

DIAGNOSTIC

Élaboration du schéma directeur cyclable

Pays Pyrénées Méditerranée



CONTACT

Immergis :
Laurent Filleux
lfrilleux@immergis.fr
+33 (0)4 34 11 65 51

Table des matières

1-	CONTEXTE	4
1.1	Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?.....	5
a.	Pourquoi ?.....	5
b.	Un schéma répond à des besoins	5
1.2	Contexte global de l'écosystème vélo au lancement de l'étude.....	6
a.	Tendance nationale	6
b.	Contexte local (Données INSEE 2019).....	6
1.3	Présentation du territoire	7
1.4	La population	9
1.5	Activités économiques et emplois	10
1.6	Synthèse du diagnostic - analyse AFOM	11
a.	Atouts	11
b.	Faiblesses	11
c.	Menaces.....	11
d.	Opportunités	11
2-	Analyse territoriale	12
2.1	Caractéristiques du territoire	13
a.	Le PCAET et la mobilité	13
b.	Le SRADDET	13
c.	Projets de mobilité durable à l'échelle du département	14
d.	Projets de mobilité durable à l'échelle de la région	15
e.	Données touristiques.....	16
f.	Stratégie départementale de développement du tourisme et des loisirs	18
2.2	Analyse documentaire et sources des données	19
2.3	Les volontés des Communautés de communes.....	20
2.4	Les pôles générateurs de déplacements.....	23
a.	Accessibilité des pôles générateurs de déplacements	24
b.	Les gares et haltes ferroviaires du territoire.....	31
c.	Offre de mobilité - Covoiturage	32
2.5	Les liaisons internes aux communes	33
a.	Habitants vivants et travaillant dans la même commune	33
b.	Une densité importante de pôles dans les communes	36
2.6	Les liaisons entre les communes	42
a.	Accidentologie & trafic routier.....	42
b.	Les aménagements cyclables	43
c.	Aménagements règlementaires sur chaussée.....	44
d.	Temps de parcours entre communes limitrophes	45
2.7	Analyse des flux domicile-travail	46

a.	Les Aspres	46
b.	Albères Côte Vermille Illibéris.....	49
c.	Le Haut Vallespir	53
d.	Le Vallespir	57
e.	Synthèse des déplacements	61
3-	Analyse des aménagements cyclables.....	62
3.1	Les grands itinéraires cyclotouristiques.....	63
a.	Les grands itinéraires	63
3.2	Remarques générales sur les aménagements existant.....	64
a.	Les typologies d'aménagements recensés	64
b.	Les exemples à suivre.....	66
c.	Zoom sur quelques communes	68
d.	La typologie des aménagements.....	74
e.	Les stationnements	78
3.3	Les services vélo.....	79
a.	Services vélo existant (vente, location, réparation)	79
4-	Concertation	81
4.1	Les éléments de la concertation.....	82
4.2	Enquête grand public	82
a.	Profil des répondants : 784 Participants	82
b.	Besoins et attentes	85
4.3	Cartographie participative	88
4.4	Les ateliers.....	89
5-	Entretiens et échanges avec les différents acteurs.....	99
5.1	Communauté de communes Sud Roussillon	100
-	Mr Saly Service voirie - Espaces verts	100
5.2	Perpignan Méditerranée Métropole.....	101
5.3	Conseil Départemental.....	102
6-	Les prochaines étapes	103
7-	Annexes	106
7.1	Zoom sur les comptages routiers et accidents	107
7.2	Détails des lignes LIO et données TAD.....	111
7.3	Détails des comptages Vélo et territoires et enquête FUB	116
7.4	Détails enquête en ligne et cartographie participative	121



1- CONTEXTE

1.1 Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?

Le schéma cyclable est un outil de PROGRAMMATION et de PLANIFICATION qui permet de définir les ACTIONS à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la PRATIQUE CYCLABLE. Il permet la programmation des INVESTISSEMENTS dans un plan pluriannuel. Un schéma N'OBLIGE PAS LES COMMUNES à réaliser les opérations, mais facilite l'étude des dossiers pour l'octroi de SUBVENTIONS.

a. Pourquoi ?

1. **Réduction** des gaz à effet de serre
2. **Plan vélo** de l'état
3. **Amélioration des conditions** de circulation
4. **Pratique sportive** bénéfique pour la santé
5. **Gain économique** pour les usagers

b. Un schéma répond à des besoins



1.2 Contexte global de l'écosystème vélo au lancement de l'étude

Taux moyen de pratique quotidienne du vélo à 4% en 2022

a. Tendance nationale

Objectif national 2024

9%

Objectif national 2030

12%

Part modale **vélo**

+13%

de trajets liés à une
pratique utilitaire en
2020 vs 2021

+7%

de trajets liés à une
pratique de loisirs en
2020 vs 2021

+28%

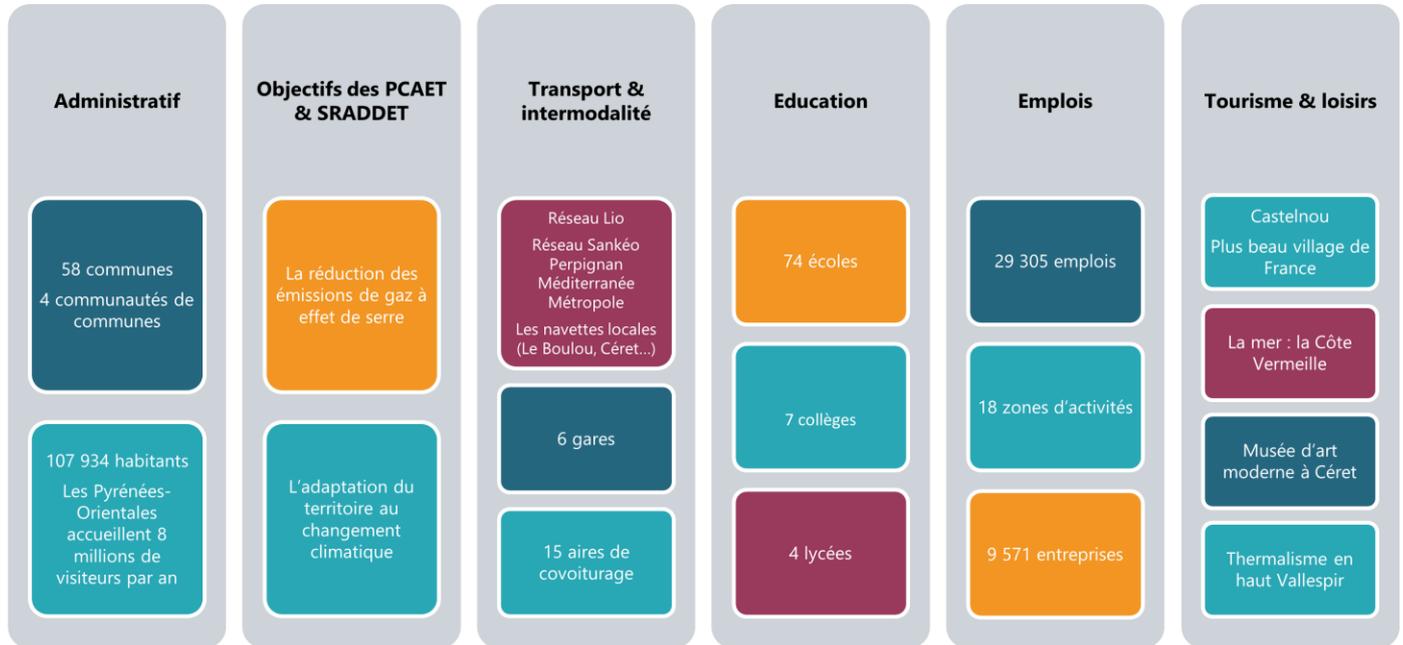
de **passages vélos**
hors confinement

+26%

de kilomètres de pistes
cyclables depuis la
présentation du plan
vélo en 2018.

b. Contexte local (Données INSEE 2019)

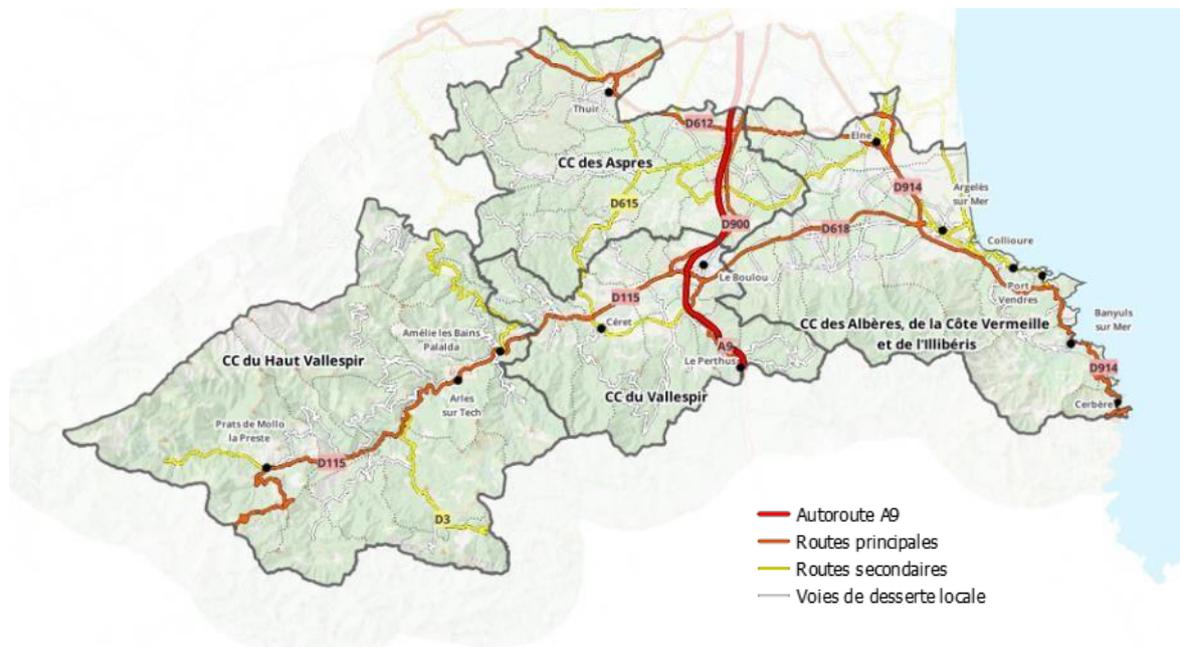
	Part modale automobile	Part modale vélo	Part modale piétonne		Part modale automobile	Part modale vélo	Part modale piétonne
							
Argelès-sur-Mer	75,2%	4,9%	5,7%	Le Boulou	83,1%	1,2%	6,9%
Eine	83,4%	1,6%	5,1%	Amélie les Bains	72,4%	1,9%	12,8%
Thuir	81,2%	1,8%	9%	Pays Pyrénées Méditerranée			
Céret	76,3%	1,5%	12,3%	Part modale automobile	Part modale vélo	Part modale piétonne	
				80,7%	1,5%	8%	



1.3 Présentation du territoire

Le Pays Pyrénées Méditerranée est composé de 4 communautés de communes regroupant 58 communes pour une population totale de près 110 000 habitants :

- La CC des Albères Côte Vermeille et de l'Illobérès (CCACVI)
- La CC des Aspres (CCA)
- La CC du Vallespir (CCV)
- La CC du Haut Vallespir (CCHV)



A l'extrémité orientale des Pyrénées, le Pays offre des paysages majestueux de mer et de montagne, le relief très marqué contraint fortement la concentration de la population, des activités qui se concentrent dans la plaine du Tech, de la côte, et le long de l'axe reliant l'Espagne.

La côte Vermeille accueille de très nombreux touristes en période estivale ce qui accroît les problématiques de déplacements ainsi que les fortes relations entre l'agglomération perpignanaise et l'Espagne

Le réseau routier s'organise autour de 4 axes principaux :

- La D900 parallèle à l'A9 qui passe par le Boulou et Le Perthus
- La D914 qui dessert toutes les villes côtières
- La D115 qui longe la vallée de la Tech
- La D612 reliant Elne à Thuir et par prolongement à la vallée de la Têt

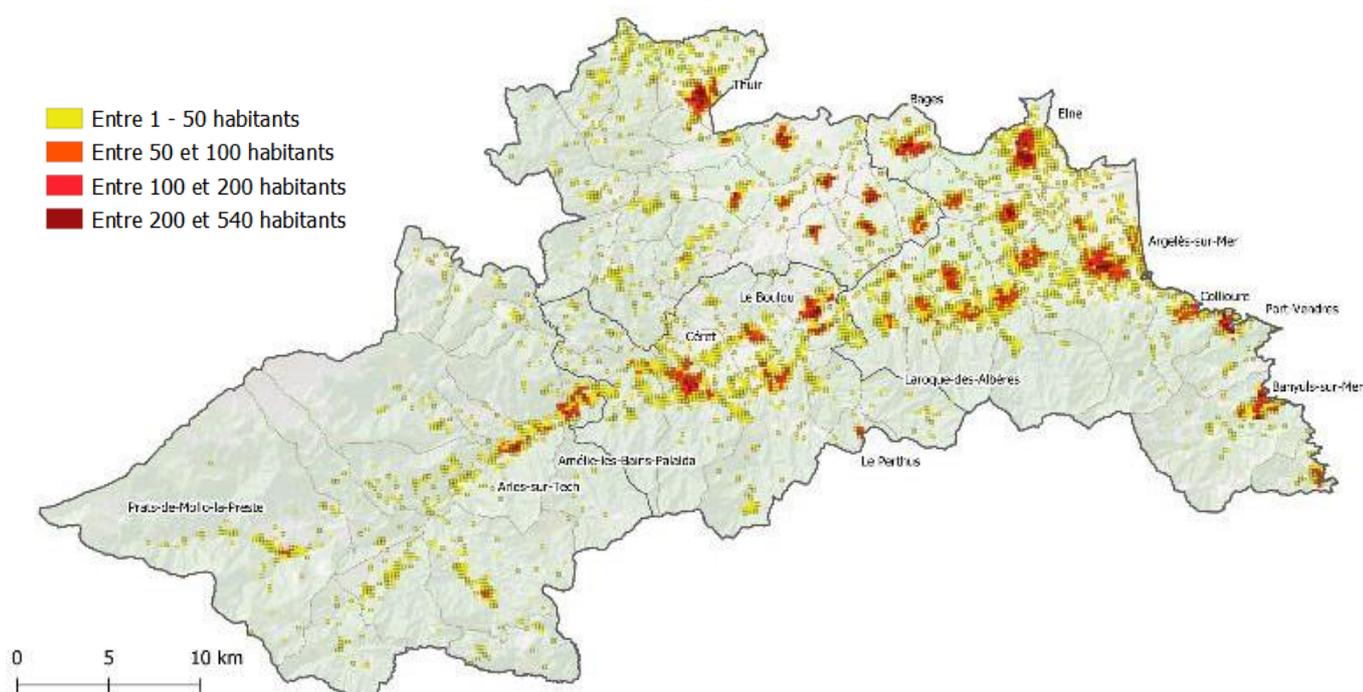
1.4 La population

Le territoire compte 110 000 personnes (Insee 2020).

Les principales villes sont :

Argelès-sur-Mer	10 593
Elne	9 402
Thuir	8 057
Céret	7 753
Le Boulou	5 313
Banyuls-sur-Mer	4 761
Bages	4 453
Port-Vendres	3 995

La population se concentre principalement sur la frange littorale et la vallée du Tech. Le nord du territoire est directement situé dans l'aire d'attractivité de l'agglomération perpignanaise.



1.5 Activités économiques et emplois

Le territoire offre plus de **29 580 emplois** (source INSEE, 2020) répartis entre autres sur 18 Zones d'Activités, regroupant 9 571 d'entreprises, parmi elles :

- Zone industrielle à Argelès-sur-Mer (564 entreprises)
- Zone industrielle à Elne (326 entreprises)
- Zone d'activité Tech Oulrich à Céret (90 entreprises)
- Zone d'activité En Cavallès au Boulou (83 entreprises)
- Zone d'activité Puig Serbi à Thuir (70 entreprises)

L'Indice de Concentration de l'Emploi (ICE)* est variable dans le territoire. Il est de **84,4 emplois pour 100 actifs** occupés en 2020 (Source INSEE, moyenne nationale de 98,3).

Cet indice met en avant **des flux d'actifs sortants du territoire**. Il est à nuancer du fait des très fortes disparités entre les villes. La proximité de la métropole perpignanaise explique certaines valeurs très faibles (Bages, Elne)

**L'ICE permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi ou la fonction résidentielle d'un espace*

Argelès-sur-Mer	160.1
Thuir	120.7
Céret	113.9
Le Boulou	120.2
Banyuls-sur-Mer	108.5
Port-Vendres	104.2
Elne	87.9
Bages	32.3

CCVAI : 87,9

CCA : 59,5

CCV : 89,2

CCHV : 101,2

1.6 Synthèse du diagnostic – analyse AFOM

a. Atouts

- Un réseau **de cyclotourisme** préexistant avec l'EV8 et Pirinexus
- Des aménagements très qualitatifs sur l'EV8 (Portions en site propre, sécurisation de franchissements)
- Volume important de **déplacements de proximité** possibles (plus de 12 500 personnes travaillent sur leur lieu de résidence et 3700 déplacements domicile travail sont à moins de 20 min en vélo).
- Un réseau routier secondaire peu fréquenté
- Des aménagements existants

b. Faiblesses

- Un territoire **découpé** par le réseau routier
- Un **manque de sécurisation** sur les axes principaux reliant les communes (RD)
- Très peu de services et d'incitation à la pratique du vélo
- Une offre de stationnement inadaptée
- De nombreuses discontinuités dans le maillage existant

c. Menaces

- Des distances moyenne domicile/travail pouvant être élevées
- Eviter que les réalisations des communes ne prennent pas en compte des logiques intercommunales pour gager en cohérence et en efficacité
- Des possibles **manques de moyens** pour concrétiser des aménagements
- Un relief parfois défavorable à une pratique du vélo sans assistance électrique

d. Opportunités

- Une part très importante de la voiture mais un véritable potentiel de report modal sur les modes actifs
- Des dispositifs de financements et d'accompagnement
- Un maillage rural potentiellement exploitable
- Des **gares et aires de covoiturage** accessibles en vélo ou VAE
- Des connexions possibles avec les territoires voisins, parmi lesquels certains sont déjà initiés dans une démarche de développement du vélo.
- Une politique départementale active



2- Analyse territoriale

2.1 Caractéristiques du territoire

a. Le PCAET et la mobilité

Globalement, la thématique de la mobilité dans le PCAET du territoire porte sur l'amélioration :

- Des infrastructures en faveur des mobilités actives
- Des transports en commun
- Du covoiturage
- Des déplacements domicile-travail
- Des services de proximité
- Des itinéraires cyclables

Communauté de communes	Actions
CC Albères, Côte Vermeille et Illibéris	Réfléchir un aménagement territorial plus systémique intégrant mobilité , services et performance énergétique
	Améliorer les infrastructures des mobilités actives
	Optimiser les transports en commun
	Développer le covoiturage Créer des espaces de travail partagés pour limiter les déplacements
CC des Aspres	Inciter à la pratique des transports en commun et des mobilités actives Elaborer le Plan Global de Déplacement du territoire Améliorer les infrastructures des mobilités alternatives
	Développer le covoiturage Réduire les déplacements domicile travail Créer des espaces de travail partagés pour limiter les déplacements
CC du Haut Vallespir	Développer le covoiturage Proposer la mise en place d'outils facilitant le partage de véhicules
	Développer les services de proximités
	Développer les itinéraires cyclo touristiques pour valoriser la mobilité touristique verte
CC du Vallespir	Poursuivre la mise en œuvre du Schéma de Mobilités Durables de la CCV Développer la dématérialisation des services et accompagner le public à leur utilisation Accompagner les communes dans l'organisation de leurs déplacements durables
	Promouvoir les mobilités douces auprès de tous les publics Renforcer l'attractivité de la véloroute Voie Verte
	Encourager le recours aux transports en commun Développer les trajets partagés Travailler avec les entreprises pour accompagner le changement de comportement
	Optimiser les transports en commun Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules Favoriser le transport de marchandises par voie ferrée

b. Le SRADDET

Le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) de la région Occitanie (région Occitanie, 2021) fixe les priorités régionales en termes :

- d'équilibre et d'égalité des territoires,
- de désenclavement des territoires ruraux,
- d'habitat,
- de gestion économe de l'espace,
- d'implantation des infrastructures d'intérêt régional,
- d'intermodalité et développement des transports,

- de maîtrise et valorisation de l'énergie,
- de lutte contre le changement climatique,
- de pollution de l'air,
- de prévention et restauration de la biodiversité,
- et de prévention et gestion des déchets

c. Projets de mobilité durable à l'échelle du département

« Depuis plusieurs années, des politiques nationales (grenelle de l'environnement, stratégie nationale pour la biodiversité), régionales (Schéma régional de cohérence écologique, Schéma régional de la biodiversité) et départementales (schéma départemental des espaces naturels sensibles) se développent en faveur de la biodiversité et de sa prise en compte dans les projets d'aménagement. Cet enjeu devient prioritaire et conditionne de plus en plus les projets de développement des territoires. Ainsi une meilleure connaissance de la biodiversité et une sensibilisation du territoire en lien avec les acteurs naturalistes locaux semblent pertinentes à développer pour répondre aux demandes sociétales et aux besoins territoriaux (exemple de l'action innovante actuellement en cours pour intégrer la biodiversité dans les Chartes Forestières de Territoire). »

(Source : Un territoire en action vers la mise en œuvre d'une : « Stratégie territoriale de développement durable », Agenda 21 local, 2014-2020)

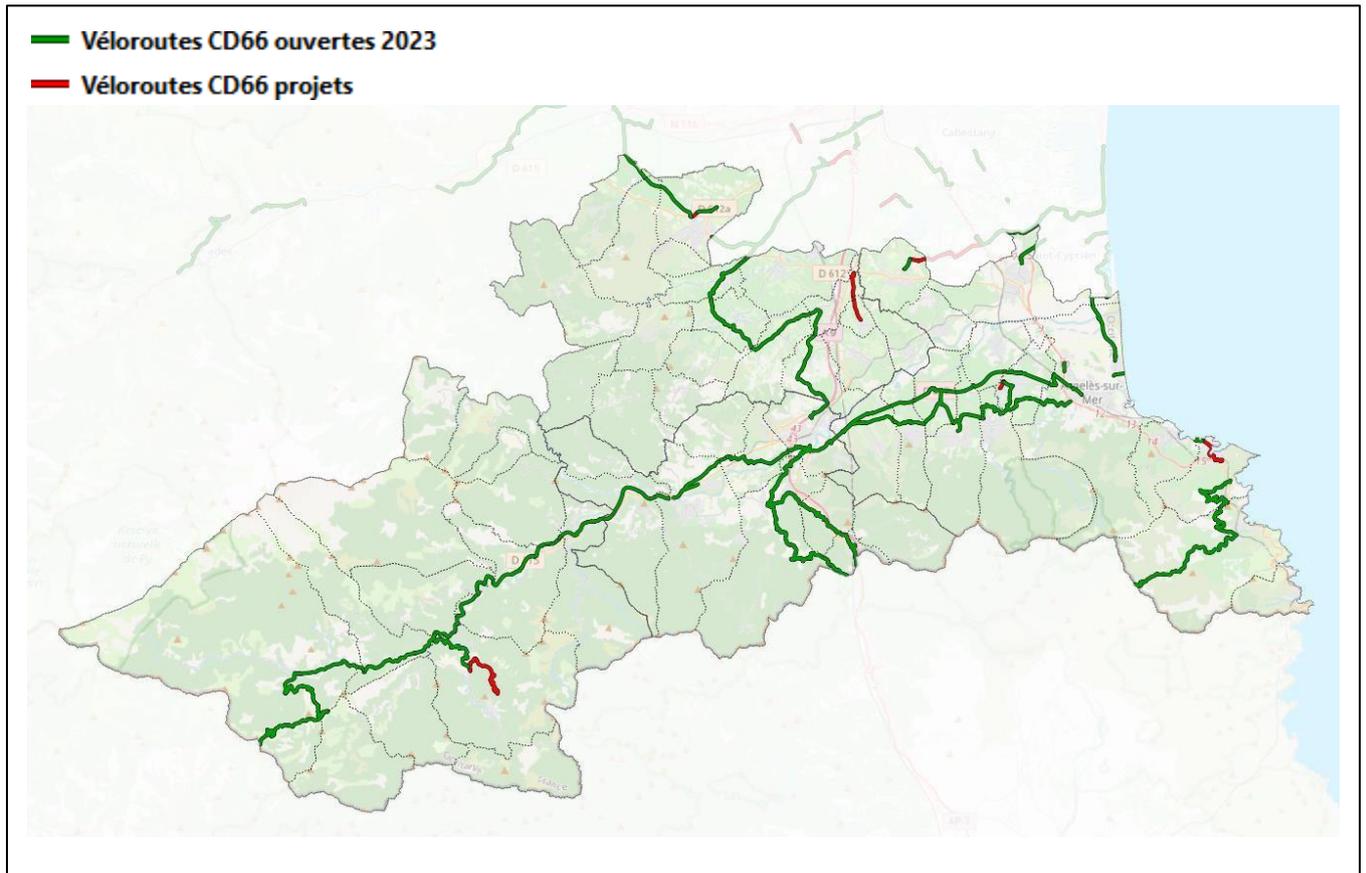
Le département s'est engagé dans un programme ambitieux de développement et d'optimisation des infrastructures de mobilité durable, notamment avec la mise en service :

- D'aires multimodales et de covoiturage (31, dont 11 à l'étude)
- RD 117 – Contournement d'Estagel
- RD 900 – Rcade Ouest de Perpignan – Section centre franchissement de la Têt
- RD 914 – Aménagement et mise en sécurité entre Banyuls-sur-Mer et Cerbère
- RD 900 – Rcade ouest de Perpignan dédoublement Mailloles
- RD 612 – Aménagements entre Thuir et Millas
- RD 85 – Aménagements entre Thuir et le Soler
- RD 37A – Contournement de Villemolaque

Les opérations en travaux :

- RD 37 – Déviation de Trouillas
- RD 914 – Rectification de virages entre Port-Vendres et Banyuls
- RD 22b – Contournement Sud de Cabestany

Dans ce cadre, on retrouve également 15 projets en étude



d. Projets de mobilité durable à l'échelle de la région

La région Occitanie accorde une place importante à la mobilité durable à travers ses projets :

- L'Eco-chèque mobilité, offrant une prime à l'achat d'un vélo classique ou d'un VAE et le bonus forfait mobilité durable, pour encourager plus de salariés à utiliser le vélo pour les trajets domicile-travail
- Covoiturage avec Lio, aide aux covoitureurs. Pour le conducteur, c'est l'assurance de recevoir un minimum de 2€ par trajet
- Amélioration des transports à la demande, La Région complète son offre de transports par le TAD pour éviter les « zones blanches », pour se rendre au travail, à un rdv médical, au marché... lorsque les transports en commun ne répondent pas à certaines problématiques de déplacement
- Formule + = Flex, pour les voyageurs de 27 à 59 ans, selon le principe : « plus je voyage, moins je paie ». L'objectif est de révolutionner l'usage des trains régionaux et atteindre 100 000 voyageurs par jour sur les trains Lio
- Train à 1€, tous les trains Lio sont à 1€ pour tous les voyageurs, le premier week-end de chaque mois (hors juillet et août)
- Région à Energie Positive, avec notamment une réduction souhaitée de 60% des besoins énergétiques dans le secteur des transports d'ici 2050
- Des carburants verts pour les cars Lio, le 20 avril 2022, ont été inaugurées deux stations de biocarburants et 15 véhicules circulant avec du biocarburant

- Hydrogène vert, L'usine Hyd'Occ va produire de l'hydrogène renouvelable dès 2024 au cœur du port de Port-la-Nouvelle, propriété de la Région Occitanie. Cette énergie propre participera à la décarbonation des mobilités intensives et de l'industrie, et contribuera à faire de l'Occitanie la première Région à énergie positive d'Europe
- Flexitanie, une nouvelle technologie qui permet de charger les batteries des voitures et stocker l'électricité produite selon les besoins

e. Données touristiques

Le territoire des Pyrénées Orientales connaît un fort attrait touristique

- C'est le 7ème département touristique français (le 2ème en le ramenant à sa population de 482.368 habitants)
- 1,3 milliard de consommation touristique générée annuellement par les visiteurs sur le département
- 10.600 emplois salariés liés au tourisme, soit 10,7% de l'emploi salarié marchand du département
- 30,3 millions de nuitées touristiques marchandes et non marchandes dont :
 - 87% de nuitées françaises
 - 13% de nuitées étrangères
- 7,6 millions de visiteurs par an : près de 3,6 millions de touristes et 4 millions d'excursionnistes
- 96% viennent en voiture, 3% en train, 1% en avion
- Une durée moyenne de séjour de 8 jours pour les touristes
- 10 stations balnéaires / 9 stations de montagne / 5 stations thermales

La Communauté de communes des Albères, de la côte Vermeille et de l'Illibéris présente un fort potentiel touristique pour le territoire.

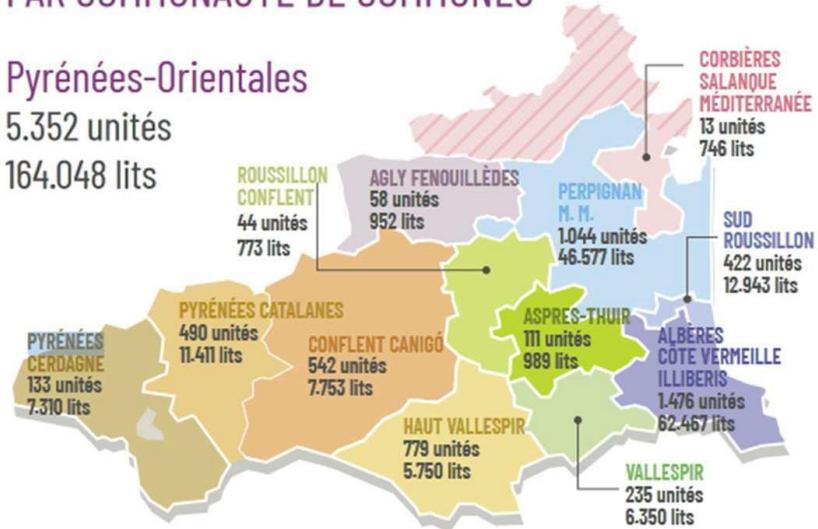
Parallèlement, la commune Amélie-les-Bains-Palalda (CC du Haut Vallespir) et la commune Le Boulou (CC du Vallespir) sont également très prisées concernant le tourisme des stations thermales.

CAPACITÉS D'ACCUEIL MARCHAND PAR COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Pyrénées-Orientales

5.352 unités

164.048 lits



Source : ADT 2023

Fréquentation 2022 des stations thermales	Nombre de curistes	SPA et bien-être
Amélie-les-Bains	19.563	1.547
Molitg-les-Bains	3.501	2.432
Le Boulou	2.878	953
Vernet-les-Bains	2.660	-
La Preste	1.960	98

Source : ADT 2023

f. Stratégie départementale de développement du tourisme et des loisirs

Ambition 1 – RAYONNEMENT

Renouveler l'image de département pour développer sa notoriété

Objectif : Valoriser pour conquérir, qualifier pour convaincre

Action 1 : Elaborer une stratégie de marketing territorial

Action 2 : Aménager, valoriser et promouvoir des « pépites » touristiques sur les 4 espaces (mer -montagne - rural - urbain)

Action 3 : Valoriser le patrimoine vivant, immatériel, et la culture départementale

Action 4 : Inciter et accompagner à la qualification de l'offre de tourisme et de loisirs

Ambition 2 - ESPACE/TEMPS

Développer et structurer une offre thématique de qualité favorisant la mobilité et la mise en réseau

Objectif : Diversifier pour équilibrer

Action 5 : Structurer l'offre par thématiques

Action 6 : Engager une démarche de diversification de l'offre touristique

Action 7 : Développer, mettre en tourisme et valoriser les itinéraires de randonnées

Action 8 : Améliorer les connectivités et la lisibilité de l'offre sur les 4 espaces

Ambition 3 - ÉVASION

Encourager les offres innovantes et les modèles alternatifs de tourisme durable

Objectif : S'adapter pour préserver, innover et durer

Action 9 : Permettre à tous l'accès aux nouvelles technologies et encourager la digitalisation de l'offre et les outils numériques

Action 10 : Intégrer l'impact du changement climatique dans le développement touristique

Action 11 : Préserver la qualité paysagère

Action 12 : Créer un réseau d'acteurs et un outil mutualisé pour susciter l'innovation

Ambition 4 - GOUVERNANCE

Miser sur la réussite collective en mutualisant les compétences et en valorisant la place de l'habitant

Objectif : Mobiliser pour prescrire, organiser pour optimiser

Action 13 : Travailler sur une stratégie de mobilisation des habitants

Action 14 : Identifier la place et le rôle des acteurs de l'action touristique départementale

Action 15 : Améliorer les outils d'observation et de veille stratégique pour rester performant et adapter l'offre aux marchés d'aujourd'hui et de demain

2.2 Analyse documentaire et sources des données

Données et documents intégrés au diagnostic :

- Recensement INSEE 2018 et 2020 : population et emploi,
- Flux de mobilités INSEE 2017 : actifs et scolaires,
- Région Occitanie : GTFS et arrêts de bus,
- CD66 : comptage routier, politique départementale
- Véloroutes : France Vélo Tourisme,
- BD Topo : ZAE, Pôles générateurs de déplacement, enseignement,
- DGFIP : cadastre,
- Etudes préexistantes sur et autour du territoire
- Echanges avec les communes et retours questionnaires,
- Enquêtes auprès des habitants et usagers,
- Fiches techniques du CEREMA / France Mobilité

Etudes :

Elne : Diagnostic des mobilités - Juin 2022

Le Boulou : Label Ecomobilités

Maureillas-Las-Illas : Label Ecomobilités

CCAVI : groupe de travail itinéraires cyclables 18.01.2022

Livrable micro mission AREC

CCV : Schéma de mobilité durable

Label Ecomobilités

Lignes TAD en Vallespir

PCAET des 4 communautés de communes

Etude Indigo intermodalité-préalables

Etude de développement et de qualification des itinéraires cyclables – PPM

Les flux en Pays Pyrénées Méditerranée - analyse territoriale dynamique - Master 1 APTER

CRTE-ppm-signé-02-11-2021

SCOT Littoral sud & Plaine du Roussillon

2.3 Les volontés des Communautés de communes

Les quatre communes de communes ont indiqué des priorités tenant compte des caractéristiques de leur territoire.

Communauté de Communes des Aspres :

- La définition du volet cyclable à intégrer au sein du futur Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- L'étude des liaisons interurbaines existantes et/ou à développer au regard du potentiel d'usage, des temps de trajet, de la sécurisation et des investissements nécessaires, etc.
- La connexion des itinéraires cyclables existants dans les communes - avec un focus sur le bourg-centre (Thuir) - pour favoriser l'accès aux différents services et équipements de manière optimisée et sécurisée.
- Le développement de l'intermodalité et du covoiturage

Communauté de Communes Albères Côte Vermeille Illibéris :

- Les liaisons interurbaines entre les communes des Albères
- Le désenclavement des villes d'Elne (lien avec Argelès comprenant l'étude à réaliser du franchissement du Tech) et de Bages
- La création d'un axe cyclable sur la côte Vermeille, reliant l'Espagne (passant par Banyuls-sur-Mer, Cerbère, Portbou)
- Le développement de l'intermodalité en particulier en lien avec l'offre ferroviaire

Communauté de Communes du Haut Vallespir :

- Les mobilités douces à développer sur la section entre Arles-sur-Tech et Amélie-les-Bains en lien avec les pôles générateurs de mobilité
- Développement de l'intermodalité
- Etude de la mise en place d'un jalonnement le long de la voie verte
- Etude de localisation de stationnements vélo en cohérence avec les itinéraires touristiques
- Désenclavement des villages éloignés de la vallée

Communauté de Communes du Vallespir :

- Le développement de l'intermodalité et du covoiturage

L'intermodalité et les liaisons entre communes sont des volontés communes et représenteront donc un axe majeur de cette étude.

Le schéma des mobilités durables réalisé par la CC du Vallespir en 2013 a montré l'importance des flux internes aux communes aussi bien pour les déplacements domiciles travail que pour les déplacements domiciles études. Ces éléments sont confirmés avec l'actualisation des données.

Les préconisations en faveur du développement de l'intermodalité demeurent toujours une action prioritaire pour ce territoire qui voit une grande partie de ces flux se diriger vers l'agglomération Perpignanaise.

Les éléments du schéma d'intention comportent toujours des objectifs à atteindre :

1. Traitement des points noirs
2. Compléter le réseau modes doux existant en approfondissant les liaisons identifiées.
3. Analyser les opportunités de mise en double sens cyclable des rues en sens unique
4. Tirer parti des véloroutes et voies vertes sur le territoire au travers d'un ensemble d'actions : signalétique, liaisons modes doux vers pôles touristique, communication.
5. Identifier les besoins de stationnement sur le territoire
6. Faciliter le recours aux modes des publics jeunes : pédibus, amélioration des accès
7. Accompagner les habitants pour faire émerger une pratique utilitaire au travers d'actions d'information, de sensibilisation. Sensibiliser les automobilistes et les cyclistes sur les règles de cohabitation.
8. Approfondir les services modes doux permettant de s'affranchir du relief.
- 9.

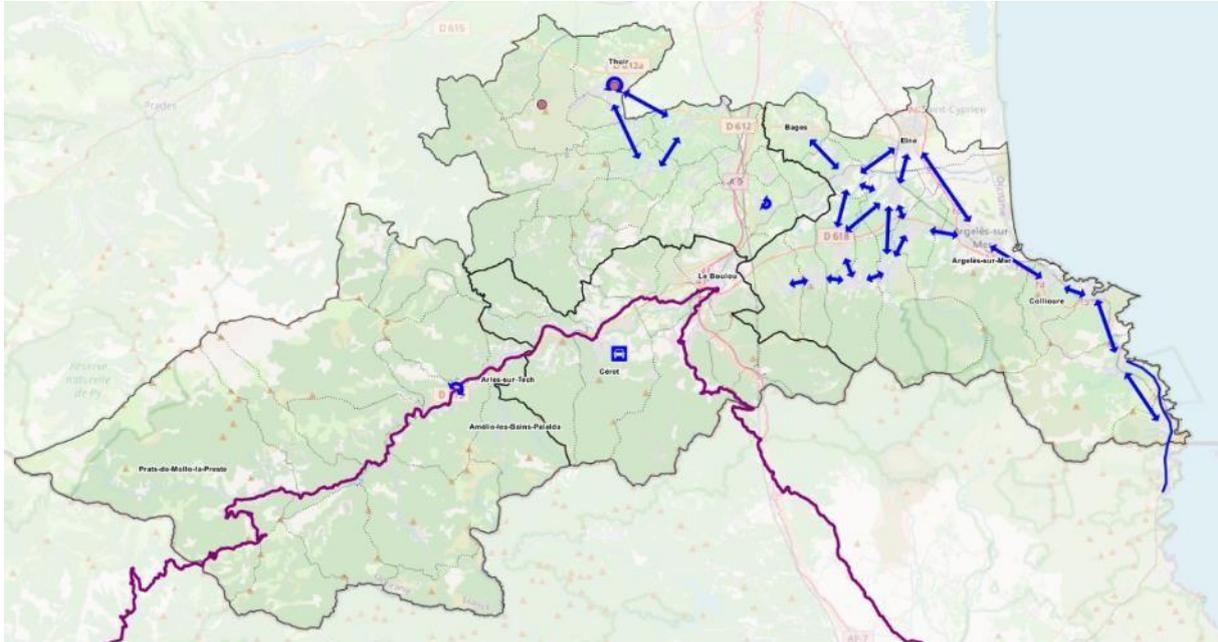
La plupart des points noirs identifiés pour les modes doux ne sont toujours pas résorbés :

La question des vitesses excessives dans les traversées de village : St Jean Pla de Corts, Céret, Vivés, Reynès, Maureillas.

