# 2013/2014

Formes et potentialités de mobilité et de transports durables au sein du Pays Pyrénées Méditerranée

# PRÉCONISATIONS





Étudiants Master II Professionnel UHA

Jniversité de Perpignan Via Domitia

# Table des matières

Introduc	ction	
PARTIE :	1 – Préconisations des services de transports en commun	8
	Préconisations pour le réseau et l'offre de navette	
1.	La mise en place de bus reliant les centre villes aux gares présentes sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée	8
2.	L'aménagement des arrêts de bus pour le confort et l'accessibilité pour l'ensemble des voyageurs	11
3.	Le renouvellement et l'amélioration de la flotte de bus en service	12
II. F	Préconisation pour le réseau et l'offre ferroviaire	17
1.	Ouverture de la ligne de fret au transport de passagers	17
2.	Le prolongement de la voie ferrée	
III. F	Préconisation pour une multimodalité	23
1.	L'aménagement des aires de covoiturage en aire multimodale	23
2.	Ligne de navette entre Arles-sur-Tech et Prats-de-Mollo-la-Preste.	25
3.	Ticket mobilité	26
IV. (	Outils de sensibilisation et de communication sur l'alternative à l'automobile	30
1.	Création d'un site internet sur la mobilité sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée	30
2.	La sensibilisation des nouveaux arrivants	32
PARTIE 2	2 – DES SOLUTIONS DE DEVELOPPEMENT DU COVOITURAGE : LE SCHEMA DES AIRES DE COVOITURAGE	34
l. I	INTRODUCTION	35
II. L	LE DIAGNOSTIC DES AIRES DE COVOITURAGE	36
1.	Les aires de covoiturage aménagées	36

2	2. Les aires de covoiturage spontanées	39
3	3. Les parkings	40
III.	LES ORIENTATIONS DU SCHEMA	43
Partie	e 3 : Les thermes d'Amélie-les-Bains	57
ı.	Les enquêtes par questionnaires	57
1	1. Le lieu de résidence des employés des Thermes	58
2	2. Le mode de transport principal	59
3	3. Les principales difficultés liées aux déplacements domicile-travail	60
4	4. Avis et suggestions des salariés sur les équipements liés au déplacement dans l'entreprise	62
5	5. Les motifs susceptibles de modifier les habitudes de déplacement	63
II.	Les propositions d'aménagement	64
1	1. La mise en place d'un covoiturage interne entreprise	65
2	2. La possible utilisation de ce modèle à une plus grande échelle	66
Partie	e 4 : Les mobilités douces au sein du Pays Pyrénées Méditerranée	68
ı.	Définitions	68
II.	Objectif/enjeux	69
III.	La méthode	70
1	1. La population ciblée	70
2	2. L'itinéraire de ces voies cyclables	<b>7</b> 1
IV.	Les contraintes foncières et juridiques	<b>7</b> 1
1	1. Les voies cyclables peuvent être réalisées sur :	<b>7</b> 1
2	2. Les voies cyclables peuvent être réalisées par :	73

٧.	Le	es aménagements à prévoir	74
1	l.	Le revêtement	75
2	2.	Le jalonnement et la signalétique	75
3	3.	Les aires d'arrêt	76
4	1.	Les services connexes	76
5	5.	Financement de l'installation et de l'entretien	77
S	- sem	L'entretien courant réalisé tout au long de l'année : fauchage, balayage, débroussaillage, ramassage des déchets doit être opéré une fois par aine : contenu des poubelles disposées sur les aires d'arrêt mais aussi déchets abandonnés le long de la voie	78
- t	- :unr	L'entretien plus occasionnel : maintenance du mobilier, reprise du revêtement endommagé, rénovation des ouvrages d'art (ponts, garde-corps nels)	
à	- i un	Si chaque collectivité assure la maîtrise d'ouvrage sur son territoire, l'entretien lui incombe, sauf conclusion d'une convention confiant l'entret tiers.	
_	-	Dans les cas d'aménagement sur le domaine forestier de l'État, L'ONF a compétence d'entretien.	78
-	-	Dans le cas de convention d'occupation du domaine public, la collectivité titulaire est responsable de l'entretien pendant la durée de la conven 78	ition
_	-	Dans le cas de compétence d'un syndicat Mixte pour une Voie Verte, celui-ci a compétence pour l'entretien	78
/Ι.	C	ommunication	78
1	L.	Tout Public	79
2	2.	Les collectivités	82
3	3.	Les nouveaux Habitants	82
4	1.	Les scolaires	82
5	5.	Les entreprises	83
/II.	. E)	xemples illustrés de réalisation d'un maillage doux interne selon les préconisations du guide méthodologique	86

1.	Le cas d'Elne	86
2.	Le cas de Cerbère	88
Partie 5	: Intermodalité entre les déplacements doux et les aires de covoiturage	89
Conclus	ion	96
Annexe	S	98
CONCLU	JSION GENERALE	101

#### INTRODUCTION

Le Pays Pyrénées Méditerranée a souhaité entamer une démarche d'étude des potentialités de mobilité sur son territoire à la fois pour s'inscrire dans les objectifs fixés par les documents réglementaires mais aussi car les déplacements sont des enjeux sensibles qui impliquent une étude approfondie du contexte et des comportements des usagers, c'est la première étape qui a été élaborée lors de la phase diagnostic. Dans une seconde étape et en fonction des problématiques relevées plusieurs pistes de propositions ont été élaborées et déclinées en fiche action pour une meilleure lisibilité et une appropriation facilitée.

De nombreuses problématiques liées à la congestion routière, à l'accessibilité déficiente pour certaines clientèles vulnérables (non motorisées, faibles revenus, incapacités diverses), ainsi qu'aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre demeurent et doivent être approchées à l'aide de nouvelles solutions notamment par le développement d'alternatives viables de déplacement telles que le transport en commun. Les données nous indiquent que les besoins en transport augmentent, et ce, pour tous les types de déplacements.

Les préconisations ont été déclinées selon les catégories de mobilités : l'offre de transport en commun, la multimodalité, le co-voiturage et les modes de déplacements doux. A chaque forme de mobilité a été associée une série de mesures de sensibilisation adaptée.

Ainsi les scénarios proposés doivent être envisagés en fonction du niveau de service attendu pour répondre aux attentes des différents acteurs et les pistes exploratoires sont liées aux propriétés des potentiels de déplacement.

Il s'agit de répondre à une analyse d'un portrait dynamique des tendances relevées sur l'ensemble du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée

## PARTIE 1 - Preconisations des services de transports en commun

Carine LECUYER, Abdel KABBOUCH, François HERNANDEZ, Roxana HORQQUE, Florent CHARRE

#### Préambule

Les services de transports en commun contribuent à l'activité socio-économique, aux relations et à la cohésion sociale, à l'insertion des personnes handicapées, âgées ou isolées dans des quartiers décentrés ou des zones rurales éloignées. L'offre de transports doit satisfaire à la fois à des besoins localisés très différents (zones rurales, périurbaines, urbaines, centres-villes, quartiers défavorisés ou enclavés) et aux attentes particulières des populations spécifiques (personnes âgées, jeunes, handicapés, personnes à revenus modestes, contraintes professionnelles...). L'organisation de services adaptés, sécurisés, économes en énergie et respectueux de l'environnement et le recours aux nouvelles technologies numériques peuvent y contribuer.

A l'échelle du Pays Pyrénées Méditerranée, les transports en commun représentent un véritable moyen de permettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Trois grands volets sont à traiter, tout particulièrement, pour parvenir à cet objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre :

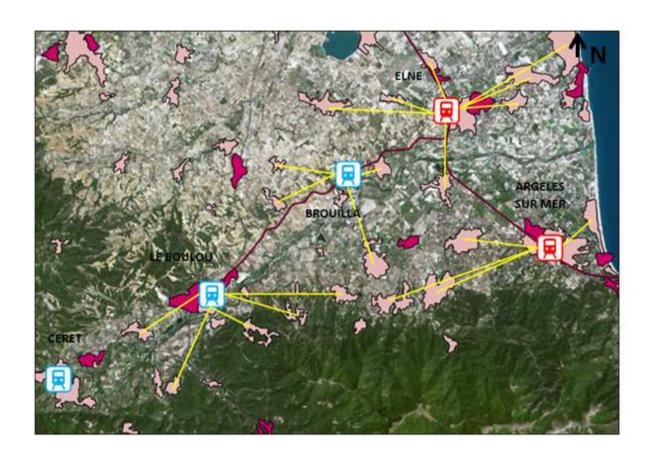
- Amélioration du réseau des transports collectifs
- Amélioration de l'offre des transports en commun
- Favoriser la multimodalité des différents moyens de transports

Des outils de sensibilisation et de communication sont, également, à mettre en place afin de toucher le plus grand nombre de personnes à la mobilité durable.

# I. Préconisations pour le réseau et l'offre de navette

## 1. La mise en place de bus reliant les centre villes aux gares présentes sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée

Lors de la phase de diagnostic, ont été déterminées les potentialités du transport ferroviaire. Il est important de souligner que l'ancienne ligne Perpignan-Céret est actuellement en fonction pour le trafic de marchandise jusqu'au Boulou. Le/but, ici, est de créer trois gares, ayant pour but d'accueillir les voyageurs, qui s'ajouteraient aux deux autres principales qui sont présentes dans la plaine. Comme nous pouvons le voir en bleu sur la carte ci-dessous ces trois gares seraient localisées l'une à Brouilla, l'autre au Boulou et la dernière à Céret. L'idée avancée dans cette action est d'articuler les différents modes de transports en organisant un service de navettes qui serait en capacité de drainer les flux de passagers vers le transport ferroviaire, principalement aux heures pleines pour éviter les doublons dans le sens Aller-retour Pays Pyrénées Méditerranée -Perpignan.





	GARE D'ELNE	
Communes concernées	Nombre d'habitants	Distance par rapport à la gare
Latour Bas Elne	2182	3 km
Saint-Cyprien	10602	4 à 6 km
Bages	3986	6 km
Montescot	1713	3 km
Comeilla del Vercol	2232	3 km
Elne	8201	-
	28916	
	GARE DE BROUILLA	
Communes concernées	Nombre d'habitants	Distance par rapport à la gar
Octaffa	1308	2 km
Saint-Génis-des-Fontaines	2803	5 km
Banyuls dels aspres	1240	4.5 km
Saint Jean Lasseille	954	5 km
Palau del Vidre	2994	4.5 km
Brouilla	1130	1 km
	10429	
	GARE D'ARGELES-SUR-MER	2
Communes concernées	Nombre d'habitants	Distance par rapport à la gar
Saint André	3251	3 km
Sorède.	3105	5 km
Laroque des Albères	2170	8 km
Argelès sur mer	10110	
******	18636	
	GARE DU BOULOU	
Communes concernées	Nombre d'habitants	Distance par rapport à la gar
Maureilles les Illes	2727	5.5 km
Saint-Jean-Pla-de-Corts	2072	3.5 km
Montesquieu des Albères	1208	4 km
Villelongue dels Monts	1526	7 km
Le Boulou	5575	-
***************************************	13108	

Comme l'illustre ce tableau la plupart des communes se trouvent à moins de 5 km d'une gare. On peut également remarquer que le total de population potentiellement transportable, avec ce dispositif, est de 71 089 personnes. C'est au total 21 communes qui pourraient bénéficier de la mise en place de ces navettes ainsi que de la remise en service de la ligne Perpignan – Céret. Le tout autour de quatre gares stratégiquement placées : Le Boulou. Argelès sur mer, Elne et la dernière entre Brouilla et Ortaffa.

#### 2. L'aménagement des arrêts de bus pour le confort et l'accessibilité pour l'ensemble des voyageurs

Dans le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée, le service de bus en transport urbain en commun est un enjeu pour le développement économique et durable de la région.

Il est donc essentiel de bénéficier d'arrêts de bus bien aménagés avec un service de qualité afin d'inciter les habitants à se déplacer. De même, il apparait important de réaliser des arrêts de bus bien aménagés pour les personnes à mobilité réduite. L'aménagement de l'abri de voyageurs doit permettre aux personnes à mobilité réduite de bénéficier d'un espace libre de tout obstacle de 0,80 mètres par 1,30 mètre comme l'oblige l'arrêté du 1er août 2006 fixant cette disposition.

Photo d'un arrêt de bus aménagé pour les personnes à mobilité réduite à l'Hôpital Larrey à Toulouse caractérisé par la présence d'une rampe.



Source: www.chu-toulouse.fr

Les affiches horaires représentent un outil très important pour garantir un bon fonctionnement des arrêts de bus. Les usagers se repèrent sur ces affiches pour être tenus informés des avancées du trafic de circulation des bus.

Le confort est un élément important dans l'aménagement des arrêts de bus. Pour cela, l'implantation d'un banc est nécessaire. De même, il est important que l'éclairage soit présent dans l'arrêt de bus et qu'une poubelle se trouve à proximité.

Dans le Pays Pyrénées Méditerranée, l'aménagement des arrêts de bus apparait tout particulièrement important dans les zones peu desservies en transport en commun. Ces zones demandent donc en priorité un aménagement ou un réaménagement des arrêts de bus afin de les rendre plus attractifs et d'augmenter le nombre d'usagers du bus dans ces zones moins fréquentées. L'aménagement des différents arrêts de bus est assuré par le Conseil général des Pyrénées-Orientales.

#### 3. Le renouvellement et l'amélioration de la flotte de bus en service

L'offre de transport en commun sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée est un des services publics relevant de la compétence du le conseil général.

Le service ne pouvant être réduit selon les principes de Continuité et d'égalité, il est proposé d'augmenter les services dispensés à production de CO2 égal. Une des actions proposées est de faire évoluer la flotte vers des SMART-BUS offrant plusieurs fonctions. L'idée est que la flotte de bus qui circule sur le réseau pourrait être remplacée par du matériel adapté aux enjeux du territoire rural et ce dans le cadre des missions de service public du conseil général, en combinant le transport et l'économie sociale et solidaire.

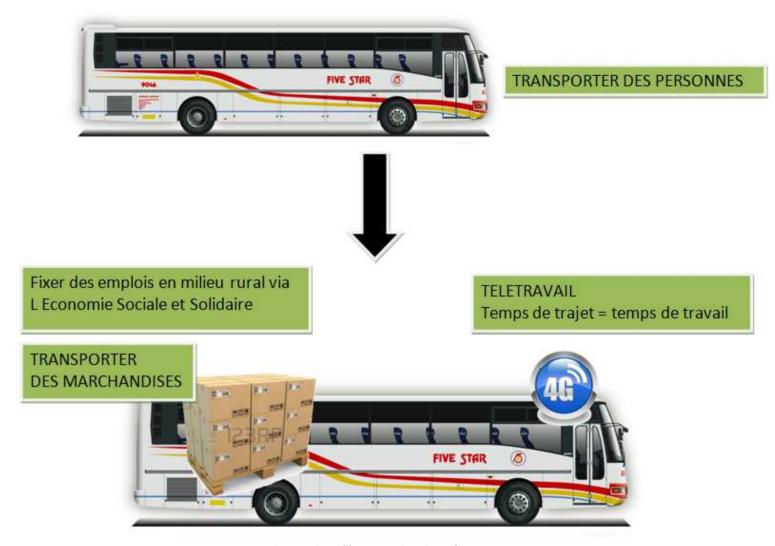
Deux exemples peuvent être avancés :

#### Installation de bornes 4G :

Avec un service internet à haut débit, le temps de trajet est transformé en temps utile. Cette offre peut séduire une nouvelle catégorie d'usagers, voir maintenir des habitants en milieu rural. (Effet TGV : la distance au lieu de travail n'est plus une perte de temps)

# - Organiser le transport de marchandises et de personnes sur le même transporteur :

En utilisant des transporteurs disposant de 20 places assises, et de 20 m² de volume de transport de marchandises, le réseau de transport en commun peut être un vecteur de développement économique et social.



Source : http://www.stockvault.net/

Sur la base de transports de marchandises régulier, et à des tarifs adaptés, des initiatives économiques peuvent naitre dans les communes du Pays Pyrénées Méditerranée. Exemple : Un service de blanchisserie occupé par des personnes à mobilité réduite peut être organisé.

Sur les points de desserte, d'autres personnes du dispositif se chargent de les acheminer jusqu'à leur destination finale.

Le réseau peut, aussi, être complémentaire en facturant aux transports de marchandises du secteur libre, les acheminements de colis sur des petites communes ne présentant pas de rentabilité.

Ces transports peuvent également acheminer avec régularité des commandes pour le compte des communes. Un partenariat avec un SUPERMARCHE-DRIVE peut permettre d'acheminer des commandes groupées vers les petits villages.

