SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE
DE LA PLAINE DU ROUSSILLON

SCOT
PLAINE DU ROUSSILLON

RAPPORT DE PRÉSENTATION

DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE

CAHIER 4 : Les déplacements et les mobilités

Document de travail

SOMMAIRE

A. LES DÉPLACEMENTS INTERURBAINS 5

A1. La plateforme aéroportuaire : un regain d'activité qui reste fragile 6

A2. La grande vitesse ferroviaire : une infrastructure ambitieuse à compléter 8

A3. La plaine du Roussillon est intégrée au maillage autoroutier européen 10

B. LES DÉPLACEMENTS INTRAURBAINS 15

B1. Facteurs et impacts des mobilités pour le territoire 16

B2. Le réseau routier : des infrastructures capacitaires mais un manque de lisibilité du réseau... 25

B3. Les réseaux de transports en commun : vers plus d'efficacité 32

LISTE DES FIGURES 47

Précision sur les millésimes de données utilisés :

Les données utilisées dans ce cahier du diagnostic ne font volontairement pas référence aux années 2020 et 2021 car celles-ci sont considérées comme non-représentatives des tendances de fond du territoire pouvant appuyer les orientations et préconisations du SCoT, mais plutôt comme la conséquence des restrictions de circulations liées à la pandémie de COVID-19.

Document de travail

Document de travail

A. Les déplacements interurbains

La question des déplacements est une problématique majeure du SCOT. Celui-ci dispose d'une latitude importante pour assurer leur rationalisation notamment en favorisant le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Désormais, les individus se retrouvent au centre d'une nouvelle conception des déplacements. Multimodalité et connectivité sont les principaux enjeux de structuration du territoire dans un contexte d'étalement urbain et de croissance démographique ; autant de contraintes qui devront trouver un équilibre durable au travers de politiques globales, qu'elles concernent l'habitat ou le développement économique, ainsi que la préservation de l'environnement. L'analyse des déplacements réalisée à l'échelle du territoire du SCOT fait appel à deux lectures que sont les déplacements interurbains (à l'échelle des grandes infrastructures qui relient le territoire aux autres villes nationales et internationales) et les déplacements intraurbains à l'échelle du territoire.

Document de travail

L'analyse des liaisons interurbaines consiste à appréhender l'accessibilité globale du territoire et son intégration au réseau des autres villes et territoires environnants, en s'appuyant sur les grandes infrastructures régionales, nationales ou internationales et sur les quatre portes d'entrée du territoire que sont l'aéroport Perpignan-Rivesaltes, la gare TGV de Perpignan et les deux échangeurs autoroutiers. Le positionnement d'un territoire au cœur des réseaux constitue aujourd'hui un facteur d'attractivité

A1. LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE : UN REGAIN D'ACTIVITÉ QUI RESTE FRAGILE

La Plaine du Roussillon bénéficie d'une accessibilité aérienne européenne et mondiale grâce à trois aéroports d'envergure situés à relative proximité au sein de son EuroRégion. En effet, les aéroports de Barcelone-El Prat et de Gérone (respectivement 53 millions et 2 millions de passagers en 2019[1]), et dans une moindre mesure ceux de Toulouse (près de 10 millions de passagers en 2019) et Montpellier (2 millions de passagers en 2019) assurent des offres attractives et plébiscitées vers les principales capitales européennes. À l'image de la tendance mondiale, ils voyaient leur fréquentation progresser d'année en année, jusqu'à la pandémie de COVID-19. **Ces trois relais aériens restent cependant à plus d'une heure et demie d'autoroute de Perpignan, et peu accessibles en transports collectifs** (certains services privés proposent des déposes-reprises mais à des prix élevés qui ne correspondent pas à la tendance low-cost de l'aérien).

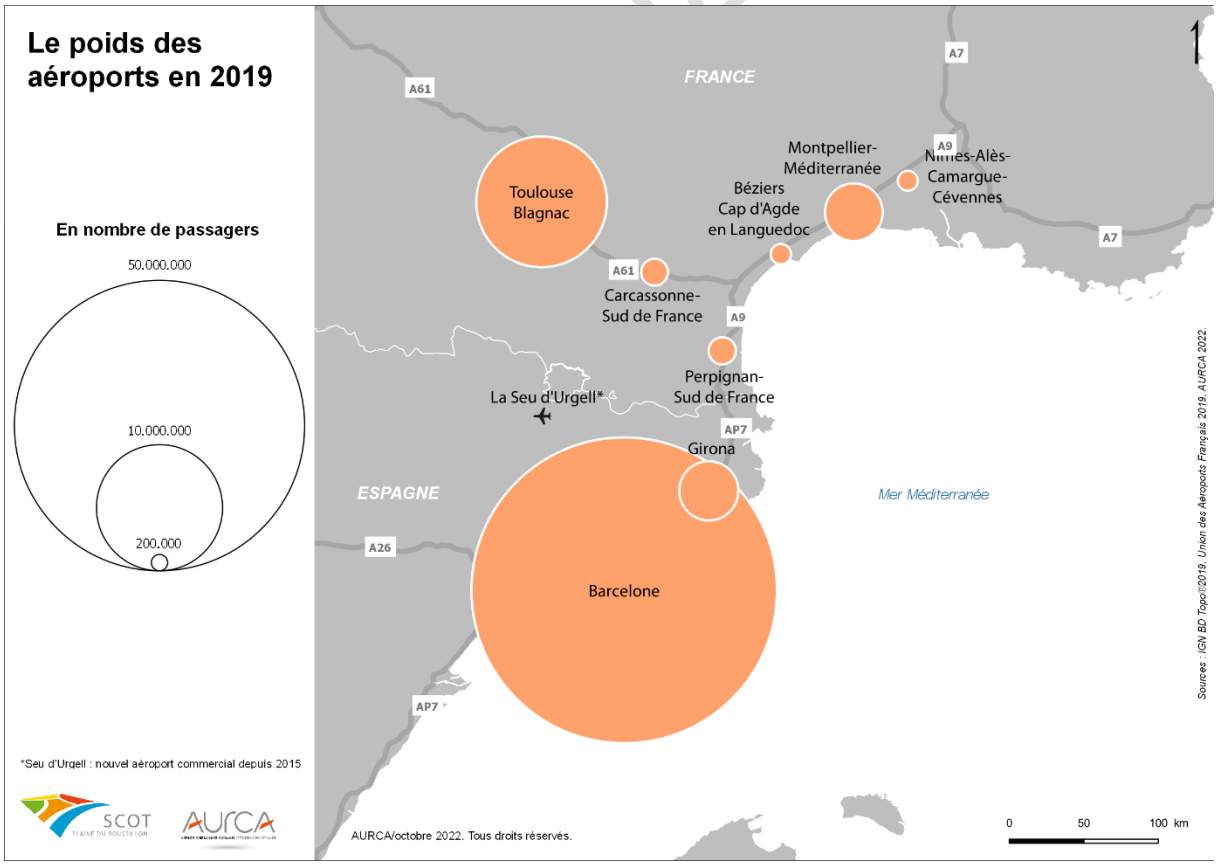


Figure 1 : Le poids des aéroports (Union des Aéroports Français)

[1] Source : Union des aéroports français et AENA

Le territoire du SCoT est également doté d'une plateforme aéroportuaire : située à huit kilomètres de la ville centre, l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes Sud de France est accessible depuis la RD900 en moins de dix minutes. Il est également desservi par les services de transport Sankéo de la Communauté Urbaine et par plusieurs offres de taxis. L'aéroport de Perpignan est le troisième aéroport régional en termes de fréquentation (450 000 passagers en 2019), derrière ceux de Toulouse et de Montpellier et proche des résultats de Carcassonne. En dehors de la liaison historique avec Paris, les destinations ont fortement évolué depuis 2013 pour faire face à un environnement concurrentiel. Actuellement, l'offre régulière est essentiellement tournée vers Paris donc (une vingtaine d'allers-retours par semaine), mais aussi Bruxelles et Lille dans une moindre mesure. La plateforme propose également plusieurs destinations saisonnières et touristiques, aujourd'hui moteurs de son développement, à l'image de l'ouverture d'une liaison avec Marrakech en octobre 2017 (qui comptait déjà près de 4 000 voyageurs après un mois d'exploitation[2]) ou vers les îles britaniques.

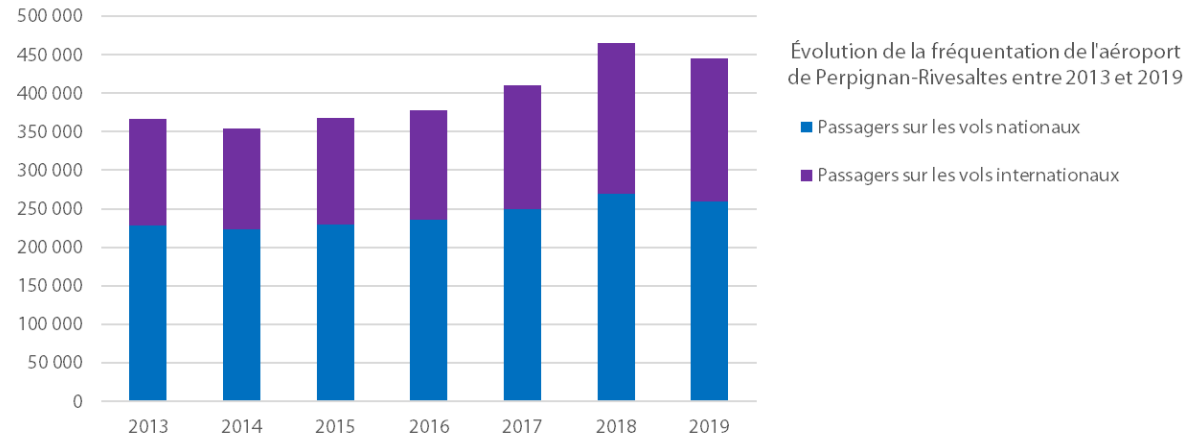


Figure 2 : L'évolution de la fréquentation de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes entre 2013 et 2019 (UAF)

Malgré une capacité théorique estimée à 700 000 voyageurs annuels et un regain d'activité certain depuis 2014 (hors période COVID), la fréquentation de la plateforme aéroportuaire n'atteint que 450 000 voyageurs en 2019. En effet, l'attractivité de l'aéroport se fait autant par les offres de prix et de destinations que par la stabilité de celles-ci, or son positionnement actuel (s'appuyant sur quelques compagnies, orienté en partie vers les pratiques saisonnalité et en concurrence avec d'autres aéroports à proximité) rend particulièrement complexe le développement de stratégies pérennes et conforte l'équipement dans une situation de précarité.

Figure 3 : Avion au décollage à l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes (AURCA)

[2] Source : aéroport de Perpignan-Rivesaltes

A2. LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE : UNE INFRASTRUCTURE AMBITIEUSE À COMPLÉTER

La Plaine du Roussillon est située sur l'un des deux corridors reliant la péninsule ibérique au reste du continent européen. Le territoire du SCOT est ainsi relié par voies ferrées aux grandes agglomérations du piémont pyrénéen (Carcassonne, Toulouse), mais également à celles de l'arc méditerranéen (Barcelone, Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier). Les infrastructures ferroviaires restent cependant hétérogènes : **alors que la ligne à grande vitesse est en service au sud de Perpignan, les doubles voies électrifiées vers Toulouse et Montpellier sont toutes deux aujourd'hui saturées.**

Figure 4 : Les infrastructures ferroviaires du grand Sud-Ouest transfrontalier (Université Toulouse Jean-Jaurès)

La mise en service en 2013 de la Ligne à Grande Vitesse entre Barcelone et Perpignan a fortement amélioré l'accessibilité ferroviaire du territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon vers le sud. Elle permet aujourd'hui de relier Gérone en 40 minutes, Barcelone en 1h20 et Madrid en 4h30 - temps de trajet très compétitifs comparés à la voiture – par un mode de transport sûr et confortable, à raison de 4 allers-retours par jour jusqu'à la capitale catalane. Cette infrastructure transfrontalière ne répond cependant que partiellement aux besoins de mobilités des

Roussillonnais. En effet, les horaires proposés (le premier train du matin n'arrive qu'à 12h30 en gare de Barcelone) et les tarifs pratiqués (compter au minimum 35 € pour un Perpignan-Barcelone sans réduction) restent aujourd'hui des freins à une utilisation régulière et de proximité de la ligne, notamment pour les actifs. Par ailleurs, l'objectif de report d'une partie du transport de marchandises de la route vers le ferroviaire ne bénéficie que très peu de cette nouvelle infrastructure : les caractéristiques techniques du tunnel du Perthus n'étant pas adaptées, l'essentiel du fret continue d'emprunter la voie ferroviaire historique via Cerbère et Portbou.

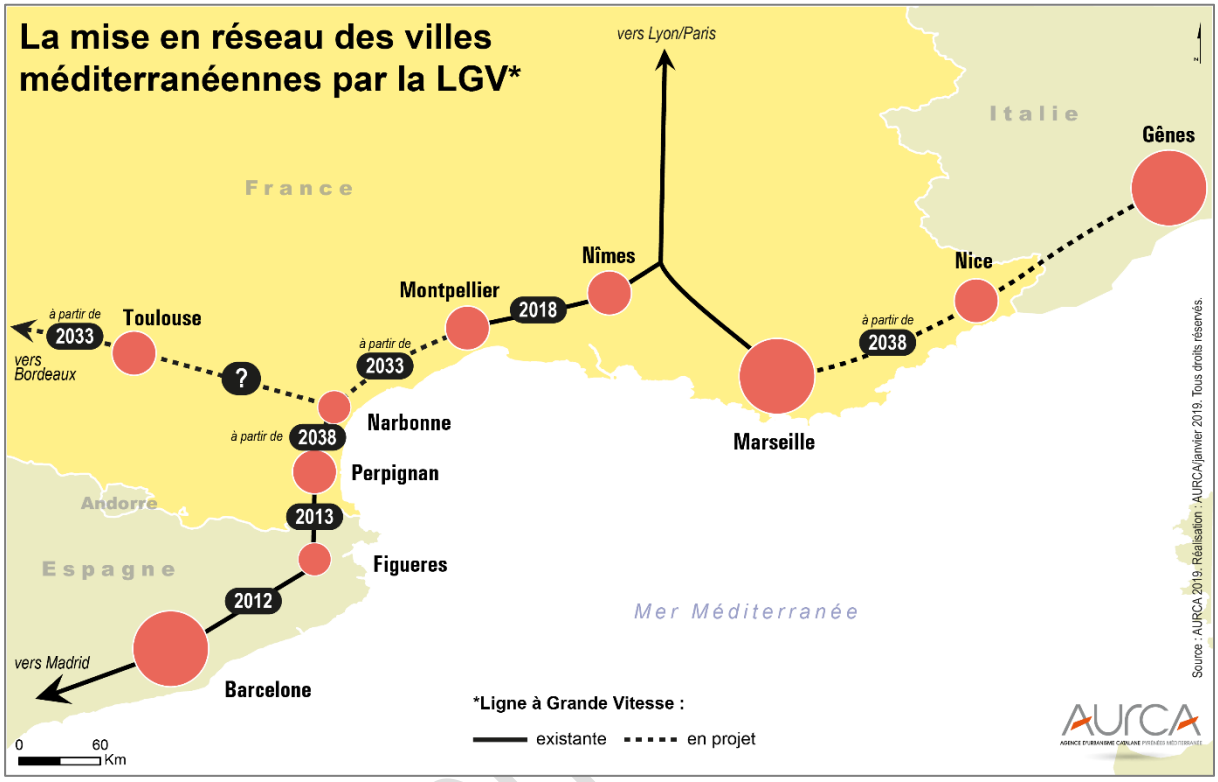


Figure 5 : La mise en réseau des villes méditerranéennes par la LGV (AURCA 2018)

Le second acte de cette mise en réseau ne devrait pas se jouer avant une vingtaine d'années. En effet, après la mise en service du contournement de Nîmes-Montpellier en 2018, la réalisation du tronçon entre Montpellier et Béziers prévue au plus tôt en 2023 serait une première étape du projet de Ligne Nouvelle (LNMP). La dernière partie entre Béziers et Perpignan, seul maillon manquant à la liaison par grande vitesse ferroviaire entre Paris, Barcelone et Madrid, serait lui mis en service en 2038 au plus tôt. Six décisions ministérielles dont la dernière date de 2021 ont précisé le tracé (mixte entre Le Soler et Rivesaltes puis uniquement voyageurs entre Rivesaltes et Béziers), le phasage du projet et certaines modalités de financement. La LNMP est un projet nécessaire à la désaturation et à la fiabilisation de la ligne historique de l'arc méditerranéen, qui aujourd'hui traverse plusieurs sites naturels vulnérables. Il semble ainsi particulièrement opportun pour le territoire du SCOT de gagner des capacités sur la ligne historique pour assurer le renforcement d'une offre de transports de proximité (TER) et de permettre le basculement d'une partie du fret sur la ligne nouvelle (sécurisée en cas de pollutions accidentelles…) évitant les traversées d'agglomération. Les perspectives de limitation des rejets de CO2 et de meilleure efficacité énergétique sont donc quelques-unes des problématiques majeures militant à la fois pour la création d'une ligne nouvelle mais également pour la nécessité d'adopter un profil mixte (voyageurs et marchandises), en cohérence avec les travaux engagés par ailleurs.

Parallèlement à l'offre TGV, Perpignan bénéficie de dessertes TER directes à destination des deux métropoles de la Région. L'offre de trains de nuit Intercités, à laquelle la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée participe financièrement, propose également des liaisons avec Paris pendant les week-ends et les vacances scolaires.

Document

A3. LA PLAINE DU ROUSSILLON EST INTÉGRÉE AU MAILLAGE AUTOROUTIER EUROPÉEN

• Le réseau autoroutier : un corridor européen très fréquenté

L'autoroute A9 assure une des deux liaisons autoroutières transpyrénéennes : **la Plaine du Roussillon est donc traversée par une infrastructure d'envergure européenne ; c'est également un outil performant qui participe à l'accessibilité du territoire par deux échangeurs à Rivesaltes et à Perpignan.** L'Autoroute A9 permet des déplacements rapides en direction de Montpellier (1 h 30), Toulouse (2h) et Barcelone (2 h), et au-delà vers le Grand Ouest, la vallée du Rhône, la Côte d'Azur ou encore le Massif Central. Le trafic routier sur l'A9 est composé à près de 30 % de poids-lourds[3]: la mise en service de la ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan constitue donc un évènement majeur pour renforcer le report de la route vers le rail et pour asseoir une mobilité durable et limiter les rejets de gaz à effet de serre.

