Perpignan Méditerranée Métropole
PERPINYÀ MEDITERRÀNIA METRÒPOLI

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

Le volet « déplacements »

300 km d'itinéraires cyclables… et des potentiels

120
jours de bon ensoleillement par an
|
600
adhérents à l'association Casa Bicicleta

Le vélo à Perpignan Méditerranée représente…

Plusieurs associations pour accompagner les cyclistes :
- l'atelier de réparation la Casa Bicicleta
- l'association Vélo en Têt et sa vélo-école
- l'association perpignanaise Fixe (bike polo)
- La Pays Catalan à vélo
- Le Comité départemental de cyclotourisme (FFCT)

|

26 entreprises au service des cyclistes :
Dépannage, location, taxi-vélo

- **Un territoire adapté à la pratique du vélo et de la marche à pied** favorable à toutes les pratiques (peu de relief et de précipitations, ensoleillement, paysages d'exception)
- Des sollicitations de plus en plus nombreuses liées à **un tissu économique et social autour du vélo et du cyclotourisme en développement**

300 km d'itinéraires cyclables… et des potentiels

265 000

cyclistes sur l'EV8 au Barcarès en 2015

|

1,1 km

d'aménagements cyclables pour 1 000 habitants sur le territoire de PMM contre 1,0 km dans les agglomérations de même taille

|

54€

c'est ce que dépense chaque jour un touriste à vélo, soit 21€ de plus que le touriste moyen

- **300 km d'itinéraires cyclables existants à valoriser** (dont 250 km d'aménagements), mais des coupures : les enjeux de continuité et de jalonnement
- **Des services publics de location** (Alter Eco, Parking Arago) à faire connaître;
- Des aménagements **qui rapportent au territoire** (deux itinéraires cyclables d'envergure nationale et européenne) : les enjeux de la communication et de la promotion
- des aménagements **emblématiques comme la passerelle** sur la Têt
- Des aménagements mobilisateurs de financements et **porteurs de grands projets de territoire** : c'est le cas du projet « Es Têt ». Identifié par le Projet de Territoire « Terra Nostra » en 2015, il prévoit l'aménagement de 22 km de voie douce continue sur les Berges de la Têt. De l'arrière-pays au littoral, en passant par la ville centre, 12 communes devraient être ainsi interconnectées et reliées à la voie verte européenne EV8

Perpignan Méditerranée Métropole

300 km d'itinéraires cyclables… et des potentiels

60%

de l'espace est praticable par les piétons sur l'Avenue du Maréchal Leclerc à Perpignan, contre seulement 25% Boulevard Félix Mercader

|

2 x

piétons et cyclistes dépensent près de 2 fois plus chez les commerçants de quartier que les automobilistes par semaine

- **Pourtant, des espaces publics du quotidien d'abord faits pour la voiture**

- Deux enjeux dans le cadre de la redynamisation des centres anciens (projet Terra Nostra) :
  - **redonner de l'espace** aux habitants et aux clients des commerces de proximité
  - lier politiques d'**apaisement de la circulation et qualité de vie riveraine**

- La perspective du **schéma modes actifs** qui permettra d'améliorer le confort et l'attractivité des déplacements piétons et cyclistes sur les axes à fort potentiel commercial

Transports collectifs : 10 millions de voyages, entre publics conquis et à conquérir

