

Perpignan
Méditerranée
Métropole

PERPINYÀ MEDITERRÀNIA | METRÒPOLI

L'essentiel pour comprendre le PLUi-D et participer à son élaboration

Le Volet Déplacements

Juillet 2024



Glossaire

- **A9** : Autoroute 9
- **ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
- **AURCA** : Agence d'URbanisme CAtalane
- **BDD** : Base De Données
- **Cerema** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- **CERTU** : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
- **COM** : Contrat Opérationnel de Mobilité
- **DSC** : Double-Sens Cyclable
- **DSP** : Délégation de Service Public
- **EPCI** : Établissement Public de Coopération Intercommunale
- **EV8** : EuroVélo 8 – La Méditerranée à vélo
- **HNS** : Haut Niveau de Service
- **GES** : Gaz à Effet de Serre
- **GIHP** : Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques
- **INSEE** : Institut National de la Statistique et des Études Économiques
- **LGV** : Ligne à Grande Vitesse
- **LNMP** : Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan
- **NO₂** : Dioxyde d'azote
- **PAMS** : Plan d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire
- **PCAET** : Plan Climat - Air - Énergie Territorial
- **PEM** : Pôle d'Échanges Multimodal
- **PLUi-D** : Plan Local d'Urbanisme intercommunal – Déplacements
- **PMR** : Personne à Mobilité Réduite
- **P-O** : Pyrénées-Orientales
- **PPA** : Projet Partenarial d'Aménagement
- **QPV** : Quartier Prioritaire de la politique de la Ville
- **SDA Ad'AP (ou SD'AP)** : Schéma Directeur d'Accessibilité – Agendas
- **SDE** : Schéma Directeur de l'Énergie
- **SNCF** : Société Nationale des Chemins de fer Français
- **TEPCV** : Territoire à Énergie Positive Pour la Croissance Verte
- **TGV** : Train à Grande Vitesse
- **TSR** : Transport Sur Réservation
- **PMM** : Perpignan Méditerranée Métropole
- **OCS GE** : Occupation du Sol à Grande Échelle
- **UAF** : Union des Aéroports Français
- **V81** : Véloroute 81
- **ZFE-m** : Zone à Faible Émissions - mobilité d'Accessibilité Programmée



1. Les déplacements sur le territoire

Un territoire étendu, diversifié et peu dense soumis à une forte saisonnalité

98 994

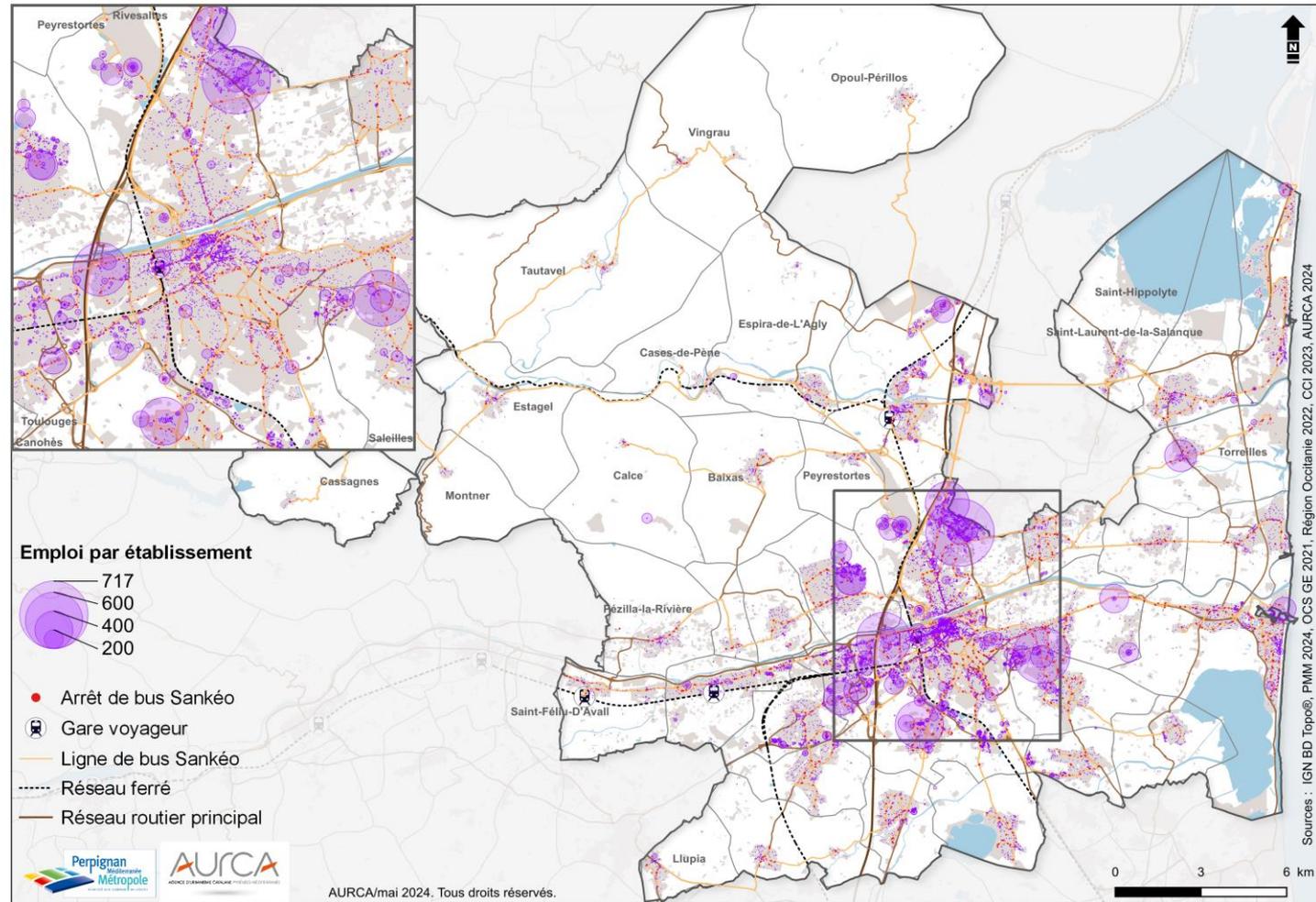
*déplacements
pendulaires / jour
pour les habitants
de PMM*

19,5 km

*de distance
moyenne parcourue
entre le domicile et
le travail par les
habitants de PMM*

85 %

*de part modale pour
la voiture dans les
déplacements
domicile-travail sur
PMM*



- PMM : le bassin d'emplois du département
- Des flux de périphérie à périphérie en croissance à l'image des dynamiques économiques locales
- Un développement économique, commercial et de loisirs périphérique favorable à la voiture
- Une population très dépendante de la voiture
- Un doublement de la population en été



1. Les déplacements sur le territoire

La dépendance à la voiture, variable d'ajustement du pouvoir d'achat pour les ménages

60 %
des trajets en voiture font moins de 5 km

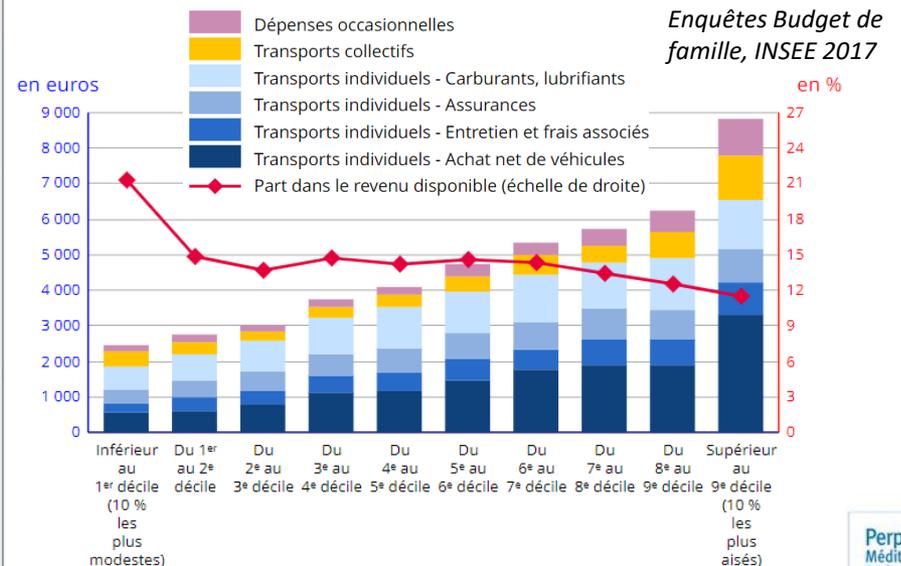
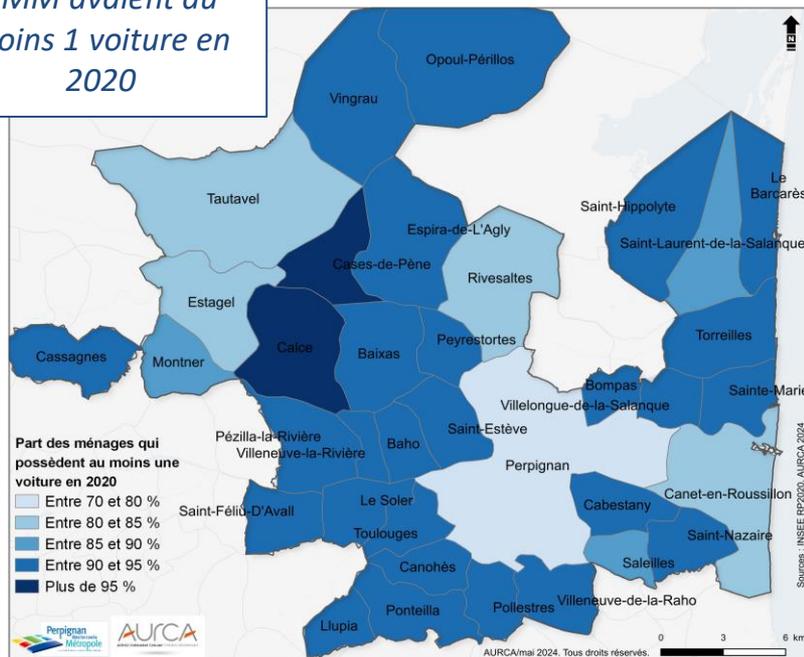
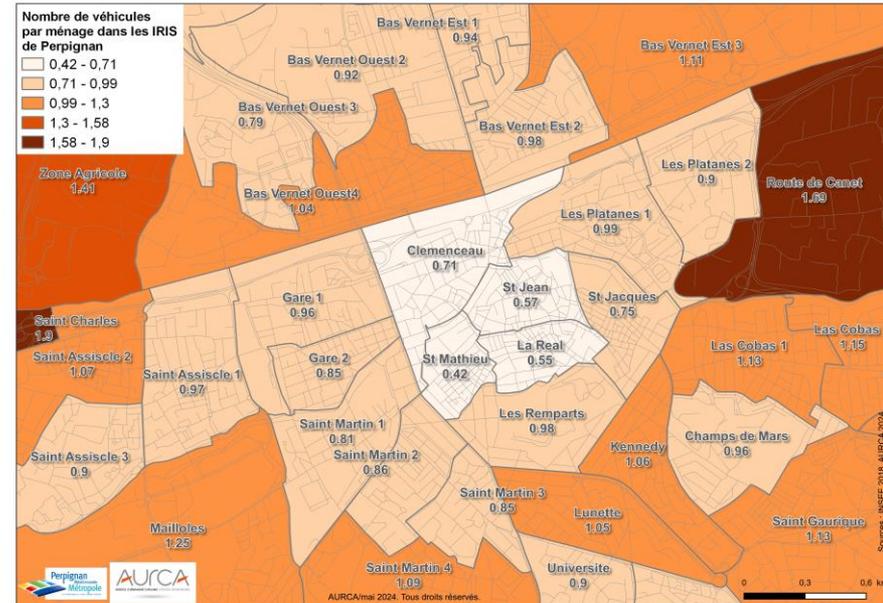
|

