

ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CCSR

Rapport de présentation du plan d'actions



131, cours Lieutaud - 13006 Marseille
tél. 04 91 26 86 87 - fax. 04 91 26 88 72
p.faucher@wanadoo.fr



Manie lives

1795, route de Montagnole – 73000 Montagnole
tél. 06 60 30 73 03 - 04 79 69 80 16
pl@manielives.eu



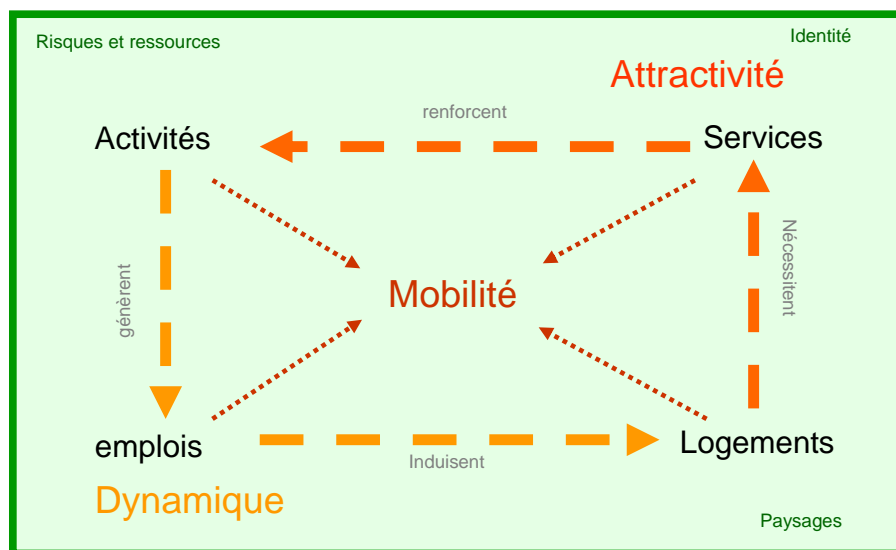
6B, passage du Montenegro – 75019 PARIS
tél. 01 84 17 38 85
contact@origamix-rh.com

SOMMAIRE

I-	CONTEXTE ET OBJECTIFS	2
I.1.	CONTEXTE	2
I.2.	OBJECTIFS	3
I.3.	METHODOLOGIE ET PHASAGE.....	6
I.4.	RAPPEL SYNTHETIQUE DES PRINCIPAUX ELEMENTS DE DIAGNOSTIC.....	7
I.5.	LA STRUCTURATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE.....	10
II-	L'AXE 1 : LE MAILLAGE CYCLABLE	12
III-	L'AXE 2 : LE TOURISME CYCLABLE	44
IV-	L'AXE 3 : LA VOIRIE ET L'ESPACE PUBLIC	69
V-	L'AXE 4 : LES SOLUTIONS ALTERNATIVES	99
VI-	L'AXE 5 : LE PILOTAGE DU SCHEMA	128
VII-	PROGRAMMATION DU PLAN D' ACTIONS	139
VII.1.	UNE DIMENSION MULTIPARTENARIALE	139
VII.2.	UN PHASAGE A INITIER AUTOUR D'HORIZONS DE PRIORISATION	139

I- CONTEXTE ET OBJECTIFS

I.1. Contexte



Aujourd'hui, la prise en considération « systémique » du fonctionnement urbain (au sens de la pratique de l'espace public) est devenue incontournable dans les politiques d'aménagement. En effet, comme l'illustre le schéma ci-dessus, la mobilité est la résultante de facteurs qui lui sont externes : l'attractivité du territoire, les formes urbaines, les espaces à vocation résidentielle, les espaces à vocation économique ou encore touristique... L'un des objectifs visés par les politiques publiques de mobilité est alors de comprendre les effets directs et indirects du développement urbain, pour tenter d'induire un système de mobilité qui soit en adéquation avec le territoire et qui garantisse un bon fonctionnement tout en préservant les opportunités de développement.

La CCSR bénéficie d'une configuration singulière dans laquelle la question de la mobilité joue, et jouera, un rôle prépondérant à l'avenir. Parmi les principales caractéristiques du territoire, notons plus particulièrement les suivantes :

- **Une attractivité touristique au premier rang des activités économiques** : à l'échelle régionale et extra-régionale, la réputation du littoral et du Sud Roussillon n'est plus à faire - la station balnéaire, le terroir viticole, le patrimoine culturel... Le territoire dispose déjà d'un important réseau de voies cyclables et de sentiers qui permet de découvrir et de profiter de la qualité de vie qui constitue la signature du territoire. Cependant, le territoire est en mutation et pareillement à toute mutation, il est en tension, sujet à des choix d'évolution et de nouveaux partis pris touristiques. La mobilité pèse largement sur le modèle durable que prône la collectivité. Elle aura une place prépondérante en matière d'environnement autant qu'en matière économique. La prise en compte du rétro littoral comme espace de pratique touristique implique une mobilité qui n'est pas construite à ce jour. Le réseau de desserte est à concevoir et à réaliser, il devra faire le maillage entre tous les pôles attractifs de la CCSR.

- **Un territoire accessible, à proximité des grands axes autoroutiers** : le maillage routier et autoroutier confère un hinterland très large au territoire du Sud Roussillon. En parallèle de la fréquentation massive en saison estivale, le territoire souffre localement de mouvements pendulaires de transit du fait de la position périurbaine du Sud Roussillon. Ainsi, certains tronçons de voirie sont saturés aux périodes de pointe alors que leur gabarit n'est pas adapté, et les centre-bourgs se trouvent malmenés par ces flux.
- **Une importante mobilité de bassin confortée par la concentration des équipements et services de la ville-centre** : St-Cyprien joue le rôle de ville-centre pour tout un bassin de vie arrière-littoral. Dès lors, son offre de services et d'équipements couvrent des besoins supérieurs à ceux de sa seule population communale. Cela se traduit évidemment par des impacts à l'échelle de la ville
- **Une organisation des transports anecdotique** : au-delà de l'offre des lignes régulières organisées par la Région, l'offre de transport collectif à l'échelle du territoire s'avère quasi inexistante.

Dans ce contexte relativement riche, l'entretien et l'amélioration du cadre de vie des habitants du Sud Roussillon, ainsi que le développement conjoint de l'attractivité touristique et de la notoriété du territoire, constituent un objectif global dans lequel le système de mobilité agit de manière transversale.

1.2. Objectifs

Rappelons que la communauté de communes du Sud Roussillon n'est pas tenue, règlementairement parlant, de réaliser un schéma directeur de la mobilité. Néanmoins, le souhait de s'engager dans une telle démarche résulte d'une réelle volonté et d'une ambition pour le territoire. Au travers d'un tel schéma, les objectifs poursuivis par la collectivité sont donc de plusieurs ordres :

- **parfaire sa connaissance** de l'offre et des pratiques de déplacements sur son territoire de façon à pouvoir pointer les manques et les dysfonctionnements ainsi qu'anticiper les évolutions.
- **définir et hiérarchiser les objectifs** affectés à la réorganisation du système de mobilité au travers d'une déclinaison opérationnelle d'une stratégie globale transversale en tenant compte des enjeux urbains présents et futurs (connexions entre secteurs, itinéraires modes actifs, circulation et stationnement, optimisation des pratiques...) et de la multiplicité des usages.
- **mettre en œuvre un système de mobilité durable**, en privilégiant l'émergence de nouvelles formes de mobilité et en réduisant la place de la voiture afin de préserver la qualité de vie des habitants et assurer le fonctionnement du développement urbain. Notons que le projet de territoire met l'accent sur le maillage des modes actifs.

- **produire un document de référence** transverse à tous les aspects de la problématique des déplacements et contenant des actions de court, moyen et long termes à mettre en œuvre, tant sur le plan organisationnel que technique.