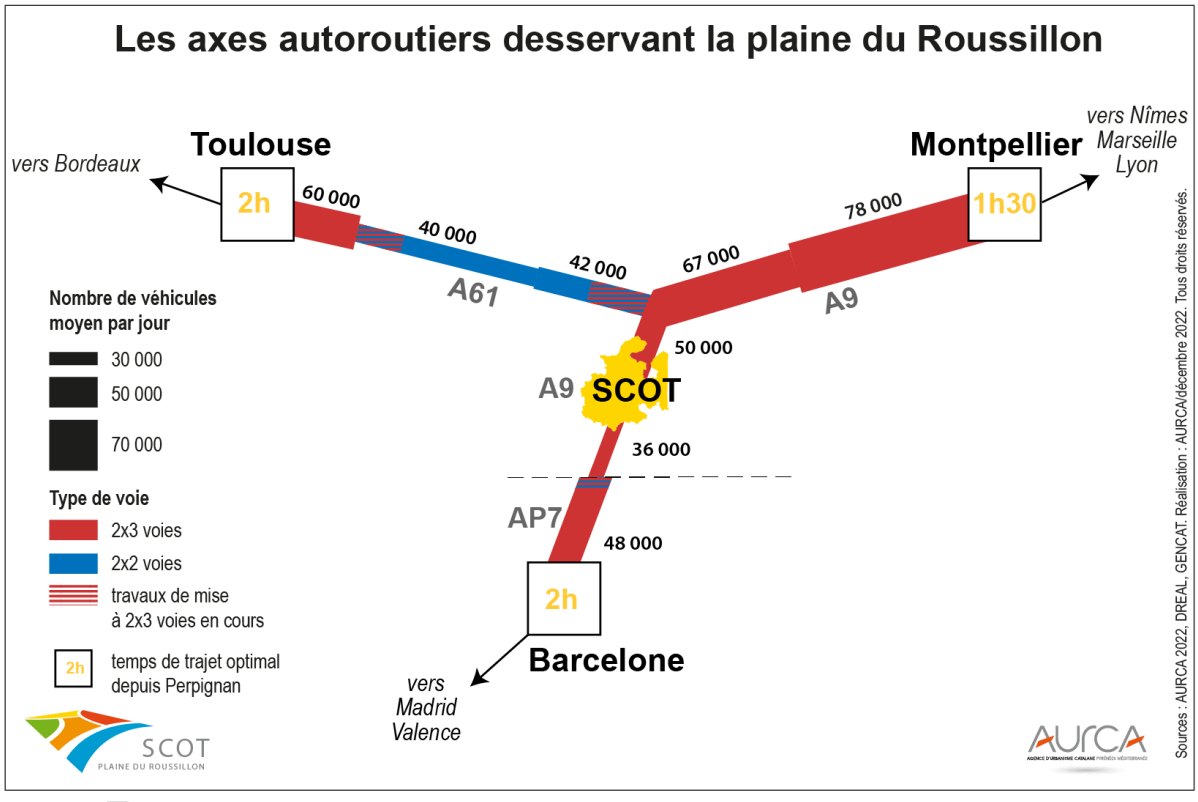


Figure 6 : Les axes autoroutier desservant la plaine du Roussillon (comptages 2019, DREAL / Generalitat de Catalunya)

Depuis sa mise en service en 1975 avec un profil à 2x2 voies, **le trafic de l'Autoroute A9 n'a cessé de progresser**, passant par exemple d'une moyenne journalière de 10 000 véhicules en 1985 au col du Perthus, à plus de 35 000 aujourd'hui. Cette progression sensiblement linéaire depuis 1995, atteint des sommets pendant la saison estivale avec des pics de l'ordre de 70 000 véhicules par jour. Même si les années 2007/2008 ont marqué une rupture dans la progression du trafic, les statistiques sont reparties de nouveau à la hausse avec une augmentation de +16% entre 2012 et 2017, et jusqu'à +20% au col du Perthus. La pandémie et les restrictions de circulation associées ont à leur tour provoqué une forte diminution des trafics routiers, sans que l'on ne puisse conclure à ce jour à des tendances durables.

[3] Source : DREAL

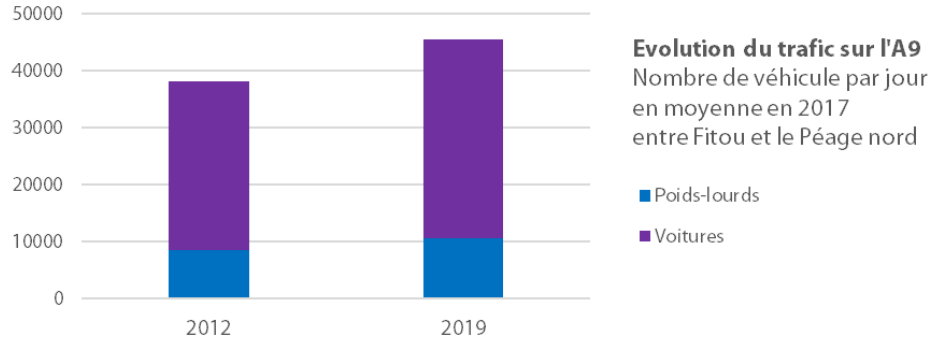


Figure 7 : Évolution du trafic sur l'A9, le nombre moyen de véhicules par jour en 2019 entre Fitou et le péage Nord (DREAL)

L'autoroute A9 reste aujourd'hui un outil efficace mais peu résilient face aux évènements. Des blocages de l'infrastructure se produisent en effet épisodiquement à cause d'accidents, d'évènements climatiques (passage délicat du col du Perthus) ou de manifestations. Ces problématiques ont en partie trouvé des réponses avec la mise à 2x3 voies de l'infrastructure entre Perpignan nord et Perpignan sud (mise en service en 2013) puis jusqu'au Boulou (mise en service en 2016) et jusqu'à la frontière espagnole (mise en service en 2020). Le traitement de la section transfrontière, très coûteux en raison du relief (viaducs…) n'est aujourd'hui pas programmé, ce qui risque d'y concentrer les difficultés de trafic à courts et moyens termes.

Le réseau autoroutier est également le support d'une pratique en plein développement : le covoiturage. Partager sa voiture pour des trajets, courts ou longs, de manière régulière ou occasionnelle, est aujourd'hui une solution de mobilité à part entière. À titre d'exemple, la principale plateforme de mise en relation française comptait jusqu'à 200 offres de covoiturage pour se rendre à Narbonne depuis Perpignan le 3 février 2017. Les points de rendez-vous les plus fréquents sur la Plaine du Roussillon sont aujourd'hui l'échangeur « Péage Nord » et la gare TGV. Le conseil départemental et la communauté urbaine portent conjointement des projets d'aménagement d'aires de covoiturage au droit des péages sud et nord de Perpignan.

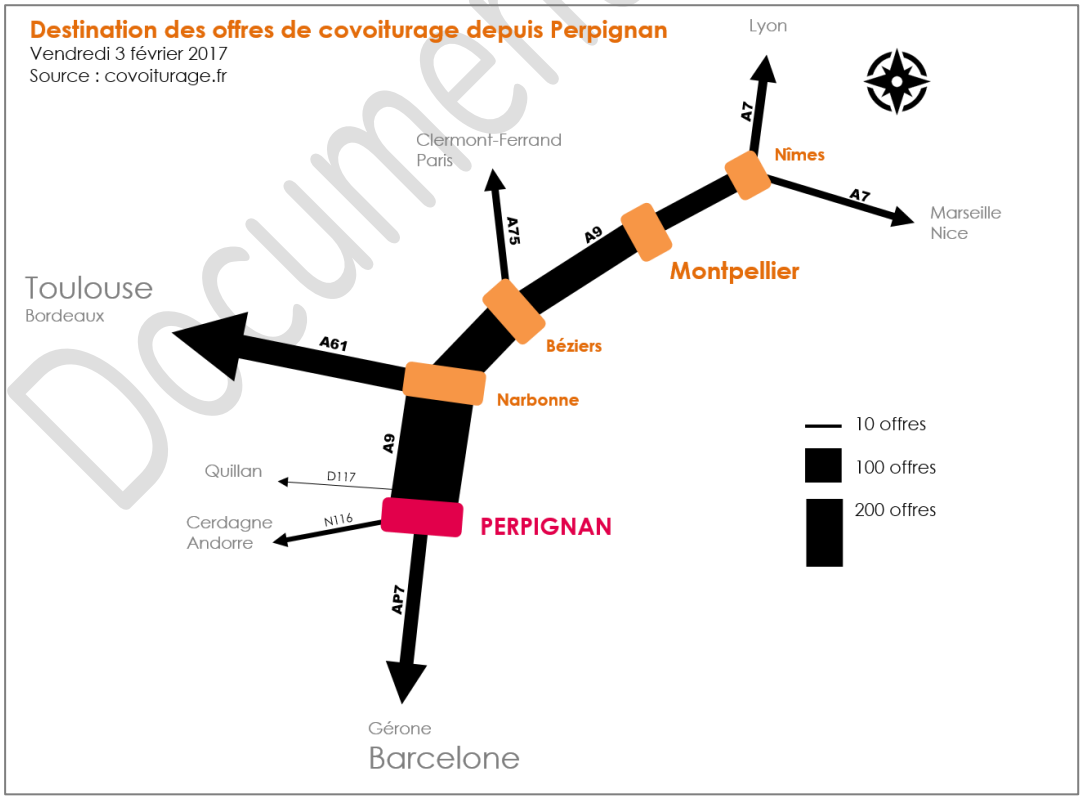


Figure 8 : Les offres de covoiturage au départ de Perpignan le 3 février 2017 (Observatoire Territorial des Déplacements/covoiturage.fr)

Document de travail

• Le réseau routier structurant : une étoile autour de Perpignan

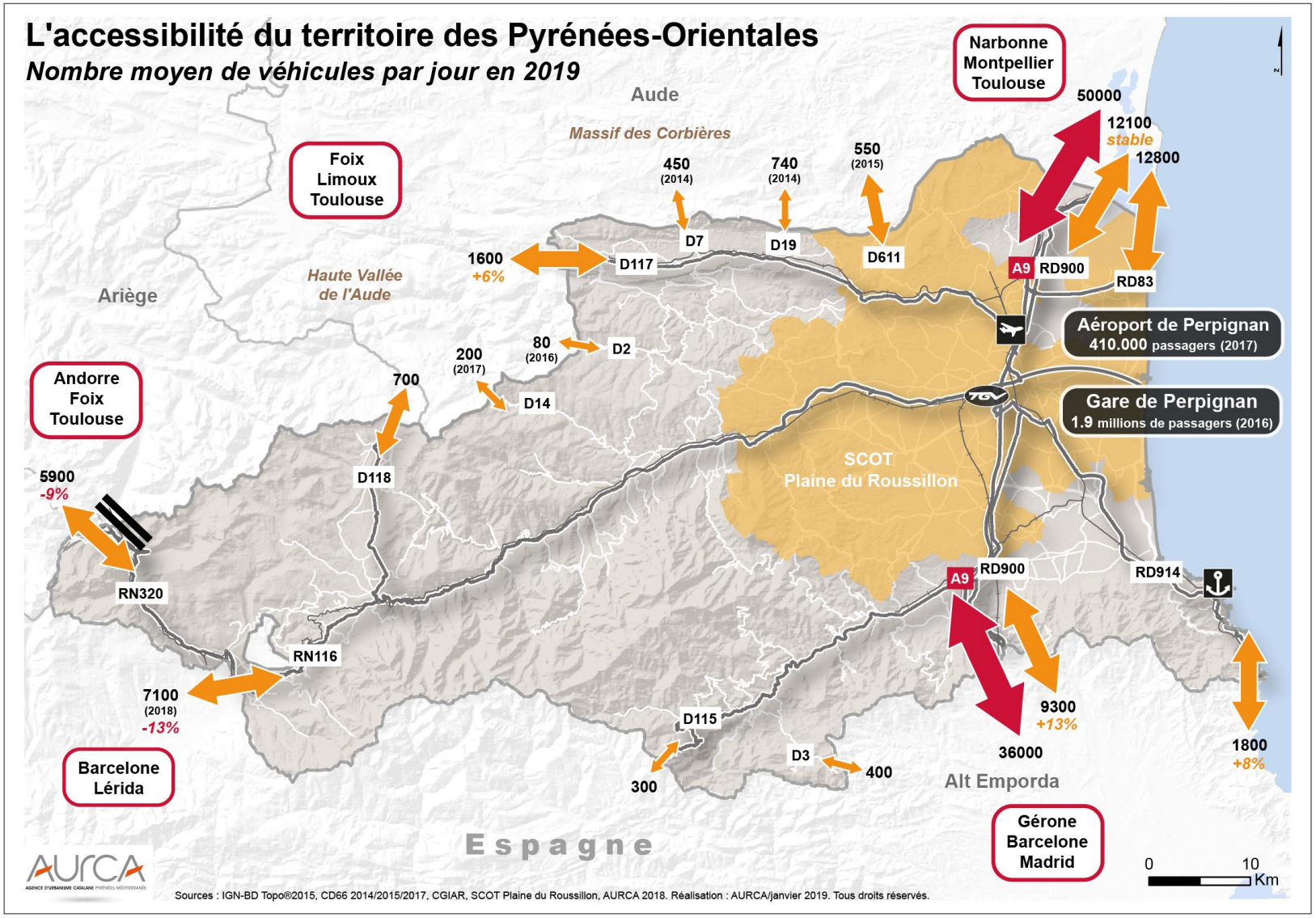


Figure 9 : L'accessibilité du territoire des Pyrénées-Orientales (CD66/SNCF/UAF)

Le réseau routier structurant de la Plaine du Roussillon s'organise en étoile autour de Perpignan et compte quatre principaux axes :

- **La RN116 et son prolongement par la RD617, constitue le trait d'union entre le littoral et la montagne.** Empruntant la vallée de la Têt, cet axe s'inscrit dans une stratégie affirmée d'aménagement du territoire et permet d'accéder à la Cerdagne, mais également à l'Andorre et à l'Ariège via la RN320. Aménagée en 2x2 voies en plaine, cette section accueille jusqu'à 30 000 véhicules/jour à l'entrée de Perpignan[4] tandis que son prolongement en direction du littoral (RD617) compte 25 000 véhicules/jour à hauteur de Château Roussillon et plus de 30 000 en été. Cet axe est soumis à des circulations parfois difficiles et des coupures ponctuelles dans sa partie montagnarde (Haut Conflent) qui se révèlent surtout pénalisantes pour l'activité des hauts cantons (stations de ski…). La traversée de certains villages du Conflent reste également un problème majeur. La mise en service du contournement de Joncet en 2018 a amorcé une amélioration de l'infrastructure. Même si la mise à 2x2 voies entre Ille-sur-Têt et Prades visant à améliorer la sécurité des déplacements routiers n'est quant à lui plus d'actualité, la commune de Marquixanes fait l'objet d'un projet de contournement, auquel le Préfet a donné son feu vertdébut 2022. La N116 fait actuellement l'objet d'une expériementation par le transfert de sa gestion à la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée.
- **La RD914 permet depuis le territoire du SCOT, d'irriguer la Côte Vermeille et le piémont des Albères**, par une infrastructure capacitaire (c'est-à-dire capable d'accueillir un débit de véhicules relativement élevé) aménagée en 2x2 voies. Cette bande méridionale comprise entre le Tech et la frontière est dynamique sur le plan de la démographie, ce qui induit une augmentation constante de la fréquentation routière de cette départementale (+10% en 4 ans au droit du pont sur le Réart). Ce sont aujourd'hui plus de 45 000 véhicules/jour qui empruntent la D914 au sud de Perpignan et encore près de 35 000 véhicules/jour au nord d'Argelès-sur-Mer. Les variations saisonnières sont également importantes avec plus de 55 000 véhicules en moyenne journalière estivale au sud de Perpignan ;
- La RD900 conserve quant à elle son profil initial en 2x1 voies avec néanmoins quelques aménagements pour les dépassements. Son profil devient toutefois de plus en plus urbain avec la multiplication des carrefours giratoires. Cette évolution est rendue possible par le détournement d'une grande partie du trafic de transit par l'autoroute parallèle. Au Sud de Perpignan, la RD900 dessert les Basses Aspres et le Vallespir pour se prolonger en direction du Perthus et de la frontière. Au droit du Mas Sabole, le trafic sur cet axe est de 22 000 véhicules/jour (soit +4% en 4 ans), contre près de 30 000 véhicules/jour à Porte d'Espagne. Cette section connaît des problèmes de congestion de plus en plus fréquents en lien avec le fort développement des communes de deuxième couronne. **Au nord, la RD900 permet d'accéder au département de l'Aude, par les Corbières maritimes, secteur sur lequel s'étend le SCOT de la Narbonnaise et la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée**. En limite avec l'Aude, ce sont 11 000 véhicules/jour qui sont comptabilisés tandis que cette valeur atteint 50 000 véhicules à l'entrée nord de Perpignan (pont Arago). La mise en service du tronçon central du contournement de Perpignan (en 2018 et 2021) n'a pour le moment que peu d'impact sur le niveau de fréquentation des boulevards perpignanais, mais ouvre des possibilités de réaménagement de cet axe urbain.
- **Enfin, la RD117, ancienne route nationale de Biarritz à Perpignan, assure la desserte de la vallée de l'Agly et de la région des Fenouillèdes, puis sur la haute vallée de l'Aude.** Cette voie irrigue un territoire rural peu dynamique sur les plans démographiques et économiques et partiellement tourné vers les Pyrénées-Orientales. Le trafic routier atteint aujourd'hui 6 900 véhicules jour au droit d'Estagel, soit 450 véhicules supplémentaires par jour par rapport à 2013. Les problématiques inhérentes à cette voie sont essentiellement les traversées délicates des villages et le manque de créneaux de dépassement. La mise en service du contournement nord d'Estagel en 2022 a pour but de soulager son centre du trafic de transit.

Ces infrastructures routières permettent de relier efficacement les territoires voisins du SCOT ; elles convergent cependant toutes vers le centre-ville de Perpignan et ses boulevards. Or, le dynamisme démographique de la Plaine du Roussillon induit des trafics de plus en plus nombreux sur ces voies, en particulier en première et deuxième couronnes perpignanaises**. L'enjeu auquel est donc confronté le territoire est celui de maintenir la qualité de service routier à l'approche de Perpignan et dans sa traversée, tout en libérant les boulevards du centre-ville d'un trafic de transit** qui nuit aujourd'hui à la vie riveraine, ce à quoi les projets de contournement à l'Ouest et au Sud de la ville s'attachent à répondre.

