

## PERPIGNAN

### Réponse de la liste « Perpignan pour vous » Menée par Jean-Marc Pujol

Grille d'analyse à destination des candidats aux élections  
municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2020



## Questionnaire « transport, mobilité, logistique » à destination des candidats aux élections municipales et intercommunales

*Communes membres d'une intercommunalité dotée de la  
compétence d'autorité organisatrice de la mobilité*

Le questionnaire qui suit s'adresse aux listes candidates aux élections municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2020 dans des communes intégrées au périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité intercommunale.

*Les collectivités du bloc communal portent de très nombreuses compétences en matière de transport, mobilité et logistique*

Les questions de transport, mobilité et logistique, constituent une part substantielle des politiques publiques territorialisées. Depuis la loi LOTI de 1982 et le développement des intercommunalités, elles n'ont cessé d'être précisées et renforcées. Au lendemain de l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités adoptée le 24 décembre 2019, et dont les textes applicatifs sont encore en cours de préparation et de discussion, **l'objectif de ce questionnaire est d'identifier l'ensemble des responsabilités des collectivités du bloc communal qui appellent une décision politique, et peuvent faire l'objet d'un débat d'orientation.** C'est la raison pour laquelle le nombre des questions apparaît aussi important.

*Huit grands enjeux pour le mandat 2020-2026*

Pour faciliter leur compréhension et leur intégration dans un projet global de mobilité, chaque question est introduite par un court paragraphe en italique qui précise les enjeux et notions auxquels elle fait référence, ainsi que le cadre des compétences dans lesquelles elle s'inscrit.

- Le questionnaire commence par une question générale destinée à replacer les questions de transport, mobilité et logistique, dans une vision globale de l'aménagement du territoire, des modes de vie et des besoins d'accessibilité.
- Les deux parties qui suivent traitent des deux compétences principales qui sont à la disposition des collectivités du bloc communal pour l'organisation des mobilités sur leur territoire : les transports en commun et les politiques des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'une part, et d'autre part la gestion du réseau viaire, portée par les communes et/ou les intercommunalités selon les territoires.
- La partie quatre aborde également la voirie et les infrastructures de transport mais dans le cadre plus large de leur interface avec le cadre de vie des habitants du territoire.

- La partie cinq se concentre spécifiquement sur les politiques de stationnement, liées au pouvoir de police exercé par le maire ou le président de l'intercommunalité. Sont ensuite abordés en sixième partie les pôles d'échanges et les questions relatives à l'organisation de l'intermodalité, à l'intérieur du territoire comme pour les connexions avec les autres territoires.
- La partie sept traite des différentes infrastructures linéaires de transport.
- Les outils réglementaires d'une politique intégrant les enjeux logistiques, sur lesquelles les communes et les intercommunalités peuvent avoir un rôle d'encadrement et de coordination, sont traitées dans la huitième et dernière partie.

**Un dossier documentaire est joint au questionnaire pour donner un aperçu des outils à disposition du bloc communal pour élaborer et mettre en œuvre des politiques locales de mobilité qui concrétisent une vision politique.** Le dossier comporte une note sur la répartition des compétences de planification et d'organisation des mobilités et de gestion et de police de voirie, ainsi qu'une synthèse des principaux éléments de la nouvelle loi d'orientation des mobilités. Un glossaire rassemble les définitions des notions et outils les plus importants traités par la loi et les textes réglementaires.

**Le conseil scientifique de TDIE vous invite à répondre librement à ce questionnaire, en choisissant les questions qui vous paraissent nécessiter une réponse compte tenu des enjeux et des défis de votre territoire auxquels vous souhaitez que votre projet apporte des réponses et des solutions. L'ensemble du questionnaire est résumé en deux pages ci-après (« questionnaire synthétique »).**

NB : Certaines questions ne concernent que des territoires particuliers, que ce soit du fait de leurs caractéristiques géographiques ou en raison de leurs compétences.

Vous pouvez renvoyer votre questionnaire par mail à : [secretariat@tdie.eu](mailto:secretariat@tdie.eu)

Toute réponse reçue par TDIE sera publiée sur le site Internet de TDIE : [www.tdie.eu](http://www.tdie.eu)

## Questionnaire synthétique

### 1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie (questions 1.1 à 1.3 du questionnaire)

*Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie.*

- Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?
- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ?
- Comment souhaitez-vous collaborer avec les différentes parties prenantes de mobilité (Région, usagers, employeurs...) pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?

### 2. Transports publics et services de mobilités (questions 2.1 à 2.8 du questionnaire)

*L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), une compétence des intercommunalités.*

- Quels services de mobilité souhaitez-vous développer sur votre territoire ? Pour répondre à quels objectifs ?
- Quelles politiques et quels outils souhaitez-vous mettre en place afin de favoriser l'accessibilité pour tous les habitants ?

*Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État.*

- Selon vous, quels doivent-être les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?

### 3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo (questions 3.1 à 3.7 du questionnaire)

*Les politiques de gestion de la voirie visent à favoriser la mobilité des personnes tout en limitant les nuisances et les externalités négatives liées à son usage.*

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air (ZFE, autre...) ?
- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?
- Etes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules ?
- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?

### 4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie (questions 4.1 à 4.3 du questionnaire)

*L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité.*

- Quelles mesures en faveur de la marche ou du cadre de vie en général souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire ?
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?

5. Politique de stationnement (questions 5.1 à 5.3 du questionnaire)

*Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité.*

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?

6. Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique (questions 6.1 à 6.6 du questionnaire)

*Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport.*

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?

*Les mobilités non-urbaines ne sont pas de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité. Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.*

- Êtes-vous favorable au développement de nouveaux services ferroviaires sur votre territoire (de type RER métropolitain par exemple) ?

7. Infrastructures (questions 7.1 à 7.5 du questionnaire)

*Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et de transports collectifs.*

- Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance, de modernisation ou de création d'infrastructures sur votre territoire ?
- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ?

8. Logistique urbaine (questions 8.1 à 8.3 du questionnaire)

*La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants.*

- Quelle réglementation des véhicules, quelle réglementation des véhicules et quelle stratégie globale d'aménagement souhaitez-vous mettre en place pour la logistique urbaine sur votre territoire ?

## Table des matières

1.	Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie.....	7
1.1.	Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie.....	7
1.2.	Coordination et dialogue avec les parties prenantes de la mobilité.....	7
1.3.	Plans de mobilité employeurs .....	8
2.	Transports publics et services de mobilités .....	9
2.1.	Evolution de l'offre de transports publics et de services de mobilités .....	9
2.2.	Ressort territorial, gouvernance et desserte du territoire.....	9
2.3.	Tarification des réseaux de transports publics.....	10
2.4.	Transport à la demande .....	10
2.5.	Accompagnement de services de covoiturage.....	11
2.6.	Services numériques multimodaux et mobilité servicielle.....	11
2.7.	Transition énergétique des bus et des flottes des collectivités .....	12
2.8.	Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.....	12
3.	Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo.....	13
3.1.	Lutte contre la congestion et la pollution de l'air .....	13
3.2.	Politiques en faveur de la pratique du vélo .....	14
3.3.	Engins de déplacements personnels et services de free-floating .....	15
3.4.	Voies à occupation multiple .....	15
3.5.	Véhicules de transport avec chauffeur .....	16
3.6.	Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique.....	16
3.7.	Politiques en faveur du véhicule autonome .....	17
4.	Espace urbain, mobilités et cadre de vie.....	17
4.1.	Politique piétonne et partage de l'espace urbain .....	17
4.2.	Grands axes urbains .....	17
4.3.	Transport fluvial et usage des berges.....	17
5.	Politique de stationnement.....	18
5.1.	Politique générale et stationnement payant sur voirie .....	18
5.2.	Stationnement sur voirie des deux-roues motorisés .....	20
5.3.	Stationnement dans le parc privé .....	20