Des améliorations ont été apportées au Boulou au centre du village et en direction de la zone d'activités du nord de la ville mais les discontinuités restent trop importantes pour permettre une fluidité des déplacements dans un cadre pleinement sécurisé.

A Céret les feux asservis à la vitesse contribuent à apaiser les circulations et le point noir de l'accès à la zone d'activité Puig Serbi nécessitant le franchissement de la D115 est partiellement traité par le passage piéton avec zone de refuge.

Les volontés des communautés de communes.



 Amélioration des stationnements



Liaisons entre communes



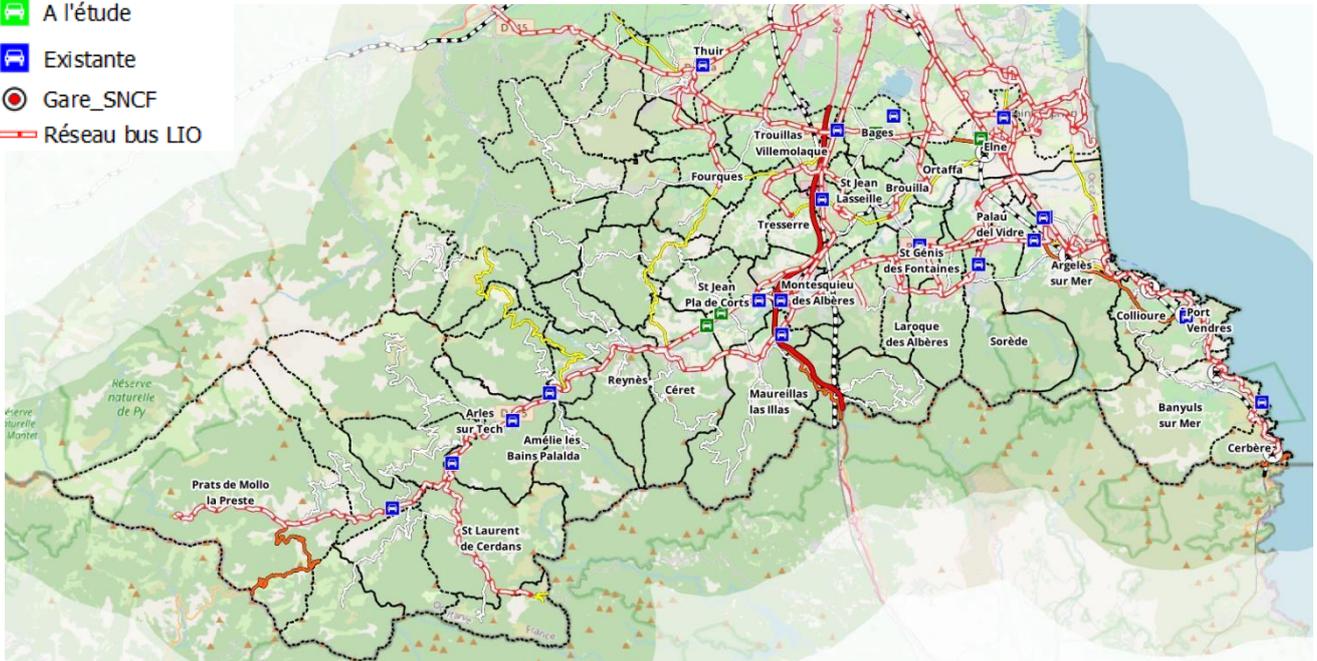
Liaisons intra communales (Thuir, Arles, Banyuls dels Aspres)

Le développement de l'intermodalité est une priorité annoncée par toutes les communautés de communes, les principaux flux de déplacements sont en direction de Perpignan. Développer l'accès et les équipements de stationnements dans les gares et les aires de covoiturage est en enjeu primordial.

- Le territoire est desservi par 17 lignes régulières de transport en commun du réseau Lio, il est connecté au réseau Sankéo de l'agglomération perpignanaise.
- La côte Vermeille est dotée de 6 gares permettant les liaisons vers Perpignan.
- 17 aires de covoiturages sont réparties sur les principaux axes et 4 sont en projet.
- Les gares et les aires de covoiturages doivent être connectées au futur maillage et dotées d'équipements de stationnement.
- Service de TAD et navettes communales (Céret, Argelès...)

Aire de covoiturage

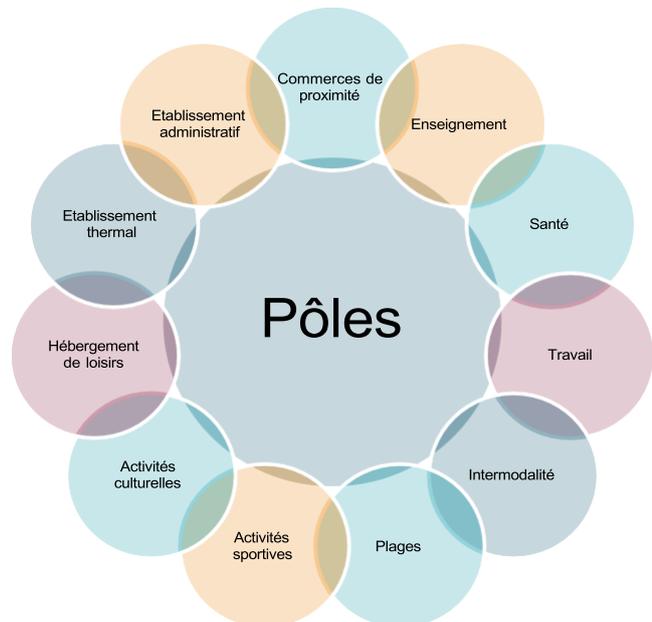
-  A l'étude
-  Existante
-  Gare_SNCF
-  Réseau bus LIO



2.4 Les pôles générateurs de déplacements

De très nombreux pôles sont présents sur le territoire avec une répartition liée à la concentration de la population et à la morphologie du territoire. Les zones littorales et de plaine vont regrouper plus de pôles que les communes isolées de montagne. Leur capacité d'accueil ou d'attrait est un élément à prendre en considération afin de dimensionner les aménagements, les équipements et stationnements.

Ils sont souvent regroupés dans les principales villes, il conviendra d'ajouter aux priorités des liaisons issues de l'extérieur permettant de les rallier.



a. Accessibilité des pôles générateurs de déplacements

Les cartes isochrones permettent de calculer le temps nécessaire pour rejoindre le pôle concerné. Ces calculs sont effectués avec l'application [Open Routes Services](#).

Les résultats sont présentés par tranche de 5 minutes, de 0 à 20 minutes pour des vélos classiques et la dernière tranche de 15 à 20 minutes en VAE. 20 minutes étant la durée admise pour un trajet du quotidien.

Ces zonages sont ensuite croisés avec les données carroyées de la population INSEE pour obtenir une estimation du nombre de personnes concernées dans chaque tranche.

Exemple pour la gare d'Elne

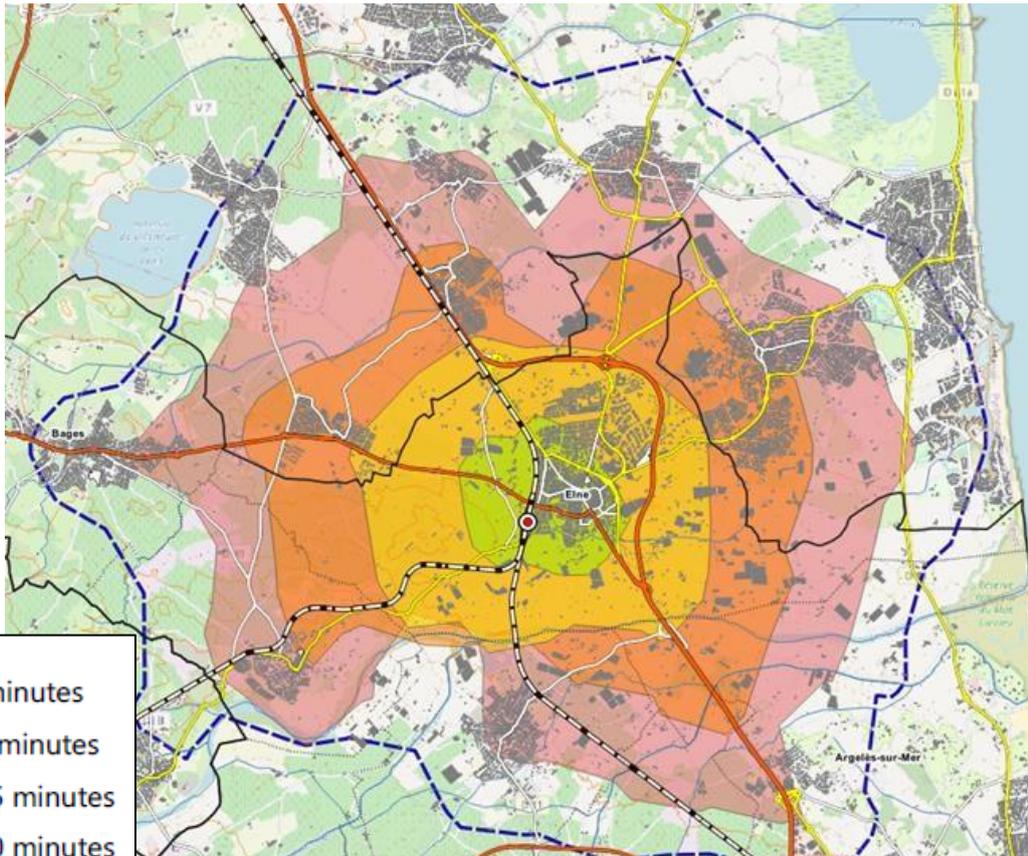
VAE	Nbre de personnes
0-5 minutes	7 691
05-10 minutes	13 057
10-15 minutes	25 277
15-20 minutes	44 285

Vélo classique	Nbre de personnes
0-5 minutes	6 604
05-10 minutes	9 781
10-15 minutes	18 345
15-20 minutes	31 310

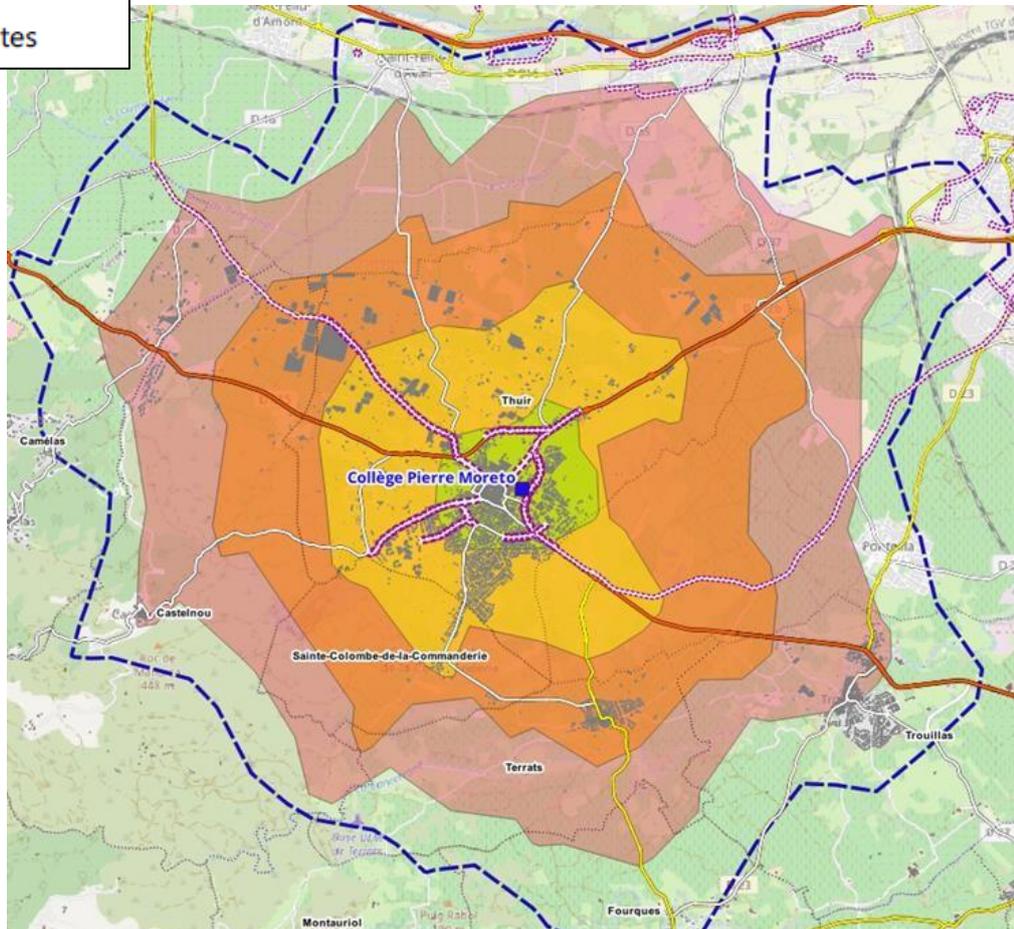
Exemple pour le Collège Pierre Moreto de Thuir

Collège Pierre Moreto - Thuir	Nbre de personnes	6 - 10 ans	11 - 17 ans	18 -24 ans
Vélo classique - 0-05 minutes	5 366	277	471	402
Vélo classique - 05-10 minutes	9 053	433	777	668
Vélo classique - 10-15 minutes	10 118	490	879	742
Vélo classique - 15-20 minutes	12 938	646	1 151	963
VAE - 0-05 minutes	6 933	344	587	509
VAE - 05-10 minutes	9 246	440	795	681
VAE - 10-15 minutes	10 889	529	947	794
VAE - 15-20 minutes	25 176	1 435	2 222	1 830

Les cartographies des 175 points intégrés à l'étude sont présentées en annexe.



- Classique - 0-5 minutes
- Classique - 5-10 minutes
- Classique - 10-15 minutes
- Classique - 15-20 minutes
- VAE - 15-20 minutes



Liste des pôles intégrés aux calculs

Communauté de communes des Aspres

Type	Commune	Nom
Administration	Banyuls-dels-Aspres	Mairie de Banyuls-dels-Aspres
	Brouilla	Mairie de Brouilla
	Caixas	Mairie de Caixas
	Camélas	Mairie de Camélas
	Castelnou	Mairie de Castelnou
	Fourques	Mairie de Fourques
	Passa	Mairie de Passa
	Saint Jean Lasseille	Mairie de Saint Jean Lasseille
	Sainte Colombe de la commanderie	Mairie de Sainte Colombe de la Commanderie
	Terrats	Mairie de Terrats
	Thuir	Mairie de Thuir
	Thuir	CCA
	Trouillas	Mairie de Trouillas
Villemolaque	Mairie de Villemolaque	
Enseignement	Thuir	Collège Pierre Moreto - Thuir
	Tresserre	Ecole primaire François Pous - Tresserre
	Trouillas	Ecole élémentaire - Trouillas
Equipement sportif	Banyuls-dels-Aspres	Complexe sportif Banyuls dels aspres
	Brouilla	Espace de loisirs - Brouilla
	Fourques	Stade - Fourques
	Saint-Jean-Lasseille	Gymnase Saint Jean Laseille
	Thuir	Piscine Claude Badie - Thuir
	Thuir	Stade Ribère - Thuir
	Tresserre	Complexe sportif Tressere
	Trouillas	Stade Andre Sanac - Trouillas
Intermodalité	Banyuls-dels-Aspres	Aire de covoiturage - Banyuls-dels-Aspres
	Fourques	Arrêt Lio Aire de loisirs - Fourques
	Thuir	Aire de covoiturage - Thuir
	Thuir	Arrêt Lio - Thuir Balcon de l'Aspres
	Villemolaque	Aire de covoiturage du Mas Sabole - Villemolaque
Social	Thuir	Maison sociale de Proximité - Thuir
	Thuir	Hopital Jean Grégory - Thuir
Zone d'activité	Banyuls-dels-Aspres	ZAE Les Oulibèdes - Banyuls dels Aspres
	Fourques	Eco Aspres - Fourques
	Thuir	ZA Puig Serbi - Thuir
	Thuir	ZAE La Carbouneille Thuir
	Trouillas	ZAE Le Pougerault - Trouillas

Communauté de communes Albères Côte Vermeille Illibéris

Type	Commune	Nom
Administration	Argelès sur mer	CCAVI
	Argelès-sur-Mer	Mairie d'Argelès-sur-Mer
	Bages	Mairie de Bages
	Banyuls-sur-Mer	Mairie de Banyuls-sur-Mer
	Cerbère	Mairie de Cerbère
	Collioure	Mairie de Collioure
	Elne	Mairie d'Elne
	Laroque-des-Albères	Mairie de Laroque-des-Albères
	Montesquieu-des-Albères	Mairie de Montesquieu-des-Albères
	Ortaffa	Mairie d'Ortaffa
	Ortaffa	Mairie d'Ortaffa
	Port-Vendres	Mairie de Port-Vendres
	Saint-André	Mairie de Saint-André
	Saint-Génis-des-Fontaines	Mairie de Saint-Génis-des-Fontaines
	Sorède	Mairie de Sorède
	Villelongue-dels-Monts	Mairie de Villelongue-dels-Monts
Enseignement	Argelès-sur-Mer	Collège des Albères - Argelès-sur-Mer
	Argelès-sur-Mer	Lycée Christian Bourquin - Argelès-sur-Mer
	Bages	Ecole du Canigou - Bages
	Banyuls-sur-Mer	Ecole Aristide Maillol - Banyuls-sur-Mer
	Collioure	Ecole Jules Ferry - Collioure
	Elne	Collège Paul Langevin - Elne
	Elne	Ecole Josphe Neo - Elne
	Laroque-des-Albères	Ecole élémentaire - Laroque-des-Albères
	Palau-del-Vidre	Ecole Jules Vernes - Palau-del-Vidre
	Port-Vendres	Collège de la Côte Vermeille - Port-Vendres
	Saint-André	Collège Pierre Mendès France - Saint-André
Villelongue-dels-Monts	Lycée Professionel - Villelongue-dels-Monts	
Equipement sportif	Elne	Complexe sportif Maurice Erré - Elne
	Port-Vendres	Stade Paul Cervello - Port-Vendres
Intermodalité	Argelès-sur-Mer	Aire de covoiturage - Argelès-sur-Mer
	Argelès-sur-Mer	Aire de covoiturage Porte d'Argelès
	Argelès-sur-Mer	Gare d'Argelès
	Bages	Aire de covoiturage - Bages
	Bages	Projet Aire de covoiturage - Bages
	Banyuls-sur-Mer	Gare de Banyuls
	Cerbère	Gare de Cerbère
	Cerbère	Arrêt Lio - Cerbère Cave
	Collioure	Gare de Collioure
	Elne	Aire de covoiturage - Elne
	Elne	Gare d'Elne
	Elne	Projet Aire de covoiturage - Elne
	Ortaffa	Arrêt Lio - Ortaffa - Castell de l'Hortus
	Port-Vendres	Aire de covoiturage - Port-Vendres
	Port-Vendres	Gare de Port Vendres
	Saint-Génis-des-Fontaines	Aire de covoiturage - Saint-Génis-des-Fontaines

	Sorède	Aire de covoiturage les Albères - Sorède
Loisirs	Argelès-sur-Mer	Parc de Valmy - Argelès-sur-Mer
	Argelès-sur-Mer	Le Racou - Argelès-sur-Mer
	Argelès-sur-Mer	Luna Park - Argelès-sur-Mer
	Argelès-sur-Mer	Mémorial du Camp d'Argelés - Argelès-sur-Mer
	Eine	Maternité Suisse - Eine
	Port-Vendres	Anse de Paulilles - Port-Vendres
	Sorède	Vallée des Tortues - Sorède
Social	Argelès-sur-Mer	Maison sociale de Proximité - Argelès-sur-Mer
	Collioure	Centre de rééducation fonctionnelle - Collioure
Zone d'activité	Argelès-sur-Mer	Marché de la plage - Argelès-sur-Mer
	Argelès-sur-Mer	ZA La Grone - Argelès-sur-Mer
	Laroque-des-Albères	Centre commercial des Albères - Laroque-des-Albères
	Palau-del-Vidre	ZA des Canyer - Palau-del-Vidre
	Saint-André	ZA La Carrerasse - Saint-André

Communauté de communes du Haut Vallespir

Type	Commune	Nom
Administration	Amélie-les-Bains-Palalda	Mairie d'Amélie-les-Bains-Palalda
	Arles-sur-Tech	Mairie d'Arles-sur-Tech
	Arles-sur-Tech	CCHV - Arles-sur-Tech
	Calmeilles	Mairie de Calmeilles
	Corsavy	Mairie de Corsavy
	Coustouges	Mairie de Coustouges
	Lamanère	Mairie de Lamanère
	Le Tech	Mairie du Tech
	LLauro	Mairie de Llauro
	Montauriol	Mairie de Montauriol
	Montbolo	Mairie de Montbolo
	Montferrer	Mairie de Montferrer
	Oms	Mairie d'Oms
	Prats de Mollo la Preste	Relais de poste de la Preste
	Prats-de-Mollo-la-Preste	Mairie de Prats-de-Mollo-la-Preste
	Saint Laurent de Cerdans	Mairie de Saint Laurent de Cerdans
	Serralongue	Mairie de Serralongue
	Tordères	Mairie de Tordères
	Enseignement	Amélie-les-Bains-Palalda
Arles-sur-Tech		Collège Jean Moulin - Arles-sur-Tech
Équipement sportif	Arles-sur-Tech	Centre plaine nature sud Canigo - Arles-sur-Tech
Intermodalité	Amélie-les-Bains-Palalda	Arrêt Lio - Amélie Gare routière
	Arles-sur-Tech	Aire de covoiturage - Arles-sur-Tech
	Arles-sur-Tech	Aire de covoiturage du Carreau - Arles-sur-Tech
	Arles-sur-Tech	Aire de covoiturage stade - Arles-sur-Tech
	Arles-sur-Tech	Arrêt Lio - Arles - Can Partere
	Arles-sur-Tech	Arrêt Lio - Arles - Alzina Rodana
	Le Tech	Aire de covoiturage - Le Tech
	Prats-de-Mollo-la-Preste	Arrêt Lio - Prats - Les 4 routes
Zone d'activité	Amélie-les-Bains-Palalda	Usine STERIMED - Amélie-les-Bains-Palalda

Communauté de communes du Vallespir

Type	Commune	Nom
Administration	Céret	Mairie de Céret
	Céret	CCV
	Céret	PPM
	L'Albère	Mairie de l'Albère
	Le Boulou	Mairie du Boulou
	Le Perthus	Mairie du Perthus
	Les Cluses	Mairie des Cluses
	Maureillas la Illas	Mairie annexe de las Illas
	Maureillas-las-Illas	Mairie de Maureillas-las-Illas
	Reynès	Mairie de Reynès
	Saint-Jean-Pla-de-Corts	Mairie de Saint-Jean-Pla-de-Corts
	Taillet	Mairie de Taillet
Vivès	Mairie de Vivès	
Enseignement	Céret	Collège Jean Amade - Céret
	Céret	Lycée agricole - Céret
	Céret	Lycée Déodat de Séverac - Céret
	Céret	Ecole Marc Chagall - Céret
	Céret	Ecole Pablo Picasso - Céret
	Le Boulou	Ecole élémentaire La suberaie - Le Boulou
	Le Boulou	Futur collège du Boulou
	Le Boulou	GRETA du Boulou
	Maureillas-las-Illas	Ecole Laurent Pianelli - Maureillas-las-Illas
Equipement sportif	Céret	Stade Font Calda - Céret
	Le Boulou	Complexe sportif Les Echards - Le Boulou
	Le Boulou	Piscine La Pinède - Le Boulou
	Saint-Jean-Pla-de-Corts	Base nautique - Saint-Jean-Pla-de-Corts
	Saint-Jean-Pla-de-Corts	Stade de Saint Jean Pla de Corts
Intermodalité	Céret	Arrêt Lio - Céret RP Médaille militaire
	Céret	Arrêt Lio - Céret SNCF
	Céret	Arrêt Lio - Céret La Padragouse
	Céret	Arrêt Lio Toréador - Céret
	Le Boulou	Aire de covoiturage - Le Boulou
	Le Boulou	Arrêt Lio - Le Boulou - Les Thermes
	Le Perthus	Arrêt Lio Le Perthus
	Reynès	Arrêt Lio - La forge de Reynès
	Reynès	Arrêt Lio - Reynès - La Cabanasse
	Reynès	Arrêt Lio - Reynès - Le pont de Reynès
	Saint-Jean-Pla-de-Corts	Projet Aire de covoiturage - Saint-Jean-Pla-de-Corts
Santé	Céret	Clinique du Vallespir - Céret
	Le Boulou	Centre de santé le Vallespir - Le Boulou
	Maureillas-las-Illas	Pôle médical - Maureillas las Illas
	Saint-Jean-Pla-de-Corts	Pôle médical - Saint Jean Pla de Corts
Social	Céret	Maison sociale de Proximité - Céret
Zone d'activité	Céret	ZA Tech Oulrich - Céret
	Le Boulou	ZAE en Cavaillès - Le Boulou
	Le Boulou	Soptrans - Le Boulou
	Maureillas-las-Illas	ZAE John Mogran - Maureillas las illas

b. Les gares et haltes ferroviaires du territoire

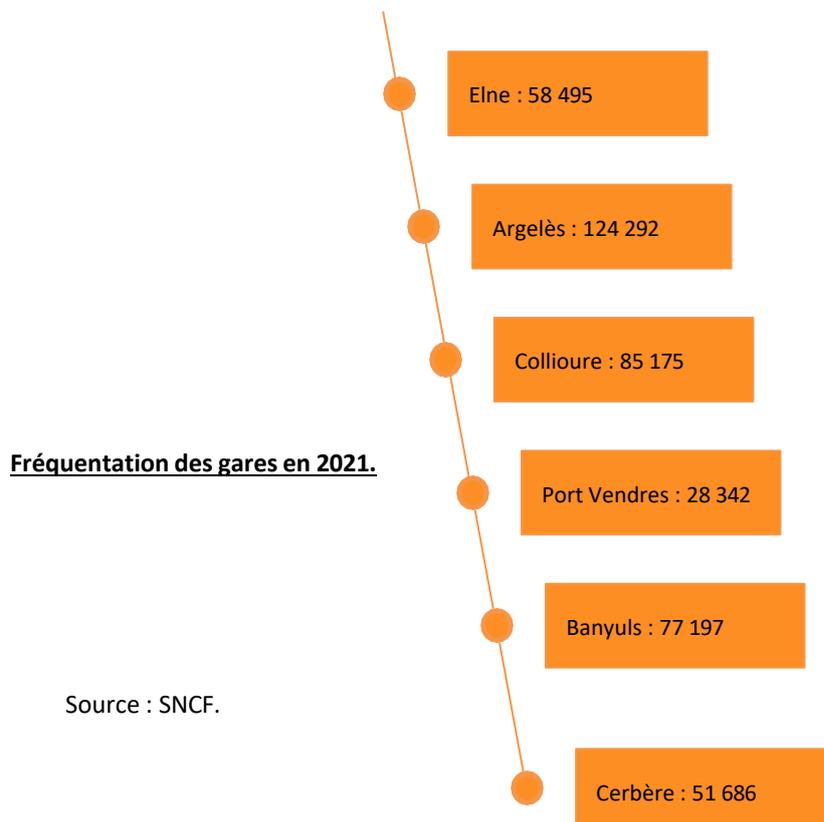
Aucune gare du territoire n'est connectée à un aménagement cyclable, ceci peut être un des objectifs du schéma en accord avec les volontés des communautés de communes pour le développement de l'intermodalité.

Toutes les gares sont dotées de stationnements sécurisés (box individuel) cependant leur nombre n'est peut-être pas suffisant car lors de notre passage à la gare d'Argelès, nous avons constaté :

- Un box vide mais fermé, la personne ayant posé le cadenas veut probablement être certaine d'en avoir un de libre
- Un autre box est utilisé comme entrepôt de vêtements et de nourriture



	Box individuel fermé et sécurisé	Arceaux	Abris vélo fermé
Elne	6 places	10 places	/
Argelès-sur-Mer	4 places	6 places	/
Collioure	4 places	6 places	/
Port-Vendres	/	/	1 abri
Banyuls-sur-Mer	6 places	4 places	/
Cerbère	2 places	6 places	/



c. Offre de mobilité – Covoiturage

Globalement, les aires de covoiturage ne sont pas connectées à un maillage cyclable et donc à l'instar des gares, il peut s'agir d'une action prioritaire pour la suite du projet.

La plupart des aires sont équipées de stationnements vélo avec des arceaux. Des box individuels sécurisés peuvent être une solution plus adaptée pour des stationnements de moyenne ou longue durée (plusieurs heures ou 1 journée).



La suite du diagnostic montrera que pour toutes les communautés de communes, les flux en direction de Perpignan et son agglomération sont extrêmement importants. Même pour les villes les plus proches comme Ene ou Thuir, les distances pour rallier Perpignan sont trop importantes pour envisager des déplacements exclusivement en modes doux. C'est pour cela que les 4 communautés de communes ont toutes placés dans leur objectif le développement de l'intermodalité.

La configuration actuelle de la plupart des aires, fait qu'elles ne sont accessibles qu'en voiture comme celle au nord de Thuir, de St Jean Pla de Corts, de l'Oliu ou du Mas Sabole pour ne citer que celles-ci. Des aires recentrées dans les centres ville comme à Arles sur Tech ou au Boulou (sous réserves d'améliorer sa connexion au niveau du rond-point) sont une réelle solution pour réduire l'utilisation de la voiture sur ces longues distances à condition que l'offre de stationnement soit améliorée.

2.5 Les liaisons internes aux communes

Les déplacements internes sont des enjeux très importants puisqu'ils concernent l'ensemble des communes et l'ensemble des « motifs » de déplacement.

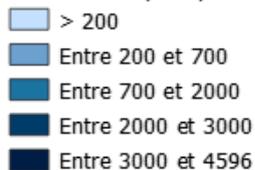
Même dans une toute petite commune dépourvue de services, les besoins existent tout simplement aller voir des amis, attendre le boulanger sur la place du village, se rendre au cimetière...

Toutes les communes seront analysées avec ce prisme en phase2, quelques exemples sont présentés dans ce document.

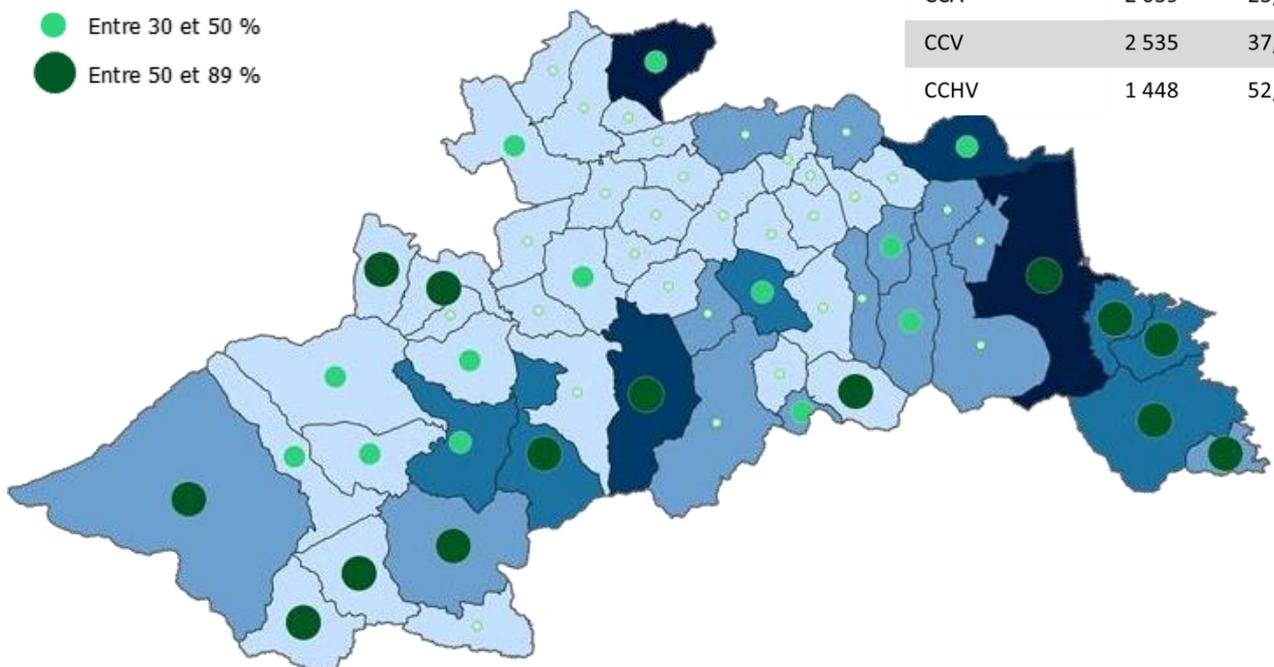
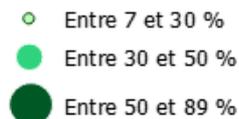
a. Habitants vivants et travaillant dans la même commune

Dans de très nombreuses communes, la part des habitants vivant et travaillant dans la même commune est très importante, le potentiel de report modal est donc élevé.

Nombre d'emplois par commune



Pourcentage d'actif habitant et travaillant dans la commune



Pays Pyrénées Méditerranée	12751	35.3%
Argelès-sur-Mer	1 613	54.8%
Thuir	1 119	39.4%
Céret	1 296	53.2%
Elné	1 153	34.6%
Le Boulou	675	40.4%
Banyuls-sur-Mer	957	67.1%
Port-Vendres	600	51.7%
Bages	304	18.3%
CCAVI	6 730	37,4%
CCA	2 039	23,4%
CCV	2 535	37,9%
CCHV	1 448	52,7%

Nombre de personnes vivant et travaillant dans la même commune

CCACVI	Commune	Nombre
	Argelès-sur-Mer	1613
	Elne	1153
	Banyuls-sur-Mer	957
	Port-Vendres	600
	Collioure	408
	Bages	304
	Sorède	283
	Palau-del-Vidre	267
	Saint-Génis-des-Fontaines	250
	Cerbère	208
	Saint-André	208
	Laroque-des-Albères	167
	Villelongue-dels-Monts	147
	Ortaffa	99
	Montesquieu-des-Albères	66
CCA	Thuir	1119
	Trouillas	200
	Banyuls-dels-Aspres	85
	Villemolaque	85
	Fourques	78
	Brouilla	75
	Saint-Jean-Lasseille	69
	Tresserre	68
	Passa	55
	Terrats	39
	Castelnou	27
	Camélas	26
	Oms	26
	Llauro	23
	Tordères	20
	Montauriol	18
	Caixas	12
	Calmeilles	7
	Sainte-Colombe-de-la-Commanderie	7

CCHV	Commune	Nombre
	Amélie-les-Bains-Palalda	470
	Arles-sur-Tech	389
	Prats-de-Mollo-la-Preste	272
	Saint-Laurent-de-Cerdans	160
	Corsavy	42
	Serralongue	25
	Montferrer	20
	La Bastide	17
	Saint-Marsal	14
	Montbolo	13
	Le Tech	12
	Lamanère	9
	Coustouges	3
	Taulis	1
CCV	Céret	1296
	Le Boulou	675
	Maureillas-las-Illas	223
	Saint-Jean-Pla-de-Corts	151
	Reynès	87
	Le Perthus	66
	L'Albère	15
	Taillet	9
	Vivès	9
	Les Cluses	5

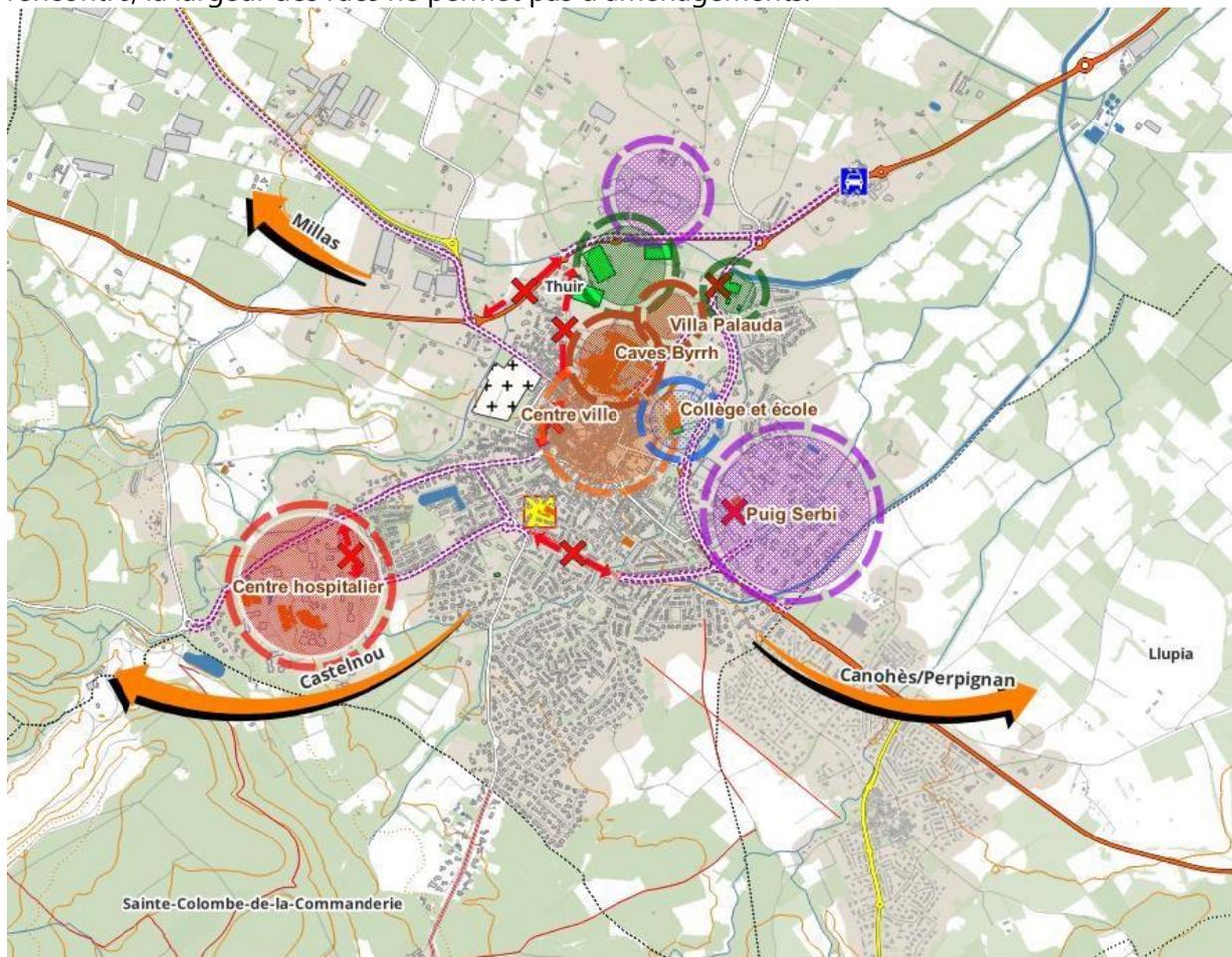
b. Une densité importante de pôles dans les communes

Exemple de **Thuir**

A l'est se trouve la zone d'activité Puig Serbi, le nord regroupe les équipements sportifs (piscine tennis, skate park et stades) et la nouvelle zone commerciale. Le restaurant McDonald prisé des jeunes est également dans ce secteur. Toute cette zone est dotée d'aménagement mais mis à part la piste reliant le McDonald à la zone commerciale, les autres sont peu lisibles et les traversées (franchissement et ronds-points) sont à améliorer.