95 %
de la durée de vie d'une voiture est passée à stationner

|

82,4 %
des ménages de PMM avaient au moins 1 voiture en 2020

- Le transport : 1^{er} poste de dépenses des ménages
- Un usage de la voiture proportionnel aux revenus et des disparités fortes entre zones rurales et urbaines
- Les revenus ont une incidence majeure sur la manière de se déplacer : possession d'un ou plusieurs véhicules et usage de celui(eux)-ci
- Des aides pour acheter, louer ou covoiter

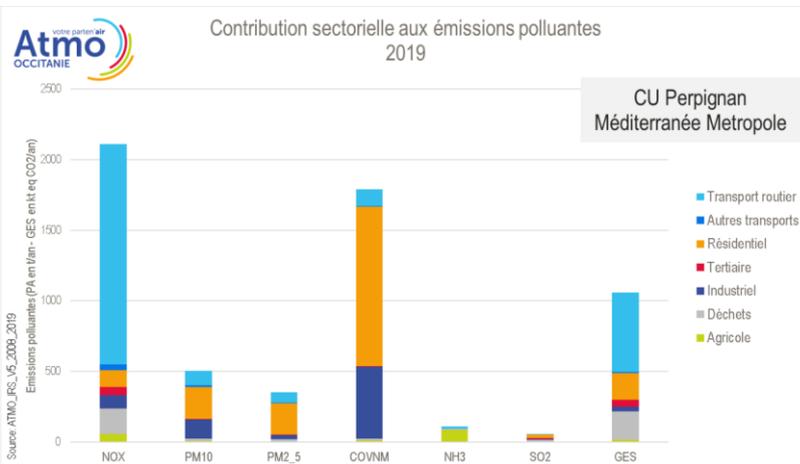
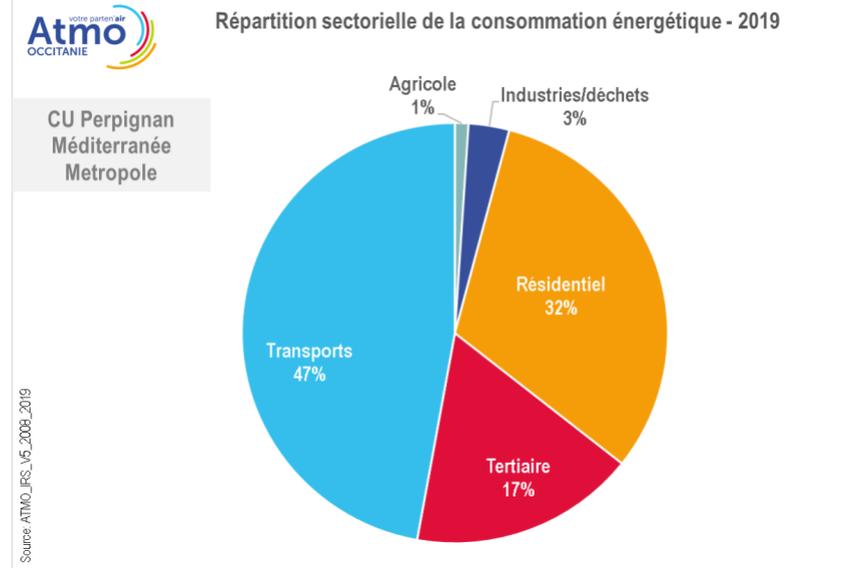


1. Les déplacements sur le territoire

Les transports : LE levier de la transition énergétique

1^{er}
secteur de
consommation
énergétique
|
1^{er}
émetteur de GES et
de NO₂
|
61 %
dues aux véhicules
particuliers

- Des engagements locaux pour diviser les émissions de GES d'ici 2050
- **PCAET** depuis 2012
- **TEPCV** en 2015
- Bientôt un **SDE** et une **ZFE-m** (2025)
- Des objectifs locaux, nationaux et européens de décarbonation et de report modal



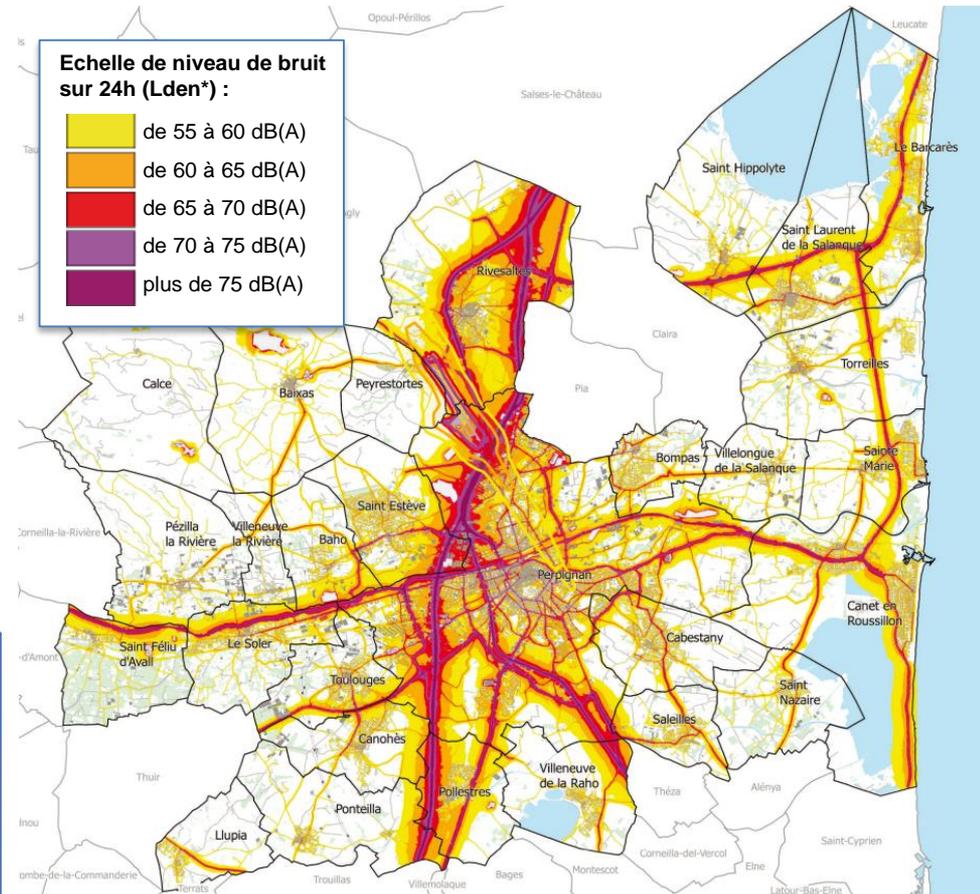
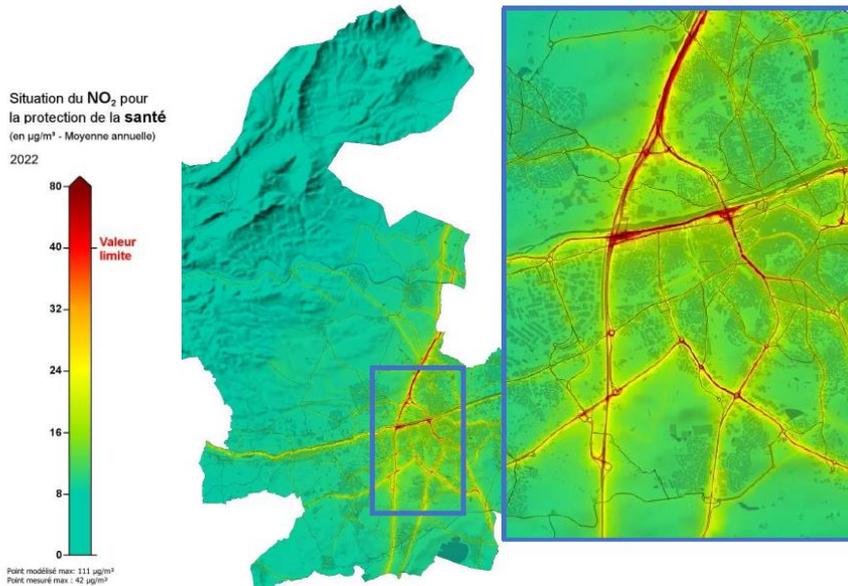
- 19 % des émissions de GES sont dues aux poids-lourds contre 61 % pour les véhicules particuliers
- 16 % des émissions de GES sont dues au trafic autoroutier (45 % sur départementale, 39 % sur voie urbaine)
- La baisse des émissions de GES stagne à cause de l'augmentation du trafic routier (+16 % entre 2008 et 2019)
- La modernisation du parc roulant ne permet pas de compenser les émissions supplémentaires issues de l'augmentation du trafic : +12 % d'émissions de GES entre 2008 et 2019