6.	Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique .....	20
6.1.	Intermodalité et parc-relais.....	20
6.2.	Mobilités pendulaires interurbaines .....	21
6.3.	Transports de longue distance par autocar et gares routières .....	22
6.4.	Cars de tourisme .....	22
6.5.	Autres projets de mobilité interurbaine et longue-distance.....	22
6.6.	Connexions aériennes .....	22
7.	Infrastructures.....	22
7.1.	État, entretien et modernisation des infrastructures .....	22
7.2.	Projets d'infrastructures routières.....	23
7.3.	Projets de transports en commun en site propre .....	23
7.4.	Gestion des chantiers d'infrastructures .....	25
7.5.	Expérimentations de nouvelles infrastructures .....	25
8.	Logistique urbaine.....	25
8.1.	Réglementation des véhicules.....	25
8.2.	Stationnement.....	25
8.3.	Politique immobilière et coopération inter-collectivités .....	25



## 1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

### 1.1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

*Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie. Les politiques du logement et d'urbanisme, la gestion de l'étalement urbain, la densification prioritaire autour des stations de transport collectif, la répartition des services publics, des lieux de travail, de commerce et de loisirs, ou encore les systèmes numériques impactent les besoins et la nature des mobilités. Par ailleurs, la connaissance des usages et des besoins de mobilités des habitants et des usagers d'un territoire, notamment au travers d'enquêtes ménage-déplacement, est importante pour définir des politiques publiques adaptées et efficaces.*

- Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?

La mobilité occupe une place majeure dans mon programme avec l'objectif de réduire la part-modale de la voiture d'environ 10% au profit des transports en commun, par le développement d'une ligne de tramway, la création d'un parking en entrée de ville pour inciter au mode de déplacements doux, et le développement de nouveaux axes cyclables et de priorités vélos.

- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ? Les données disponibles sur les mobilités de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?

Les enquêtes ménages et déplacements, y compris dans leur formule « allégée » versus CEREMA, sont des outils très lourds et très chers à mettre en œuvre pour des collectivités de taille intermédiaire comme celle de Perpignan. C'est la raison pour laquelle, l'ensemble des analyses produites par les équipes techniques prennent appui sur des sources d'information contractuelles et/ou simples à mobiliser telles que :

- les comptages de trafic motorisé issus de boucles ou de contrôleurs de carrefours ;
- les comptages de trafic cyclable issus de compteurs vélos (une 10aine) ; des enquêtes cordons ponctuelles ; tous les deux ans et au titre du contrat de délégation de service public des transports urbains, des enquêtes origines / destinations des clients et non clients du réseau de transport Sankéo ; enfin, des relevés de fréquentation issus des systèmes de billettique embarquée dans les véhicules du réseau Sankéo.

### 1.2. Coordination et dialogue avec les parties prenantes de la mobilité

*La Région est chef de file de la mobilité et coordonne notamment les fonctions relatives à la tarification, l'intermodalité, la billettique ou l'information multimodale.*

- Comment souhaitez-vous collaborer avec la Région pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?

En poursuivant, à titre principal 2 actions engagées lors de mon mandat de Président de Perpignan Méditerranée. Soit, en premier lieu, la participation de Perpignan Méditerranée aux groupes de travail thématiques du GART Occitanie et en second lieu, la

poursuite du travail de mutualisation des réseaux urbains (Sankéo) et régionaux (liO) engagé en 2019 et dont les premières réalisations concrètes ont permis d'aboutir à la signature récente d'une convention de coopération à titre expérimental .

*La Loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit la création d'un Comité de partenaires associant « a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants », et qui est consulté « au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité », ainsi que « avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification ». Le Comité de partenaires à aussi pour objet d'assurer le suivi du contrat opérationnel de mobilité fixé avec la Région et la ou les AOM du bassin de mobilité.*

- Quelle place souhaitez-vous donner au Comité de partenaires dans la définition des orientations en matière de mobilités pour votre territoire ?

*La loi n'impose aucune forme particulière de concertation des usagers et de leurs associations dans le suivi de l'exécution et de la qualité des services des transports collectifs ou des services de mobilité.*

- Comment souhaitez-vous associer les usagers à l'évaluation régulière de la qualité de service des transports collectifs et des services de mobilité ?

En réunissant le « club des utilisateurs » du réseau Sankéo crée lors de mon mandat de Président de Perpignan Méditerranée (groupe de travail réunissant des clients réguliers du réseau dont l'objectif est d'identifier des besoins, faire émerger des actions correctives avec les usagers, recueillir un avis sur les actions et services Sankéo, tester de nouveaux produits de type appli Smart-City, boutique en ligne, nouveaux services...Et enfin, faire remonter des non-conformités : information voyageurs, état des véhicules, comportement agents de conduite, ponctualité, etc.). En matière de politique cyclable, en réunissant le « comité vélo » lui aussi crée lors de mon mandat actuel de Maire de Perpignan (groupe de travail réunissant le réseau associatif) ;

### **1.3. Plans de mobilité employeurs**

*Le Plan de mobilité employeur (PDME), anciennement appelé plan de déplacement entreprise, est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Avec la loi d'orientation des mobilités, il devient obligatoire pour tous les établissements regroupant plus de 50 salariés sur un même site et situés dans le périmètre d'un Plan de mobilité (PDM) établi par une autorité organisatrice de la mobilité. La loi met aussi en place un forfait mobilité durable qui offre la possibilité aux chefs d'entreprise de payer les trajets en vélo, en covoiturage ou autres véhicules partagés de leurs salariés, à hauteur de 400 euros exonérés de charges sociales et fiscales.*

- Comment envisagez-vous d'insérer les dispositions des plans de mobilité mis en œuvre par les entreprises dans l'organisation générale des mobilités dans votre territoire ?

En poursuivant le travail du club entreprise crée en 2011 et en accompagnant les membres volontaires dans la mise en place du forfait mobilité salariés ; Usagers,

employeurs, habitants, communes... : en créant comme le prévoit la LOM, un comité des partenaires garant d'une concertation croisée.

## 2. Transports publics et services de mobilités

*L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Dans certains territoires, c'est l'intercommunalité (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération ou communauté de communes) qui est AOM et qui exerce directement la compétence mobilité. Le renouvellement de la gouvernance se fait donc à l'occasion du renouvellement du conseil intercommunal. Dans d'autres territoires, la compétence mobilité est exercée par un syndicat mixte et le renouvellement de la gouvernance dépend des règles de fonctionnement spécifiques au syndicat. Le cas de l'Île-de-France est particulier dans la mesure où Ile-de-France mobilités, l'autorité organisatrice, dépend principalement de la Région.*

### 2.1. Evolution de l'offre de transports publics et de services de mobilités

*Le report modal vers des alternatives à la voiture individuelle est un enjeu important de la politique de mobilité quotidienne d'un territoire.*

- Quels objectifs de part modale souhaitez-vous définir pour les différents modes sur votre territoire ? Pour répondre à quels enjeux ?
- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour atteindre ces objectifs ?
- En particulier, souhaitez-vous développer les offres de mobilités existantes ou de nouvelles offres de mobilité en alternative à la voiture individuelle ? De quels types ?