	FICHE ACTION N°1 : Aménagement des arrêts de bus
Objectif poursuivi	L'aménagement des arrêts de bus a comme objectif de porter les éléments nécessaires comme la sécurité, accessibilité
	et confort à l'attente des voyageurs. De plus, une attention particulière est portée aux personnes à mobilité réduite
	Le point d'arrêt est l'abri du voyageur :
	Le mobilier d'attente doit être confortable : assises avec accoudoir et avec appuis ischiatiques, l'éclairage et une poubelle
	à côté.
Description de l'action	Sécurité et visibilité du point d'arrêt
Description de l'action	Signalisation, plan de proximité, plan de la ligne, une fiche horaire et tarifaire, et des informations de service en temps
	réel.
	Un espace d'attente bien dimensionnée est de 1,50 avec un trottoir avec une largeur minimale de 3,50 mètre.
	L'aménagement de l'abri de voyageurs doit permettre aux personnes de mobilité réduite un espace libre de tout
	obstacle de 0,80 par 1,30 mètre comme l'oblige l'arrêté du 1er août 2006 fixant cette disposition.
Localisation de l'action	Territoire du Pays Pyrénées Méditerranée
Actours do Postion	- Communes
Acteurs de l'action	- Conseil Général
Partenariat (éventuel)	
Public visé par l'action	Usagers des transports en commun

#### **FICHE ACTION N°2: Navettes**

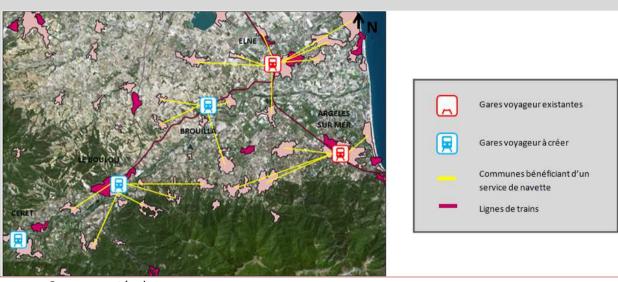
**Objectif poursuivi** 

Réduire les gaz à effets de serre, en optimisant un réseau de navettes qui converge vers les principales gares du territoire que sont les gares d'Argelès-sur-Mer et celle d'Elne.

Description de l'action

Mettre en place un service adapté de navette aux heures ou le trafic est le plus dense afin de favoriser principalement les déplacements domicile travail.

Localisation de l'action



Acteurs de l'action

- Communautés de communes
- Communes
- Conseil Général
- Agglomération
- Partenariat (éventuel)
- SNCF
- Région
- Pays Pyrénées Méditerranée

Public visé par l'action

Les travailleurs, les déplacements domiciles travail.

	FICHE ACTION N° 3 : Accroitre l'offre de service
Objectif poursuivi	- Renouveler le parc de Bus par des véhicules roulants innovants permettant d'accroitre l'offre de service à
	émission de CO2 constant
	- Faire du bus, une plateforme multifonctionnelle
Description de l'action	Bus avec partie transport de marchandises : développer par l'ESS des emplois en secteur rurales sur un modèle
Description de l'action	économique basé sur cette offre de transport.
Localisation de l'action	Tout le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée, et en connexion avec la ville centre Perpignan.
	- Pays Pyrénées Méditerranée
Acteurs de l'action	- Conseil Général
	- Compagnies de transport
Partonariat (ávantual)	- CCI
Partenariat (éventuel)	- Constructeurs de matériel roulant
Public visé par l'action	Créateurs d'entreprise, Structures locales de l'ESS / Personnes à mobilité réduite.

	FICHE ACTION N°4 : Accroitre l'offre de service
Objectif poursuivi	- Renouveler le parc de Bus par des véhicules roulants innovants permettant d'accroitre l'offre de service à
	émission de CO2 constant
	- Favoriser une multifonctionnalité du bus
	Une des actions proposées est de faire évoluer la flotte vers des SMART-BUS offrant plusieurs fonctions. L'idée est que la
	flotte de bus qui circule sur le réseau pourrait être remplacée par du matériel adapté aux enjeux du territoire rural et ce
Description de l'action	dans le cadre des missions de service public du conseil général, en combinant le transport et l'économie sociale et
Description de l'action	solidaire. Deux exemples peuvent être avancés :
	- Installation de bornes 4G :
	<ul> <li>Organiser le transport de marchandises et de personnes sur le même transporteur :</li> </ul>
Localisation de l'action	Tout le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée, et en connexion avec la ville centre Perpignan.
	- Pays Pyrénées Méditerranée
Acteurs de l'action	- Conseil Général
	- Compagnies de transport
Partenariat (éventuel)	- Opérateurs réseaux
Partenariat (eventuer)	- Constructeurs de matériel roulant
Public visé par l'action	Actifs, incitation aux trajets domicile > travail.
	Tout public.

# II. <u>Préconisation pour le réseau et l'offre ferroviaire</u>

#### 1. Ouverture de la ligne de fret au transport de passagers

Actuellement, le réseau ferré n'est ouvert aux déplacements de voyageurs que sur un axe nord-sud. Il permet de désengorger le réseau routier et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'objectif est alors de développer un axe ferré est-ouest utilisable pour les voyages réguliers de passagers. Cela permettrait de décongestionner le réseau routier particulièrement saturé aux heures de pointes et de développer une alternative à l'automobile. Il s'agirait également de valoriser le tourisme de l'arrière pays en période de vacances scolaires.

Pour atteindre cet objectif, le moyen serait d'ouvrir la ligne de fret entre ELNE et LE BOULOU aux transports de voyageurs réguliers.



Pour ce faire, un diagnostic de l'état du réseau ferré sera nécessaire afin de connaître les potentialités de la ligne à être utilisée fréquemment. Ce diagnostic devra également évaluer les besoins de la population afin de définir une grille horaire adaptée. A partir de cette première étape, les gares d'ELNE et du BOULOU pourront être aménagées pour répondre à l'afflux de passagers supplémentaires. Une aire de stationnement à proximité pourra également être aménagée afin de devenir une aire multimodale (cf. préconisation pour la multimodalité).

Afin de permettre l'ouverture de la ligne de fret aux transports de voyageurs, différents partenaires économiques pourront s'associer, tel que le Réseau Ferré de France, la Société Nationale de Chemin de Fer Français ainsi que le Conseil régional du Languedoc-Roussillon. Pourraient s'ajouter à ces personnalités morales, le département Pyrénées Orientales ainsi que les Communes d'ELNE et du BOULOU. Ces collectivités territoriales redéfiniraient alors le schéma régional des infrastructures et des transports en considération de leurs compétences respectives. En ce qui concerne l'aménagement des aires multimodales à proximité des gares d'ELNE et du BOULOU, la compétence revient à ces deux Communes en se référant au Pays Pyrénées Méditerranée pour établir une aire efficiente en termes d'accueil d'usagers.

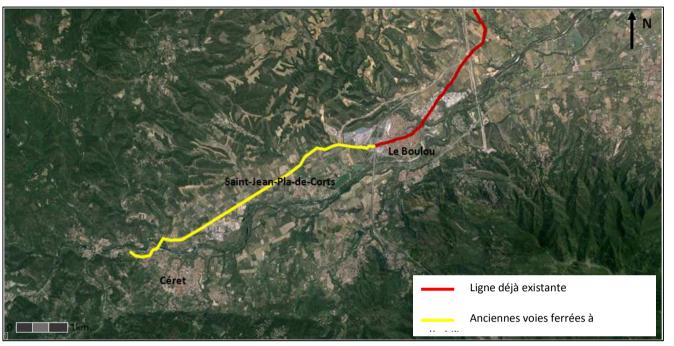
Cette préconisation vise particulièrement la population active résident sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée ainsi que les personnes scolarisées. Elle s'adresse également aux voyageurs traversant le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée et souhaitant se déplacer de manière alternative à l'automobile. Cette préconisation a aussi pour but de sensibiliser les touristes à l'utilisation de ce mode de déplacement peu émettrice de gaz à effet de serre.

#### 2. Le prolongement de la voie ferrée

L'axe est-ouest du Pays Pyrénées Méditerranée étant délaissé pour le transport de voyageurs, il est nécessaire de développer cet axe. En plus d'ouvrir la ligne de fret existante entre Elne et Le Boulou au transport de passagers, une ligne entre Le Boulou et Céret est également à étudier. Pour cela, une réhabilitation des anciennes voies ferrées est nécessaire, celles-ci passent par Saint-Jean-Pla-de-Corts.

Cette réhabilitation permettrait de développer un réseau se transport de passagers entre Le Boulou et Céret, cette dernière n'étant desservie par aucune ligne, alors que cette commune représente environ 7500 habitants et possède un patrimoine culturelle et touristique non négligeable.

L'ouverture de cette ligne permettrait d'avoir une alternative à la voiture, ainsi que d'augmenter l'attractivité de la zone.



Source: auteur

Pour réaliser l'action, une étude sur les besoins de mobilité de la population locale est primordiale, afin d'élaborer une grille horaire adaptée. A partir de cette étude, des travaux doivent être mis en place dans les gares de Saint-Jean-Pla-de-Corts et de Céret pour que celles-ci puissent recevoir des voyageurs, ainsi que sur les anciennes voies ferrées entre Le Boulou et Céret.

Un partenariat entre le Réseau Ferré de France, la Société Nationale des Chemins de Fer, la Région Languedoc-Roussillon, le Pays Pyrénées Méditerranée et les communes concernées, est indispensable pour mener ces différentes actions.

La population active est la cible principale de cette préconisation. Les autres catégories visées sont les voyageurs qui souhaitent traverser le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée et les touristes souhaitant visiter cette zone.

La réhabilitation de ces anciennes voies ferrées représente une vraie alternative à la voiture, donc un moyen de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

	FICHE ACTION N°5 : Ouverture de la ligne de fret au transport de passagers.
Objectif poursuivi	<ul> <li>Développer un axe ferré est-ouest utilisable pour les voyages réguliers de passagers. Cela permettrait de décongestionner le réseau routier et de développer une alternative à l'automobile.</li> <li>Valorisation touristique de l'arrière pays en période estivale.</li> </ul>
Description de l'action	Ouverture de la ligne de fret entre Elne et Le Boulou aux transports de voyageurs réguliers.  Phasage: diagnostic de l'état du réseau ferré et des points de descente entre Elne et Le Boulou, aménagement de point de descente (gare, aire multimodale à proximité - vélo, bus, covoiturage).
Localisation de l'action	Chemin ferré reliant les villes d'Elne et du Boulou.    Chemin ferré reliant les villes de les ville
Acteurs de l'action	<ul> <li>Société national de chemin de fer français (SNCF : gestionnaire de l'infrastructure ferré)</li> <li>Conseil régional du Languedoc Roussillon, département Pyrénées Orientale en association avec les communes, dans le cadre de leur compétence en matière d'élaboration du schéma régional des infrastructures et des transports.</li> </ul>
Partenariat (éventuel)	Réseau Ferré de France (RFF) : propriétaire des chemins ferrés.
Public visé par l'action	<ul> <li>Travailleurs et scolaires en semaine ainsi que voyageurs divers pour les semaines et les weekends.</li> <li>Touristes pendant les vacances scolaires.</li> </ul>

# FICHE ACTION N°6 : Prolongement de la voie ferrée

Transport des voyageurs jusqu'à Céret, en passant par Saint-Jean-Pla-de-Corts

#### **Objectif poursuivi**

- Développer une alternative à l'utilisation de l'automobile
- Description de l'action

L'action, ici, consiste à réhabiliter les anciennes voies ferrées déjà existantes, entre Le Boulou et Céret, cette ancienne ligne ferroviaire passe par Saint-Jean-Pla-De-Corts. Cette action permettra de mettre en réseau une ligne de train jusqu'à la commune de Céret, celle-ci transportera des voyageurs.



Ligne de transport de voyageurs existante

Ligne à réhabiliter

Localisation de l'action

Acteurs de l'action

- Réseau Ferré de France (RFF)
- SNCF (exploitation)
- Région Languedoc-Roussillon (autorité organisatrice de transport ferroviaire)

Partenariat (éventuel)

- Intercommunalité

Public visé par l'action

- Pays Pyrénées Méditerranée
  - Population active (semaine)
  - Voyageurs (semaine et week-end)
  - Touristes (vacances scolaires)

## III. Préconisation pour une multimodalité

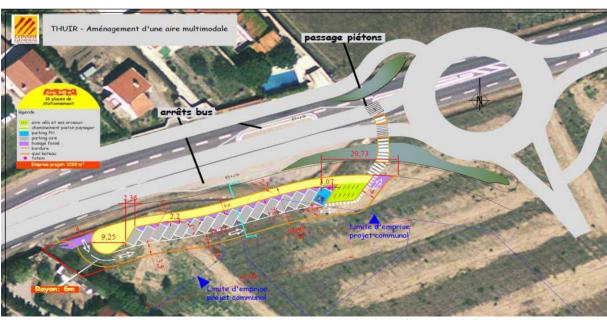
#### 1. L'aménagement des aires de covoiturage en aire multimodale

Les aires de covoiturage du Réso66 ont été mises en service à partir de mars 2012 pour l'aire de Thuir, celle du Boulou en avril 2012 et en juillet 2012 pour l'aire d'Argelès-sur-Mer, par le Conseil Général des Pyrénées-Orientales.

Ces aires permettent de mettre en relation le réseau routier du bus et cyclable sur les points stratégiques du territoire. L'aménagement d'arrêts de bus, à proximité de ces aires, permettrait la mise en place d'une plateforme multimodale, cela développerait une diversité de l'offre de déplacement. Un réaménagement des lignes de bus, est à envisager, afin de proposer des arrêts de bus dans les aires de covoiturage pour élargir l'offre de transport aux habitants.

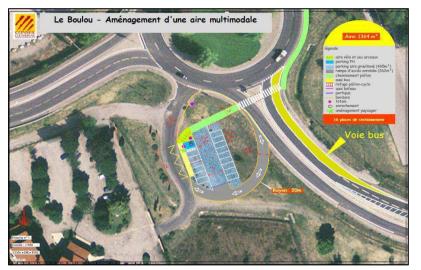
Les zones de covoiturage de Réso66 ont été créées par les habitants, et cela, de façon informelle. Il est donc important que la politique publique prenne en considération les besoins manifestés par les habitants lors du choix de ces emplacements.

- Aire de Thuir: L'aire de Thuir est située à la sortie de la commune, au niveau du nouveau giratoire des Espassoles (RD612A). Ici, le projet consisterait à favoriser le report modal BUS – covoiturage – vélo.



23

Sources : Planches, Conseil général des PO, Direction des routes, pôle Etude Générale, 2012



- Aire du Boulou: Cette aire est située à la sortie de la commune, au niveau du giratoire des Pompiers (RD900), sa localisation est stratégique avec la proximité immédiate du péage et la confluence de 4 grands axes nord/sud/est/ouest (A9, RD 900, RD 618, RD115). L'aménagement de cette aire de covoiturage pourra favoriser le report modal BUS — covoiturage, ainsi que le réseau cyclable avec la proximité du futur itinéraire cyclable Eurovélo n°8 (section correspondant à la Voie Verte en Pays Pyrénées Méditerranée). Cette aire peut également être un vecteur du tourisme, et cela par la proximité des lacs de Saint-Jean-Pla-de-Corts.

Sources: Planches, Conseil général des PO, Direction des routes, pôle Etude Générale, 2012

- L'aire d'Argelès-sur-Mer située au niveau de l'échangeur de *Taxo* (RD914). Ses avantages résident dans sa localisation stratégique avec la proximité immédiate de la RD 914 en direction de Perpignan, de la RD 618 en direction du Boulou et du futur lycée d'Argelès-sur-Mer. Le report modal bus-piétons-cyclistes-covoiturage est, ici, privilégié dans l'aménagement de cette aire.



24

#### 2. Ligne de navette entre Arles-sur-Tech et Prats-de-Mollo-la-Preste.

Actuellement, le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée propose un certain nombre de circuits cyclables. Mais des difficultés topologiques compliquent le tracé de certaines voies. Tel est le cas entre deux Communes : Arles-sur-Tech et Prats-de-Mollo-la-Preste. Le terrain accidenté entre ces deux territoires n'ont pas permis le développement du réseau cyclable. L'objectif est alors de compléter ce réseau par une ligne de navette qui permettrait le transport des voyageurs et de leur vélo.



Afin de définir cette nouvelle ligne de navette, un diagnostic est nécessaire. Il permettra de connaître la fréquentation actuelle de la voie cyclable de part et d'autre des deux Communes. Il permettra également de connaître l'état du réseau routier. Ainsi, une grille horaire et un tracé pourront être établis. Il serait également possible, selon ce que révélera le diagnostic, de mettre en place une simple navette à la demande.

Cette préconisation l'ensemble des personnes présentes sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée toute l'année et particulièrement pendant les vacances scolaires.

#### 3. Ticket mobilité

Sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée, différents modes de déplacements collectifs existent : bus à 1 €, Transport express régional (TER), navettes communales et intercommunales, covoiturage. Il existe également des aires de stationnements divers : parking sécurisé, aire multimodale. Chaque modalité nécessite le payement d'un ticket particulier. L'objectif est ici de créer un ticket unique permettant l'utilisation de l'ensemble de ces déplacements et aires de stationnement. Cela permettrait de favoriser le déplacement multimodal en simplifiant leur modalité de paiement.



Sources : Société des Transports de Montréal (www.stm.info.fr) et Bus Verts du Calvados (www.busverts.fr)

Ce ticket unique sera disponible au sein des services de proximités présents sur chacune des Communes du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée. Il mettra à disposition de son propriétaire l'accès au site de covoiturage, l'accès aux aires multimodales et aux aires de stationnements sécurisés. Dès lors, un usager pourra se rendre sur un parking multimodal sécurisé par une barrière et ne pas avoir à payer le stationnement. Il présentera son ticket poinçonné à une borne adaptée et la sortie du parking sera autorisée. A la suite de cela, l'usager pourra se déplacer en bus et en TER avec ce même ticket. Il est également possible d'adapter ce ticket au garage à vélo sécurisé.