1. Les déplacements sur le territoire

Le trafic routier : LE levier de l'amélioration du cadre de vie

- Des émissions de polluants atmosphériques (NO₂, PM10...) et des nuisances sonores plus élevées **aux abords des axes routiers à fort trafic** (autoroute, voies rapides, boulevards perpignanais)
- 450 à 750 personnes sont exposées à un dépassement de la valeur limite pour le NO₂ en 2022
- Bientôt la **Carte Stratégique de Bruit (CSB)** sera actualisée et le **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** révisé (2025)



Carte du bruit cumulé routier, ferroviaire et industriel avec superposition du bruit aéroportuaire, CSB PMM 2013

* Lden : bruit pondéré sur 24h en moyenne sur l'année.

Concentration moyenne annuelle en NO₂ et dépassement de la valeur limite en 2022, ATMO



2. Modes actifs, accessibilité et management de la mobilité

Des espaces publics faits pour la voiture mais une forte demande de la population...

+52 %
de trajets vélos en France depuis 2019

|

+2 %
de fréquentation sur l'EV8

|

30 km/h
généralisé à Perpignan (hors boulevards)

- La **cyclabilité** et la **marchabilité** sont liées à l'appréciation de l'efficacité et du confort ressenti des aménagements, à la cohabitation avec les véhicules à moteur, au sentiment de sécurité et au respect des automobilistes
- Développement des **Zones de Circulation Apaisée (ZCA)** dans les centres-villes : réduction de la vitesse, du trafic et de la place occupée par les véhicules à moteur ce qui améliore la **cyclabilité** et la **marchabilité** des espaces publics
- Le **Baromètre des villes marchables** fait notamment ressortir le manque de confort des déplacements à pied, les nombreux conflits d'usage, le danger à circuler, l'inadaptabilité des espaces aux PMR
- En local, une note favorable au **Baromètre des villes cyclables** pour Toulouges, Saint-Laurent-de-la-Salanque et Le Barcarès que dans le reste du ressort territorial de PMM



	ZCA				
Statut de la zone ou de la voie					
	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30	Agglomération	Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					
	■ Circulation				
	■ Vie locale				

Campagne de sensibilisation au stationnement sur trottoir, Écosse

Le partage de la voirie, Cerema



2. Modes actifs, accessibilité et management de la mobilité

...considérée avec l'adoption d'un Plan Vélo communautaire multi-volets



- Des schémas donnant la structure d'un réseau hiérarchisé (chacun devant reprendre les itinéraires des schémas supérieurs)
- Un **Plan Vélo** lancé par PMM en 2021 avec 3 volets sur les aménagements (**12 itinéraires à terme**) / équipements (une **Maison du vélo** en 2025), les services et les incitations à destination des particuliers et des personnes morales
- Des projets communaux centrés ou intégrant les problématiques cyclables comme dans le cadre des **PPA de Saint-Charles et Têt Med**



2. Modes actifs, accessibilité et management de la mobilité

Une offre cyclable en développement mais un enjeu de continuité et de jalonnement prégnant

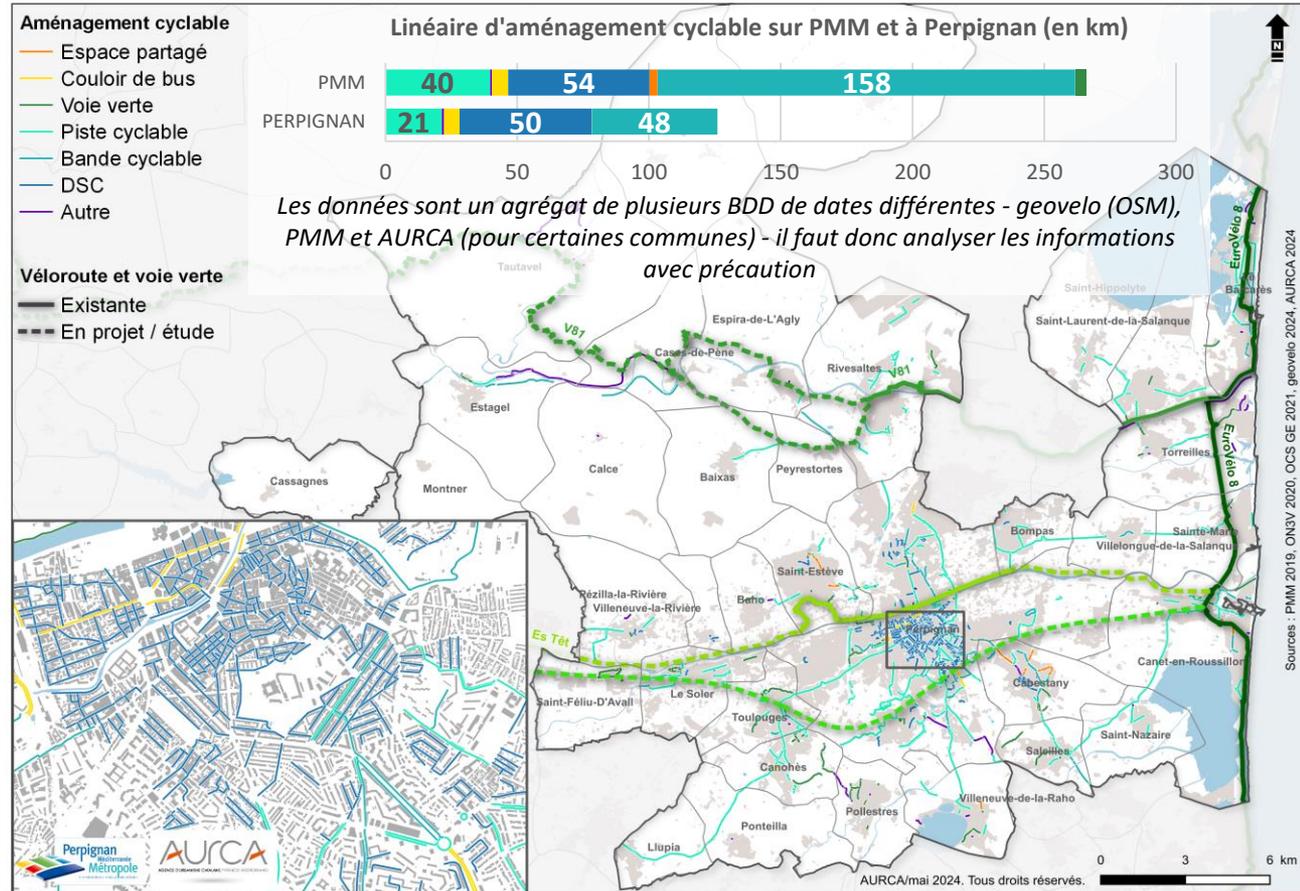
300 km
d'aménagements cyclables

— | —
60 %
de pistes cyclables

— | —
120 km
d'aménagements à Perpignan

— | —
3 600
places vélo répertoriées

— | —
1 800
places à Perpignan



- 3 grands itinéraires : l'**EV8** le long du littoral (quasiment continu), **Es Têt** le long de la Têt (en cours de réalisation) et la **V81** le long de l'Agly (à finaliser)
- Un réseau de pistes cyclables en étoile autour de Perpignan, des centres-villes à apaiser et à sécuriser et à desserte des communes de la plaine et des massifs qui progresse
- Une concentration du stationnement dans les centres-villes et sur le littoral, 3 box sécurisés de Sankéo (Sadi Carnot, Université, Centre del Món) et une vélo-station dans le parking Arago
- Un enjeu d'entretien et d'amélioration des aménagements et équipements

2. Modes actifs, accessibilité et management de la mobilité

Services et incitations : les autres leviers pour soutenir la pratique du vélo au quotidien

67
structures
économiques offrant
des services aux
cyclistes dont...