### 2.2. Ressort territorial, gouvernance et desserte du territoire

*On observe une dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux de travail, et un allongement des déplacements. La moitié des actifs résident à plus de 15 kilomètres de leur lieu de travail. En parallèle, les intercommunalités ont tendance à s'agrandir par regroupement, et certaines intercommunalités choisissent d'exercer leur compétence mobilité au sein d'un syndicat mixte au ressort territorial élargi. Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent alors être confrontées à la problématique de la desserte de territoires peu denses, éloignés ou enclavés.*

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour répondre aux besoins de desserte des territoires périphériques, peu denses, éloignés ou enclavés ? En particulier, quelle gouvernance envisagez-vous, et pour le développement de quelles offres ?

*Deux régimes principaux gouvernent les transports publics urbains en France : la régie, où l'autorité organisatrice de la mobilité fournit elle-même le service de transport, et la Délégation de service public (DSP), où, suite à une mise en concurrence préalable, une entreprise de transports est sélectionnée pour opérer le service pendant une durée déterminée.*

- Êtes-vous satisfait du régime de gouvernance et de l'organisation du réseau de transports publics de votre territoire ? Souhaitez-vous proposer des évolutions ? Si oui, lesquelles ?

### **2.3. Tarification des réseaux de transports publics**

*Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État. Hors Île-de-France, le prix payé par les usagers des transports en commun représente en moyenne 17 % des dépenses de fonctionnement et d'investissement des réseaux de transport collectif, le versement mobilité 47 % et les collectivités locales et l'État 36 %<sup>1</sup>. L'équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et contributions budgétaires ainsi que leur volume total varie fortement d'un réseau à un autre ; il résulte d'un choix politique et impacte la capacité de la collectivité à développer l'offre de transports en commun.*

- Selon vous, quels doivent-être les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?
- Envisagez-vous une évolution de la tarification des transports publics de votre réseau ? Si oui, laquelle et pourquoi ?
- Connaissez-vous le taux du versement mobilité de votre collectivité ? Envisagez-vous de le faire évoluer ?
- Envisagez-vous de faire évoluer la contribution de votre collectivité au financement des transports publics ?

Au préalable, je souhaite préciser que je suis opposé à la gratuité du transport public. Le débat qui s'est instauré sur ce sujet dans le cadre de la campagne des municipales est pour moi un débat de pure opportunité démagogique. Peu nombreux sont les candidats qui mesurent les conséquences budgétaires réelles d'un passage à la gratuité et la plupart ignorent les effets sur le régime fiscal des contrats. En outre, je suis convaincu que la dynamique d'un réseau est conditionnée par la qualité de l'offre de service proposée et c'est la raison pour laquelle je propose au Perpignanais la création d'une 1 ère ligne de tramway.

S'agissant du réseau sankéo, je propose de passer de la tarification sociale en vigueur à une tarification solidaire. Il s'agit à mes yeux, de la meilleure manière de continuer à faire participer l'utilisateur au financement du transport public tout en maintenant pour lui un niveau de participation qui soit cohérent avec ses revenus. En matière de versement transport, la « bonne santé » du budget annexe mobilités de Perpignan Méditerranée (nota : ce budget était structurellement déficitaire au démarrage de mon mandat de Président) – le budget est excédentaire en fonctionnement comme en investissement et dégage des capacités d'emprunt – me permet d'envisager sereinement le maintien du taux de perception à son niveau actuel soit, 1.70% (la communauté urbaine étant située en zone touristique, ce seuil pourrait-être porté à 2%).

### **2.4. Transport à la demande**

*Le transport à la demande constitue un service de mobilité assuré par des véhicules qui ne suivent pas des itinéraires fixes mais adaptent leurs itinéraires et horaires en fonction des réservations faites par*

---

<sup>1</sup> Source : Gart d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM, CEREMA, GART, UTP) sur les données 2017, sur 185 réseaux.

les utilisateurs de ce service. Il est souvent mis en place pour la desserte de territoires peu denses ou pour un répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.

- Pensez-vous que le transport à la demande constitue une solution de mobilité adaptée aux enjeux de votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ?

Le transport à la demande est une solution éprouvée sur Perpignan. Elle répond à des besoins de déplacements aux origines-destinations plus individualisées et ponctuelles, comme se rendre au centre médical de proximité. Mais c'est aussi une solution « tremplin » qui permet, avant d'instituer une offre régulière coûteuse, de tester et susciter l'utilisation des transports en commun, tout en garantissant un service public sur mesure. C'est en ce sens qu'a été créé un service de transport sur réservation au départ de la gare TGV et de l'aéroport qui, aux tarifs en vigueur sur le réseau Sankéo, offre une solution de transport au-delà des heures de fonctionnement des lignes régulières, tous les jours, toute l'année.

## **2.5. Accompagnement de services de covoiturage**

*Parmi les nouvelles pratiques de mobilités, le covoiturage présente de nombreux avantages : souplesse, faible coût, impact environnemental réduit, .... La Loi d'orientations des mobilités confère aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage, le droit de subventionner les conducteurs et le pouvoir d'organiser un service de covoiturage. Certaines collectivités ont déjà mis en œuvre des mesures en faveur du covoiturage sur leur territoire.*

- Pensez-vous que le covoiturage constitue une solution de mobilité adaptée aux défis de votre territoire ?
- Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Avec quels leviers (subventions, parkings, voies dédiées...) ? Pour quels objectifs ?

Le covoiturage est une solution de transport complémentaire à l'offre en transport en commun. C'est pourquoi, en qualité de Président de Perpignan Méditerranée Métropole, j'ai pris le parti d'aménager des pôles d'échanges et de covoiturage en partenariat avec le Conseil Départemental. Les péages autoroutiers nord et sud sont également ciblés : Perpignan Méditerranée Métropole travaille avec Vinci à l'aménagement d'une aire de covoiturage au péage nord (voir ci-après).

## **2.6. Services numériques multimodaux et mobilité servicielle**

*Les services numériques sur smartphone prennent de plus en plus d'importance dans l'organisation des mobilités au niveau individuel et collectif. Selon l'Observatoire de la mobilité de l'UTP (Union des transports publics, 2019), 44 % des utilisateurs des transports publics utilisent une application pour les accompagner dans leurs trajets – principalement pour la recherche d'itinéraires et, dans une moindre mesure, pour l'achat et la validation de titres de transport – et 65% seraient intéressés par une application. Ils plébiscitent les collectivités locales pour superviser et développer des services numériques d'accès aux informations concernant leurs transports, ainsi que pour intégrer les différentes solutions de déplacement en une application unique. Par ailleurs, l'article 28 de la LOM confie aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité de mettre en place un service*

*d'information multimodal qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation.*

- Quelle sera votre stratégie pour déployer des outils d'information notamment numériques pour favoriser l'accès à la mobilité sur votre territoire ?