Le ticket mobilité pourra être mis en place par le Conseil général et par le Conseil régional afin que son utilisation soit possible autant pour le déplacement en TER que pour le déplacement en bus à 1 €. Le Pays Pyrénées Méditerranée sera également associé afin d'assurer la communication de l'utilisation du ticket et pour permettre sa vente sur son territoire.

Cette préconisation vise l'ensemble des usagers des transports collectifs ainsi que les personnes utilisant les aires multimodales et les garages à vélo sécurisé. Le ticket mobilité simplifiera ainsi les déplacements multimodaux.

	FICHE ACTION N°7 : Aménagement des aires de covoiturage pour l'accueil du bus.
Objectif poursuivi	<u>Développer les aires de covoiturages existantes en proposant d'y implanter un arrêt de bus et des garages à vélos</u>
Cu <b>j</b> com pomouno	(RESO 66)
Description de l'action	De par sa configuration, les aires multimodales de Thuir, du Boulou et d'Argelès-sur-Mer favoriseront le report modal
	bus-covoiturage et l'implantation des garages à vélos.
Landbard and Warter	- Thuir
Localisation de l'action	- Le Boulou
	- <u>Argelès sur Mer</u>
Acteurs de l'action	- Communautés de communes
	- Conseil Général des Pyrénées-Orientales.
	- <u>Acteurs privés</u>
Partenariat (éventuel)	
Dublic vicé neu l'estion	- <u>Usagers des transports en commun</u>
Public visé par l'action	- <u>Voyageurs</u>

	FICHE ACTION N°8 : Ligne de bus entre Arles-sur-Tech et Prats-de-Mollo-la-Preste.
Objectif poursuivi	Compléter le réseau cyclable. Existence d'un tronçon cyclable manquant entre Arles-sur-Tech et Prats-de-Mollo-la-
	Preste. Celui-ci ne peut être complété par un réseau cyclable praticable pour tous du fait d'un relief prononcé.
	Création d'une ligne de bus reliant Arles-sur-Tech et Prats-de-Mollo-la-Preste afin de relier les 2 extrémités du tronçon
Description de l'action	cyclable. Ce bus devrait être en capacité de transporter les vélos.
	Phasage : diagnostic de l'utilisation de la voie cyclable de part et d'autre de la future ligne de bus pour connaître la
	fréquentation. Diagnostic du réseau routier afin de définir le tracé de la ligne de bus/navette.
Localisation de l'action	Arries Sur-Tech  Arries Sur-Tech  Prats-de-Mollo-la-Preste  Sant Lamotic Certains  Control  Arries Sur-Tech  Arries Sur-Tech
	- CG et Bus à 1€ : création de la ligne de bus sous la compétence du Conseil général
Acteurs de l'action	- Commune/intercommunalité : navettes.
Doutonoviet	La Commune/intercommunalité ou le Conseil général devront se mettre en relation avec les services de la voirie afin
Partenariat	d'identifier l'itinéraire le plus praticable pour le bus ou pour la navette.

Les touristes estivaux mais également les familles et personnes sportives présentes sur le territoire toute l'année.

Public visé par l'action

FICHE ACTION N°9 : Création d'un ticket modalité	
Objectif poursuivi	Favoriser le déplacement multimodal : bus à 1€, TER, covoiturage, aire multimodal et stationnement
Description de l'action	La création d'un ticket de mobilité magnétique permettra de se déplacer avec différents moyens de transports, et cela pendant un temps limité. L'utilisation d'un bus, d'un TER et d'un stationnement est possible avec le même ticket.
Localisation de l'action	Ce ticket sera recevable sur l'ensemble du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée et pourra être compatible avec le réseau TER de l'ensemble de la Région Languedoc-Roussillon.
Acteurs de l'action	- Conseil général - Région Languedoc Roussillon
Partenariat	Pays Pyrénées Méditerranée
Public visé par l'action	Voyageurs se déplaçant sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée et sur le territoire de la région Languedoc
	Roussillon.

# IV. Outils de sensibilisation et de communication sur l'alternative à l'automobile

### 1. Création d'un site internet sur la mobilité sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée

La création d'un site internet, ayant pour objet, la mobilité sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée, a pour but d'informer et de communiquer aux habitants, les différents modes de déplacements existant au sein du territoire. Ce mode de communication est un moyen ludique de les sensibiliser aux modes de transport alternatifs à l'automobile.



Illustration de la page d'accueil du site internet créé par les étudiants du Master 2 UHA sur la mobilité en Pays Pyrénées Méditerranée <a href="http://master2uha.wix.com/mobilité-en-ppm">http://master2uha.wix.com/mobilité-en-ppm</a>

#### 2. La sensibilisation des nouveaux arrivants

La réunion des nouveaux habitants d'une commune est l'opportunité de les sensibiliser aux différents modes de transports présentant une alternative à l'utilisation de l'automobile. Cette sensibilisation se matérialise par la distribution de brochures leur expliquant les modes de transport, autre que l'automobile, présents dans le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée.

Cette réunion de bienvenue est mise en place dans de nombreuses communes, dans ces réunions, le maire prend la parole et présente la ville. Une réunion annuelle des nouveaux habitants, est envisageable, dans chaque commune du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée. La présence de membres de l'intercommunalité est nécessaire pour expliquer les différents modes de transport permettant de relier les différentes communes.

Exemples de brochures distribuées par l'Agence Régionale de l'Environnement de la Haute Normandie :



# FICHE ACTION N°10: Création d'un site internet sur la mobilité Meilleure pédagogie autour des modes de transports alternatifs à l'automobile au sein du territoire du Pays Pyrénées **Objectif poursuivi** Méditerranée. Centraliser les informations portant sur ces offres au sein d'une communication unique. Description de l'action Territoire du Pays Pyrénées Méditerranée Localisation de l'action Pays Pyrénées Méditerranée Acteurs de l'action Université de Perpignan Partenariat (éventuel) L'ensemble des usagers potentiels Public visé par l'action

# FICHE ACTION N°11: Sensibilisation des nouveaux arrivants Sensibiliser les nouveaux habitants du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée aux modes de transports alternatifs à la **Objectif poursuivi** voiture Distribuer aux nouveaux arrivants des brochures comportant les différents modes de transport alternatifs à l'automobile possible dans le Pays Pyrénées Méditerranée. Cette distribution lors d'une réunion annuelle des nouveaux habitants, et cela, dans chaque commune. Description de l'action Localisation de l'action Tout le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée Communes Acteurs de l'action Intercommunalités Pays Pyrénées Méditerranée (centralisateur des informations relatives à l'alternative à la voiture). Partenariat (éventuel) Public visé par l'action Nouveaux habitants du Pays Pyrénées Méditerranée

# PARTIE 2 – DES SOLUTIONS DE DEVELOPPEMENT DU COVOITURAGE : LE SCHEMA DES AIRES DE COVOITURAGE

Cécile GRAU, Céline CORBEC, Laurence CATEL, Cyrielle NGUYEN, Valérie PUJAT, Adrien ESTRUCH

#### Préambule

Suite au travail de diagnostic réalisé sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée, concernant les réseaux de transports, nous avons développé des propositions afin de remédier aux dysfonctionnements constatés.

Notre groupe s'est consacré à la problématique du covoiturage. Pour rappel la notion de covoiturage désigne « l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun ».

Le covoiturage couvre diverses pratiques:

- le covoiturage quotidien, pour se rendre au travail avec un voisin,
- le covoiturage évènementiel, pour traverser le pays avec des « inconnus » dans le but de se rendre en un lieu déterminé.

Chaque type de covoiturage a ses propres caractéristiques et ses propres besoins ; nous nous intéresseront toutefois essentiellement aux besoins du covoiturage pour les déplacements en lien avec le lieu de travail.

Le développement de cette démarche au sein du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée est intéressant sous différents aspects. Elle permet de diversifier l'offre de transports, de réduire le trafic routier, de diminuer l'empreinte carbone qui est l'un des objectifs du Pays.

Actuellement le covoiturage sur le territoire se fait à un niveau informel, peu de structures sont disponibles. On constate l'existence de deux « parkings sauvages », un premier qui se situe au « Mas Sabole » sur la départementale 900 et un autre sur le parking au péage du Boulou.

Par ailleurs, lors de recherches sur les forums et autres sites de covoiturages il en ressort que la majorité des personnes pratiquant le covoiturage stationnent anarchiquement au plus près du lieu de rendez-vous (parking de supermarché, centre-ville, etc.). Notre objectif est de donner des pistes afin d'organiser et de hiérarchiser le covoiturage.

Ainsi notre effort va se concentrer sur deux points principaux : la requalification des sites existants et le développement du réseau covoiturage. Pour cela nous avons établi des fiches-actions à réaliser suivants sept grands axes :

- requalifier les sites existants,
- inciter les usagers à covoiturer dans le cadre des déplacements quotidiens,
- inciter les usagers à covoiturer dans le cadre des déplacements domicile/travail,
- faire connaître le covoiturage par le biais de campagnes de communication,
- tester le dispositif de covoiturage en amont,
- mettre en place un dispositif de gouvernance,
- créer un schéma des aires de covoiturages.

#### I. INTRODUCTION

Au regard de la pratique officielle et spontanée du covoiturage observée sur le territoire et de la volonté du Pays Pyrénées Méditerranée de favoriser les mobilités alternatives, il apparaît opportun de mettre en œuvre un schéma départemental des aires de covoiturage.

Ce schéma vise à accompagner l'essor de la pratique de covoiturage grâce à la constitution d'un maillage structurant d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire départemental dans le but d'affirmer la volonté de développer cette pratique éco-citoyenne de mobilité, complémentaire à l'utilisation des transports collectifs. Ce schéma vise également à harmoniser les principes d'aménagement et d'équipement des aires de covoiturage afin de favoriser la visibilité du covoiturage auprès des administrés du Pays Pyrénées Méditerranée.

### II. LE DIAGNOSTIC DES AIRES DE COVOITURAGE

# 1. Les aires de covoiturage aménagées

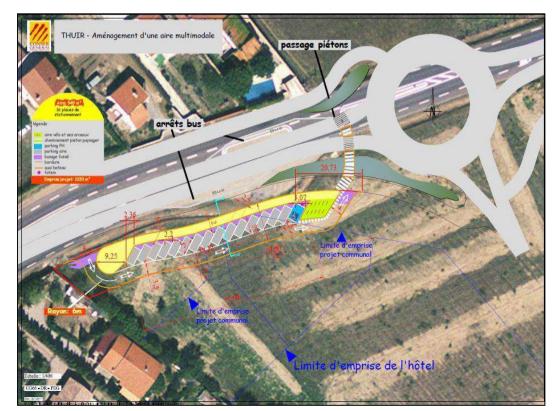


#### Aire de Thuir

#### Localisation

L'emplacement de l'aire multimodale est situé en sortie de Thuir au niveau du nouveau giratoire des Espassoles (RD612A). Ses avantages résident dans sa localisation à la confluence des itinéraires (RD612, RD615, RD18, RD85) desservant les agglomérations des Aspres mais également Perpignan par la RD612A.

#### **Fonction**



De par sa configuration, l'aire multimodale de Thuir favorisera le report modal bus/covoiturage.



Sources : Planches, Conseil général des PO, Direction des routes, pôle Etude Générale, 2012 - Photos, Conseil Général des PO, service communication

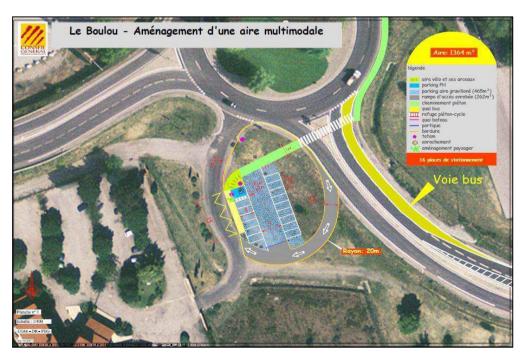
#### Aire du Boulou

#### Localisation

L'emplacement de l'aire multimodale est situé en sortie du Boulou au niveau du giratoire des pompiers (RD900), proche du péage de l'autoroute A9. Ses avantages résident dans sa localisation stratégique à proximité immédiate du péage et au croisement de 4 grands axes nord/sud/est/ouest (A9, RD 900, RD 618, RD115).

#### **Fonction**

De par sa configuration, l'aire multimodale du Boulou favorisera dans un premier temps, le report modal Bus/covoiturage. La part modale des piétons et des cyclistes peut être augmentée de manière sensible compte tenu du rayon d'attraction qui englobe la moitié de l'urbanisation de la commune. On peut aussi noter la proximité de l'aire multimodale avec le futur itinéraire cyclable Eurovélo n°8 (section correspondant à la Voie Verte en Pays Pyrénées Méditerranée) ainsi que les lacs de Saint-Jean-Pla-de-Corts.





#### Aire d'Argelès-sur-Mer

#### Localisation

L'emplacement de l'aire multimodale est situé en sortie d'Argelès-sur-Mer au niveau de l'échangeur de *Taxo* (RD914). Ses avantages résident dans sa localisation stratégique à proximité immédiate de la RD 914 en direction de Perpignan, de la RD 618 en direction du Boulou et du futur lycée d'Argelès-sur-Mer.

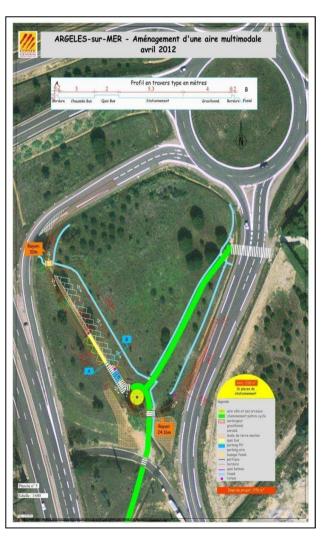
#### **Fonction**

De par sa configuration, l'aire multimodale d'Argelès-sur-Mer favorisera dans un premier temps, le report modal bus/covoiturage. La part modale des piétons et des cyclistes peut être augmentée de manière sensible compte tenu du rayon d'attraction qui englobe la moitié de l'urbanisation de la commune, la zone des campings ainsi que l'implantation du futur lycée.





Sources : Planches, Conseil général des PO, Direction des routes, pôle Etude Générale, 2012 - Photos, Conseil Général des PO, service communication



#### 2. Les aires de covoiturage spontanées

#### Aire improvisée de Céret – Pont du diable

#### Localisation

L'emplacement de « l'aire improvisée» de Céret est située au niveau du Pont du Diable, en contrebas (en bordure du Tech). Ce point est à la confluence de deux axes, la D615 (de Thuir à Céret) et la D115 (voirie principale du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée).

#### **Fonction**

De par sa configuration, cette aire favorise le covoiturage spontané. Son emplacement est stratégique et permet de créer une étape importante lors d'un trajet au sein du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée.

#### Aire improvisée de Villemolaque – Le Mas Sabole

#### Localisation

Cette aire « improvisée » se situe à l'intersection de la D900 (Perpignan, Le Boulou) et la D612 (Elne et Thuir).

#### **Fonction**

De par sa configuration, cette aire favorise le covoiturage spontané. Son emplacement est stratégique et permet de créer une étape importante lors d'un trajet au sein du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée.



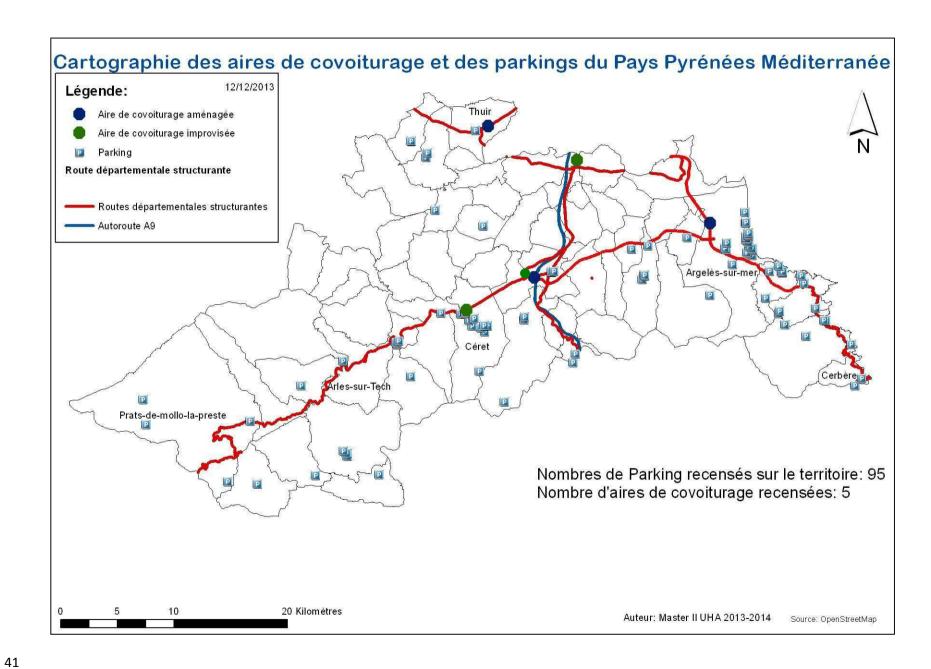


#### 3. Les parkings

L'ensemble du Pays Pyrénées Méditerranée comprend de nombreux parkings. Ils sont majoritairement concentrés autour de la D618 et D615. Ces deux départementales traversent le pays d'Est en Ouest et constituent les axes principaux de la zone étudiée.