[4] Source : DREAL

Document de travail

Figure 10 : L'Autoroute A9 et la D900 à Perpignan (AURCA)

Figure 11 : Le Train à Grande Vitesse traversant la Plaine du Roussillon (AURCA)

Figure 12 : La gare de Perpignan (AURCA)

B. Les déplacements intraurbains

Document de travail

L'analyse des liaisons intra urbaines consiste à appréhender le niveau de services et la capacité logistique du territoire à organiser les différents flux de population et de marchandises entre la ville-centre, la périphérie et les différents pôles qui constituent le territoire du SCOT. Ces indicateurs participent à la définition de la qualité de vie globale des habitants du territoire ; ils permettent notamment d'analyser la performance de celui-ci en matière de gestion des flux et de mesurer son niveau de dépendance vis-à-vis de la voiture.

B1. FACTEURS ET IMPACTS DES MOBILITÉS POUR LE TERRITOIRE

• Une multitude de facteurs de mobilité

Quels sont les principaux facteurs de mobilité, qu'ils soient contraints ou non ? Il en existe une multitude parmi lesquelles le travail, les études, les achats, les loisirs ou les démarches administratives ou de santé. La combinaison de ces facteurs de mobilité mène à un programme d'activités pour chacun des pratiquants du territoire de la Plaine du Roussillon. **C'est alors l'organisation du territoire et la localisation de ces lieux d'activités qui induisent les déplacements et pratiques de mobilité**. Or, l'étalement urbain a pour effet d'éloigner ces sites les uns des autres et ainsi de diminuer les possibilités de choix dans les pratiques de déplacements. Illustrations avec trois facteurs de mobilité : le travail, l'enseignement et les achats.

Le facteur travail et le développement des zones d'emploi perpignanaises

La Plaine du Roussillon est un pôle économique attractif à l'échelle du département ; **le territoire assume l'accueil quotidien de 15 000 actifs[5], originaires pour la plupart des communautés de communes voisines** : les secteurs les plus générateurs d'actifs sont le territoire des Albères-Côte-Vermeille, puis dans l'ordre le Vallespir, le Conflent, l'Aude et les Fenouillèdes. C'est la ville de Perpignan qui constitue la principale destination des actifs résidants hors SCOT. En 2015, ce sont plus de 10 000 actifs résidant hors SCoT qui se rendent dans la ville centre pour travailler. Parallèlement, plus de 12 000 personnes sortent quotidiennement du territoire du SCOT pour travailler sur les territoires environnants au premier rang desquels figure le territoire du SCoT Littoral Sud (40 % des sortants). Les migrations pendulaires vers l'Espagne sont ténues puisque seulement 150 actifs du SCOT franchissent la frontière à cette même date. Ces relations sont par exemple nettement plus développées à Longwy, Strasbourg ou Mulhouse et peuvent approcher 50 % d'actifs dans certaines régions transfrontalières. Ce constat s'explique en partie par l'absence d'aire urbaine majeure frontalière.

[5] Source : INSEE

Document provisoire

Les pôles d'emploi connaissent des évolutions de concentration et de desserrement. Ainsi, si Perpignan accueille 58 % des emplois du territoire du SCOT (66 000 emplois), elle n'accueille plus que 36 % de la population contre 50 % en 1962. De la même façon, même si les bourgs historiques de la plaine, Rivesaltes, Thuir et Ille-sur-Têt restent relativement représentatifs (1 500 à 4 500 emplois), certaines communes littorales se démarquent comme Canet-en-Roussillon ou Saint-Cyprien. Enfin, les communes de première couronne comme Cabestany, Saint-Estève ou Le Soler ont également développé leurs propres pôles d'emplois souvent situés aux portes de la ville centre.

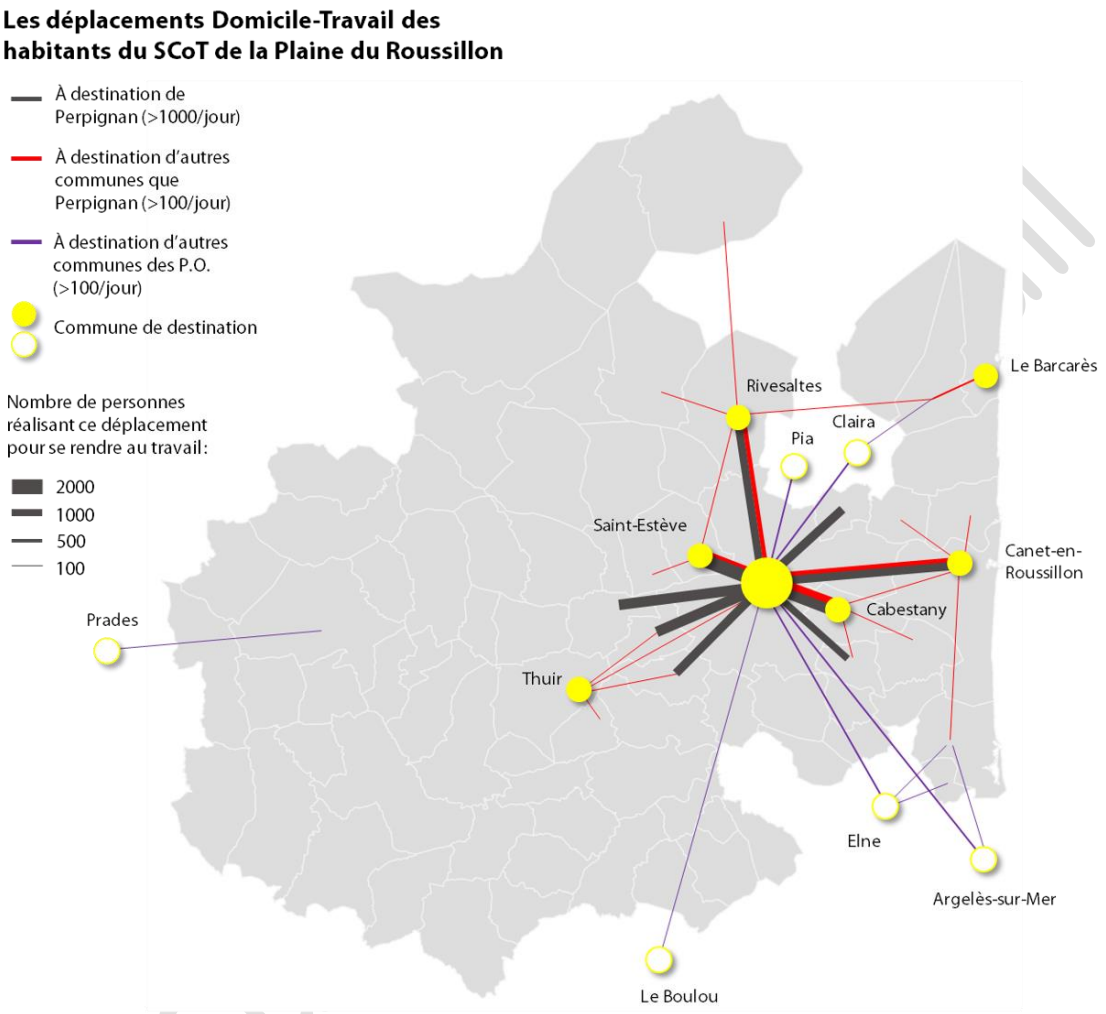


Figure 13 : L'armature des migrations pendulaires des habitants du SCoT (INSEE 2019)

Ce découplage entre les pôles d'emploi et d'habitat, générateur de déplacements, peut s'illustrer par les indicateurs d'emplois présents sur les communes et de nombre d'actifs ayant un travail résidant sur cette même commune (quelle que soit sa destination). Apparaissent clairement :

- Les communes "excédentaires" ayant plus d'emplois que d'actifs donc pôles récepteurs d'actifs, comme Perpignan, Calce (UTVE), Thuir, Rivesaltes, Cabestany et Le Barcarès ;
- Les communes neutres comme Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien ou Ille-sur-Têt ;
- Et les communes "déficitaires", génératrices d'actifs pour les pôles d'emplois, notamment une majorité des communes de première et deuxième couronnes autour de Perpignan.

À l'échelle du SCOT, la moitié des actifs habitent et travaillent dans la même commune. Ce pourcentage est très contrasté d'une commune à l'autre. Ainsi, il atteint 75 % dans la ville centre et moins de 30 % dans la première couronne. Il est à noter que la déconnexion entre les pôles d'habitat et d'emplois se manifeste également au sein d'une même commune : le transfert des activités du centre-ville et des cœurs de village vers la périphérie prend de l'importance et se généralise à de nouvelles activités à la recherche d'espace, d'accessibilité et de visibilité.

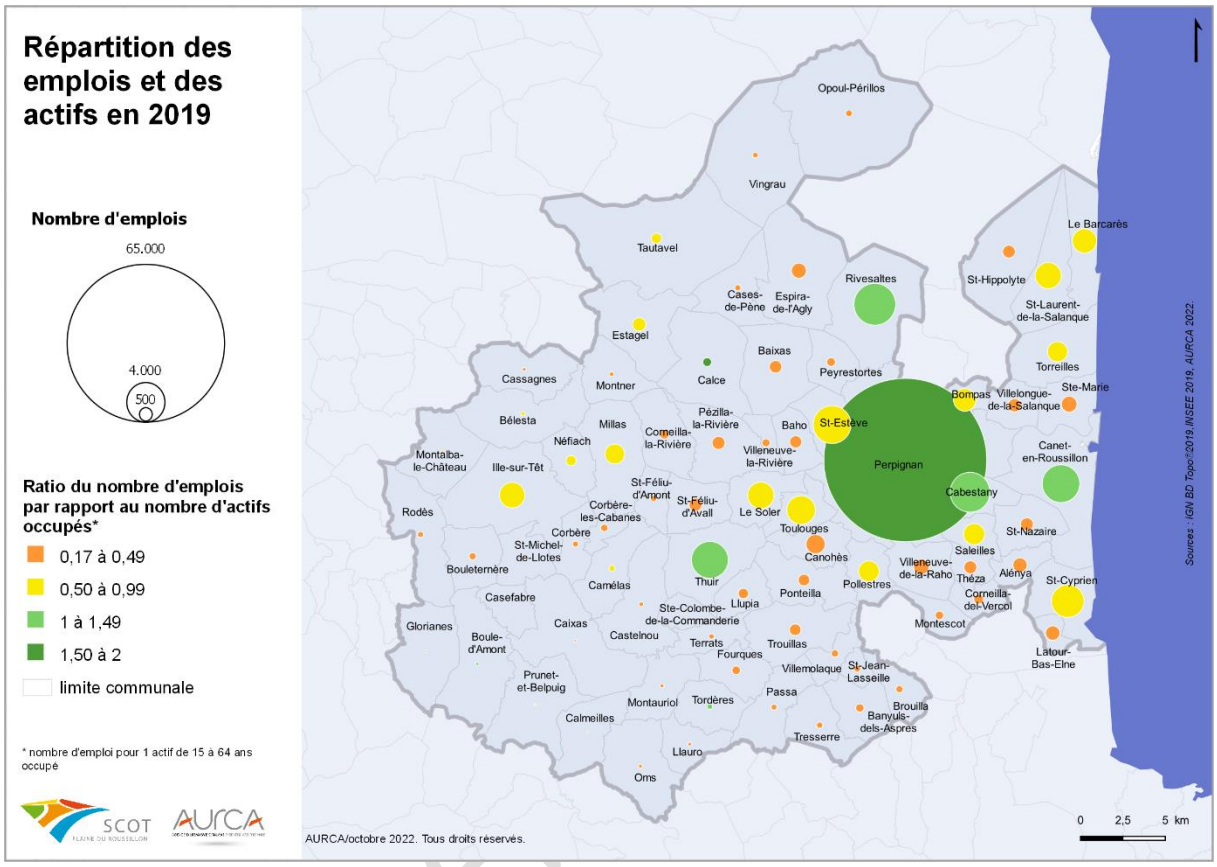


Figure 14 : Répartition des emplois et des actifs par commune (INSEE)

Figure 15 : Stationnements automobiles à Toulouges (AURCA)

Les facteurs études et les cartes scolaires

Les écoles, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieurs génèrent des modes de déplacements différents selon les âges des individus qui les fréquentent et la distance qui les sépare des lieux d'habitat. Avec l'évolution du cycle d'enseignement, les établissements sont plus concentrés. Ainsi, les collèges se répartissent entre les pôles d'équilibre (Ille-sur-Têt, Millas, Canet-en-Roussillon, Elne, Thuir…), les pôles intermédiaires (Saint-Laurent-de-la-Salanque, Estagel…), Perpignan et les communes de première couronne (Le Soler, Cabestany, Toulouges…), tandis que les lycées sont polarisés par Perpignan et Canet-en-Roussillon pour l'enseignement général, et Perpignan, Théza et Rivesaltes pour l'enseignement spécialisé. **Les déplacements les plus longs sont ainsi effectués par les cars de ramassage scolaires tandis que la proximité des établissements induits des déplacements à pieds ou à vélo**, grâce notamment à la politique de développement des voies cyclables impulsée par le Conseil Départemental à proximité des collèges. Le collège de Toulouges est en ce sens exemplaire, avec une grande part des élèves qui se déplacent à vélo.

Enfin, l'enseignement supérieur génère quant à lui des déplacements ciblés en direction de la ville-centre qui polarise l'essentiel des équipements, et en particulier l'Université Perpignan-Via Domitia (plus de 10 000 étudiants), l'IUT[6] ou l'IUFM[7] rassemblés sur le campus du Moulin-à-Vent et dans le centre-ville. Plusieurs communes comme Le Soler, Céret ou Saint-Cyprien accueillent également des formations supérieures spécialisées, mais sont souvent moins bien dotés en services étudiants et en possibilités d'accès (transports collectifs, vélo…). Les mobilités des étudiants sont majoritairement automobiles entre le domicile et le lieu d'étude - la part importante d'étudiants vivant chez leurs parents, donc éloignés pour la plupart des sites d'enseignement, pourrait en partie expliquer la prépondérance de la voiture, même si ce phénomène varie selon le rayonnement de la formation (la quasi-totalité des étudiants de Sup'ENR habitent à Perpignan). Les déplacements automobiles sont aujourd'hui faciles, notamment grâce à d'importantes capacités de stationnement comme par exemple aux abords du campus du Moulin à Vent (parking de 15 000m²). Cependant ce modèle interroge pour plusieurs raisons : les mobilités automobiles impliquent une consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre élevées, elles impliquent également de réserver un foncier important au stationnement, et sont aussi (de plus en plus) coûteuses au regard du niveau de vie des étudiants.

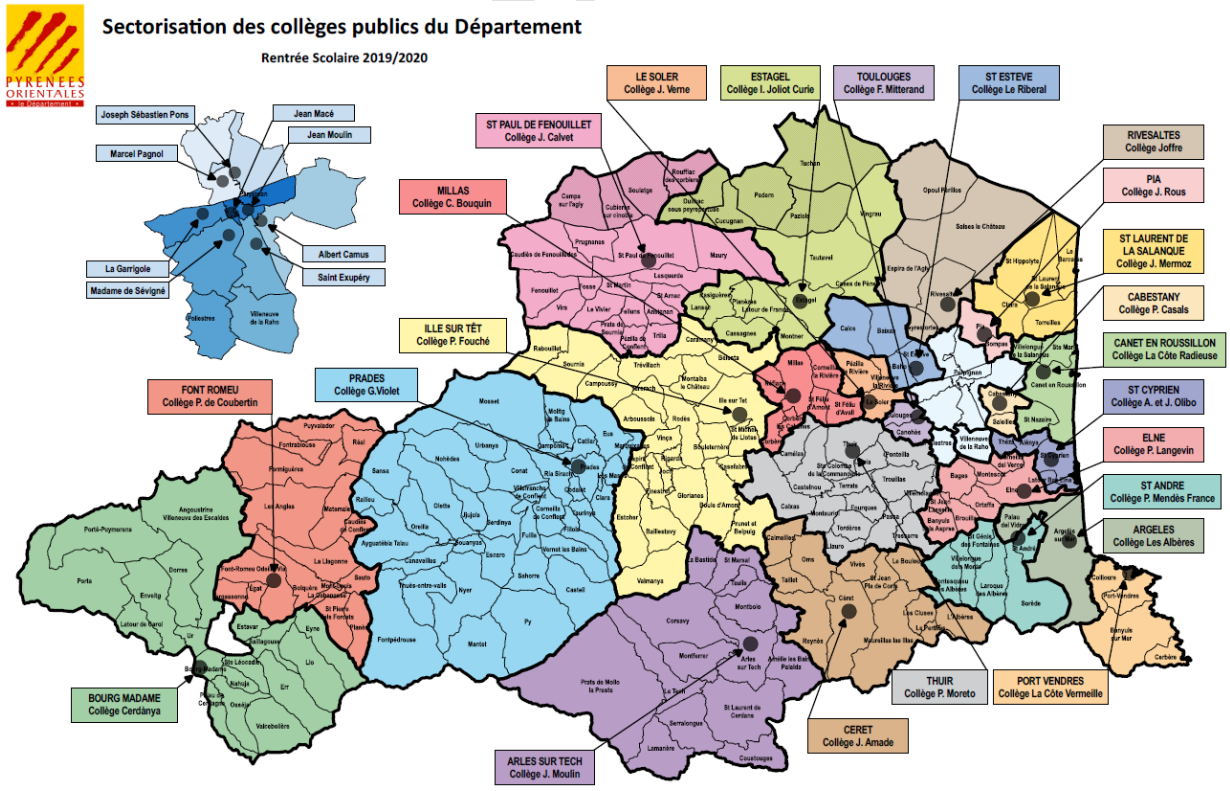


Figure 16 : Sectorisation des collèges dans les Pyrénées-Orientales (CD 66)

[6] Institut Universitaire de Technologie

[7] Institut Universitaire de Formation des Maîtres

Le facteur achats et l'attractivité des centres commerciaux périphériques

Les motifs de déplacement lié aux achats peuvent être rapprochés de la répartition des surfaces commerciales. En la matière, le territoire du SCOT concentre plus de 80 %[8] de ces surfaces, dont la majorité est captée par la commune de Perpignan (centre-ville et secteurs périphériques confondus). Les données de géolocalisation de la téléphonie mobile proposent une visualisation des zones de chalandises des centres commerciaux : souvent situés à la périphérie des communes, ils voient leur attractivité dépasser les limites administratives, et notamment celles du SCoT.