Aujourd'hui une application Smartphone permet de s'acquitter du paiement du stationnement. Il est à l'étude que ce service soit intégré à l'application de la communauté urbaine. Cependant En matière de services numériques : l'application Perpignan Méditerranée illustre mon ambition sur le volet numérique : une application « tout-en-un », qui permet aux habitants comme aux visiteurs de disposer d'un support unique réunissant toutes les informations utiles sur les services publics (piscine, médiathèque, etc.) et dont l'intégralité de l'offre de mobilité (offre urbaine, régionale, autocars et ferroviaire, vélo). Cette application est un service sur-mesure qui permet à l'utilisateur de se géolocaliser et de se voir automatiquement proposer les horaires de passages des lignes Sankéo à l'arrêt le plus proche et ce, en temps réel. Au-delà de l'information, afin de faciliter et optimiser l'expérience usager, d'autres fonctions, telle que l'achat de titre de transport, ont été traduites en service 2.0 : la Boutique en ligne de Sankéo permet le rechargement de son abonnement depuis 2016, service de réservation en ligne, application pour payer sa place de stationnement, etc. Prochainement, un titre dématérialisé sur Smartphone sera testé. L'enjeu est à présent pour moi, de mettre tous ces services en réseau pour simplifier la mobilité des habitants.

## **2.7. Transition énergétique des bus et des flottes des collectivités**

*Suivant la motorisation des véhicules, les transports en commun participent aussi à l'émission de polluants.*

- Souhaitez-vous engager ou accélérer le renouvellement des véhicules de transport public vers une flotte moins émettrice ? Quels types de motorisation privilégieriez-vous, et dans quels délais envisagez-vous les évolutions de la flotte de véhicules ?

*L'article 76 de la LOM établit le taux minimum de véhicules à faibles et très faibles émissions dans les renouvellements de flotte des collectivités et de leurs groupements : 20 % de véhicules à faible émissions à la promulgation de la loi, 30 % au 1<sup>er</sup> juillet 2021, puis 37,4 % de véhicules à très faibles émissions au 1<sup>er</sup> janvier 2026.*

- Quelle est votre stratégie pour la transition énergétique de la flotte de véhicules de votre collectivité ?

## **2.8. Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite**

*L'article 19 de la Loi d'orientation des mobilités prévoit la mise en place obligatoire par les autorités organisatrices de la mobilité de mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (moyens de communication, infrastructures, formation du personnel, tarification).*

- Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?

Un travail important a été réalisé en étroite collaboration avec diverses associations. Toutes les requalifications d'axes structurants, projets de voirie majeurs prennent en compte la thématique PMR. Un budget spécifique de 200 000 € /an est alloué pour des aménagements spécifiques. La totalité des carrefours à feux est équipée de modules parlants. A ce jour, la flotte de véhicules Sankéo est 100% accessible, la mise en accessibilité des arrêts se poursuit. Parallèlement, j'ai choisi de développer et renforcer un service dédié aux personnes à mobilité réduite : le GIHP. La subvention allouée à ce service a ainsi été doublée. La gamme tarifaire inclut d'ores-et-déjà une tarification réduite pour les PMR et gratuite pour les accompagnants.

### 3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo

*Les politiques de gestion de la voirie et de l'espace public répondent le plus souvent à plusieurs objectifs complémentaires : limiter les nuisances liées à la circulation motorisée urbaine, libérer l'espace urbain au profit d'autres usages, et contribuer à l'optimisation de l'usage du parc automobile (taux d'occupation des véhicules, rotation du stationnement) en vue d'accélérer la transition énergétique et climatique de la mobilité.*

#### 3.1. Lutte contre la congestion et la pollution de l'air

*La part modale de la voiture est de 80 % pour les déplacements quotidiens. Outre la congestion routière, les véhicules motorisés sont la principale source de pollution de l'air qui serait responsable de 48 000 décès prématurés chaque année en France<sup>2</sup>. Les Zones à faibles émissions (ZFE, ex-Zones à circulation restreinte, ZCR) constituent le principal outil apporté par la LOM sur ce sujet. Elle les rend obligatoire pour un certain nombre de territoires, en fonction de la qualité de l'air mesurée. 15 territoires se sont engagés dès 2018 auprès du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) pour mettre en place des ZFE, et l'Ademe accompagnera 19 territoires à la mise en place d'une ZFE.*

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air ?
- Souhaitez-vous la mise en place d'une ZFE ou un autre dispositif similaire (péage urbain, péage inversé, ...) ? Sur quel périmètre ? Avec des restrictions pour quels types de véhicules ? À quel horizon de temps ?
- Quels dispositifs de contrôle envisagez-vous de déployer pour ces dispositifs (contrôles automatiques, contrôles de police classiques, ...) ?

*A ce jour, la qualité de l'air dans la Ville et l'Agglomération de Perpignan reste très satisfaisante malgré le transit des camions de marchandises qui empruntent l'A9 en lien avec l'Espagne. Je n'envisage donc pas à ce stade de créer une zone à faibles émissions mais je souhaite par contre, profiter du tout prochain bouclage du système de contournement routier pour significativement délester le trafic de transit (évalué à 33% du trafic écoulé lors d'une récente enquête cordon réalisée sur les boulevards de Perpignan) empruntant les axes du centre-ville. Pour atteindre cet objectif je prévois d'adapter le plan de circulation, de créer une 1<sup>ère</sup> ligne de tramway, d'étendre la piétonisation de certains axes hyper-centraux et de*

---

<sup>2</sup> Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives, Santé publique France, 2016



mener à bien les schémas cyclables (Ville et Agglomération) planifiés et concertés au cours du mandat qui s'achève.

### **3.2. Politiques en faveur de la pratique du vélo**

*Le vélo est un mode de déplacement entièrement décarboné et adapté à la plupart des déplacements du quotidien, notamment en zone urbaine. En France, son usage avait fortement baissé dans les années 60, mais est reparti à la hausse depuis quelques décennies, avec une réelle explosion ces dernières années. En outre, le Plan vélo national, doté d'un budget de 350 millions d'euros, a l'ambitionne de faire passer la part modale du vélo à 9 % en 2024 (3 % actuellement).*

- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?
- Quels moyens souhaitez-vous mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs (élaboration d'un document de planification pour le vélo à l'échelle du territoire, nouveaux aménagements, équipements et services dédiés aux cyclistes de type stationnement vélo, vélos en libre-service, location, aide à l'achat...)?

La ville dispose de 41 km de pistes cyclables et de plus de 220 km de voirie en zone apaisée ; un nouveau schéma directeur cyclable vélos est en cours d'élaboration.

La volonté affichée est de doubler le nombre de km de piste cyclable, avec de nouveaux aménagements le long des Berges de la Basse, la connexion avec la piste intercommunale « Es-Têt », la connexion vers l'Est et plusieurs établissements scolaires.

Un travail en étroite collaboration avec les associations cyclistes nous a permis d'établir un dialogue et une discussion autour de chaque projet d'aménagement pour que les modes actifs soient systématiquement pris en compte et répondent aux attentes des utilisateurs.

Des box vélos, plus de 1800 potelets cycles sont également installés un peu partout sur la ville. Nous avons en projet de rajouter des stations de dépannage et réparations en libre-service, qui complèteront l'offre actuelle d'associations (casa bicycleta notamment). Mon objectif en matière de politique cyclable est donc à la fois ambitieux et chiffré. Il s'agit d'investir 3 M€ par an (budgets cumulés Ville et CU) dans l'objectif de passer d'une pratique « vélo loisir » occasionnelle à une pratique « vélo utile, vélo du quotidien », en prenant appui sur un réseau maillé, continu et de qualité ainsi que sur la montée en puissance du service de location de vélos et trottinettes (classiques et électriques) de moyenne et courtes durées ; service mis en place en juin dernier dans le cadre de mon mandat de Président de PMM.