|

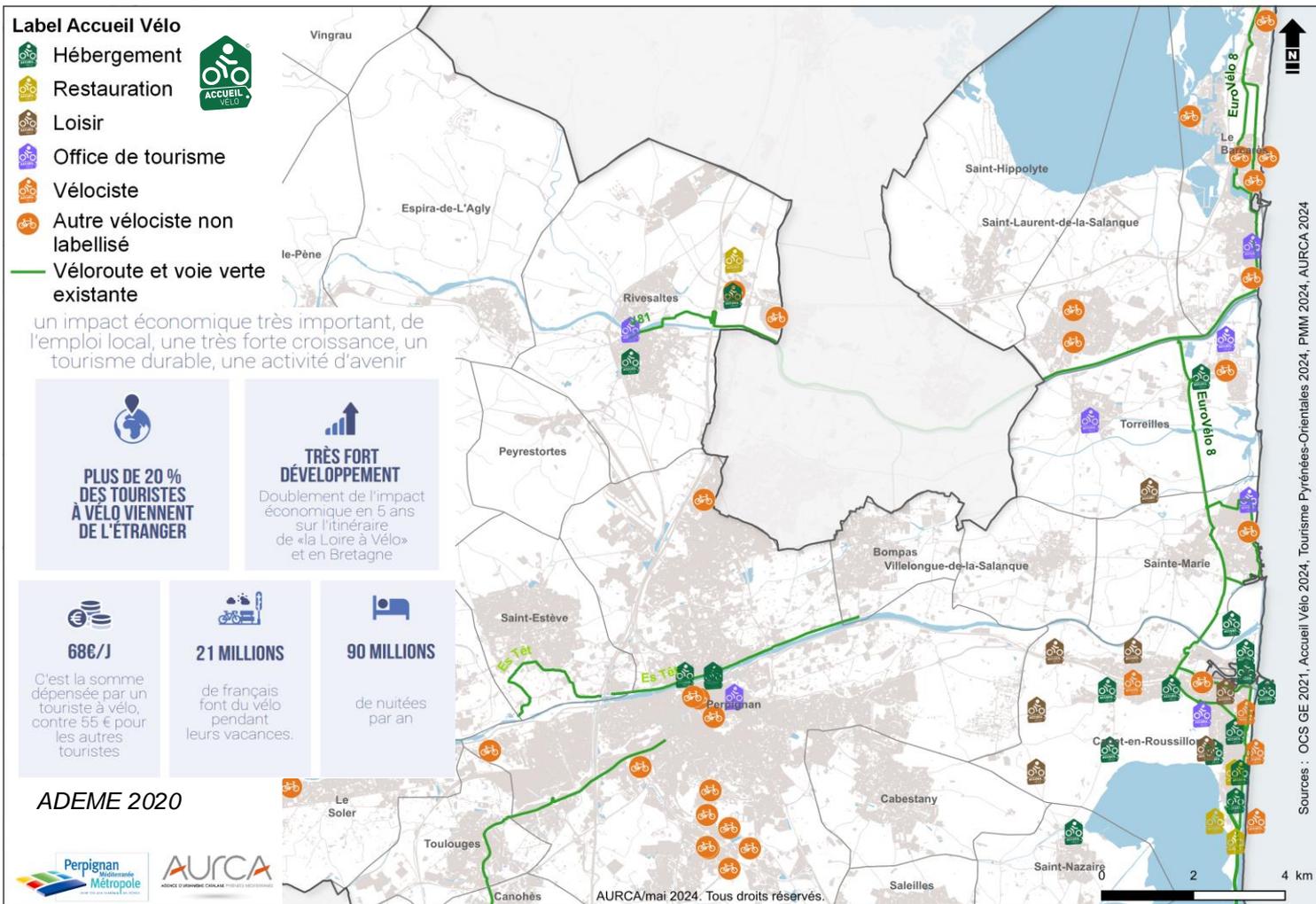
40
labellisées « Accueil
Vélo »

|

30 Mrd€/an
d'économie globale
générée par le
secteur du vélo en
France en 2020

|

78 000
emplois en France
dans le secteur du
vélo en 2020

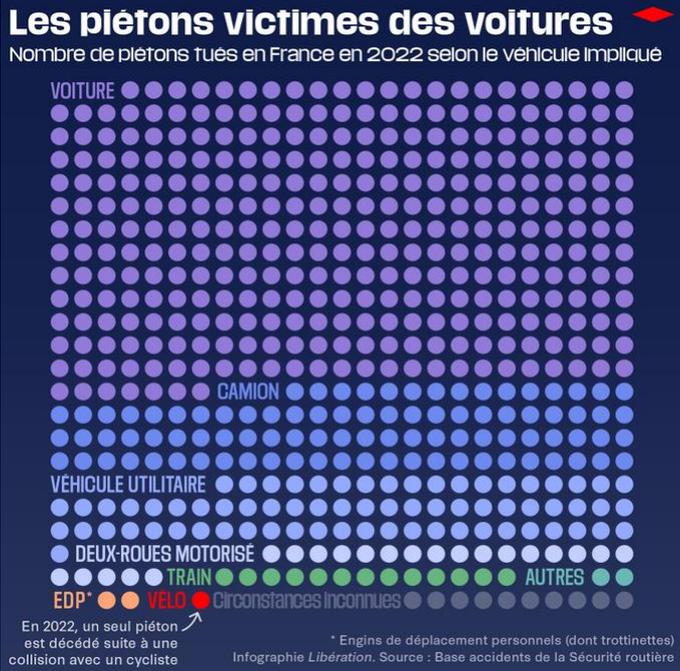


- 170 000 € investis par PMM en 2024 pour l'aide à l'achat (cumulable avec les aides nationale et régionale) et la réparation de cycles (50 € maximum par personne)
- Un public à conquérir : les étudiants qui représentaient 3 % des bénéficiaires en 2023



2. Modes actifs actifs, accessibilité et management de la mobilité

La sécurité routière : un préalable à l'augmentation de la pratique cyclable et de la marche

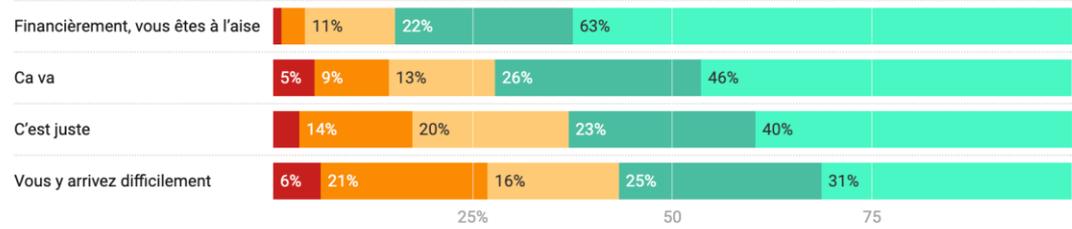


98 %
 des tués et...
 |
94 %
 des blessés lors d'un
 accident impliquant
 un vélo sont des
 cyclistes dans les
 P-O



Aisance à vélo des parents en fonction des revenus

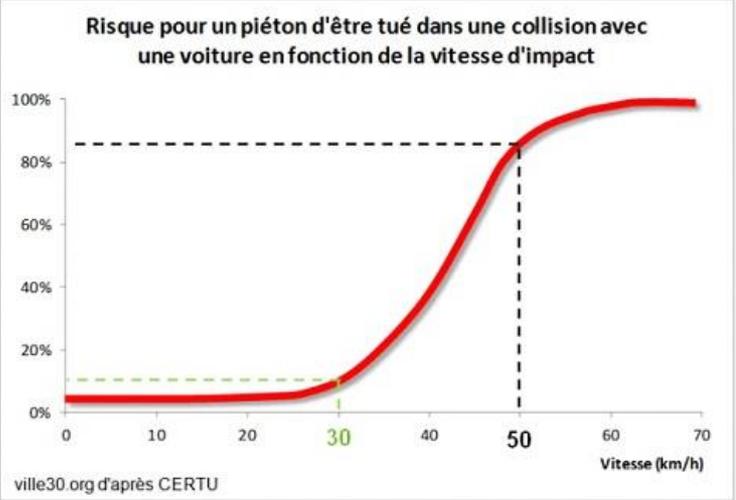
■ Vous ne savez pas en faire
■ Vous êtes peu confiant-e, sauf dans un parc ou un espace sans circulation
■ Vous pouvez vous déplacer à vélo, mais seulement sur les pistes cyclables et les voies sans voiture
■ Vous êtes assez confiant-e pour circuler en ville, mais pas en accompagnant un enfant
■ Vous êtes suffisamment confiant-e pour circuler en ville aux côtés d'un enfant de 6 ans ou plus



805 parents d'élèves de primaire répondants. Réponse à la question "Actuellement, vous diriez qu'au sein de votre ménage / famille, financièrement ?"