A l'échelle de la CCSR, plusieurs enjeux s'imposent et s'articulent directement ou indirectement avec la question transversale de la mobilité :

- **Le développement touristique au cœur du système d'aménagement** : la CCSR fait effectivement partie des territoires côtiers natifs de la mission Racine et de son modèle touristique intensif et saisonnier. S'il fût un succès incontestable, il est à présent en question, sujet à d'importants enjeux de repositionnement et d'interrogations sur la dissémination accrue de touristes, sur le vieillissement de ses équipements ou encore sur l'appauvrissement du parc immobilier. Le littoral demeurera attractif, mais il doit évoluer pour favoriser par exemple un repositionnement sur les loisirs sportifs par exemple, plutôt que le farniente de plage. Le tourisme côtier devra se réinventer en intégrant les nouvelles attentes de marchés soucieux d'écologie, de bien-être, plus éthiques... En ce sens, le rétro littoral sera un apport intéressant parce qu'il conserve la culture et l'authenticité par opposition à l'artificialisation du cordon littoral. Il n'apportera ce véritable complément qu'à la condition de développer des moyens nouveaux de découverte, notamment en promouvant une déambulation douce au cœur de paysages côtiers variés et animés.
- **Les mobilités actives comme vecteurs de développement durable** : parce que la mobilité, le besoin de découverte, l'itinérance brève ou longue sont la signature et l'essence du tourisme, le moyen de déplacement devient l'enjeu mondial d'un modèle touristique durable. De tout temps, le touriste s'est déplacé en employant au gré des époques divers moyens pour le faire, aujourd'hui, il est rattrapé par les impacts de cette mobilité, à savoir les multiples formes de pollution générée. Ces nuisances s'opposent brutalement et frontalement aux revendications de pureté et de quiétude du touriste. L'époque actuelle et ses tendances ont massivement incité les destinations touristiques à déployer l'infrastructure adaptée aux mobilités actives (le vélo et la marche à pied) : c'est vrai sur le littoral, à la campagne, en ville, à la montagne... La généralisation de cette demande a engagé les territoires touristiques à aménager des réseaux cyclables (ou des réseaux mixtes vélos/piétons) : ils élargissent et complètent le maillage de leur infrastructure, ce qui en fait un « produit touristique » et permet de favoriser l'accès aux atouts du territoire (sites existants ou à créer).
- **L'aménagement du rétro littoral comme facteur de valorisation économique** : le rétro littoral de la CCSR est au cœur de cet enjeu éminent de développement économique et touristique. En effet, ce territoire dispose d'une réelle alternative culturelle, paysagère et patrimoniale qui manque au littoral. Il apporte notamment une réponse objective à l'exigence de changement de la production touristique, à la fois dans son contenu et dans sa destination. L'aménagement du rétro littoral ouvre, en effet, des perspectives d'allongement du cycle économique ainsi qu'un réel potentiel de diversification de clientèle (on sait notamment que les touristes en itinérance représentent un potentiel de consommation plus important que des séjournants). Promu comme une offre nouvelle, il s'adresse hors de la saison d'été

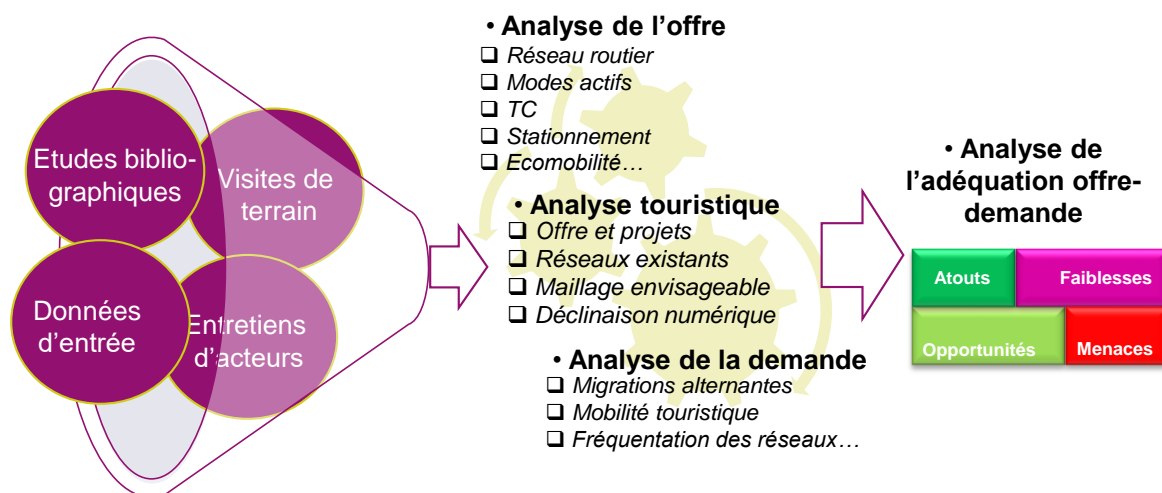
à un large gisement de clients régionaux consommateurs de loisirs proches. Ce principe de renouvellement des cycles économiques et par là-même de la segmentation du marché (produit-client) est une priorité du plan de développement touristique de la CCSR. Dans ce contexte, la mobilité constitue un levier d'action majeur.

- **Des voies structurantes à renforcer pour créer un maillage armature** : avec un voie verte structurante et une eurovéloroute, la CCSR bénéficie d'axes cyclables stratégiques qui assurent l'accessibilité du territoire. Pour développer la fonction touristique de ce réseau structurant, il est nécessaire de le compléter pour construire une offre pleine et complète, c'est-à-dire présentant une autonomie propre et une attractivité auto-suffisante. Donc, au-delà des réseaux cyclables et des interconnexions, le maillage armature de la CCSR devra impérativement constituer un produit que l'on vient pratiquer pour ce qu'il est. Dès lors, dans sa conception, il s'agit de définir un maillage qui sera le support de boucles ou d'itinéraires thématiques agrémentés de l'ensemble des équipements et services spécifiques. Ce réseau armature maillera le rétro littoral et desservira les villages où seront proposés des variations culturelles, gastronomiques, événementielles, ludiques, ... de quoi accroître le mix touristique de la CCSR. Ces choix s'inscrivent dès à présent dans le schéma régional touristique qui s'adresse à un marché proche, plus réactif et plus disponible. L'idée d'une économie plus durable appuyée sur des marchés récurrents a fait son chemin. La CCSR partage ce point de vue et construit une offre de territoire insérée dans le projet occitanien.
- **Les mobilités actives au cœur d'un système plus global** : sur le territoire de la CCSR, les problématiques de mobilité ne se réduisent pas uniquement à la conception et la mise en œuvre d'un maillage armature pour les modes actifs. En effet, le maillage armature doit s'articuler avec d'autres mesures complémentaires visant à la fois à conforter son efficacité et sa polyvalence (les mesures devront répondre aux enjeux de la mobilité touristique mais aussi à ceux de la mobilité quotidienne des résidents). Parmi les enjeux complémentaires, on peut tout particulièrement évoquer la structuration du réseau de voirie, l'adaptation des capacités de stationnement, l'apaisement des centres-bourgs, la mise en œuvre de liaisons en transport collectif sur des itinéraires structurants, le développement des services complémentaires d'écomobilité. Par ailleurs, les différentes mesures envisagées pourront servir plus largement à développer des solutions de la politique de mobilité : démarche de plan de déplacements d'établissement scolaire (PDES), vélo-bus, pédibus... Des solutions spécifiques pourront également être envisagées et les projets émergents des différentes communes devront être intégrés à l'approche globale.
- **La perspective de digitalisation du territoire** : la mise en œuvre d'un réseau armature pour les mobilités actives sera un outil pour la mise en tourisme du rétro littoral. Pour autant, à l'heure des outils numériques, le territoire de la CCSR souhaite investir sur des services applicatifs permettant de compléter l'expérience touristique des visiteurs.

1.3. Méthodologie et phasage

L'élaboration du présent schéma directeur de la mobilité s'est décomposée en trois phases :

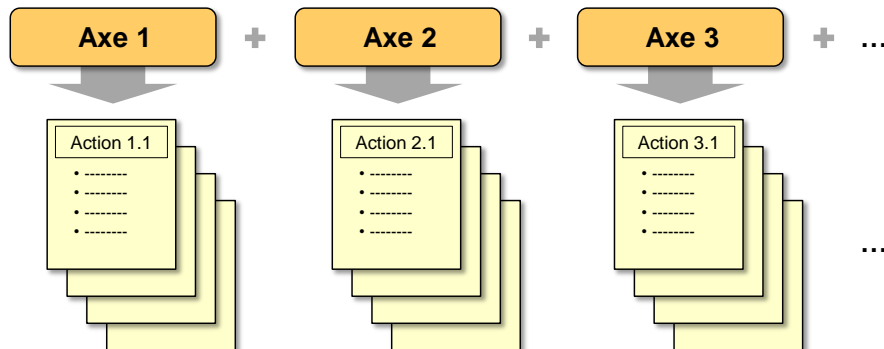
- **Phase 1 - état des lieux et diagnostic prospectif** : une importante phase de diagnostic a permis de conduire une analyse multithématique (recueil de données, visites de terrain, analyse territoriale, analyse de la demande, analyse des composantes de transport, analyse touristique...) et de rencontrer les principaux acteurs territoriaux. Cette phase s'est soldée par la tenue de deux comités techniques



- **Phase 2 - les grandes orientations du schéma directeur** : les principales orientations du plan d'actions ont été déterminées au travers d'un séminaire collaboratif décomposé en quatre ateliers thématiques. Ces ateliers ont permis de définir, mettre en débat, hiérarchiser et prioriser les différentes orientations qui seront ultérieurement traduites en actions durant la phase 3.