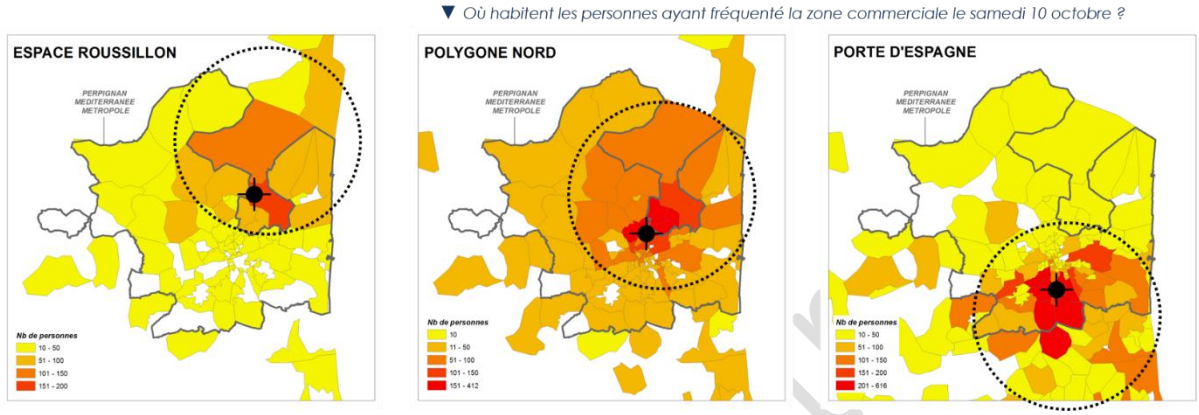


Figure 17 : Zones de chalandise de trois centres commerciaux de la Plaine du Roussillon (Extrait du Diagnostic du Volet Déplacements du PLUi de Perpignan Méditerranée Métropole)

Outre les grandes et moyennes surfaces, les motifs achats génèrent également des déplacements vers les commerces traditionnels souvent situés au cœur des villes et villages, dont le tissu commercial évolue proportionnellement à la population et au caractère de centralité. Ainsi, les commerces traditionnels sont particulièrement développés au centre de Perpignan et dans certains quartiers périphériques, sur les pôles d'équilibre ou intermédiaires de Rivesaltes, Thuir, Millas, Ille-sur-Têt, Saint-Laurent-de-la-Salanque ou encore Estagel, qui en sus, disposent de marchés hebdomadaires. Les commerces traditionnels se développent également sur les communes littorales, en lien avec le phénomène de résidentialisation. **On notera enfin que les nouveaux modes de consommation, modifiant considérablement les mobilités associées, sont en plein développement** : le montant des achats des français sur Internet a ainsi été multiplié par 8 lors de ces dix dernières années.

Document de travail

[8] Source : CCI

• Impact sociaux et environnementaux de l'étalement urbain à travers les mobilités

En 1962, le territoire était marqué par une organisation de l'habitat, bien hiérarchisée, avec d'un côté, une ville centre de 70 000 habitants et de l'autre, plusieurs pôles d'équilibres offrant emplois et principaux services pour la population qui y réside, ainsi que pour les villages alentours. Cette organisation était alors source de déplacements courts, principalement au sein même de la ville centre ou des pôles d'équilibre. Parallèlement à la croissance régulière de la ville-centre, le phénomène de périurbanisation s'est depuis caractérisé par une croissance démographique forte des communes situées en première couronne de Perpignan et sur le littoral. Cette diffusion de l'habitat résulte en partie du développement de l'automobile, mais également de l'attrait du modèle pavillonnaire et de la recherche d'un meilleur cadre de vie. Les tensions de plus en plus vives observées sur le marché foncier ont conduit plus récemment au développement des pôles d'habitat de la seconde couronne et parfois même au-delà. Le temps de parcours semble être un critère peu important, et le coût du transport, par ailleurs souvent mal apprécié, est rarement intégré dans le coût global d'installation.

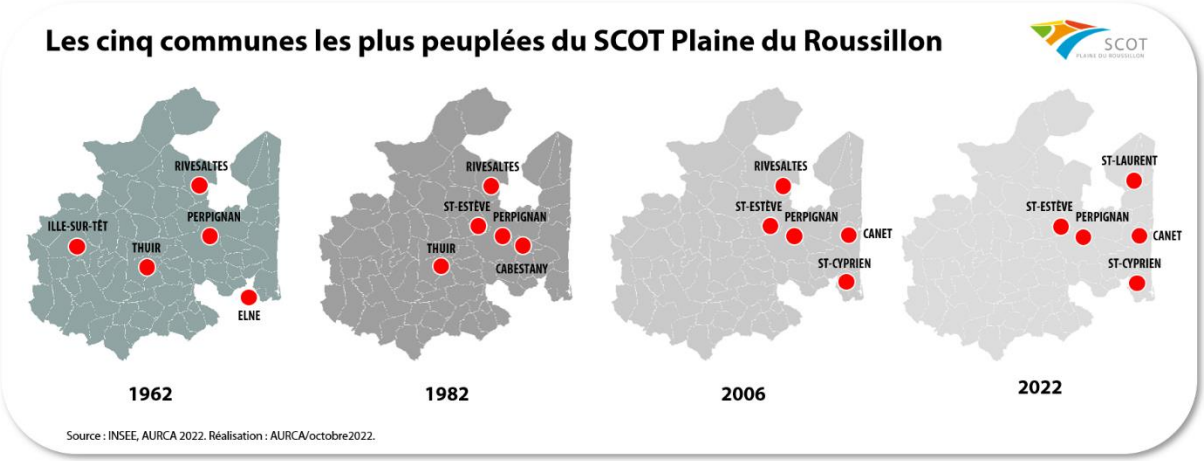


Figure 18 : Les cinq communes les plus peuplées du SCoT de la Plaine du Roussillon (INSEE)

Or, l'éloignement au lieu de travail impacte de plus en plus fortement le budget des ménages actifs de la plaine roussillonnaise. Au-delà de l'aspect financier, cette tendance contribue aussi à une dégradation de leur qualité de vie (carburants, entretien, durée de déplacement…). Malgré le renouvellement du parc automobile, qui se traduit par l'utilisation de véhicules à la fois moins polluants et plus économiques permettant de minorer l'impact environnemental, la croissance démographique et l'éloignement progressif au pôle urbain entraînent une majoration des rejets de gaz à effet de serre. Ainsi, sur le périmètre du SCOT, un actif présente en moyenne une distance à l'emploi de 11 km, passant ainsi chaque jour 39 minutes dans son véhicule. Le budget carburant consacré chaque année à ses déplacements professionnels, si l'on considère qu'il utilise un véhicule particulier, atteint ainsi 2 % des revenus de son ménage[9]. En cas d'augmentation à 2€ le litre, la facture annuelle des carburants dédiés uniquement aux déplacements Domicile-Travail grimpe à 600€/an, soit 14€ supplémentaires chaque mois. Plus globalement, le coût d'une voiture couvre des frais qui vont au-delà de l'achat de carburants (assurance, réparation, amortissement…) : le coût moyen des déplacements pour se rendre au travail en voiture des habitants du SCoT correspond alors à 2 500 €/an, soit 14% des revenus d'un ménage (considérant 1,50€ / Litre de carburant). Par ailleurs, l'impact annuel moyen sur l'environnement de chaque habitant du SCoT se rendant au travail en voiture peut être estimé à 1 tonne équivalente CO2 émise, soit 7 trajets entre Paris et Marseille en avion. Il existe donc un enjeu fort de report modal d'une partie des déplacements à destination du travail vers les modes de transport alternatifs, notamment parmi les 44% dont la distance est inférieure à 2 km (soit 10 minutes en vélo ou 20 minutes à pieds) – même si les déplacements vers le travail sont très souvent articulés avec d'autres motifs comme l'accompagnement des enfants à l'école ou les courses. Il s'agit ainsi de participer à un fonctionnement

[9] Sur base d'une consommation de 6L/100km, à 1,5 €/L, et du salaire moyen des ménages du département en 2016

plus fluide du réseau de voiries en heure de pointe, et plus globalement d'améliorer la qualité de l'air et la santé les habitants du SCoT.

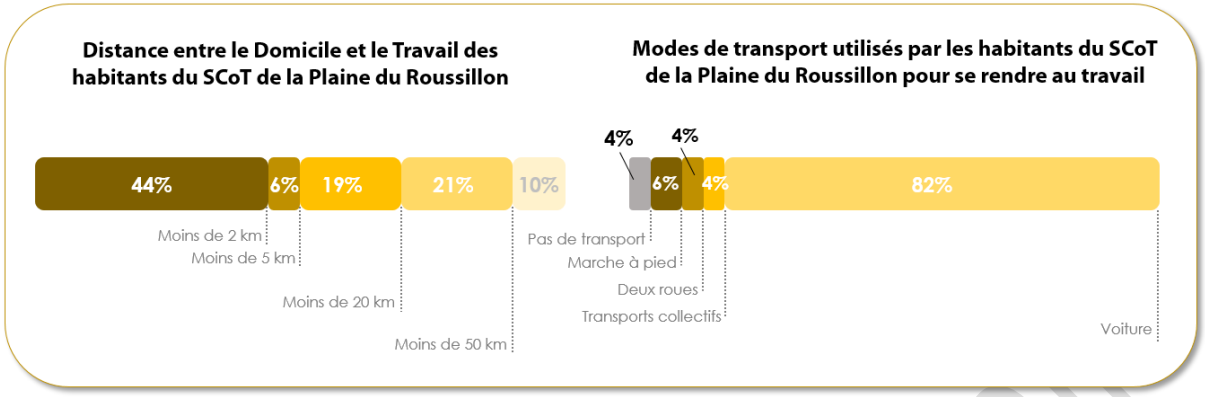


Figure 19 : Distances et choix du mode de transport des habitants du SCoT pour se rendre au travail (INSEE)

Les véhicules électriques et hybrides rechargeables sont certainement parmi les solutions d'avenir pour diminuer l'impact environnemental des déplacements. Malgré une forte progression ces dernières années, ils restent cependant marginaux dans le parc automobile des habitants du territoire du SCoT de la plaine du Roussillon (moins de 1%). Cependant, la forte progession de la part de ces véhicules observée ces dernières années (1 véhicule neuf sur 10 immatriculé en 2020 dans les Pyrénées-Orientales étaient éléctrique, au gaz ou hybride rechargeable), l'instabilité des prix des carburants classiques et la fin de la vente de véhicules neufs thermiques en 2035, appellent à anticiper la forte progression de ces motorisations alternatives. Le Syndicat Départemental d'Énergie et d'Électricité (SYDEEL66) a notamment pour mission d'accompagner les communes et intercommunalités dans le dépoiement de bornes de recharges éléctriques sur les espaces publics. L'approvisionnement en électricité reste cependant une question à résoudre face au développement de ses usages.

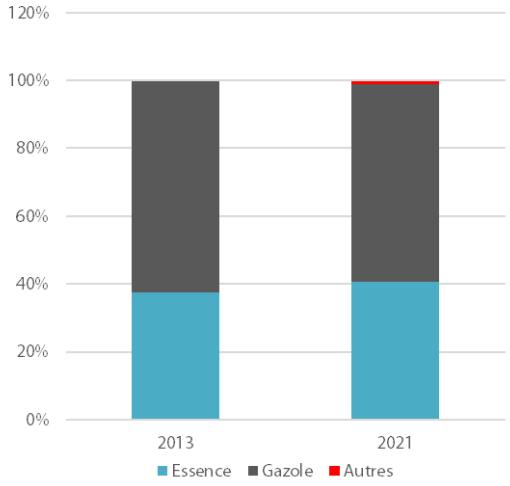


Figure 20 : Motorisation des voitures immatriculées dans les communes de la plaine du Roussillon (MTECT, 2021)

• L'équipement automobile : premier facteur d'utilisation de la voiture

Sur le périmètre du SCOT, ce sont près de 100 000 déplacements quotidiens domicile/travail qui sont effectués en voiture particulière : 4 actifs sur 5 ayant un emploi utilisent la voiture pour aller au travail[10]. Le découplage de plus en plus affirmé des fonctions urbaines ou l'incapacité des réseaux de transports collectifs à répondre à tous les besoins des mobilités sont quelques-unes des causes qui expliquent le développement des déplacements motorisés individuels.

Une telle prépondérance de l'utilisation de la voiture comme moyen privilégié pour les déplacements va de pair avec la hausse du taux de motorisation et l'aménagement d'importants espaces dédiés au stationnement :

[10] Source : INSEE 2018

Document de travail

- **Sur l'ensemble du territoire du SCOT, plus de 80% des ménages possèdent au moins une voiture, soit une augmentation de 4 points de pourcentages entre 1999 et 2015.** Les habitants de la ville-centre et dans une moindre mesure des pôles d'équilibre comme Rivesaltes, Thuir ou Ille-sur-Têt, restent moins équipés que la moyenne du SCOT. Le taux d'équipement important dans les communes de première et seconde couronne perpignanaise résulte d'un triple constat : c'est le secteur où la mobilité liée au travail est la plus importante (la plupart des habitants ne travaillant pas sur leur commune de résidence), le réseau de transports collectifs n'offre pas véritablement de solutions alternatives à la voiture ; mais il s'agit aussi des communes enregistrant les revenus des ménages les plus élevés. Le phénomène de dépendance à la voiture sur le territoire interroge : quelle est la capacité des habitants de la Plaine du Roussillon à supporter l'instabilité des prix des carburants ?

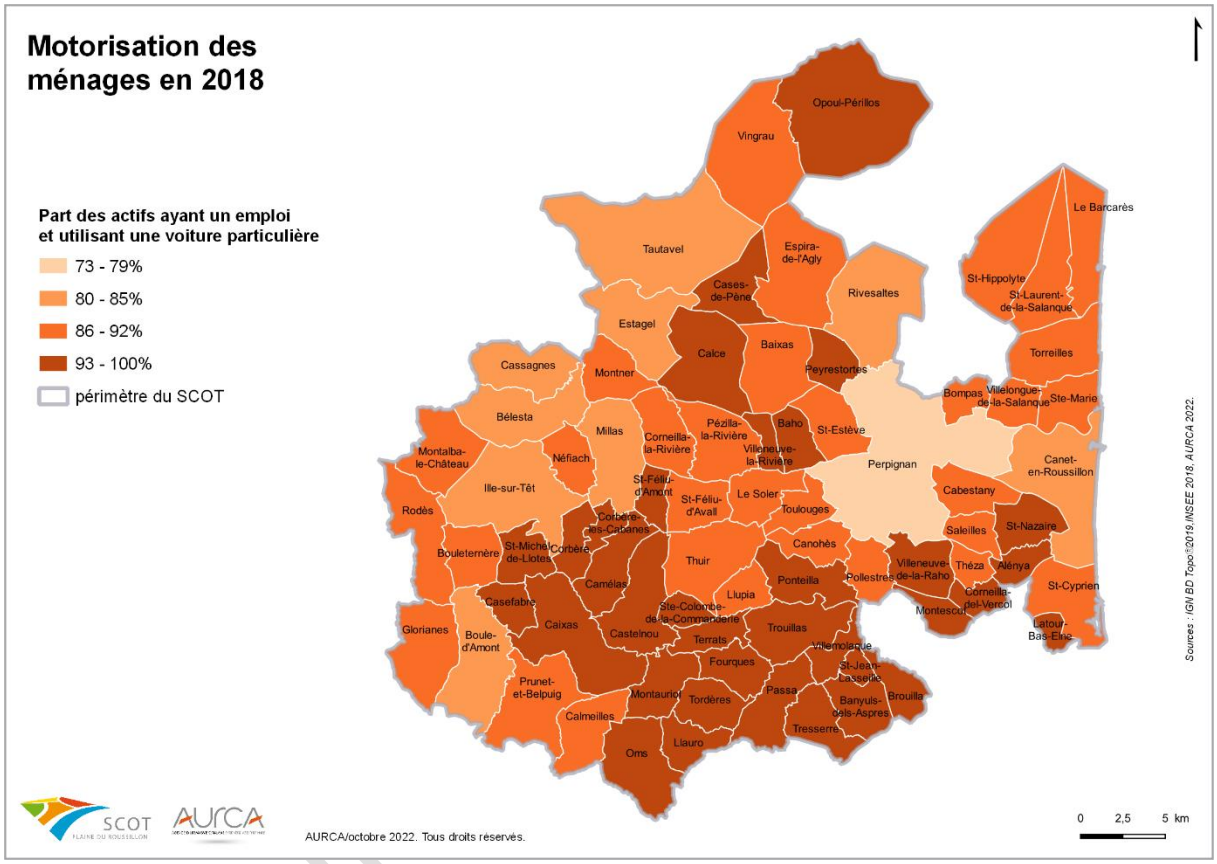


Figure 21 : La motorisation des ménages en 2018 sur le SCOT Plaine du Roussillon (INSEE)

- Les problématiques relatives au stationnement méritent également d'être mises en évidence ; elles contribuent en effet à accroître les besoins d'espaces, que ce soit dans les quartiers d'habitat, les zones économiques ou encore les zones commerciales**. Le réinvestissement des cœurs de villages par l'habitat entraîne une pression importante en matière de stationnement résidentiel, ce à quoi les collectivités répondent généralement par des parcs en surfaces** (îlots démolis dans les secteurs contraints) ou des parcs souterrains (à Perpignan ou à Canet-en-Roussillon). Dans les zones d'activités économiques et en particulier commerciales, les problématiques sont différentes, les besoins liés au stationnement des véhicules des actifs et de la clientèle se traduisent systématiquement par des parcs en surfaces, au mieux ombragés mais souvent tout aussi importants que la surface bâtie, voire plus. Il existe à ce niveau une importante marge de manœuvre susceptible de réduire la consommation de surfaces des zones d'activités au même titre que les efforts consentis en matière d'habitat. Le critère de présence des transports collectifs (désormais examiné dans les commissions d'aménagement commercial) peut être déterminant pour réduire les obligations en matière de stationnement. De même des solutions architecturales peuvent être mises en œuvre afin de développer le stationnement souterrain (en dehors des zones inondables) ou en silos. Enfin, il semble nécessaire de répondre aux besoins liés au stationnement des véhicules lourds, en particulier aux abords des plateformes de péages. De nombreux

Document

conducteurs de poids-lourds dont les entreprises sont situées en dehors du département sont en effet contraints de stationner aux entrées de villes.