En tout, ce sont 95 parkings qui ont été recensés sur l'ensemble du territoire. Les parkings recensés sont répartis sur 27 communes.

Les communes comptabilisant le nombre le plus important de parkings sont les communes d'Argelès-sur-Mer et de Céret. Viennent ensuite, les communes situées le long de la frange littorale. Les données utilisées sont incomplètes car issues de la plateforme bénévole d'Open Street Map. Il n'existe pas de recensement des parkings sur les différentes communes, ni au sein de chaque commune du territoire. Il semble donc évident que l'ensemble des parkings situés au sein du Pays Pyrénées Méditerranée n'ont pas été recensés. De plus, l'importante fréquentation des parkings sur les communes de Céret et de Perpignan pourrait provenir simplement d'une bonne signalétique contrairement aux autres communes du territoire étudié.



ATOUTS	FAIBLESSES
Nombreux emplacements de parking permettant à terme de développer la localisation des aires de covoiturage ; 95 parkings sur 27 communes ont été recensés aujourd'hui.	Les aires de covoiturage restent peu utilisées et souvent officieuses. Les parkings peuvent être rapidement saturés notamment en période estivale; bien que les aires spontanées soient moins nombreuses que les aires aménagées
OPPORTUNITES	MENACES

<u>Enjeu</u> : Comment développer l'efficacité des aires de stationnement et de covoiturage afin de permettre les modes de déplacement multimodal ?

#### III. LES ORIENTATIONS DU SCHEMA

Au regard des pratiques existantes au sein du Pays Pyrénées Méditerranée, il est proposé de mettre en œuvre une stratégie visant à sécuriser, valoriser et amplifier le covoiturage. Cette stratégie repose sur plusieurs axes.

#### **AXE 1: REQUALIFIER LES SITES EXISTANTS**

Afin de parer aux inconvénients découverts lors du diagnostic du réseau de covoiturage, la production des fiches actions suivantes permettra d'informer de faire connaître les aires de covoiturage existantes, de faciliter l'accès aux zones de covoiturage, de clarifier le stationnement prévu, de favoriser le confort des usagers et de sécuriser le site.

#### FICHE ACTION N°12 : Aménagement des aires de covoiturage

#### **Objectif poursuivi**

Favoriser le confort des usagers et sécuriser le site.

Il s'agira d'installer du mobilier urbain de type abris pour protéger les « covoitureurs passagers » des intempéries, des bancs, des stationnements vélos pour favoriser l'inter modalité. Enfin, il serait intéressant de mettre en place une vidéosurveillance ou un gardiennage, des clôtures etc.

#### Description de l'action



Exemple d'abri de covoiturage Source : www.emotion-system.com

SITE SOUS VIDÉO SURVEILLANCE Loi 95/73 du 21/01/95

Exemple de signalétique de vidéosurveillance <u>Source</u> : www.pannopro.com

1<sup>e</sup> étape :

Réalisation d'un diagnostic des besoins des usagers.

2<sup>e</sup> étape : Implantation du mobilier adéquat

3<sup>e</sup> étape : Installation des dispositifs de sécurité

Localisation de l'action

Les aires existantes : Aire de Thuir, Aire du Boulou, Aire d'Argeles/mer. Ainsi que les aires improvisées de : Céret,

Villemolaque

Acteurs de l'action

Services techniques des communes, Intercommunalités, Pays Pyrénées Méditerranée, Associations

Partenariat (éventuel)

ASF, Associations

Public visé par l'action

Covoitureurs : passagers ou conducteurs

#### FICHE ACTION N°13: Signalétique

#### **Objectif poursuivi**

Faciliter l'accès aux zones de covoiturage, clarifier le stationnement prévu.

Il s'agira de formaliser les aires de covoiturage par la réalisation de marquage au sol, d'implantation éventuelle stop car, barrières afin de réserver les emplacements aux covoitureurs.

Enfin, il sera nécessaire d'implanter des panneaux de signalisation sur le site même et hors site spécifiant la localisation de celui-ci.

#### Description de l'action



Exemple de panneau indiquant la zone <u>Source</u>: www.direct-signalétique.com Haut Val d'Alzette



Exemple de panneau de direction <u>Source</u> : site internet de la Communauté de Commune Pays

1<sup>e</sup> étape : Repérage et délimitation exacte des zones de covoiturage improvisées

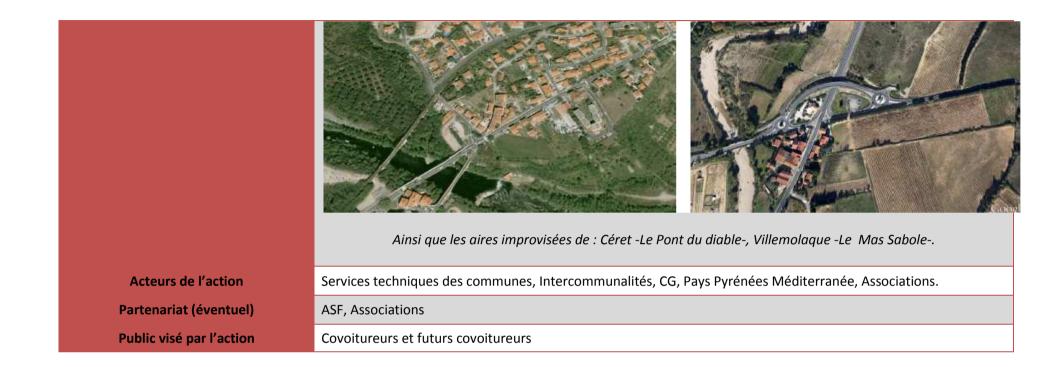
2<sup>e</sup> étape : Réalisation des travaux de marquage, implantation des panneaux



Les aires existantes : Aire de Thuir, Aire du Boulou, Aire d'Argeles/mer.

Localisation de l'action





#### AXE 2 : INCITER LES USAGERS A COVOITURER DANS LE CADRE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

Dans le cadre du développement du réseau covoiturage sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée des incitations et avantages pour les covoitureurs peuvent être mis en place. Cela afin de promouvoir ce mode de déplacement et encourager les individus qui se déplacent de cette façon. Ces avantages peuvent prendre des formes diverses. En premier lieu surtout axés sur la gratuité ou la réduction des prix aux aires de stationnements. La gratuité des TEC ou des offres de réduction de carburant sont également à envisager. En France des départements ou Pays ont déjà pris ce genre de mesures qui ont été saluées par les pouvoirs publics et les citoyens. Par ailleurs des partenariats peuvent voir le jour avec des entreprises privées afin de développer davantage ce mode de transport.

FICHE ACTION N°14 : Incitation et avantages pour le covoiturage		
Objectif poursuivi	Concevoir et élaborer des mesures qui incitent les gens à pratiquer le covoiturage par le biais d'avantages pour les covoitureurs.	
Description de l'action	Créer une série d'actions qui facilitent et donnent des avantages aux personnes qui covoiturent. Par exemple l'accès gratuit aux parkings souterrains, l'accès gratuit aux réseaux de transports collectifs ou encore des offres de réduction de carburant (l'entreprise Total est un partenaire à l'échelle nationale pour le site covoiturage.fr).	
Localisation de l'action	Cette action peut se mettre en pratique en de multiples endroits, au niveau des zones commerciales, mais aussi sur des places de stationnements concernant des édifices publics. Aux espaces concernant les transports collectifs ou sur les sites des stations d'essence.	
Acteurs de l'action	C'est au pouvoir public de développer ce genre d'incitations surtout au niveau des places de stationnements ou pour les transports collectifs.	
Partenariat (éventuel)	Des partenariats peuvent en parallèle être développés avec des entreprises privées localisés sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée (ZAE de Thuir par exemple) ou existants à l'échelon national (Total).	
Public visé par l'action	Favoriser les personnes pratiquant le covoiturage et inciter ceux qui sont encore hermétique.	

#### AXE 3 : INCITER LES USAGERS A COVOITURER DANS LE CADRE DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Afin de développer le covoiturage, il parait important d'étendre la communication jusqu'aux entreprises. En effet, en sensibilisant et en proposant aux employés de se rassembler avec d'autres employés qui sont dans le même secteur géographique et/ou qui ont les mêmes horaires, cela permettra d'amplifier le phénomène de covoiturage et ainsi de décongestionner le trafic et permettre une réduction des gaz à effet de serre.

Il s'agit d'inciter les entreprises et administrations à réserver des places de covoiturage à destination de leurs salariés. Cette opération s'inscrit généralement dans le cadre de démarches de management de la mobilité, de type Plans de Déplacements Entreprise (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE) visant à inciter les salariés à se déplacer autrement qu'en voiture individuelle pour leurs trajets domicile-travail et professionnels. Cette mesure est particulièrement incitative lorsque le parking d'entreprise est saturé. Ainsi, l'employeur peut réserver des places de stationnement aux emplacements les plus prisés (proches de l'entrée) et couverts.

Les places réservées au covoiturage ainsi que les véhicules de covoiturage doivent être clairement identifiés, idéalement par des panneaux de signalisation et du marquage au sol, complétés par la délivrance d'un support d'identification apposé visiblement sur le véhicule (sticker par exemple). Ce dispositif de réservation de places de stationnement sur le lieu de travail doit faire l'objet d'un contrôle de l'usage, soit par le personnel affecté à la gestion du stationnement, soit par un système automatisé d'accès au parking (badge) ou à défaut, par la confiance.

# FICHE ACTION N°15 : Covoiturer au sein de l'entreprise

**Objectif poursuivi** Développer le covoiturage au sein des entreprises.

Il s'agira d'intervenir au sein des entreprises notamment celles éloignées des transports en commun pour tenir des réunions de sensibilisation et faire un diagnostic des covoiturages potentielles (Plan de Déplacement Entreprise) selon les secteurs géographiques des employés et leurs horaires de travail. Les entreprises peuvent aussi bénéficier d'une personnalisation d'un site Internet de covoiturage si la structure met en œuvre des mesures incitatives pour l'équipement, le fonctionnement et la sensibilisation des salariés volontaires.

#### Description de l'action



Exemple d'une personnalisation d'un site Internet de covoiturage Source : Site Covivo la mobilité partagée, www.covoiturage-dynamique.eu

1<sup>e</sup> étape : Réunion de sensibilisation auprès des employés des entreprises

2<sup>e</sup> étape : Etablir un Plan de Déplacement des Entreprises demandant le lieu de résidence et les horaires de travail des employés.

 $3^{\rm e}$  étape : Proposer des trajets de covoiturage aux employés

Localisation de l'action

Intervention au sein des entreprises du Pays Pyrénées Méditerranée, site internet personnalisé.

Acteurs de l'action

Services techniques des communes, Intercommunalités, CG, Pays Pyrénées Méditerranée, Associations

Partenariat (éventuel)

Entreprises, ASF, Associations

Public visé par l'action

Automobilistes souhaitant réduire l'usage de la voiture dans un but économique, environnemental et ne pratiquant pas encore le covoiturage.

#### AXE 4: FAIRE CONNAITRE LE COVOITURAGE PAR DES CAMPAGNES DE COMMUNICATION

Afin de développer le dispositif de covoiturage existant, il est nécessaire de le faire connaître par des dispositifs de communication tels que des campagnes publicitaires ou des affiches.

# FICHE ACTION N°16: Communication Informer les usagers de la pratique du covoiturage sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée, de faire connaître **Objectif** poursuivi les aires de covoiturage existantes. Il s'agira de réaliser une campagne de publicité par la diffusion de tracts, affiches ; d'intégrer sur les sites internet du PPM, des communes et intercommunalités, des onglets dédiés à la pratique du covoiturage (localisation, forum, informations diverses etc.) et d'organiser des réunions publiques de sensibilisation et d'informations. Description de l'action Exemple de Flyer Exemple d'Affiche Source: www.coviturage-tisseo.fr 1<sup>e</sup> étape : Prise de contact avec les communes, intercommunalités et Pays Pyrénées Méditerranée 2<sup>e</sup> étape : Sensibilisation du personnel 3<sup>e</sup> étape : Collaboration entre les collectivités et les associations pour l'élaboration des affiches, tracts etc. 4<sup>e</sup> étape : Lancement de la campagne de publicité Site internet, locaux de la Mairie, lieux de manifestation (marché, expositions...), panneaux d'affichage, points infos Localisation de l'action autoroute, aires de repos autoroute. Services techniques des communes, Intercommunalités, Conseil Général, Pays Pyrénées Méditerranée, Associations Acteurs de l'action Partenariat (éventuel) ASF, Associations. Automobilistes souhaitant réduire l'usage de la voiture dans un but économique, environnemental et ne pratiquant pas Public visé par l'action encore le covoiturage.

#### AXE 5: TESTER LE DISPOSITIF DE COVOITURAGE EN AMONT

Afin que le dispositif de covoiturage soit efficace, il parait nécessaire de le tester en amont grâce à une expérimentation. Celle-ci permettrait de pallier les difficultés et les contraintes que les usagers pourraient rencontrer et proposer au final un dispositif optimal de covoiturage.

FICHE ACTION N°17 : Expérimentation	
Objectif poursuivi	Tester la pratique du covoiturage sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée pour évaluer les difficultés et les points à améliorer afin d'optimiser la mise en place future du schéma de covoiturage sur le territoire.
Description de l'action	Définir une méthode d'expérimentation qui pourrait être basée sur celle réalisée par le CG de l'Isère. Le but étant d'analyser l'offre de covoiturage (conducteurs), la demande en covoiturage (passagers) ainsi que la mise en relation entre les deux (caractérisation des trajets covoiturés, taux de mise en relation, caractérisation des covoitureurs, caractérisation des refus). Il conviendrait également d'analyser les conditions d'acceptation psychosociales du système d'e-covoiturage (profil et motivation des participants face à l'e-covoiturage, nécessité d'un équilibre entre l'offre et la demande, effets néfastes des défaillances ou limites technologiques, mobilisation des participants, mise en relation entre les participants, retours et ressentis des covoitureurs expérimentaux).
Localisation de l'action	L'ensemble du territoire géographique du Pays Pyrénées Méditerranée et plateforme numérique (site internet) dédiée à l'expérimentation du covoiturage.
Acteurs de l'action	Elus et personnel du Pays Pyrénées Méditerranée (équipe covoiturage)
Partenariat (éventuel)	Conseil général des Pyrénées-Orientales, Conseil Régional Languedoc-Roussillon
Public visé par l'action	Les administrés du Pays Pyrénées Méditerranée qui pratiquent ou non le covoiturage de manière informelle

#### AXE 6: METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF DE GOUVERNANCE

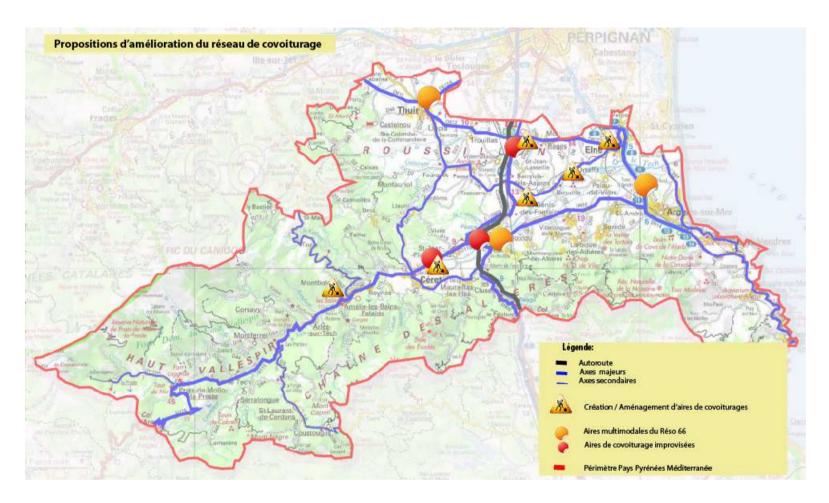
Une gouvernance du covoiturage au niveau du territoire du Pays pourrait être proposée afin de permettre la pérennité du dispositif de covoiturage à long terme. Cette gouvernance pourrait prendre la forme d'un comité de pilotage chargé d'évaluer le dispositif régulièrement, de le réajuster si besoin et de l'améliorer en fonction des demandes des usagers et des pratiques observées.