- **Phase n°3 – formalisation du programme d'actions** : un plan d'actions a été rédigé sur la base des orientations définies collectivement durant la phase précédente. Ce plan se décline en différents axes et schéma directeurs thématiques puis se décline en plusieurs fiches actions au travers d'une programmation temporelle.



1.4. Rappel synthétique des principaux éléments de diagnostic

Au cours de l'élaboration du schéma de mobilité, les enjeux se sont focalisés autour des multiples points caractéristiques du territoire, qui ont conditionné et orienté la co-construction du plan d'actions :

- **Des caractéristiques territoriales singulières**
 - *Un territoire d'interface, multipolarisé, avec de fortes interactions internes autour de sa ville-centre, et externes avec les agglomérations voisines.*
 - *St-Cyprien est le principal pôle d'équipement et la ville-centre de son bassin de vie.*
 - *Un territoire économiquement dépendant de l'agglomération perpignanaise, avec un faible taux d'emploi.*
 - *Une mobilité professionnelle et scolaire centrée à la fois sur la commune de résidence, et vers l'extérieur, essentiellement dans le triangle Perpignan – Canet – Argelès.*
 - *Un secteur touristique prépondérant et en profonde mutation, fortement polarisé sur le littoral de St-Cyprien.*
 - *Une forte croissance urbaine avec des spécificités tranchées entre littoral et rétro-littoral.*
- **Une hégémonie de la voiture à toutes les échelles :**
 - *Une proximité de l'A9 et de la RD914.*
 - *Un réseau routier maillé, qui fonctionne bien.*
 - *Proximité de l'agglomération de Perpignan.*
 - *Une saturation de certains axes en période estivale.*
 - *Un réseau routier aux gabarits hétérogènes.*
 - *Des liaisons viaires interurbaines inégales ou manquantes.*
 - *Un déséquilibre de maillage entre le littoral et le rétro-littoral.*
 - *Des problématiques de traversée des centres-bourgs.*

- *Un déficit de multimodalité dans les entrées de ville.*
- *De faibles problématiques de stationnement, très localisées.*
- *De nombreux projets routiers envisagés ou engagés, permettant de compléter le maillage (requalifications, contournements...).*

- **Des infrastructures cyclables nombreuses mais inégalement réparties :**
 - *Un territoire avec des entités urbaines compactes et des distances cyclocompatibles.*
 - *Une topographie et un climat favorables au vélo.*
 - *Un axe littoral « vitrine » : EV8, baladoir.*
 - *Un maillage cyclable existant important.*
 - *Un réseau fortement constitué de voies vertes.*
 - *Des axes structurants et des itinéraires est-ouest en construction.*
 - *Un rétro-littoral moins aménagé que le littoral.*
 - *Des aménagements hétérogènes et inégaux.*
 - *Des centres-bourgs peu aménagés pour les vélos.*
 - *Peu d'équipements et services (VLS, stations...).*
 - *Une offre de stationnement pour les vélos très inégale.*
 - *Un manque de liaisons est-ouest et nord-sud.*
 - *Une faible animation territoriale autour du vélo.*
 - *De multiples axes cyclocompatibles, mais non aménagés.*
 - *La voie verte de l'Agouille : projet majeur d'armature pour rééquilibrer littoral et rétro-littoral.*
 - *Un territoire très volontariste en matière de projets cyclables stratégiques cohérents.*
 - *Une stratégie touristique adossée au vélo.*
 - *Des espaces naturels et des zones de transition à valoriser.*

- **Des transports collectifs présents mais peu valorisés :**
 - *Un réseau ferroviaire structurant et stratégique à proximité, permettant l'accès à une gare régionale et une liaison transfrontalière.*
 - *Une offre TER modeste.*
 - *L'offre LIO : réseau radial structuré autour de Perpignan.*
 - *Une offre LIO modeste, et une impermanence de l'offre durant les vacances scolaires.*
 - *Importance des flux orientés vers Perpignan.*
 - *Importance des flux touristiques.*
 - *Un aéroport mal desservi en TC.*
 - *Absence de compétence TC sur la CCSR.*
 - *Absence de gare routière.*
 - *Absence d'un réel service TC sur le littoral (urbain et interurbain).*
 - *Matérialisation hétérogène du réseau (abribus, poteaux).*
 - *Une information aux voyageurs limitée.*
 - *Proximité de plusieurs lignes du réseau SANKEO.*

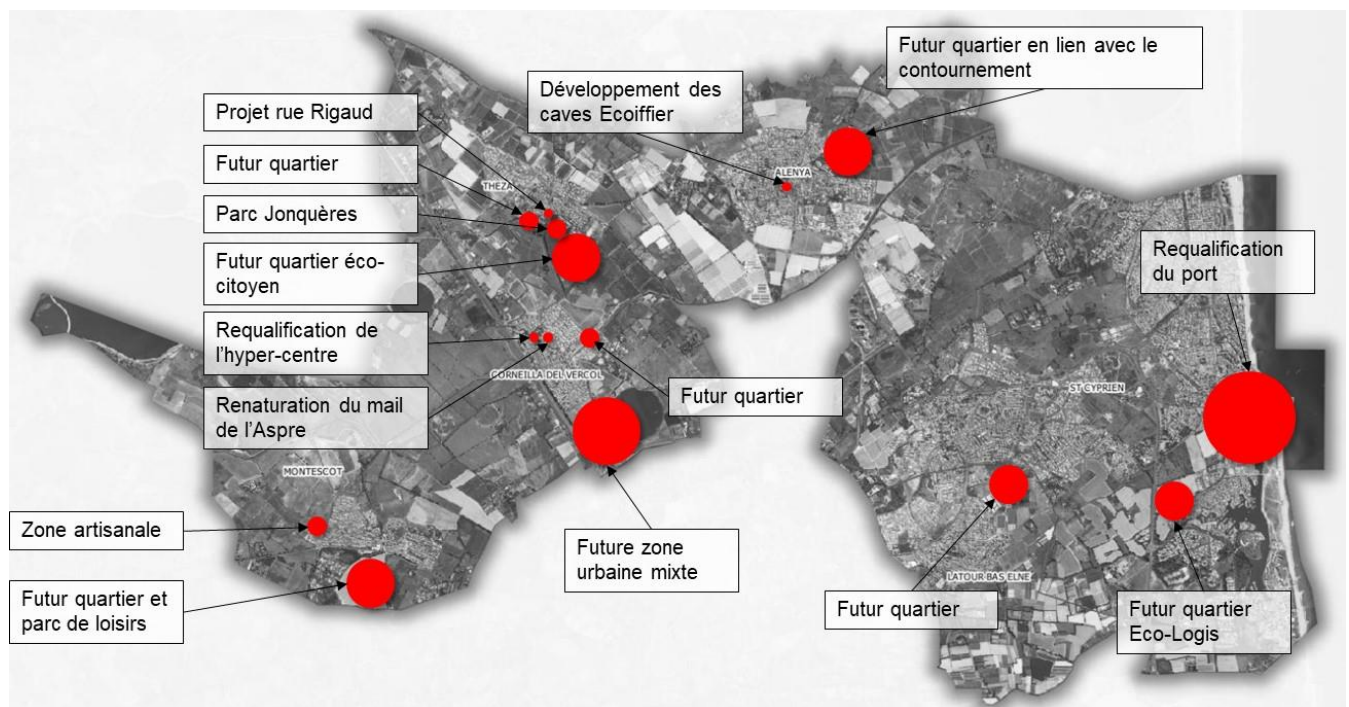
- **Des solutions écomobiles anecdotiques :**
 - *Une massification des flux vers Perpignan.*
 - *Des pratiques informelles de covoiturage.*
 - *Absence de démarches PDE/PDA/PDEI/PDES.*
 - *Absence de communication et d'animation sur le sujet du covoiturage.*

- *Faible implantation d'IRVE.*
 - *Absence d'autopartage.*
 - *Faible pérennisation des démarches pédibus.*
- **Une place des piétons parfois négligée :**
 - *Forte compacité des villages.*
 - *Le baladoir : un aménagement vitrine pour les modes actifs.*
 - *Une mixité d'usages sur les voies vertes*
 - *Un partage de l'espace public inégal dans les centres-bourgs.*
 - *Traitement PMR trop ponctuel.*
 - *Nombreux projets de requalification et de voies nouvelles.*

Notons que le schéma directeur de la mobilité a vocation à s'articuler avec le projet de territoire de la CCSR, notamment au travers de grands principes suivants visant à renforcer l'attractivité touristique au premier rang des activités économiques :

- Le développement touristique au cœur du système d'aménagement.
- L'aménagement du rétro littoral comme facteur de valorisation économique.
- Les mobilités actives comme vecteur de développement durable.
- La perspective de digitalisation du territoire.