Le programme que je porte doit permettre de doubler le linéaire cyclable, et prévoit la création d'itinéraire express en traversée de la Ville de Perpignan et entre Communes de la Communauté Urbaine. Il prévoit également la mise en ligne d'un « outil participatif » à la fois site internet et application mobile qui serve de calculateur d'itinéraire, donne accès à une cartographie des parcours existants et permettent de déposer une réclamation.



En matière de stationnement, mon programme propose de réinvestir des pieds d'immeubles inoccupés du centre-ville pour créer des boîtes de stationnement sécurisés à destination des riverains et des visiteurs.

Enfin, dans l'objectif d'accompagner le développement d'une « culture vélo », mon programme propose de former les écoliers du primaire à un permis vélo en soutenant les associations expertes avec un coût neutre pour les familles, d'organiser plusieurs événements annuels partenariaux (Ville, Communauté Urbaine, réseau associatif, opérateurs, employeurs...) autour du vélo enfin, d'engager des campagnes de communication/sensibilisation (promotion de la pratique du vélo et mise en avant des itinéraires, sensibilisation des automobilistes à la sécurité des cyclistes et au respect des voies cyclables), etc.

### **3.3. Engins de déplacements personnels et services de free-floating**

*L'usage d'Engins de déplacements personnels, éventuellement motorisés (EDPM), comme la trottinette, la trottinette électrique ou le gyropode a fortement augmenté au cours des dernières années. La LOM les intègre au Code de la route.*

- Comment souhaitez-vous organiser le partage de la voirie et de l'espace public entre les EDPM et les autres modes de déplacements (voitures, vélos, piétons...) ?

*Le terme de free-floating, parfois traduit par « flotte libre », désigne les services de mobilité partagée qui déploient une flotte de véhicules individuels (trottinettes, vélos, scooters ou voitures) dans l'espace urbain et permettent aux usagers de les louer pour une courte durée, et de les déposer là où ils le souhaitent. Ces services posent plusieurs défis : partage de l'espace, adaptation du Code de la route, concurrence aux autres modes, durabilité économique et environnementale, partage des données, accessibilité économique et spatiale notamment. La LOM pose le principe de la régulation par l'établissement de chartes entre les autorités et les opérateurs.*

- Comment évaluez-vous l'impact du free-floating sur votre territoire ? Comment souhaitez-vous le voir évoluer ?
- Comment souhaitez-vous utiliser les outils fournis par la LOM sur votre territoire pour encadrer le free-floating ? Souhaitez-vous mettre en place des outils de régulation spécifiques (chartes, redevance, interdiction, limitation du nombre d'engins déployés...) ?

### **3.4. Voies à occupation multiple**

*Avec la LOM, il est confié au maire le droit de réserver, par arrêté, certaines voies à certains véhicules, et notamment à ceux transportant plusieurs passagers (covoiturage). Le but est de lutter contre l'autosolisme. Plusieurs pays disposent déjà de systèmes de ce type, ou ont intégré des tarifications incitatives dans des péages urbains.*

- Etes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules sur la voirie de votre territoire ? Sur quels types de voies ? Pour quels véhicules ?

La possibilité offerte par la LOM de réserver certaines voies de circulation aux covoitureurs me semble intéressante sur les axes souvent fortement congestionnés d'entrée de ville. Cette mesure doit être couplée avec la création de parkings d'échange et de covoiturage au débouché de ces voies réservées et avec la mise en place de liaisons bus express.

- Avec quels outils envisagez-vous d'améliorer le respect des règles de circulation dans les voies réservées et les couloirs bus ?

### **3.5. Véhicules de transport avec chauffeur**

- Comment évaluez-vous l'impact des activités de Véhicules de transports avec chauffeur (VTC) sur votre territoire ? Souhaitez-vous encadrer ces activités ? Pour quels objectifs et selon quelles modalités ?

### **3.6. Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique**

*Avec l'entrée en vigueur en 2021 de la nouvelle norme pour les ventes de véhicules neufs de 95gCO<sub>2</sub>/km en moyenne, la pression pour l'électrification des véhicules s'intensifie. À cela s'ajoute des préoccupations toujours plus grandes pour la qualité de l'air des zones denses, fortement liée à la motorisation des véhicules. La LOM donne aux EPCI qui ont la compétence énergie la capacité d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.*

- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?
- Envisagez-vous de participer au déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lors du mandat à venir ? Selon quelles modalités (financement, autre) ?
- Envisagez-vous le déploiement de stations d'avitaillement pour d'autres énergies (hydrogène, GNV...) ?

En matière de flotte publique, je prévois de poursuivre le renouvellement des parcs de véhicules de service de la Ville de Perpignan et de la Communauté Urbaine engagé lors de mon mandat actuel. Je maintiendrais également la flotte de vélos électriques d'ores et déjà à disposition des agents.

- En matière de transports publics, je prévois de poursuivre la transition énergétique engagée en 2015 et qui doit aboutir à terme à une électrification complète du parc urbain (tramway, trolleybus et bus électriques).
- En matière de bornes de rechargement pour véhicules, un partenariat engagé en 2017 avec l'ADEME et le syndicat d'électrification local a permis de déployer 36 bornes au global (Communauté Urbaine) dont 6 sur le territoire de la Ville de Perpignan. Aujourd'hui, le recours à ces équipements reste très en deca des prévisions (excepté en période touristique pour les bornes situées sur les communes littorales) et interroge sur l'opportunité de déploiements complémentaires.

-

### **3.7. Politiques en faveur du véhicule autonome**

*La Loi d'orientation des mobilités va permettre de favoriser l'expérimentation de véhicules autonomes, y compris en voie ouverte. Plusieurs territoires contribuent déjà à la mise en œuvre de dispositifs expérimentaux.*

- Souhaitez-vous que votre territoire accueille des services de mobilité organisés avec des véhicules autonomes ? Pour quels types de service ?

## **4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie**

### **4.1. Politique piétonne et partage de l'espace urbain**

*L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité. Les « zones 30 » ou les « zones de rencontre » font partie des dispositifs réglementaires pour faire mieux cohabiter différents usagers de ces espaces.*

- Souhaitez-vous faire évoluer le partage de l'espace urbain de votre territoire ? Avec quels types d'aménagements ou quelles mesures ?
- En particulier, quelle place devrait avoir le véhicule individuel sur votre territoire selon vous ?
- Envisagez-vous la piétonisation de certaines voies ou sites, de manière temporaire ou permanente ? Souhaitez-vous définir un plan pour les piétons sur votre territoire ?

La ville de Perpignan a développé 280 km de zones 30, intégrant ainsi des doubles sens cyclables. L'objectif est de continuer cet effort sur les zones non encore établies. Le cœur de ville est principalement en zone piétonne. Une extension de cette zone est programmée avec la deuxième phase de la rue Foch et la deuxième tranche de travaux de l'université en centre-ville. Le projet du mandat est de créer une ligne de tramway, ainsi que des parcs relais en entrée de commune pour limiter la place de la voiture en centre et ainsi améliorer le cadre de vie des Perpignanais.

### **4.2. Grands axes urbains**

*La forme des infrastructures de transport est un enjeu de cadre de vie pour les riverains et les usagers de l'espace public.*

- Jugez-vous que certains axes routiers de votre territoire devraient évoluer vers une forme de type boulevard urbain ? Pour quels objectifs ?