FICHE ACTION N°18 : Gouvernance		
Objectif poursuivi	Permettre la pérennité du dispositif de covoiturage mis en place au niveau du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée.	
Description de l'action	Mise en place d'un comité de pilotage composé d'élus, de techniciens du Pays Pyrénées Méditerranée ainsi que de citoyens représentants des covoitureurs dans une démarche de démocratie participative. Ce comité de pilotage devra diriger la mise en œuvre de l'expérimentation. Le succès de son fonctionnement sera condition de la pérennité du dispositif de covoiturage mis en place.	
Localisation de l'action	Echelon du Pays Pyrénées Méditerranée, des intercommunalités membres du Pays Pyrénées Méditerranée.	
Acteurs de l'action	Elus et techniciens du Pays Pyrénées Méditerranée.	
Partenariat (éventuel)	Intégrer les partenaires potentiels au comité si le besoin s'en fait ressentir.	
Public visé par l'action	Elus et institutions du Pays Pyrénées Méditerranée.	

#### AXE 7 : CRÉER UN SCHÉMA DES AIRES DE COVOITURAGE

La création d'un schéma de covoiturage est une démarche primordiale afin de proposer un véritable projet de planification et d'organisation du service de covoiturage à l'échelle du Pays Pyrénées Méditerranée. Il tiendra également compte des équipements structurants, des infrastructures routières existantes et en projet. Il permettra ainsi de définir la politique de covoiturage la plus adaptée à mettre en place au sein du Pays Pyrénées Méditerranée.

FICHE ACTION N°19 : Création d'un schéma de covoiturage	
Objectif poursuivi	Augmenter l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.  Encourager le public ciblé (entreprises, administrations, salariés, public en insertion ou isolé) et plus largement le grand public à utiliser le dispositif de covoiturage.  Relayer localement les dispositifs de covoiturage existant à l'échelle régionale et départementale en les rendant visibles à l'échelle du Pays (plaquettes, événementiels, site internet).  Expérimenter localement la démarche en impliquant des entreprises.
Description de l'action	Faire en sorte que les personnes pouvant potentiellement covoiturer soient en contact.
Moyens pour réaliser cette action	<ul> <li>Créer une page de covoiturage.</li> <li>Réalisation d'une étude de faisabilité,</li> <li>Identification des acteurs incontournables générateurs de déplacements importants,</li> <li>Promotion du covoiturage et sensibilisation auprès des élus, entreprises/administrations, salariés, tout public,</li> <li>Recensement des besoins et des trajets auprès des entreprises/administrations et du public en insertion (enquêtes),</li> <li>Elargissement du diagnostic (conventionnement avec les entreprises, contacts avec les salariés, recensement des lieux potentiels, connaissance des plans de déplacements des entreprises et des administrations,)</li> <li>Expérimentation et animation du covoiturage à l'échelle locale.</li> <li>Communication et sensibilisation à partir des réseaux existants (réunion spécifique auprès de « Réseau 66 » sur les déplacements).</li> </ul>
Acteurs de l'action	Pays Pyrénées Méditerranée, collectivités, administrations, entreprises, CCI.
Modalités de suivi d'évaluation	<ul> <li>Nombre et fréquentation des aires recensées.</li> <li>Nombre de personnes sensibilisées (collectivités, entreprises, administrations, salariés, public en insertion, etc.)</li> <li>Nombre d'entreprises conventionnées.</li> <li>Nombre de covoitureurs ; Nombre d'équipages constitués.</li> <li>Nombre de km effectués par les covoitureurs ; Nombre de voyages effectués en covoiturage.</li> </ul>
	<ul> <li>Tonnes de CO₂ économisées.</li> </ul>



On distingue sur la carte les aménagements sur les sites existants (aires multimodales du Réso 66 et aires de covoiturage improvisées) ainsi que la création de nouvelles aires comme à Elne, Amélie-les-bains ou Céret par exemple.

Concernant la réalisation du schéma de covoiturage, il sera intéressant de prioriser les actions. Ainsi, la communication et la signalétique apparaissent comme les moins onéreuses mais néanmoins capitales pour le développement du covoiturage.

### PARTIE 3: LES THERMES D'AMELIE-LES-BAINS

Élodie Fernandez, Sophie Cousin, Carole Méance, Julien Marec

#### Préambule

Afin d'illustrer par un exemple concret, l'étude précédente réalisée sur le covoiturage, nous nous sommes intéressés à une commune du Pays Pyrénées Méditerranée : Amélie-les-Bains. Ce travail a pour objectif de connaître précisément les habitudes des employés en vue de mettre en place des dispositifs fonctionnels adaptés. Il s'agit d'intégrer de façon opérationnelle, les éléments exposés plus tôt à l'échelle d'une entreprise.

Nous détaillerons dans un premier temps les modalités de l'enquête (choix de l'entreprise, échantillonnage). Puis, grâce à l'analyse des résultats obtenus, nous verrons comment une entreprise, ici les thermes d'Amélie-les-Bains, peut encourager ses employés à adopter de nouveaux comportements dans leurs déplacements.

## I. <u>Les enquêtes par questionnaires</u>

Les enquêtes par questionnaire<sup>1</sup> nous ont permis de recueillir des données quantitatives sur les habitudes de déplacement des personnes travaillant sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée. Notre étude porte donc sur les déplacements domicile - travail et plus précisément sur les modes de transport, la fréquence des trajets, le temps de déplacement et la distance entre le lieu de résidence et le lieu de travail, ainsi que sur les infrastructures et les aménagements mis en place par les entreprises concernant les déplacements. L'ensemble des données recueillies pourra ensuite compléter le diagnostic préalablement réalisé sur l'état des réseaux et l'offre de transport sur le territoire, afin de dresser un état des lieux des déplacements domicile-travail.

Pour mener à bien cette étude, compte tenu de l'étendu du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée et du délai particulièrement limité, nous avons ciblé notre enquête sur l'une des communes du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée : Amélie-les-Bains. En effet, cette commune présente un intérêt particulier grâce à sa situation géographique et son contexte économique. En effet, Amélie-les-Bains est une ville qui accueille plusieurs pôles d'activité, tels que la papeterie Arjowiggins ou encore les Thermes, que nous avons choisis d'étudier.

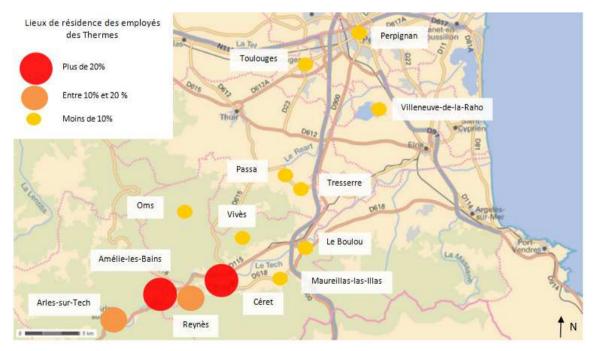
57

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Questionnaire complet en annexe.

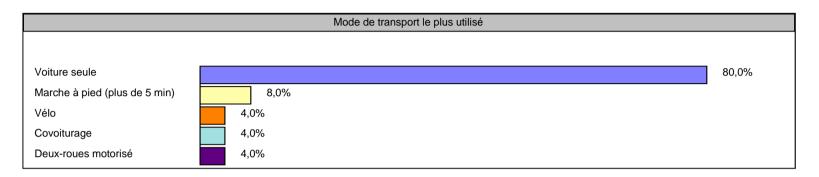
La passation des questionnaires s'est faite de manière indirecte, nous avons transmis les exemplaires à un responsable des Thermes qui a ensuite accepté de les faire remplir à l'ensemble des employés. De cette manière, nous avons put obtenir un échantillon représentatif de la population mère, nous avons récolté 45 questionnaires soit 90 % des individus employés à l'année sur le site étudié. Nous pouvons donc considérer que notre échantillon rend compte de manière représentative de la diversité de la population enquêtée.

#### 1. Le lieu de résidence des employés des Thermes

Moins d'un quart des individus enquêtés (22.7%) vivent à Amélie-les-Bains, c'est-à-dire qu'ils travaillent dans leur commune de résidence. Le reste des employés vient d'une quinzaine de communes différentes, situées le long de l'autoroute A9 et de la départementale D115. La majorité des communes représentées sont situées à proximité d'Amélie-les-Bains, c'est-à-dire à moins de 15km. Il s'agit essentiellement de Céret, Reynès, Arles-sur-Tech et Maureillas-las-Illas. Tandis que seulement 2.3% des employés déclarent vivre à plus de 30 km de leur lieu de travail, à Perpignan, Toulouges ou encore Villeneuve-de-la-Raho. D'une manière générale, le temps de trajet encore le domicile et le travail des individus augmente proportionnellement avec la distance qu'ils ont à parcourir. C'est pourquoi, on constate que dans seulement 6.8% des cas, le trajet entre le domicile et le travail dépasse 30 minutes.

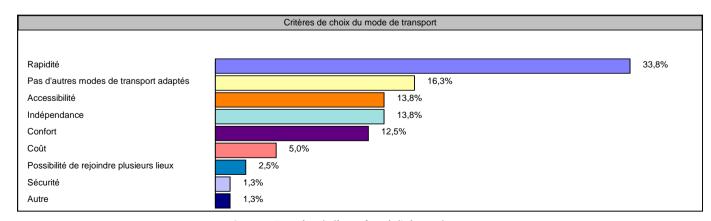


#### 2. Le mode de transport principal



Source : Données de l'enquête réalisée par les auteurs

La grande majorité des employés, soit 80.0% de la population enquêtée, déclarent utiliser la voiture comme principal mode de transport pour réaliser les trajets domicile-travail. Cependant, ils ne sont que 4.0% à faire du covoiturage et aucun n'emprunte les transports en commun. Cette utilisation de la voiture s'explique par diverses raisons, telles que la rapidité de ce mode de déplacement, le confort et l'indépendance qu'il procure et son accessibilité. Ces différents critères de choix, font de la voiture le mode de transport le plus pratique pour les individus. Il semblerait cependant, que les transports en commun ne répondent pas à leurs attentes.



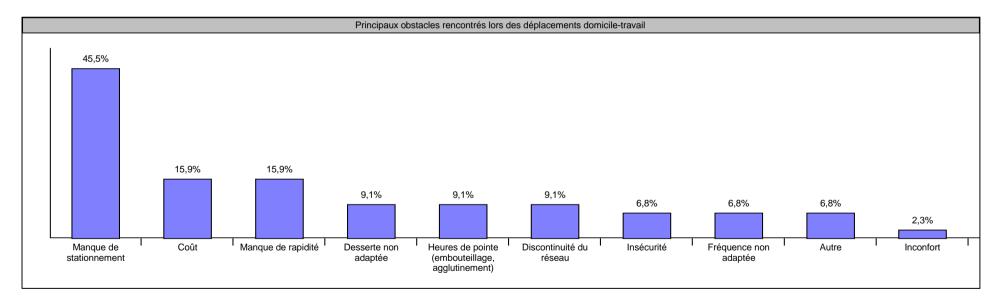
59

Source : Données de l'enquête réalisée par les auteurs

#### 3. Les principales difficultés liées aux déplacements domicile-travail

Les deux principaux motifs d'insatisfaction lors des trajets quotidiens des employés concernent d'une part les problèmes directement liés aux aménagements des infrastructures de transport, avec au premier rang le manque de stationnement dans la commune à proximité des Thermes.

Cela est lié à la topographie du site puisque l'établissement situé au dessus du centre ville avec des voies d'accès étroites à sens unique qui débouchent sur une place fermée à la capacité d'accueil limitée (150 places). La commune ne dispose d'aucun autre parking suffisamment grand à proximité immédiate. Le manque de rapidité, la desserte non adaptée, le manque de fluidité du trafic aux heures d'arrivées et de départs et la discontinuité du réseau représentent 43,2% des éléments considérés comme des obstacles à la mobilité quotidienne des employés.



Source : Données de l'enquête réalisée par les auteurs

Si l'on additionne ces motifs liés à la structure physique des besoins de déplacements cela représente 88,7% il s'agit donc de la problématique majeure rencontrée.

# Carte de situation des Thermes dans la commune Amelie-les-Bains-Palalda Parkings Arrêt de bus

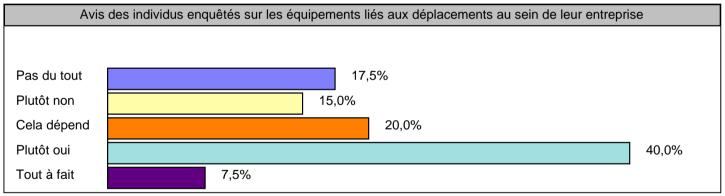
Source : Géoportail Réalisation : Master 2 UHA 2013-2014

A ces motifs s'ajoute un critère de difficulté supplémentaire : le coût, qui représente 15,9% des réponses. Dans un contexte général où les budgets des ménages sont limités et subissent la hausse des tarifs des carburants le poids des trajets professionnels, qui constituent des charges incompressibles prennent une place de plus en plus importante dans les choix liés à la mobilité.

#### 4. Avis et suggestions des salariés sur les équipements liés au déplacement dans l'entreprise.

A l'année les salariés permanents des Thermes sont au nombre d'environ 60, lors de la période de cure qui va d'avril à novembre les effectifs sont portés à environ 200 personnes.

Les employés sont 47,5% à être satisfaits des conditions offertes par leur entreprise pour les équipements liés à leurs déplacements : parking, parc à vélos, places réservées. Ils sont en revanche 32,5% à considérer que les équipements ne sont pas suffisants voire inadaptés, et 20% relèvent des difficultés ponctuelles qui sont liées à l'activité touristique saisonnière et aux horaires de travail décalés qui engendrent parfois des lenteurs dans les trajets ou des difficultés à garer leurs véhicules près de leur lieu de travail.



Source : Données de l'enquête réalisée par les master 2 UHA 2013-2014

Etant donné que plus des ¾ des enquêtés ne vivent pas sur la commune où ils travaillent les solutions proposées pour améliorer leurs conditions de déplacements quotidiens concernent essentiellement une offre plus importante de stationnement réservé pour le personnel (64,3%). 21,4% des personnes interrogées proposent également l'accès à une navette intercommunale pendant la saison pour les personnes résidant sur Céret, Reynes, Arles-sur-Tech.

#### 5. Les motifs susceptibles de modifier les habitudes de déplacement

Les salariés sont domiciliés dans un grand nombre de communes périphériques, dans un territoire très étendu et dont les voies d'accès pour l'arrière pays sont assez limitées, aussi pour 25,9% des salariés aucun élément ne les ferait abandonner l'usage de l'automobile pour leur déplacements domicile-travail.

Pour 37% des personnes interrogées c'est l'offre de transport qui pourrait être revue pour donner une meilleure accessibilité aux actifs. En effet les bus à 1€ du Conseil Général ne correspondent pas aux nécessités de mobilité des employés des Thermes tant en termes de cadencement, que d'amplitude horaire ou de positionnement des arrêts. Une offre présentant un bon couplage rapidité/fréquence pourrait constituer une opportunité de service intéressante, d'autant plus que le coût du choix modal est pour 18,5% des salariés un critère de report possible.

Valeurs	Nb. cit.
Aucune	25,9%
Horaires de bus plus adaptés	25,9%
Le coût des transports	18,5%
Rapidité des transports en commun	11,1%
Prise en charge des déplacements par l'entreprise	7,4%
Pistes cyclables	3,7%
Proximite domicile-travail	3,7%
Voies piétonnes plus adaptées	3,7%
TOTAL	100%

Source : Données de l'enquête réalisée par les master 2 UHA 2013-2014

#### II. Les propositions d'aménagement

Les résultats de notre enquête montrent une utilisation majoritaire de la voiture individuelle. Les transports en commun n'étant pas plébiscités par les personnes interrogées, il semble judicieux de se diriger vers une optimisation de l'automobile.

De plus, la configuration physique du territoire étudié est particulière. En effet, la ville d'Amélie-les-Bains est située en fond de vallée, prise en deux versants très abrupts. Les thermes de la commune sont d'ailleurs situés sur le contrefort Sud de la vallée du Tech. Cette topographie accidentée ne permet pas de favoriser les modes de déplacement doux. Ni la marche à pied ni la pratique du vélo n'apparaissent appropriés pour se rendre aux thermes.

En plus des difficultés liées au profil des routes, il n'existe aucun aménagement spécifique aux vélos pour relier l'établissement thermal.

Les thermes d'Amélie-les-Bains sont ouverts sur une large plage horaire. Lors de l'enquête, certains employés ont mis en évidence le manque de cohérence des horaires de bus à 1€ du Conseil Général avec leurs horaires de travail. Mais le personnel des thermes travaille selon des horaires décalés. Il paraît alors difficile de mettre en place un service de transport en commun régulier.

Nous proposons alors de favoriser le covoiturage au sein de l'entreprise. Pour cela, il existe un certain nombre de dispositifs permettant d'encourager le personnel à mutualiser l'automobile.

#### 1. La mise en place d'un covoiturage interne entreprise.

Afin de répondre aux problèmes ressentis par le personnel des Thermes d'Amélie les Bains concernant le manque de stationnement et les horaires de bus inadaptés, nous avons choisi de mettre en place un dispositif de covoiturage interne à l'entreprise.