A ce titre, comme l'illustre la carte suivante, quelques projets sont d'ores et déjà portés par les communes à plus ou moins long terme.



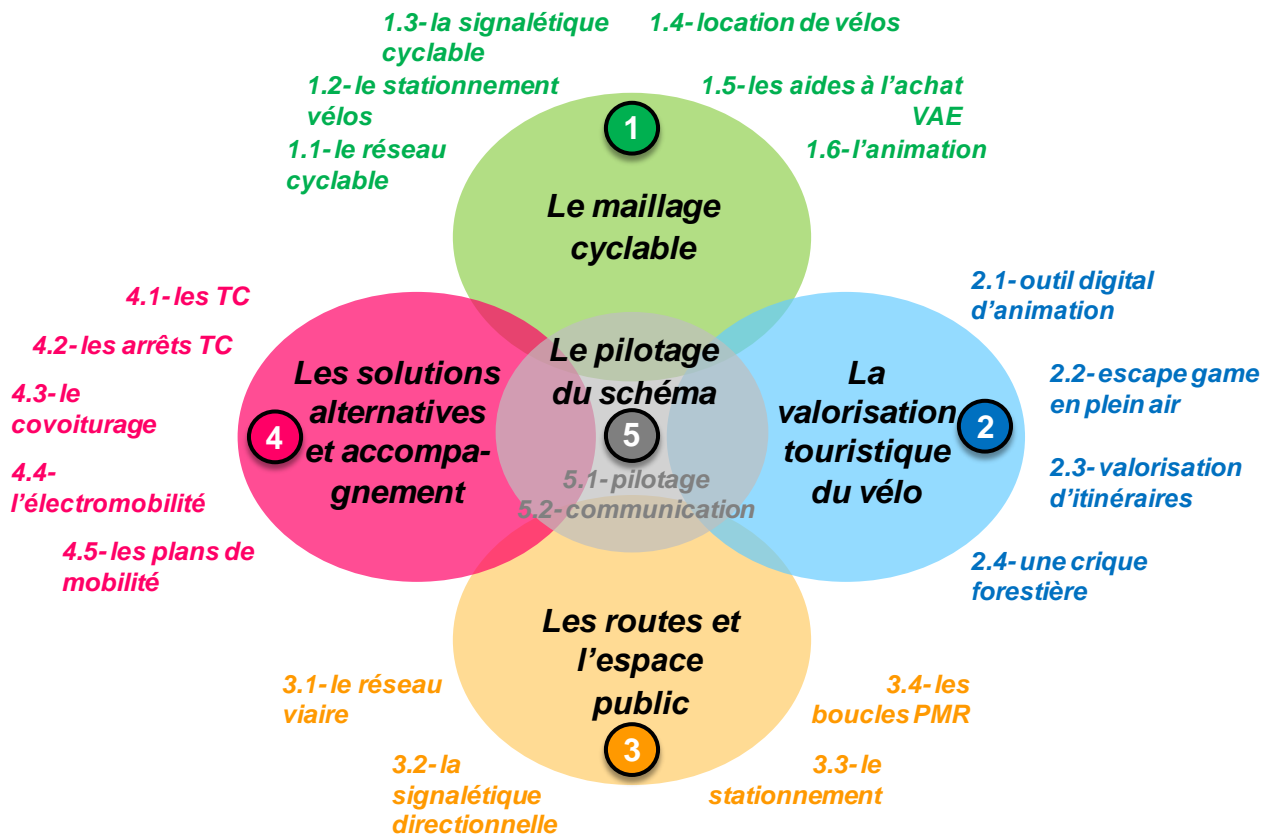
I.5. La structuration du schéma directeur de la mobilité

A l'issue des différents ateliers de travail collectif, l'élaboration du schéma de mobilité conduit à décliner une série de fiches actions, regroupées autour des **cinq axes** suivants :

- **L'axe n°1 : Le maillage cyclable - une infrastructure armature au cœur du schéma de mobilité et du développement touristique**
 - *Le réseau cyclable armature constitue le cœur du système du schéma directeur. En effet, l'infrastructure est le support du développement du tourisme au travers de l'ensemble de l'écosystème « vélo ».*
- **L'axe n°2 : Le développement du tourisme cyclable - l'innovation au service de la valorisation touristique du réseau cyclable**
 - *La collectivité souhaite innover en proposant d'augmenter l'expérience touristique du territoire en mettant en scène le maillage cyclable au travers d'un concept de « gamification ».*
- **L'axe n°3 : La voirie et l'espace public - une armature structurante et des aménagements à différentes échelles**
 - *Le réseau de voirie du territoire est une composante déterminante à la fois pour les résidents et les séjournants. Sa configuration doit s'adapter aux besoins en développement tout en préservant la qualité de vie.*
- **L'axe n°4 : Les solutions alternatives - des compléments en matière de mobilité**
 - *La mobilité individuelle doit être complétée et accompagnée par un panel de solutions alternatives permettant de favoriser l'émergence de pratiques vertueuses.*
- **L'axe n°5 : Le pilotage du schéma - une organisation à mettre en œuvre pour conduire les actions**
 - *La mise en œuvre du schéma doit s'accompagner d'un outillage de suivi qui permet de piloter la programmation envisagée.*

Dans le détail, ces différents axes représentent un total de **21 actions**. Les pages suivantes déclinent, axe par axe, **les différentes actions du schéma directeur de la mobilité**. Chaque axe se traduit par des actions thématiques qui ont une traduction sur les infrastructures :

- Un maillage cyclable.
- Des équipements sur les itinéraires touristiques à vélo.
- Une évolution du réseau de voirie.
- La mise en œuvre de solutions alternatives.
- Le dernier axe du schéma directeur se focalise sur les mesures d'accompagnement.




II- L'AXE 1 : LE MAILLAGE CYCLABLE

1- Le maillage cyclable : une infrastructure armature au cœur du schéma de mobilité et du développement touristique

- 1.1** *Le réseau cyclable*
- 1.2** *Le stationnement pour les vélos*
- 1.3** *La signalétique cyclable*
- 1.4** *Un service de location de vélos*
- 1.5** *Les aides à l'achat de VAE*
- 1.6** *L'animation de l'écosystème vélos*

Dans ce premier groupe d'actions qui s'articulent autour de l'amélioration des aménagements cyclables, la question du maillage du réseau cyclable constitue le cœur du système sur lequel se greffent des actions d'accompagnement.