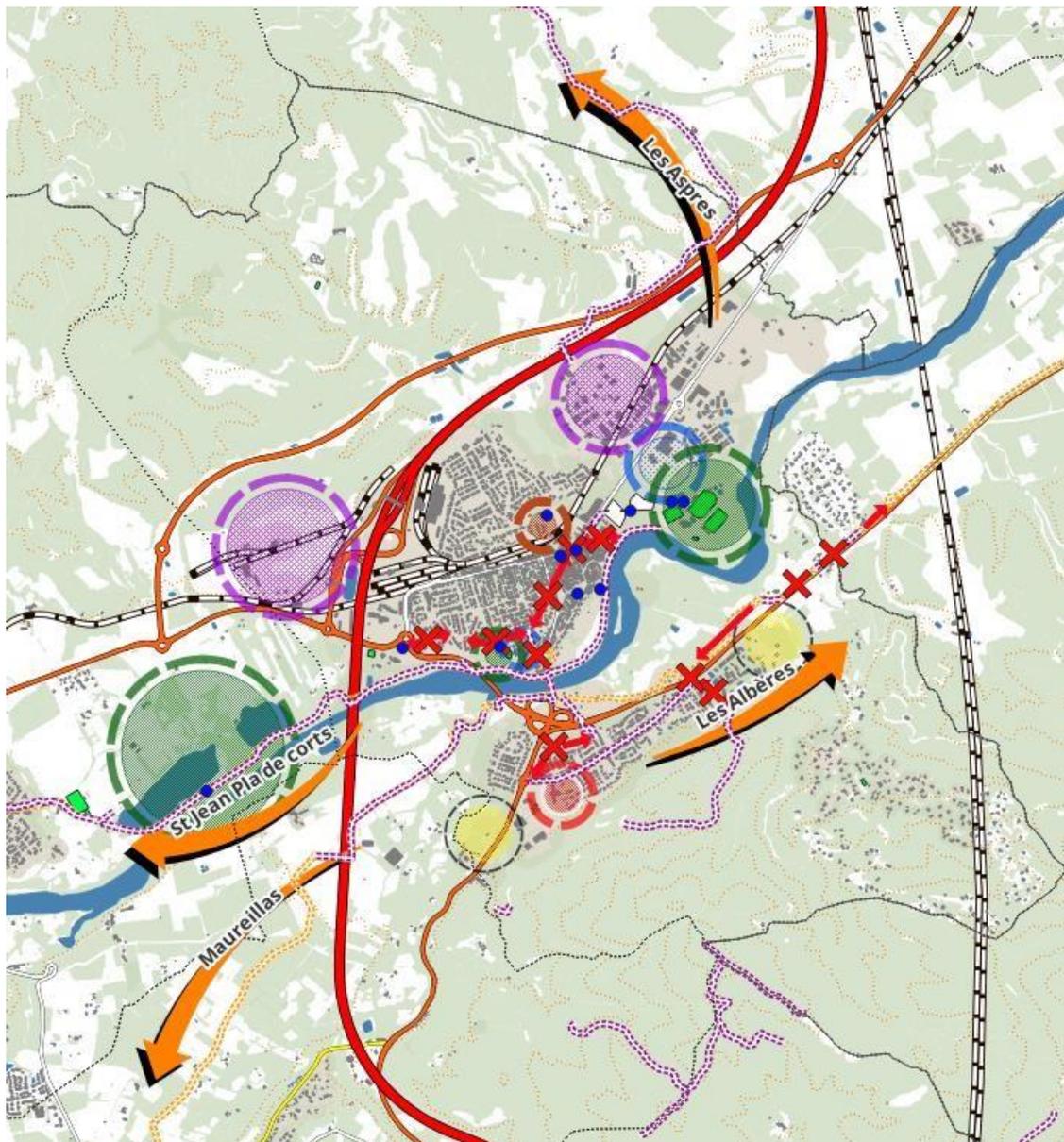
Le pôle médical du sud est très bien desservi par 2 pistes sur ses 2 accès, il en est de même pour la zone commerciale de l'est de la ville avec la voie verte reliant Llupia puis Canohès. L'ensemble du centre-ville est en zone 30 et zone de rencontre, la largeur des rues ne permet pas d'aménagements.

- ✗ Discontinuité des aménagements cyclables
-  Aire de covoiturage
-  Collège et lycée
-  Demandes d'aménagements
-  Stationnements vélo
-  Aménagements cyclables
-  Commerces
-  Sport & loisirs
-  Zone d'activité ou zone commerciale
-  Santé
-  Hébergement touristique
-  Culture & patrimoine



Le Boulou

- | | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|
| ✗ | Discontinuité des aménagements cyclables | ■ | Commerces |
| 🚗 | Aire de covoiturage | ■ | Sport & loisirs |
| ■ | Collège et lycée | ■ | Zone d'activité ou zone commerciale |
| — | Demandes d'aménagements | ■ | Santé |
| ● | Stationnements vélo | ■ | Hébergement touristique |
| ⋯ | Aménagements cyclables | ■ | Culture & patrimoine |

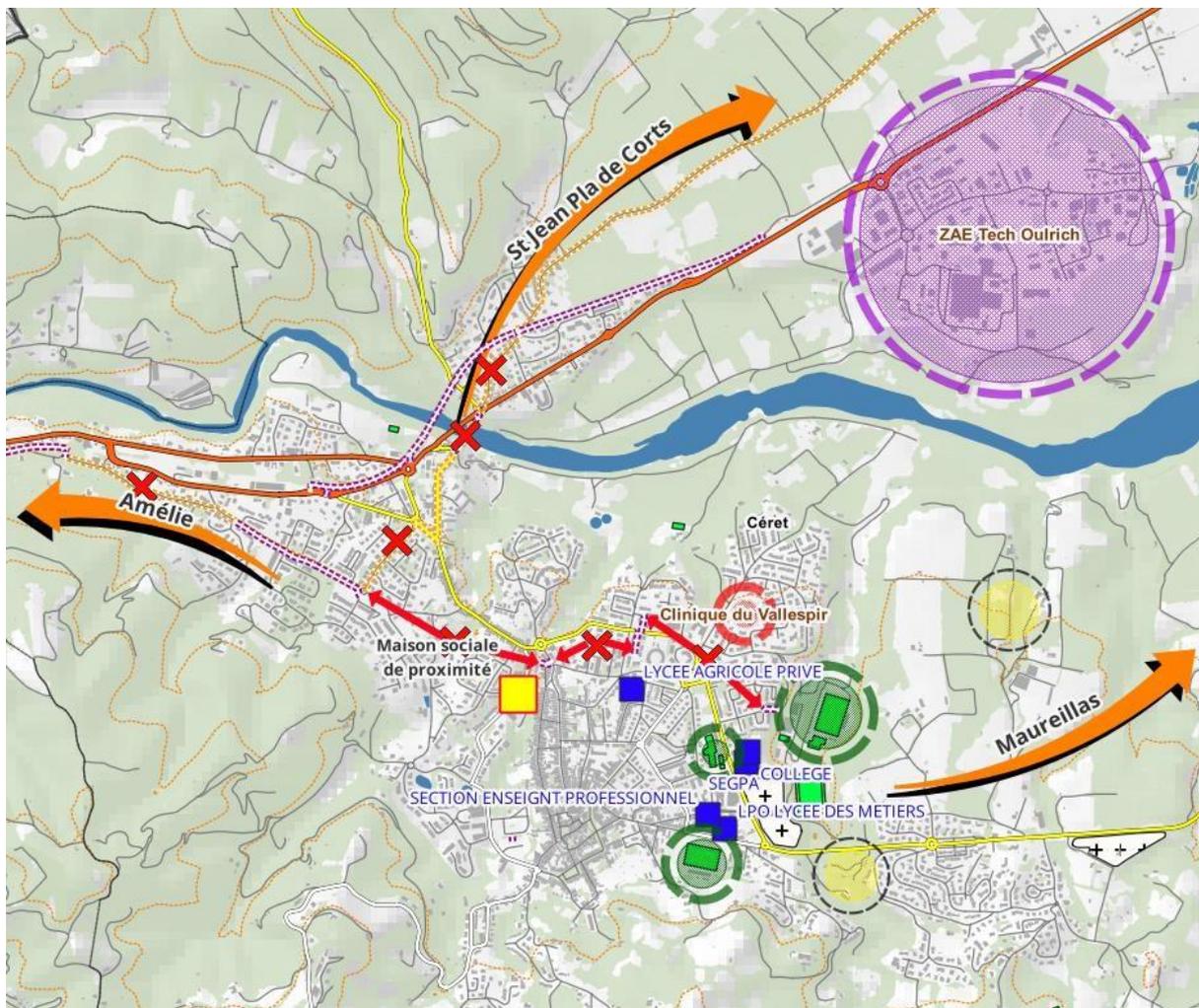


La ville dispose de liaisons en bordure du Tech, vers Saint Jean Pla de Corts et en parallèle à la D618 en direction de la côte. Les itinéraires dans le centre-ville sont à travailler.

Céret

Les seuls aménagements présents sur Céret sont ceux de la voie verte qui sert de support à Pirinexus où plusieurs ruptures de continuité sont observées. Le franchissement du Tech est un enjeu majeur, pour relier les 2 parties de la ville et permettre un scénario pour rejoindre la ZAE Tech Oulrich.

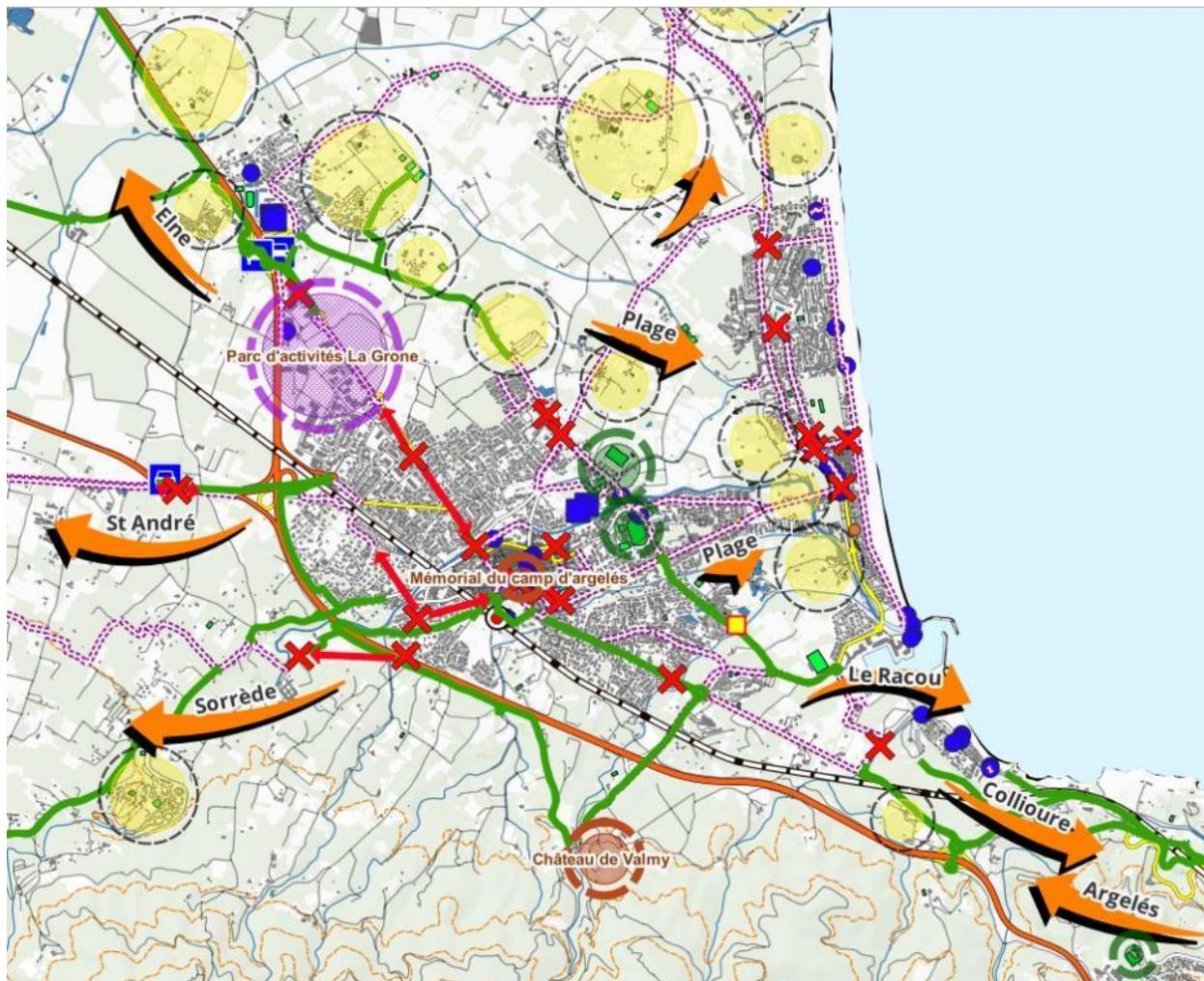
- | | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|
| ✗ | Discontinuité des aménagements cyclables | ■ | Commerces |
| 🚗 | Aire de covoiturage | ■ | Sport & loisirs |
| ■ | Collège et lycée | ■ | Zone d'activité ou zone commerciale |
| — | Demandes d'aménagements | ■ | Santé |
| ● | Stationnements vélo | ■ | Hébergement touristique |
| ⋯ | Aménagements cyclables | ■ | Culture & patrimoine |



Argelès sur mer

Les multiples pôles sont répartis sur l'ensemble de la ville et de nombreux aménagements sont présents. L'attrait des plages conjugué à une hausse du nombre de cyclistes en période estivale sont des éléments à prendre en compte dans le dimensionnement des aménagements.

- | | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|
| ✗ | Discontinuité des aménagements cyclables | ■ | Commerces |
| 🚗 | Aire de covoiturage | ■ | Sport & loisirs |
| ■ | Collège et lycée | ■ | Zone d'activité ou zone commerciale |
| — | Demandes d'aménagements | ■ | Santé |
| ● | Stationnements vélo | ■ | Hébergement touristique |
| ⋯ | Aménagements cyclables | ■ | Culture & patrimoine |

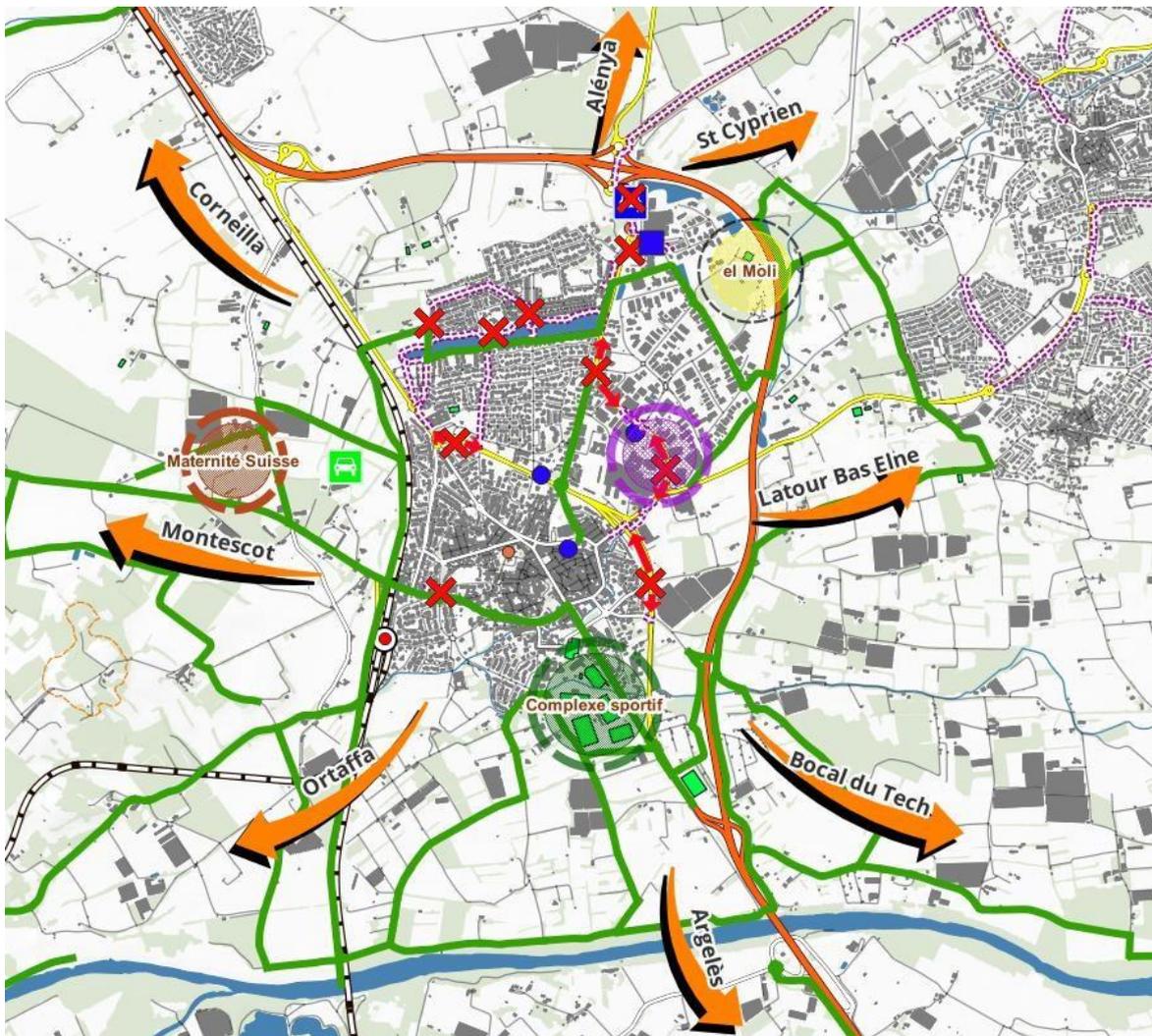


Elné

Très peu d'aménagements sont présents dans la ville. La liaison vers Argelès, très demandé dans la concertation est planifiée dans les projets du département.

Les liaisons vers les communes de la communauté de communes Sud Roussillon représentent en enjeu important pour assurer les connexions avec les aménagements existant dans cette collectivité.

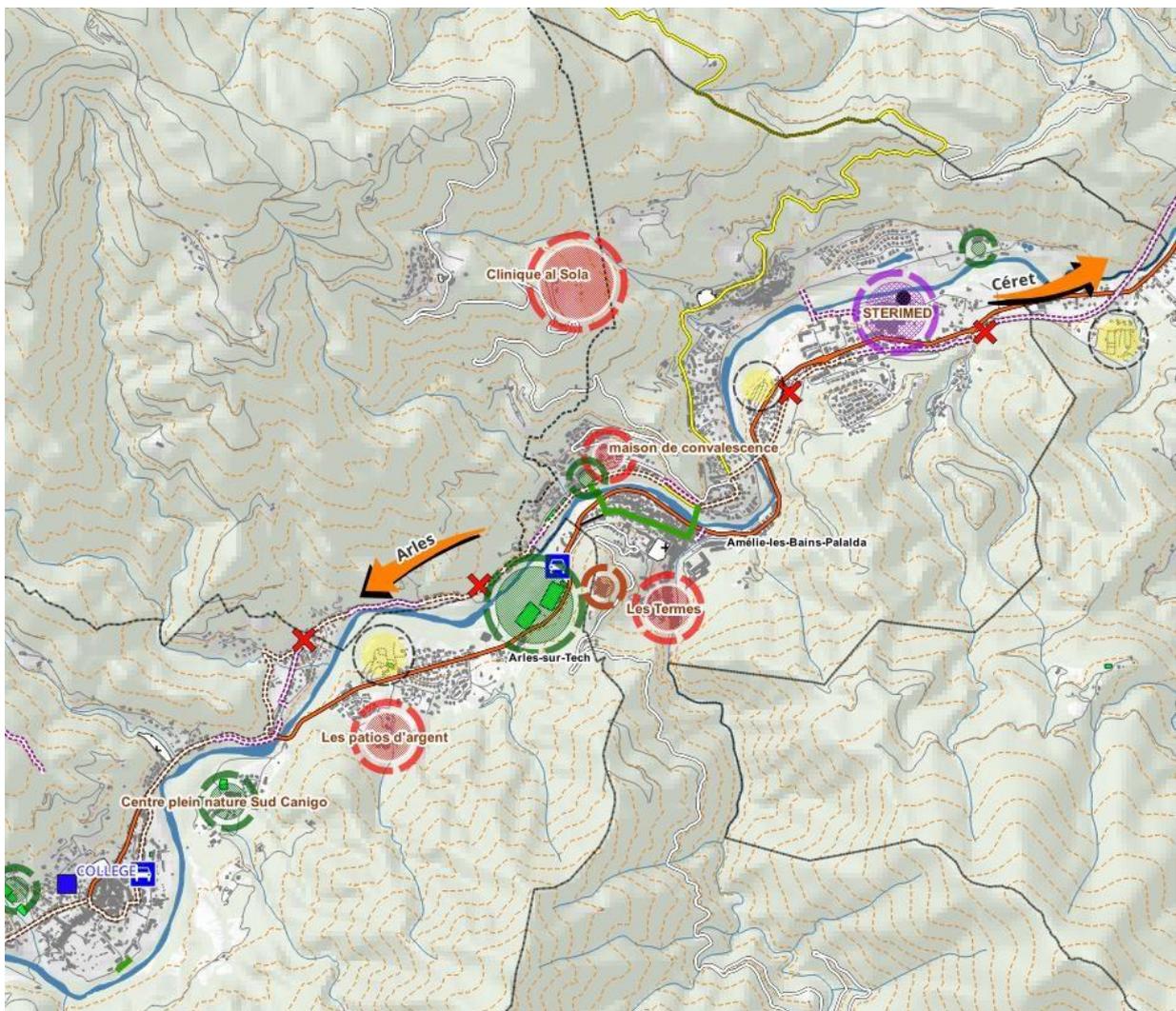
- | | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|
| ✗ | Discontinuité des aménagements cyclables | ■ | Commerces |
| 🚗 | Aire de covoiturage | ■ | Sport & loisirs |
| ■ | Collège et lycée | ■ | Zone d'activité ou zone commerciale |
| — | Demandes d'aménagements | ■ | Santé |
| ● | Stationnements vélo | ■ | Hébergement touristique |
| ⋯ | Aménagements cyclables | ■ | Culture & patrimoine |



Amélie les Bains – Palalda

La ville est traversée par la voie verte en alternance avec des portions jalonnées. Des liaisons permettant de relier les 2 rives du Tech faciliteraient les déplacements.

- | | |
|--|---|
|  Discontinuité des aménagements cyclables |  Commerces |
|  Aire de covoiturage |  Sport & loisirs |
|  Collège et lycée |  Zone d'activité ou zone commerciale |
|  Demandes d'aménagements |  Santé |
|  Stationnements vélo |  Hébergement touristique |
|  Aménagements cyclables |  Culture & patrimoine |



Les villes présentées ci-dessus ne sont que des exemples. Dans la phase d'élaboration du maillage, toutes les communes seront analysées en détail.

2.6 Les liaisons entre les communes

Dans un très grand nombre de situation, ces liaisons emprunteront le réseau routier. Il est donc indispensable de prendre en compte l'accidentologie, le niveau de trafic et la vitesse

a. Accidentologie & trafic routier

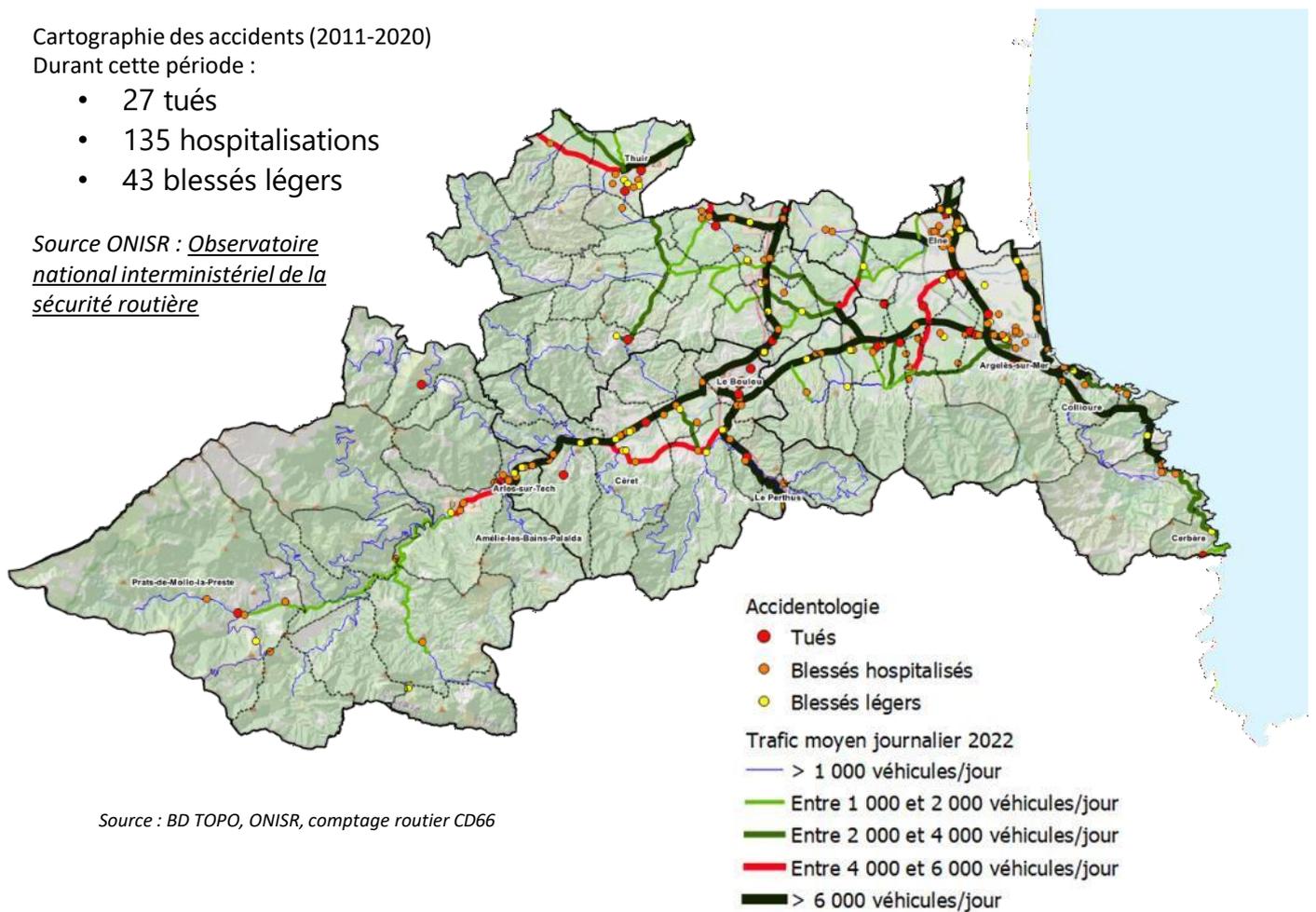
- Plus de **30 000 véhicules/jour** sur la **D914** reliant Elne à Banyuls-sur-Mer
- Plus de **20 000 véhicules/jour** sur la **D900** reliant Perpignan à Le Perthus
- Plus de **16 000 véhicules/jour** sur la **D115** reliant Amélie-les-Bains-Palalda à Le Boulou
- Plus de **15 000 véhicules/jour** sur la **D618** reliant Le Boulou à Argelès-sur-Mer

Cartographie des accidents (2011-2020)

Durant cette période :

- 27 tués
- 135 hospitalisations
- 43 blessés légers

Source ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière



Source : BD TOPO, ONISR, comptage routier CD66

b. Les aménagements cyclables

La détermination des futurs aménagements suit une série de **recommandations** édictées par le CEREMA. Elles se basent sur les 2 principaux critères que sont la vitesse réelle et les flux de véhicules. Les dernières colonnes du tableau concernent les flux de cyclistes souhaités qui seront dans la plupart des cas estimés à du réseau secondaire mais le contexte estival des usages sur les villes côtières peut amener à considérer les flux souhaités en réseau principal voire en haut niveau de service.

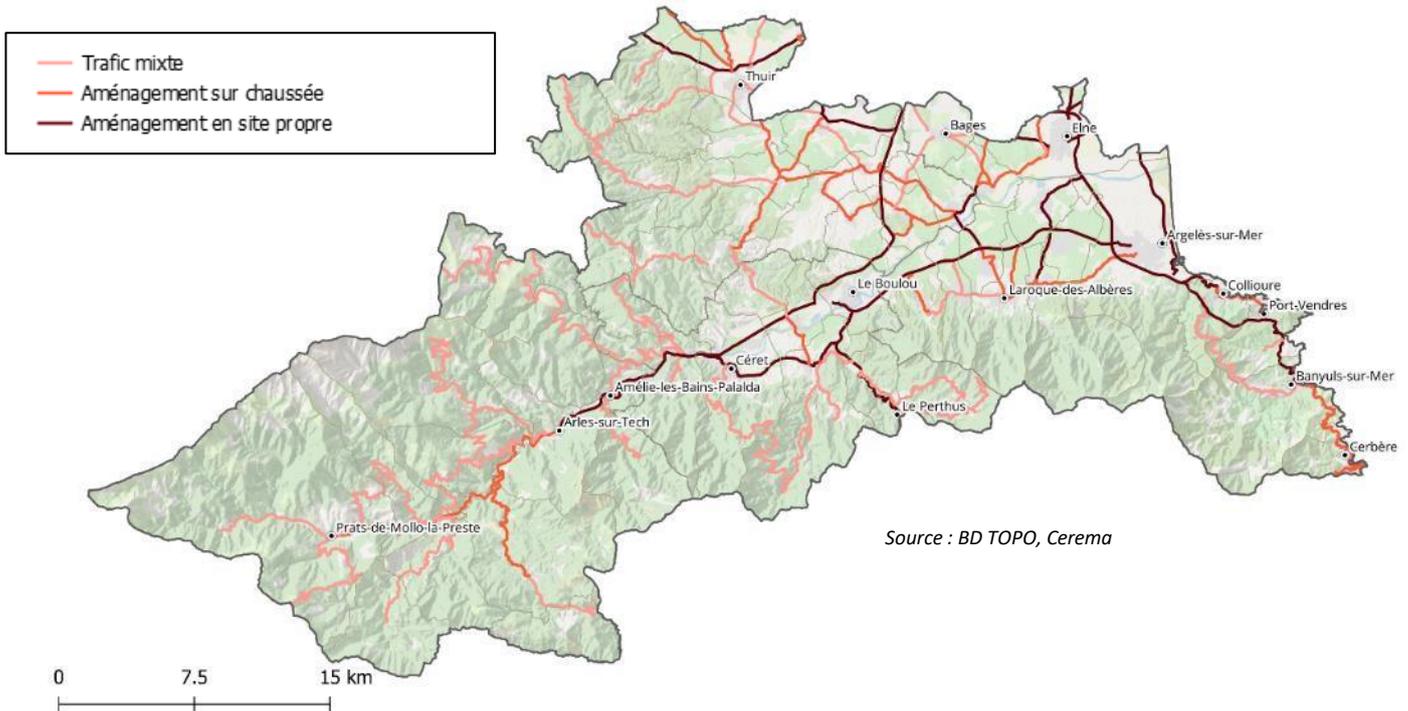
Pour choisir le type d'aménagement, il faut prendre en compte, différents éléments :

- **La vitesse réellement pratiquée des véhicules** : lorsque la vitesse augmente, le risque d'accident croît (avec la baisse du champ de visibilité et la plus grande distance de freinage), de même que leur gravité. Le phénomène d'appel d'air devient aussi plus conséquent.
- **Le trafic** : Plus il est important, plus la gêne occasionnée devient oppressante et la mixité n'est plus possible.
- La combinaison de ces deux facteurs fournit les typologies minimales d'aménagement.

 V85 VITESSE LIMITE REELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2.000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

c. Aménagements règlementaires sur chaussée

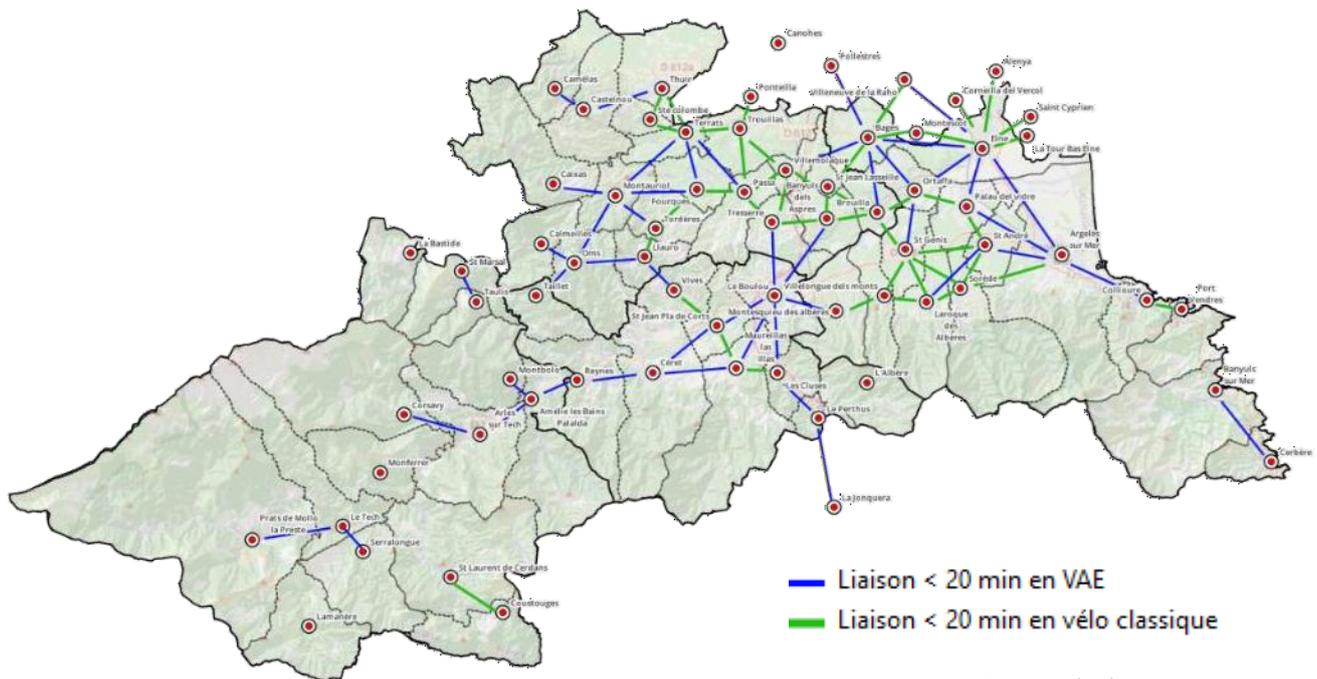
Cette carte montre les types d'aménagements réalisables si le réseau routier devait être utilisé. Elle est le résultat du croisement entre les niveaux de flux et le tableau des recommandations.



Le trafic mixte peut se matérialiser par du marquage au sol et du jalonnement.
Les aménagements sur chaussée sont les bandes, les chaudiours, les double sens cyclable.
Les aménagements en site propre sont les pistes et les voies vertes.

d. Temps de parcours entre communes limitrophes

Cette analyse se base sur un temps maximum acceptable de déplacement de 20 minutes. On estime qu'au-delà, il ne s'agit plus d'un déplacement domicile-travail ou domicile-étude mais d'un déplacement de loisir. Le calcul des temps de parcours a été réalisé avec [l'application Geovelo](#).



Source : BD TOPO, GéoVélo

2.7 Analyse des flux domicile-travail

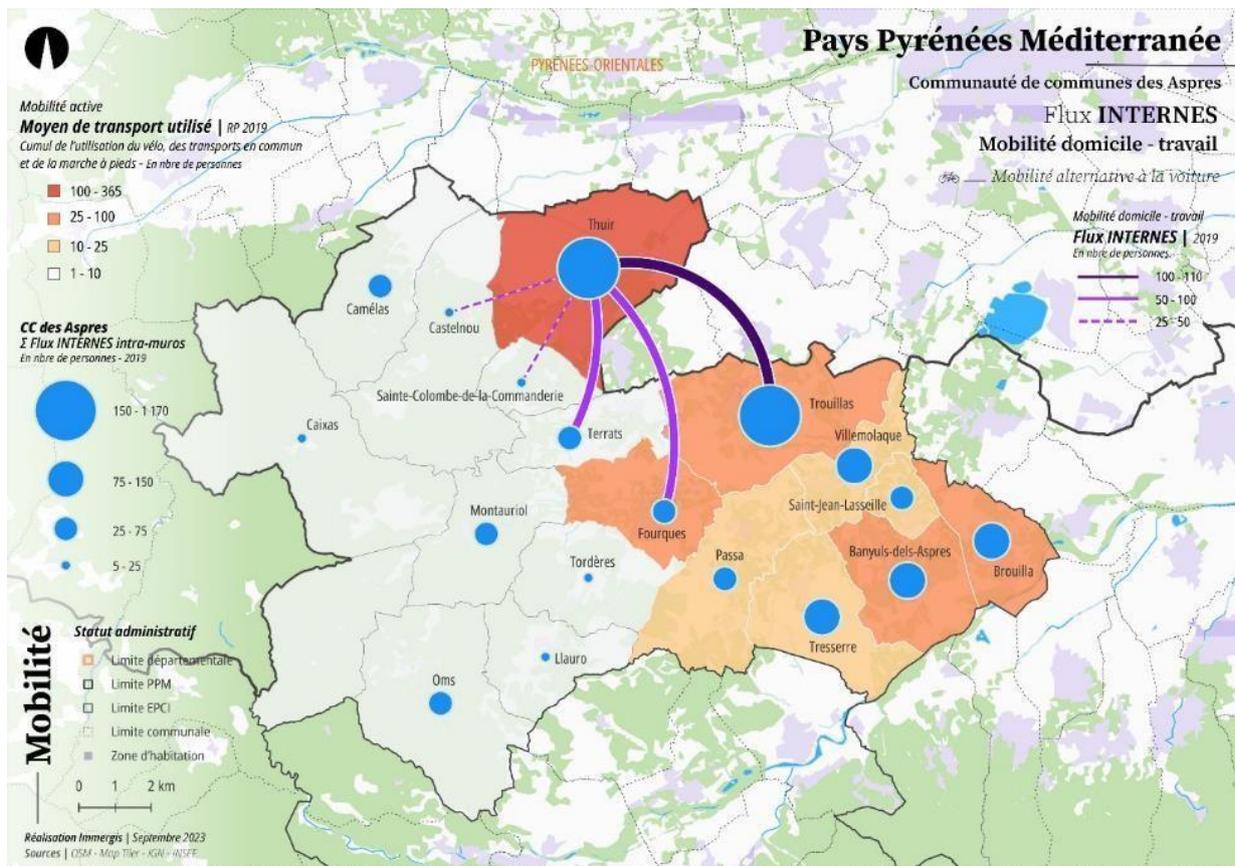
Les flux domicile travail fournis par [l'INSEE](#) ne sont qu'un axe d'analyse dans les multiples facettes des déplacements du quotidien. Ils apportent cependant un regard intéressant sur l'opportunité de développement de certaines liaisons et de la nature typologies des aménagements qui pourront être effectués.