Il est possible dans un premier temps de réaliser un **site internet**. Il est important d'offrir aux utilisateurs de ce mode de transport un outil « organisateur ». Les utilisateurs pourraient s'inscrire gratuitement au site grâce à leur adresse mail ou à un login ainsi qu'un mot de passe. Les différents covoitureurs pourraient mettre en ligne leur offre ou rechercher si l'une d'entre elle correspond à leur demande. Des informations détaillées et précises seront alors à renseigner : les lieux de départ et d'arrivée, leurs horaires de départ et de retour, le nombre de places disponibles dans le véhicule, le lieu de rendez-vous, les numéros de téléphones, l'identité des personnes. C'est un moyen qui permet d'avoir en ligne l'ensemble des informations nécessaires aux utilisateurs et un planning qui sont mis à jour de façon régulière.

Dans un deuxième temps, il est possible de mettre en place le site internet sous forme d'une **application pour Smartphone** (Iphone, Android, tablettes etc.). Elle aurait les mêmes fonctionnalités que le site internet (inscription, informations etc.) Cela permet aux personnes de consulter le site de façon plus libre et où ils le souhaitent.

Ensuite, des **places de stationnement** pourront être **réservées** aux covoitureurs. Les usagers de ce mode de transport seront privilégiés puisqu'ils libèrent quelques places de parking en n'utilisant qu'un seul véhicule pour plusieurs personnes. C'est un effet volontaire puisque d'après le personnel il est difficile de stationner autour de l'entreprise.

En parallèle des ces actions, il est primordial de sensibiliser le personnel à ce mode de transport. C'est pourquoi pourront être installés des panneaux d'affichage dans les lieux les plus fréquentés. On visera en priorité les halls d'entrées, les salles de repos et les lieux de stationnements des véhicules. Ces panneaux informeront les actions misent en place pour développer le covoiturage au sein de l'entreprise (site internet, journée d'inscription, application smartphone, places réservées etc.). Ils permettront également de sensibiliser les automobilistes à ce mode de transport. Ces différentes affiches comporteront un logo et un slogan afin d'attirer l'attention.

**Des dépliants** pourront également être installés à des bornes. Les informations concernant le covoiturage y seront répertoriées : pourquoi mettre en place un tel système ? Quels sont les avantages ? Les moyens mis en place ? Ces brochures informatives seront disponibles en libre service.

#### 2. La possible utilisation de ce modèle à une plus grande échelle

Chacune de ces dispositions peut bien entendues être utilisées par d'autres entreprises. Toute structure employant quelques dizaines de personnes peut mettre en place une politique de ce type, favorisant le covoiturage. Certains dispositifs sont facilement reproductibles, et ce à moindre coût.

En allant plus loin, il peut être envisageable de mettre en commun ces politiques entre plusieurs entreprises. Ce modèle peut être mutualisé afin d'atteindre un nombre de personne plus important. La mise en place d'une communication commune à différentes structures voisines permettrait de renforcer l'efficacité du modèle. Une telle coopération inter-entreprise semble d'autant plus pertinente et légitime pour les plus petits employeurs, situés dans un périmètre assez restreint (centre-ville, zone d'activité, zone artisanale).

Le covoiturage est déjà présent sur le territoire du Pays Pyrénées-Méditerranée. Il existe des aires prévues à cet effet sur le bord des routes, à des endroits stratégiques, ainsi que des sites internet nationaux. Il s'agit alors de mettre en corrélation l'ensemble de ces actions avec les politiques internes des entreprises, qui doivent tirer profit des infrastructures déjà en place et les faire connaître à leurs employés.

FICHE ACTION N°20 : Le covoiturage intra-entreprise	
Objectif poursuivi	Mettre en place un dispositif de covoiturage interne à l'entreprise des Thermes, à Amélie-les-Bains.
Description de l'action	Création d'un site internet Création d'une application pour Smartphone Places de stationnement réservées Panneaux d'affichage Brochures informatives
Localisation de l'action	L'entreprise des Thermes d'Amélie-les-Bains
Acteurs de l'action	L'entreprise des Thermes d'Amélie-les-Bains
Partenariat (éventuel)	
Public visé par l'action	Le personnel de l'entreprise.

# PARTIE 4: LES MOBILITES DOUCES AU SEIN DU PAYS PYRENEES MEDITERRANEE

Laura BARTRONS, Hélène DUVOISIN, Nicolas CROUILLE, Tristan FAJULA, Yannick LENY, Clément PELLETIER

#### I. Définitions

- <u>- Véloroute</u>: Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné et sécurisé. Les véloroutes empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes.
- Voie verte : D'après le code la Route, une voie verte est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Celle-ci est accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière c'est-à-dire aux piétons, aux cyclistes, aux rollers ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite. Ces différents usagers l'utilisent pour des pratiques variées : des pratiques de loisir, des excursions touristiques ou encore des déplacements quotidiens. L'une des caractéristiques principales des voies vertes est qu'elles sont aménagées en « site propre » le plus souvent sur les emprises des voies de chemin de fer désaffectées, les fronts d'eau, les pistes forestières, les chemins ruraux.
- <u>- La bande cyclable</u>: est définie par le code de la route à l'article R110-2 comme étant une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies. Elle se démarque du reste de la route par le tracé au sol d'une ligne blanche discontinue.
- <u>- La piste cyclable</u>: est définie comme une chaussée pouvant être à double sens, exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, (article R110-2 du code de la route). Celle-ci est physiquement séparée du reste de la route par un bornage infranchissable pour les automobiles.

  Sources: Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie.

#### II. Objectif/enjeux

L'objectif d'un tel maillage de véloroutes et de voies vertes sur l'ensemble du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée répondrait à des objectifs multiples. Le premier bénéfice d'un tel aménagement serait tout d'abord d'accroître l'offre de transport pour les habitants du Pays Pyrénées Méditerranée favorisant ainsi les flux de population à la fois internes et externes au territoire.

En lien avec cette idée d'accroissement des flux, la mise en place d'un réseau de voies vertes et de véloroutes dense offrirait également une augmentation non négligeable de la fréquentation touristique. Ceci aurait donc pour effet une redynamisation du pays entrainant des retombées économiques non négligeables sur les commerces, les éléments patrimoniaux mais aussi en termes d'emplois. De plus, ce maillage cyclable interne au Pays Pyrénées Méditerranée, une fois densifié doit à un échelon plus large être connecté au réseau Pirinexus. Il sera alors un atout important en faveur des échanges et des mobilités transfrontalières entre la France et l'Espagne.

En outre, l'aménagement de circuits cyclables sur l'ensemble du territoire apparait aussi comme un outil fondamental de mise en valeur et de découverte du Pays Pyrénées Méditerranée et ce non pas seulement pour les touristes. Il concerne en effet tout autant la population interne au Pays Pyrénées Méditerranée, en leur permettant en effet d'organiser des promenades en famille, entre amis, mais également des sorties à visée ludiques et didactiques y compris pour les établissements scolaires. Pour en revenir à la mise en valeur du pays, nous pouvons affirmer que la création d'un tel réseau est outil indéniable de marketing territorial. Effectivement l'aménagement d'un tel réseau couplé à une communication efficace (par l'intermédiaire de plaquettes d'informations, d'articles dans les journaux locaux, de sites internet ou encore des réseaux sociaux) représente un atout valorisant du point de vue de l'image. En plus de présenter et de mettre en valeur le patrimoine, une telle initiative est particulièrement valorisante pour le pays qui apparait dès lors comme dynamique, durable, ce qui accroit son attractivité.

Enfin, d'un point de vue d'avantage politique, ce maillage serait une solution forte en matière de respect de l'environnement et serai un moyen de répondre aux objectifs fixés par le Pays Pyrénées Méditerranée à travers son PCET (Plan Climat Energie Territorial). Parmi ses objectifs, celui des « 3 X 20 % » qui vise à réduire sur le territoire les émissions de Gaz à Effet de Serre de 20 % à l'horizon 2020. En effet, la création de nouvelles infrastructures dédiées à la circulation douce, mieux connectées les unes aux autres et plus sécurisées provoqueraient sans aucun doute un changement des pratiques quotidiennes. Elle inciterait davantage les habitants à laisser leurs véhicules motorisés, notamment pour les trajets courts, au profit de déplacement plus durables comme le vélo, le roller ou la marche si le circuit est à la fois bien indiqué, jalonné, sécurisé et promu.

#### III. La méthode

#### 1. La population ciblée

L'avantage de la réalisation d'un tel aménagement cyclable est qu'il touche une large gamme d'individus qu'ils soient originaires ou extérieurs au territoire, mais également des usagers aux pratiques diverses.

On distingue quatre grands usages sur ces espaces cyclables :

- La **pratique utilitaire**, c'est-à-dire une utilisation du réseau cyclable pour répondre à ses besoins quotidiens comme se rendre au travail, amener ses enfants à l'école, se rendre dans les commerces de proximité. C'est une pratique qui est encore faible à ce jour, elle représente 5% des cyclistes, mais elle est depuis quelques années en constante augmentation.
- La **pratique sportive** elle aussi est relativement faible sur les véloroutes et voies verte, elle concerne 10 à 20 % des cyclistes. Cette pratique correspond à une recherche de la dépense physique et de la performance. Cependant des conflits d'usages et de cohabitation peuvent parfois naitre entre ces cyclistes sportifs et les usagers plus lents.
- La **pratique de loisir** est *a contrario* l'utilisation la plus répandue, elle représente environ 80% des cyclistes. Dédiée à la promenade, la détente, la flânerie en famille ou entre amis, elle s'effectue le plus généralement sur des itinéraires assez courts, souvent inférieurs à 15 kilomètres.
- La **pratique touristique** se caractérise fréquemment par des voyages itinérants. Le plus souvent pratiqué par les étrangers, cette pratique est en forte progression notamment grâce au développement des réseaux cyclables sur l'ensemble du territoire français.

Cependant, au-delà des cyclistes d'autres types de population sont elles aussi amenées à pratiquer régulièrement ces espaces.

#### Parmi eux, nous pouvons citer :

- Les rollers dont la pratique est en très forte augmentation depuis plusieurs années
- Les **promeneurs à pied** qui pratiquent ces espaces sur des itinéraires assez courts (moins de 5 kilomètres)
- Les randonneurs qui pratiquent ces lieux pour des raisons sportives mais aussi le plus souvent pour découvrir un territoire.
- Les **joggers** dont l'utilisation des véloroutes et voies vertes est exclusivement sportive, sur des distances de 5 à 20 kilomètres.
- Enfin il ne faut pas non plus négliger l'utilisation de ces itinéraires par les **personnes à mobilité réduite.** Ainsi, l'aménagement de ces pistes doit être particulièrement réfléchi, en évitant par exemple l'addition d'obstacles sur ces espaces (trottoirs, mobilier urbain etc.).

#### 2. L'itinéraire de ces voies cyclables

Vis-à-vis du tracé de ces itinéraires, ceux-ci ne doivent pas être aléatoires et au contraire prendre en compte différents paramètres.

Tout d'abord afin que cette nouvelle infrastructure soit appropriable et utile pour la population locale celle-ci doit desservir ou passer à proximité des établissements scolaires, des services, des commerces, des pôles d'emploi ainsi que des espaces résidentiels les plus importants. Avec cette même visée, cela implique donc la prise en compte des constructions futures à travers l'analyse des orientations des documents d'urbanisme.

Ensuite en lien avec une vision davantage tournée vers les mobilités douces, la préservation de l'environnement et le développement durable, ces nouveaux itinéraires cyclables doivent apparaître comme une véritable alternative à l'automobile et favoriser l'intermodalité. Pour cela ces réseaux cyclables doivent passer à proximité des axes routiers majeurs, des gares ferroviaires, des aires de covoiturage et des stations d'autobus.

Enfin, afin que ce réseau soit attractif et fréquenté y compris par les personnes extérieures au territoire, les tracés cyclables doivent également prendre en compte les points forts et les richesses du Pays Pyrénées Méditerranée. Ainsi il est indispensable que leur tracé passe le plus près possible des monuments, des musées, des parcs naturels etc.

#### IV. Les contraintes foncières et juridiques

#### 1. Les voies cyclables peuvent être réalisées sur :

Cas des délaissés de chemin de fer (pour les voies vertes uniquement)

L'idée est de valoriser des chemins de fer inutilisés. Ces délaissés ont une faible déclivité et leur largeur est adéquate, ils sont donc propices aux déplacements à vélo (mais aussi à pied ou en fauteuil roulant).

Ils offrent également un patrimoine riche en paysages, des chemins mis en valeur par les plantations de haies et par les ouvrages d'art, et des anciennes maisons de gardes-barrière transformables en haltes pour la restauration par exemple.

La conception et la réalisation de voies douces sur ces délaissés revient en général aux collectivités locales qui sollicitent RFF (Réseau Ferré de France) pour l'acquisition des emprises ferroviaires.

Procédures de fermeture des lignes et de leur retrait du Réseau Ferré National :

- 1. La fermeture : cette procédure peut être engagée soit sur demande de la Région, soit sur décision de RFF
  - La réalisation d'un dossier d'étude préalable par RFF (phase la plus longue de la procédure).
  - La transmission au Conseil Régional pour avis avec un délai de 3 mois.
  - La transmission (si accord favorable de la Région) au Ministre des Transports pour avis avec un délai de 2 mois.
  - La fermeture est déclarée par le Conseil d'Administration de RFF (sans déclassement obligatoire pour mesures conservatoires) avec publicité en région et dans la presse.
- 2. La décision de déclassement
- 3. La cession

D'une façon générale, RFF, dans le cadre de cession de délaissés de chemin de fer, souhaite éviter le morcellement de ses cessions et n'engagera de négociations qu'avec des entités territoriales cohérentes porteur d'un projet d'ensemble (Régions, Départements, Communautés d'Agglomération ou de Communes mais pas, ou de façon très exceptionnelle, avec des communes).

- Foncier appartenant au domaine public des communes (voirie communale) ; deux solutions peuvent être envisagées :
  - Une convention de superposition si le foncier n'a pas cessé de présenter une utilité pour la commune,
  - Ou une convention d'autorisation du domaine public prévoyant la propriété des travaux à la collectivité maître d'ouvrage de la Voie Verte.
- Foncier appartenant au domaine privé communal (chemins ruraux) :

L'aliénation d'un chemin rural ne peut intervenir que par vente.

• Foncier appartenant à un propriétaire privé. Trois procédures peuvent être mises en œuvre :

- La location de longue durée selon un bail emphytéotique assurant la pérennité des investissements publics (au moins trente ans),
- Ou la cession amiable au maître d'ouvrage,
- Ou l'expropriation ; sous réserve de la reconnaissance d'utilité publique reconnue pour une Voie Verte en fonction de son caractère d'intérêt général (procédure uniquement possible si : la collectivité publique attributaire réalise effectivement les travaux d'aménagement et si l'impossibilité d'un aménagement de remplacement équivalent est apportée (même conditions réunies de longueur du parcours, de sécurité, de caractéristiques diverses).

# 2. Les voies cyclables peuvent être réalisées par :

Maîtrise d'ouvrage assurée par les personnes publiques propriétaires du foncier

Dans ce cas, chaque personne publique réalise les aménagements sur son propre domaine : solution idéale sous réserve d'engagement simultané de toutes les collectivités concernées par le tracé et de la nécessité d'une concertation et d'une coordination efficace.

- Maîtrise d'ouvrage assurée par une seule collectivité publique :
  - Un Syndicat Mixte assurant la territorialité sur les collectivités concernées: création d'une structure se syndicat mixte (pouvant assurer la territorialité sur plusieurs départements) dont la seule vocation est la réalisation de la Voie Verte, simplification des procédures de suivi du projet, lancement des marchés publics, relation avec les prestataires
  - Ou un GIP (Groupement d'Intérêt Public) : idem mais deux différences : le GIP peut associer des partenaires privés dans son sein, le GIP n'a pas la possibilité d'exproprier des propriétés privées pour la réalisation de son projet
  - Ou la Région ou le Département : la région ne peut pas assurer la maîtrise du foncier en direct mais seulement des aménagements. Concernant le département, soit il choisit de s'assurer la propriété de l'ensemble du foncier privé (par acquisition ou expropriation) ou public, soit il ne souhaite pas devenir propriétaire : conclusion d'une convention d'occupation du domaine public avec la collectivité concernée qui permet au département de procéder à des aménagements et d'en rester propriétaire pendant la durée de la convention.

# Maîtrise d'ouvrage déléguée

La loi MOP permet aux maîtres d'ouvrage de confier une partie de leurs missions à un mandataire : l'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales, leurs établissements publics. Mais certaines attributions ne peuvent être déléguées : la faisabilité et l'opportunité de l'opération, la

détermination de la localisation et du tracé, la définition de l'enveloppe prévisionnelle financière et son financement, le choix du processus de réalisation de l'ouvrage, la conclusion des contrats avec les maîtres d'œuvres et les entreprises pour les études et l'exécution des travaux

#### Co-maîtrise d'ouvrage

La même mission de maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par plusieurs maîtres d'ouvrage dans la mesure d'un financement partagé : exemple d'un pont ou d'une passerelle reliant deux portions de Voie Verte sur deux collectivités. La conclusion d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage a alors lieu et devra préciser : les relations entre les deux partenaires, les responsabilités réciproques, les modalités de conclusion des marchés et la représentativité auprès des entreprises.

# V. Les aménagements à prévoir

Le type de véloroute et son aménagement dépendent du type d'usagers attendus. Les cyclistes dont les déplacements sont utilitaires (type domicile-travail) attendent principalement des voies continues et rapides, les touristes attendent plutôt une voie sécurisée et balisant les lieux d'intérêt, etc.