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

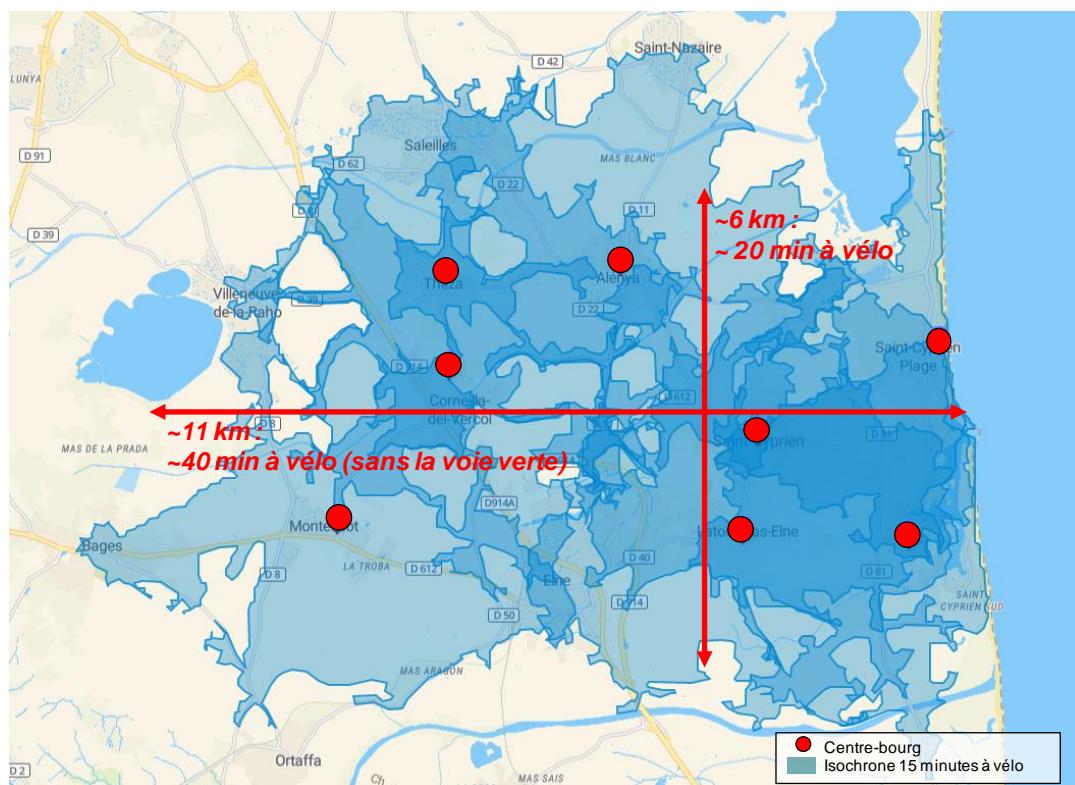
Axe 1 : le maillage cyclable – une infrastructure armature au cœur du schéma de mobilité et du développement touristique

Action 1.1 : le réseau cyclable

• Contexte

→ Une géographie adaptée au vélo :

Comme le montre l'illustration suivante, à vol d'oiseau, le territoire s'étale sur près de 11 km d'est en ouest et de 6 km du nord au sud. Les villes qui composent la CCSR sont quant à elles très compactes, de sorte que les isochrones à 15 minutes à vélo à partir des centres-bourgs couvrent la quasi-totalité du Sud Roussillon. Par ailleurs, la topographie et le climat sont très favorables à la pratique du vélo.



Carte des isochrones à vélo autour des centre-bourgs

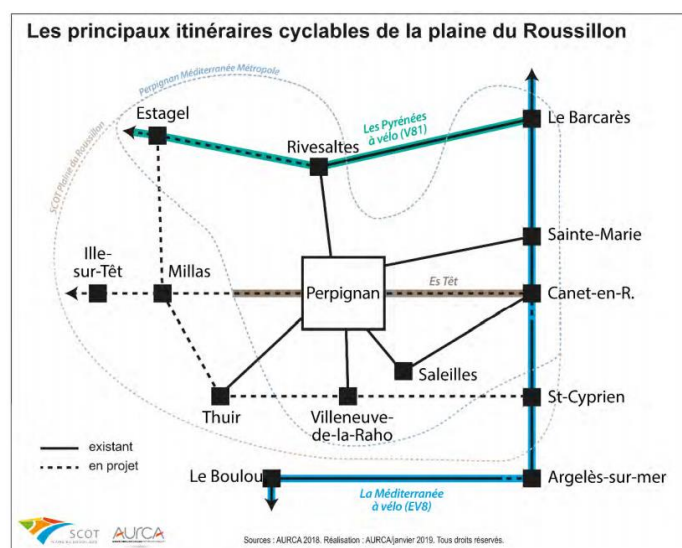
De manière générale, la pratique du vélo démontre sa pertinence sur des distances qui vont au-delà de celles pratiquées à pied, c'est-à-dire au-delà du kilomètre. Que ce soit pour des pratiques domestiques ou sportives, on observe que la mobilité cyclable s'exerce principalement sur les axes structurants interurbains mais aussi sur la partie littorale. Cette lecture des pratiques traduit l'enjeu des itinéraires cyclables structurants, sur les axes principaux.

→ Un « déjà-là » important et à renforcer :

Actuellement, du point de vue des aménagements cyclables, le rétro-littoral est moins aménagé que le littoral qui est le support de l'Eurovéloroute 8. Pour autant, malgré une hétérogénéité et une inégalité des aménagements, le Sud Roussillon bénéficie d'un maillage cyclable intéressant.

En premier lieu, L'Eurovéloroute 8, la « Méditerranée à vélo », constitue un itinéraire cyclable international reliant une grande partie du littoral de l'arc méditerranéen de l'Italie à l'Espagne. Cet itinéraire constitue une vitrine cyclable (on compte 165 000 passages sur l'année 2019, dont 30% sur les mois de juillet et août) reliant les stations balnéaires et constituant un support à l'itinérance à vélo. Cependant, cet aménagement focalise la pratique cyclable uniquement sur la bande littorale.

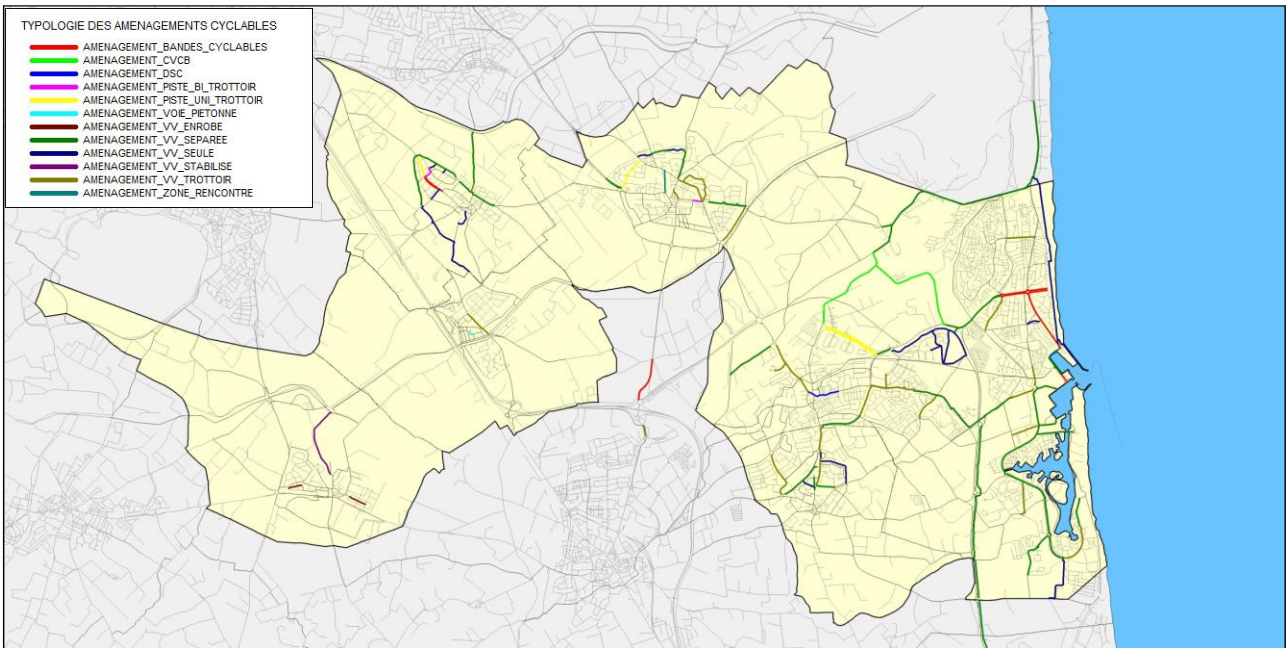
Dans un même temps, à l'échelle de la plaine du Roussillon, plusieurs axes structurants ont vocation à composer une armature cyclable. Ainsi, un axe est-ouest adossé à la grande périmétrale permettrait une liaison entre St-Cyprien et Villeneuve de la Raho en s'appuyant sur le projet de voie verte de l'Agouille de la mar. A terme, plusieurs projets envisagés permettront de compléter des liaisons est-ouest, complémentaires à la liaison littorale.