On abordera différemment le niveau qualitatif d'un aménagement entre deux villes selon le temps et le volume des flux observés.

Dans les paragraphes suivants, des tableaux montrent les valeurs brutes de ces **déplacements quotidiens** selon 3 modes : Flux internes au territoire, flux sortants et flux entrants. **Les couleurs des cellules montrent le temps de parcours nécessaire à vélo (vert : temps inférieur à 20 minutes en vélo classique, bleu : temps inférieur en VAE et rouge : temps supérieur en VAE).** Pour l'ensemble des communautés de communes, les liaisons vers l'Espagne ne sont pas significatives.

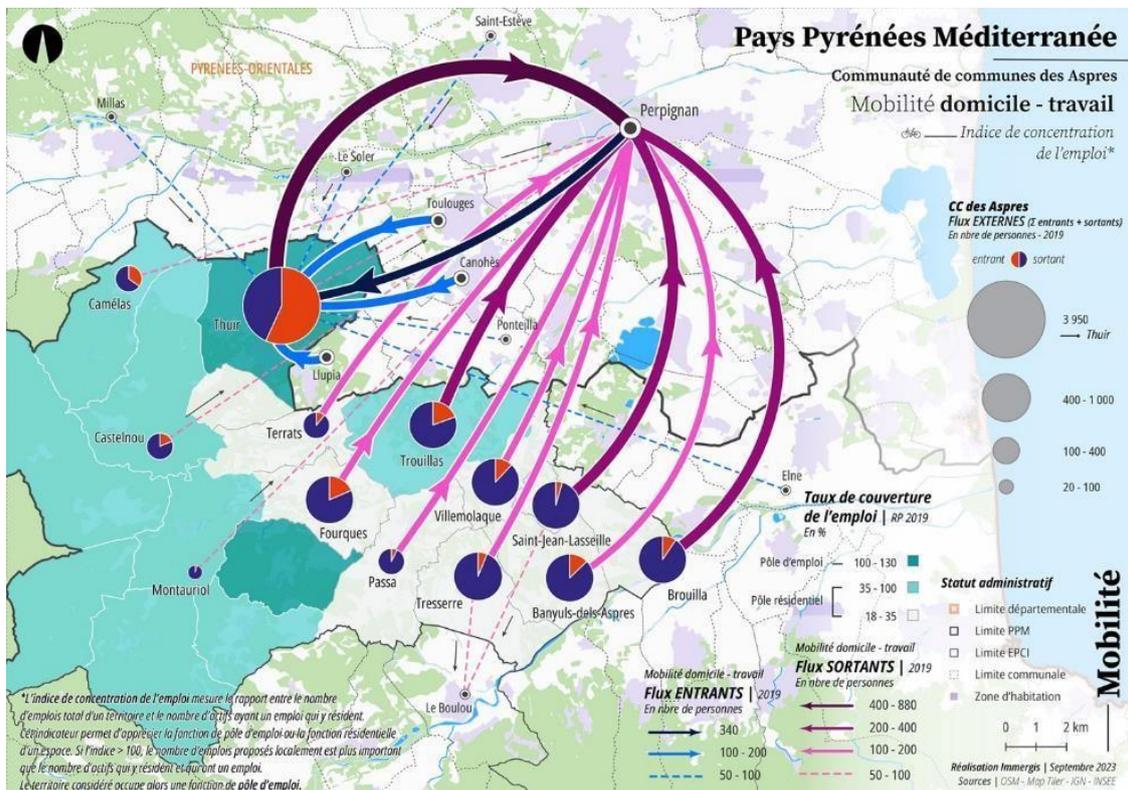
Seuls les principaux flux sont représentés sur les cartes et les tableaux pour en faciliter la lisibilité.

a. Les Aspres



Flux internes	Nbre de personnes
Thuir - Trouillas	107
Thuir - Terrats	67
Thuir - Fourques	55
Thuir - Castelnou	35
Thuir - Sainte-Colombe	31
Thuir - Villemolaque	25
Thuir - Passa	22
Thuir - Montauriol	16
Thuir - Tresserre	15
Thuir - Camélas	15
Fourques - Oms	15
Fourques - Banyuls-dels-Aspres	10

Soit **295 trajets réalisables en vélo** dont **98** en vélo classique et **197** en VAE.
Les liaisons en rouge nécessitent plus de 20 minutes en VAE.



Flux sortants	Nbre de personnes
Thuir - Perpignan	880
Trouillas - Perpignan	384
Saint-Jean-Lasseille - Perpignan	265
Brouilla - Perpignan	204
Banyuls-dels-Aspres - Perpignan	186
Fourques - Perpignan	185
Passa - Perpignan	165
Villemolaque - Perpignan	163
Tresserre - Perpignan	160
Terrats - Perpignan	114
Thuir - Toulouges	64
Saint-Jean-Lasseille - Le Boulou	55
Brouilla - Elne	48
Thuir - Canohès	25
Thuir - Llupia	25

Soit **25** trajets réalisables en vélo et **1 043** avec un trajet multimodal

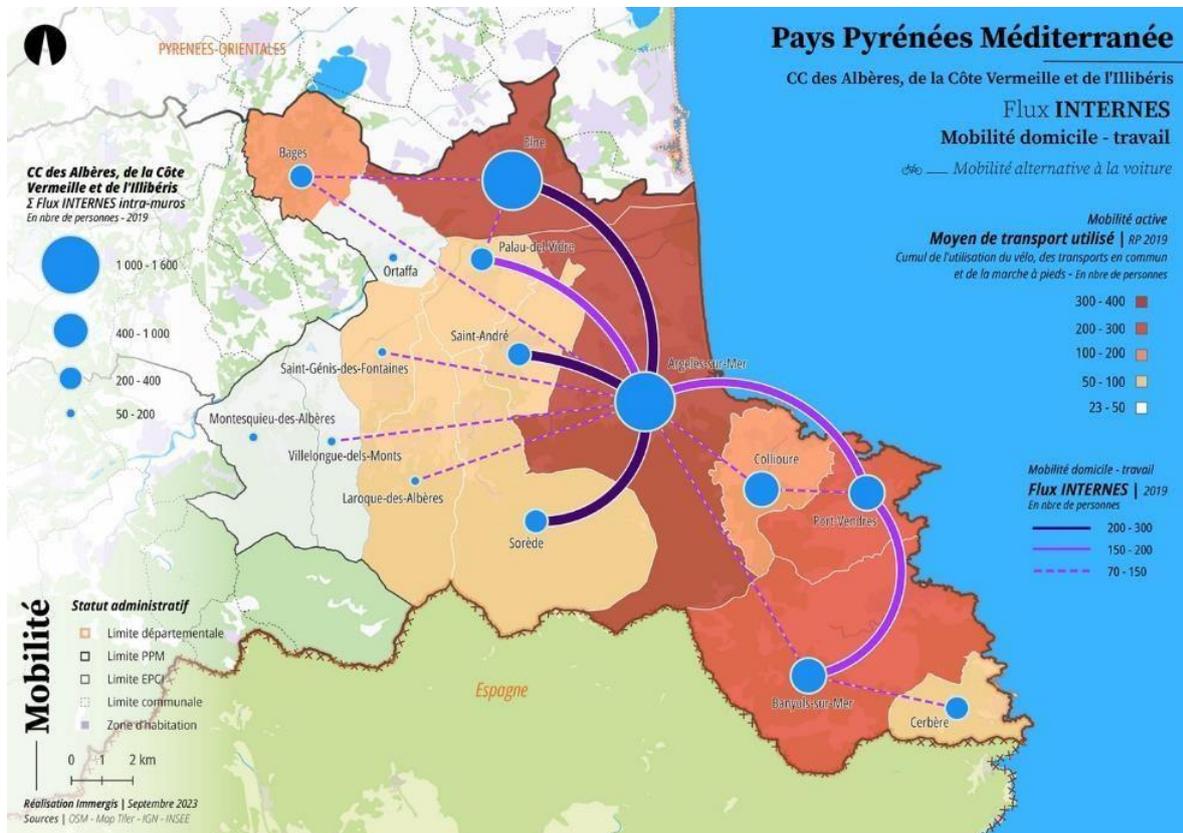
Flux entrants	Nbre de personnes
Perpignan - Thuir	338
Canohès - Thuir	135
Llupia - Thuir	111
Toulouges - Thuir	105
Le Soler - Thuir	90
Millas - Thuir	85
Saint-Estève - Thuir	67
Ponteilla - Thuir	56
Elne - Thuir	51

Ille-sur-Têt - Thuir	46
Néfiach - Thuir	40
Llupia - Tordères	39

Sur le territoire des Aspres, les liaisons autour de Thuir sont à privilégier. Dans les flux sortants, Perpignan est la principale destination. La distance séparant les villes de la communauté à l'agglomération n'étant pas réalisable à vélo pour le plus grand nombre, cela montre l'importance de développer l'accessibilité vers les infrastructures d'intermodalité existante ou à venir.

b. Albères Côte Vermille Illibéris

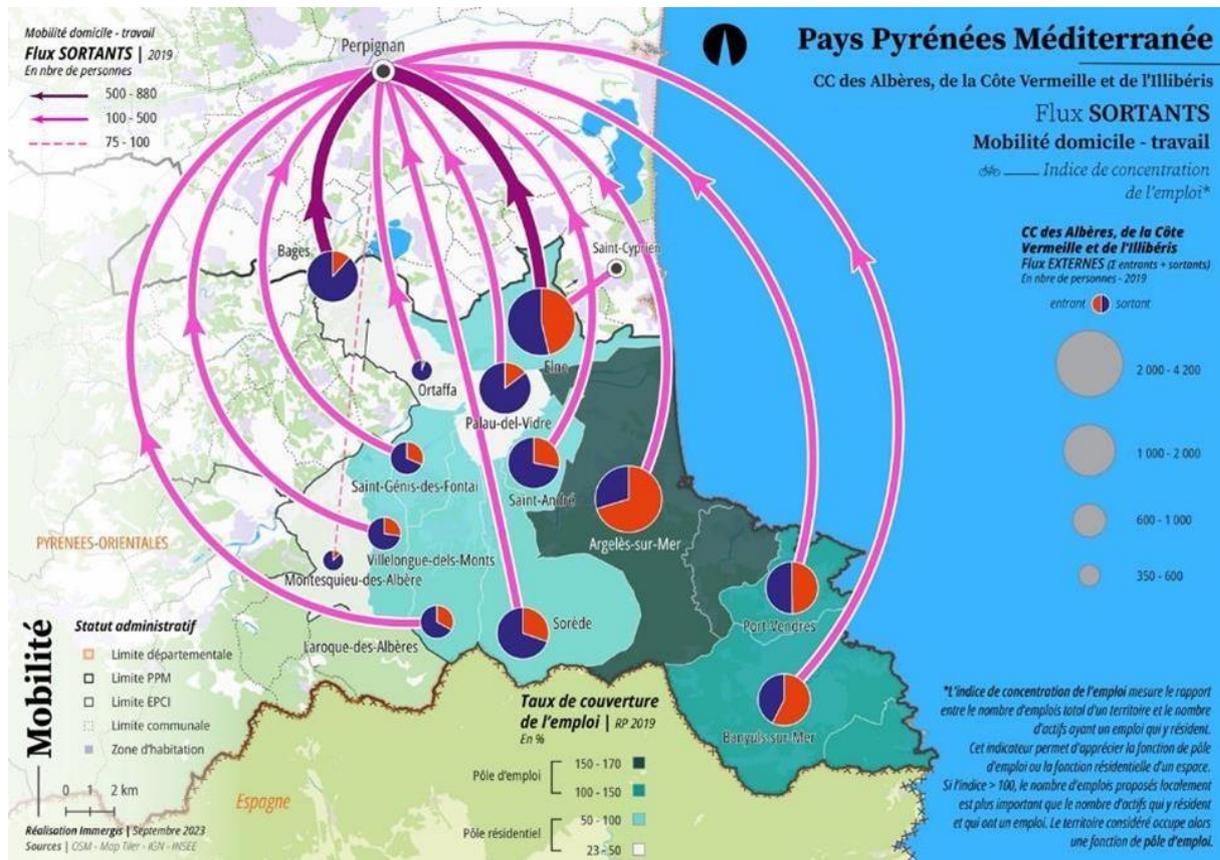
Flux internes



Flux internes	Nbre de personnes
Argelès-sur-Mer - Saint-André	302
Argelès-sur-Mer - Elne	282
Argelès-sur-Mer - Sorède	212
Banyuls-sur-Mer - Port-Vendres	165
Argelès-sur-Mer - Palau-del-Vidre	165
Argelès-sur-Mer - Port-Vendres	151
Argelès-sur-Mer - Collioure	150
Argelès-sur-Mer - Villelongue-dels-Monts	135
Port-Vendres - Collioure	129
Banyuls-sur-Mer - Cerbère	124
Argelès-sur-Mer - Saint-Génis-des-Fontaines	115
Argelès-sur-Mer - Banyuls-sur-Mer	108

Soit **1 364** trajets réalisables en vélo dont **341** en vélo classique et **1 023** en VAE.
Les liaisons en rouge nécessitent plus de 20 minutes en VAE.

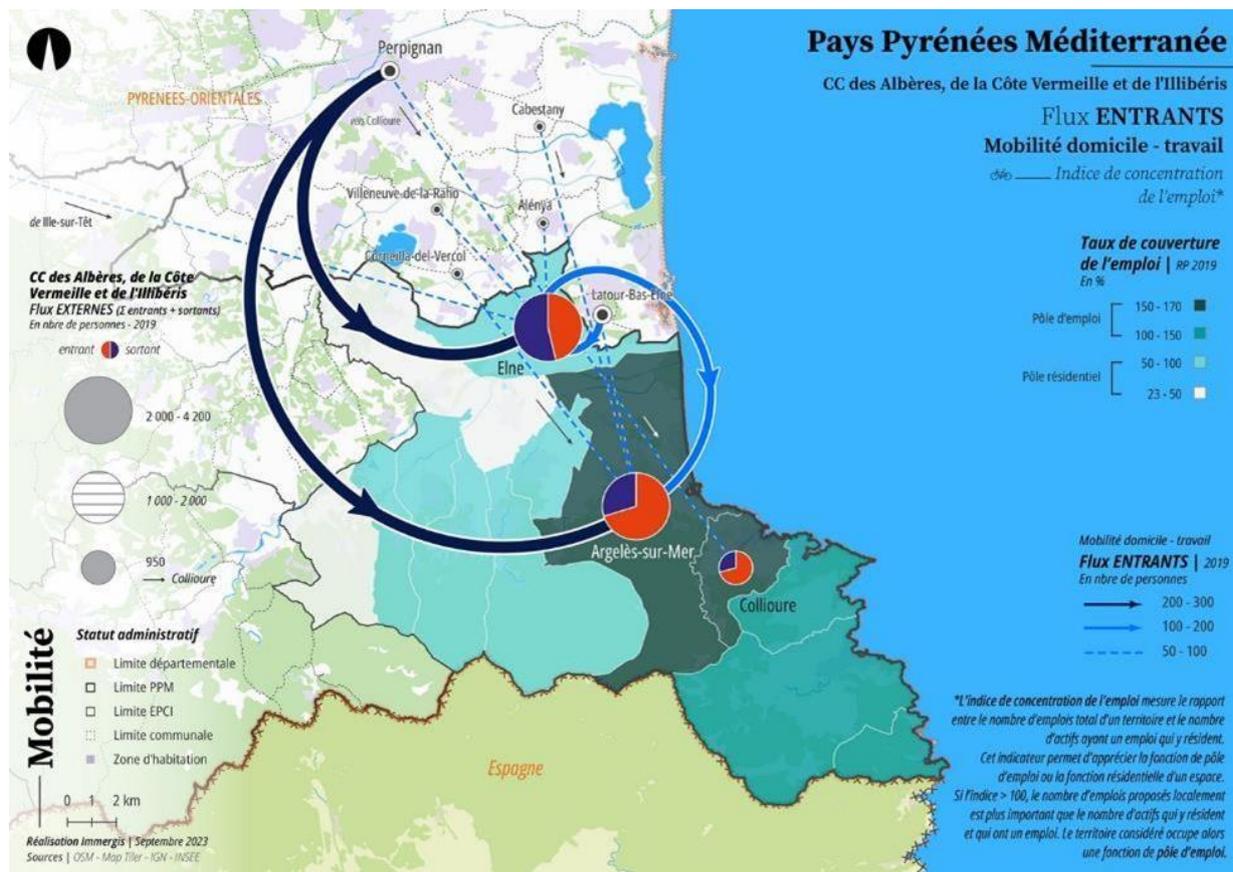
Flux sortants



Flux sortants	Nbre de personnes
Elne- Perpignan	879
Bages- Perpignan	615
Argelès-sur-Mer- Perpignan	442
Saint-André- Perpignan	261
Palau-del-Vidre- Perpignan	225
Ortaffa- Perpignan	202
Sorède- Perpignan	176
Port-Vendres- Perpignan	170
Saint-Génis-des-Fontaines- Perpignan	146
Villelongue-dels-Monts- Perpignan	110
Banyuls-sur-Mer- Perpignan	109

Elne- Saint Cyprien	102
Argelès-sur-Mer- Saint Cyprien	63
Elne- Latour Bas Elne	46
Elne- Alénja	20
Bages- Pollestres	20

Soit **251** trajets réalisables en vélo et **2 640** avec un trajet multimodal

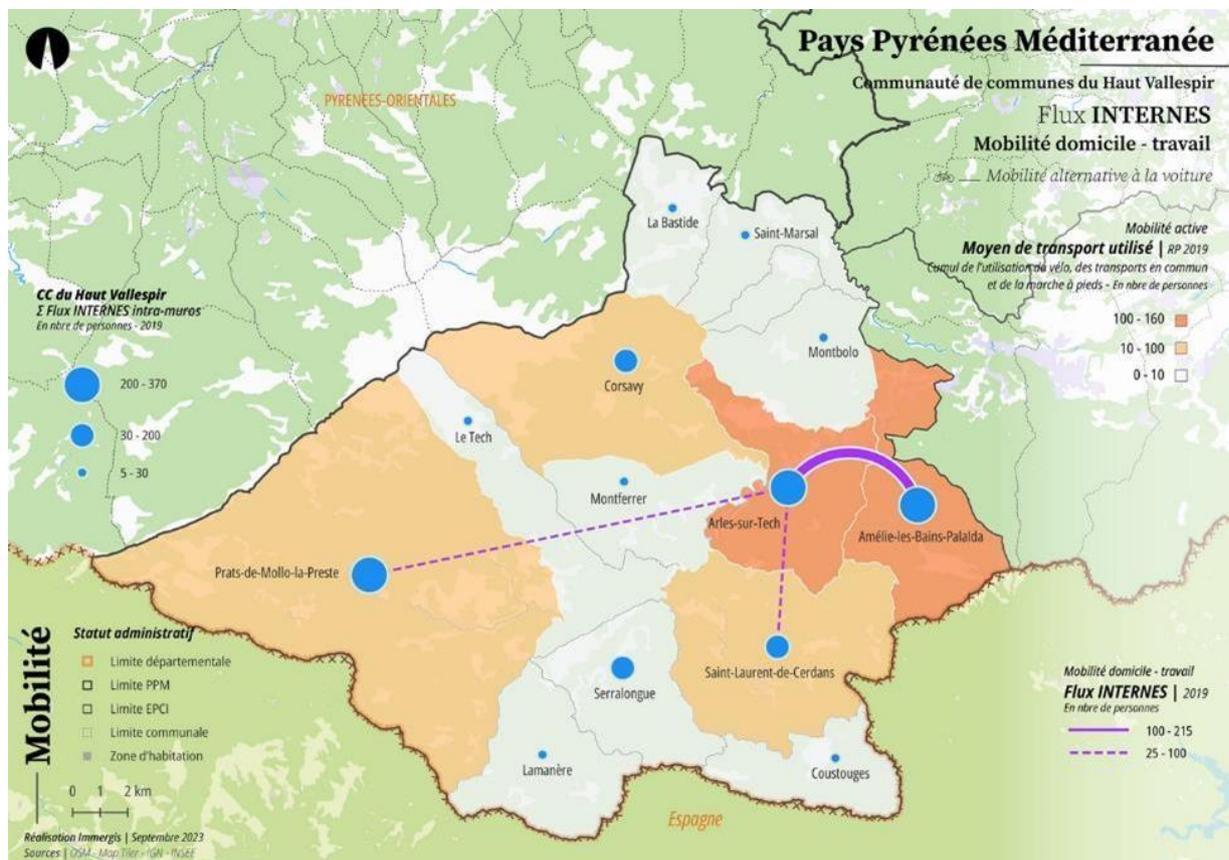


Flux entrants	Nbre de personnes
Perpignan - Argelès-sur-Mer	297
Perpignan - Elne	248
Saint-Cyprien - Elne	152
Saint-Cyprien - Argelès-sur-Mer	126

Latour-Bas-Elne - Elne	125
Latour-Bas-Elne - Argelès-sur-Mer	90
Cabestany - Argelès-sur-Mer	70
Corneilla-del-Vercol - Argelès-sur-Mer	68
Alénya - Elne	64
Ille-sur-Têt - Elne	60
Perpignan - Collioure	58
Villeneuve-de-la-Raho - Elne	55

Les pôles d'Elne et d'Argelès concentrent la majeure partie des flux quelque soit la nature des mouvements. La population du bassin composée de ces 2 communes et de leurs communes limitrophes atteint plus de 55 000 personnes et les flux liés au domicile travail sont très élevés, le potentiel de report modal est le plus important du territoire. A l'instar des Aspres, les liaisons externes se font principalement en direction de Perpignan, la connexion et les équipements des gares et des aires de covoiturage représentent la aussi un enjeu majeur.

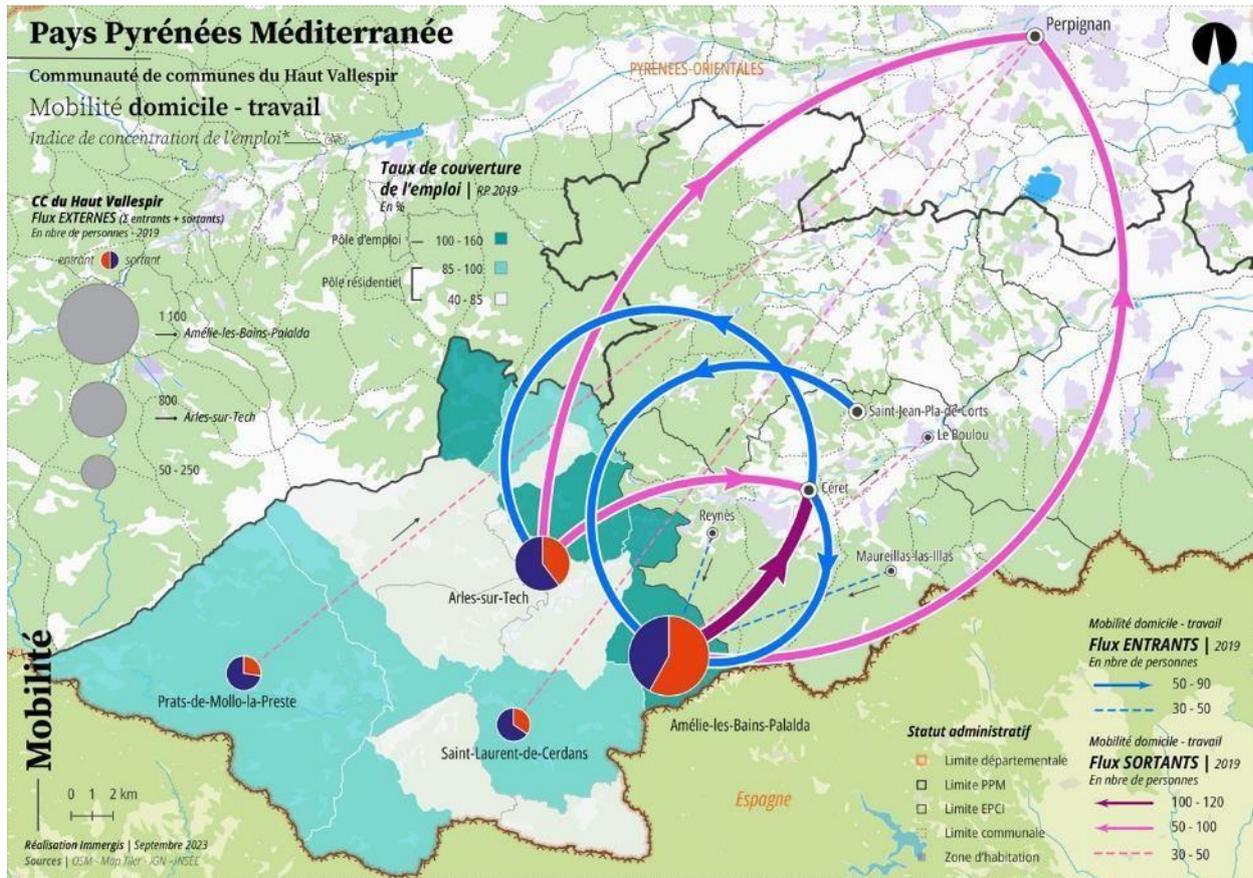
c. Le Haut Vallespir



Flux internes	Nbre de personnes
Arles-sur-Tech - Amélie-les-Bains-Palalda	214
Arles-sur-Tech - Prats-de-Mollo-la-Preste	45
Arles-sur-Tech - Saint-Laurent-de-Cerdans	35
Arles-sur-Tech - Corsavy	25
Amélie-les-Bains-Palalda - Saint-Laurent-de-Cerdans	15
Amélie-les-Bains-Palalda - Corsavy	15
Amélie-les-Bains-Palalda - Montbolo	15
Arles-sur-Tech - Coustouges	10
Serralongue - Prats-de-Mollo-la-Preste	10
Serralongue - Saint-Laurent-de-Cerdans	10
Serralongue - Arles-sur-Tech	9
Taulis - Amélie-les-Bains-Palalda	5

Soit **254** trajets réalisables en VAE.

Les liaisons en rouge nécessitent plus de 20 minutes en VAE.



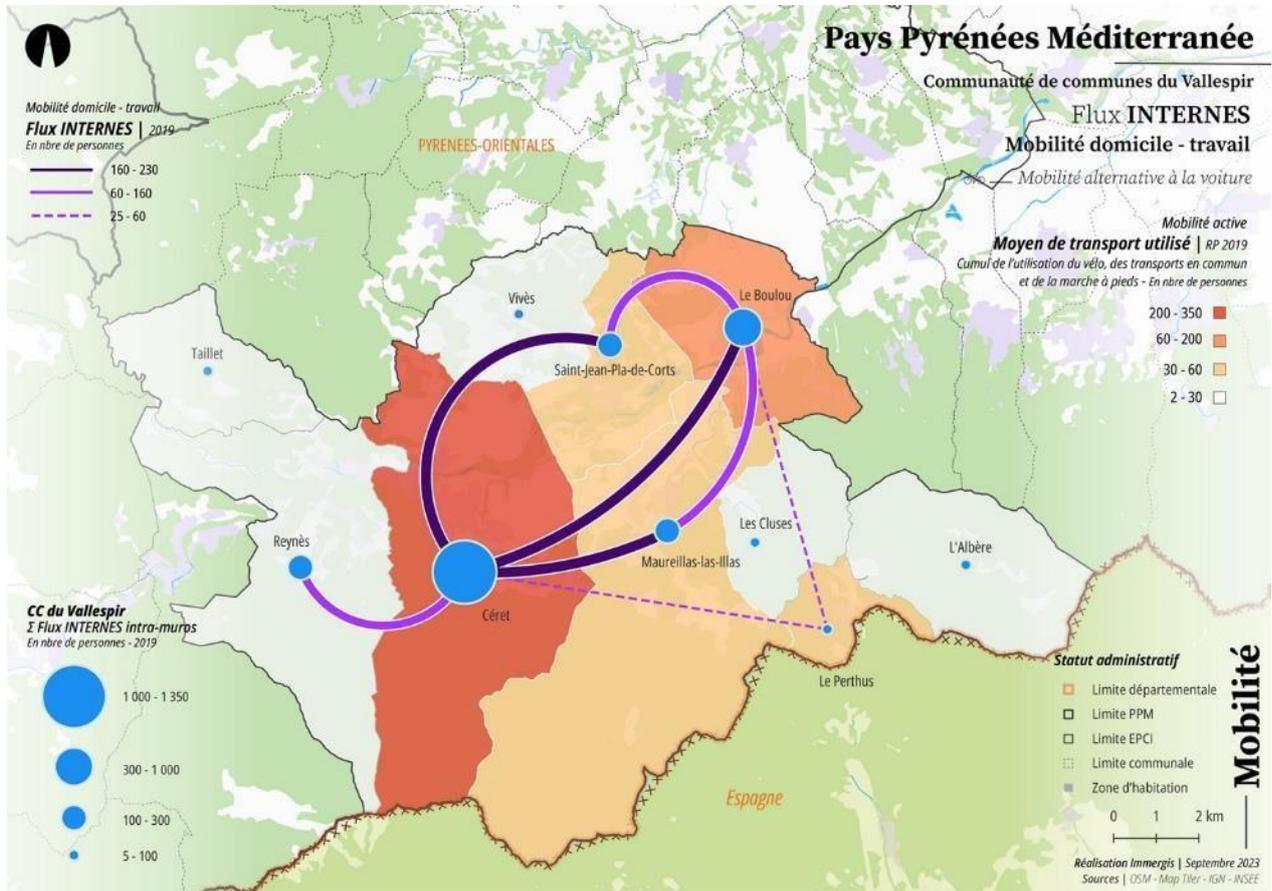
Flux sortants	Nbre de personnes
Amélie-les-Bains-Palalda - Céret	114
Arles-sur-Tech - Céret	80
Arles-sur-Tech - Perpignan	75
Amélie-les-Bains-Palalda - Perpignan	64
Amélie-les-Bains-Palalda - Le Boulou	49
Saint-Laurent-de-Cerdans - Perpignan	35
Prats-de-Mollo-la-Preste - Perpignan	31
Amélie-les-Bains-Palalda - Reynès	20
Prats-de-Mollo-la-Preste - Céret	20
Amélie-les-Bains-Palalda - Cabestany	10
Amélie-les-Bains-Palalda - Clairà	10

Soit **134** trajets réalisables en vélo et **422** avec un trajet multimodal

Flux entants	Nbre de personnes
Céret - Amélie-les-Bains-Palalda	91
Céret - Arles-sur-Tech	61
Saint-Jean-Pla-de-Corts - Amélie-les-Bains-Palalda	51
Reynès - Amélie-les-Bains-Palalda	45
Maureillas-las-Illas - Amélie-les-Bains-Palalda	34
Pollestres - Amélie-les-Bains-Palalda	21
Le Boulou - Amélie-les-Bains-Palalda	20
Reynès - Arles-sur-Tech	20
Saint-Jean-Pla-de-Corts - Arles-sur-Tech	20
Reynès - Montbolo	20
Llupia - Amélie-les-Bains-Palalda	15
Le Boulou - Arles-sur-Tech	15

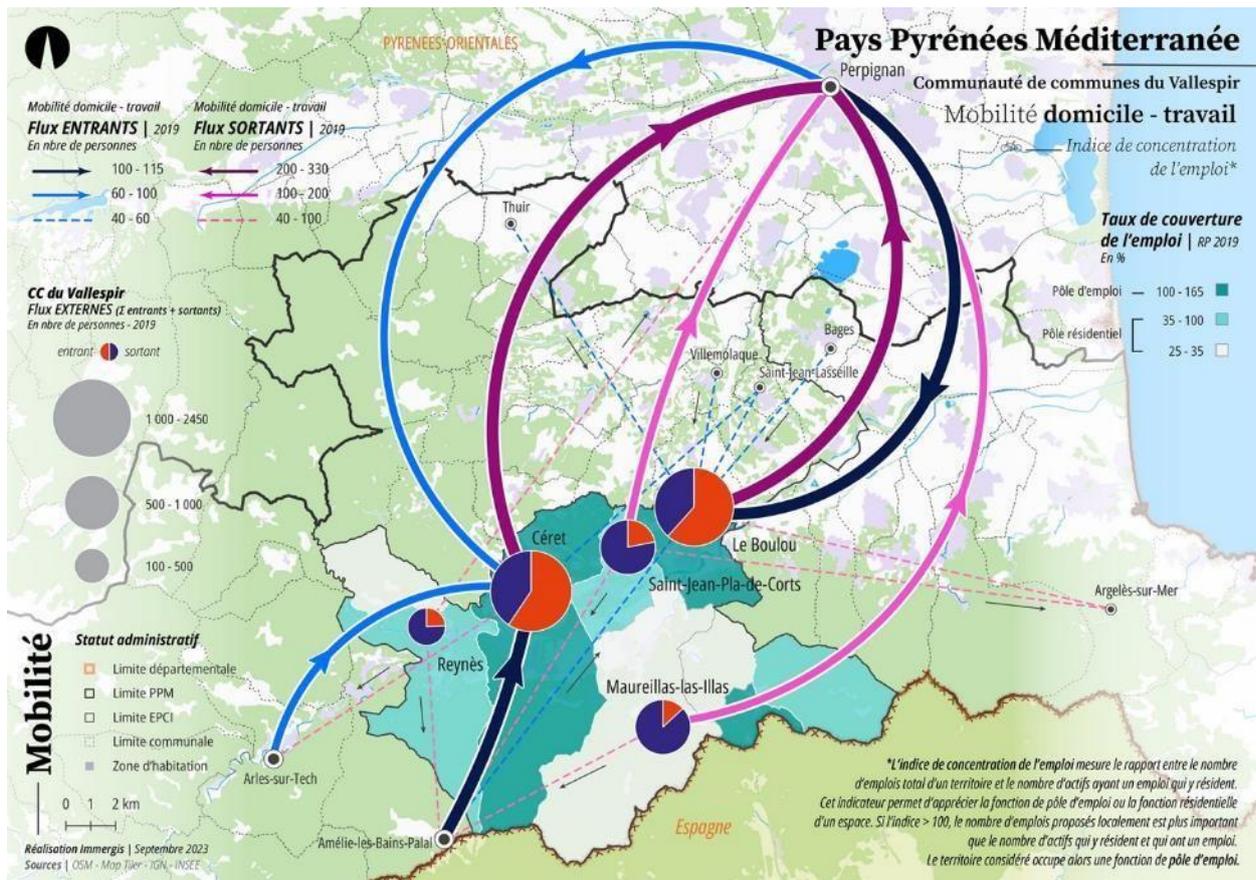
Le relief marqué de la vallée et l'éloignement des communes rendent plus difficile les liaisons cyclables du quotidien. Les tableaux montrent qu'aucune liaison n'est réalisable en dehors de l'usage du VAE. La consolidation des tracés de la voie verte sera donc un enjeu majeur ainsi que les connexions vers les différentes aires de covoiturage.

d. Le Vallespir



Flux internes	Nbre de personnes
Céret - Le Boulou	232
Céret - Saint-Jean-Pla-de-Corts	197
Céret - Maureillas-las-Illas	185
Le Boulou - Saint-Jean-Pla-de-Corts	156
Céret - Reynès	116
Le Boulou - Maureillas-las-Illas	76
Le Boulou - Le Perthus	55
Céret - Le Perthus	35
Le Boulou - Les Cluses	25
Maureillas-las-Illas - Saint-Jean-Pla-de-Corts	24
Le Boulou - Reynès	20
Céret - Vivès	20

Soit **779** trajets réalisables en vélo dont **24** en vélo classique et **755** en VAE.
Les liaisons en rouge nécessitent plus de 20 minutes en VAE.



Flux sortants	Nbre de personnes
Céret - Perpignan	323
Le Boulou - Perpignan	310
Maureillas-las-Illas - Perpignan	154
Saint-Jean-Pla-de-Corts - Perpignan	126
Céret - Amélie-les-Bains-Palalda	91
Céret - Arles-sur-Tech	61
Reynès - Perpignan	55
Saint-Jean-Pla-de-Corts - Amélie-les-Bains-Palalda	51
Le Boulou - Argelès-sur-Mer	50
Reynès - Amélie-les-Bains-Palalda	45
Saint-Jean-Pla-de-Corts - Argelès-sur-Mer	41
Maureillas-las-Illas - Amélie-les-Bains-Palalda	34

Soit **134** trajets réalisables en vélo et **578** avec un trajet multimodal

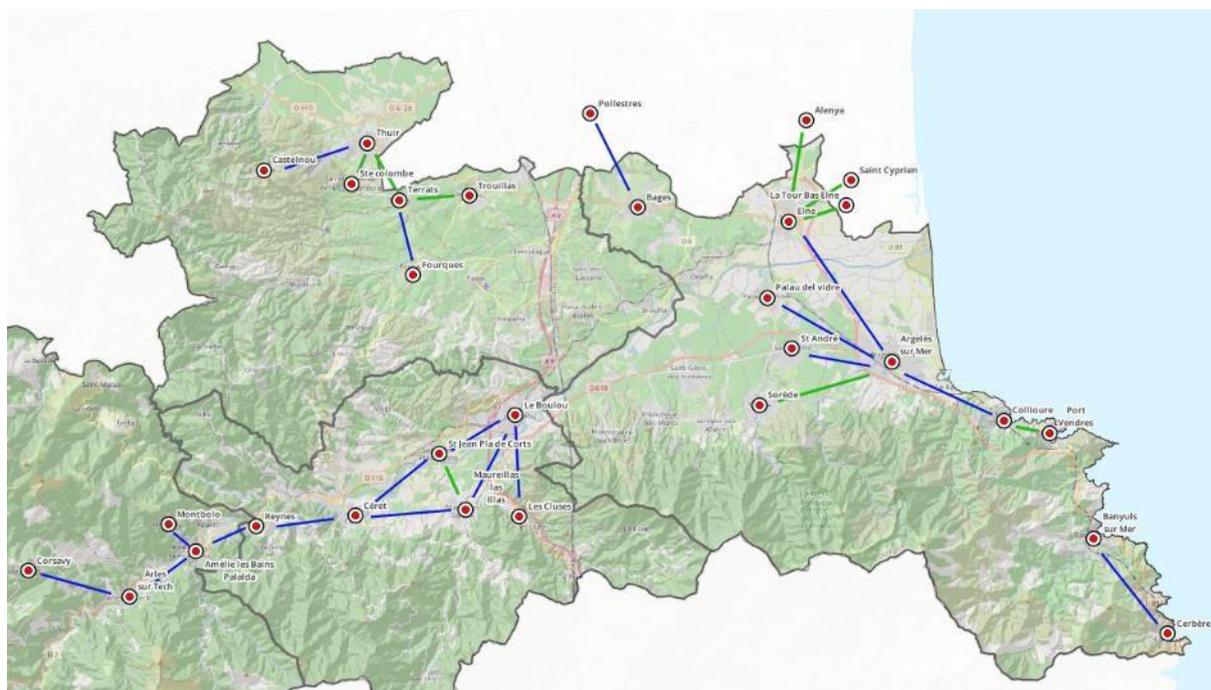
Flux entrants	Nbre de personnes
Amélie-les-Bains-Palalda - Céret	114
Perpignan - Le Boulou	110
Perpignan - Céret	97
Arles-sur-Tech - Céret	80
Saint-Jean-Lasseille - Le Boulou	55
Tresserre ó Le Boulou	55
Amélie-les-Bains-Palalda - Le Boulou	49
Villemolaque - Le Boulou	46
Saint-Jean-Lasseille - Céret	45
Thuir - Le Boulou	44
Bages - Le Boulou	41
Banyuls-dels-Aspres - Le Boulou	40

Soit **114** trajets réalisables en vélo

La majorité des relations s'organisent autour des 2 principales centralités de Céret et du Boulou. Vers l'extérieur ce sont les liaisons vers Perpignan qui sont largement majoritaire et en direction du territoire, c'est la ville du Boulou qui attire le plus grand nombre de personnes.