10 millions

de voyages dans les bus communautaires en 2015

|

¼

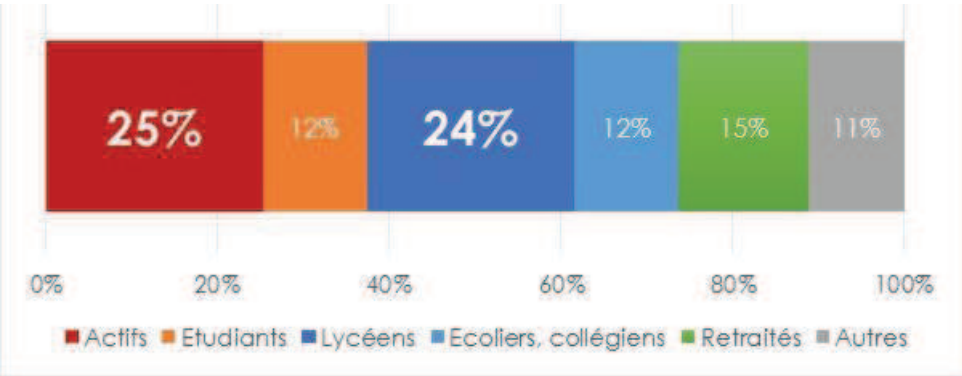
des usagers des bus sont des actifs

|

38

voyages en bus par an par habitant au sein de PMM, contre 68 à Nîmes

Qui sont les usagers des bus de Perpignan Méditerranée ?



L'usager-type des bus urbains est une femme active de 40 ans

- **Une stabilisation de la fréquentation du réseau de bus** pour atteindre 10 millions de voyages en 2015, soit 38 voyages en bus par habitant de la Communauté Urbaine
- **Les femmes, les actifs, les quarantenaires, les premiers utilisateurs du réseau de bus** aujourd'hui et des nouveaux publics à conquérir : les étudiants et les touristes
- **Des chantiers d'ores-et-déjà engagés pour relancer l'attractivité du réseau de bus** : refonte de l'identité visuelle du réseau, démarche qualité, services connectés (boutique en ligne, application dédiée …)

Transports collectifs : un réseau construit au fil de l'élargissement intercommunal, à repenser

400 km²

la densité de PMM, comparé à 720 km² dans les agglomérations comparables

|

9,2 millions

de kilomètres parcourus par les bus par an

|

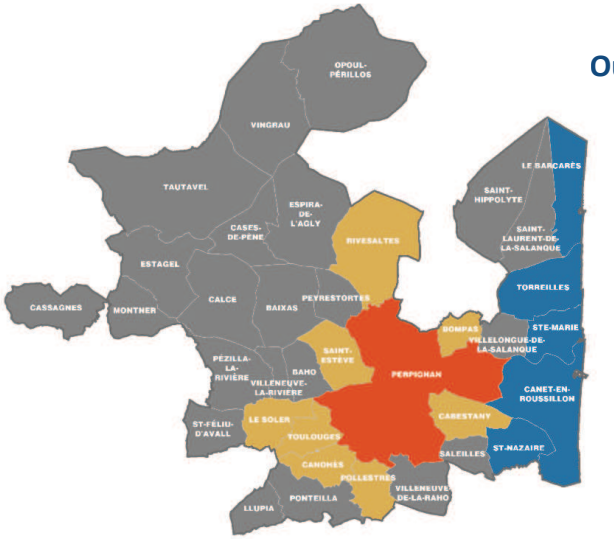
3/5

personnes habitent à moins de 300 m d'un arrêt de bus

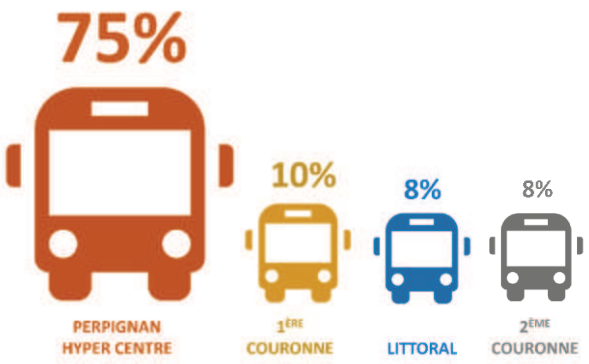
|

75%

des montées dans les bus communautaires à Perpignan



Où montent les usagers des bus de Perpignan Méditerranée ?