### **4.3. Transport fluvial et usage des berges**

*Les canaux, fleuves et rivières sont de plus en plus le lieu d'usages multiples (économiques ou de loisirs). En tant qu'infrastructures de transport, ils peuvent participer à la réduction des émissions de polluants.*

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?

La Basse est une rivière canalisée dans sa partie urbaine et protégée en amont par un aménagement hydraulique ; un projet de développement d'une voie verte le long de sa berge Nord est en cours afin d'assurer une liaison Est - Ouest de la ville.

## 5. Politique de stationnement

### 5.1. Politique générale et stationnement payant sur voirie

*Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité. La réforme du stationnement sur voirie entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018 donne aux collectivités les outils d'une politique locale adaptée aux enjeux.*

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?
- Envisagez-vous de modifier les modalités du stationnement payant sur voirie (grille tarifaire, montant du forfait post-stationnement, contrôle, zones de stationnement payant, délégation du contrôle...) ?

Les enjeux de la mobilité urbaine doivent impérativement être abordés sous différents angles d'approche dont les conditions de déplacements, les destinations et origines de déplacements, et le stationnement, qui constitue à lui seul un élément majeur d'une politique de déplacement urbain assumée. Longtemps limitées à l'usage de la voiture, les problématiques de stationnement s'inscrivent aujourd'hui dans un contexte d'une mobilité multimodale et innovante.

Aussi, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et la réforme du stationnement payant, les Perpignanais ont modifié leurs habitudes de stationnement sur Perpignan, jusqu'à impacter leur mode de déplacement.

Au rang des effets bénéfiques de la réforme, une rotation optimisée des véhicules, une disponibilité accrue des places rendant l'accès aux commerces plus aisé et adapté grâce à plusieurs zones tarifaires. Une adaptation de la grille tarifaire est envisagée (deuxième heure gratuite), ainsi que la réduction des horaires (fin du payant à 18H au lieu de 18h30) afin de coller aux demandes et aux pratiques des automobilistes. Le retour positif des riverains sur la tarification « résident », ainsi que des demandes d'habitants de quartier en périphérie du centre-ville nous amène à étudier une extension de la zone payante. En complément de cette réforme, un stationnement minute est également proposé : 153 places sont disponibles. La ville de Perpignan a investi en 9 années plus d'1 M € pour le développement de ces arrêt-minutes. Ces

places sont utiles et fortement occupées par les automobilistes. Principalement situées au droit de commerces ou services de proximité, ces places favorisent les arrêts de courtes durées et servent également de zones de livraison.

## 5.2. Stationnement sur voirie des deux-roues motorisés

*Le stationnement des deux-roues est une composante majeure de la politique de stationnement.*

- Envisagez-vous de réglementer ou de faire payer les deux-roues motorisés sur voirie ?

Non le stationnement des deux roues motorisés n'est pas prévu pour être tarifé. Par contre une meilleure identification des places qui lui sont réservées doit être menée pour éviter les confrontations avec les cyclistes.

## 5.3. Stationnement dans le parc privé

*Pour optimiser l'utilisation du parc de stationnement privé, des innovations sont possibles et déjà expérimentées : mutualisation de parkings résidentiels, ouverture à l'usage temporaire des parkings privés ou des stationnements des logements sociaux...*

- Dans le cadre du règlement des établissements recevant du public et du PLU, quelles orientations souhaitez-vous fixer pour les espaces de stationnement dans le parc privé de logements et de bureaux ?

La disponibilité en matière de stationnement étant suffisante à ce jour, rien n'a été menée en ce sens.

## 6. Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique

### 6.1. Intermodalité et parc-relais

*Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport. L'article 9 de la loi d'orientation des mobilités incite d'ailleurs à dimensionner les pôles d'échanges multimodaux aux flux de passagers.*

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?

Mon projet (cf. cartographie en PJ) prend appui sur 7 parkings d'échanges et de covoiturage pour une capacité totale de près de 1 900 places.

Deux d'entre eux sont directement connectés à la première ligne de tramway :

- Un parking « Arago » de 1 000 places situé au débouché de la pénétrante Nord sur les boulevards de ceinture historiques de Perpignan ;
- Un parking « centre de maintenance » de 150 places à quelques centaines de mètres du terminus intermédiaire Sud de la ligne ;

En rive Nord de Perpignan et en façade de l'une des plus importantes zones d'activités commerciales et d'emplois, un parking « Perrin » de 200 places sera connecté au projet de ligne chrono C1.

En rive Ouest de Perpignan et en limite de la Commune de Toulouges, un parking « Fourneyron » de 39 places sera aménagé courant 2020. Il sera connecté aux lignes 4 et 12 du réseau Sankéo.

Enfin et complémentirement, trois parkings seront créés dans les Communes de 1ères couronnes de Perpignan :

- Un parking « gare de Rivesaltes » de 150 places. En accompagnement de la requalification de la gare TER de Rivesaltes, il s'agit d'aménager un parking VL/vélos de 150 places. La requalification de ce pôle d'échanges permettra de valoriser une offre ferroviaire existante d'ores et déjà attractive (temps de parcours Perpignan-Rivesaltes : 8 minutes / un train toutes les 30 minutes toute la journée) ;
- Un parking « péage Nord » de 200 places en sortie de péage autoroutier de l'A9 connecté aux lignes 16 et 21 du réseau Sankéo. Ce projet partenarial a été engagé en 2019 et est porté par Perpignan Méditerranée Métropole et Vinci ;
- Enfin, un parking « Pollestres » de 100 places situé en amont de la zone de congestion de l'entrée Sud de Perpignan sur la Commune du même nom. Ce parking sera le point de départ d'un couloir bus dynamique réservé aux transports publics urbains et régionaux.

Ces projets seront équipés de boîtes de stationnement vélos sécurisés, connectés au réseau cyclable et le cheminement d'accès piéton sera mis en accessibilité.

## 6.2. Mobilités pendulaires interurbaines

*Les Régions sont les autorités compétences pour l'organisation des services de TER. Certaines intercommunalités pourraient être amenées à s'associer aux Régions pour proposer de nouveaux services ferroviaires.*

- A partir des infrastructures existantes sur votre territoire, pensez-vous que le développement de nouveaux services ferroviaires (de type RER métropolitain par exemple) réponde aux besoins de mobilité du quotidien, en particulier pour les déplacements pendulaires ?
- Envisagez-vous de coopérer avec l'échelon régional pour organiser de tels services ?

Je suis favorable à une valorisation de l'étoile ferroviaire existante et en particulier, à une mise en valeur de la gare TER de Rivesaltes comme indiqué ci-avant.

Il me semble que l'éloignement et la faible densité des Communes de la couronne de Perpignan (excepté le secteur de la Vallée de l'Agly dont fait partie la Commune de Rivesaltes) ne sont pas compatibles avec la création de service de type RER métropolitain à un coût raisonnable et supportable pour la collectivité.

### **6.3. Transports de longue distance par autocar et gares routières**

*Les services interurbains et de longue distance de transport régulier de personnes par autocars sont organisés par la Région et, sous réserve de non-concurrence aux premiers, peuvent être opérés librement par des acteurs privés (« cars Macron »). La croissance du trafic des cars interurbains peut nécessiter de nouveaux aménagements (gares routières, pôles d'échange multimodaux) pour accueillir les véhicules et les voyageurs.*

- Estimez-vous que les infrastructures de votre territoire sont suffisantes ou ont-elles besoin d'être adaptées à ce nouveau trafic ? Le cas échéant, de quelle manière ?