Les aménagements peuvent être soit en site propre (uniquement dédiés aux déplacements doux) ou en site partagée (voie partagée entre les voitures et les modes de déplacements doux)

- Bande cyclable : largeur 1m20 à 1m50, implantée sur la chaussée avec une délimitation visuelle, uniquement réservée aux vélos
- Piste cyclable : largeur 1m50, implantée sur la chaussée avec une délimitation physique, uniquement réservée aux vélos
- Voie verte : largeur variable, implantée sur des terrains indépendants du réseau routier (délaissés de chemin de fer par exemple), pour tout type de déplacements doux
- Zone 30
- Piste cyclable sur trottoir
- Les doubles sens cyclables (voiture dans un sens, vélo uniquement dans l'autre)

#### 1. Le revêtement

Le type d'usagers ciblés (piétons, "joggers", rollers, cyclistes,...) est l'élément majeur pour le choix du revêtement, mais l'environnement dans lequel le projet s'insère est également un critère déterminant, qui doit aussi se conjuguer à des préoccupations d'ordre financier quant à l'investissement, à l'entretien et la durabilité.

## 2 grands types de revêtements :

- les matériaux liés (asphaltes, enrobés, bétons) : bon confort d'usage et bonne pérennité mais connotation routière
- les matériaux non liés (sables compactés et stabilisés) : préférables dans un environnement rural ou dans les espaces naturels, niveau de confort et pérennité moindres.

Des matériaux intermédiaires existent désormais, qui offrent l'aspect du sablé, la « roulabilité » de l'enrobé, et s'intègrent bien dans les milieux protégés.

# 2. Le jalonnement et la signalétique

La règlementation évoluant régulièrement, il faut actualiser les éléments concernant le jalonnement et la signalisation en se référant aux normes de la Direction Nationale de la Sécurité et de la Circulation Routière.

Les principes de signalisation cyclable doivent tous respecter les principes généraux de l'IISR (Instruction Interministérielle de Signalisation Routière) :

- Uniformité et homogénéité : utilisation de signaux réglementaires
- Simplicité et lisibilité : éviter la surabondance de signaux
- Continuité : assurer à l'usager une information continue au-delà des limites administratives

# On distingue:

- la signalisation des itinéraires (signalisation directionnelle routière)
- la signalisation touristique (oriente vers les sites touristiques à proximité de l'itinéraire)
- la signalisation des services (signale la présence de points info, WC par exemple).

#### 3. Les aires d'arrêt

Les aires d'arrêt sont un facteur fort de l'intérêt et donc de la fréquentation des Véloroutes. Elles sont souvent conçues localement car elles peuvent devenir des vitrines du territoire. Elles doivent nécessairement faire l'objet d'un entretien régulier afin de rester accueillantes. Les emplacements prévisionnels sont localisés sur carte en fonction de la qualité environnementale du lieu, de la proximité avec les sites d'intérêts, des possibilités d'intermodalités, ou encore des intersections d'itinéraires. Les aires d'arrêt doivent idéalement être ombragées, dotées d'accroche-vélos, de bancs et de table.

#### Hiérarchisation des aires, on distingue :

- Les aires simples pour des pauses courtes avec accroche-vélos, ombre, bancs, table et panneau d'information avec carte de localisation ou Relais Infos Services. Pas de parking automobile / tous les 5 km environ (1km en milieu périurbain)
- Les aires secondaires pour le repos, l'information et quelquefois l'animation et la mise en valeur de thématiques liées au contexte local (nature, patrimoine). Possibilité d'installer une aire de jeux, un point d'eau et des sanitaires. Implantée le long des Véloroutes, en centres bourgs et au niveau des entrées/sorties des Voies Vertes, des boucles locales, ou au croisement avec d'autres itinéraires (pédestres, équestres...). Stationnement automobile possible (3 à 5 places) / tous les 10 km environ
- Les aires principales sont conçues pour des longues pauses avec information sur le tracé de la Véloroute, les sites touristiques, les services proposés dans les villages concernés, les possibilités de boucles cyclotouristiques, l'animation, souvent relayée par de la restauration, des services tels que office de tourisme, location de vélo ; ce qui se justifie souvent par la forte fréquentation. Ce sont des points d'entrée/sortie importants dont l'accès doit être aisé pour différents modes de transports : voiture, vélo, train... Stationnement automobile indispensable (une dizaine de places minimum) / tous les 20 à30 km et sur tous les sites présentant un intérêt touristique majeur.

#### 4. Les services connexes

Différents services peuvent être mis en place à proximité des itinéraires-vélo afin d'en faciliter l'usage. Il peut s'agir de garages à vélo, de parking de stationnement permettant l'accès à la voie cyclable, d'espaces de location ou d'équipement, de l'installation de pompes de gonflage, etc. Ces services peuvent être publics ou d'initiative privée.

Concevoir des guides détaillés cartographiant les principaux parcours (correspondant aux destinations les plus fréquentes). Conçu au 1/50000<sup>e</sup>, il doit comporter des informations utiles telles que les localisations des services de réparation, sites touristiques, gares-arrêt d'autocars-parking d'accès, etc.

L'organisation de l'intermodalité passe par des démarches de concertation avec les transporteurs. Des contacts (en particulier avec la SNCF) doivent être pris par le Conseil Régional pour définir les axes possibles d'amélioration de l'accessibilité à vélo.

Les aménagements prioritaires à développer sont :

- Augmenter le nombre de trains et bus accessibles aux cycles
- Mettre en place des parcs à vélos sur les parvis des gares, les arrêts de bus et les aires de covoiturage
- Développer la location de vélos dans les gares principales et aux nœuds des lignes de bus principales
- Installer des goulottes sur les escaliers d'accès aux quais des gares
- Orienter les usagers de la gare, des bus et du covoiturage vers la Véloroute et inversement

Il est également indispensable de penser à proposer aux usagers des services liés à la location/réparation/transport de vélos. Mais aussi à l'animation connexe au niveau des hébergements, lieux de restauration et lieux de tourisme par exemple (équipements comme des accroche-vélos ou abris-vélos, labels reconnaissant la qualité de l'accueil des cyclotouristes dans les hébergements : « Logis Vélo » et « Rando Accueil », information pratiques à disposition tels que des plans des itinéraires vélos, proposer des petits kits de réparation, location de vélos et d'accessoires)

#### 5. Financement de l'installation et de l'entretien

#### Coût d'investissement :

- Investissement moyen de 100.000 à 200.000 €/km pour les itinéraires réalisés avec un revêtement en enrobé, en béton ou d'autres matériaux de qualité et des services (aires d'arrêt, stationnement...) bien dimensionnés.
- Un investissement moyen de 50.000 à 150.000 €/km sur les itinéraires correspondant à des revêtements « en dur » et à l'utilisation de sections de petites routes ou des revêtements en stabilisé renforcé.
- Un investissement de 5.000 à 50.000 €/km correspondant à des solutions en stabilisé simple ou renforcé avec un liant.

L'entretien d'une voie douce est essentiel à sa réussite et à sa promotion. L'entretien concerne le revêtement, les abords, la signalisation, l'éclairage public, les station-vélos principalement.

Il convient de distinguer deux formes d'entretien :

- L'entretien courant réalisé tout au long de l'année : fauchage, balayage, débroussaillage, ramassage des déchets doit être opéré une fois par semaine : contenu des poubelles disposées sur les aires d'arrêt mais aussi déchets abandonnés le long de la voie.
- L'entretien plus occasionnel : maintenance du mobilier, reprise du revêtement endommagé, rénovation des ouvrages d'art (ponts, garde-corps, tunnels)

Sources émanant des Conseils Généraux de différents départements ayant mis en place des voies vertes : montant global acquisition et travaux : entre 30.000 € et 80.000 €/km pour un aménagement sur délaissé ferroviaire, entretien par an : 3500 à 4000 € TTC/km.

La maîtrise d'ouvrage de l'entretien revient généralement aux services qui l'assurent habituellement aux communes pour les voies communales, aux Communautés de communes pour leur domaine, au Conseil Général pour les voies départementales, etc.

Plusieurs cas de figure peuvent se présenter :

- Si chaque collectivité assure la maîtrise d'ouvrage sur son territoire, l'entretien lui incombe, sauf conclusion d'une convention confiant l'entretien à un tiers.
- Dans les cas d'aménagement sur le domaine forestier de l'État, L'ONF a compétence d'entretien.
- Dans le cas de convention d'occupation du domaine public, la collectivité titulaire est responsable de l'entretien pendant la durée de la convention
- Dans le cas de compétence d'un syndicat Mixte pour une Voie Verte, celui-ci a compétence pour l'entretien.

# VI. <u>Communication</u>

# La sensibilisation aux modes de déplacements doux

La communication est un volet primordial dans la sensibilisation à l'utilisation des modes de déplacements doux. Ainsi, nous avons classé les différents outils à mettre en place en fonction des cibles de population telles que les scolaires, les nouveaux habitants, les collectivités, les entreprises, etc.

#### 1. Tout Public

## Les supports papiers :

La création et la diffusion de plaquettes, brochures explicatives et informatives sur le réseau de pistes cyclables existantes. Les plaquettes d'informations et les brochures ont un rôle pédagogique. Elles doivent être ludique, colorées et attractives.

Il est important d'insérer des schémas, des plans des voies cyclables, des bulles de textes.





Borne tactile, source: http://www.veloloisirluberon.com

# Les supports multimédias, numériques

Les supports multimédias tels que des films, les cd rom pédagogiques ou encore les bornes tactiles permettent de rendre accessible l'information sur n'importe quel supports numériques (ordinateur, mobile, tablette, etc.) grâce à une dématérialisation des plaquettes et des brochures.

De plus, toujours dans une optique de libre accès à l'information, il serait intéressant de mettre en place une application téléchargeable sur Androïd et IOS qui permettrait un géo-référencement sur les pistes cyclables. En effet, grâce à cela les « cyclistes » pourront savoir en temps réel, leur localisation, le nombre de km qui leur reste à parcourir sur la piste cyclable, les points d'intérêts touristiques à proximité ainsi que l'ensemble du réseau de voie douce du Pays Pyrénées Méditerranée.

Enfin, le Pays Pyrénées Méditerranée pourrait également créer un site internet sur la mobilité intra- Pays Pyrénées Méditerranée pour une sensibilisation de l'internaute à la pratique des modes de transports alternatifs à la voiture tels que le vélo, le covoiturage, le bus, le TER, etc.



Site internet vélo loisir en Lubéron, source : http://www.veloloisirluberon.com

## Les animations et événements thématiques.

La mobilité durable fait parti des préoccupations du développement durable, on pourrait donc préconiser dans le cadre des Agendas 21, des animations ou encore l'organisation d'événements, de journées thématiques, de stages autour du vélo, « tous à vélo », « remise en selle » à une échelle communale, intercommunale et même jusqu'à celle du Pays Pyrénées Méditerranée.



Ces animations devront faire l'objet d'une publicité avec la rédaction d'un communiqué de presse diffusé dans des journaux locaux, sur une radio locale, sur le site internet du Pays Pyrénées Méditerranée ainsi que la conception d'affiches, de flyers, etc.

#### 2. Les collectivités

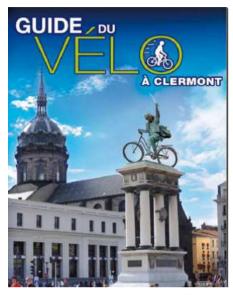
Les collectivités doivent sensibiliser la population aux modes de déplacements doux. Dans le but de les aider, nous préconisons la réalisation d'un guide méthodologique.

#### 3. Les nouveaux Habitants

Les nouveaux habitants sont une cible de population intéressante car elle doit être sensibilisée dés son arrivée sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée. Les communes doivent donc mettre en place des réunions d'accueil où seront présentées la mobilité durable et les moyens de transports alternatifs à la voiture existants sur la commune grâce à la diffusion du schéma de déplacement doux ainsi que des plaquettes ou encore l'adresse du site internet pour apporter des renseignements supplémentaires.

#### 4. Les scolaires

Les scolaires sont une cible privilégiée. En effet, ils sont réceptifs et pourront également sensibiliser leurs parents. De plus, grâce à une communication sur la pratique du vélo plutôt que de la voiture dés l'école primaire, ils seront des adultes beaucoup plus sensibles aux préoccupations du développement durable que ne l'étaient leurs ainés. Ainsi, nous proposons la mise en œuvre d'un enseignement adapté destiné à sensibiliser les enfants à la mobilité durable. Enfin, il serait également bénéfique d'organiser des sorties scolaires en vélo et de mettre en œuvre un dispositif de pédibus, carapatte pour le ramassage scolaire.



Le guide du vélo à Clermont, source : <a href="http://velocite63.net">http://velocite63.net</a>



82

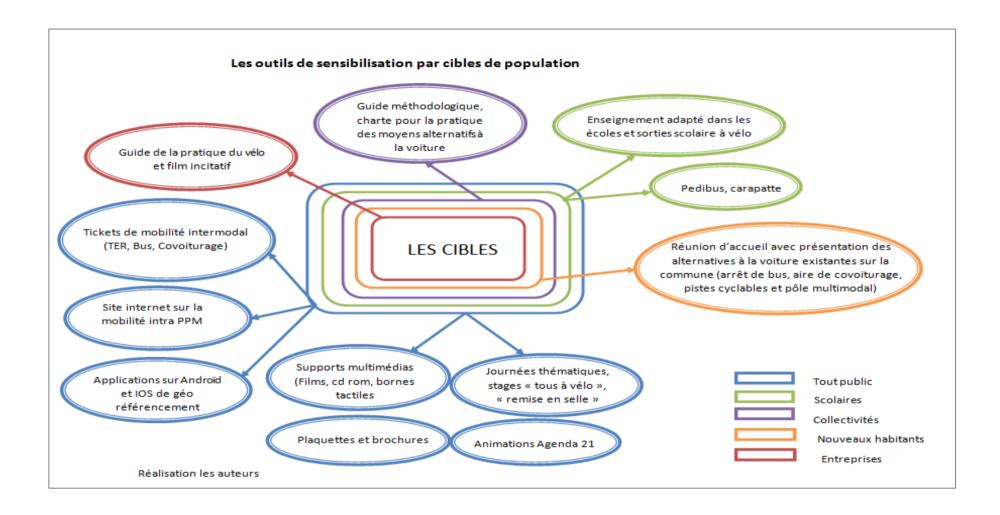
# 5. Les entreprises

Les entreprises représentent la dernière cible de population que nous souhaitons sensibiliser. En effet, aller au travail en vélo constitue l'occasion pour les salariés de faire du sport avant de commencer leur journée.



Plan de Déplacement en Entreprise, source : http://www.cci.fr

Nous préconisons donc la création d'un PDE (plan de déplacement en entreprise) pour promouvoir la pratique du vélo ainsi que la diffusion d'un film pour inciter les entreprises à faire des aménagements tels que des garages à vélo, des douches et des vestiaires pour permettre aux employés se déplaçant en vélo de se changer et de stationner leur vélo.



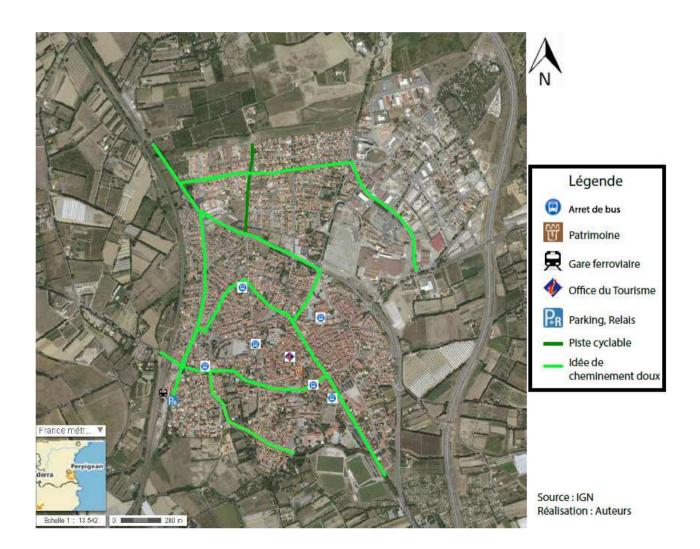
La mise œuvre de ces différents dispositifs de sensibilisation devront se faire par le Pays Pyrénées Méditerranée en partenariat avec les communes, le département ou encore l'Europe dans le cadre des projets LEADER.

La communication est un volet essentiel, il faut donc qu'elle soit pensée dans chaque détail tout au long de la réalisation du projet. Il faut élaborer un planning pour l'organisation des réunions et tout l'aspect publicitaire avec la rédaction de communiqués de presse, la création des affiches et des flyers.