- **Une offre kilométrique considérable** pour desservir en bus les communes de Perpignan Méditerranée : l'effet induit d'un territoire atypique (une densité de 400 habitants par km² à PMM, contre 720 dans les collectivités de même taille) et un doublement de la population en été.

- **Une vitesse commerciale faible en cœur d'agglomération** qui freine l'attractivité des bus vis-à-vis de la voiture : peu d'espaces dédiés à la circulation des bus, proximité des arrêts, ... d'où des temps de parcours peu attractifs.

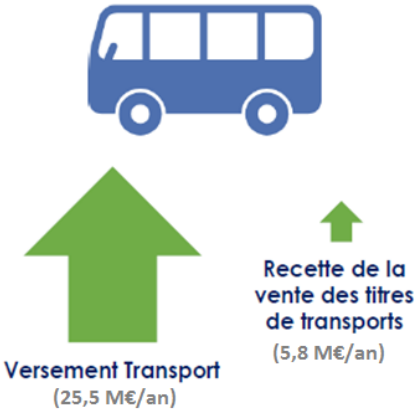
- **La finalisation de la rocade** (juin 2018) est une opportunité pour reporter les flux de transit du centre-ville vers le système de contournement et dès lors, favoriser la circulation des bus en centre-ville.

Transports collectifs : un réseau construit au fil de l'élargissement intercommunal, à repenser

27,3 millions **€**