Le prolongement des aménagements le long de la vallée du Tech puis les connexions vers les infrastructures de covoiturage sont primordiales comme pour les autres territoires.

e. Synthèse des déplacements



Trajet	Flux
Argelès- sur- Mer - Saint- André	302
Argelès- sur- Mer - Elne	282
Saint- Cyprien - Elne	254
Arles- sur- Tech - Amélie- les- Bains- Palalda	214
Argelès- sur- Mer - Sorède	212
Amélie- les- Bains- Palalda - Céret	205
Céret - Saint- Jean- Pla- de- Corts	197
Céret - Maureillas- las- Illas	185
Latour- Bas- Elne - Elne	171
Argelès- sur- Mer - Paulau- del- Vidre	165
Le Boulou - Saint- Jean- Pla- de- Corts	156
Argelès- sur- Mer - Collioure	150
Llupia - Thuir	136
Port- Vendres - Collioure	129
Banyuls- sur- Mer - Cerbère	124
Céret - Reynès	116
Thuir - Trouillas	107
Alénya - Elne	84
Le Boulou - Maureillas- las- Illas	76
Thuir - Terrats	67
Reynès - Amélie- les- Bains- Palalda	65
Ponteilla - Thuir	56
Thuir - Fourques	55
Thuir - Castelnou	35
Thuir - Sainte- Colombe	31
Arles- sur- Tech - Corsavy	25
Le Boulou - Les Cluses	25
Maureillas- las- Illas - Saint- Jean- Pla- de- Corts	24
Bages - Pollestres	20
Amélie- les- Bains- Palalda - Montbolo	15

3 683 déplacements à moins de 20 minutes dont **1 108** en vélo classique et **2 575** en VAE



3- Analyse des aménagements cyclables

3.1 Les grands itinéraires cyclotouristiques

Ces itinéraires ne font pas directement partis des trajets du quotidien, mais ils représentent de solides infrastructures d'appui pour le développement du maillage cyclable.

a. Les grands itinéraires

L'EuroVélo 8 qui relie l'Andalousie à la Grèce arrive d'Espagne par le col du Perthus puis il redescend ensuite vers Le Boulou, longe les Albères jusqu'à Argelès avant de remonter vers le nord.

Pirinexus offre plus de 350 Km entre la province de Gérone, le Vallespir et le Roussillon. Il entre dans le Haut Vallespir par le col d'Ares, rejoint Prats de Mollo et suit ensuite la vallée du Tech jusqu'au Boulou où il remonte vers le Perthus selon le même axe que l'EV8.

La Véloroute de la Côte Vermeille relie le Racou au col de Banyuls avec un tracé mixte en voie partagée et voie verte.



Il s'agit d'itinéraires cyclables et non d'aménagements, c'est-à-dire qu'ils sont jalonnés à l'aide de panneaux et de marquage au sol et emprunte parfois des aménagements classiques comme des pistes ou des voies vertes.



3.2 Remarques générales sur les aménagements existant

De très nombreux aménagements sont présents sur le territoire, certains existant depuis de nombreuses années et construits avec les considérations 'du moment' qui ne sont plus en adéquation avec les besoins et les méthodes actuelles. Ainsi on observe des disparités entre les signalisations verticales et horizontales, une absence de cohérence entre les communes et surtout de très nombreuses discontinuités. A l'inverse des aménagements de grandes qualités sont en place, pistes cyclables, gestion des franchissements, voies vertes.

a. Les typologies d'aménagements recensés

Toutes les catégories d'aménagements sont présentes sur le territoire dont la qualité peut parfois être améliorée avec :

- Continuité des aménagements
- Un ajout de signalisation verticale et/ou horizontale afin de bien identifier les règles d'usage.
- Un traitement homogène des aménagements dans les communes.
- Conformité des aménagements.
- Le respect des largeurs des aménagements.

Exemples : Le traitement des traversées au niveau des passages piétons



Exemple : Problème de conformité, voie verte sur trottoir



Exemple : Signalisation non cohérente



Exemple : Manque séparateur



Exemple : La largeur de la chaussée à double sens est insuffisante avec la présence de la bande cyclable. Conversion en chaudiou.



Exemple : Obstacles



b. Les exemples à suivre

Exemple : gestion des franchissements



Exemple : Partage de l'espace



Exemple : Utilisation des sites propres



Les exemples suivants ne portent que sur quelques communes pour ce document. Dans la seconde phase de l'étude consacrée au maillage du territoire, toutes les communes seront analysées selon leurs propres enjeux et besoins.

Une cartographie générale recensant l'ensemble des aménagements par commune est présentée en annexe.

c. Zoom sur quelques communes

Thuir

Les boulevards extérieurs sont dotés d'équipements 'non règlementaires' puisqu'il s'agit souvent de trottoirs partagés.



Un effort important doit être réalisé pour les stationnements vélo (centre-ville, équipements sportifs et culturels, cimetière...).

L'accès à l'aire de covoiturage est à améliorer, le cheminement est assez bien délimité dans le sens aire de covoiturage vers centre-ville. Par contre dans l'autre sens, la liaison reste à créer et le traitement des 2 ronds-points doit être intégré ainsi que l'avenue Escoffier où la place réservée aux vélos n'est pas bien indiquée.



Les giratoires ne sont pas tous marqués et ceux qui le sont doivent être entretenus, en privilégiant un marquage au centre de l'anneau comme le [préconise le CEREMA](#)



Brouilla

Une bande cyclable est mise en place sur la rue de Pouteills sans signalisation verticale associée. Cet aménagement est tout à fait conforme dans son dimensionnement par contre cette rue en double sens n'est pas assez large pour accueillir 2 véhicules et un cycliste. Le double chevron montre bien que les véhicules sont autorisés à y circuler mais un panneau donnant la priorité aux cycles pourrait être ajouté.



Tressere

Les aménagements sont situés sur de larges trottoirs mais la signalétique ne permet pas aux vélos d'y circuler



Le Boulou

Le centre-ville est uniquement doté d'une piste cyclable bidirectionnelle permettant le raccordement du cimetière. Cette piste est matérialisée avec des panneaux de voie verte alors que l'espace piéton est disponible à côté. En prolongement, l'avenue du Général de Gaulle est équipée d'une piste unidirectionnelle permettant de rallier la zone d'activité au nord. Cet aménagement alterne entre voie partagée (piéton) et voie dédiée. Il permet le franchissement de la Valmagne en toute sécurité.



Ces aménagements ne sont toutefois pas suffisants pour offrir des cheminements continus. De plus l'emplacement du futur collège générera des flux importants avec une piste sous dimensionnée du fait de la mixité des flux piétons et vélo.

La rive gauche du Tech est longée par une voie verte en provenance de St Jean Pla de Corts et de Maureillas las Illas. Elle offre un accès à l'aire de covoiturage et connecte les espaces sportifs.

Le franchissement du Tech pour relier les 2 parties de la ville est assurée par la piste bidirectionnelle en encorbellement sur le pont. En rive droite, la traversée du carrefour est matérialisée pour rejoindre Maureillas las Illas, un renforcement de la signalisation peut être envisagé.

L'EV8 rejoint Argelès par la rive droite du Tech en empruntant un axe parallèle à la D618. L'itinéraire alterne avec des aménagements de type bande, marquage au sol et du jalonnement



La ville rassemble donc de nombreux aménagements qualitatifs mais les discontinuités demeurent encore trop importantes.

d. La typologie des aménagements

Synthèse obtenue à partir des données fournies par les CC et le département :

CC des Aspres

Communes	Longueur
Bages	0,2
Voie verte	0,2
Brouilla	0,5
Bande cyclable unilatérale	0,2
Voie verte	0,2
Camélas	1,7
Jalonnement	1,7
Castelnou	1,0
Jalonnement	1,0
Fourques	4,1
Marquage au sol	4,1
Passa	4,3
Marquage au sol	4,3
Saint-Jean-Lasseille	0,7
Voie verte	0,7
Terrats	3,6
Marquage au sol	3,6
Thuir	9,7
Jalonnement	2,2
Marquage de rond point	0,4
Piste cyclable	5,3
Voie verte	1,8
Tresserre	5,4
Marquage au sol	5,4
Trouillas	0,6
Marquage au sol	0,6
Villemolaque	2,3
Marquage au sol	2,3
Total général	33,9

CC Albères Côte Vermeille Illibéris

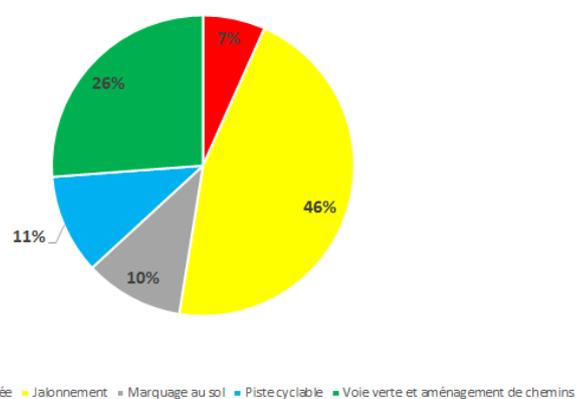
Communes	Longueur	Communes	Longueur
Argelès-sur-Mer	46,8	Ortaffa	1,1
Bande cyclable	5,8	Cyclistes pied à terre	0,1
Bande cyclable unilatérale	1,0	Voie verte	1,0
Contre sens cyclable	0,2	Palau-del-Vidre	2,9
Franchissement	0,0	Jalonnement	2,2
Jalonnement	8,9	Piste cyclable	0,2
Piste cyclable	8,6	Voie verte	0,5
Voie verte	22,3	Port-Vendres	6,9
Bages	6,0	Bande cyclable	0,4
Bande cyclable	0,4	Jalonnement	6,1
Jalonnement	0,4	Voie verte	0,4
Piste cyclable	1,6	Saint-André	11,0
Voie verte	3,7	Bande cyclable	0,7
Banyuls-sur-Mer	13,4	Contre sens cyclable	0,6
Jalonnement	13,3	Jalonnement	4,7
Voie verte	0,1	Piste cyclable	2,1
Collioure	0,2	Voie verte	2,9
Bande cyclable	0,2	Saint-Génis-des-Fontaines	5,1
Elne	11,3	Contre sens cyclable	0,2
Bande cyclable	1,8	Jalonnement	3,5
Bande cyclable unilatérale	0,3	Piste cyclable	0,3
Contre sens cyclable	0,9	Voie verte	1,2
Franchissement	0,0	Sorède	5,5
Jalonnement	1,2	Bande cyclable	0,3
Piste cyclable	3,3	Contre sens cyclable	0,4
Plateau	0,0	Jalonnement	1,2
Voie verte	3,8	Piste cyclable	1,4
Laroque-des-Albères	4,0	Voie verte	2,1
Jalonnement	3,3	Villelongue-dels-Monts	3,6
Voie verte	0,7	Jalonnement	1,6
Montesquieu-des-Albères	6,9	Voie verte	2,0
Bande cyclable unilatérale	0,3	Total général	124,7
Jalonnement	6,6		

Communauté de communes du Haut Vallespir

Communes	Longueur
Amélie-les-Bains-Palalda	3,9
Contre sens cyclable	0,2
Jalonnement	2,2
Voie verte	1,5
Arles-sur-Tech	7,5
Jalonnement	6,8
Voie verte	0,7
Lamanère	0,1
Jalonnement	0,1
Le Tech	5,5
Jalonnement	5,4
Voie verte	0,1
Montbolo	1,0
Jalonnement	0,6
Voie verte	0,4
Montferrer	4,9
Jalonnement	4,9
Prats-de-Mollo-la-Preste	17,8
Jalonnement	17,8
Saint-Laurent-de-Cerdans	12,8
Jalonnement	10,6
Voie verte	2,2
Total général	53,6

EPCI	Longueur
CCA	33,9
Bande cyclable unilatérale	0,2
Jalonnement	4,9
Marquage au sol	20,2
Marquage de rond point	0,4
Piste cyclable	5,3
Voie verte	2,9
CCACVI	124,7
Bande cyclable	9,6
Bande cyclable unilatérale	1,7
Contre sens cyclable	2,3
Cyclistes pied à terre	0,1
Franchissement	0,1
Jalonnement	52,9
Piste cyclable	17,5
Plateau	0,0
Voie verte	40,5
CCHV	53,6
Contre sens cyclable	0,2
Jalonnement	48,5
Voie verte	4,9
CCV	42,4
Bande cyclable	0,1
Bande cyclable unilatérale	0,8
Contre sens cyclable	1,6
Franchissement	0,0
Jalonnement	15,7
Marquage au sol	1,5
Marquage de rond point	0,3
Piste cyclable	4,0
Voie verte	14,6
Voie verte autorisée aux véhicules	3,9
Total général	254,6

Répartition des aménagements



e. Les stationnements

De nombreux stationnements présents sur l'ensemble du territoire. L'offre reste cependant à étoffer pour couvrir l'ensemble des besoins et la typologie des stationnements doit être adaptée aux lieux d'implantations. Arceaux sur des stationnements de courtes durée (commerces de proximité), abris ou consignes sécurisées pour des stationnements de moyenne et longue durée (Aire de covoiturage, gares, plage...).

La base de données de l'existant est à consolider, les stationnements recensés sont présentés sur les cartes des aménagements existants par commune (cf annexe).



3.3 Les services vélo

a. Services vélo existant (vente, location, réparation)

Location de vélo :

- Bicycleta (Banyuls-sur-Mer)
- Loc Evasion (Argelès-sur-Mer)
- Argelès Vélo et Trotinettes
- Vélocation (Argelès-sur-Mer)
- Le Guidon futé (Argelès-sur-Mer)
- Blue Béar (Argelès-sur-Mer)
- Paulette (Argelès-sur-Mer)
- Aloha Camping (Reynes)
- En roue libre – Foret aventure (Amélie-les-Bains)
- Camping les Cerisiers (Céret)

Présence d'une aire de service à
Laroque des Albères.

Station de réparation, de
gonflage, aire de repos

Magasin de vélo :

- Alberabike (Argelès-sur-Mer)
- BS Cycle (Sorède)
- L'atelier du cycle (Argelès-sur-Mer)
- Vélo & Oxygen (Elne)
- Velomagic (Trouillas)
- MondoVelo (Thuir)
- Vélo Espace (Thuir)
- Casa Monty (Banyuls-sur-Mer)

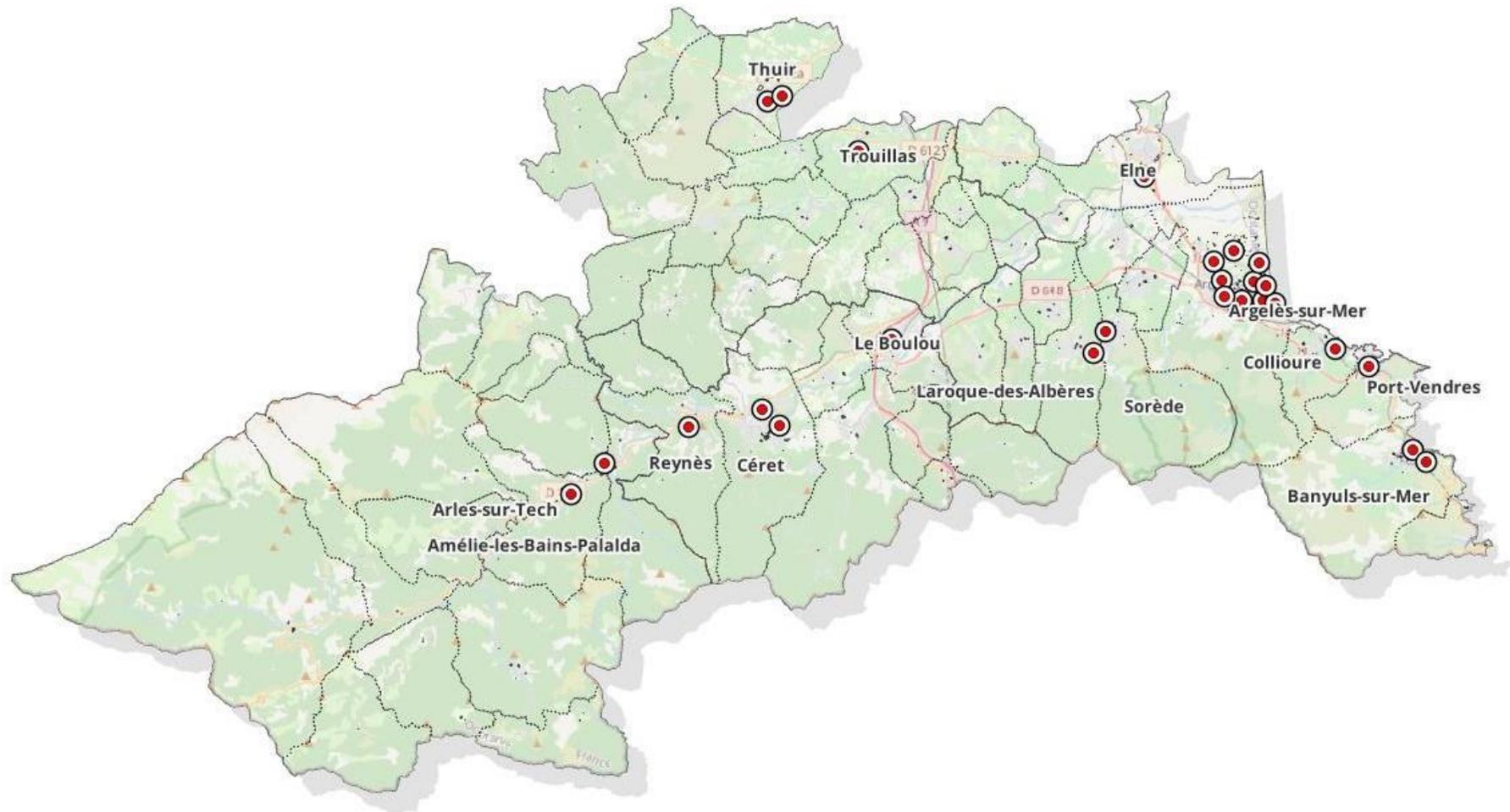
Réparation de vélo :

- Fun Bike Center (Céret)
- En roue libre – Foret aventure (Amélie-les-Bains)
- Vélo Espace (Thuir)

Club de vélo :

- Vélo club du Vallespir (Reynès)
- Amicale Cycliste du Boulou (Le Boulou),
- Club Cycliste du Boulou (Le Boulou),
- Cami Calent Català (Céret)
- Cyclo sport Catalan (Thuir)
- Rad Line Mountain Bike Team (Thuir)
- Vtt club (Thuir)
- Vélo club (Thuir)
- Team Axurit (Montesquieu-des-Albères)
- Vélo club des Albères (Sorède)
- Vélo club Palaluencque (Palau del Vidre)

Implantation des services vélo





4- Concertation

4.1 Les éléments de la concertation

- Une enquête a été réalisée auprès de la population, du 15 mai 2023 au 01 novembre 2023 **en ligne** sur le site du Pays Pyrénées Méditerranée. Au 01 novembre elle a recueilli 784 réponses.
 - Sur le même support, une cartographie participative, a permis de recueillir concrètement les demandes d'aménagements de stationnements et les points noirs sur le territoire.
 - L'enquête annuelle de la Fédération des Usagers de la Bicyclette présente les résultats (globalement défavorables) pour :
 - Argelès sur mer
 - Elné
 - Céret
 - Thuir
- Les résultats de cette enquête sont présentés en annexe.

4.2 Enquête grand public

a. Profil des répondants : 784 Participants

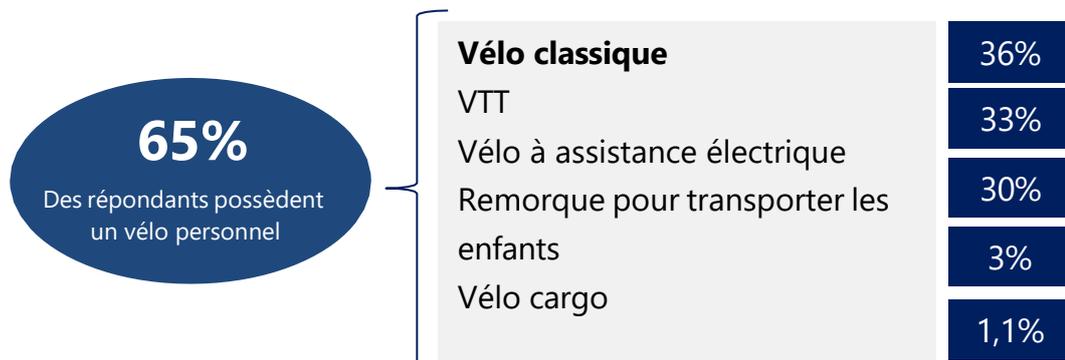


98 %

de résidents

37% entre 46 et 62 ans

31% entre 30 et 46 ans

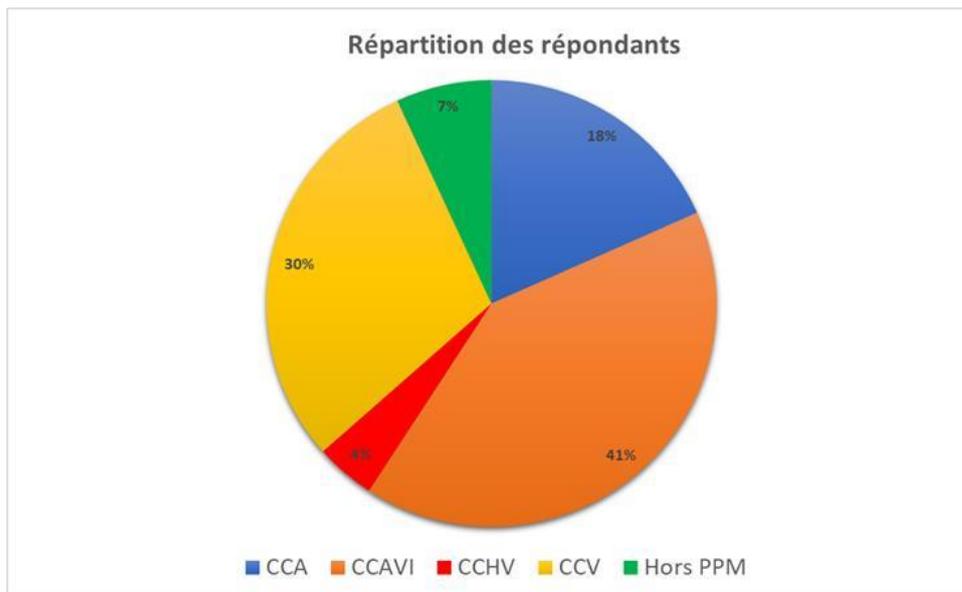
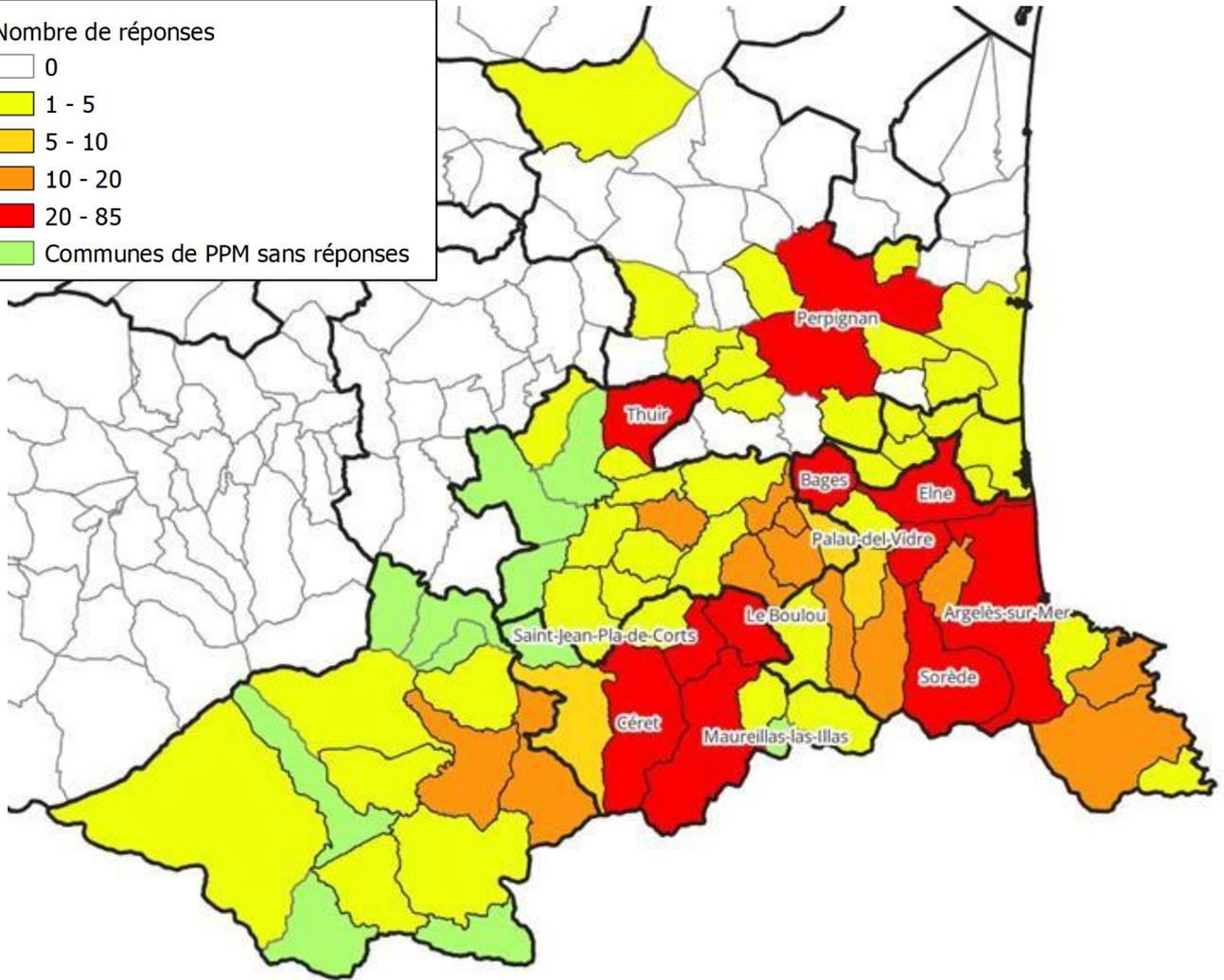
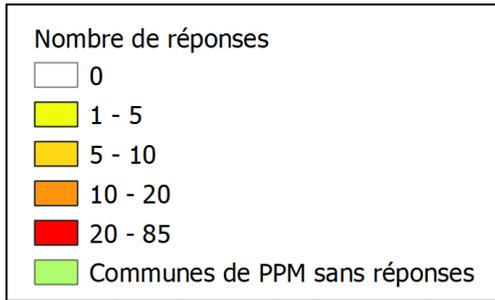


33 % des répondants possèdent plusieurs vélos dans leur foyer.

Répartition des répondants

Commune	Nbre de réponses	Commune	Nbre de réponses	Commune	Nbre de réponses
Céret	85	Amélie Les Bains	12	St Laurent de Cerdans	2
Argelès-sur-Mer	81	Arles sur Tech	12	Théza	2
St Jean Pla de Corts	65	Brouilla	10	Trouillas	2
Elne	41	St Genis des fontaines	7	Alenya	1
Palau-de-Vidre	35	Reynes	6	Bompas	1
Thuir	34	Collioure	5	Corsavy	1
Maureillas las Illas	33	Montesquieu des Albères	5	Latour-Bas-Elne	1
Perpignan	33	Ortaffa	4	L'Albère	1
Bages	26	Villeneuve-de-la-Raho	4	Le Soler	1
Le Boulou	26	Cerbère	3	Les Cluses	1
Sorède	21	Llauro	3	Montauriol	1
St-Jean-Lasseille	20	Oms	3	Monferrer	1
Port-Vendres	18	Cabestany	2	Passa	1
Banyuls sur mer	17	Camélas	2	Prats de mollo	1
Tressere	16	Canet en Roussillon	2	St Estève	1
Banyuls des Aspres	15	Corneilla del vercol	2	St Nazaire	1
Laroque des Albères	14	Pezilla la riviere	2	Serralongue	1
Fourques	13	Canohes	2	Tautavel	1
St André	13	Montbolo	2	Terrats	1
Villelongue dels monts	13	Montescot	2	Tordères	1
Villemolaque	13	St Cyprien	2	Toulouges	1
				Vivès	1

La répartition des personnes ayant répondu à l'étude couvre bien l'ensemble du territoire avec toutes les communes représentées pour la CCAVI et la CCV.



Les personnes interrogées, travaillent principalement à :

Perpignan	121
Céret	92
Argelès sur mer	76
Amélie les Bains	43
Banyuls sur mer	32
Elne	28
Thuir	22
Le Boulou	22
Saint André	15
Maureillas las Illias	11

b. Besoins et attentes



Les éléments qui vous inciteraient à plus utiliser le vélo :

- **Réseau cyclable continu 82%**
- Meilleure protection (ou séparation nette) de la circulation à vélo et de la circulation automobile 75%
- Itinéraires vélos directs et permettant une circulation rapide 65%
- Ronds-points et intersections aménagés pour les cyclistes 53%
- Stationnements adaptés et sécurisés 36%
- Mise en place de services à destination des cyclistes 29%
- Moins de véhicules motorisés dans le centre des communes 20%
- Meilleure signalisation 20%
- Réduction globale de la vitesse à 30 km/h dans le centre des communes pour les véhicules motorisés 14%

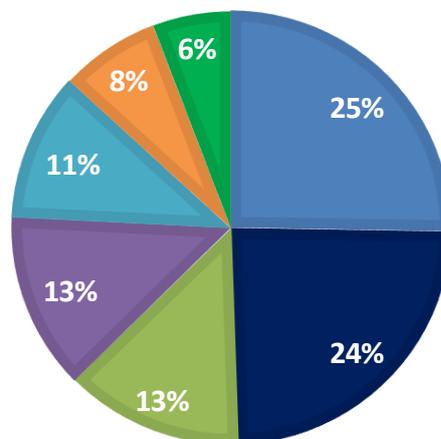
Freins à la pratique cyclable

- Cheminement pas assez sécurisé – 509 réponses
- Distance entre les différents lieux – 278 réponses
- Stationnement vélo inadapté -190 réponses

Ces résultats montrent bien l'importance du traitement de l'existant pour permettre de résorber les discontinuités entre les aménagements présents sur le territoire. Ce travail porte généralement sur les déplacements internes dans les villes où seules certaines rues sont pourvues d'équipements. Il sera donc primordial même si les emprises de chaussée et d'accotements n'offrent pas les largeurs suffisantes pour y implanter des aménagements. La réduction de la vitesse, le marquage au sol pour améliorer la mixité des usages feront parties des solutions à étudier.

Par quels types de services seriez-vous intéressé ?

- Atelier réparation vélo - 48
- Aide à l'achat d'un VAE - 46
- Bornes de recharge pour VAE - 25
- Location / mise à disposition d'un VAE - 25
- Bornes de réparation dans l'espace public - 21
- Vélo-Bus - 14
- Partage de vélos / Organisation d'une association d'usagers Vélo-école -11

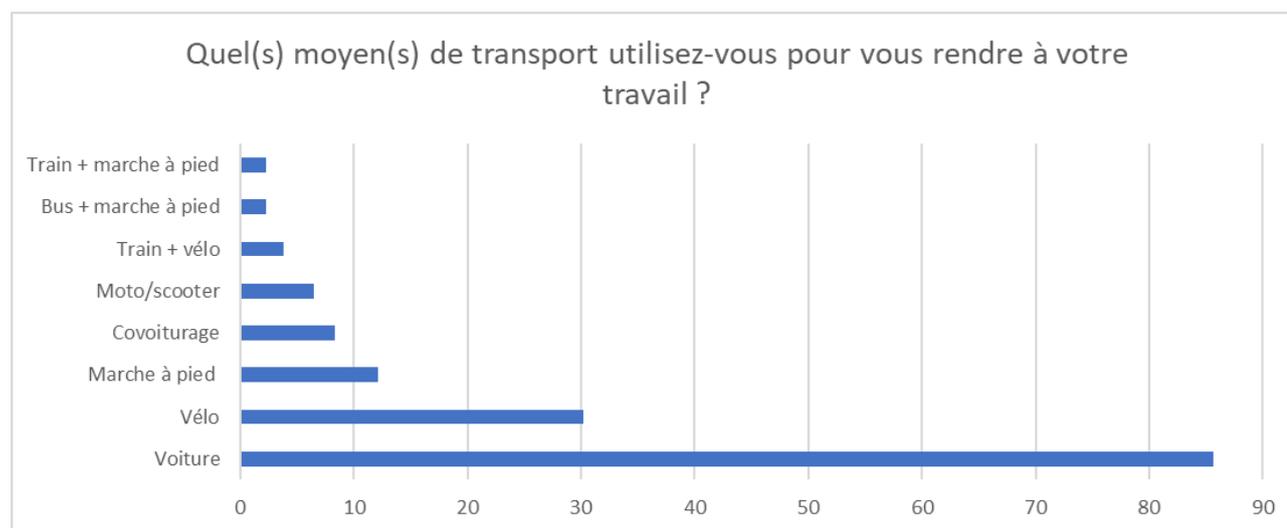


SALARIÉS :

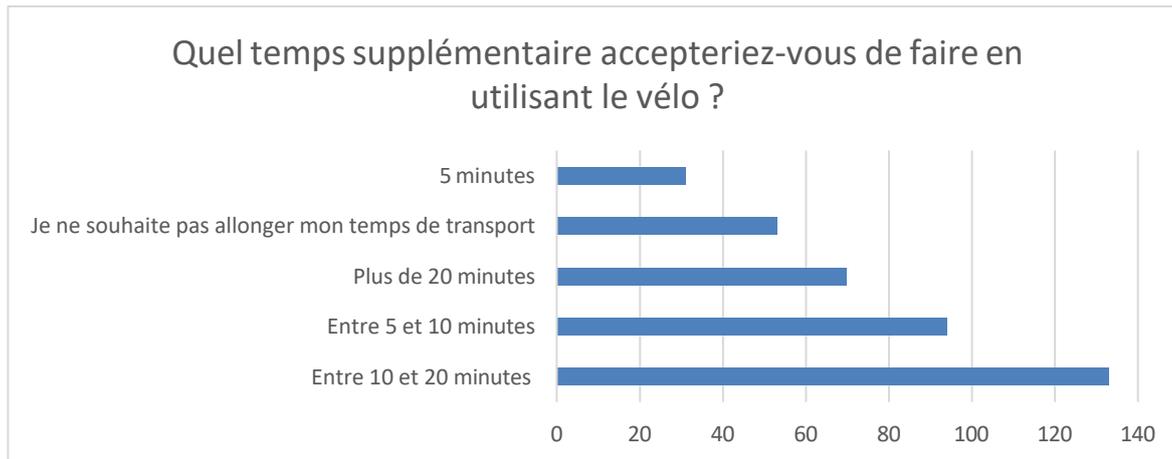
62% des salariés seraient prêts à utiliser un autre moyen de transport que la voiture si des mesures incitatives étaient mises en place.

51% seraient intéressés par **le forfait mobilité durable**.

La voiture demeure tout de même le principal mode de transport même si la part du vélo n'est pas négligeable.



Le temps de déplacement est souvent un critère important en faveur du maintien de l'automobile, ces résultats sont plutôt encourageants.



COLLÉGIENS :

54% se rendent au collège en bus/car, seuls 15% utilisent régulièrement le vélo.

88% trouvent dangereux de se rendre au collège à vélo (manque d'aménagements et intersections jugées trop dangereuses)

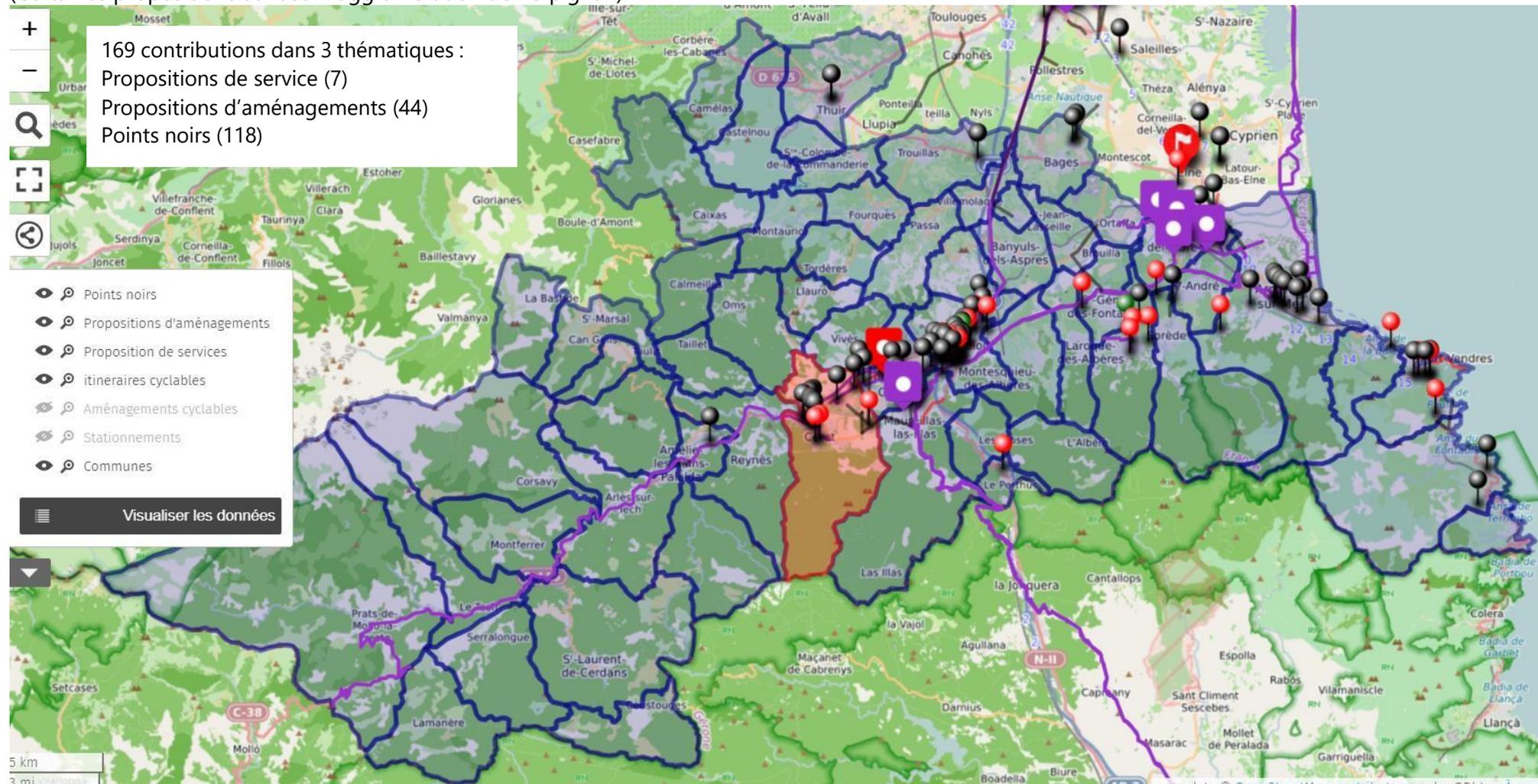
89% des parents d'élèves jugent le chemin qui mène du domicile au collège ou au lycée dangereux

RETRAITÉS :

53% des retraités s'orienteraient vers un VAE pour réduire l'utilisation de la voiture

4.3 Cartographie participative

(Certaines propositions sont sur l'agglomération de Perpignan)



4.4 Les ateliers

4 ateliers ont été organisés avec les élus et 4 autres ouverts à la population.