	FICHE ACTION N°21: Sensibilisation aux modes doux				
Objectif poursuivi	Il s'agit de développer des outils de communications pédagogiques et efficaces pour sensibiliser les habitants, les él les scolaires, les entreprises à la pratique du vélo.				
Cajeetii peareare.	La communication pour sensibiliser le public s'organise autour de différents outils :				
	<ul> <li>Création et diffusion de plaquettes, brochures explicatives et informatives sur le réseau de pistes cyclables existantes.</li> </ul>				
	<ul> <li>Sensibilisation par des supports multimédias (films, cd rom, bornes tactiles, etc).</li> </ul>				
	<ul> <li>Organisations d'événements, de journées thématiques, de stages autour du vélo, « tous à vélo », « remise selle ».</li> </ul>				
	<ul> <li>Mise en place d'une formation aux scolaires adaptée à la thématique des déplacements doux.</li> <li>Organisation de sorties scolaires en vélo.</li> </ul>				
	Développement d'animations dans le cadre des Agenda 21.				
Description de l'action	<ul> <li>Mise en place d'une application sur Androïd et IOS de géo référencement sur les pistes cyclables.</li> </ul>				
	<ul> <li>Mise en œuvre d'un dispositif de pédibus, carapatte pour le ramassage scolaire.</li> </ul>				
	<ul> <li>Présentation des alternatives à la voiture existantes sur la commune lors des réunions d'accueil des nouvea habitants des communes.</li> </ul>				
	<ul> <li>Création d'un site internet sur la mobilité intra- Pays Pyrénées Méditerranée.</li> </ul>				
	<ul> <li>Mise en place d'un Plan de déplacement entreprise (PDE) pour promouvoir la pratique du vélo pour inciter entreprises à faire des aménagements (garages à vélo, douches, vestiaires) pour permettre aux employés s déplaçant en vélo de se changer et de stationner leur vélo.</li> </ul>				
	Diffusion d'un film incitatif dans les entreprises.				
	<ul> <li>Réalisation d'un guide méthodologique à destination des collectivités.</li> </ul>				
	Il est difficile d'estimer le coût global pour la mise en place de tous ces dispositifs. Phasage de l'action, financemen				
Localisation de l'action	Le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée.				
A sharing da Washing	Le Pays Pyrénées Méditerranée, le Conseil général des Pyrénées Orientales, les Communautés de communes, les él				
Acteurs de l'action	des communes, les chargés de mission, animateurs des Agendas 21, les associations.				
Partenariat (éventuel)	Union Européenne				
Public visé par l'action	Ces actions sont tout public mais certaines concernent certaines cibles de la population (les scolaires, les nouveaux				

VII. <u>Exemples illustrés de réalisation d'un maillage doux interne selon les préconisations du guide</u> <u>méthodologique</u>

## 1. Le cas d'Elne



Ci-dessus la carte représentant Elne. Nous avons développé un maillage doux dans la commune en prenant en compte les forces et opportunités locale. Dans un premier temps, nous avons défini les services de transport en commun pour développer une inter-modalité (train, bus et vélo). Par la suite, nous avons prescrit des points stratégiques comme le patrimoine pour donner une plus value à notre projet.

En réalisant le diagnostic, nous avons vu qu'il y avait un tronçon au Nord de la commune dans le lotissement de Las Closes (couleur verte foncée), puis au Sud un tronçon à proximité du stade se développe. Le tracé vert clair représente un maillage doux au sein de la commune. Ce maillage est réalisé en périphérie des principaux ilots pour desservir un maximum d'habitants.

De plus, ce maillage permet de relier les points les plus fréquentés de la commune (le cloitre, la zone industrielle, la gare SNCF, l'office du tourisme, la gare SNCF. Etc.). Les objectifs de cette trame sont de permettre à la population locale, ainsi que les personnes de l'extérieur de circuler en vélo dans Elne. Tout en ayant la possibilité de visiter cette cité.

# 2. Le cas de Cerbère



Légende

Piste communale

Piste supra communale

Pôle stratégique

Arrêt de bus

Gare

Lieux de patrimoine

Office de tourisme

Source : IGN

Réalisation : Master 2 UHA

2013-2014

# PARTIE 5: INTERMODALITE ENTRE LES DEPLACEMENTS DOUX ET LES AIRES DE COVOITURAGE

Tristan FAJULA

#### Préambule

Les questionnaires effectués lors du diagnostic montrent clairement que la majorité des déplacements domicile-travail, des habitants du territoire de Pays Pyrénées Méditerranée, s'effectuent en direction de Perpignan.

Il paraît donc pertinent d'agir sur ces déplacements, afin d'atteindre l'objectif fixé par le plan climat, qui est de réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serres.

De part les fortes distances entre les communes du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée et Perpignan, nous pensons plus efficace de développer l'intermodalité « cheminement doux-covoiturage » et « cheminement doux-gares ». En effet, en prenant l'exemple d'Argelès-sur-Mer, le trajet serait beaucoup trop long.



Source: Mappy.com

Relier par des voies douces, les points d'intermodalité aux villages du territoire du Pays Pyrénées Méditerranée.

- Encourager les communes à développer leur réseau interne de déplacements doux.
- Améliorer l'accueil des vélos sur les aires de covoiturage : nous proposons ici de développer des abris à vélo sécurisés. Les usagers utiliseront d'autant plus le vélo s'ils savent leur matériel à l'abri du vol, du vandalisme et des intempéries.

## **Etat Actuel**



Sources: Planches, Conseil général des PO, Direction des routes, pôle Etude Générale, 2012 - Photos, Conseil Général des PO, service communication

# Exemple d'abri vélo box sécurisé

- Ossature en tube acier galvanisé montants
- Couverture en tôle
- Fermeture par un verrou de box en inox
- Dimensions: H: 120 cm au plus bas et 145 cm de passage. Profondeur 200 cm
- Prix: 6726,00 € les 4 box individuels, 6318,00 € si achat en gros.



Source : www.equipeducation.fr



Sources: http://www.amsterdamer.fr/

# Exemple d'abri vélo box sécurisé

# ABRI GARAGE BOB3 POUR UN OU DEUX VÉLOS OU UN TANDEM

- Structure en acier
- Galvanisation à chaud + peinture époxy (anti corrosion)
- Serrure trois points
- Fixation au sol
- Dimensions : I 82 x H 140 x L 205 cm
- Prix pour 1 vélo : 1.090,00

# Exemple d'abri vélo box sécurisé design urbain



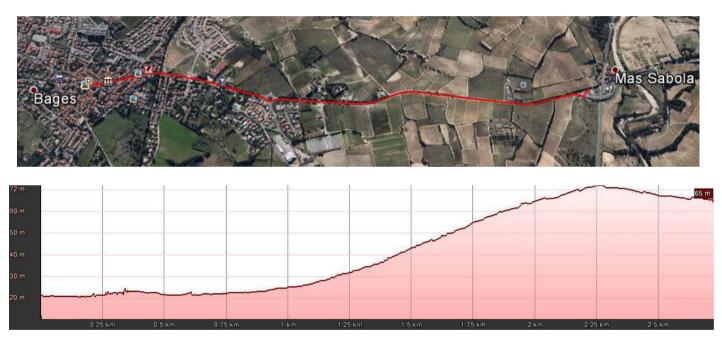


Source : <a href="http://www.weelz.fr/">http://www.weelz.fr/</a> Franck Dardé (à gauche) et Romain Petit (à droite).

Voici quelques exemples de liaisons entre des villages et les aires de covoiturage existantes :

# Mas Sabole

Le Mas Sabole disposant d'une aire de covoiturage improvisée, il serait intéressant d'y relier les villages alentours (Bages, Trouillas...). En prenant l'exemple de Bages, la distance est d'environ 3 km, pour un dénivelé positif de 45 mètres.

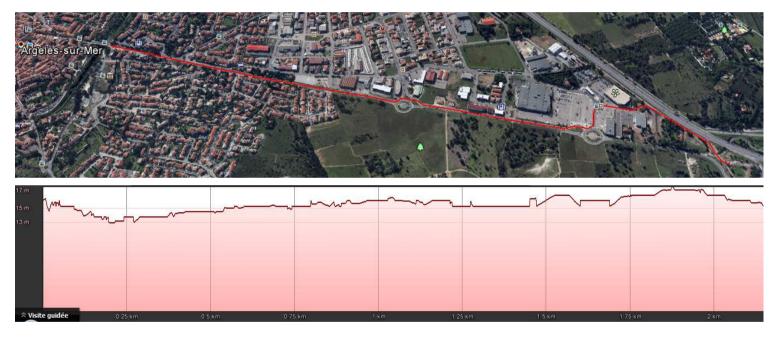


Source: Google Earth

# Aire multimodale d'Argelès (RESO 66):

Une piste cyclable existe entre le centre ville d'Argelès-sur-Mer et l'aire multimodale. Il existe tout de même quelques discontinuités sur le tracé. Il est donc nécessaire de les combler.

Le relief est ici quasiment nul pour une distance d'environ 2 km.



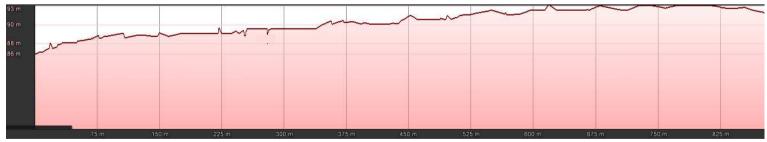
Source : Google Earth

# Aire multimodale du Boulou (RESO 66)

Comme pour les aires précédentes, il serait intéressant de la relier au centre ville du Boulou.

Pour une distance d'environ 1 km, le dénivelée positive est de 6 mètres.





Source : Google Earth

# **CONCLUSION**

Les projections présentées permettent ainsi de proposer plusieurs scénarios d'aménagements sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée. L'étude des potentialités de développement de report modal et d'alternatives au modèle de mobilité actuel dédié à l'automobile révèle les difficultés et les enjeux de la question des déplacements particulièrement au niveau de l'arrière-pays dans une adéquation sensible entre la topographie, les distances intercommunales, les habitudes des habitants et les nécessités de transport dues à l'emploi, à l'économie et aux loisirs. A cela s'ajoute le facteur de la saisonnalité qui doit être pris en compte pour une adaptation au plus près des besoins du territoire.

Trouver des solutions de mobilité en territoire péri-urbain et rural doit répondre aux enjeux spécifiques du Pays Pyrénées Méditerranée où l'habitat et la densité ne sont pas répartis également et ne sont pas toujours adaptés aux offres de transport classiques. De plus, la distance d'accès aux différents services et à l'agglomération de Perpignan restent soumis à des problèmes de congestion routière récurrents. Enfin les difficultés de rabattement sur l'offre ferroviaire en termes d'infrastructures et de coûts mais aussi les potentialités liées à la demande des habitants et à leurs habitudes de déplacements doivent être prises en compte.

Par ailleurs la mise en place d'une évaluation des risques environnementaux, organisationnels, financiers, et des impacts des choix d'orientation des politiques publiques en partenariat avec les différents acteurs de la mobilité sur le territoire du Pays est un préalable à la possibilité de réussite des projets envisagés. La pérennité des hypothèses d'étude implique une étape d'analyse plus ciblée tant en terme de diagnostic des habitudes de déplacements des ménages qu'aux potentialités liées aux autres projets de développement notamment économique du territoire. Une approche partenariale notamment avec les entreprises présentes sur le secteur pourrait permettre d'envisager des solutions cohérentes et efficientes en termes de coût et de rentabilisation des projets.

# **ANNEXES**

# Étude sur les déplacements domicile - travail

Cette enquête est réalisée dans le cadre d'un partenariat entre le Pays Pyrénées Méditerranée et l'université de Perpignan - Via Domitia, par les étudiants de Master Urbanisme, Habitat et Aménagement Durbale.

☐ 10. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

Ces questionnaires sont entièrement anonymes.			
Présentation	8. Si 'Autre', précisez :		
1. Dans quelle commune vivez-vous?  2. Quel ctype de contrat avez-vous?  O 1, CDI O 2, CDD O 3, Intérim O 4, Autre  3. Quelle est votre catégorie socioprofessionnelle?  O 1, Agriculteur  O 2, Artisan, commerçant et chef d'entreprise	9. Quels sont les principaux obstacles que vous rencontrez lors de vos déplacements domicile-travail ?  1. Manque de capacité physique 2. Manque de stationnement 3. Discontinuité du réseau 4. Inconfort 5. Insécurité 6. Fréquence non adaptée 7. Desserte non adaptée		
<ul> <li>O 3. Cadre et profession intellectuelle supérieure</li> <li>O 4. Porfession intermédiaire</li> <li>O 5. Employé</li> <li>O 6. Ouvrier</li> <li>O 7. Divers</li> </ul>	<ul> <li>□ 8. Heures de pointe (embouteillage, agglutinement)</li> <li>□ 9. Coût</li> <li>□ 10. Ponctualité</li> <li>□ 11. Manque de rapidité</li> <li>□ 12. Autre</li> <li>Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).</li> </ul>		
4. A quelle distance de votre domicile se trouve votre lieu de travail?  O 1. Moins de 5 km O 2. Entre 5 et 15 km O 3. Entre 15 et 30 km O 4. Plus de 30 km	10. Si 'Autre', précisez :  11. Possédez-vous :  1 1. Un vélo		
5. Combien de temps mettez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail?  O 1. Moins de 15 min O 2. Entre 15 et 30 min O 3. Entre 30 et 45 min O 4. Plus de 45 min  6. Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous por vous rendre à votre travail?  O 1. Voiture seule O 2. Covoiturage O 3. Vélo O 4. Marche à pied (plus de 5 min) O 5. Deux-roues motorisé O 6. Bus O 7. Autre	Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).  12. Âtes-vous satisfait des équipements liés à la mobilité (parking, parc à vélo, casiers etc) au sein de votre entreprise?  O 1. Pas du tout O 2. Plutôt non O 3. Cela dépend O 4. Plutôt oui O 5. Tout à fait  13. Si non, avez-vous des suggestions?  14. Pour quelles raisons seriez-vous prêt à abandonner la voiture pour un autre mode de transport?		
7. Quels sont les principaux critères de choix de votre (vos) mode(s) de déplacement domicile-travail ?  1. Rapidité 2. Coût 3. Accessibilité 4. Confort 5. Écologie 6. Sécurité 7. Indépendance 8. Possibilité de rejoindre plusieurs lieux de services l'un après l'autre			

# **CONCLUSION GENERALE**

Suite à la commande effectuée par le Pays Pyrénées Méditerranée, des étudiants de deuxième année de master Urbanisme Habitat et Aménagement à Perpignan ont pu établir ce travail de diagnostic des réseaux, des offres et des flux d'une part et de préconisation d'aménagement et de sensibilisation sur les différents modes de déplacement d'autre part. Ce travail s'est inscrit dans le cadre la nouvelle stratégie du territoire pour la période 2014-2020.

Le diagnostic des réseaux, de l'offre et des flux du territoire Pays Pyrénées Méditerranée fait ressortir une vision élargie des systèmes de transport. Afin d'établir un diagnostic le plus exhaustif possible, nous avons pris connaissance des données existantes que nous avons pu formaliser dans ce document sur la base d'une production cartographique. A partir des représentations cartographiques, nos travaux se sont tournés sur l'analyse par le biais des grilles AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces). Nous avons également produit des données nouvelles sur la base d'un questionnaire administrés sur différentes communes représentatives (Argelès-sur-Mer, Cerbère, Céret, Elne, Thuir et Saint-Laurent-de-Cerdans). Ces communes ont fait l'objet d'une étude spécifique afin de rendre compte de la situation des déplacements individuels et collectifs des habitants du territoire Pays Pyrénées Méditerranée.

D'abord, les réseaux routiers forment un maillage dense capable de répondre à l'accessibilité pour tous au transport. Il apparait que la voiture individuelle est massivement utilisée et le transport collectif en bus est inégalement réparti sans corrélation avec la demande. Les infrastructures ferroviaires ne laissent la place qu'aux flux de transit, avec une concentration de l'offre sur le littoral, et non aux flux de dessertes du territoire Pays Pyrénées Méditerranée. Ensuite, les déplacements doux constituent depuis peu un enjeu nouveau pour le territoire départemental et donc du pays ; cependant, ces réseaux offrent de nombreuses discontinuités qu'il faudra rompre afin d'offrir, au même titre que les réseaux viaires, une accessibilité pour tous. Il réside principalement une offre de loisir en ce qui concerne ces déplacements. Enfin, au même titre que le développement des réseaux doux, le report modal reste encore à développer : le Conseil Général a pu constituer Réso66 mais l'offre de covoiturage, partie intégrante de l'inter-modalité, est laissée à la seule initiative privée.

Les préconisations d'aménagements ont été construites à partir des éléments d'analyses du diagnostic. Elles ont été développées en fonction des modes de transport à savoir la mobilité en transport collectif, la mobilité douce et le report modal incluant le covoiturage. La multi-modalité et la sensibilisation apparaissent comme des leviers d'actions importants pour favoriser un développement combiné et égalitaire des modes de déplacements autre que la voiture individuelle.

Plus généralement, ce travail fait et doit faire l'objet d'une stratégie à la fois spécifique sur l'équilibre des modes de déplacements et à la fois cohérente sur le plan de l'urbanisme opérationnel à savoir le respect des grandes orientations du SCoT Littoral Sud dans lequel se situe en partie Pays Pyrénées Méditerranée. Il sera essentiel pour le territoire Pays Pyrénées Méditerranée de s'affranchir de la difficulté d'intervention dans ce domaine au vue de la multiplicité des intervenants. Ce document reste volontairement ouvert en imaginant « une greffe » avec d'autres travaux dans le cadre de la stratégie territoriale 2014-2020.