pour assurer le fonctionnement du réseau de bus communautaire en 2016 (lignes régulières, scolaires et adaptées)

Les sources de financement de la compétence mobilité de Perpignan Méditerranée



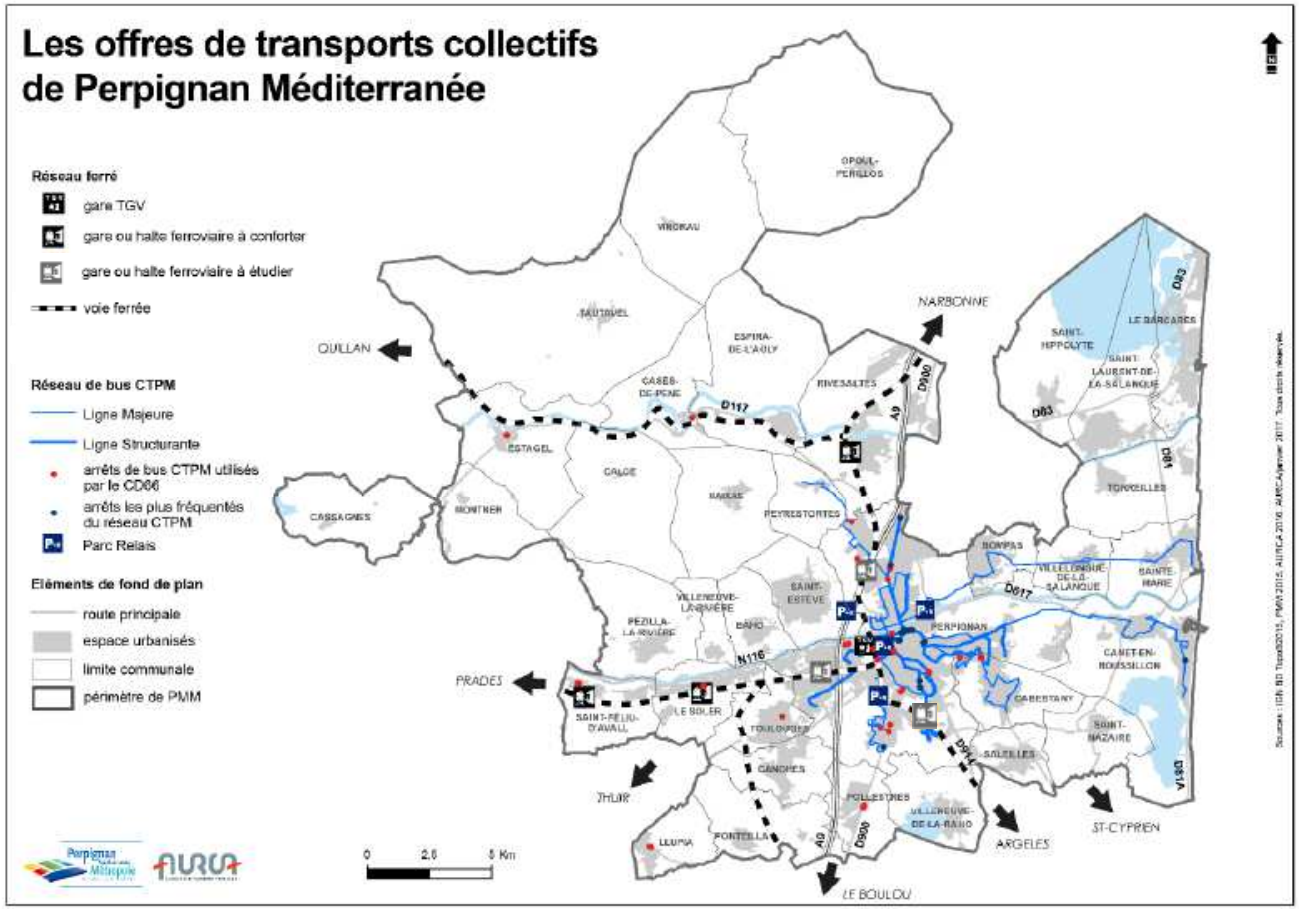
- **Des dynamiques socio-économiques locales menaçantes pour l'équilibre budgétaire de la compétence :** rehaussement du seuil de salariés à partir duquel les entreprises sont soumises au Versement Transport, contexte économique contraint…
- **Un modèle économique qui n'est plus à l'équilibre** : les solutions d'organisation appliquées par les autres territoires ne fonctionnent pas d'où une étude pour restructurer le réseau de bus.
- **Plusieurs actions engagées** : avenant au Contrat de DSP, mutualisation de services avec le Conseil Départemental, repenser la mobilité aussi comme un levier économique (étude d'un transport par câble).