### **6.4. Cars de tourisme**

- Quelle est votre politique d'accueil des cars de tourisme (stationnement, zones de dépose/reprise, voies réservées, gares routières...) ?

### **6.5. Autres projets de mobilité interurbaine et longue-distance**

*Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.*

- Souhaitez-vous que la municipalité ou l'autorité organisatrice de mobilité participe au développement d'infrastructures ou de services de mobilité de longue distance (lignes ferroviaires, autoroutes, liaisons autocars, trains de nuit) ?

### **6.6. Connexions aériennes**

- Comment évaluez-vous la connexion de votre territoire à son ou ses aéroports ? Souhaitez-vous l'améliorer ? Par quels moyens ?

## **7. Infrastructures**

### **7.1. État, entretien et modernisation des infrastructures**

*Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et de transports collectifs. Certaines choisissent d'externaliser cette fonction à des entreprises spécialisées dans le cadre d'une gestion déléguée. Les nouveaux outils contractuels permis par l'évolution de la commande publique permettent à la collectivité compétente d'associer des prestations de maintenance et d'exploitation à la réalisation de travaux au sein d'un contrat unique.*

- Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?
- Quelle stratégie et quel mode de gestion souhaitez-vous engager pour répondre à ces besoins ?

*En matière d'infrastructures routières, je suis déterminé à poursuivre la procédure engagée en 2018 au cours de mon mandat de Président de Perpignan Méditerranée en partenariat avec le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales, qui consiste à créer un bouclage Sud au système de contournement actuel. Ce bouclage conditionne notre capacité à reporter la globalité du trafic qui transite dans Perpignan et à réinvestir les boulevards de ceinture pour pacifier la*



cadre de vie, faciliter les circulations des transports publics, des piétons et des cyclistes.

En matière d'infrastructure ferroviaire, je considère le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan comme hautement prioritaire et demande par conséquent la poursuite du projet conformément aux engagements de l'Etat.

## 7.2. Projets d'infrastructures routières

*La voiture reste le mode de déplacement principal dans la plupart des territoires.*

- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?

## 7.3. Projets de transports en commun en site propre

*Après la diffusion du modèle du nouveau tramway depuis les années 1990, beaucoup de villes se sont récemment tournées vers la création de « bus à haut niveau de service » (BHNS). Les transports en commun en site propre (BHNS, tramways, téléphériques urbains, métros) participent à l'amélioration de l'offre de transport public sur le plan qualitatif et quantitatif.*

- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ? Lesquels ? Avec quels objectifs ?

Le projet de réseau à haut niveau de service que je porte repose à titre principal sur la création d'une 1<sup>ère</sup> ligne de tramway et de lignes « chrono » (cf. cartographie en PJ).

Différents éléments contextuels rendent désormais possible ce projet :

- **Le pont sur la Têt, chaînon manquant du tronçon centre de la rocade de Perpignan sera livré à l'été prochain.** Des enquêtes de circulation dites « enquêtes cordon » réalisées par PMM en 2018 au droit des boulevards de ceinture de Perpignan ont démontré que parmi les 30% de trafic de transit empruntant ces boulevards, plus des 2/3 pourraient se reporter sur la rocade lors de la mise en service du pont. Cet itinéraire de substitution permet aujourd'hui d'envisager « sereinement » une requalification des boulevards de ceinture du centre de Perpignan et la création d'une ligne de tramway ;
- **Le budget annexe mobilités de Perpignan Méditerranée est désormais équilibré.** Après plusieurs années de « déficit structurel », la politique mobilité engagée en 2015 (contrôle de la DSP, transfert des investissements au délégataire, restructuration du réseau) a permis d'assainir la situation financière du budget annexe et de dégager depuis 2018, un excédent de fonctionnement et d'investissement. Ces nouvelles marges de manœuvre permettent de revoir les ambitions mobilités à la hausse et sont compatibles avec un nouveau recours à l'emprunt ;
- **Les lignes armatures A, B et C du réseau Sankéo ont trouvé leur clientèle.** Plus d'un an après la restructuration du réseau Sankéo engagée le 3 septembre 2018, les lignes armatures A, B et C dont le niveau de service avait été significativement amélioré (« des bus plus souvent dans la journée, plus tôt le

matin et plus tard le soir ») continuent de voir leur fréquentation progresser. A titre d'exemple, la ligne A transporte aujourd'hui plus d'usagers que la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway d'Avignon récemment mise en service. Ces chiffres de fréquentation et les projections de trafic issues des études préliminaires du tramway montrent que la ligne A a désormais atteint une taille « critique » compatible avec la création d'un tramway et de lignes chrono.

Plus précisément :

- Je propose que la ligne de tramway T1 desserve le cœur de ville et la moitié Sud de Perpignan. Via un linéaire de 5.7 km (7.3 km avec antenne Sud) et 14 stations, elle doit permettre de relier le pôle multimodal de la gare de Perpignan (TER, TGV et gare routière liO), le centre historique et commercial, différents services et équipements publics tels que l'hôtel de Ville, la préfecture, la poste centrale, le tribunal, le parc des sports, l'université, différents collèges et lycées (soit, 20 000 scolaires au global) mais aussi, la Ville nouvelle du Moulin à Vent et les zones d'activités Tecnosud I et II. Des études amont ont permis d'évaluer le coût de ce projet à environ 180 M€ (infrastructures, parking et centre de remisage, matériel roulant et maîtrise d'œuvre) pour une fréquentation comprise entre 12 000 et 13 000 voyages / jour.
- La ligne chrono 1 correspond à la moitié Nord de la ligne A actuelle (1<sup>ère</sup> ligne du réseau Sankéo) et sera rabattue sur la ligne T1 au pôle d'échanges Castillet. L'essentiel du linéaire a d'ores et déjà été traité en couloirs bus, les stations ont été mises en accessibilité et équipées de bornes d'information voyageurs. Il s'agit donc de finaliser le projet en créant un parking d'échanges et de covoiturage de 200 places en rive Nord, un site propre réservée aux bus en traversée du centre hospitalier de Perpignan (1<sup>er</sup> employeur du département) et enfin, en requalifiant la rue Payra pour en faire une voie réservée bus, piétons, cycles et livraison (extrémité Sud de la ligne). Des études de faisabilité ont permis d'évaluer à 2.1 M€ l'ensemble des travaux restant à réaliser. Enfin, mon projet prévoit en option une électrification de la ligne évaluée à 8.5 M€
- Une ligne chrono C2 pourra également être créée à moyen-long termes. Cette ligne viendra prendre appui sur les sections les plus empruntées des lignes armatures actuelles B et C, pour un linéaire de 8.7 km et 26 stations. Le coût de ce projet n'a pas été évalué à ce stade.
- Enfin, ce projet de réseau à haut niveau de service sera complété par un ensemble de parkings d'échanges et de covoiturages ainsi qu'une voie bus dynamique en entrée Sud de la Ville de Perpignan tels que décrits ci-avant.

#### **7.4. Gestion des chantiers d'infrastructures**

*Les travaux de construction, de mise à niveau ou d'entretien des infrastructures de transport (routes, voies ferrées, voies navigables...) et des réseaux souterrains (électricité, gaz, télécommunications...) peuvent être la source de nuisances importantes, impactant à la fois le cadre de vie des riverains et la disponibilité des infrastructures de mobilité pour les usagers.*

- Considérez-vous que les chantiers dans l'espace public constituent un enjeu sur votre territoire ? Le cas échéant, quelle stratégie envisagez-vous pour renforcer leur acceptabilité et quelles sont vos attentes vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure le cas échéant ?