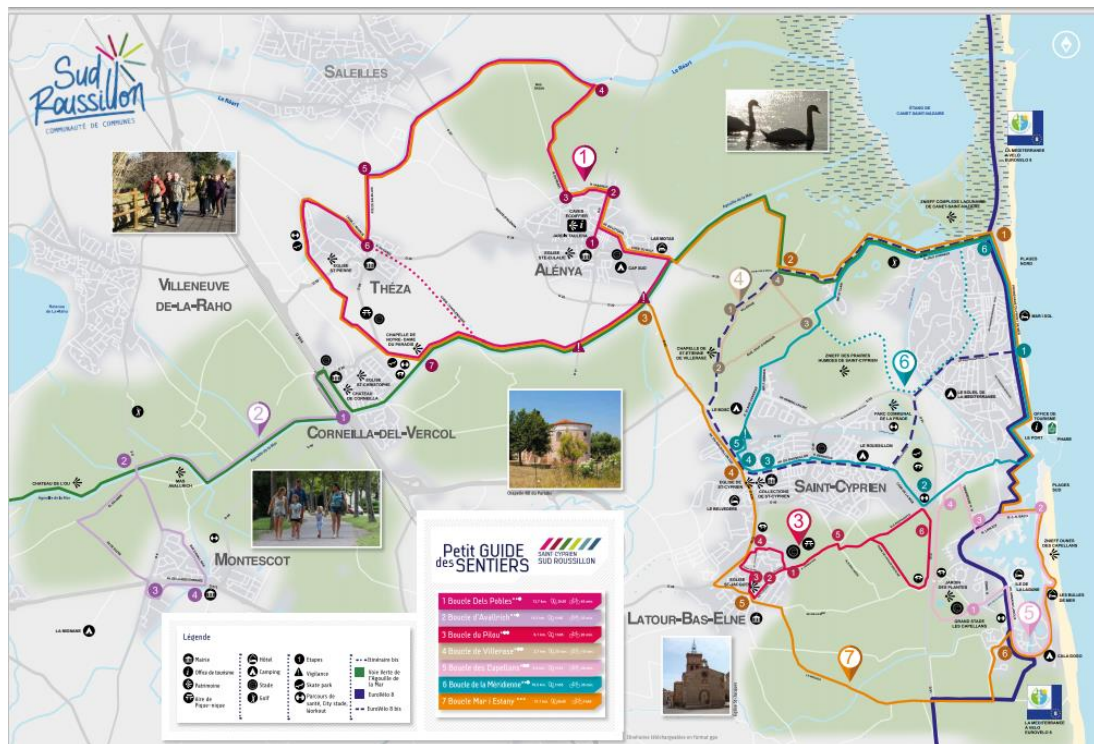
Maillage armature des itinéraires cyclables du SCOT

Localement, il faut noter la présence de boucles cyclotouristiques sur les différentes communes du Sud Roussillon. Cette offre est actuellement fragmentée car elle n'est pas encore structurée autour d'un axe armature est-ouest. Elle est composée de 7 sentiers et boucles dédiés aux modes actifs, avec une vocation plutôt touristique : vélos et marche à pied. Ces différents circuits proposent des itinéraires dont la distance va de 3 km à plus de 30 km. Au total, cela représente une offre pouvant représenter plus de 80 km. Les infrastructures mises en œuvre sont très différentes et hétérogènes : voies partagées / CVCB / aménagements urbains / voies vertes / trottoirs partagés... Ces circuits couvrent l'ensemble du territoire et se raccordent pour partie à l'armature de la future voie verte de l'Agouille de la mar et s'articulent également avec l'EV8.

La cartographie des sections cyclables aménagées révèle un déséquilibre entre le littoral et les communes rétro-littorales. Montescot et Corneilla del Vercol se distinguent plus particulièrement par la faiblesse du linéaire aménagé. De manière générale, on observe également une discontinuité dans les itinéraires et dans la nature des aménagements (sauf sur le littoral). Les principaux aménagements sont des voies vertes qui représentent 28 km de linéaire, des aménagements mixtes sur trottoir avec 8 km de linéaire, des bandes cyclables sur 3 km, des CVCB avec 2,5 km et des pistes monodirectionnelles à hauteur de trottoir sur 2 km de linéaire.



Cartographie des aménagements cyclables existants



Maillage des sentiers modes actifs du Sud Roussillon

→ Des projets et des perspectives à toutes les échelles :

La cyclabilité du territoire est un enjeu de développement économique et touristique que les collectivités ont identifié, ce qui se traduit par la mise en œuvre à court terme d'un grand nombre de projets portés par les différentes maîtrises d'ouvrage concernées :

- **Le Département des Pyrénées Orientales** : les projets du CD66 visent à créer une voie verte de St-Cyprien à Bages / Villeneuve (programmation en 3 phases 2019-2023 : Agouille de la mar) afin de contrebalancer la concentration littorale grâce à des aménagements sur des liaisons est-ouest et des antennes vers les villages alentours, ainsi qu'une antenne de desserte du collège d'Elne et une liaison entre Latour Bas Elne et Elne (via le secteur de Plalol). D'autres projets permettront de structurer l'axe littoral, connecter Alénia, St-Cyprien et Latour Bas Elne, offrant la perspective d'une continuité avec Saleilles, St-Nazaire et le Réart.
- **La CCSR et les communes** : le territoire est très dynamique en matière de projets cyclables déjà programmés à court et moyen termes. La liste suivante, non exhaustive, témoigne de cette dynamique :
 - o Des aménagements réalisés récemment :
 - *La voie du moulin à Latour Bas Elne*
 - *Le chemin de la Varnède et le secteur de Bosc d'en Roug*
 - *L'avenue de Roussillon*
 - *Une partie du chemin des Massardes*
 - o Des projets :
 - *La connexion de Théza et Corneilla del Vercol à la voie verte de l'Agouille de la Mar, et antenne RD80 en entrée de ville de Corneilla del Vercol*
 - *La voie verte des Massardes / RD22 entre Alénia et Latour Bas Elne*
 - *La requalification de l'avenue de Perpignan*
 - *La requalification de la rue du Docteur Schweitzer*
 - *Le secteur d'urbanisation future des Aspres à Latour Bas Elne*
 - *La requalification de la rue Blaise Cendrars*
 - *La requalification de la traversée de Latour Bas Elne*
 - *La requalification de la traversée de Corneilla del Vercol*
 - *L'avenue Maréchal Leclerc / RD22*
 - *Le projet de requalification du quartier de l'Aygual*
 - *Le projet du canal d'Elne...*

Avec un linéaire total de près de 33 km (dont 12 km pour la voie verte de l'Agouille de la mar), les différents projets et perspectives d'aménagement sont relativement variés. Ces différents projets complètent et rééquilibrent la concentration actuelle des aménagements cyclables sur le littoral.

La dynamique de projets est par ailleurs complétée par la perspective d'un maillage structurant de 14 aires d'accueil pour vélos. Ce réseau sera constitué d'aires principales et d'aires secondaires constituant un rappel de l'équipement principal. Le maillage envisagé couvrira toutes les polarités urbaines. Leur implantation sera en bordure de la future voie verte ou dans les centres-bourgs. Les aires disposeront d'équipements mutualisés : stationnement / point d'accueil et d'information / IRVE / mobilier urbain / équipements / outillage et gonflage / lavage... Ces aires permettront un ancrage local des

aménagements cyclables et assureront également le rôle de porte d'accès au réseau cyclable.

• Objectifs

- Mailler le territoire pour construire une infrastructure alternative, visible et continue
- Développer les pratiques cyclables
- Offrir un support au développement local et touristique
- Equilibrer le territoire en renforçant l'aménagement du rétrolittoral
- S'appuyer sur le projet de voie verte d'Agouille de la mer pour raccorder les centre-bourgs entre eux
- Connecter le maillage cyclable du Sud Roussillon aux territoires périphériques
- Sécuriser les pratiques grâce au modèle de voie verte

• Conditions de réussite

- Temporalité et homogénéité des mises en œuvre
- Ambition et qualité des aménagements
- Coordination avec les maîtrises d'ouvrage pour construire les continuités
- Ingénierie financière pour le financement des projets
- Equilibre territorial du maillage

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1
- **Axe 4** : 4.4 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les habitants du territoire
- Tous les visiteurs du territoire
- Tous les itinérants

• Saisonnalité

- Toute l'année, avec une valorisation touristique en période estivale et les ailes de saison

• Mise en œuvre opérationnelle

Lors des ateliers collaboratifs réalisés durant la seconde phase de l'élaboration du schéma directeur de mobilité, le sujet du maillage cyclable a été largement débattu en considérant différents principes :

- L'aménagement du rétro-littoral et la connexion des centre-bourgs à la voie verte de l'Agouille de la mer.
- La mise en œuvre d'aménagements principalement basés sur le modèle de voie verte, avec un traitement qualitatif adapté.
- La connexion du réseau vers les voies cyclables périphériques pour assurer une continuité et démultiplier les possibilités d'itinérance.
- La nécessité de rénover / requalifier certains aménagements cyclables existants.
- Le maillage cyclable entre les centre-bourgs.
- La mise en œuvre de liaisons nouvelles en valorisant des coulées vertes et des coulées bleues.
- La connexion avec les équipements d'Elne (collège, zone d'activités, gare SNCF)...