Transports collectifs : la coordination avec la Région à renforcer pour améliorer le service

- **La Région,**
nouvel interlocuteur pour améliorer la coordination entre les offres et les services (bus train, car…) : chef de file de l'intermodalité, ayant la compétence sur le réseau TER gares et haltes mais également sur le réseau de cars interurbains…

- **Le train, une opportunité**
pour compléter l'offre de bus dans les communes de 1ère et 2ème couronnes

- **La ligne à grande vitesse,**
une infrastructure sous-exploitée et partielle, un enjeu commun aux voyageurs et aux entreprises logistiques



Les dates clés :
2010 : mise en service de la nouvelle gare TGV
2012 : réorganisation du réseau CTPM autour du pôle multimodale de la gare
2013 : mise en service de la liaison TGV Perpignan-Barcelone
2017 : décision ministérielle n°4 actant le lancement d'une DUP sur le tronçon Montpellier-Béziers et un PIG actualisé sur le reste du linéaire

Seulement **5 min**
sont nécessaires pour se rendre de Rivesaltes à Perpignan en train

Un système de contournement à finaliser pour apaiser les circulations en centre-ville de Perpignan

30 000

véhicules par jour sur la rocade Ouest en 2015

|

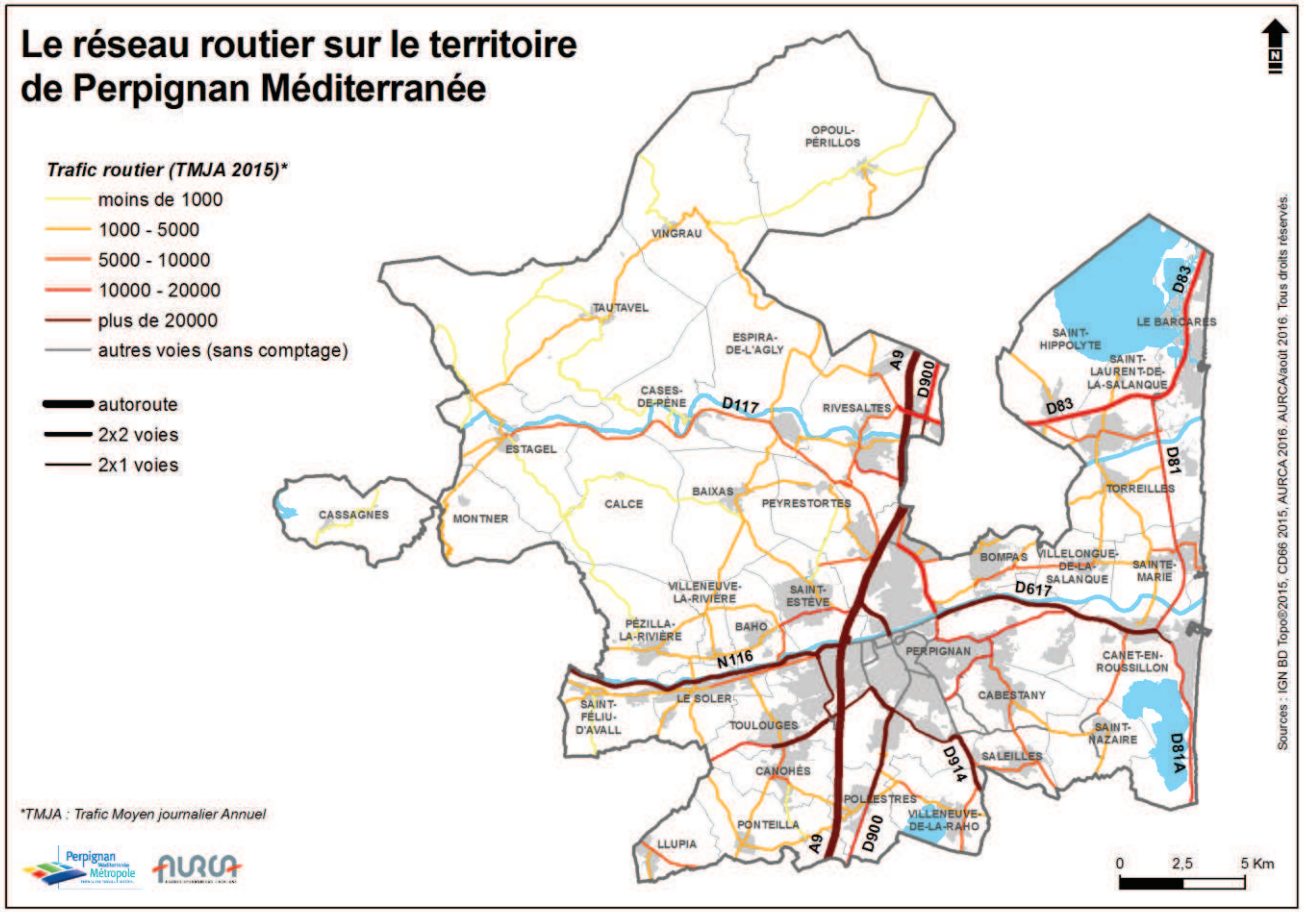
+70%