Graphique: Maison du Vélo Lyon • Source: Défi 2023 • Récupérer les données • Créé avec Datawrapper

- Les piétons comme les cyclistes ont la même vulnérabilité face aux véhicules motorisés lors des accidents les impliquant
- Un besoin d'apprentissage plus important pour les bas revenus (majoritaires à PMM)



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

1^{er}

Prix de l'Innovation
2023 au Palmarès
des Mobilités pour
les services de TSR

19 %

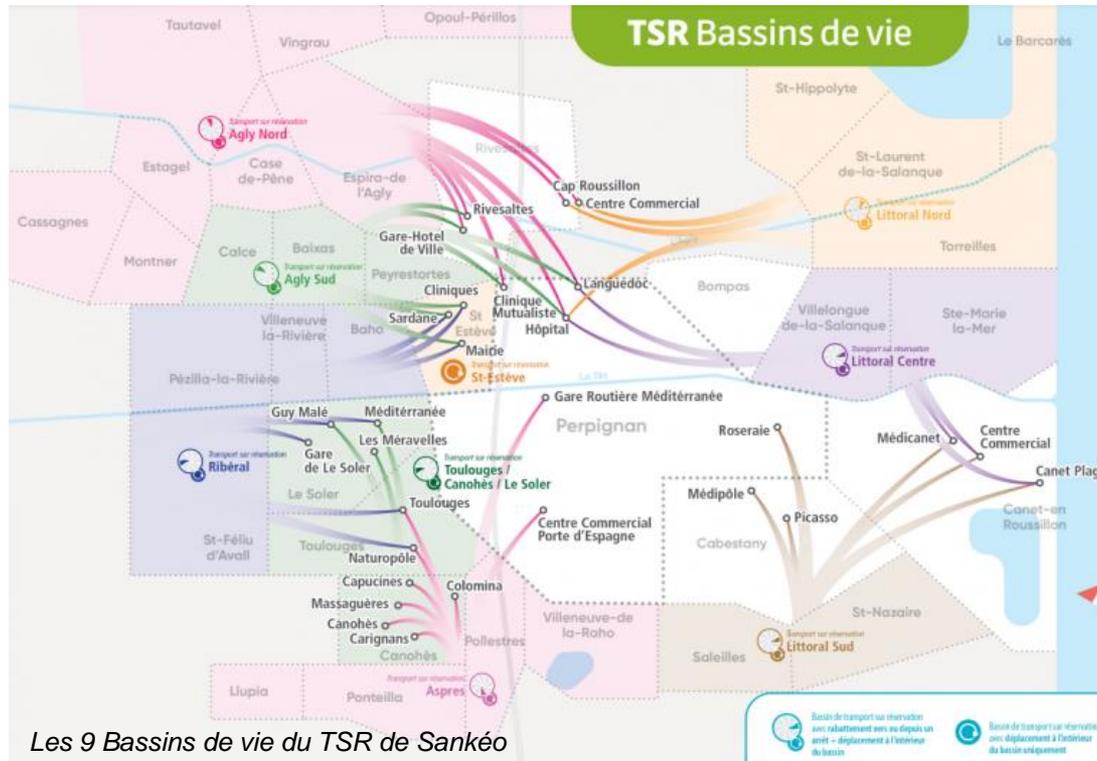
de fréquentation
supplémentaire par
rapport aux
projections
contractuelles pour
les services de TSR

4,8/5

de note satisfaction
des clients du TSR
(sur une base de 1
217 appréciations)

3. Transports collectifs et intermodalité

Sankéo : un réseau sur-mesure, acteur de la dynamique
du territoire



Les 9 Bassins de vie du TSR de Sankéo

Un nouveau contrat de DSP engagé en septembre 2022 :

- Des tracés de lignes adaptés aux extensions urbaines
- La mise en service en 2023 du **TSR** (matins et soirs, bassins de vie, zone St-Charles) pour répondre aux flux inter-communes isolés, aux besoins des salariés et d'accès aux grands pôles de déplacement (aéroport, gare TGV) et au centre hospitalier
- Et toujours des offres « à la carte », adaptées au rythme de vie du territoire : renforcement des lignes armatures, navette découverte, inter-plages, navette TAF, navettes événementielles (Electrobeach, Les Rayonnantes, USAP), NCMi (pour les étudiants), etc.

11,5 M

de voyageurs en
2023

800 000

voyageurs
supplémentaires qu'en
2022

226 000

voyageurs mensuels
pour les services
scolaires

40 %

de la fréquentation
sur les lignes
armatures A, B et C

+ 11 %

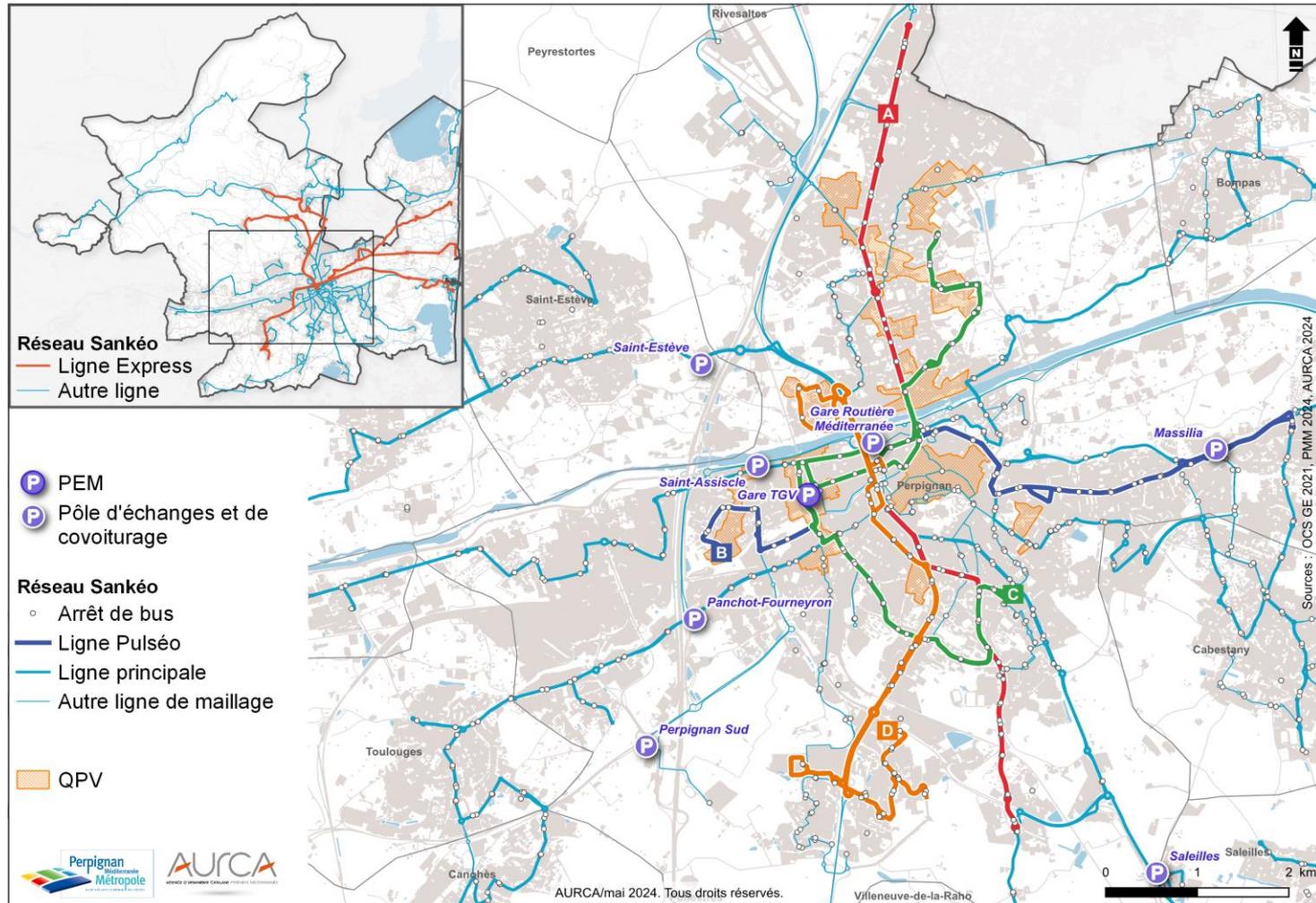
de fréquentation
estivale par rapport à
l'été 2022

2,03 voy/km

commercial contre
1,95 en 2022

3. Transports collectifs et intermodalité

L'attractivité des lignes Sankéo et leur électrification : moteurs de la transition écologique



En janvier 2024, une restructuration d'envergure pour plus d'attractivité :

- Mise en service de lignes Pulséo : des fréquences élevées, des amplitudes élargies, un fonctionnement 7j/7, sans allègement pendant les petites vacances scolaires, de nouveaux services voyageurs (WIFI, port USB, etc.)
- Des lignes plus directes et fréquentes à destination de la ville-centre pour les communes de première couronne et des lignes Express pour les communes plus éloignées

3. Transports collectifs et intermodalité

L'attractivité des lignes Sankéo et leur électrification : moteurs de la transition écologique

60 %

des perpignanais à moins de 300 m d'une offre à HNS

Jusqu'à **20 min**

gagnées pour rejoindre le centre-ville de Perpignan grâce aux lignes Express

100 %

de motorisation électrique pour les lignes Pulséo d'ici 2027

Les limites à l'attractivité : seulement 7 km de voies réservées aux bus et 13 carrefours équipés d'un système de priorité pour les bus

- Les bus Sankéo circulent dans le flux général et sont donc soumis aux aléas de la circulation ce qui altère les temps de parcours rendus aléatoires
- En l'absence de voies réservées à la circulation des bus, les temps de parcours ne peuvent pas être fiabilisés et ils sont plus importants en heure de pointe : sur 10 contrôles qualité réalisés sur la ligne A, principale ligne du réseau, la moitié des véhicules avait du retard
- Des tracés historiques comportant un grand nombre d'arrêts : leur redressement permettrait de réduire les temps de parcours

Une étude à venir pour déterminer l'opportunité technique et financière de rétrofiter des véhicules thermiques Sankéo électriques