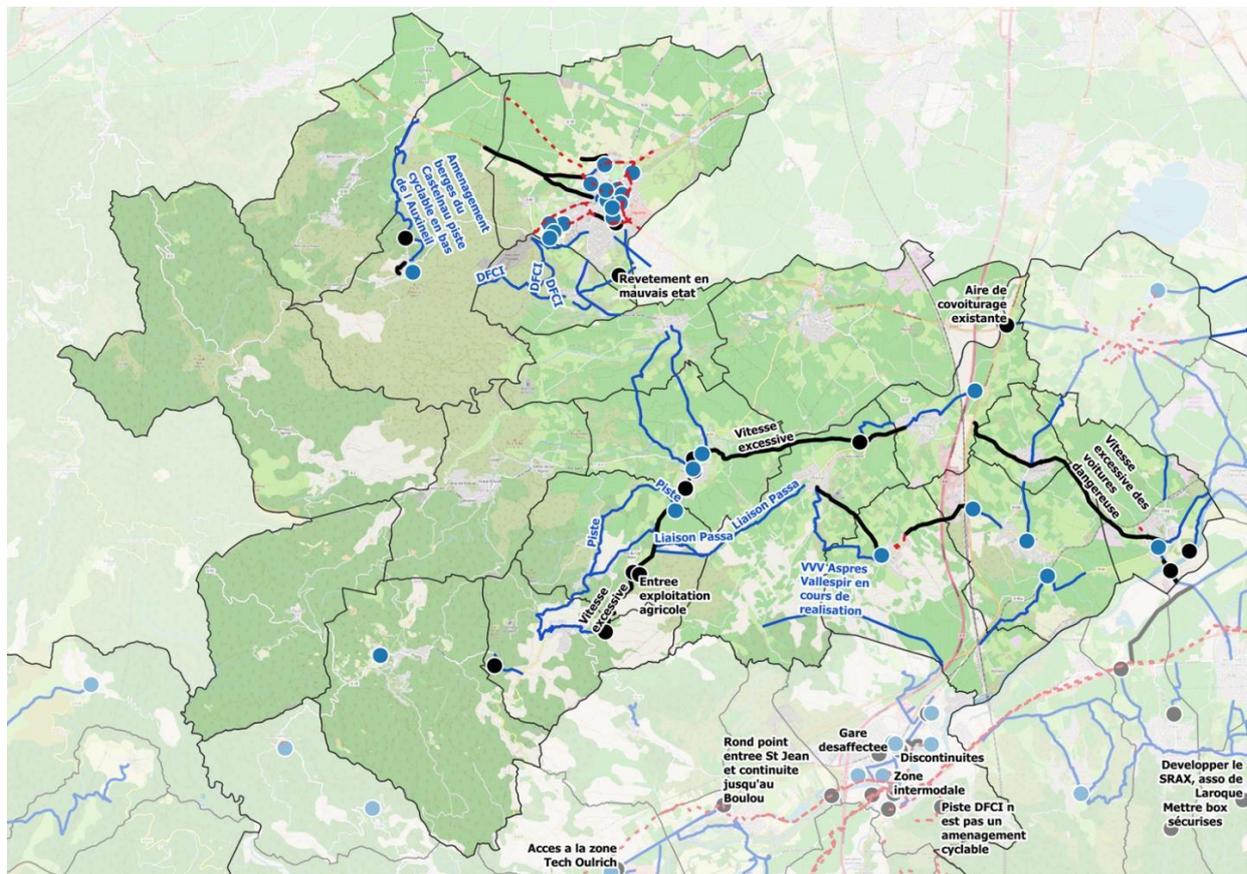
Ils se sont tenus à Argelès, Céret, Thuir et Arles. Recueil des propositions d'aménagements et des points noirs. Un questionnaire a été préalablement envoyé aux communes.



CC des Aspres

Freins, limites	
Sécurités, départementales	
Pas de tracé + route étroite + virages + vitesse voiture + manque zone pour doubler + pas de marquage	
Distance / temps, surtout sur les Aspres (relief)	
VAE manque de bornes de recharge	->
Manque douche par exemple dans les entreprises	->
Manque de communication sur les possibilités, l'existant	
Entretien ? Signalétique ?	
Calibrage voirie	
Relief / déclin	
Statut public / privé voirie	
Flux VAM	
Stationnement sécurisés vélos	
Aménagements sécurisés	
Trouver les chemins le plus court	
Coût des aménagements	

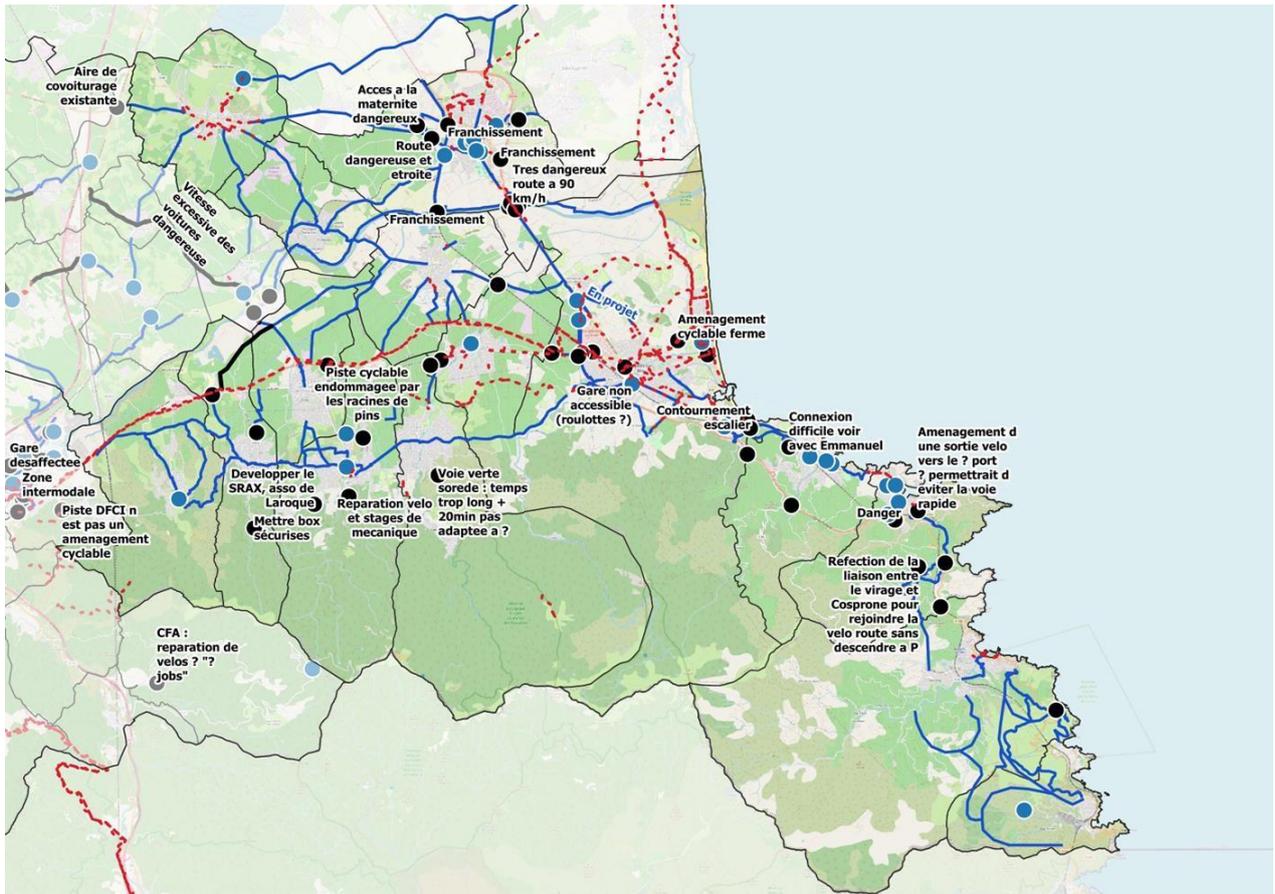
Solutions, opportunités
Création de tronçons pour reconnecter les pistes + stationnement (ex : Thuir)
Forfait mobilité durable (incitation des entreprises)
Valorisation piste DFCI
Eventuellement au bistrot de Pays - maillage - petite route (<20 000 veh./jour)
Communication sur dispositifs et animation ?
Tourisme - espace cycloport
Stationnement box sécurisés
Créer des aménagements sécurisés : pistes cyclables
Travailler en intramuros déjà pour les déplacements du quotidien



CC Albères Côte Vermeille Illibéris

Freins, limites
Topographie, dénivelé
Manque de débat politique
Infrastructures très négligées (état des routes, voies d'accès, mise en sécurité des vélos au niveau des zones de covoiturage des gares...) ou inexistantes
Pas ou peu de pistes cyclables entre les communes, notamment vers le Collège de Saint-André
Pas de bouclage entre EV8 et vélo-route (St Génis du F.)
Signalétique inexistante, zones de partage dangereuses
Partage des compétences (communes, CC, département)
Météo vent fort
Distance importante domicile-travail
Habitude ancrée avec la voiture
Manque de voies vertes dédiées
Adaptation des aménagements de voirie (bordures,...)
Les discontinuités
Manque de communication sur les bienfaits
Manque de service et d'application, dépannage
Circuit destiné aux vélos difficilement sécurisé
RD ne bénéficie pas d'aménagement cyclable ->
Rues étroites ne permettant pas le marquage d'une piste cyclable ->
Relief nature accidenté = frein aux vélos traditionnels ->
Problématique des traversées de rond- points

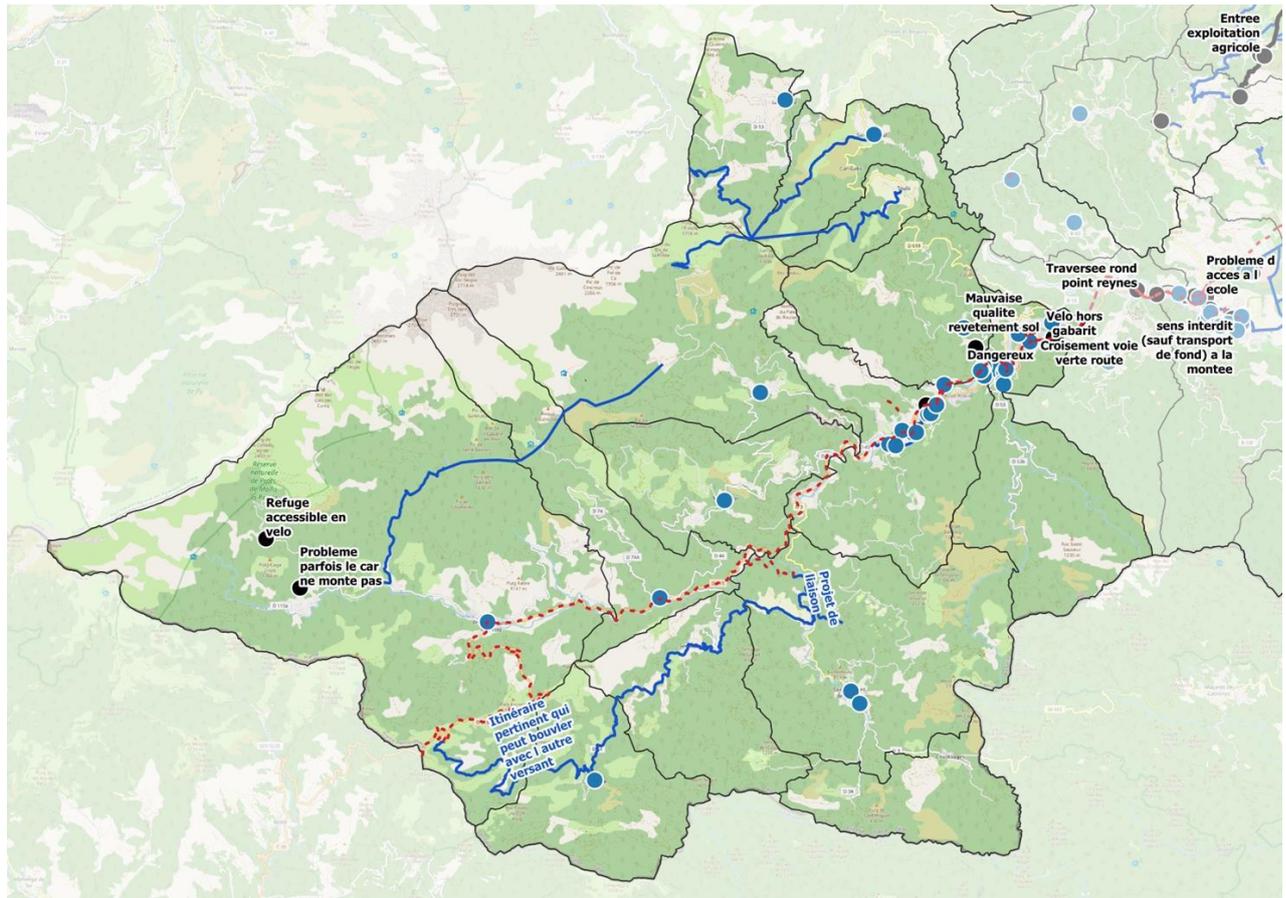
Solutions, opportunités
Des villages rapprochés les uns des autres -> maillage possible
Proposition de Chaucidou, solution peu onéreuse mais peu connue et peu comprise
Emprunter des chemins de randonnée (Bages)
Aires de covoiturages nombreuses : prévoir des box, pour sécuriser le stationnement des vélos
Des traverses à exploiter
Des aménagements dédiés aux vélos ou séparant les flux sinon problème de cohabitation sur Argelès
Des revêtements plus vertueux
Réduire la place de la voiture
Réduire la vitesse : zone 30
Plus de stationnement vélo notamment sécurisé
Parking vélo sécurisé avec Alvéole +
Inciter les superettes à s'équiper en stationnement
Plus de dispositif d'aide VAE (Sorède et Laroque ça existe)
Prévoir des aménagements pour les actifs pour les projets de voirie
Des triporteurs
Plus de location
Identifier les axes, routes, pistes qui longent la RD
Plan de circulation pour permettre des priorités alternées véhicules / vélo
Favoriser, encourager, accompagner l'usage du VAE
Augmenter le cadencement des trains



CC du Haut Vallespir

Freins, limites
Dénivelé sauf D115 - Pas du Loup
Voie verte pas sécurisée après Arles
Offre de location faible et peu visible
Problème de cohabitation sur Pirenexus
Peu d'aménagement et de stationnement

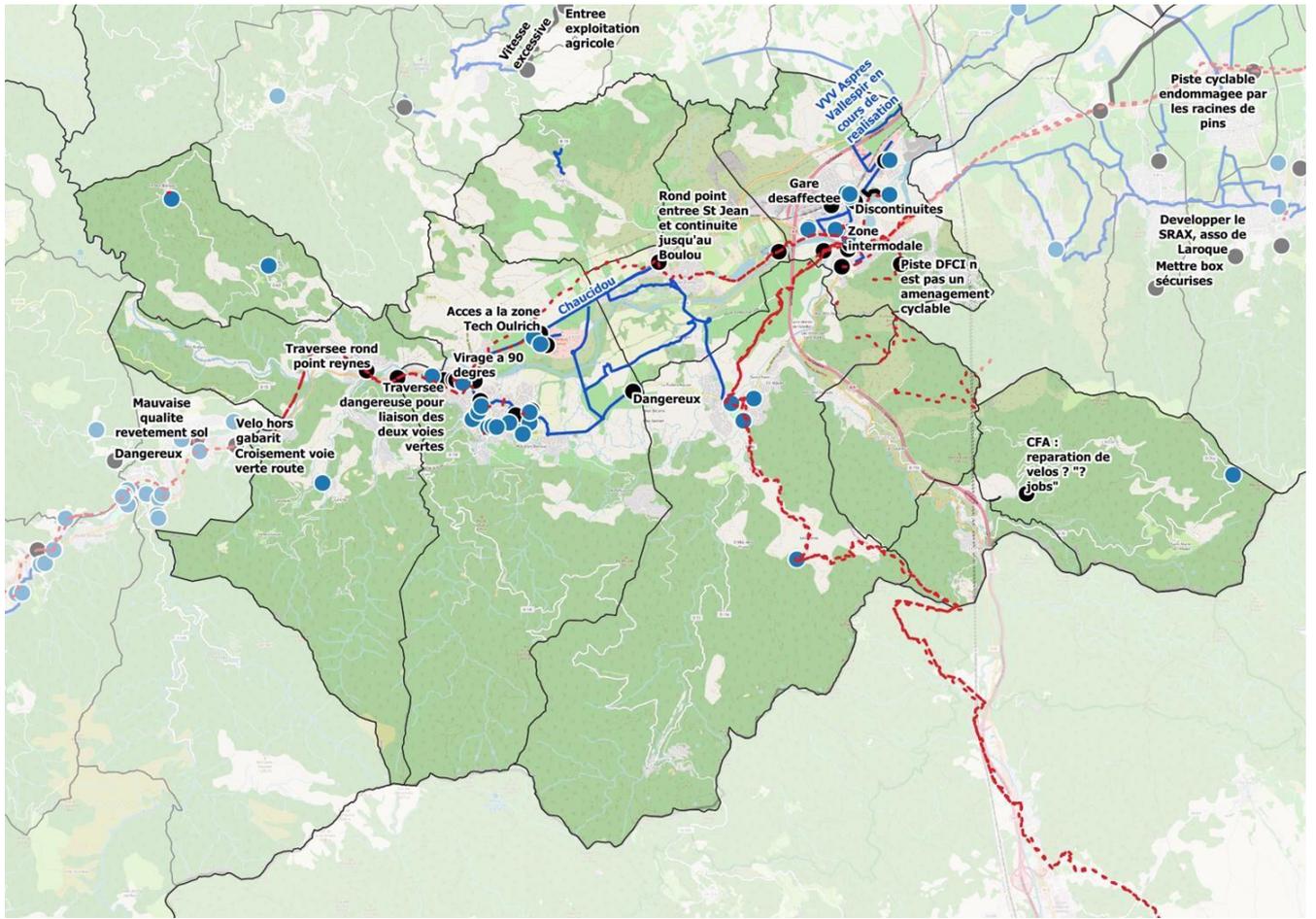
Solutions, opportunités
Qualité paysagère
Potentiel VTC - VTT
Coupler vélo + randonnée
Escapade sans voiture, one way : Prats - Argelès
Montbello, Amélie : prime vélo
Volonté de stationnement (Amélié)
Expérimentation rack à vélo



CC du Vallespir

Freins, limites
Circulation à vélo dans le centre-ville difficile (Céret)
Topographie -> VAE
Sécurité : Axes routiers -> Céret - Maureillas -> Saint-Jean - Le Boulou
Pas de mixité : voiture / vélo
Accès ZAE -> depuis la ville
Signalétique : pb : Le Boulou ZAE -> Centre-ville
Discontinuité : -> Village St Jean - Vivès -> Palau - ZAE
Dénivelé
Insécurité sur les RD
Terrain accidenté (qualité de la chaussée) : pentes et descentes
Manque de voies dédiées
Manque d'arceaux (sécurisés (contre chocs) + proximité) et espaces dédiés pour se garer
Concilier température élevée et pratique du vélo pour le travail
Discontinuité
Aménagement de l'espace urbain (mobilier, signalétique) réduisant visibilité
Partage de l'espace : Vélos / piétons Vélos / voitures
Pas adapté lors d'un usage vélo avec des charges
Usage de vélos 'hors gabarits' et atypiques

Solutions, opportunités
Stationnement vélo sécurisé (Céret)
Proximité : EV8, Pirenexus
Pistes cyclables en ZAE
De plus en plus de pratiquant(e)s
Mise en place de zone de partage (Ex : Mairie de Céret)
Plan de D.U. (Le Boulou, Céret)
Signalétique avec temps à vélo (à pied)
Communication du plan de développement du diag
Proposer des bornes de réparation vélo de base
Larges espaces adaptés à tout type de vélos + équipements annexes
Accompagnement 'remise en selle' ?
Développer la livraison dernier km ou commerce itinérant
Proposer des abris vélo intégration paysagère (toit végétalisé)
Proposer des bornes de recharge
Mettre des bancs le long de la voie verte
CC du Vallespir a fait installer des arceaux devant les écoles





5- Entretiens et échanges avec les différents acteurs

Un schéma cyclable se réalise pour faciliter les déplacements des habitants. La finalité est la réalisation d'aménagements dans le territoire. Pour garantir une cohérence des tracés, il faut prendre en compte les liaisons vers les territoires limitrophes. Les entretiens réalisés avec les principaux acteurs se sont déroulés dans cet objectif.

5.1 Communauté de communes Sud Roussillon – Mr Saly Service voirie – Espaces verts

Le territoire de la CC sud Roussillon est composée de 6 communes dont 5 sont limitrophes d'Elne. Les enjeux de connexion sont donc très importants et la communauté de communes travaille sur plusieurs itinéraires en collaboration avec le département.

Parmi les principaux projets, on peut citer :

- La voie verte de l'Agouille de la mar relie St Cyprien à Montescot avec des prolongements prévus vers le lac de Villeneuve de la Raho et **Bages**. Cette voie est connectée à l'EV8.
- Une voie en cours de construction reliant Alénia, St Cyprien et Latour Bas Elne
- Une étude est en cours pour permettre le long de la D914A **la liaison entre Corneilla et le collège d'Elne.**
- **La voie verte reliant Elne à St Cyprien** sur le terre-plein central de la D612

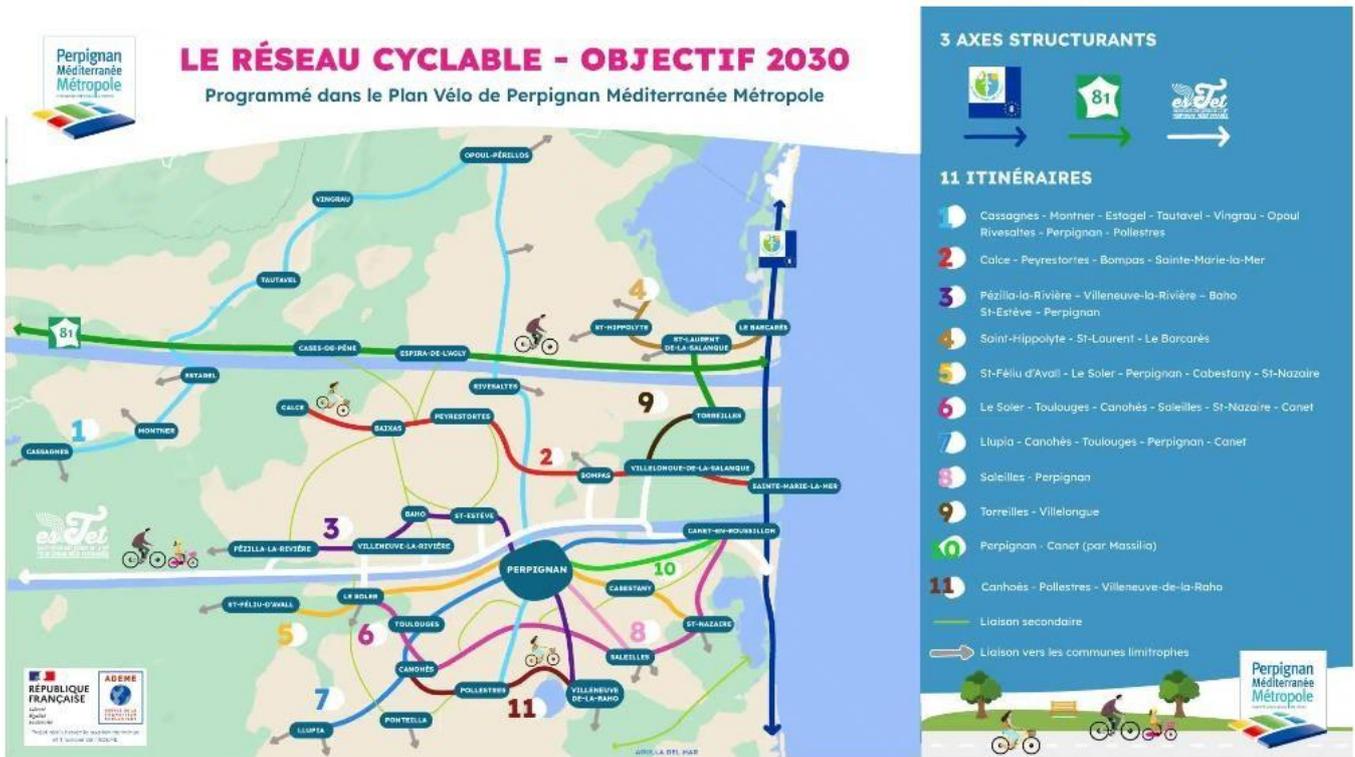
La difficulté majeure pour rejoindre Elne est le franchissement de la D914 pour lequel la création d'un encorbellement est nécessaire sur la D40 qui est l'itinéraire le plus direct. D'autres solutions existent au nord et au sud, en utilisant des passages inférieurs et des traverses.

Le stationnement va être progressivement amélioré par l'installation de box sécurisés sur les aires de covoiturage et à la plage. Une dizaine d'aires accueil vélo (bornes de recharge, réparation, table de pique-nique...) vont être déployées sur le territoire.

Le développement des accueils vélos est en plein essor et de nombreuses animations autour du vélo sont réalisées.

5.2 Perpignan Méditerranée Métropole

La carte du réseau projeté offre des perspectives de connexions avec le territoire à partir des communes de Llupia, Ponteilla, Villeneuve de la Raho et le long de la frange côtière.



Une nouvelle offre de location de vélo va être proposée en 2024 au sein de la métropole. Jusqu'à présent les usagers pouvaient louer un vélo dans les mairies ou mairies annexes de l'agglomération. Des changements vont être opérés afin de proposer de nouveaux lieux (non encore définis).

5.3 Conseil Départemental

Le programme départemental pour les aménagements cyclables a été présenté en novembre 2023. Ce plan d'actions s'organise autour de 6 axes :

Axe 1 : Planifier pour développer les infrastructures et sécuriser les déplacements du quotidien.

La priorité sera donnée aux connexions vers :

- Les maisons sociales de proximité
- Les collèges
- Les aires multimodales et de covoiturage
- Les sites de l'Institut départemental de l'enfance et de l'adolescence
- Les bâtiments administratifs.
- Les sites touristiques, naturels et culturels.

La continuité et la cohérence des aménagements et des jalonnements sur les axes est un objectif majeur.

Axe 2 : Faciliter la mobilité cyclable des usagers et promouvoir une culture vélo

L'objectif est de développer la pratique cyclable en particulier pour les personnes en situation de difficulté économiques et sociales ainsi qu'auprès des collégiennes et collégiens.

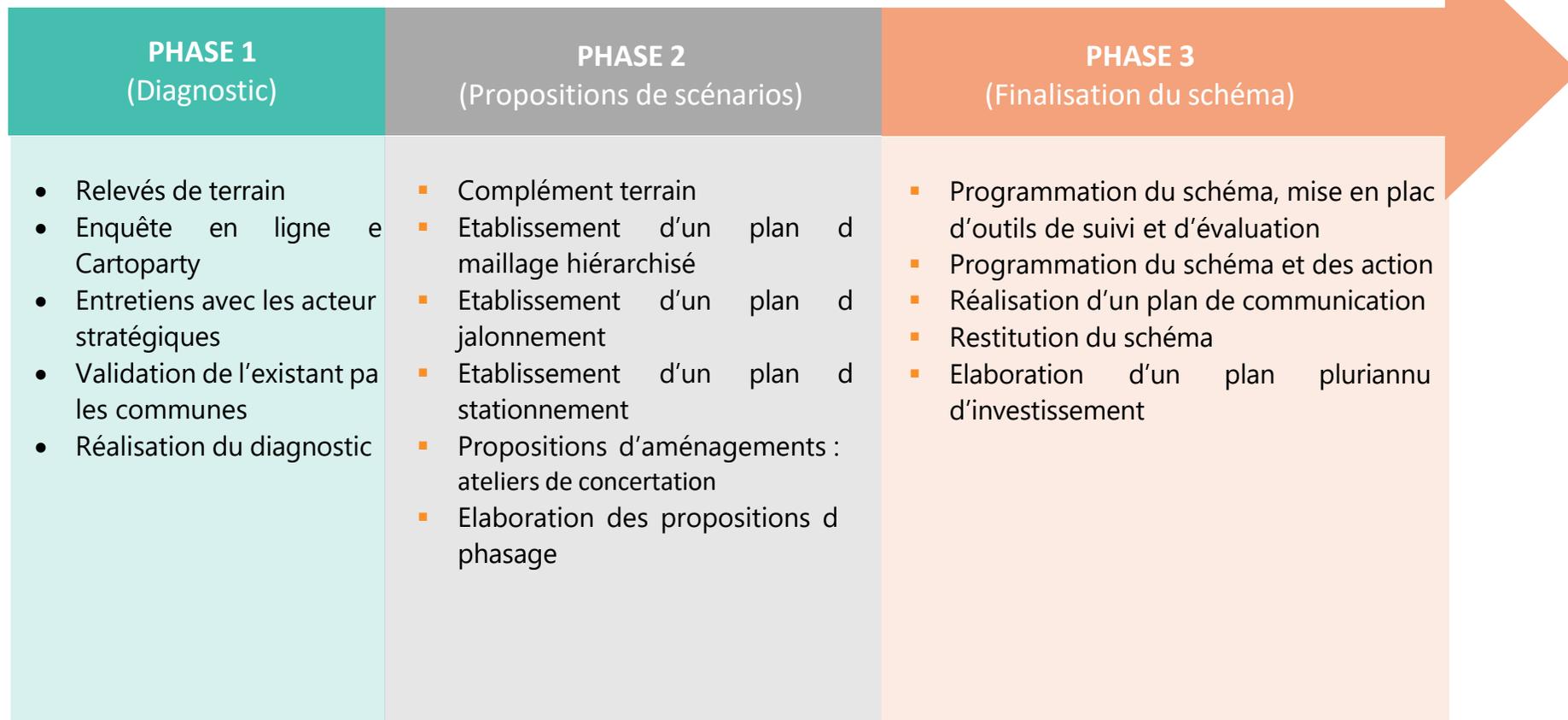
- Développement des partenariats dans le cadre du Plan Départemental de Sécurité Routière.
- Prolongement au collège du plan national Savoir Rouler A Vélo
- Pack mobilité douce dans le cadre de l'Aide Départementale au Retour à l'Emploi et de l'Aide Sociale à l'Enfance

Axe 3 : accompagner l'écosystème vélo pour la création d'emploi, l'insertion et la formation aux nouveaux métiers de la filière.

- Soutien et accompagnement à la création d'ateliers solidaires de réparation et de recyclage.
- Formation, certification et qualification des prestataires de services.



6- Les prochaines étapes



Planning Septembre 2023 – Décembre 2023

CoPil du 27/09/2023



Fin Octobre



Validation * par les communes, CC
et CD66 de l'**existant**
(Aménagement et stationnement)

Définition du maillage du territoire



Fin Novembre

Présentation du
maillage



* Envoi d'un atlas par commune + espace de cartographie participative



7- Annexes

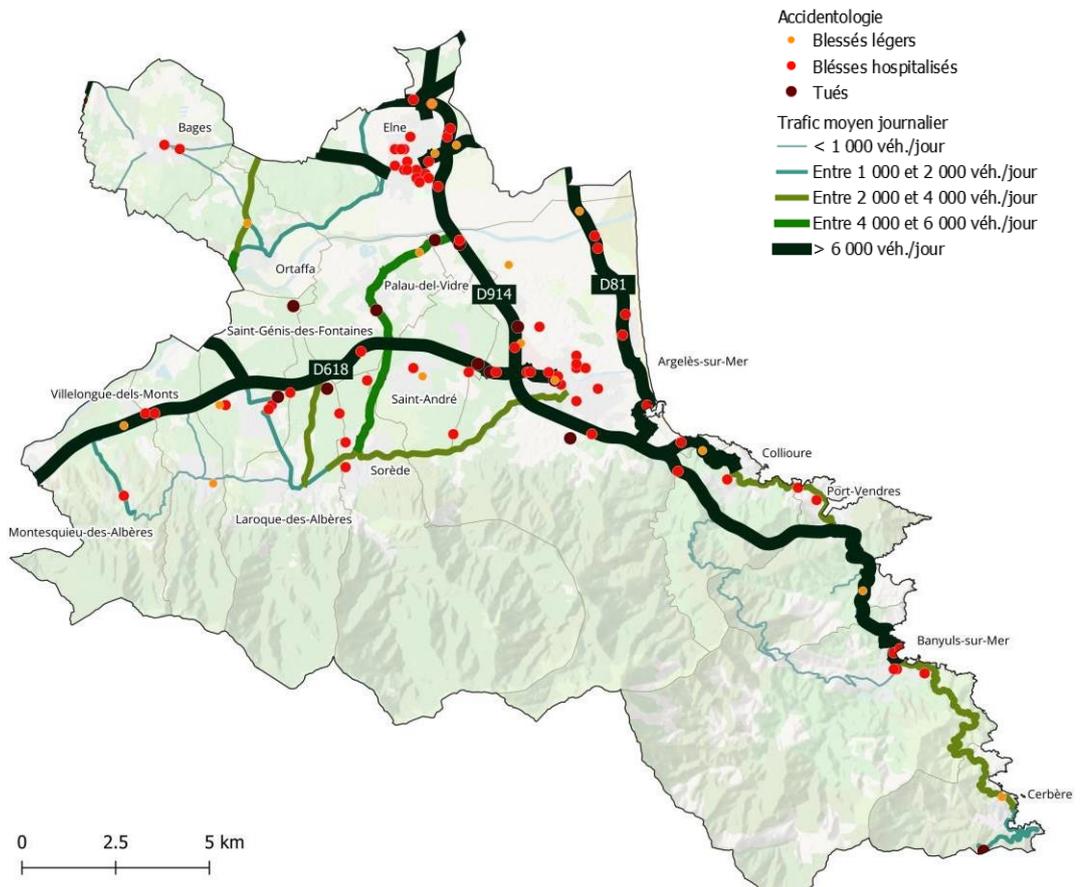
7.1 Zoom sur les comptages routiers et accidents

CCAVI

Plus de **30 000 véhicules/jour** sur la **D914**

Plus de **15 000 véhicules/jour** sur la **D618**

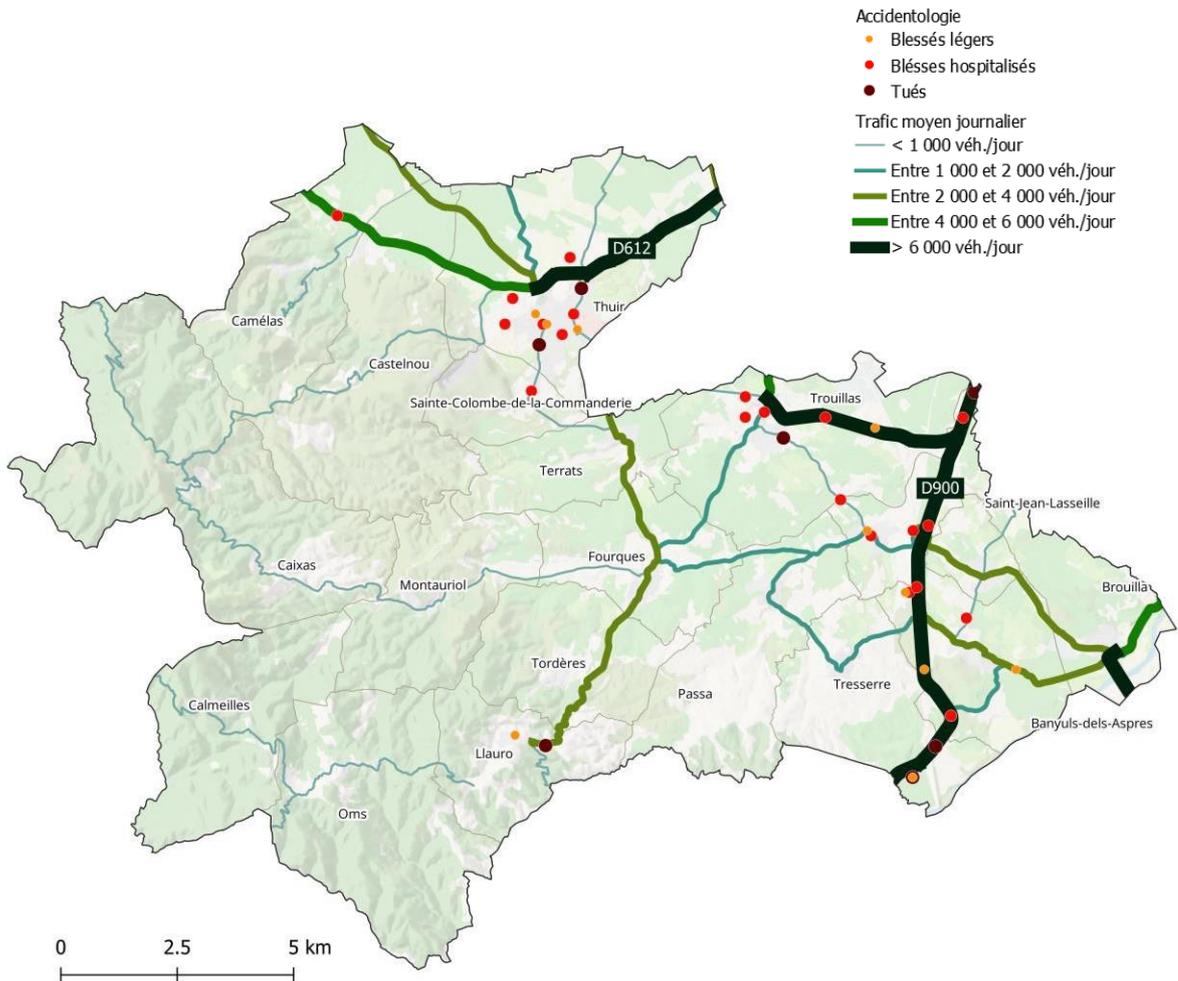
Plus de **7 000 véhicules/jour** sur la **D81**