véhicules sur la D81 à Torreilles en juillet/août

|

32

voitures électriques neuves immatriculées en 2013 dans les Pyrénées-Orientales

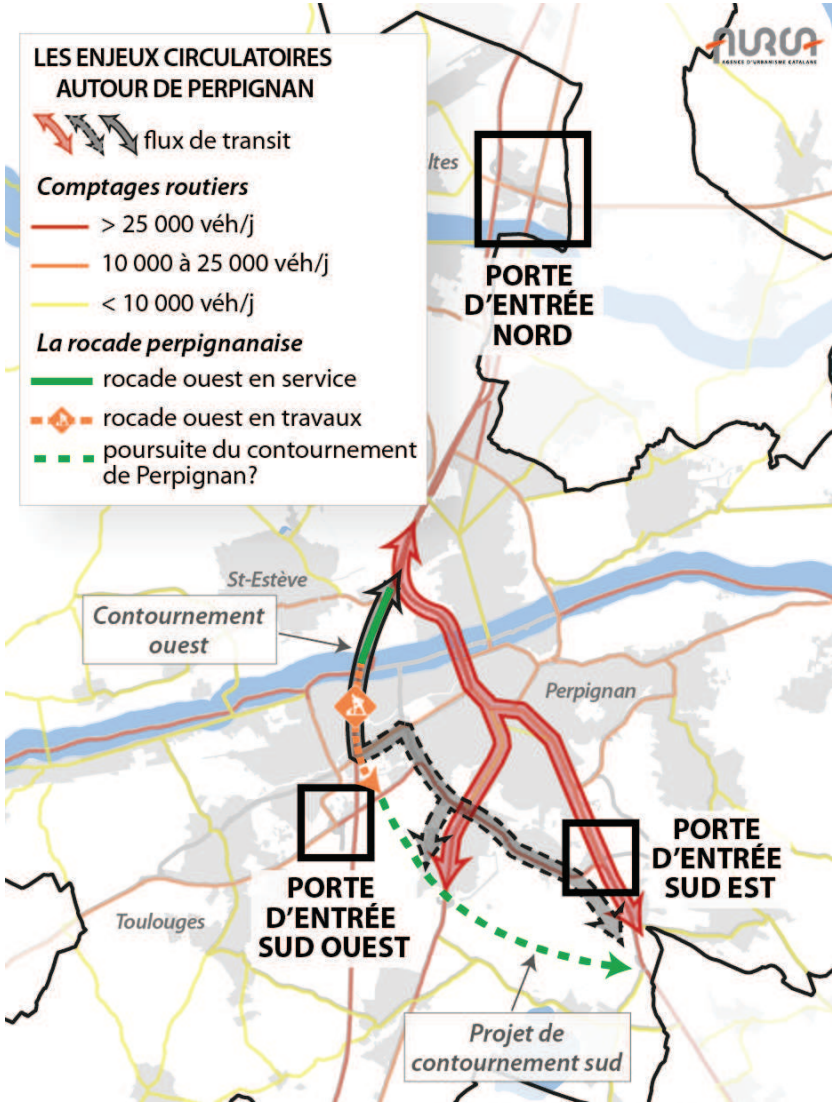


- **Une augmentation globale des déplacements automobiles**, en lien avec l'évolution de la démographie et le développement des zones d'emplois et commerciales périphériques (anticipation nécessaire des grands projets résidentiels et commerciaux : Ikéa…)
- **Un réseau routier fortement sollicité sur le littoral en été** : un enjeu d'attractivité et de rayonnement pour le territoire

Un système de contournement à finaliser pour apaiser les circulations en centre-ville de Perpignan

- **Perpignan, un passage obligé** pour les automobilistes de la Plaine du Roussillon : 20% des voitures qui circulent dans l'hyper-centre perpignanais sont en transit, ce qui nuit à la qualité de la vie urbaine et aux flux de proximité.

- **La rocade ouest** en cours de réalisation (section nord inaugurée en avril 2013, section centrale livrée en juin 2018), opportunité pour reporter les flux de transit du centre-ville vers le système de contournement.



20%

des voitures qui circulent en hyper-centre perpignanais sont en transit

35 000

véhicules passent chaque jour sur le pont Arago, autant que sur l'A9