Transition du dépôt de bus Sankéo d'ici fin 2024 : aménagement d'une station d'avitaillement électrique et d'ombrières photovoltaïques pour que les véhicules roulent à terme à l'électricité



3. Transports collectifs et intermodalité

L'innovation au service de l'accessibilité et de la compétitivité

14 400
accompagnements
par le GIHP de
personnes
handicapées
moteurs ou visuels
permanents en 2022
dont...
|
11 212
pour des
déplacements de la
vie quotidienne



Nouveautés pour
l'accessibilité du réseau
Sankéo, PMM



- Mise en accessibilité des arrêts et des véhicules (plancher bas, dispositifs d'annonces sonores à bord)
- Accueil des usagers amélioré : centre de relation clients plus accessible, rendez-vous personnalisés et accompagnement au 1^{er} voyage, plan d'actions commerciales de proximité
- Une information aux voyageurs plus lisible : information aux arrêts et à bord plus accessible, information en temps réel (application ZenBus, QrCode), nouveau site internet, application mobile unique
- Des canaux de vente modernisés : nouvelle e-boutique, service Click & collect, M'ticket, paiement sans contact, post-paiement, service web pour Sankéo vélo
- Une gamme tarifaire simplifiée et incitative : Pass Senior, titre tribu, titres évènementiels, etc.
- Un réseau sécurisé : 8 médiateurs sur le réseau Sankéo, projet de création d'un Observatoire des incivilités

3. Transports collectifs et intermodalité

L'intermodalité en construction

17

Pôles d'échanges et
de covoiturage
dont...

1

au parc-relais de
Saint-Estève équipé de
65 places de
stationnement

1

PEM à la gare de
Perpignan et 1 en
projet à la gare de
Rivesaltes

- Une expérimentation qui a conforté l'intérêt de coordonner les offres urbaines et régionales : jusqu'à 10 montées sur la ligne régionale depuis Le Soler vers Perpignan
- Des pôles d'échanges et de covoiturage supplémentaires
- Les stratégies de coordination en cours d'élaboration par les services régionaux à l'échelle du **Bassin de Mobilité** de Perpignan : **COM** et **PAMS**

Des efforts concrets de coordination entre les offres urbaines et régionales :

- Une offre tarifaire combinée liO Train et Sankéo : **Kartatoo**
- Un calculateur d'itinéraires régional liO Car intégrant l'offre urbaine Sankéo
- En faveur d'une rationalisation de l'offre : rabatement des lignes scolaires liO vers les cars Sankéo ayant encore des places disponibles
- Dématérialisation de la gamme tarifaire pour permettre la vente depuis SNCF Connect : 82 titres vendus dès les deux premiers mois



3. Transports collectifs et intermodalité

Le réseau liO complémentaire pour répondre aux besoins de déplacement entre EPCI

3

branches
ferroviaires support
de trains régionaux

4

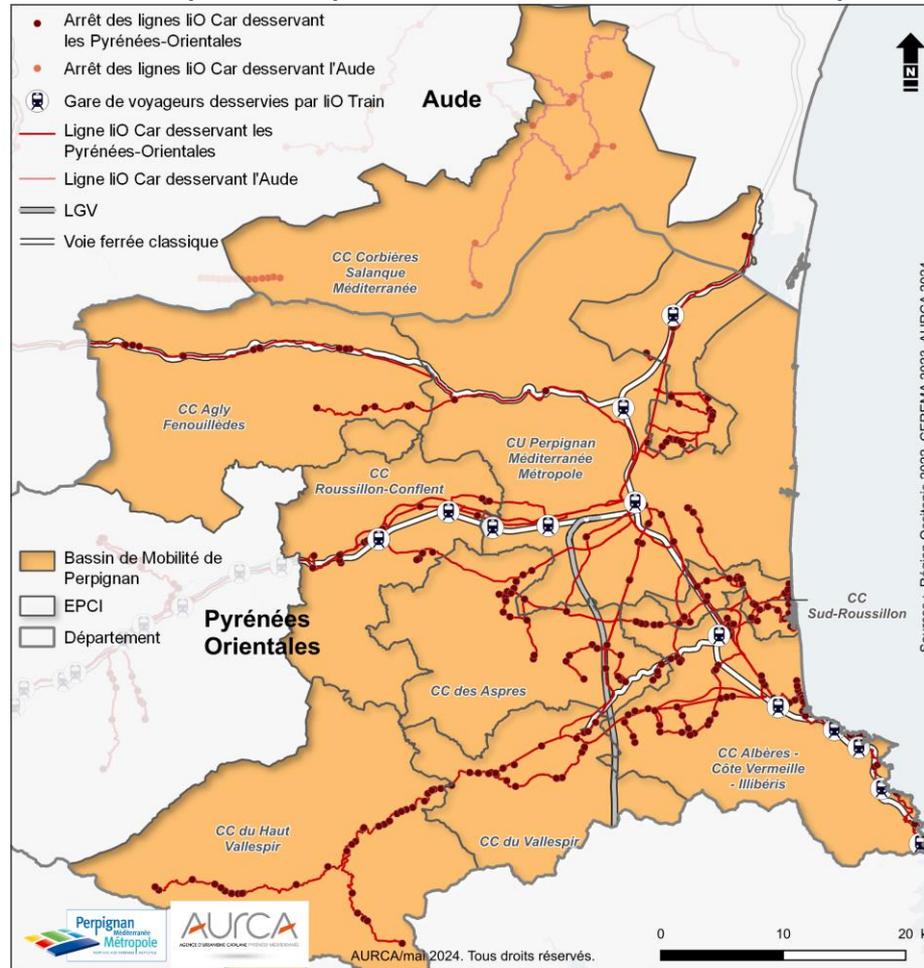
gares dont 1 TGV à
Perpignan (1 ligne
TGV et 1 Intercité)

1,8 M

de voyageurs à la
gare de Perpignan en
2022

31

passages-à-niveau
sur PMM dont 18
sur la voie de l'Agly
et 8 sur celle de la
Têt



17

lignes liO Car
desservent PMM
dont...

16

desservent la gare de
Perpignan

51

arrêts sur le
territoire de PMM
desservants...

8

communes

- Un **SDA Ad'AP** pour améliorer l'accessibilité de l'ensemble des services liO (matériel roulant, arrêts et gares) et un service gratuit d'assistance aux PMR dans les trains
- Des trains supplémentaires sur l'axe Avignon-Portbou et un nouveau service transfrontalier envisagé d'ici 2032
- Le réseau liO doit répondre aux besoins en mobilités des habitants dont les bassins de vie débordent et s'affranchissent des limites administratives des communes, des EPCI et des départements

4. Infrastructures et usages de l'automobile

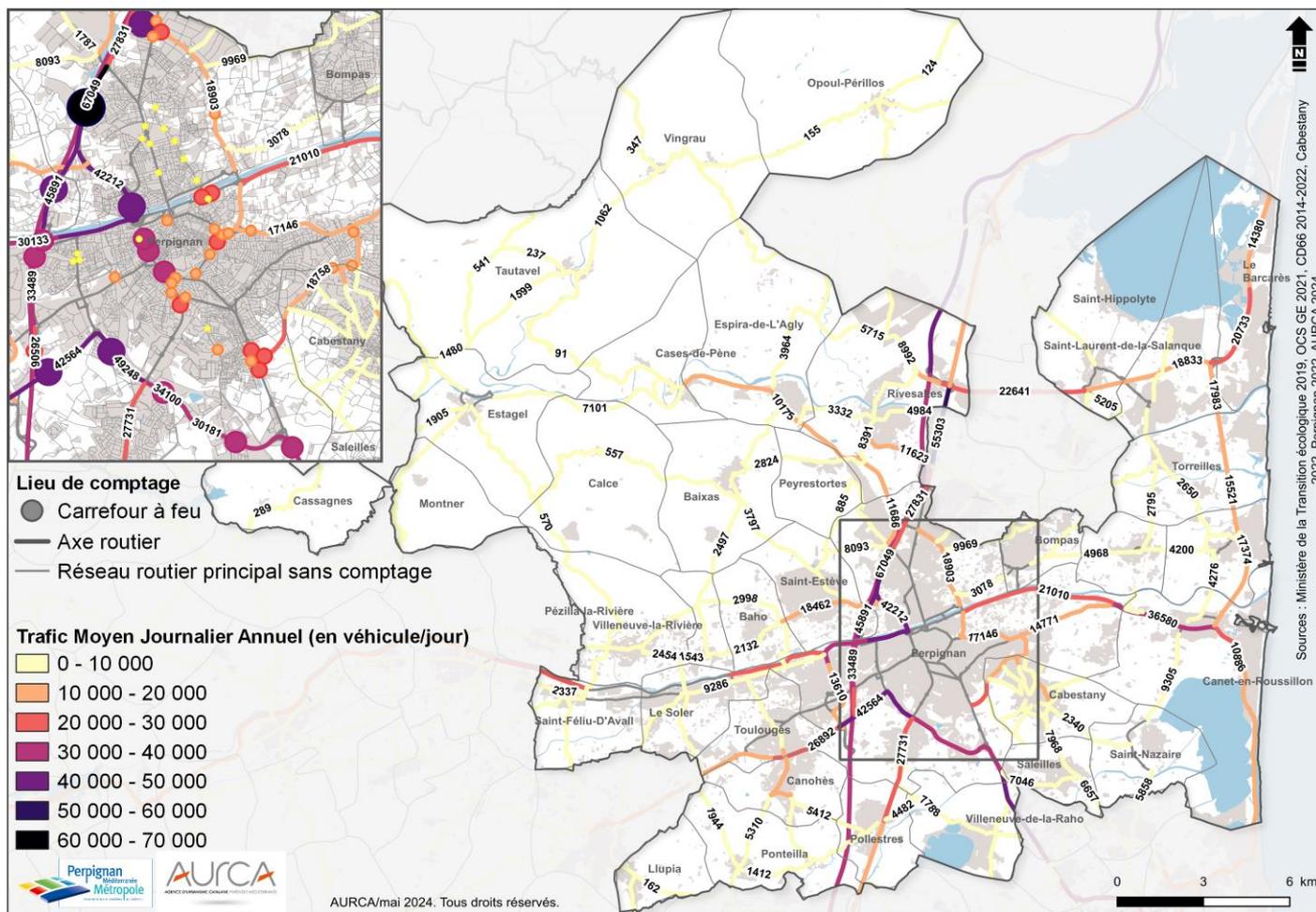
Une augmentation du trafic routier en lien avec l'augmentation de la population et un report modal à accentuer