CCA

Plus de **21 000 véhicules/jour** sur la **D900**

Plus de **12 000 véhicules/jour** sur la **D612**



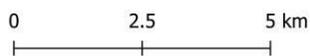
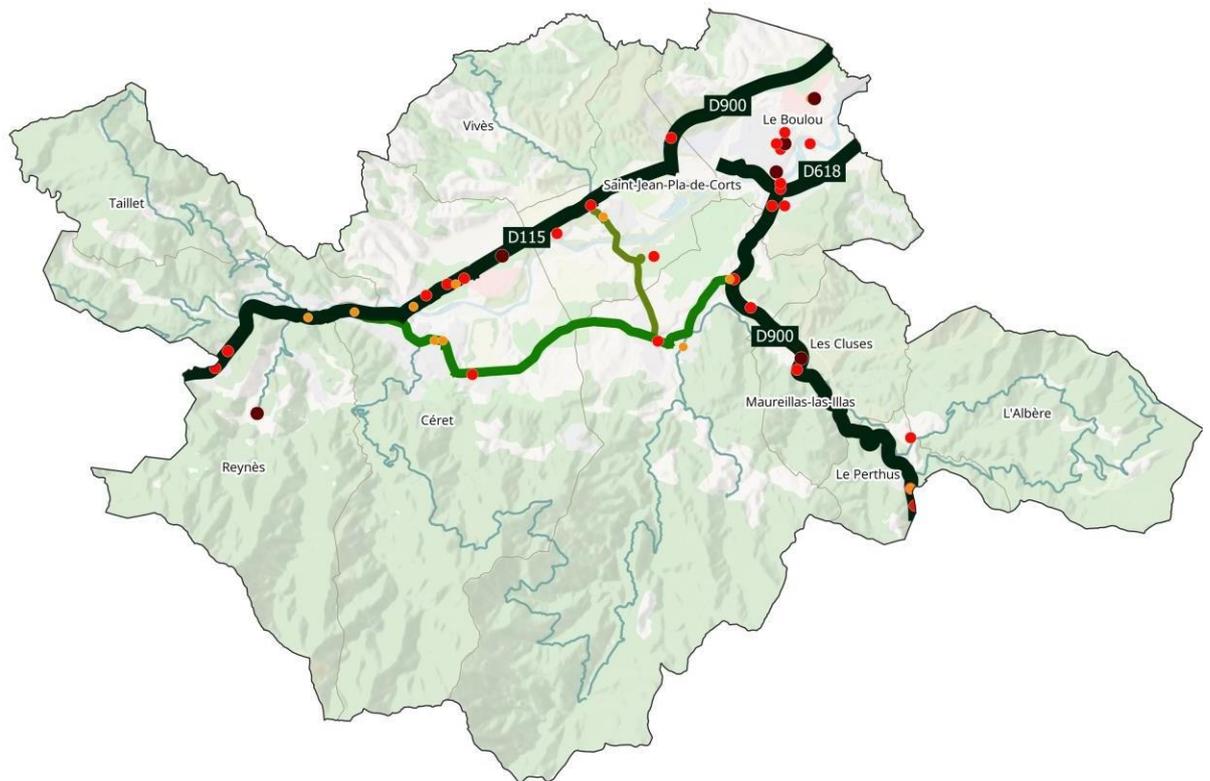
CCV

Plus de 13 000 véhicules/jour sur la D900

Plus de 16 000 véhicules/jour sur la D115

Plus de 12 000 véhicules/jour sur la D618

- Accidentologie
- Blessés légers
 - Blessés hospitalisés
 - Tués
- Trafic moyen journalier
- < 1 000 véh./jour
 - Entre 1 000 et 2 000 véh./jour
 - Entre 2 000 et 4 000 véh./jour
 - Entre 4 000 et 6 000 véh./jour
 - > 6 000 véh./jour

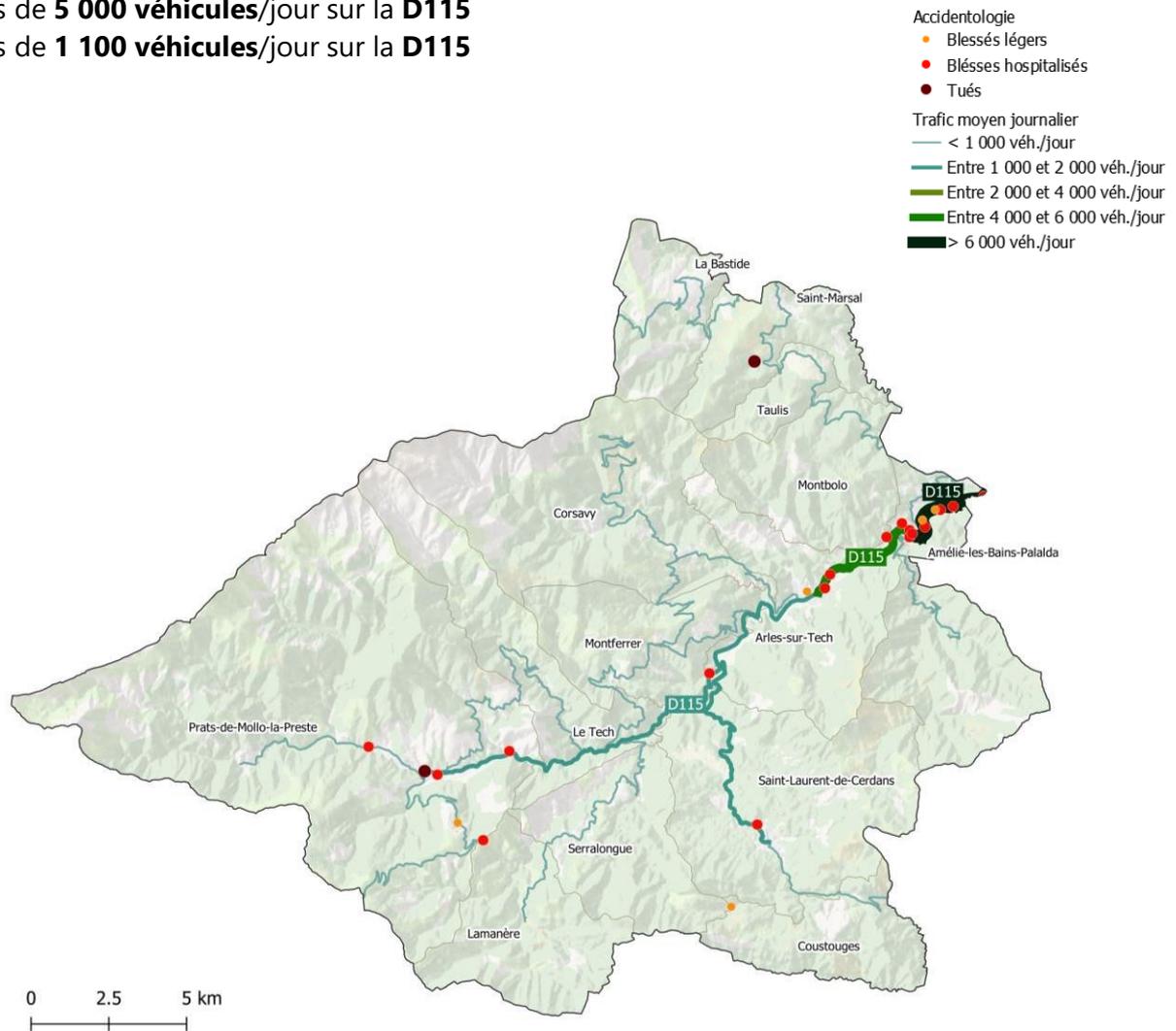


CCHV

Plus de **10 000 véhicules/jour** sur la **D115**

Plus de **5 000 véhicules/jour** sur la **D115**

Plus de **1 100 véhicules/jour** sur la **D115**



7.2 Détails des lignes LIO et données TAD

Le Pays Pyrénées Méditerranée est desservi par 17 lignes régulières de transport en commun. Le réseau Lio est l'opérateur de TC sur le territoire (région Occitanie), il permet au territoire de se raccrocher à l'offre de TC de Perpignan par Sankéo.

• **Offre Lio :**

- Ligne 528 : Thuir <> Ille sur Tet
- Ligne 530 : Arles sur Tech <> Perpignan
- Ligne 531 : Prats de Mollo <> Arles sur Tech
- Ligne 532 : Coustouges <> Arles sur Tech
- Ligne 536 : La Preste <> Prats de Mollo
- Ligne 540 : Banyuls sur Mer <> Perpignan
- Ligne 542 : Saint-Cyprien <> Perpignan
- Ligne 543 : Cabestany <> Argeles
- Ligne 546 : Cerbere <> Banyuls sur Mer
- Ligne 550 : Céret <> Argeles
- Ligne 553 : Villelongue dels Monts <> Perpignan
- Ligne 555 : Le Boulou <> Argeles
- Ligne 570 : Fourques <> Perpignan
- Ligne 571 : Tresserre <> Perpignan
- Ligne 572 : Banyuls des Aspres <> Perpignan
- Ligne 573 : Brouilla <> Perpignan
- Ligne 574 : Latour Bas Elne <> Perpignan

• **Offre TAD :**

- Service de transport à la demande organisé par la Région Occitanie
- Fonctionne en moyenne 2 jours par semaine
- Permet de se déplacer pour rejoindre un pôle d'activité mais créé principalement pour les marchés

• **Transport scolaire Lio :**

- Gratuit pour les ayants-droits

Ligne	Nom de la ligne	Direction	Nbre de trajet / jour	Heure min.	Heure max.	Compatible trajet domicile-travail
528	Thuir <> Ille sur Tet	Vers Thuir	7	7h15	19h45	Oui
		Vers Ille sur Tet	7	6h35	18h40	Oui
530	Arles sur Tech <> Perpignan	Vers Arles sur Tech	21	6h25	19h30	Oui
		Vers Perpignan	17	5h45	18h35	Oui
531	Prats de Mollo <> Arles sur Tech	Vers Prats de Mollo	6	7h15	20h05	Oui
		Vers Arles sur Tech	6	5h45	18h00	Oui
532	Coustouges <> Arles sur Tech	Vers Coustouges	4	9h30	18h50	Oui
		Vers Arles sur Tech	4	5h50	16h55	Non
536	La Preste <> Prats de Mollo	Vers La Preste	9	5h51	19h26	Oui
		Vers Prats de Mollo	8	6h06	14h40	Non
540	Banyuls sur Mer <> Perpignan	Vers Banyuls sur Mer	19	6h30	19h30	Oui
		Vers Perpignan	14	6h20	18h20	Oui
542	Saint-Cyprien <> Perpignan	Saint-Cyprien	11	7h00	19h05	Oui
		Perpignan	8	6h50	17h50	Oui
543	Cabestany <> Argeles	Cabestany	5	8h05	18h05	Oui
		Argeles	5	6h50	18h15	Oui
546	Cerbere <> Banyuls sur Mer	Cerbere	3	12h47	18h47	Non
		Banyuls sur Mer	3	9h00	18h00	Oui
550	Céret <> Argeles	Céret	7	8h00	18h00	Oui
		Argeles	7	9h05	18h05	Oui
553	Villelongue dels Monts <> Perpignan	Villelongue dels Monts	8	12h10	18h35	Non
		Perpignan	5	6h25	13h45	Oui
555	Le Boulou <> Argeles	Le Boulou	6	6h55	18h00	Oui
		Argeles	6	6h50	17h50	Oui
570	Fourques <> Perpignan	Fourques	12	7h45	18h45	Oui
		Perpignan	7	6h45	18h00	Oui
571	Tresserre <> Perpignan	Tresserre	10	7h45	18h45	Oui
		Perpignan	8	6h50	17h10	Oui
572	Banyuls des Aspres <> Perpignan	Banyuls des Aspres	7	8h10	18h30	Oui
		Perpignan	5	6h45	17h15	Oui
573	Brouilla <> Perpignan	Brouilla	7	8h05	18h30	Oui
		Perpignan	6	6h45	17h00	Oui
574	Latour Bas Elne <> Perpignan	Latour Bas Elne	7	8h25	18h30	Oui
		Perpignan	7	6h35	17h10	Oui

Fréquentation réseau Lio CC Haut Vallespir

Lignes régulières :

- **Ligne 530 : Arles - Perpignan** : 313 577 voyageurs / an et près de 1 000 voyageurs / jour
- **Ligne 531 : Prats de Mollo – Arles** : 10 834 voyageurs / an et en moyenne 35 voyageurs / jour
- **Ligne 532 : Coustouges – Arles** : 5 687 voyageurs / an et en moyenne 18 voyageurs / jour

Ligne saisonnière :

- **Ligne 536 La Preste – Prats** : 16 313 voyageurs / saison et en moyenne 73 voyageurs / jour

Ligne de TAD :

Itinéraire	Fréquentation	Nombre de départ / jour aller	Nombre de départ / jour retour
Coustouges <> Céret	35 usagers / mois	1 ou 2 (lundi et mercredi)	1
La Bastide <> Amélie les Bains	40 usagers / mois	2	2
Lamanère <> Amélie les Bains	2/3 usagers / mois	1	2
Lamanère <> Prats de Mollo	Fréquentation nulle	1	1
Montferrer <> Amélie les Bain	3 usagers / mois	1	2

Fréquentation réseau Lio CC Vallespir

Lignes régulières :

- **Ligne 530 : Arles - Perpignan** : 313 577 voyageurs / an et près de 1 000 voyageurs / jour
- **Ligne 550 : Céret – Argelès sur mer** : 28 253 voyageurs / an et en moyenne 90 voyageurs / jour
- **Ligne 555 : Le Boulou – Argelès sur mer**: 25 067 voyageurs / an et en moyenne 80 voyageurs / jour

1 ligne transfrontalière

- **Ligne C3 : Figueres – La Jonquera - Le Boulou** : Fonctionne du lundi au samedi avec 5 AR

Ligne de TAD :

Itinéraire	Fréquentation	Nombre de départ / jour aller	Nombre de départ / jour retour
Le Boulou – Passa - Tressere	-	Mercredi)	1
Reynès - Amélie les Bains - Céret	-	Jeudi - Samedi	1
Le Perthus - Céret	-	Mercredi - Samedi	1
Taillet - Céret	-	Mercredi - Samedi	1
Vivés - Céret	-	Mercredi - Samedi	1
Oms - Céret	-	Mercredi - Samedi	1
Cameilles - Oms - Fourques			

Fréquentation réseau Lio CC Les Aspres

Lignes régulières :

- **Ligne 570 Fourques <> Perpignan** : 67 924 voyageurs / an et près de 220 voyageurs / jour
- **Ligne 571 Tresserre <> Perpignan** : 31 021 voyageurs / an et en moyenne 100 voyageurs / jour
- **Ligne 572 Banyuls-dels-Aspres <> Perpignan** : 10 184 voyageurs / an et en moyenne 33 voyageurs / jour
- **Ligne 573 Brouilla <> Perpignan** : 29 052 voyageurs / an et en moyenne 93 voyageurs / jour

Ligne de TAD :

Itinéraire	Fréquentation	Nombre de départ / jour aller	Nombre de départ / jour retour	Jour de fonctionnement
Camélas <> Thuir	16 usagers / mois	1	2	Mardi Samedi
Calmeilles <> Oms <> Céret	4 usagers / mois	2	2	Mercredi Samedi
Caixas <> Thuir	Non déclenché	1	1	Mercredi Samedi
Calmeilles <> Llauro <> Thuir	Non déclenché	1 ou 2	1	Mercredi Samedi

7.3 Détails des comptages Vélo et territoires et enquête FUB

Comptage cyclable – Vélo & Territoires

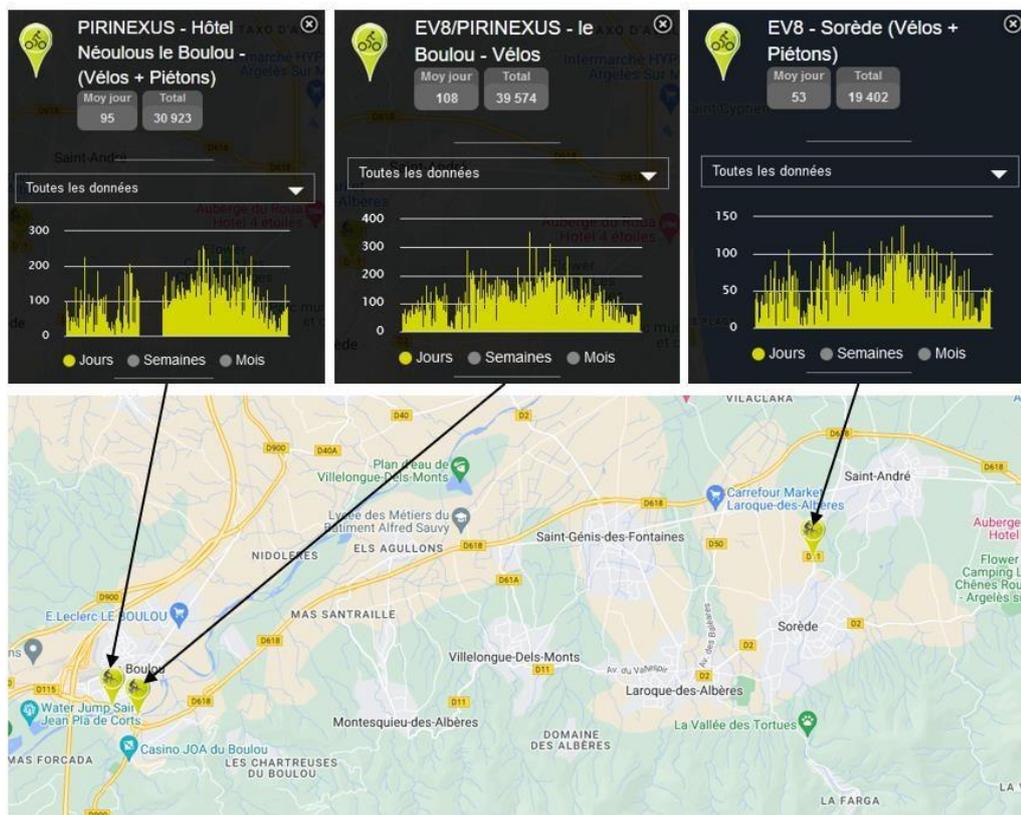
Les compteurs mis en place dans toute la France (1570 compteurs) permettent de comptabiliser le flux de vélos sur un an et avec des moyennes journalières.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, ont été comptabilisés sur le compteur de l'hôtel Néoulous **Le Boulou** :

- 30 923 cyclistes
- Moyenne journalière de 95 cyclistes

Sur le compteur de **Sorède**, ont été comptabilisés depuis le 1^{er} janvier 2022 :

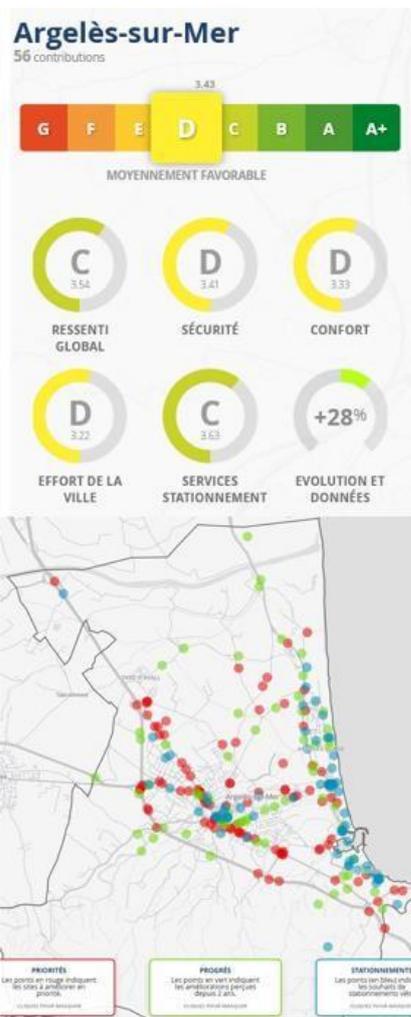
- 19 402 cyclistes
- Moyenne journalière de 53 cyclistes



Baromètre des villes cyclables – Enquête Argelès-sur-Mer

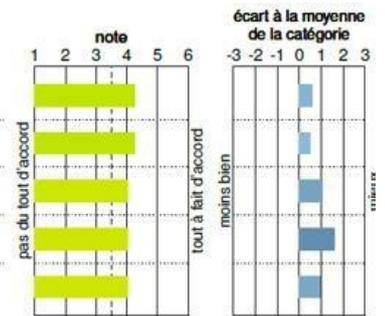
Un ressenti de la pratique du vélo « moyennement favorable »

- Un usage globalement démocratisé dans un cadre très agréable
- Des aménagements cyclables plutôt moyens
- Une pratique freinée par la conduite des automobilistes
- Un manque de sécurité notamment sur les gros axes et sur les ronds-points



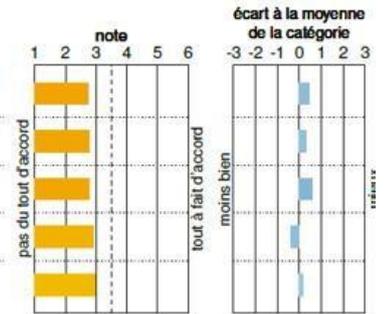
Points les plus forts

- Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles
- Dans la commune ou à proximité, trouver un magasin/atelier de réparation vélo est facile
- L'usage du vélo est démocratisé
- Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est facile
- Se déplacer à vélo dans cette ville est agréable



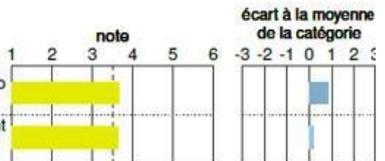
Points les plus faibles

- Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée
- Traverser un carrefour ou un rond-point n'est pas dangereux
- Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est sûr
- Selon moi, les vols de vélos sont rares
- La mairie est à l'écoute des besoins des usagers du vélo, elle les implique dans ses réflexions



Résumé

- En résumé, je dirais que les conditions pour l'usage du vélo sont bonnes
- La présence et la qualité du stationnement vélo constituent des critères de sélection dans ma recherche de logement



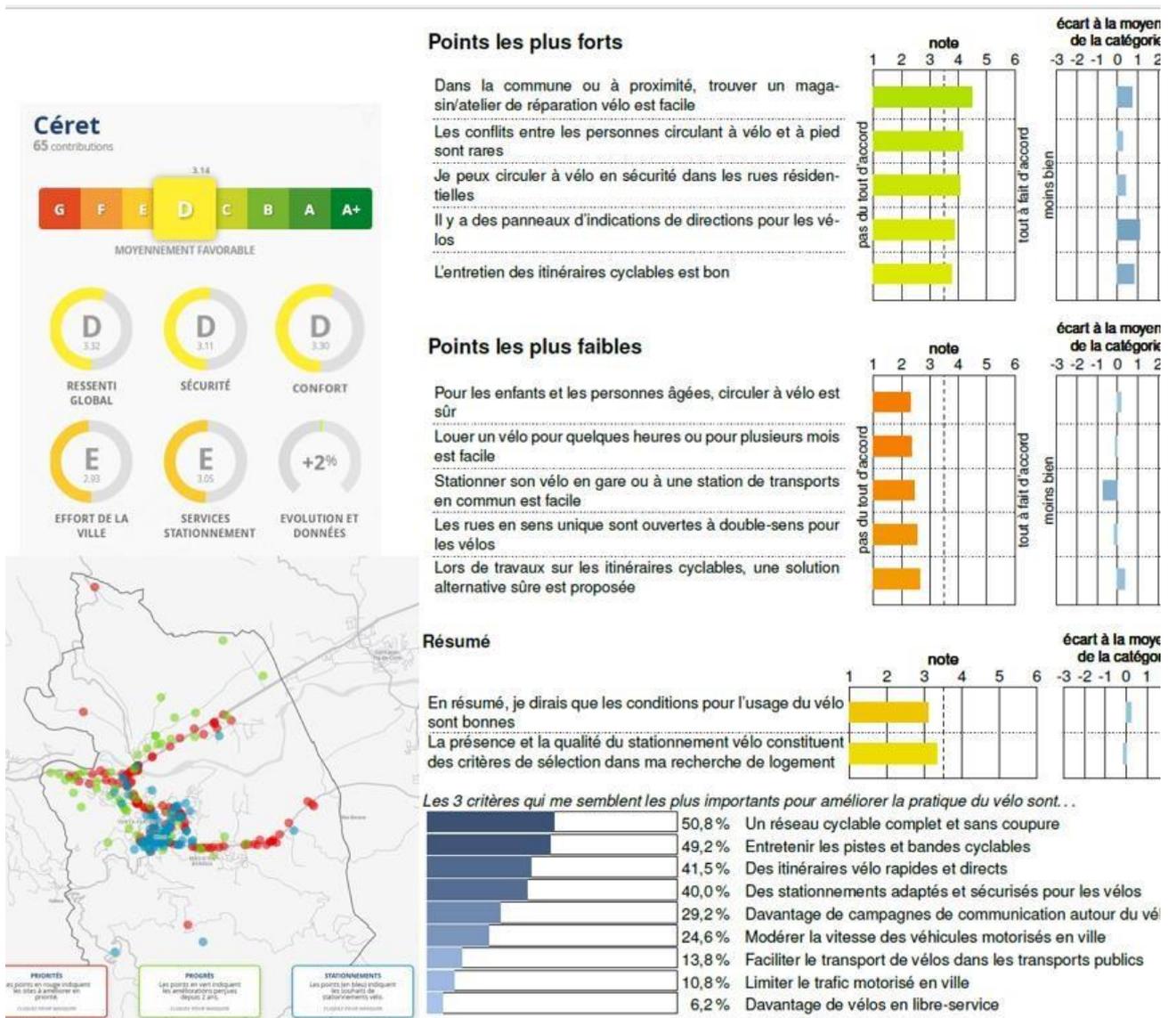
Les 3 critères qui me semblent les plus importants pour améliorer la pratique du vélo sont...



Enquête Céret

Un ressenti de la pratique du vélo « moyennement favorable »

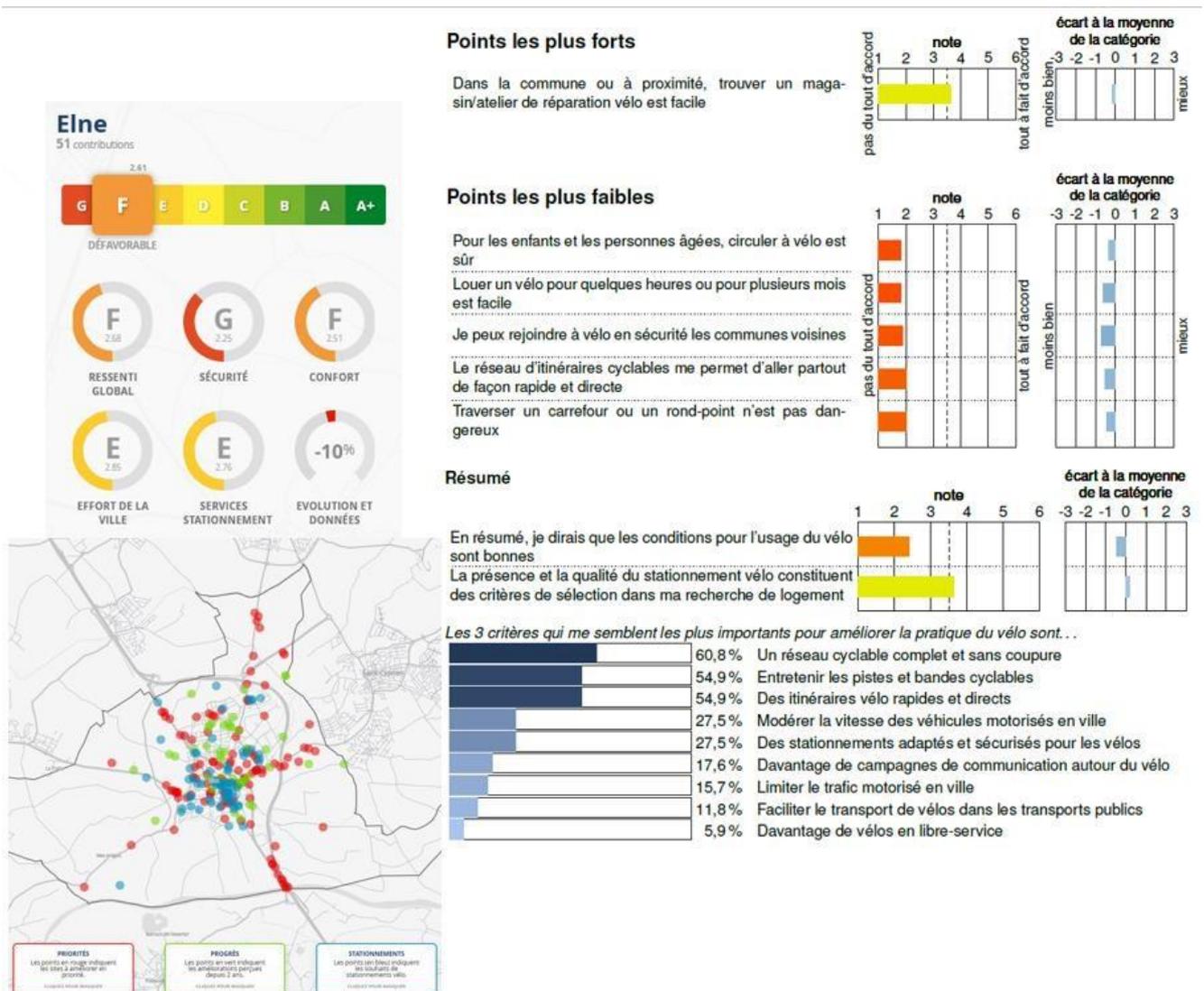
- Un usage pas encore très démocratisé avec un manque d'aménagements cyclables
- Une pratique freinée par la conduite des automobilistes
- Un manque de sécurité notamment sur les gros axes et sur les ronds-points
- Un manque de stationnement cyclable et un manque de services pour les vélos (location de vélos)



Enquête Elne

Un ressenti de la pratique du vélo « défavorable »

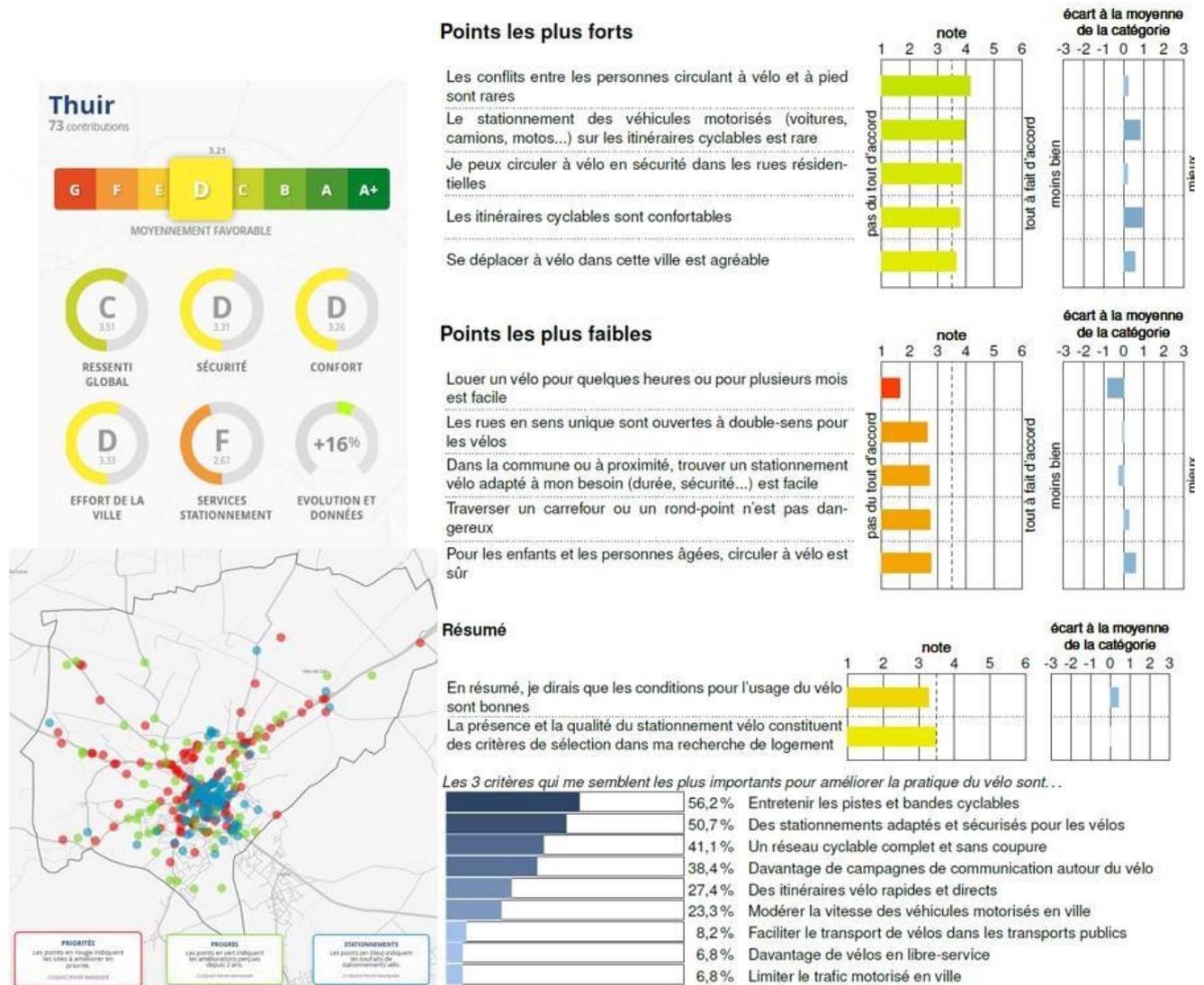
- Un usage pas encore très démocratisé avec un manque d'aménagements cyclables
- Une pratique freinée par la conduite des automobilistes
- Les déplacements à vélos dans la commune sont jugés désagréables et pas confortables
- Les déplacements cyclables sont très dangereux, notamment avec un manque de sécurité sur les gros axes et sur les ronds-points
- Un manque de stationnement cyclable et un manque de services pour les vélos (location de vélos)



Enquête Thuir

Un ressenti de la pratique du vélo « moyennement favorable »

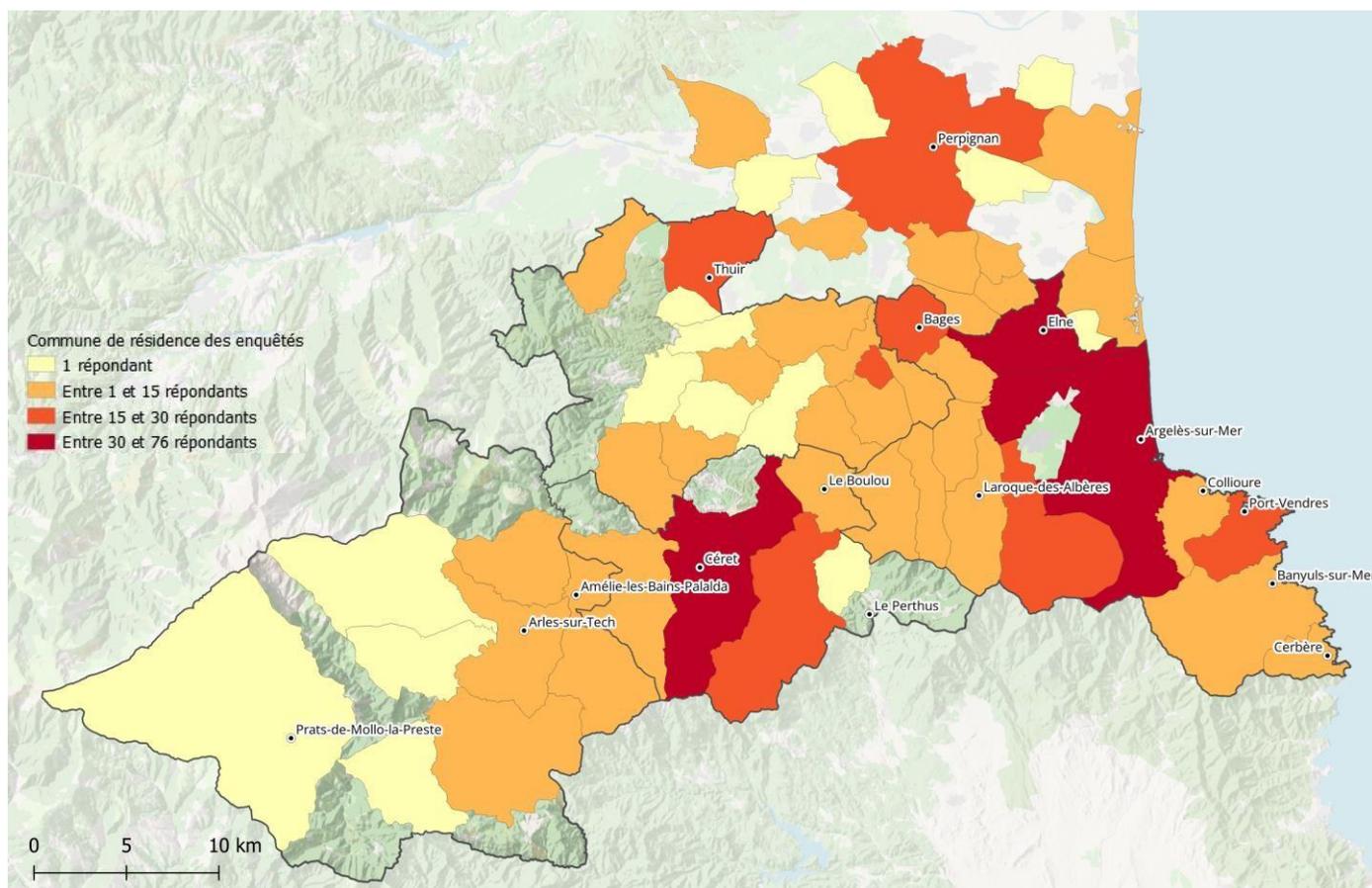
- Un usage partiellement démocratisé avec un bon potentiel d'aménagements cyclables à développer
- Une pratique freinée par le trafic motorisé (volume et vitesse)
- Les déplacements à vélos dans la commune sont jugés agréables et confortables
- Le ressenti concernant la sécurité et moyennement bon, avec une certaine réticence sur le passage des ronds-points
- Un manque de stationnement cyclable et un manque de services pour les vélos (location de vélos)