Figure 22 : Stationnement automobile à l'Université de Perpignan (Google Maps)

Figure 23 : Marché de Thuir (AURCA)

Document de travail

B2. LE RÉSEAU ROUTIER : DES INFRASTRUCTURES CAPACITAIRES MAIS UN MANQUE DE LISIBILITÉ DU RÉSEAU...

• Une organisation radiale du réseau de voiries qui convergent vers la ville-centre

Le réseau routier "intra-urbain" principal rayonne à partir des boulevards périphériques qui ceinturent le centre-ville de Perpignan. Ce réseau de voies express a fait l'objet d'importants investissements durant les 30 dernières années, évoluant ainsi au coup par coup, par la reprise de voies existantes ou la création de nouvelles. Les grands actes de cet aménagement routier du territoire ont été :

Étape 1 (années 70-80) : l'aménagement de voies express au nord de Perpignan, en lien avec la mise en service de l'Autoroute A9 en 1978. La création de la pénétrante nord et la construction du Pont Arago (RD900) en 1974 permettant de délester le trafic de transit qui empruntait autrefois l'étroit pont Joffre et asphyxiait régulièrement le quartier du Vernet. La pénétrante nord, infrastructure de type autoroutier, a rapproché l'échangeur autoroutier « Perpignan nord » du centre-ville et constitue aujourd'hui une des principales entrées de ville.

Étape 2 (années 90) : la reprise des pénétrantes existantes pour aménager plusieurs voies express d'accès à Perpignan. L'aménagement de la RD612A en 1992 a permis de désengorger les quartiers Saint-Assiscle et Saint-Martin ainsi que Toulouges du trafic de la région des Aspres et accueille aujourd'hui près de 25 000 véhicules chaque jour[11]. Il s'agit également de la mise à 2x2 voies de plusieurs axes connectés avec la ville-centre comme la RN116 (abandonnant ainsi la traversée des nombreux villages du Ribéral) entre 1989 et 2002, la RD914 entre 1981 et 1995 en lien avec Argelès-sur-Mer, ou la RD617 en jusqu'en 1999 vers le littoral de Canet-en-Roussillon. Les voies sur berges permettent à partir de 1989 la traversée rapide du centre-ville de Perpignan.

Étape 3 (années 2000) : la constitution progressive d'un contournement de Perpignan avec au cours de ces dix dernières années la reprise de deux giratoires au sud de la ville-centre (2012) et la mise en service de nouvelles infrastructures de contournement au nord-est (2014) et à l'ouest (2013, 2018 et 2021).

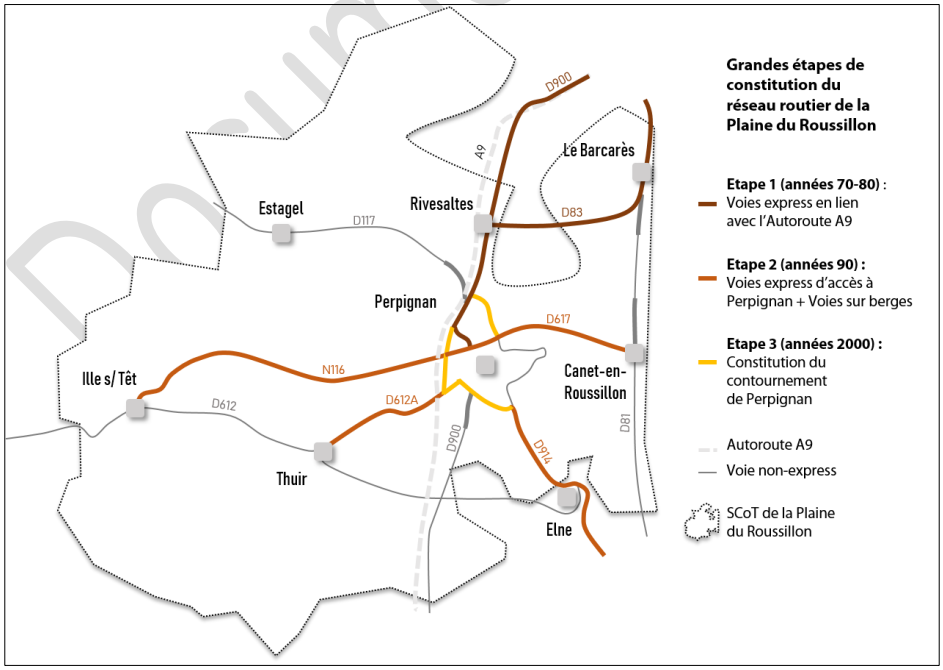


Figure 24 : Les grandes étapes de constitution du réseau routier de la Plaine du Roussillon

[11] Source : Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales

Document de travail

D'une manière générale, cette organisation radiale, modernisée par l'aménagement des chaussées et complétée par la création de nouveaux axes, permet une accessibilité satisfaisante à la ville-centre. Néanmoins, un certain nombre de communes du territoire peuvent être qualifiées d'isolées, à l'écart des grands axes de circulation et desservies par de longues routes sinueuses ; c'est le cas d'une partie des communes de montagne des Aspres, telles que Casefabre, Boule-d'Amont ou Prunet-et-Belpuig.

La convergence des axes principaux vers la ville centre contribue à développer des phénomènes ponctuels de congestion aux heures de pointe. Ces problèmes sont plus ou moins accentués selon les axes, les plus préoccupants concernent le pont Arago avec ses 48 000 véhicules/jour débouchant au cœur de la cité catalane (avant mise en service de la rocade ouest en juillet 2018), malgré une division par deux grâce à la mise en service de la première phase de la rocade ouest. Les entrées sud, via la RD900 et la RD914, sont également saturées selon les heures, comme l'ont montré les études d'opportunité pour la prolongation du contournement de Perpignan sur le Sud. Le dynamisme démographique de la Plaine induit en effet des niveaux de trafics de plus en plus importants, avec son lot de nuisances et de pollutions. Le quadrant sud-ouest de Perpignan a par exemple accueilli plusieurs grands projets d'habitat entre 2013 et 2017, et a ainsi vu sa population augmenter de près de 2 400 personnes sur les communes du Soler, de Toulouges, de Canohès, de Ponteilla et de Thuir. Les axes routiers permettant l'accès à Perpignan depuis ces lieux de vie ont donc logiquement supporté un trafic plus élevé (+13% sur la D916, +16% sur la D612A). **Ce constat interroge les choix de développements urbains futurs, leurs impacts sur le réseau viaire et la capacité des collectivités territoriales à adapter les voiries pour maintenir le niveau d'offre routière dans la Plaine du Roussillon.**

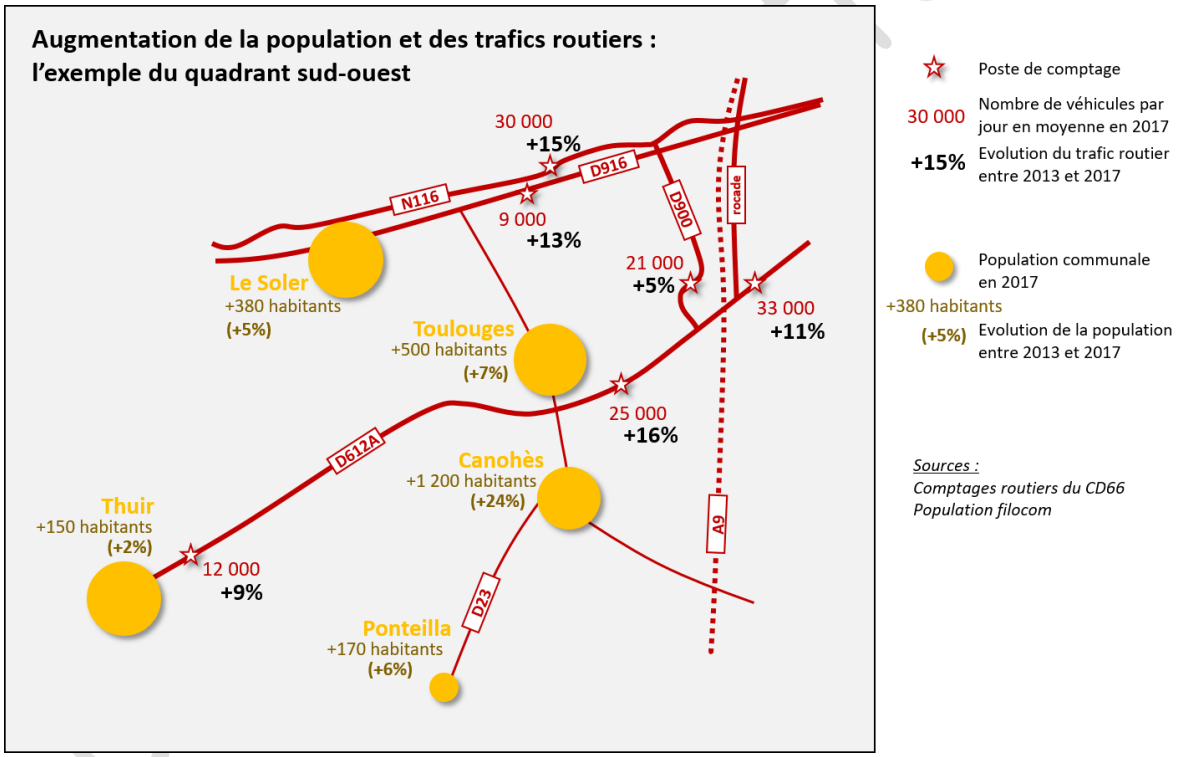
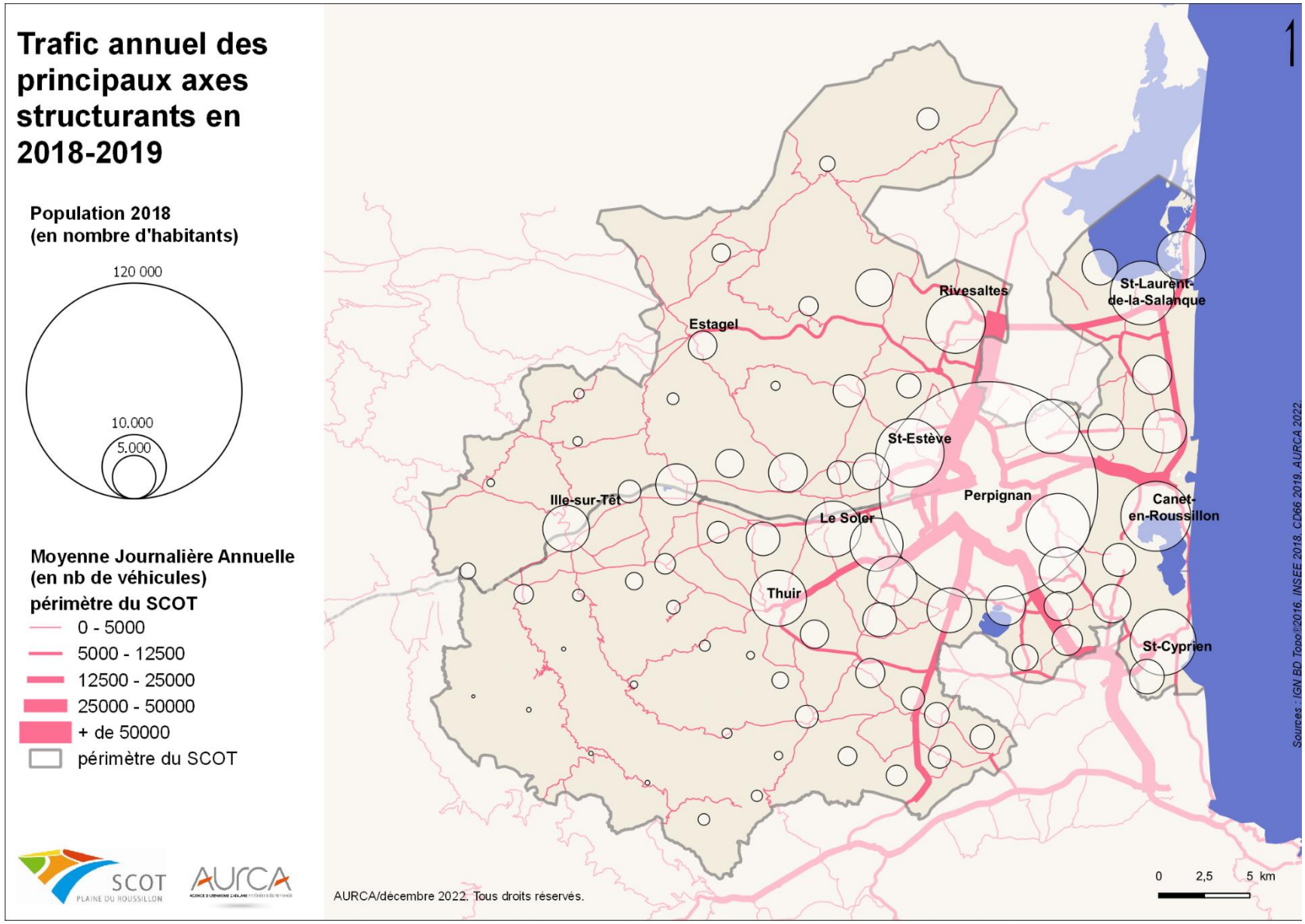


Figure 25 : Augmentation de la population et des trafics routiers : l'exemple du quadrant sud-ouest entre 2013 et 2017 (CD66/Filocom)

Ainsi, l'accumulation d'axes routiers performants et capacitaires vers la ville-centre implique une forte présence des trafics de transit dans le cœur même de Perpignan (en 2017, 37% des automobilistes empruntaient sur les boulevards ouest ne font que traverser le centre-ville). La mise en service du second tronçon du contournement en juillet 2018 devrait soulager ces axes d'un cinquième de leur trafic[12]. La hiérarchisation du réseau routier, accompagné d'un plan de jalonnement global, sont également des outils au service d'une meilleure organisation des flux de trafic routier dans la plaine.

[12] Source : enquête menée en novembre 2017 auprès d'un échantillon représentatif d'automobilistes empruntant les boulevards

Figure 26 : Trafic annuel des principaux axes routiers structurants (INSEE/CD66)



• Une forte concentration du trafic poids-lourds

Le trafic de transit des poids-lourds concerne essentiellement la desserte de communes du département depuis les échangeurs autoroutiers du SCOT ; il emprunte par exemple la RN116 en direction de la plaine d'altitude de Cerdagne et de l'Andorre et occasionne peu de nuisances pour les communes du territoire. Parallèlement, le trafic d'échange est beaucoup plus important en volume sur les routes de la Plaine du Roussillon et culmine aux abords de la plateforme Saint-Charles dont la principale activité réside dans l'éclatement des fruits et légumes dans toute l'Europe. **Le Schéma Directeur Saint-Charles 2020-2040 intègre donc une programmation d'interventions pour le renouvellement des voiries existantes et la constitution de barreaux supplémentaires**. L'importance du trafic a conduit les collectivités à aménager de nombreux carrefours et plusieurs accès au pôle économique, toutefois son fonctionnement reste relativement complexe et compartimenté. On notera également l'activité des plateformes multimodales et le développement des trafics conteneurisés entre Port-Vendres et Saint-Charles.

Le trafic des poids-lourds est également développé sur le secteur nord-ouest du SCOT, avec le charroi généré par les carrières (Baixas, Espira-de-l'Agly, Calce…) et les industries de transformations, mais aussi l'activité du CSDU[13] d'Espira-de-l'Agly ou de l'UTVE[14] de Calce. Ce type de trafic est aussi généré par les carrières ou sablières de la plaine et pénalise les communes fréquemment traversées. Outre les nuisances déjà citées, l'envol de poussières peut également constituer une gêne. Le trafic de marchandises se répartit enfin sur un grand nombre de communes, généré par les besoins d'approvisionnement ou de distribution des activités économiques et commerciales. Les collectivités sont engagées dans la réduction des nuisances générées avec par exemple la mise en service de la déviation nord de Baho (accès UTVE).

• Un réseau routier soumis à la saisonnalité du trafic

La vocation touristique du littoral a contribué à l'aménagement routier du département avec la création des RD81 et 83 qui irriguent respectivement la Salanque et la bande littorale, mais également à l'augmentation de la capacité des axes existants (mise à 2x2 voies des RD914, RD617 et RD83). **En sa qualité de destination touristique, le département voit en effet sa population doubler pendant les deux mois d'été. Avec une importante concentration de population sur la bande littorale, certains axes sont particulièrement sollicités** ; il en va ainsi de la route interplages (+ 80 % de trafic en juillet-août) et de la RD83 (+ 40 %)[15]. Ces encombrements saisonniers se concentrent aux abords des stations du littoral (routes d'accès aux plages et voie littorale) et des centres commerciaux. Lorsque "exceptionnellement" la météo ne se prête pas à la baignade, on constate également un reflux de la population touristique vers l'arrière-pays, l'Espagne et Le Perthus, occasionnant des phénomènes de paralysie ponctuelle du réseau routier. Ces phénomènes peuvent générer des externalités négatives pour l'économie locale, particulièrement pour les activités indépendantes du tourisme. À plus long terme, c'est l'attractivité du territoire qui peut être pénalisé par un modèle d'accueil touristique aujourd'hui quasi exclusivement tourné vers la voiture, et plus globalement très exposé aux questions liées au changement climatique.

La déviation du trafic empruntant la voie littorale entre Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien reste une question en suspens. En effet, à la fois encombrée en été, menacée par l'évolution du trait de côte et générant des impacts sur des espaces particulièrement remarquables et sensibles du littoral, cet axe pourrait à terme devenir une voie dédiée aux modes actifs de déplacements (modes non-motorisés aux premiers rangs desquels le vélo et la marche), voire aux transports collectifs.

Document de travail

[13] Centre de Stockage des déchets Ultimes

[14] Unité de Traitement et de Valorisation Énergétique

[15] Source : Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, 2019

• Les grands projets routiers : compléter le maillage tout en maîtrisant les flux

Dix-huit projets routiers d'envergure à court, moyen et long termes visent à répondre aux objectifs de fluidité des circulations dans la Plaine du Roussillon, mais également d'amélioration de la répartition des trafics de transit sur le réseau, au profit d'une meilleure qualité de vie des riverains.