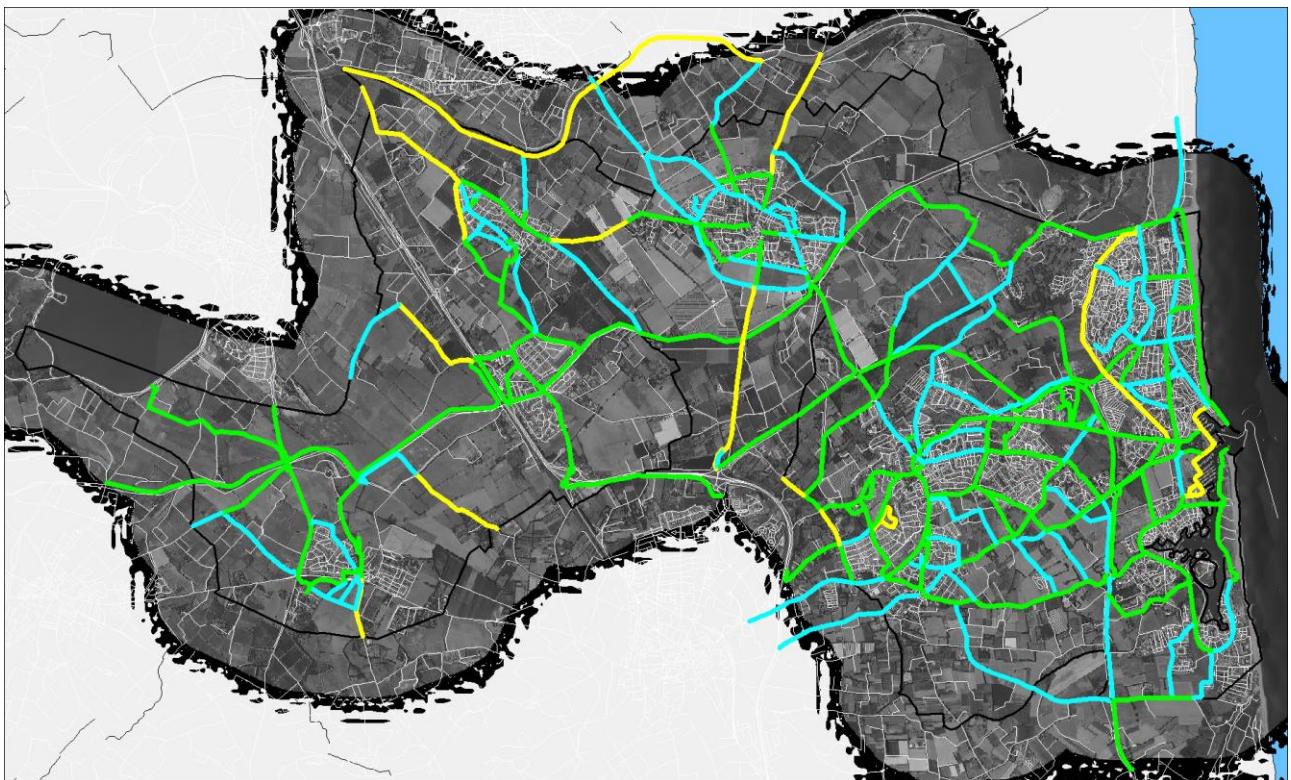
De ces principes fondateurs, résulte un maillage cyclable relativement ambitieux. Celui-ci a fait l'objet d'une traduction cartographique sur Système d'Information Géographique. En effet, compte tenu de l'ampleur du réseau ainsi élaboré, la déclinaison sur SIG permet de :

- Identifier et répertorier tous les segments composant le maillage cyclable.
- Distinguer les segments existants et ceux à réaliser.
- Associer des caractéristiques descriptives : la base SIG comprend des variables déterminant les linéaires concernés, la typologie d'aménagement, le coût de réalisation, les maîtrises d'ouvrage concernés et la temporalité de mise en œuvre.

Au titre de la programmation temporelle, il a été retenu un principe de phasage des aménagements selon trois phases afin de répartir et hiérarchiser les investissements :

- **Une phase de « priorité 1 »** : durant les dix premières années seront réalisés les aménagements les plus structurants et ambitieux, notamment ceux déjà engagés à court et moyens termes.
- **Une phase de « priorité 2 »** : durant les dix années suivantes seront réalisés d'autres aménagements complémentaires permettant de diffuser le maillage autour du réseau armature.
- **Une phase de « priorité 3 »** : durant les dix dernières années, le réseau cyclable sera finalisé avec des segments supplémentaires moins essentiels, ou bien plus complexes du point de vue institutionnel (partage de maîtrise d'ouvrage), ou bien conditionnés par des projets urbains de long terme (comme la requalification du port de St-Cyprien par exemple).

Cette temporalité définit dès lors une première lecture de la programmation des investissements qui devra être conduite. Les cartographies suivantes présentent l'ensemble du réseau en distinguant ces trois phases.



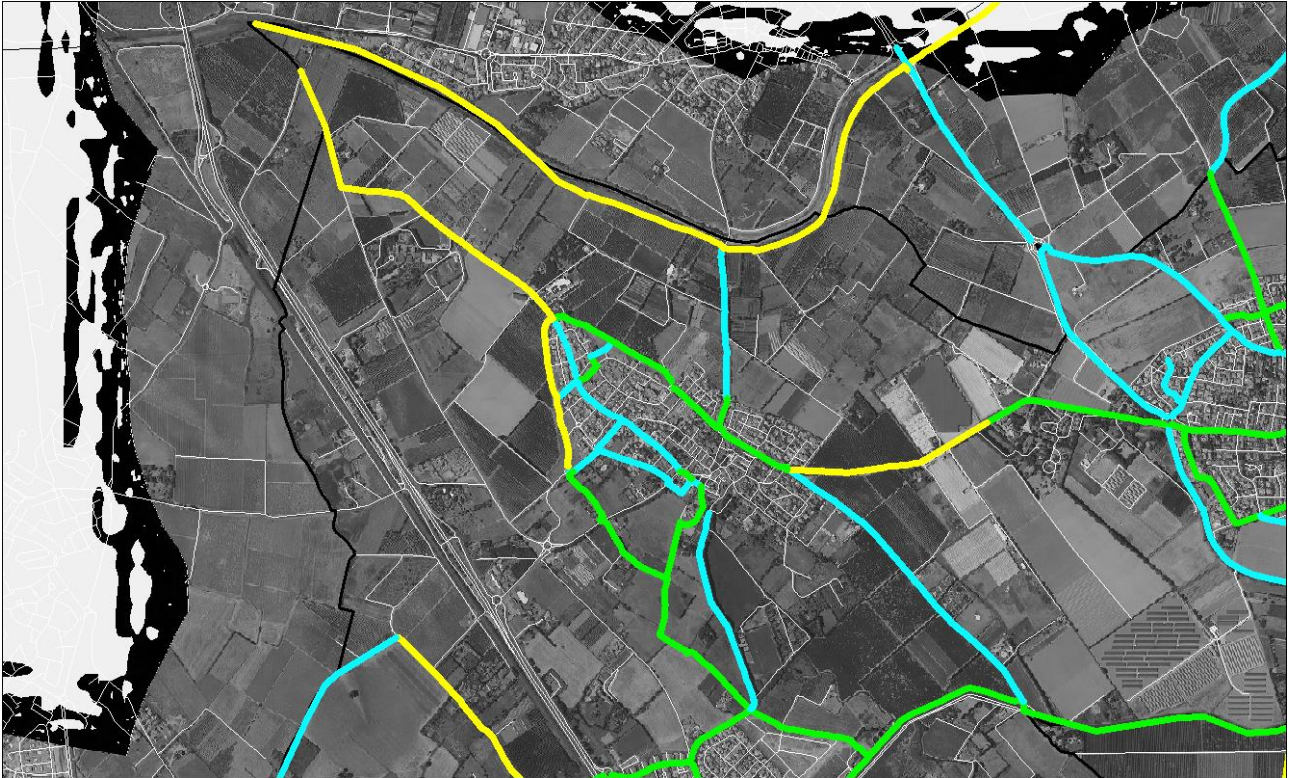
Segmentation du maillage cyclable envisagé selon les trois phases de programmation