308
accidents de la route
en 2022

—
|
+ 12 %
depuis 2019

—
|
19 %
des tués dans les P-O
l'ont été dans des
accidents avec
alcool (taux le plus
faible d'Occitanie)

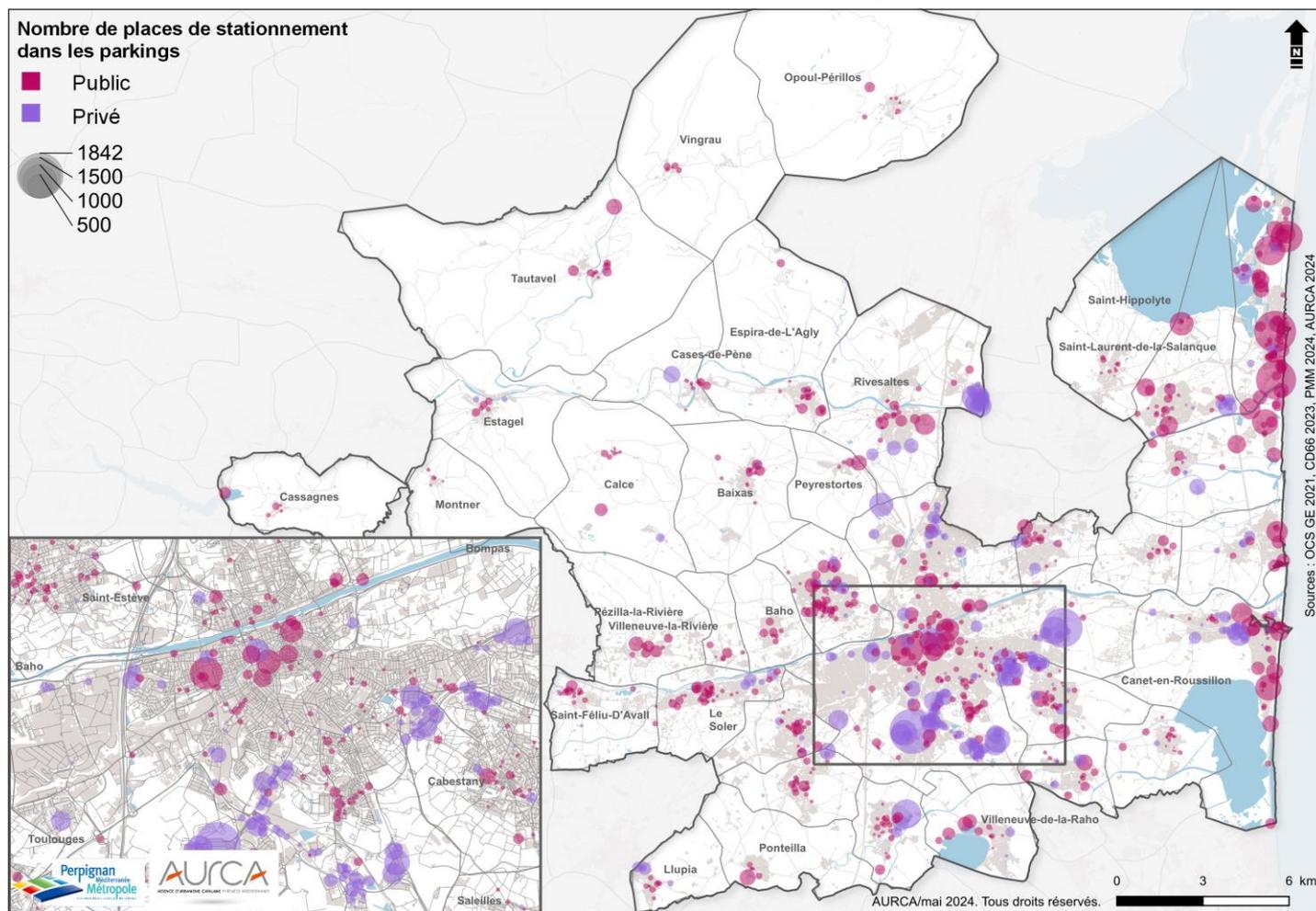
—
|
41 %
des tués en
Occitanie étaient
des motards



- Une autoroute qui structure les flux de transit, logistiques et touristiques du Nord au Sud
- La D900 est un axe très fréquenté par le trafic de transit : la Pénétrante Nord participe à amplifier la pénétration des flux dans le centre-ville via le Pont Arago et les boulevards qui finissent engorgés et peu adaptés au report modal
- Les accidents sont en majorité sur les axes à fort trafic de Perpignan mais les tués sont sur-représentés sur les grands axes routiers en dehors des agglomérations

4. Infrastructures et usages de l'automobile

Le stationnement : une problématique incontournable dans le partage de l'espace public



- L'offre en stationnement est le premier facteur influençant le choix modal des habitants et usagers augmentant le trafic, les infractions, les accidents et l'encombrement du réseau
- Une offre sur voirie : concurrence avec les parkings payants qui finissent sous-utilisés, non concordance entre l'offre et les usages constatés, faible réglementation



4. Infrastructures et usages de l'automobile

La structuration du réseau viaire dense et peu lisible par le projet de nouvelle Rode

7

projets routiers portés par le Département sur PMM dont ...

6

requalifications de voirie dont la Rode Sud actuelle

1

axe routier international majeur Nord-Sud : l'A9

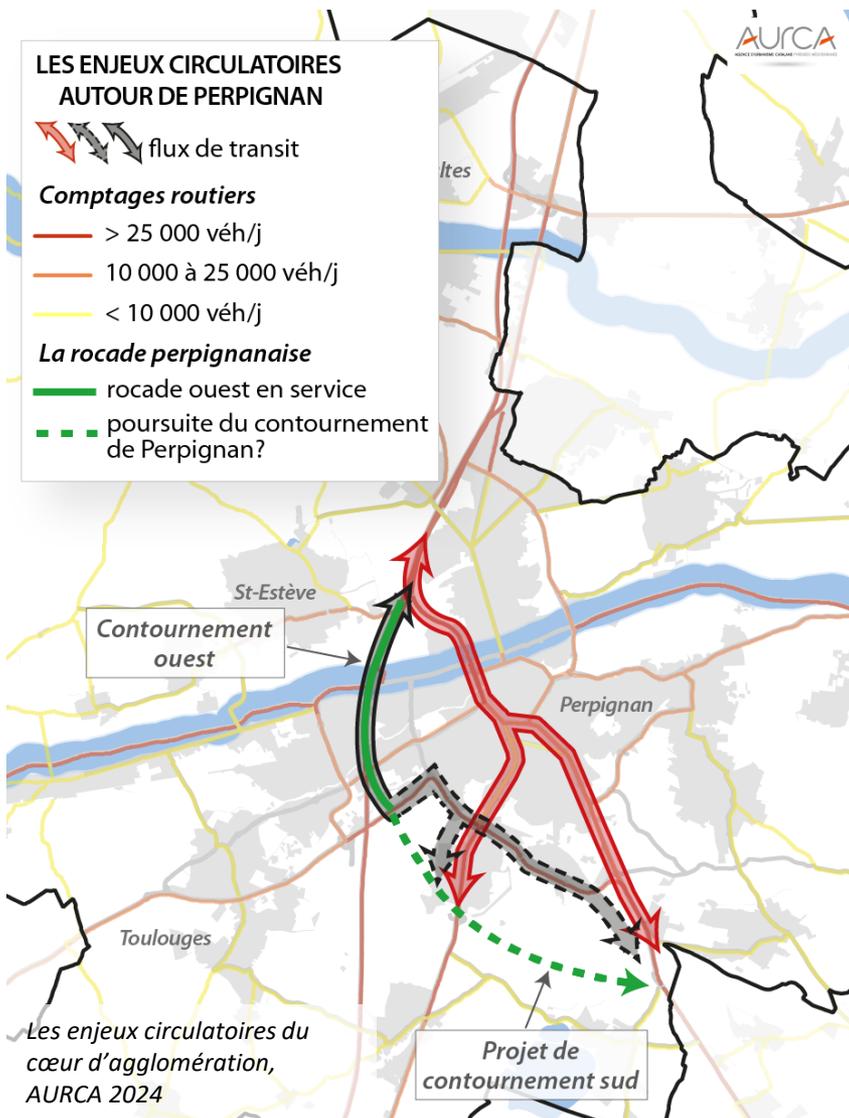
70 km

de voirie d'intérêt communautaire

9

départementales au profil de voie « express »