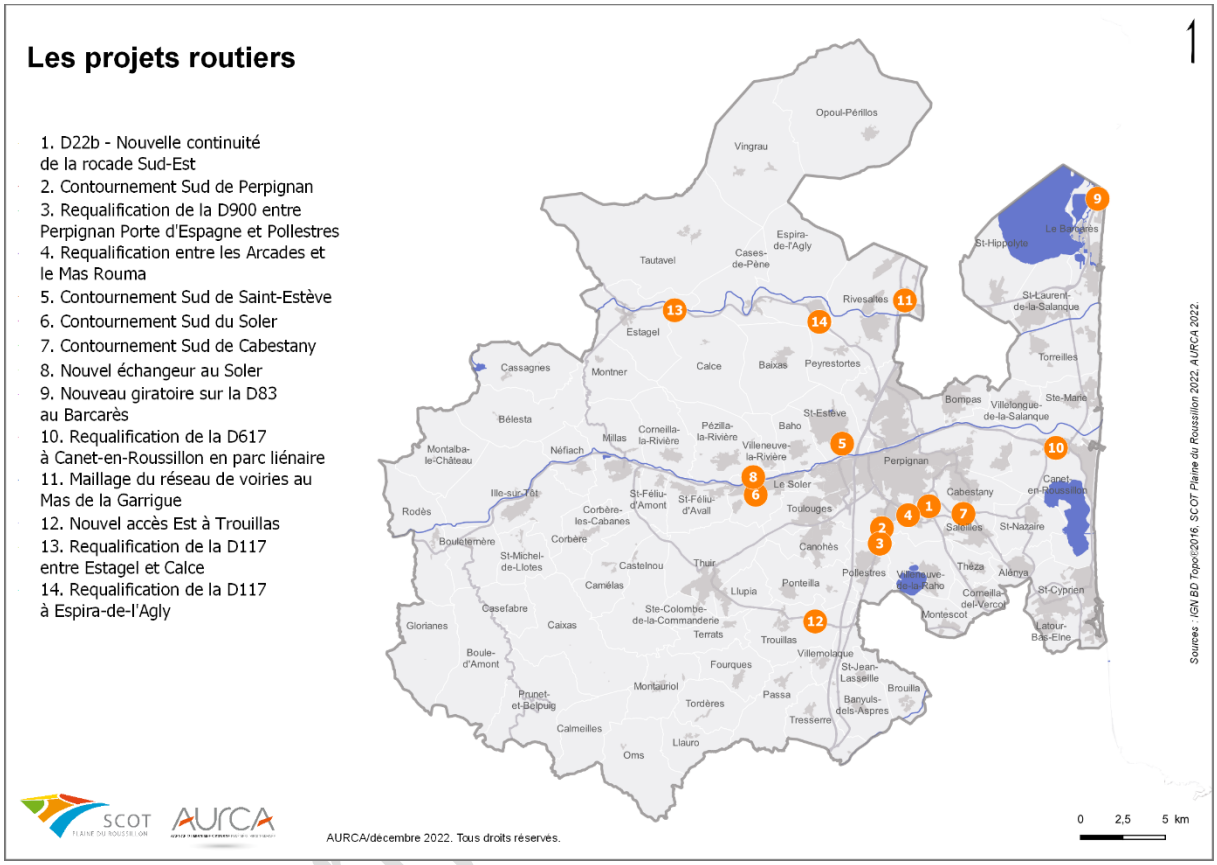


Figure 27 : Les principaux projets routiers (CD66 - PMM)

Achever le contournement de Perpignan

Afin de répondre à la convergence des voies et des flux vers Perpignan, plusieurs projets s'inscrivent dans un schéma de finalisation du contournement global de la ville centre et des communes agglomérées. Ainsi, deux programmes ou études permettront à court et moyen termes le report d'automobilistes supplémentaires sur les voies de contournement en dehors du centre-ville :

- Le projet de nouvelle voie entre le Mas Rouma et le secteur du Pou de les Colobres (RD22b), potentiellement prolongé par le contournement sud de Cabestany, devrait compléter l'armature des voies structurantes. Il s'agit d'apporter une réponse à l'engorgement de la rocade sud-est et à ses faibles capacités d'évolution en milieu urbain (Guérido, Mas Vermeil…) et ainsi concevoir un traitement plus urbain de l'Avenue d'Elne ;
- Une étude partenariale est en cours pour choisir le scénario de bouclage de la rocade au Sud de Perpignan à plus long terme. Il s'agit ainsi d'interroger la fonction et l'aménagement de l'actuelle rocade sud dont le caractère urbain s'affirme avec les extensions de la ville.

Document

Assurer la sécurité des circulations sur « la grande périmétrale »

La grande périmétrale correspondant à **la mise en réseau des communes de seconde couronne** perpignanaise, principalement des pôles d'équilibres et secondaires situés sur le territoire du SCOT ou à proximité (Saint-Laurent-de-la-Salanque – Rivesaltes – Estagel – Millas – Thuir – Elne – Saint-Cyprien). Essentiellement constitué de routes départementales (RD83, RD117, RD612, RD40), cet itinéraire nécessite ponctuellement d'être complété par plusieurs déviations (à Bages, Montescot et Saint-Cyprien village notamment) et surtout modernisé pour faire face à la hausse du trafic et aux besoins de sécurisation de l'axe (requalifications, mises à 2x2 voies…).

Poursuivre les projets de contournement des centres-villes

Le contournement de la commune d'Estagel a été mis en service début 2022 : l'achèvement de ce projet routier permet au centre-ville de la commune de « respirer » et d'améliorer la qualité de vie des riverains. Afin de dévier les flux qui traversent leurs centres-villes, mais également pour accompagner le développement urbain à venir, de nouvelles infrastructures de contournement des communes du Soler et de Saint-Estève sont aujourd'hui à l'étude.

Inventer la grande voie urbaine de demain

À l'étape des études avant-projet, le projet de Parc Linéaire le long de la D617 à Canet-en-Roussillon intègre une réflexion sur le devenir de la voie rapide dont le profil est aujourd'hui quasi-autoroutier. L'objectif est de concilier le maintien des flux d'automobilistes souhaitant accéder au littoral, tout en donnant plus de place aux transports en commun et en développant les pratiques cyclistes et piétonnes sur ses rives déjà arborées, et la qualité de la vie riveraine.

Document de travail

Figure 28 : Embouteillages sur la voie interplages (AURCA)

Figure 29 : Traversée d'Estagel (AURCA)

Figure 30 : Voies sur berges (AURCA)

B3. LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN : VERS PLUS D'EFFICACITÉ

Les communes de la Plaine du Roussillon sont desservies par deux réseaux de transport en commun :

- Les trains et les cars liO, réseau interurbain dont le Conseil Régional Occitanie Pyrénées Méditerranée a la compétence ;
- Les bus Sankéo, un réseau urbain correspondant au périmètre de la Communauté Urbaine de Perpignan Méditerranée, établi sur 36 communes autour de Perpignan.

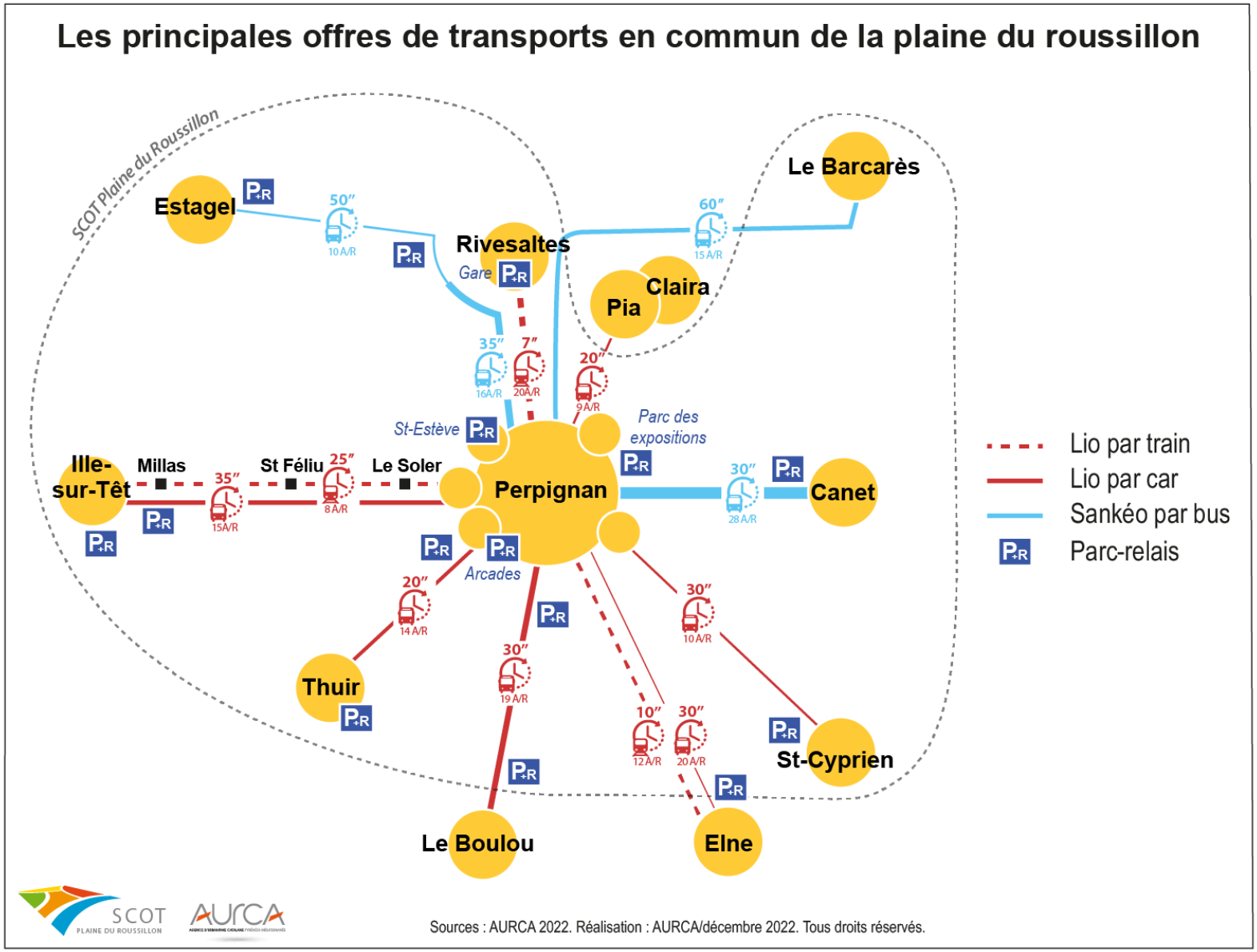
La cohérence de ces offres portées par deux collectivités territoriales différentes, reste à constituer. En effet, même si le pôle multimodal de la gare de Perpignan et ses nombreux services à la mobilité est aujourd'hui un exemple de coopération réussie, l'homogénéisation des niveaux de desserte, la combinaison des horaires et l'articulation de l'information et des tarifs sont des chantiers à poursuivre. La Région étant maintenant Autorité Organisatrice des Mobilités à la fois pour les cars et les trains interurbains, la complémentarité entre ces deux offres est en bonne voie. La Région est également Autorité Organisatrice de la Mobilité locale pour les communautés de communes Roussillon-Conflent, Sud-Roussillon et les Aspres.

La grande majorité du territoire est desservie par une offre de transports en commun. Ainsi, parmi les 322 000 habitants que comptait le territoire du SCoT en 2013, 94% habitaient à moins de 500 mètres (soit 5 minutes à pieds) d'un arrêt de transports en commun[16]. Entre 2013 et 2017, 4 logements sur 5 construits l'ont été à moins de 500 mètres d'un arrêt de transport en commun. 20% des nouveaux logements et leurs habitants ne bénéficient donc d'aucune alternative à la voiture particulière. **Cette situation interroge au regard des 15% du budget des ménages français dédiés aux transports en 2017[17], et du prix des carburants particulièrement instable.** Elle plaide à la fois pour le développement de solutions de mobilité alternatives (covoiturage, autopartage, vélo, télétravail…), et pour une prise en compte de l'accessibilité multimodale dans les choix des lieux de développement urbain. Même si la couverture territoriale de ces services de transports collectifs est élevée, le niveau d'offre reste très hétérogène : l'accessibilité des secteurs situés à proximité des gares et arrêts de car ou de bus urbains structurants, souvent situés en centre donc proches des services publics et des commerces, est bien meilleure que celle des territoires plus éloignés. Même si cela correspond à la demande la plus forte, l'organisation des offres de transports collectifs est essentiellement radiale. Certaines liaisons de périphérie à périphérie mériteraient cependant d'être développées, comme entre les communes de premières couronnes, ou entre les plages en période estivale. Par ailleurs, la bonne desserte en transports en commun passe également par la qualité du trajet à pied, en vélo ou en voiture pour se rendre à l'arrêt.

Document de travail

[16] Source : INSEE, AURCA
[17] Source : INSEE, 2017

Figure 31 : Les principales offres de transports collectifs interurbaines de la Plaine du Roussillon (Région OPM/Sankéo)



• liO : un réseau de transports collectifs multimodal à l'échelle régionale

Le train : six gares et haltes ferroviaires sur le territoire du SCoT

L'infrastructure ferroviaire s'organise en étoile autour de Perpignan. Cette architecture répondait hier aux enjeux sociaux-économiques du territoire, desservant les principaux pôles d'habitat et d'activités (Rivesaltes, Ille-sur-Têt, Thuir, Estagel, Saint-Laurent-de-la-Salanque, mais aussi Elne, Céret, Prades ou Saint-Paul-de-Fenouillet au-delà de périmètre de SCOT). De nombreuses communes bénéficiaient ainsi d'une desserte et les entreprises locales y trouvaient un grand intérêt pour leurs expéditions. Aujourd'hui, seulement trois des communes les plus peuplées de la Plaine du Roussillon demeurent desservie par le train régional. Au nord, la ligne de la vallée des Fenouillèdes ne reste exploitée qu'avec une navette touristique saisonnière de Rivesaltes à Axat.

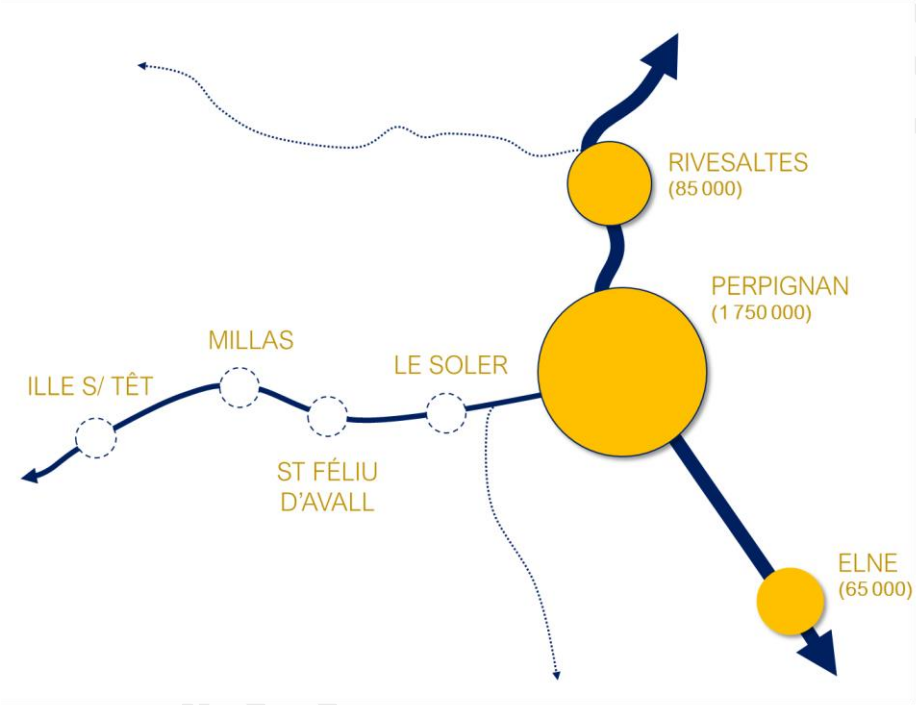


Figure 32 : Fréquantation des gares en 2019 (source : SNCF) - la ligne Perpignan <> Villefranche Vernet les bains n'était pas en service

Le service ferroviaire entre Perpignan et Villefranche-de-Conflent propose en 2022, 8 allers-retours par jour. La ligne compte parmi ses passagers de nombreux actifs et scolaires tout au long de l'année, et des touristiques et excursionnistes en période touristique. La ligne se prolonge en Haut Conflent et Cerdagne par le Train Jaune qui rejoint la gare internationale de Latour-de-Carol. Desservant la vallée de la Têt et les gares du Soler, de Saint-Féliu-d'Avall, de Millas et d'Ille-sur-Têt sur le territoire du SCOT, cette infrastructure est hautement stratégique pour le développement d'une mobilité durable et le confortement des liens avec le Conflent. L'exploitation de cette ligne a repris fin 2020 après un arrêt de trois années suite à l'accident de Millas.

Avec une offre moyenne de 15 TER par jour, la desserte ferroviaire nord-sud dessert efficacement Perpignan et Rivesaltes. Néanmoins, cette ligne est surutilisée et voit passer des trains de proximité, mais également de nombreux convois de voyageurs "grandes lignes" et de marchandises. Le dégagement de nouveaux sillons susceptibles de satisfaire les usagers locaux est problématique, et seule la réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier, à l'horizon 2038 au mieux, permettra d'améliorer les déplacements intra-urbains par cette infrastructure. Cette ligne répond efficacement aux déplacements Domicile-Travail à destination de la ville-centre, mais joue également un rôle important en période estivale pour les déplacements touristiques.

Le car : un réseau au service de la cohésion territoriale

Depuis 2008, le réseau de car renommé liO permet de relier l'ensemble des communes du département par des lignes régulières ou par le système de transport à la demande (TAD) pour 1€. Cette politique tarifaire a permis le doublement du nombre de passagers et a renforcé la cohésion territoriale entre le littoral, la plaine et l'arrière-pays : le réseau bénéficie ainsi aujourd'hui d'un attachement particulier auprès des Roussillonnais. Plusieurs grandes lignes sont les moteurs de la bonne santé du réseau comme l'offre en direction des Hauts Cantons (123 000 voyageurs sur la ligne Perpignan <> Mont-Louis en 2019), vers la Vallée du Tech (270 000 voyageurs sur la ligne Arles s/ Tech <> Perpignan en 2019) ou vers la Haute Vallée de l'Aude (50 000 voyageurs sur la ligne Perpignan <> Quillan en 2019). Ce sont des lignes qui voient leur fréquentation augmenter progressivement encore aujourd'hui.