#### **7.5. Expérimentations de nouvelles infrastructures**

*De nouvelles technologies augmentent les performances techniques, environnementales, etc. des infrastructures de mobilité et leurs fonctions se diversifient. De nouveaux services deviennent envisageables : infrastructure connectée (communication en temps réel avec les véhicules par exemple), adaptable dans le temps et l'espace (partage dynamique de voirie), production d'énergie (recharge dynamique), etc.*

- Etes-vous favorable à l'introduction d'infrastructures innovantes sur votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ? Selon quelles modalités ?

### **8. Logistique urbaine**

*La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants. Elle interfère fortement avec la mobilité des personnes. De nombreuses initiatives émergent pour expérimenter des dispositifs innovants, avec des attitudes différenciées selon les territoires.*

#### **8.1. Réglementation des véhicules**

- Quelle réglementation des véhicules de distribution urbaine souhaitez-vous mettre en place (taille, émissions, heures d'accès, ...) ? Pour quels objectifs ?

L'accès au Centre-ville et à la zone piétonne est très restreint : les livraisons ne sont autorisées que de 7H à 11H sauf pour les véhicules électriques. La thématique du « dernier kilomètre » est une thématique sur laquelle nous travaillons afin de réduire le trafic que cela induit. Dans le cadre de l'opération Cœur de ville, Perpignan a proposé également un système de consignes automatiques disposées à proximité des annexes et mairies de quartier afin de réduire le nombre de rotations des sociétés de livraison.

#### **8.2. Stationnement**

- Quelle réglementation des véhicules souhaitez-vous appliquer (emplacements réservés, ...) ? Quels moyens de contrôle des usages souhaitez-vous déployer ?

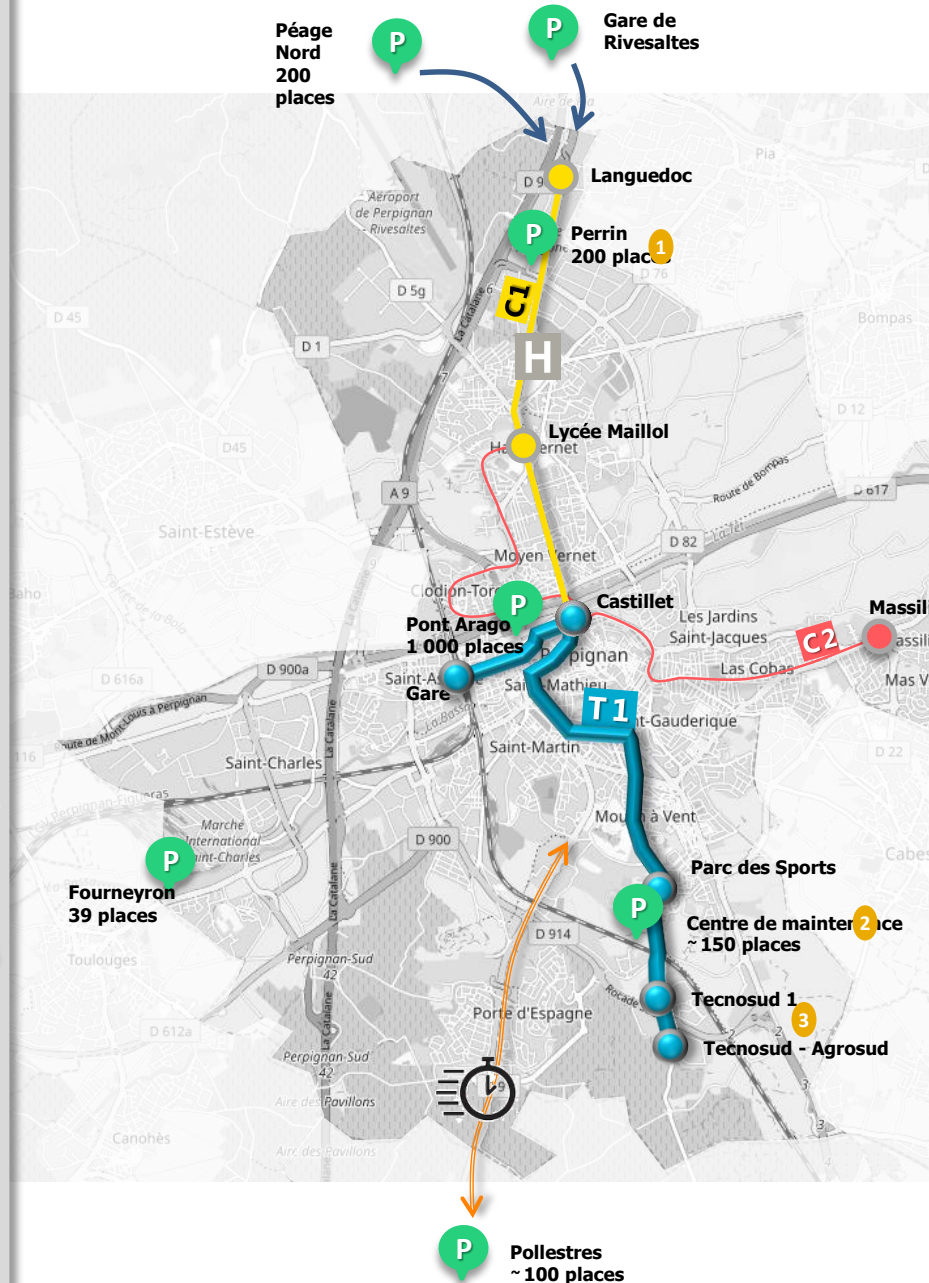
#### **8.3. Politique immobilière et coopération inter-collectivités**

- Quelle stratégie globale d'aménagement souhaitez-vous mettre en place pour le fret urbain (plan d'action, schéma d'organisation, lieux de dépôts, plateformes logistiques...) ?

- Envisagez-vous une réflexion commune avec les autres collectivités pour mettre en œuvre une politique de logistique urbaine cohérente et homogène ?

# T1

## Projet de réseau à haut niveau de service : tramway et lignes chrono



### LEGENDE DES PROJETS



1,3 km (5,7 km terminus intermédiaire Centre de maintenance)

- 14 stations
- Desserte : ~ 47 500 habitants, 21 000 emplois et 20 000 scolaires dans un rayon de 500 m



A court terme :

- 4,8 km
- 14 stations



A étudier :

- 8,7 km
- 26 stations



Couloir bus dynamique Porte d'Espagne



Parkings d'échanges et de covoiturage :

- Péage nord – 200 places
- Gare de Rivesaltes
- Perrin ~ 200 places
- Pont Arago ~ 1 000 places
- Fourneyron – 39 places
- Centre de maintenance ~ 150 places
- Pollestres ~ 100 places

### Impacts fonciers

1

Perrin  
C2 464 – 4 043 m<sup>2</sup> - PMM  
C2 46 – 1 514 m<sup>2</sup> - privé

2

Centre de maintenance  
HL 160 – 2 500 m<sup>2</sup> - Ville de Perpignan  
HL 100 – 1 500 m<sup>2</sup> - Centre d'Union  
HL 101 – 19 610 m<sup>2</sup> - Privé

3

Tecnosud 1/Tecnosud – Agrosud  
Délaissés voirie – Domaine Public Ville de Perpignan