- Une gestion partagée du réseau dont le linéaire le plus important est géré par les communes
- Un environnement fragmenté par les infrastructures routières constituant des obstacles et des ruptures aux déplacements des habitants non motorisés et de la biodiversité
- La nouvelle Rode Ouest n'a pas su capter tous les flux de transit passant dans l'agglomération faute de contraintes pour la traversée de celle-ci
- Enjeu : finaliser le contournement routier pour dévier le trafic de transit vers la nouvelle Rode et ainsi apaiser l'agglomération de Perpignan
- Un projet de Rode Sud à l'étude, ultime maillon d'un contournement complet



4. Infrastructures et usages de l'automobile

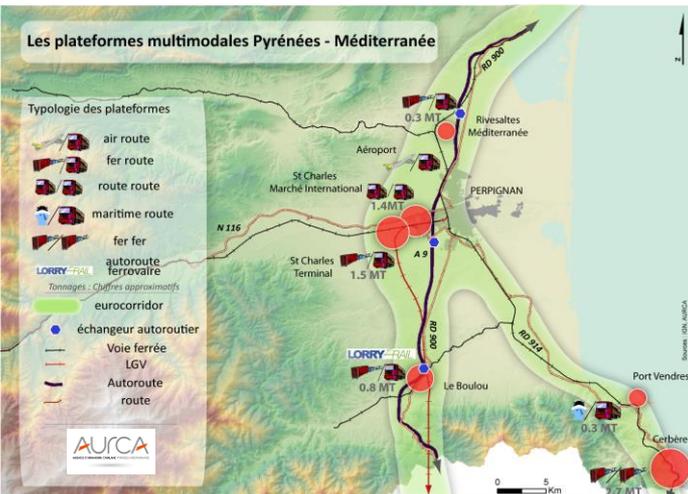
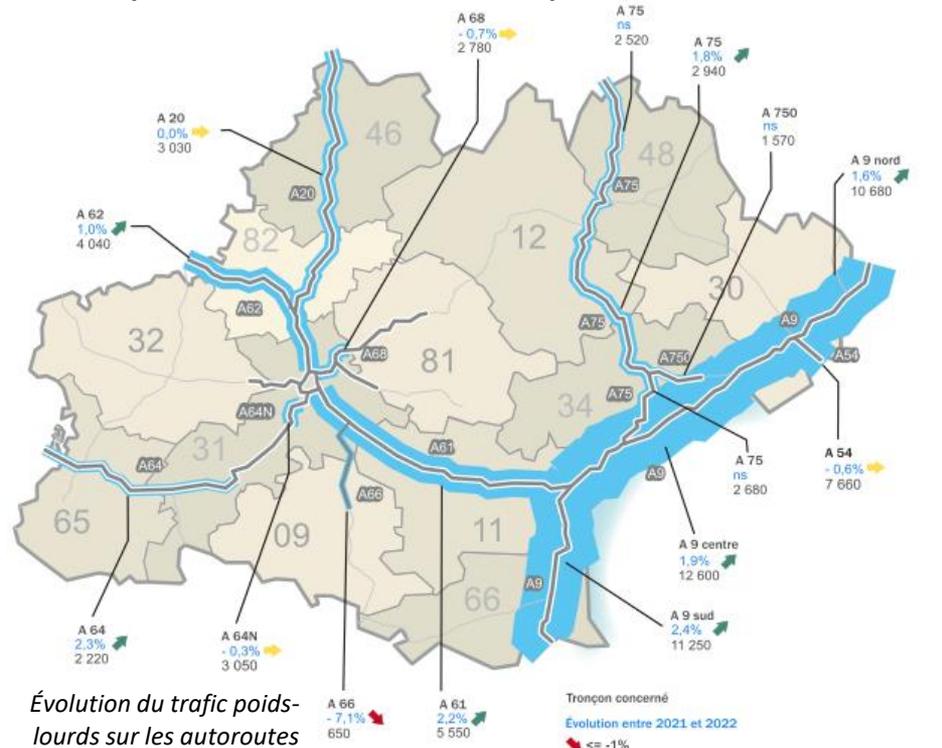
Le transport de marchandises : un secteur économique essentiel dominé par le mode routier

1/4
du trafic sur l'A9 est dédié au transport de marchandises

90 %
du trafic de marchandises se fait en camion

9 %
en train (en baisse depuis les années 50)

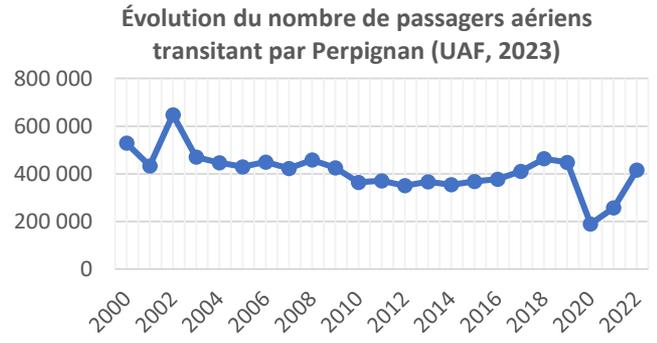
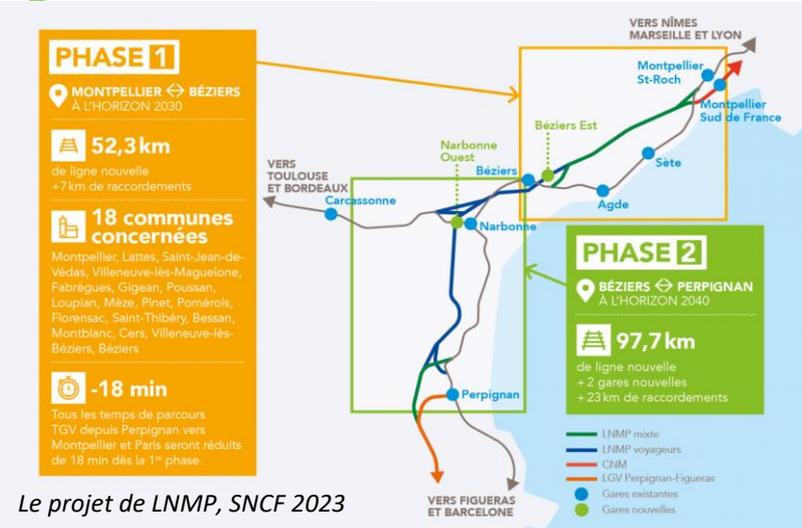
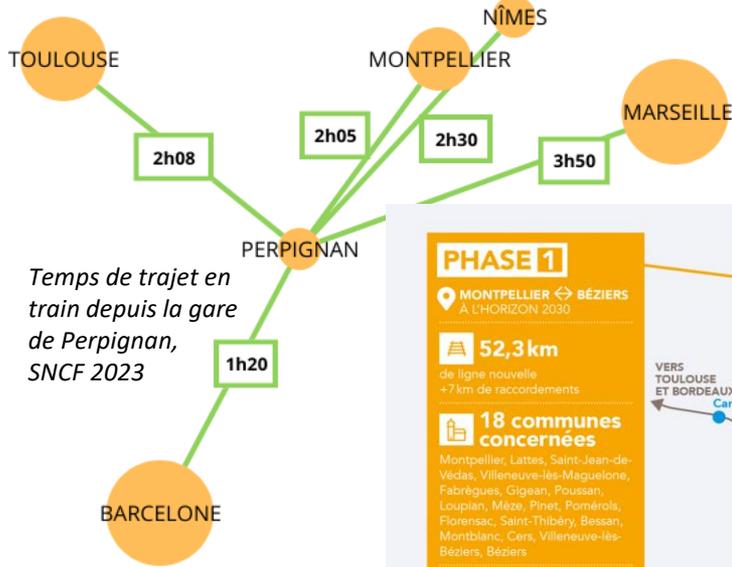
- De nombreuses nuisances et pollutions induites par le trafic de poids-lourds débordant de l'A9 sur le réseau départemental
- Le train concurrencé et victime des sous-investissements et de la dégradation du réseau
- Des atouts : une future LGV, une gare de fret à Saint-Charles (1^{er} bassin d'emplois des P-O), des embranchements ferroviaires des plateformes logistiques



- Augmentation des flux de logistique urbaine au sein des agglomérations encombrant toujours plus le réseau routier
- La cyclo-logistique : une des solutions pour adapter l'approvisionnement des zones impactées par la ZFE-m au sein de l'agglomération de Perpignan
- Toutenvélo : une structure de cyclo-logistique implantée sur PMM

4. Infrastructures et usages de l'automobile

LNMP et aéroport : un enjeu d'attractivité pour le Roussillon



6 Mrd€
minimum pour la réalisation de la LNMP
|
11
destinations au départ de l'aéroport dont 7 saisonnières

- Un projet de LGV pensé comme un maillon d'un axe européen entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe devant décharger la ligne historique et l'A9
- Cependant, des coûts de réalisation très élevés, un programme échelonné sur de nombreuses années et un impact environnemental important
- Une LGV mixte existante Perpignan-Barcelone sous-exploitée
- Un aéroport intermédiaire dans un environnement territorial très concurrentiel, économiquement fragile et sujet à la dépendance vis-à-vis des compagnies aériennes



Perpignan Méditerranée Métropole

PERPINYÀ MEDITERRÀNIA | METRÒPOLI

Cette présentation n'a pas vocation à être exhaustive.

*Elle a pour objectif de faciliter la lecture des différents documents composant le
Projet de Mobilité (valant Plan de Mobilité) qui seuls ont une valeur au sens du Code
des Transports.*