Ligne de car liO	Nbr de voyageurs en 2013	Nbr de voyageurs en 2019	Évolution entre 2013 et 2019
500 - Quillan Perpignan	48 000	50 000	+4%
503 - Salses Claira Perpignan	/	30 000	/
520 - Prades Millas Perpignan	39 000	55 000	+40%*
521 - Vernet-les-bains Perpignan	109 000	116 000	+6%
560 - Mont-Louis Perpignan	127 000	123 000	-3%
530 - Arles-sur-Tech Perpignan	228 000	270 000	+18%
570/571 - Passa Fourques Perpignan	107 000	110 000	+3%
542 - Saint-Cyprien Perpignan	73 000	55 000	-25%

** Cette forte augmentation s'explique notamment par l'absence d'offre TER entre Perpignan et Villefranche en 2019*

Figure 33 : Évolution de la fréquentation des lignes de cars liO entre 2013 et 2019 (CD66 – Région OPM)

Document de travail

Figure 34 : Bus liO à la gare routière de Perpignan (AURCA)

• Sankéo : un réseau restructuré pour se recentrer sur le cœur de Métropole

Le constat d'un manque d'efficience du réseau de bus urbains Sankéo

Le réseau Sankéo, dont l'Autorité Organisatrice de la Mobilité est la Communauté Urbaine, couvre l'ensemble des 36 communes de Perpignan Méditerranée Métropole. Malgré une augmentation constante (le réseau de bus urbains a passé la barre des 10 millions de voyageurs depuis 2015), sa fréquentation restait encore faible au regard des villes de taille équivalente (Nîmes, avec une population similaire, captait deux fois plus de passagers), pour une offre pourtant équivalente en nombre de kilomètres. La pérennité financière du réseau était donc en jeu. Ces constats s'expliquent notamment par différentes caractéristiques du territoire (faibles densités, dispersion des communes péri-urbaines, absence de pôle intermédiaire alternatif…), mais également par une accessibilité routière à la ville-centre difficile à concurrencer. Parallèlement, la performance de l'offre Sankéo reste un point à améliorer. Cette offre est encore largement contrariée par la faiblesse de la vitesse commerciale des bus, elle-même conditionnée par un réseau en site propre encore limité ou par le cabotage effectué par les lignes dans les quartiers.

Figure 35 : Bus A, Sankéo sur le Boulevard Clémenceau AURCA)

D'une manière générale, la performance du réseau de transports en commun souffre du jeu territorial et de la fragmentation du territoire entre plusieurs intercommunalités : les communes imbriquées dans la Métropole mais n'y appartenant pas comme Pia (hors SCOT), Claira (hors SCOT), Thuir ou Elne ne sont pas desservies par les bus urbains Sankéo, alors que les déplacements quotidiens vers ou depuis la Métropole sont nombreux.

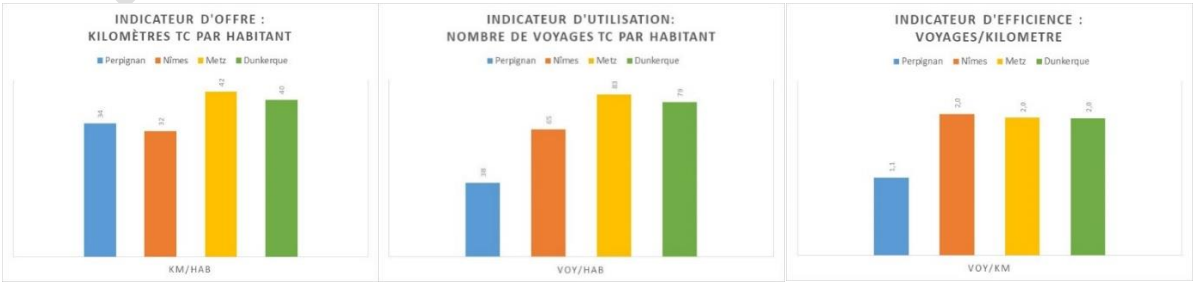


Figure 36 : Comparaison du réseau de bus de Perpignan avec ceux de villes de tailles équivalentes (GART 2015)

Document de travail

Un réseau centré sur le cœur de la Métropole

Suite à la restructuration de septembre 2018, l'offre Sankéo s'est recentrée sur les quartiers les plus peuplés perpignanais. Ainsi, trois « lignes armatures » sont aujourd'hui cadencées à 10 ou 15 minutes entre 7h et 20h en semaine :

- La ligne A dessert notamment le centre commercial Languedoc, l'hôpital, le Vernet, le centre-ville, le quartier du Moulin à Vent et l'Université ;
- La ligne B dessert notamment le quartier de Saint-Assiscle, la gare, le centre-ville de Perpignan, le Palais de Congrès, Las Cobas, le Clot banet et la CAF ;
- La ligne C dessert notamment le lycée Maillol, les quartiers du Bas Vernet et de Torcatis, la gare, Saint-Martin et le Parc des Sports.

Les « lignes armatures » relient quatre pôles de correspondance à structurer : « Languedoc » au Nord, « Massilia » à l'Est, « Parc des Sports » au Sud et la Gare TGV à l'Ouest : ces points de rabattement sont les portes d'entrée en transports collectifs dans le centre-ville pour les lignes Sankéo qui connectent les communes de la Métropole. Le réseau est complété par une vingtaine de lignes régulières, ainsi que par plusieurs offres visant à répondre aux besoins de mobilité d'usagers spécifiques comme le P'tit Bus dans le centre-ville de Perpignan, le Bus de Nuit à destination des étudiants, plusieurs lignes express en direction du littoral en été, ou encore la location de vélos avec le service « Alter Éco ».

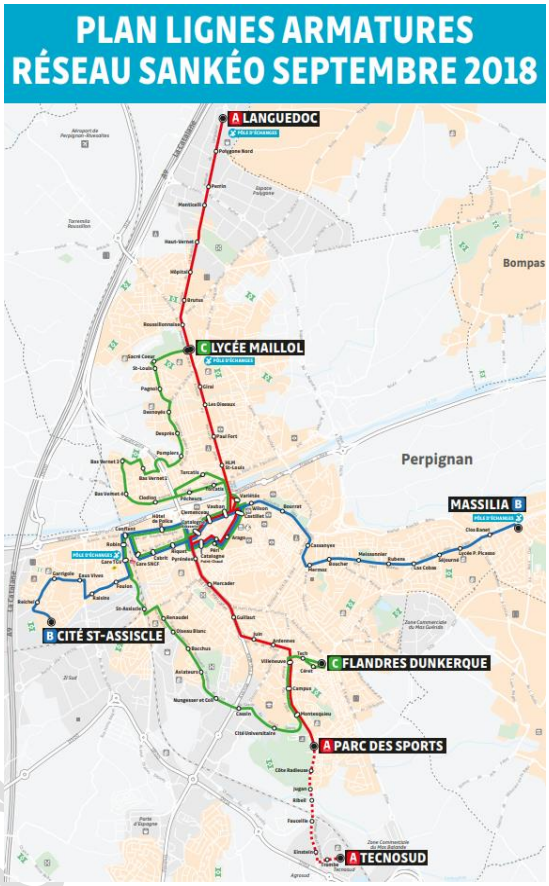


Figure 37 : Le réseau armature Sankéo 2018 (Sankéo)

Ce nouveau réseau hiérarchisé permet de proposer des offres bus très attractives en centre-ville. Leur succès pour un véritable basculement des pratiques modales reste cependant conditionné à une plus grande contrainte appliquée à la voiture, notamment pour laisser plus de place au bus. Pour cela, les parcs-relais et autres lieux informels de report de la voiture vers les transports collectifs, nécessitent d'être développés, structurés et rendus lisibles aux automobilistes de la Plaine du Roussillon. Une politique foncière ambitieuse permettrait d'anticiper et d'assurer une montée en puissance progressive de ce nouveau modèle d'accès au cœur de la Métropole. Le recentrage de l'offre pose la question plus globale des solutions de mobilités pour les habitants des territoires péri-urbains et ruraux : secteurs trop peu denses pour y organiser une desserte régulière efficace, la voiture devient source de dépendance, au détriment des ménages les plus modestes. Des services de mobilités alternatifs et complémentaires restent certainement à imaginer dans ces territoires.

Vers un nouveau réseau d'ici 2024

A l'occasion du renouvellement de la Délégation de Service Public Sankéo pour 8 ans, un réseau de transport en commun urbains renouvelé a été imaginé. Seront alors mis en place le déploiement d'un service de transport à la demande sur la totalité des communes du lundi au samedi, de 7h à 19h, en complémentarité avec les services réguliers. La grilles tarifaire sera revue avec un prix dissuasif lors d'un achat à bord des véhicules de transport en commun, ainsi qu'une nouvelle application de services et de billettiques en ligne. Les lignes du réseau Sankéo seront ajustées et hiérarchisées distinguant notammnet quatre lignes « PULSÉO » à haut niveau de service et trois lignes « BOOSTÉ », c'est-à-dire express.

Document d

Figure 38 : Train Express Régional (TER) en gare de Perpignan (AURCA)

Figure 39 : Bus Sankéo n°6 direction Baixas (AURCA)

Figure 40 : Train Rouge en gare de Rivesaltes (AURCA)

• Cyclistes et piétons : l'enjeu de la continuité et de l'apaisement des circulations

En moyenne, en France, un déplacement sur deux réalisé en voiture fait moins de trois kilomètres selon l'ADEME. L'utilisation des modes actifs (regroupant l'ensemble des modes non motorisés au premiers rangs desquels le vélo et la marche), sur des trajets courts et au cœur des zones urbanisées, apparaît donc comme une solution à privilégier pour garantir une meilleure qualité de vie et participer à la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre. Or, malgré une pratique loisirs en forte expansion notamment sur le littoral, l'utilisation quotidienne du vélo et de la marche reste confidentielle dans la Plaine du Roussillon et cantonnée principalement au centre-ville de Perpignan. La prise de nouvelles habitudes suite aux confinements et l'instabilité des prix des carburants a cependant contribué ces derniers mois à l'amplification des avantages des déplacements à vélo et soutenu le développement de la pratique.

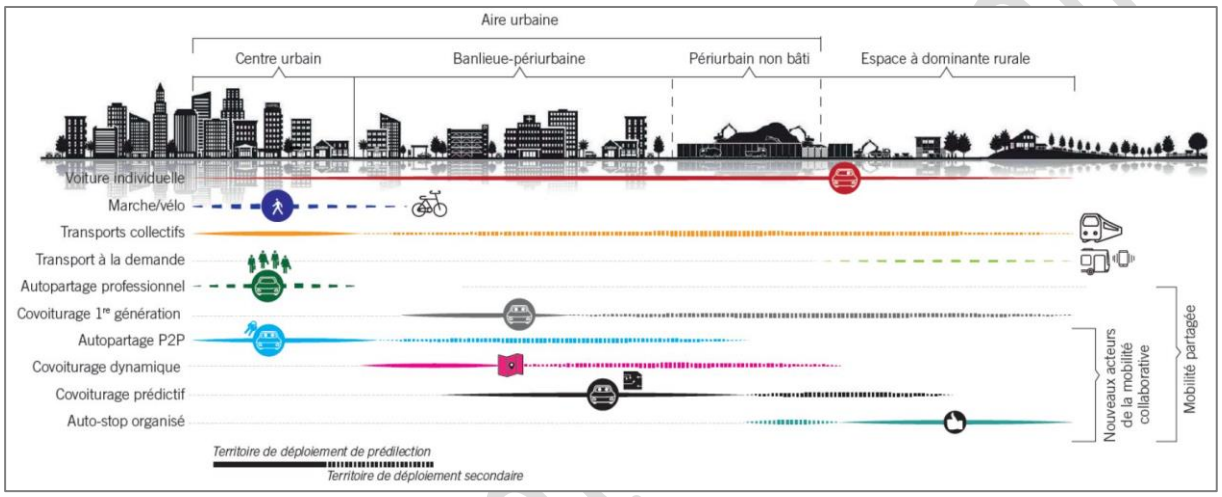


Figure 41 : Domaines de pertinence des mobilités alternatives (Brimont et Al. 2016)

Plusieurs grands itinéraires cyclables à valoriser en vue de la constitution d'un réseau intercommunal à l'échelle de la Plaine du Roussillon

L'utilisation des modes actifs correspond aujourd'hui à une demande sociétale : actifs désireux de se rendre rapidement sur leurs lieux de travail, familles ou jeunes retraités adeptes de balades sécurisées vers le littoral ou les pôles de loisirs, jeunes collégiens vertueux ou touristes enchantés par la clémence de la météo, les demandes sont grandissantes. Or, **la pratique de la marche et du vélo bénéficie de conditions territoriales assez favorables à leur développement dans la Plaine du Roussillon** : climatologie et topographie (malgré le vent). Il est donc nécessaire de poursuivre le développement des itinéraires, en assurant leur maillage, leur sécurisation et leur jalonnement, impératifs pour développer l'utilisation des infrastructures. Ainsi, la Plaine est traversée par deux itinéraires d'envergure nationale et européenne qui rencontrent un grand succès auprès des touristes ou excursionnistes, mais également auprès des habitants et des actifs du territoire :

- **« La Méditerranée à Vélo »** relie Athènes à Cadix et traverse toutes les communes littorales du territoire du SCOT. Elle compte jusqu'à 174 000 passages au droit du village des pêcheurs à Canet-en-Roussillon en 2017, soit une augmentation de 17% en 5 ans[18]. Quelques discontinuités restent à solutionner notamment à Canet Plage ;
- **« Les Pyrénées à vélo »** relie Le Barcarès à Hendaye et longe l'Agly : un premier tronçon entre le littoral et Rivesaltes est déjà très fréquenté aujourd'hui (228 000 passages en 2017 à l'embouche de l'Agly), alors qu'un second tronçon est programmé jusqu'aux Gorges de Galamus pour se connecter au parcours audois

[18] Source : Conseil départemental des Pyrénées-Orientales

À ces itinéraires s'ajoutent plusieurs grandes liaisons cyclables de qualité, aménagées par le Conseil départemental, la Communauté Urbaine ou directement par les communes dans le cadre de l'organisation de nouveaux quartiers ou de l'accessibilité vers le cœur des villages et les principaux équipements. Citons notamment la liaison entre la rive gauche de la Têt de Perpignan à Sainte-Marie-la-Mer, celle entre Perpignan et les Aspres qui emprunte l'ancienne voie ferrée de Perpignan à Thuir, ou encore le projet « Es Têt » qui prévoit l'aménagement de 20 km de voies cyclables, entre Canet-en-Roussillon et Saint-Féliu-d'Avall : la traversée de Perpignan a été inaugurée 2018.

Une programmation pour développer les aménagements et les services vélos

D'une manière globale, le réseau cyclable reste cependant discontinu et ne permet pas un maillage encore suffisant du territoire pour répondre de manière sécurisée à la demande en déplacement à vélo, notamment pour les déplacements du quotidien. La problématique du franchissement des coupures naturelles et des infrastructures de transport reste prégnante : la Têt et l'autoroute A9 par exemple, traversent le territoire respectivement dans le sens ouest-est et nord-sud, et créent deux coupures au sein du territoire du SCOT. Véritables traits d'union, les franchissements routiers concentrent ainsi les phénomènes de congestion, rendant difficiles les échanges entre les quadrants, en particulier pour les cyclistes et les piétons. Ces problèmes atteignent leurs paroxysmes lors des crues du fleuve rendant impraticable une partie du réseau (voie sur berges, Bompas et Pézilla-la-Rivière notamment). Le Plan global de Déplacements mené par la Communauté de Communes Sud Roussillon est un exemple de réflexion globale sur les mobilités à l'échelle intercommunale intégrant les enjeux d'itinéraires cyclables et d'apaisement des centres-bourgs. La Communauté Urbaine a voté en 2021 son Plan Vélo : cette programmation à dix ans prévoit l'aménagement d'itinéraires intercommunaux, le développement de services et d'actions de sensibilisation à la pratique, et le renforcement du dispositif d'observation et de suivi.

L'investissement des collectivités dans la promotion du vélo se manifeste également par la mise en place ou le soutien à plusieurs services autour de la petite reine. Citons par exemple l'offre de location Alter-éco qui propose la location de vélos, en encore l'association La Casa Bicicleta dont une des missions est l'accompagnement de ses adhérents dans la réparation de leur bicyclette. Ces services sont à la fois un soutien à la pratique du vélo et les premiers outils de sa promotion dans la plaine, qu'il reste à développer.

La problématique du stationnement pour les cyclistes reste forte dans les villes et villages du Roussillon avec une grande hétérogénéité dans le maillage et la qualité des solutions mises en œuvre. La Ville de Perpignan a récemment acquis deux ensembles de box à vélos pour répondre aux besoins de stationnement à proximité des équipements ou dans les quartiers anciens. Ces outils sont déplaçables et s'adaptent donc aux saisons et évènements.

