationnement, des arrêts de transport collectif et des abords des Établissements Recevant du Public (ERP). La définition de ce plan à l'échelle communautaire doit permettre d'aligner les standards et les normes de chaque commune dans la qualité des aménagements réalisés pour assurer une accessibilité la plus optimale et confortable possible dans toutes les agglomérations.

En parallèle, la mise en accessibilité du réseau Sankéo va se poursuivre via la **mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP)** de PMM. Le conventionnement avec le Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP) devra être poursuivi. Ce groupement est en charge du service de transport adapté aux PMR sur le territoire communautaire.



Figure 21 : Photos du service offert par le GIHP. PMM soutient le programme d'aide et d'accompagnement à la mobilité du GIHP avec l'acquisition de deux véhicules aménagés (PMM, 2023).

D'autres obligations en matière d'accessibilité doivent être respectées comme la collecte et la mise à disposition des **données sur les déplacements des PMR et des personnes handicapées** selon le format d'échange Profil NeTEx Accessibilité (cf. Article D.1115-9 du Code des transports). C'est un format de référence pour l'échange de données de description de l'accessibilité des réseaux de transport en commun. Une **procédure de signalement** doit être mise en place par PMM pour permettre aux PMR de signaler les obstacles à leur libre circulation (cf. Annexe Accessibilité).

S'agissant de la sécurité des itinéraires piétons, notamment des PMR, l'application MaaS (cf. Fiche-actions « 4. Favoriser l'intermodalité ») proposera un **référencement de l'accessibilité de la chaîne du déplacement**.

PROGRAMMATION, ESTIMATION FINANCIERE, MAITRISE D'OUVRAGE

	Projet/opération	Type d'action	Calendrier/échéance	Estimation financière	Maîtrise d'ouvrage
18.1	Élaborer le PAMS	Réalisation	Fin 2024/début 2025	À arbitrer	Région Occitanie
	Organiser des cours de vélo-insertion	Animation	Court terme	40 à 60€/personne	Associations
	Pérenniser les tarifs solidaires proposés par Sankéo	Aide	En continu	À moyens constants	Sankéo
	Pérenniser les navettes gratuites	Investissement	En continu	À moyens constants	Sankéo
	Améliorer l'information sur les aides financières individuelles	Animation	En continu	À moyens constants	PMM
18.2	Remobiliser la CIA	Animation	Court terme	À déterminer	PMM
	Réviser le PAVE	Réalisation	Court terme	À déterminer	PMM
	Poursuivre la mise en œuvre du SDA-AD'AP	Réalisation	Long terme	À déterminer	PMM
	Poursuivre le conventionnement avec le GIHP	Partenariat	En continu	621,3k€/an	PMM
	Collecter et mettre à disposition les données sur les déplacements	Réalisation	En continu	À déterminer	PMM
	Mettre en place une procédure de signalement	Réalisation	Court terme	À moyens constants	PMM
	Référencer l'accessibilité de la chaîne de déplacement	Réalisation	Court terme	Cf. Action 4.2	PMM

INDICATEURS DE SUIVI ET/OU D'EVALUATION

- Nombre de bénéficiaires des solutions d'écomobilité.
- Nombre de bénéficiaires des tarifs solidaires.
- Fréquentation des navettes gratuites du centre-ville et inter-campus.
- Nombre de bénéficiaires de la gratuité.
- Rapports annuels de la CIA.
- Nombre d'accompagnement réalisés par le service du GIHP.
- Nombre de téléchargements et fréquentation de l'application MaaS pour l'accessibilité de la chaîne du déplacement.

ANNEXES



LISTE DES ACTIONS

1.1	Instaurer une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) adaptée à nos spécificités territoriales	15
1.2	Réviser notre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB)	17
2.1	Créer des corridors d'accès au cœur d'agglomération	19
2.2	Adapter les plans de circulation et le jalonnement.....	20
2.3	Modérer les vitesses en agglomération	21
3.1	Réduire le stationnement automobile illicite dans l'espace public.....	23
3.2	Adapter les carrefours et intersections à feux de signalisation	23
3.3	Lancer l'élaboration d'un code de la rue	24
3.4	Garantir la sécurité dans les bus, aux arrêts et dans les couloirs de bus.....	24
3.5	Développer l'offre en stationnement cyclable sécurisé	25
4.1	Participer à l'élaboration du COM à l'échelle du Bassin de Mobilité de Perpignan	27
4.2	Développer la Mobility as a Service (MaaS)	28
4.3	Constituer un réseau de pôles d'échanges et de covoiturage.....	28
5.1	Valoriser l'étoile ferroviaire perpignanaise.....	31
5.2	Anticiper les enjeux de développement du fret ferroviaire	32
6.1	Préfigurer un réseau de bus en site propre.....	34
6.2	Poursuivre l'amélioration de la desserte en transport collectif	35
6.3	Poursuivre l'amélioration des services Sankéo	37
7.1	Compléter et renforcer le réseau cyclable	39
7.2	Poursuivre le développement de services dédiés aux cyclistes et développer l'économie du vélo	41
8.1	Favoriser un meilleur partage de l'espace public	44
8.2	Instaurer des plans de circulation à l'échelle de quartiers.....	44
8.3	Faciliter les déplacements des piétons	46
9.1	Définir un Schéma des motorisations alternatives intégrateur	48
9.2	Développer les modes partagés.....	49
10.1	Élaborer une gouvernance globale du stationnement automobile	51
10.2	Coordonner les politiques de tarification.....	52
10.3	Modérer et mutualiser le stationnement automobile	52
11.1	Coordonner les politiques communales relatives aux livraisons en ville et au transport de marchandises... ..	54
11.2	Optimiser la collecte des déchets.....	55
11.3	Organiser et développer les nouvelles formes de livraisons en ville	55
12.1	Accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de Plan de Mobilités au sein des zones d'activité	57
12.2	Promouvoir des PdM au sein des administrations.....	58
12.3	Accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de PdM scolaires et universitaires	59
13.1	Soutenir le développement du cyclotourisme et des randonnées pédestres	61
13.2	Renforcer le réseau de mobilités alternatives à la voiture en période estivale	61
14.1	Assurer le suivi et l'évaluation du Projet Mobilités Objectif 2037	64
14.2	Améliorer la qualité des données et des connaissances liées à la mobilité par la préfiguration d'un Observatoire Territorial des Déplacements (OTD)	65
15.1	Accompagner la diffusion de nouvelles pratiques autour d'une charte engageante	67
15.2	Accompagner et impliquer les communes.....	67
16.1	Organiser un plan de communication.....	69
16.2	Accompagner et sensibiliser aux mobilités durables	69
17.1	Améliorer la consultation des usagers.....	72
17.2	Poursuivre et consolider les partenariats avec les associations	73
18.1	Participer à la définition et à la mise en place du Plan d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS) ..	74
18.2	Améliorer l'accessibilité	75



LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Projection des parts modales sur Perpignan Méditerranée Métropole à l'horizon 2050 (SDE, 2023).	6
Figure 2 :	Carte du périmètre de la ZFE-m et du statut des voiries structurantes impactées (AURCA, 2025).	16
Figure 3 :	Principe des corridors d'accès au cœur d'agglomération (AURCA).	20
Figure 4 :	Extrait de l'étude ITER sur le jalonnement cyclable.	21
Figure 5 :	Le panneau M12 autorisant les cyclistes à ne pas s'arrêter au feu rouge après avoir cédé le passage aux autres usagers prioritaires.	24
Figure 6 :	Box sécurisé et vidéoprotégé pour le stationnement des vélos, installé par la Ville de Perpignan à la Gare routière Méditerranée. Il propose 10 places pour vélos classiques et 6 pour vélos à assistance électrique (VAE) (AURCA, 2025).	25
Figure 7 :	Réseau cible des pôles d'échanges et de covoiturage à long terme. Les secteurs d'opportunité d'implantation de nouveaux pôles identifiés sur la carte sont des secteurs d'études qui peuvent inclure plusieurs emprises différentes. L'objectif est de conserver la possibilité d'aménager de nouveaux pôles dans ces secteurs (AURCA, 2024).	29
Figure 8 :	Les infrastructures ferroviaires à préserver sur les lignes des vallées de l'Agly et de la Têt sur le territoire communautaire.	32
Figure 9 :	Les lignes de bus et les voiries ciblées par les aménagements et équipements de priorisation des bus. Les tracés identifiés sur la carte sont des corridors d'études qui peuvent inclure plusieurs emprises différentes. L'objectif étant de conserver la possibilité de mettre en place des aménagements et des équipements favorisant la circulation des bus sur ces axes.	36
Figure 10 :	Carte des Bassins de vie du transport sur réservation mis en place par Sankéo.	37
Figure 11 :	Le potentiel réseau cyclable structurant à long terme. Les tracés identifiés sur la carte sont des corridors d'études qui peuvent inclure plusieurs emprises différentes. L'objectif étant de conserver la possibilité de mettre en place des aménagements cyclables sur ces axes (AURCA, 2024).	40
Figure 12 :	Schéma de principe d'un plan de circulation favorable aux modes actifs et à la vie locale (CEREMA, 2021).	45
Figure 13 :	Principe de DSC en tête-bêche (CEREMA, 2021).	45
Figure 14 :	Minima réglementaire et minima d'usage d'un trottoir. « Afin d'assurer un confort d'usage minimal, une largeur de 1,80m permettant à deux personnes et notamment à 2 PMR de se croiser confortablement est nécessaire » (a'urba, 2017).	46
Figure 15 :	Exemples de véhicules intermédiaires (Frédéric Héran).	49
Figure 16 :	ZAC de Tecnosud à Perpignan (L'Indépendant, 2024).	58
Figure 17 :	L'apprentissage du vélo pour les enfants des écoles de Perpignan est organisé depuis plusieurs années dans le cadre du dispositif « Savoir Rouler à Vélo » (L'Indépendant, 2021).	59
Figure 18 :	Passerelle cyclable au-dessus du Bourdigou et longeant la RD81 à Torrelles (Google Maps, 2023).	62
Figure 19 :	Photos de l'évènement Tous à Vélo organisé par PMM en 2024. C'était l'occasion d'organiser des animations et d'accueillir des associations et des structures pour contribuer à la sensibilisation des participants à la sécurité routière, à la pratique du vélo ou organiser des contrôles techniques des vélos (PMM, 2024).	70
Figure 20 :	Plan et informations de la navette cœur de ville (Sankéo).	75
Figure 21 :	Photos du service offert par le GIHP. PMM soutient le programme d'aide et d'accompagnement à la mobilité du GIHP avec l'acquisition de deux véhicules aménagés (PMM, 2023).	76





MAITRE D'OUVRAGE

Perpignan Méditerranée Métropole



PARTICIPATION AUX ETUDES 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

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