7.4 Détails enquête en ligne et cartographie participative

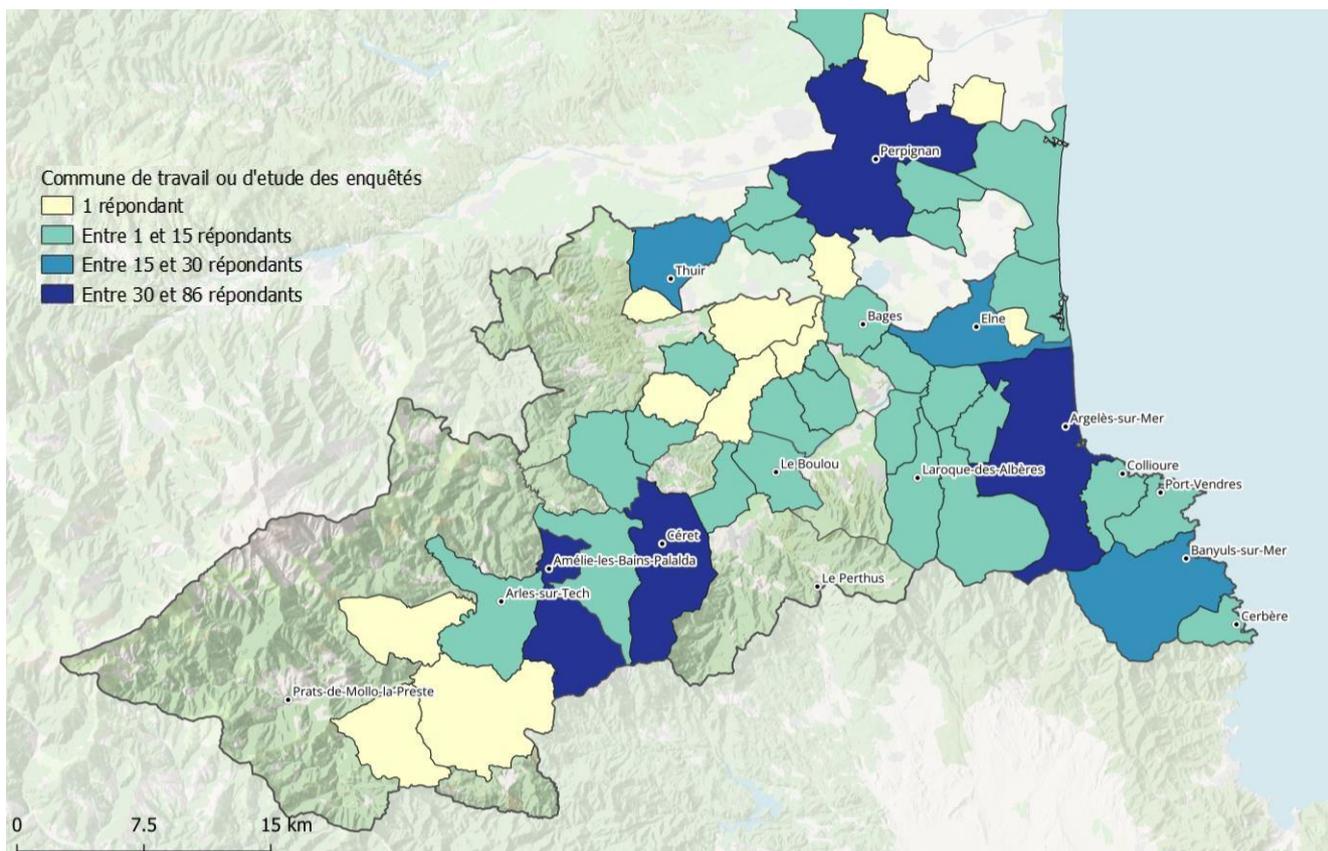
Commune de résidence

Argelès-sur-Mer	76 répondants
Saint-Jean-Pla-de-Corts	57 répondants
Elné	37 répondants
Céret	36 répondants
Palau-del-Vidre	35 répondants
Thuir	30 répondants
Bages	26 répondants
Saint-Jean-Lasseille	21 répondants
Sorède	18 répondants
Port-Vendres	17 répondants
Perpignan	17 répondants



Commune de travail ou d'étude

<i>Perpignan</i>	86 répondants
<i>Argelès-sur-Mer</i>	71 répondants
<i>Céret</i>	62 répondants
<i>Amélie-les-Bains-Palalda</i>	37 répondants
<i>Banyuls-sur-Mer</i>	28 répondants
<i>Elne</i>	25 répondants
<i>Thuir</i>	19 répondants



Itinéraires domicile-travail

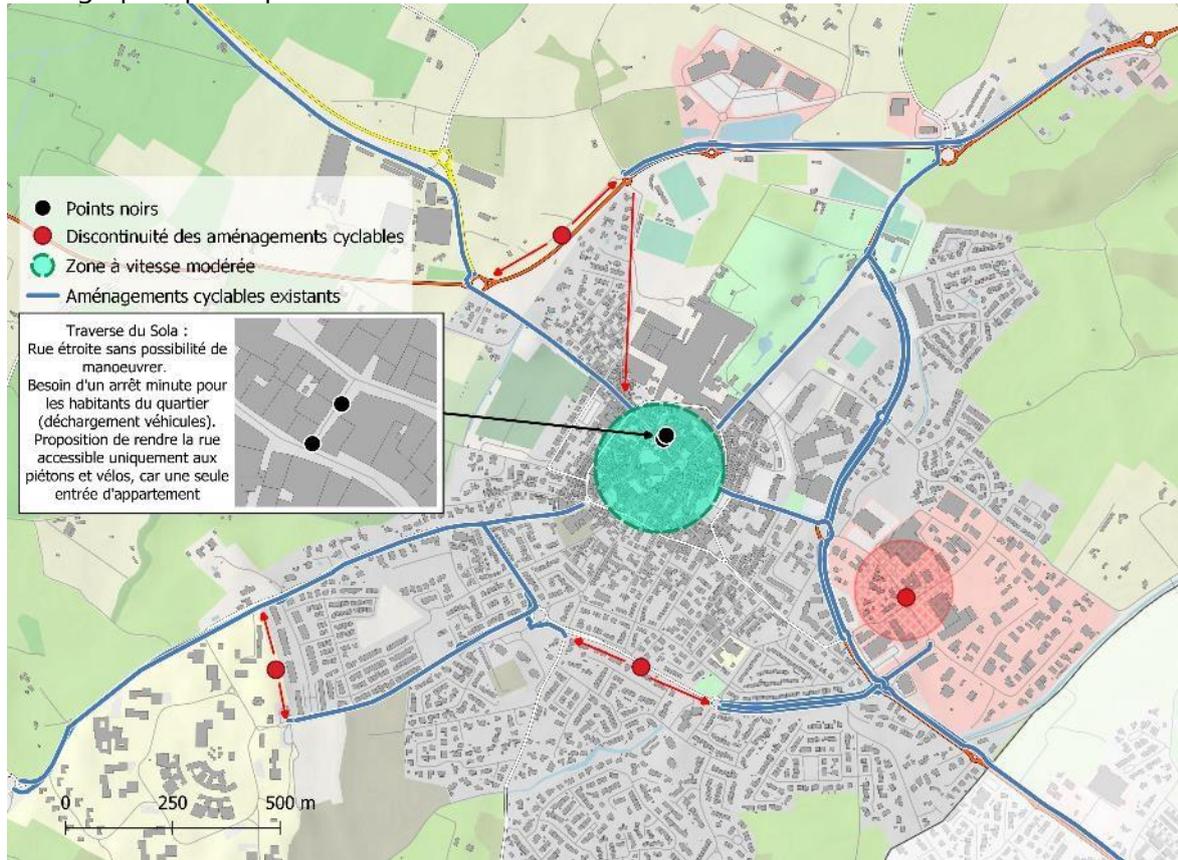
Question 23 : Quels seraient les itinéraires à aménager pour vous rendre à votre travail à vélo ?

- Le Boulou – Perpignan **4**
- Saint-Jean-Pla-de-Corts – Céret **3**
- Le Boulou – Céret **3**
- Maureillas – Céret **3**
- Saint-Cyprien – Elne **3**
- Maureillas – Saint-Jean-Pla-de-Corts **3**
- Argelès – Perpignan – Saint-Charles **2**
- Port-Vendres – Banyuls-sur-Mer via D914 **2**
- Paullile – Banyuls via D914 **2**
- Les Cluses – Maureillas – Saint-Jean **2**
- Saint-Jean-Pla-de-Corts – Le Boulou **2**
- Palau-del-vidre – Elne **2**
- Bages – Villeneuve de la Raho **2**
- Bages – Montscot **2**
- Sorède – Saint-André
- Saint-André – Saint-Génis
- Laroque – Saint-génis
- Arles-sur-Tech – voie verte Amélie via D115
- Villelongue – Laroque sans passer par le centre de Saint-Génis
- Thuir – Perpignan
- Pezilla la rivière – Saint-Charles
- Elne – Toulouges
- Villemolaque - Le Boulou
- Saint-André – Argelès via D618
- Banyuls-dels-Aspres – Perpignan
- Saint-Jean-Lasseille – Thuir
- Vallespir – Côte Vermeille
- Saint-Jean-Lasseille – Brouilla
- Brouilla - Saint-Génis-des-Fontaines
- Saint-Jean-Lasseille – Céret
- Oms – Perpignan
- Oms – Toulouges
- Oms - Cabestany
- Argelès-sur-Mer – Banyuls-sur-Mer
- Port-Vendres – Baie de Paulilles
- Arles-sur-Tech – Amélie-les-Bains
- Saint-Cyprien – Argelès-sur-Mer plage
- Bages – Mas Sabole
- Theza – Perpignan
- Villemolaque – Pollestre
- Saint-Jean-lasseille – Saint-Génis-des-Fontaines
- Fourques – Trouillas
- Bages – Saint-Charles
- Banyuls-des-Aspres – Saint-Génis-des-Fontaines
- Argelès – Collioure
- Elne – Ortaffa
- Villeneuve-de-la-Raho – Argelès-sur-Mer
- Ortaffa – Montescot
- Fourques – Thuir
- Mas Sabole – Perpignan
- Perpignan - Cabestany
- Tresserre – Perpignan
- Villeneuve de la raho – Le Boulou
- Montesquieu-des-Albères – Collège Saint-André

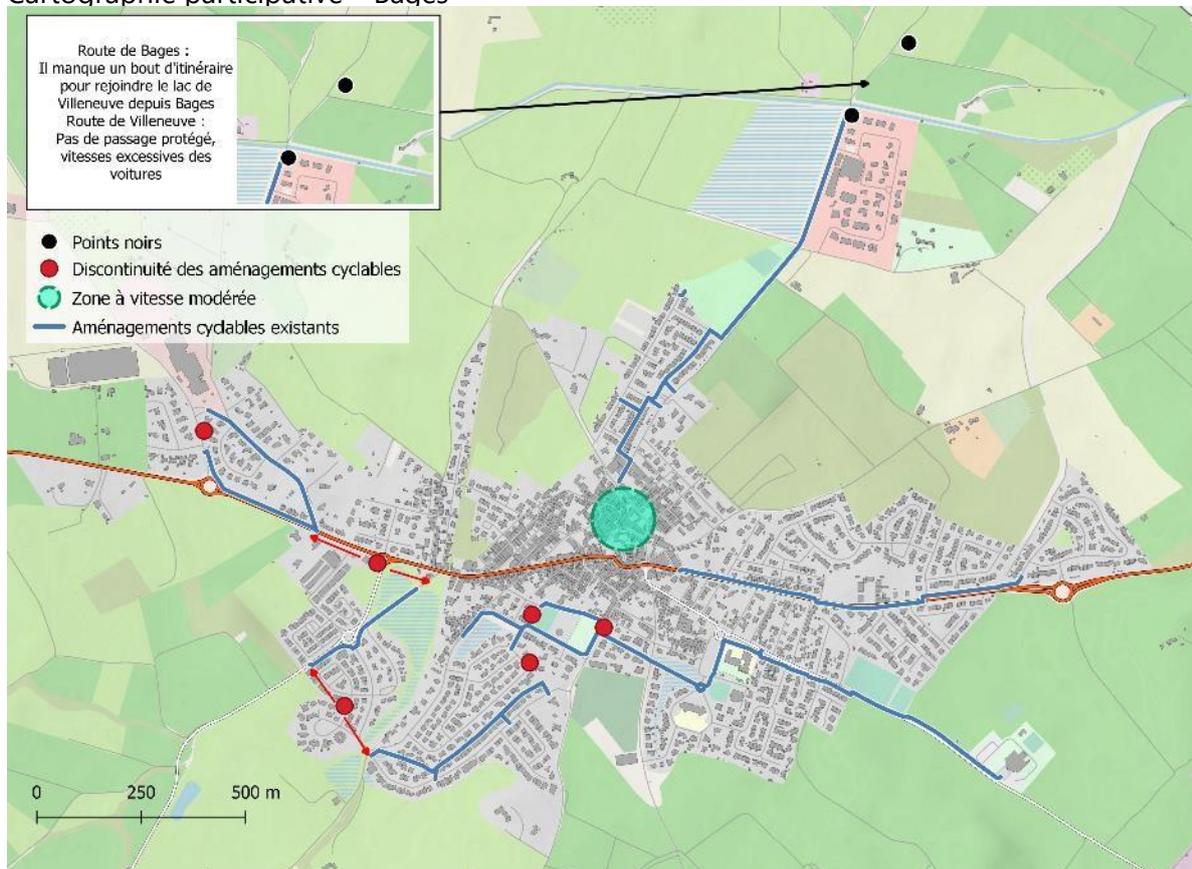
Communes à aménager :

- Céret **5**
- Perpignan centre **3**
- La Boulou **2**
- Argelès-sur-Mer **2**
- Elne **2**
- Villemolaque **2**
- Thuir **2**
- Collioure
- Arles-sur-Tech
- Saint-Génis-des-Fontaines
- Saint-André
- Palau-del-Vidre
- Toulouges
- Port-Vendres
- Saint-Jean-Lasseille
- Bages
- Villeneuve-la-Raho
- Maureillas
- Saint-Cyprien

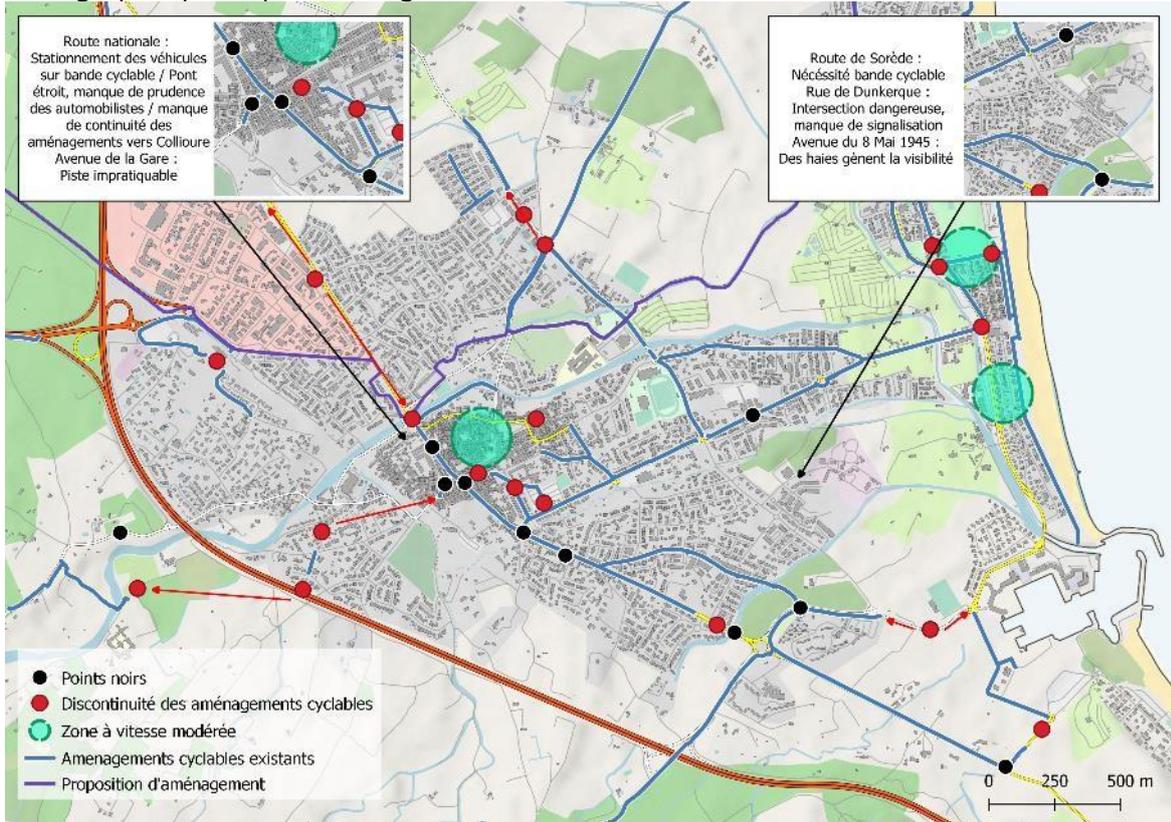
Cartographie participative – Thuir



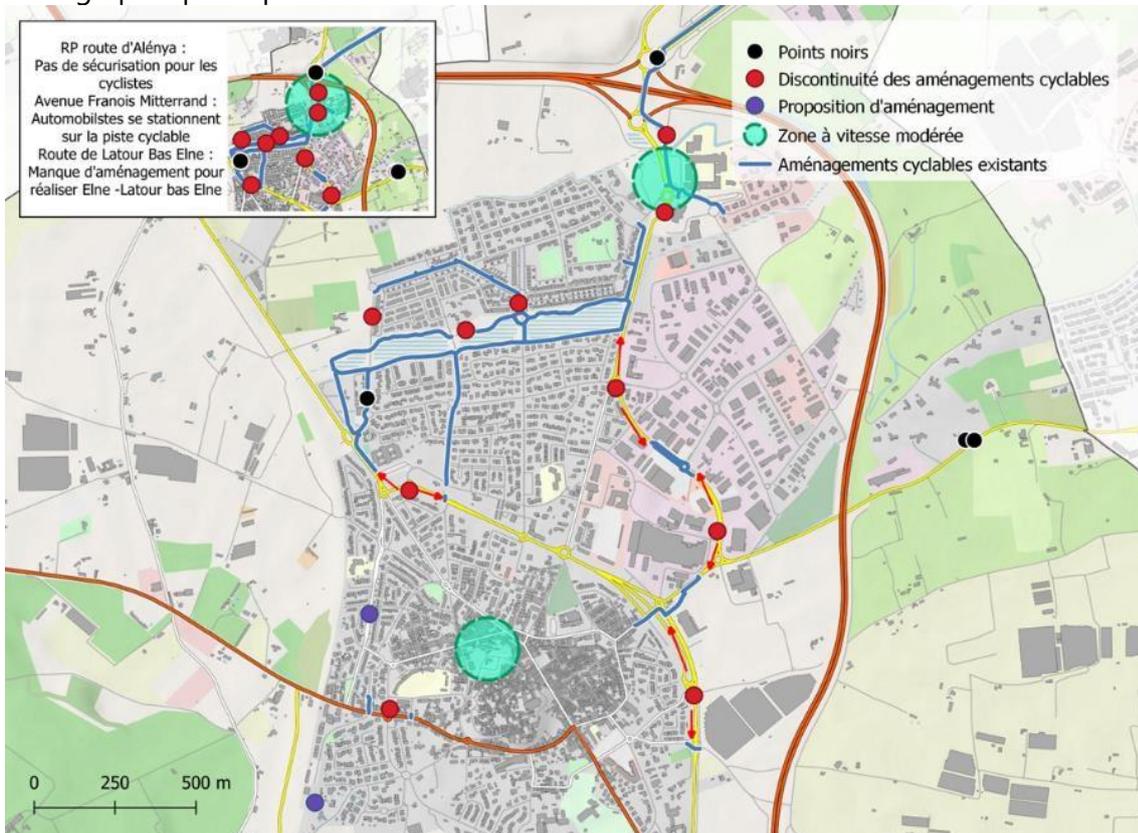
Cartographie participative – Bages



Cartographie participative – Argelès-sur-Mer

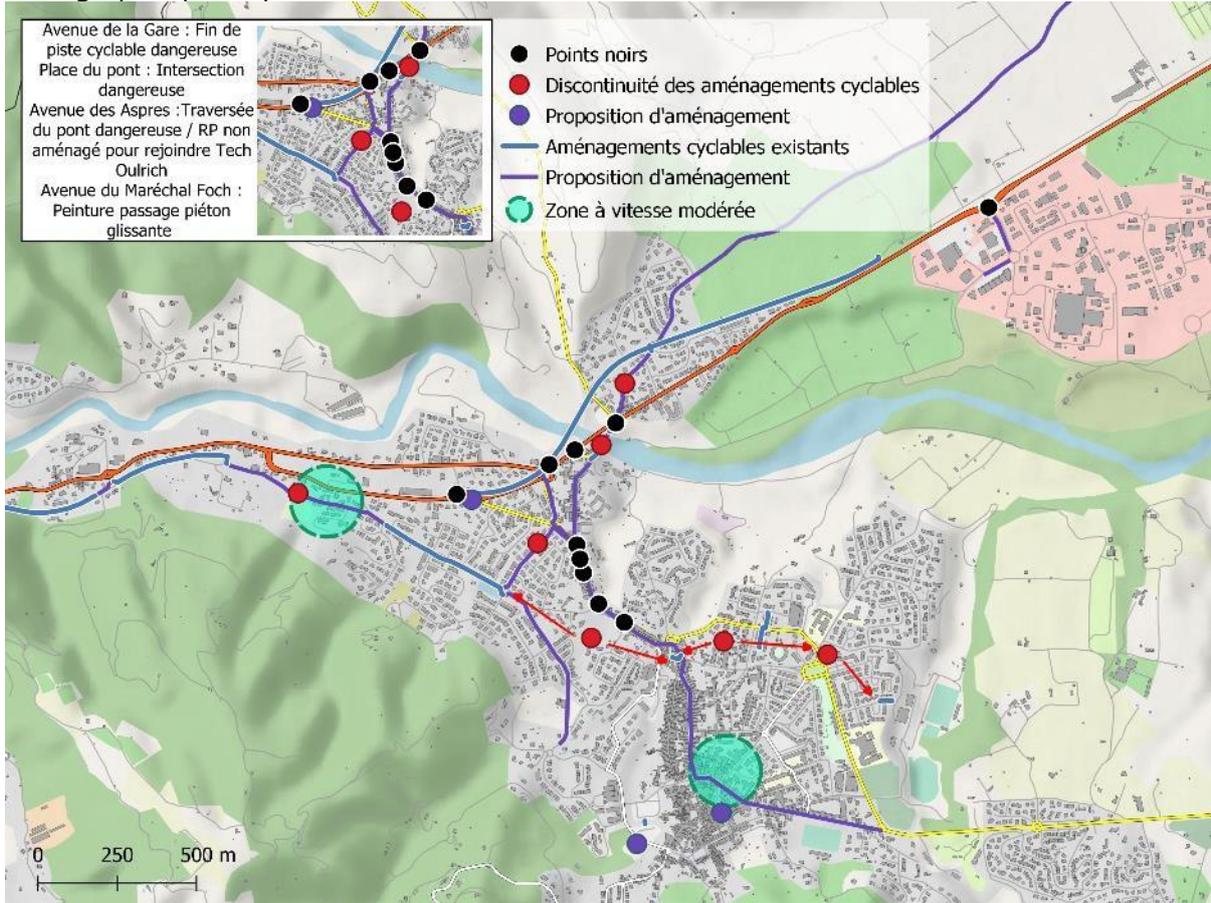


Cartographie participative – Elne

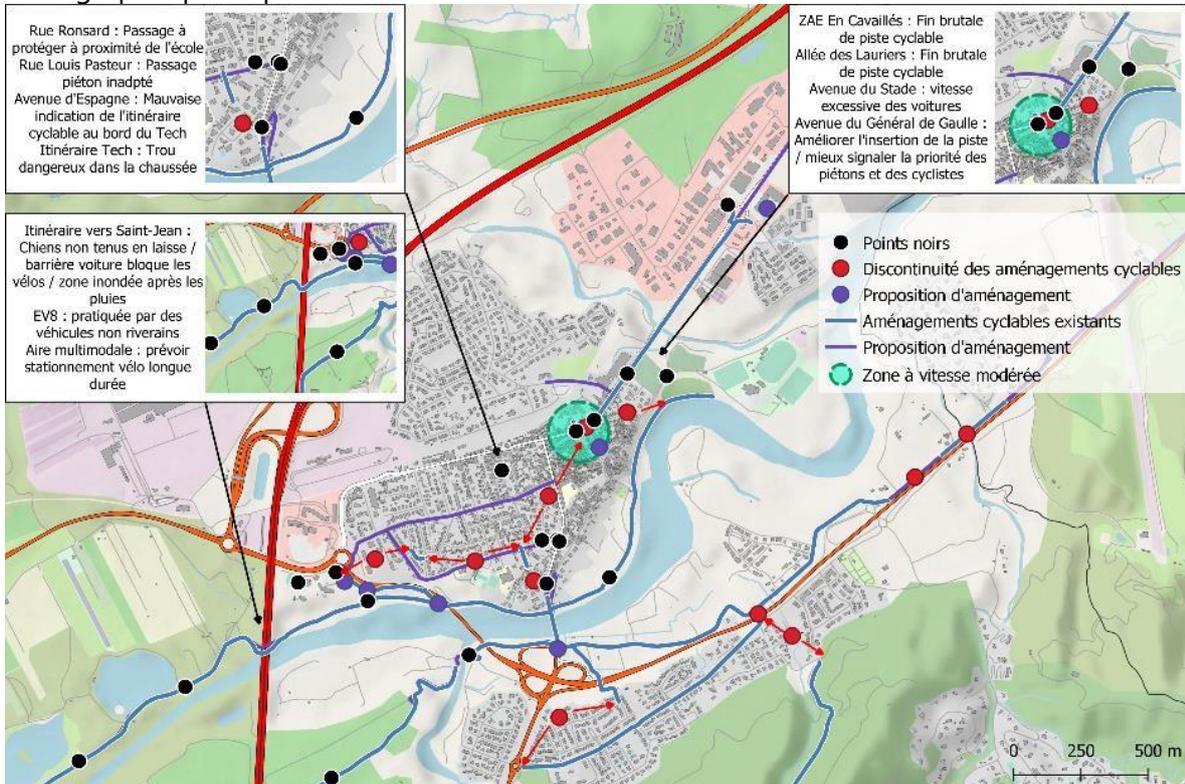




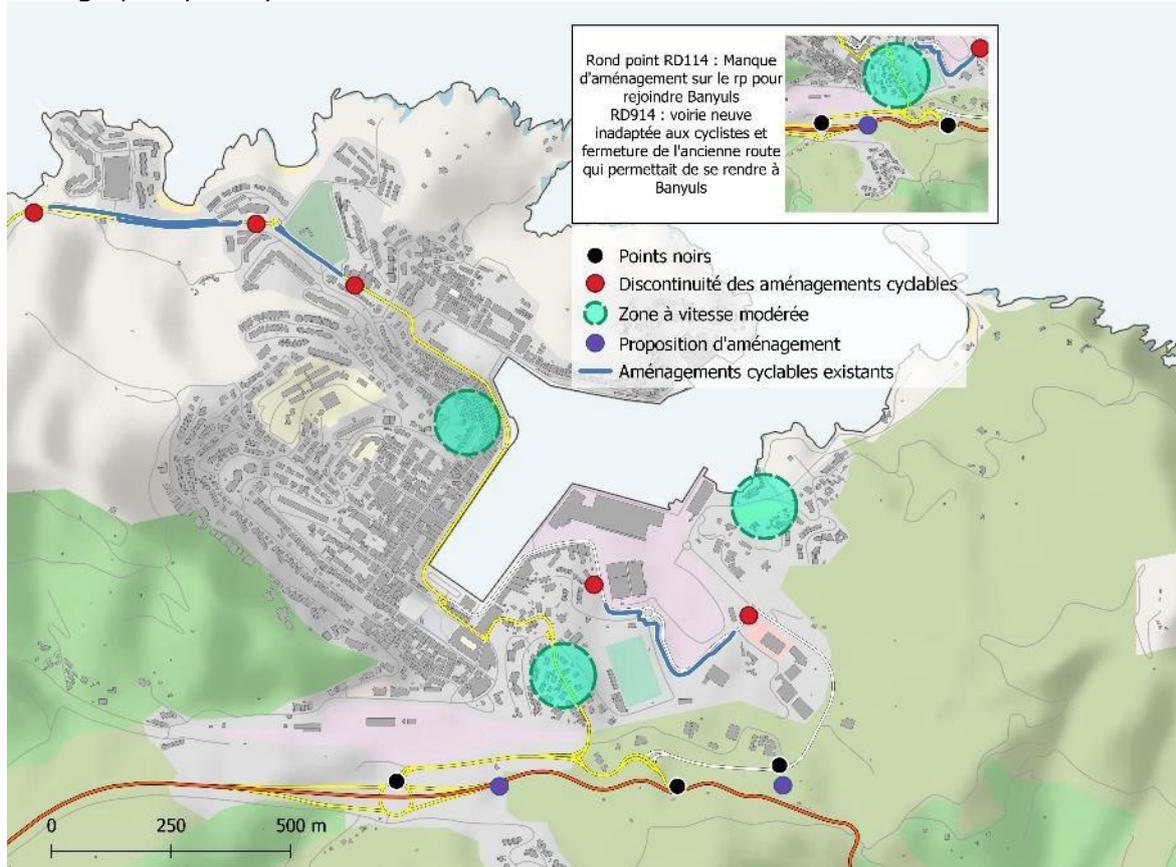
Cartographie participative – Céret



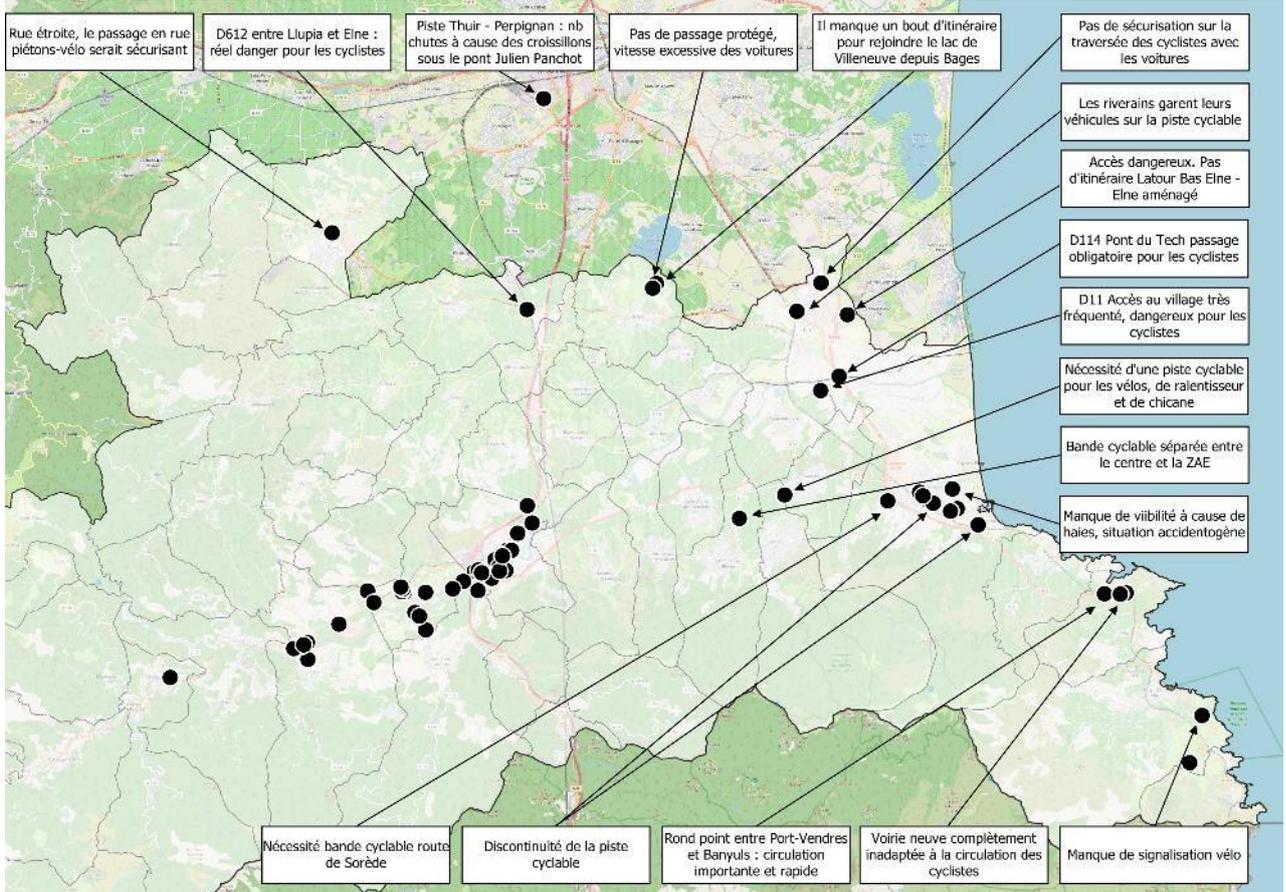
Cartographie participative – Le Boulou



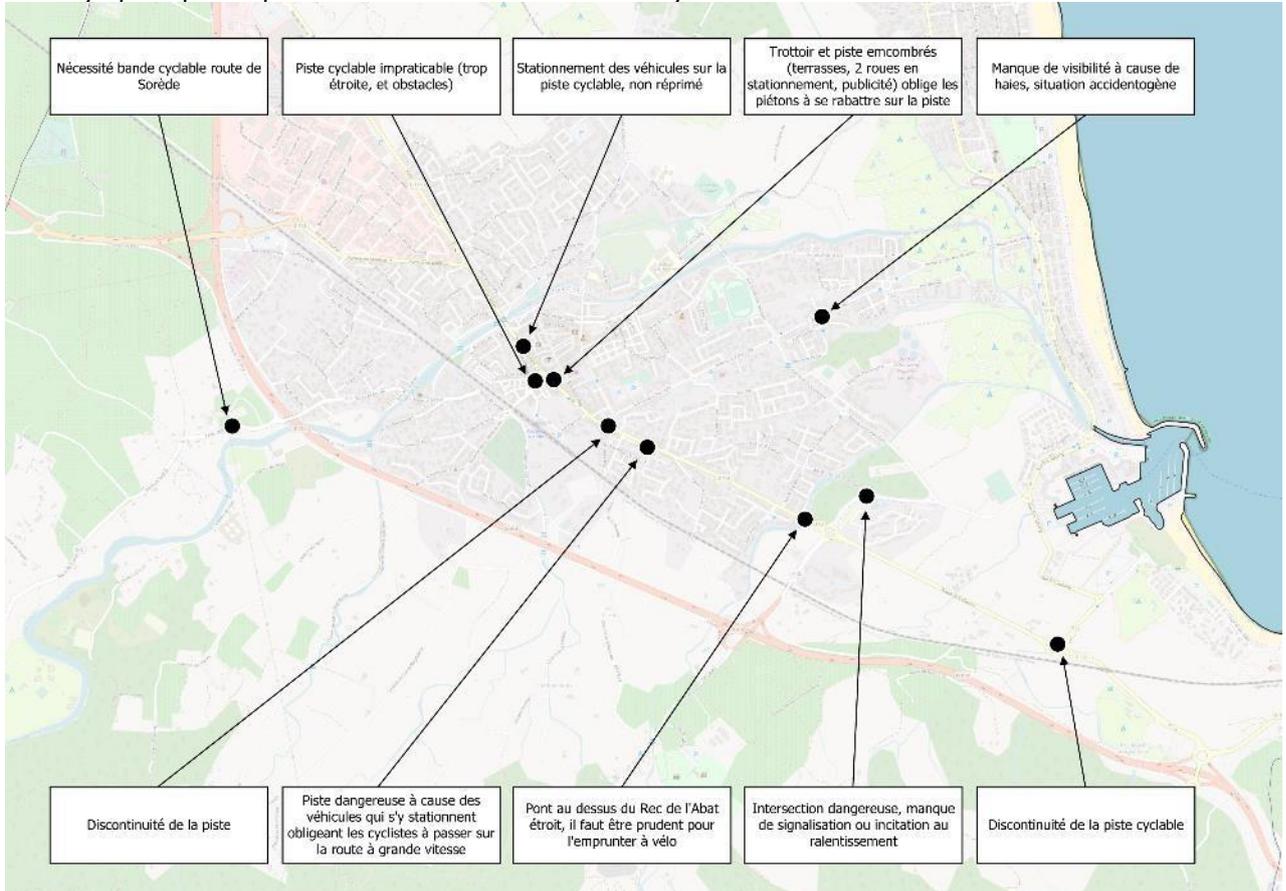
Cartographie participative – Port-Vendres



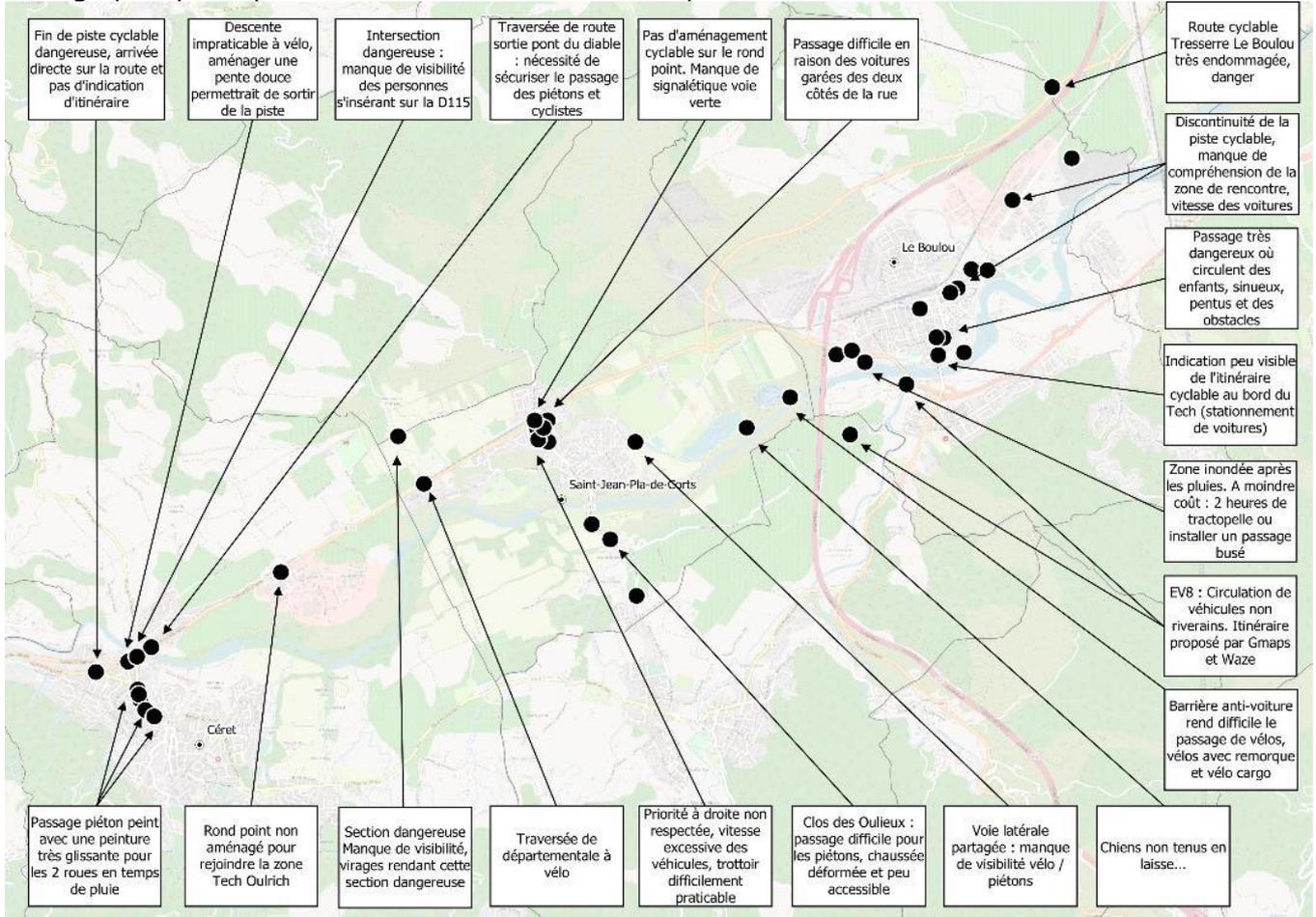
Cartographie participative – Points noirs (de nombreux points sont sans commentaires)



Cartographie participative – Points noirs – Zoom Argelès-sur-Mer



Cartographie participative – Points noirs – Zoom Vallespir



Cartographie participative – Propositions d'aménagement