Document de travail

Figure 42 : Réseau cyclable métropolitain voté en 2021 (Perpignan Méditerranée Métropole)

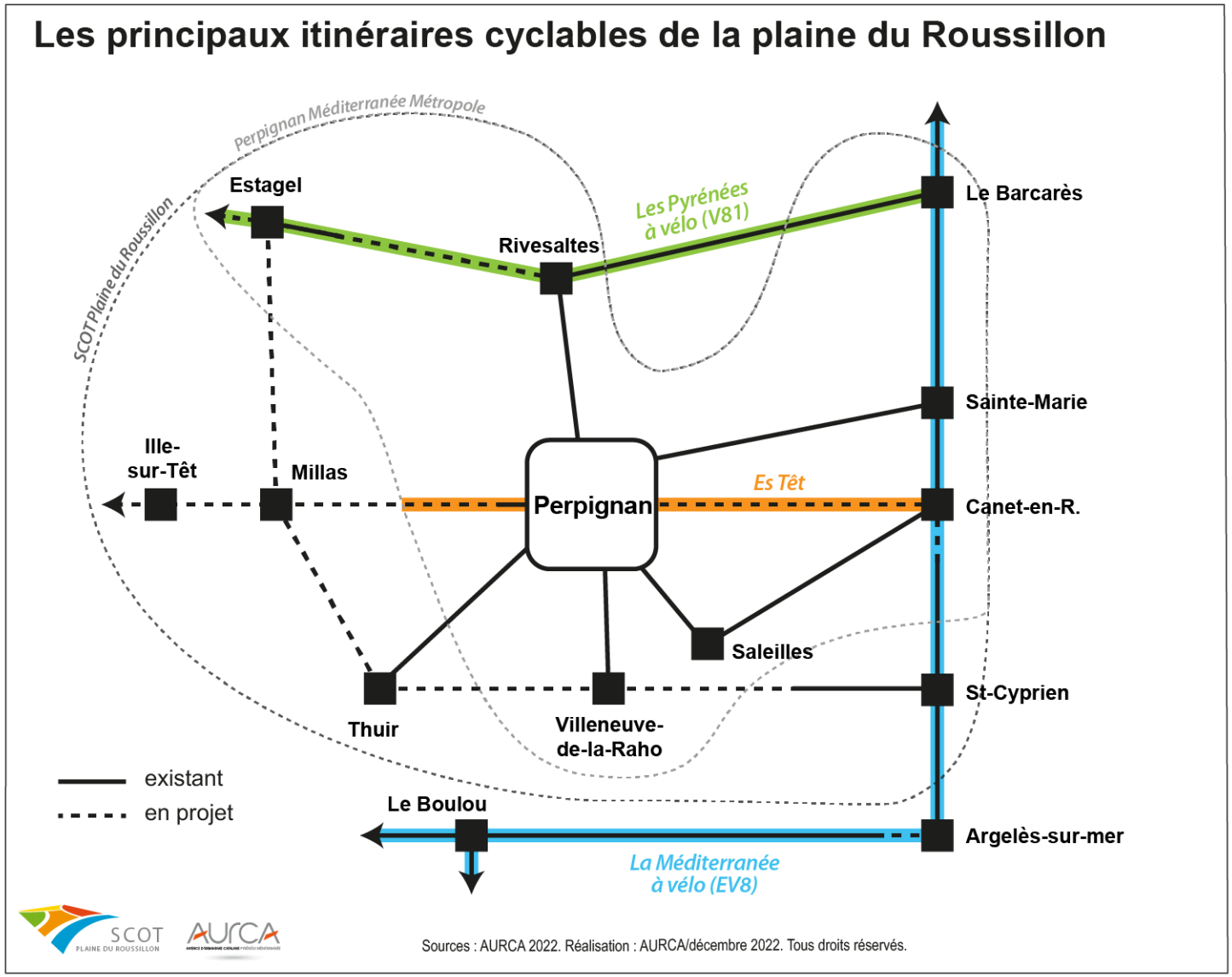
L'aménagement des espaces publics du quotidien au service de la marche

En ce qui concerne les déplacements des piétons, les enjeux sont importants pour assurer leur maintien et leur redéveloppement pour les trajets les plus courts (qui sont aussi les plus nombreux). Mais ce mode de déplacement est devenu au fil du temps pénalisé par le développement des autres modes, routier en particulier, qui exercent une pression continuelle sur les déplacements à pieds. Cela se traduit essentiellement par des gênes (trottoirs encombrés, itinéraires inadaptés...), une insécurité importante (conflits, traversées des grands axes de circulation…) et parfois l'absence d'itinéraires piétons (quartiers ou opérations déconnectés des zones urbaines, absence de trottoirs…). Tout citoyen est cependant un piéton, ne serait-ce que pour se rendre à sa voiture, pour rejoindre l'arrêt de bus ou pour accompagner un enfant à l'école. Les Personnes à Mobilité Réduite (les personnes handicapées moteur ou cognitif, les femmes enceintes, les personnes transportant des charges lourdes…) bénéficient également de tout effort d'aménagement des espaces publics pour les piétons en général.

Plusieurs projets impulsés par les collectivités territoriales visent à promouvoir la place du piéton au cœur de la ville et des villages, induisant par la même occasion une attractivité renouvelée. Les exemples sont nombreux, depuis le réinvestissement des places publiques et la piétonisation de certaines rues du centre-ville de Perpignan aux nombreuses voies réaménagées au bénéfice des piétons dans la traversée des villes et villages de la plaine, mais restent cependant ponctuels et souvent peu végétalisés. Or comme pour les deux roues, la réussite de ces opérations tient dans la mise en place d'itinéraires cohérents, confortables, sécurisés et généralisés, notamment aux abords des établissements recevant du public. À cet égard, les aménagements au droit des équipements scolaires mais aussi des établissements d'hébergement des personnes âgées relèvent des actions prioritaires à mettre en œuvre en direction des personnes les plus vulnérables.

Document

Figure 43 : Les principaux itinéraires cyclables de la Plaine du Roussillon (CD66)



• L'intermodalité : premier outil pour constituer le réseau multimodal de déplacements de la plaine du Roussillon

L'intermodalité permet l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. En termes de politique de transports, l'intermodalité correspond à la fin d'un modèle unique, celui du tout voiture, au bénéfice d'un service de mobilités global aux multiples solutions de déplacement intégrant la voiture bien sûre, mais également le covoiturage, les transports collectifs, le vélo et la marche notamment. **Aujourd'hui, la chaîne intermodale est incomplète et manque encore de lisibilité pour devenir attractive. Les pôles d'échanges sont donc des sites stratégiques pour tendre vers un réseau multimodal de déplacements à l'échelle de la Plaine du Roussillon**. Identifiés et localisés dans le SCOT de 2013, ces pôles sont aujourd'hui en partie structurés mais restent peu lisibles :

- **Le pôle d'échanges multimodal de la gare de Perpignan** a été la première étape d'une politique intermodale de qualité ; elle accueille aujourd'hui 1,4 millions de voyageurs ferroviaires[19], mais également des usagers des cars et des bus ou plus généralement des offres de transport regroupées au Centre del Món, ou des clients et actifs du quartier. Cette véritable plateforme d'échanges entre les modes des transports a en effet positionné le Pôle d'Échanges Multimodal au cœur de l'organisation des différents réseaux, en connexion avec le centre-ville.
- **Les gares sont également des pôles d'échanges identifiés**. Au-delà de Perpignan, la gare d'Ille-sur Têt est un des quatre points de rabattement sur le réseau de car liO et dispose donc, outre les offres train et car, d'accès et de stationnement pour les vélos, d'un espace de stationnement pour les voitures et d'une signalétique spécifique. D'autres sites semblables ont été aménagés à Thuir, à Elne et à Argelès-sur-Mer et témoignent aujourd'hui d'un certain succès.
- **Le conseil départemental déploie un réseau d'aires de covoiturage** visant à faciliter la rencontre et le stationnement des covoitureurs à destination des lieux d'emplois et des pôles générateurs majeurs, en amont des tronçons de voies saturés.
- **Quatre pôles d'échanges en articulation avec les bus urbains de la Communauté Urbaine jouent le rôle de « porte d'entrée » dans le Cœur de la Métropole :** points de correspondance structurants pour le réseau, ils sont complétés par trois parcs-relais. La localisation proche du centre-ville de certains d'entre eux sera certainement à réinterroger à long terme.

C'est bien l'articulation et la cohérence entre les différentes offres de transport qui pourra répondre aux besoins de mobilité des habitants, actifs et touristes de la Plaine du Roussillon. Outre l'articulation des horaires et la structuration d'un véritable réseau de pôle d'échanges, une tarification intégrée et une communication commune participeraient à rendre ce bouquet de solutions alternatives à la voiture individuelle lisible et attractive.

Document de travail

[19] Source: SNCF

Figure 44 : Pôles d'échanges du cœur d'agglomération

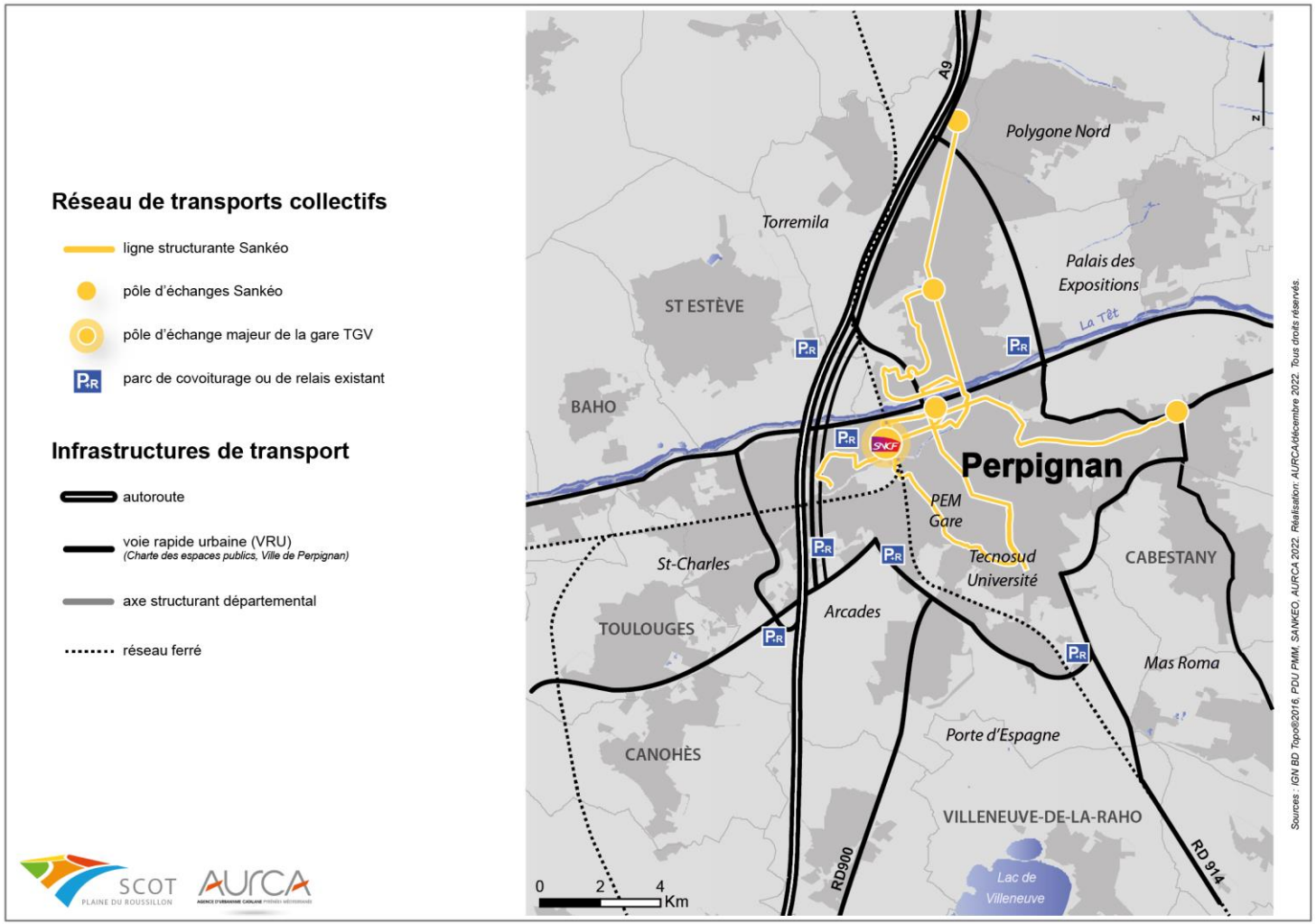


Figure 45 : Entrée de ville à Saint-Cyprien (AURCA)

Figure 46 : La voie verte de l'Agly au Barcarès (AURCA)

Figure 47 : Terrasse à Perpignan (AURCA)

Ce qu'il faut retenir…

Dans un contexte d'environnement concurrentiel fort entre agglomérations, la Plaine du Roussillon bénéficie d'un positionnement géographique et d'une accessibilité autoroutière de qualité. Située à moins de deux heures de la ville-monde qu'est Barcelone, et des Métropoles de Toulouse et Montpellier, ses stratégies de développement en matière d'aéroport ou de grande vitesse ferroviaire restent cependant précaires et ne peuvent s'inscrire qu'en complémentarité avec les territoires voisins. La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est aujourd'hui une nécessité pour améliorer l'ensemble des offres ferroviaires et plus globalement, pour assoir une mobilité durable et limiter les émissions de gaz à effet de serre.

La notion de "ville rapprochée" où les différentes fonctions s'organisent et se mixent au sein de quartiers durables participe également à la conception d'un urbanisme de qualité où les déplacements seraient rationalisés. Le constat d'un découplage de plus en plus évident des différentes fonctions qui caractérisent "la ville" appelle la limitation de l'étalement urbain et la constitution d'une alternative crédible aux déplacements routiers individuels. Dans la perspective d'une augmentation des coûts de l'énergie, le modèle actuel n'est certainement pas tenable et plaide pour l'émergence d'une organisation multipolaire appuyée sur le développement de pôles d'équilibres connectés au sein d'un système de solidarités territoriales. Les nouvelles opérations, qu'elles soient à vocation d'habitat ou d'activités, doivent donc considérer ces enjeux au-delà de leur strict périmètre opérationnel.

Parallèlement, la conception d'un système intermodal complet constitue un enjeu majeur pour la rationalisation des déplacements sur le territoire. Ce système à mettre en relation avec une meilleure organisation urbaine (en termes de densités, de mixité des fonctions…) est le seul à même de garantir le développement d'une mobilité durable à l'échelle du territoire. Les enjeux prioritaires en matière de mobilités alternatives résident donc désormais dans la meilleure coordination des différents services pour assurer une offre de mobilité cohérente sur le territoire et en premier lieu vers les pôles d'habitat et d'emplois.

Docu

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Le poids des aéroports (Union des Aéroports Français) 6
Figure 2 : L'évolution de la fréquentation de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes entre 2013 et 2019 (UAF) 7
Figure 3 : Avion au décollage à l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes (AURCA) 7
Figure 4 : Les infrastructures ferroviaires du grand Sud-Ouest transfrontalier (Université Toulouse Jean-Jaurès) 8
Figure 5 : La mise en réseau des villes méditerranéennes par la LGV (AURCA 2018) 9
Figure 6 : Les axes autoroutier desservant la plaine du Roussillon (comptages 2019, DREAL / Generalitat de Catalunya) 10
Figure 7 : Évolution du trafic sur l'A9, le nombre moyen de véhicules par jour en 2019 entre Fitou et le péage Nord (DREAL) 11
Figure 8 : Les offres de covoiturage au départ de Perpignan le 3 février 2017 (Observatoire Territorial des Déplacements/covoiturage.fr) 11
Figure 9 : L'accessibilité du territoire des Pyrénées-Orientales (CD66/SNCF/UAF) 12
Figure 10 : L'Autoroute A9 et la D900 à Perpignan (AURCA) 14
Figure 11 : Le Train à Grande Vitesse traversant la Plaine du Roussillon (AURCA) 14
Figure 12 : La gare de Perpignan (AURCA) 14
Figure 14 : L'armature des migrations pendulaires des habitants du SCoT (INSEE 2019) 17
Figure 15 : Répartition des emplois et des actifs par commune (INSEE) 18
Figure 16 : Stationnements automobiles à Toulouges (AURCA) 18
Figure 17 : Sectorisation des collèges dans les Pyrénées-Orientales (CD 66) 19
Figure 18 : Zones de chalandise de trois centres commerciaux de la Plaine du Roussillon (Extrait du Diagnostic du Volet Déplacements du PLUi de Perpignan Méditerranée Métropole) 20
Figure 19 : Les cinq communes les plus peuplées du SCoT de la Plaine du Roussillon (INSEE) 21
Figure 20 : Distances et choix du mode de transport des habitants du SCoT pour se rendre au travail (INSEE) 22
Figure 21 : Motorisation des voitures immatriculées dans les communes de la plaine du Roussillon (MTECT, 2021) 22
Figure 22 : La motorisation des ménages en 2018 sur le SCOT Plaine du Roussillon (INSEE) 23
Figure 23 : Stationnement automobile à l'Université de Perpignan (Google Maps) 24
Figure 24 : Marché de Thuir (AURCA) 24
Figure 25 : Les grandes étapes de constitution du réseau routier de la Plaine du Roussillon 25
Figure 26 : Augmentation de la population et des trafics routiers : l'exemple du quadrant sud-ouest entre 2013 et 2017 (CD66/Filocom) 26
Figure 27 : Trafic annuel des principaux axes routiers structurants (INSEE/CD66) 27
Figure 28 : Les principaux projets routiers (CD66 - PMM) 29
Figure 29 : Embouteillages sur la voie interplages (AURCA) 31
Figure 30 : Traversée d'Estagel (AURCA) 31
Figure 31 : Voies sur berges (AURCA) 31

Document de travail

Figure 32 : Les principales offres de transports collectifs interurbaines de la Plaine du Roussillon (Région OPM/Sankéo) 33
Figure 33 : Fréquantation des gares en 2019 (source : SNCF) - la ligne Perpignan <> Villefranche Vernet les bains n'était pas en service 34
Figure 34 : Évolution de la fréquentation des lignes de cars liO entre 2013 et 2019 (CD66 – Région Occitanie Pyrénées Méditerranée) 35
Figure 35 : Bus liO à la gare routière de Perpignan (AURCA) 36
Figure 36 : Bus A, Sankéo sur le Boulevard Clémenceau AURCA) 36
Figure 37 : Comparaison du réseau de bus de Perpignan avec ceux de villes de tailles équivalentes (GART 2015) 36
Figure 38 : Le réseau armature Sankéo 2018 (Sankéo) 37
Figure 39 : Train Express Régional (TER) en gare de Perpignan (AURCA) 38
Figure 40 : Bus Sankéo n°6 direction Baixas (AURCA) 38
Figure 41 : Train Rouge en gare de Rivesaltes (AURCA) 38
Figure 42 : Domaines de pertinence des mobilités alternatives (Brimont et Al. 2016) 39
Figure 43 : Réseau cyclable métropolitain voté en 2021 (Perpignan Méditerranée Métropole) 41
Figure 44 : Les principaux itinéraires cyclables de la Plaine du Roussillon (CD66) 42
Figure 45 : Pôles d'échanges du cœur d'agglomération 44
Figure 46 : Entrée de ville à Saint-Cyprien (AURCA) 45
Figure 47 : La voie verte de l'Agly au Barcarès (AURCA) 45
Figure 48 : Terrasse à Perpignan (AURCA) 45

Document de travail

MAÎTRE D'OUVRAGE

Syndicat Mixte du SCOT Plaine du Roussillon
9, Espace Méditerranée - étage 6
66000 PERPIGNAN
tél. 04 68 37 79 52 - fax. 04 68 55 38 22

PARTICIPATION AUX ÉTUDES et CONCEPTION GRAPHIQUE

Agence d'Urbanisme CAtalane
19, Espace Méditerranée - étage 6
66000 PERPIGNAN
tél. 04 68 87 75 52 - fax. 04 68 56 49 52

Version pour arrêt - Janvier 2023