Zoom du maillage cyclable envisagé à Montescot



Zoom du maillage cyclable envisagé à Corneilla del Vercol



Zoom du maillage cyclable envisagé à Théza



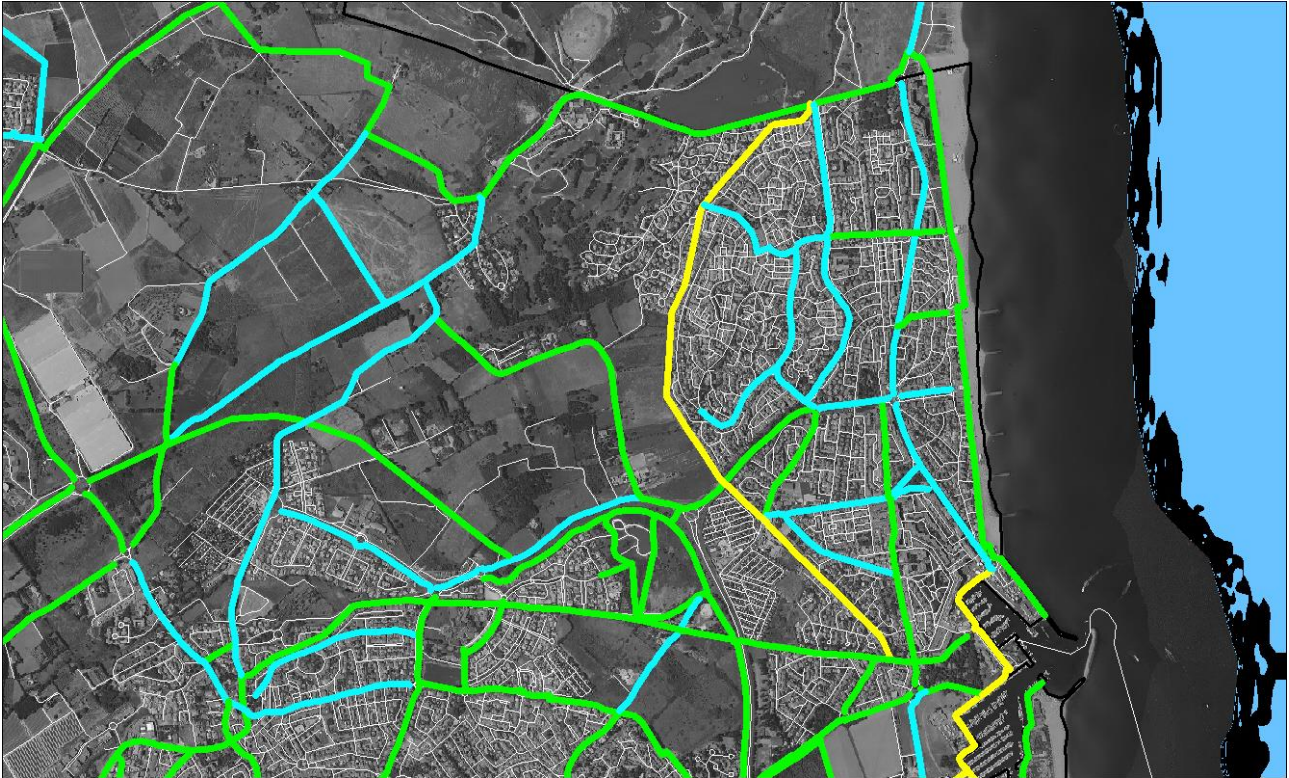
Zoom du maillage cyclable envisagé à Alénya



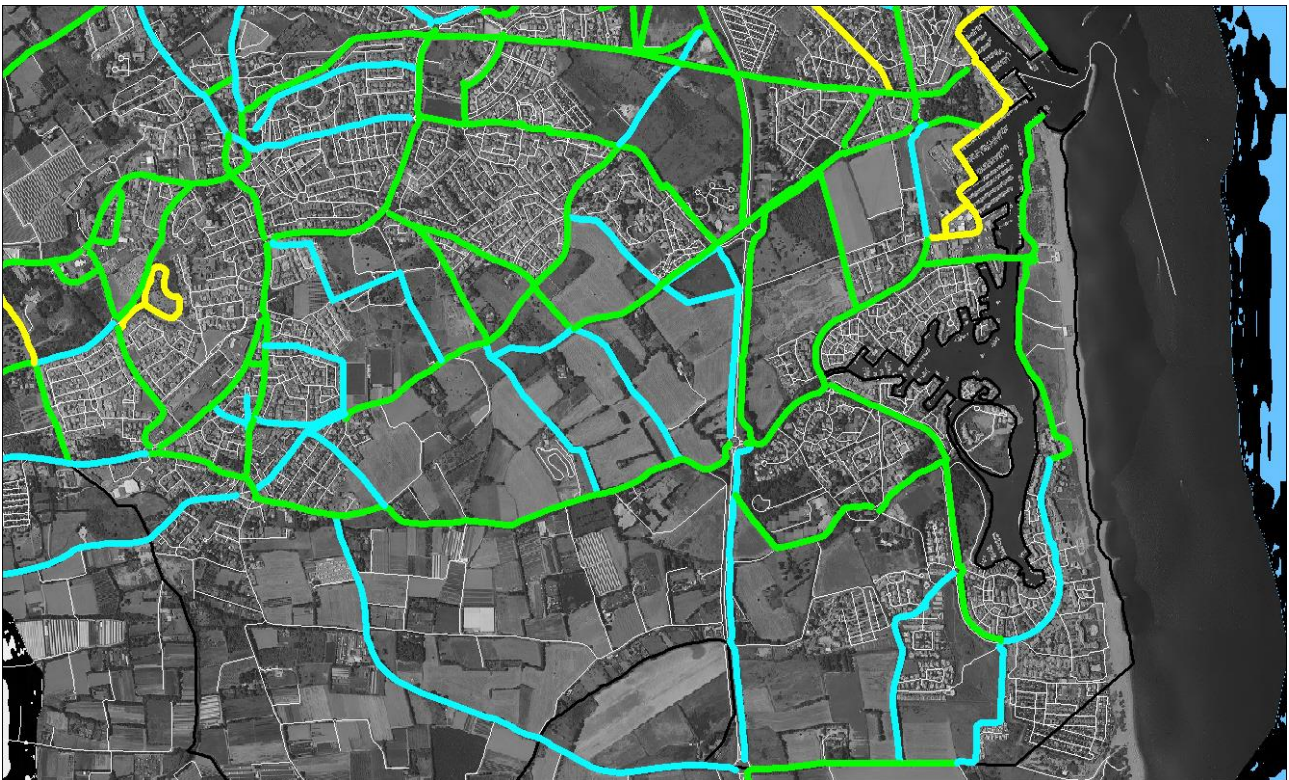
Zoom du maillage cyclable envisagé à St-Cyprien village



Zoom du maillage cyclable envisagé à Latour Bas Elne



Zoom du maillage cyclable envisagé à St-Cyprien plages nord



Zoom du maillage cyclable envisagé à St-Cyprien plages sud

Rappelons que cette représentation cartographique est complétée par un support SIG qui permet de qualifier et quantifier le réseau selon différentes variables. De manière générale et synthétique, le maillage total peut être appréhendé au travers de quelques indicateurs :

- Sur un réseau total de **152,6 km**, il faut considérer que **30,7 km** sont déjà aménagés (soit 20% du réseau). Pour autant, ces 30,7 km nécessitent une reprise plus ou moins importante des aménagements. Ainsi :
 - o Le budget de rénovation de ce linéaire est de **2,5 M€ HT**.
 - o La répartition de cette rénovation se ferait selon la temporalité suivante :
 - **Priorité 1 : 20,3 km**, pour un budget de **1,7 M€ HT** (soit **68%** du budget relatif aux 30,7 km).
 - **Priorité 2 : 9 km**, pour un budget de **0,46 M€ HT** (soit **19%** du budget relatif aux 30,7 km).
 - **Priorité 3 : 1,3 km**, pour un budget de **0,32 M€ HT** (soit **13%** du budget relatif aux 30,7 km).
 - o La maîtrise d'ouvrage de ces rénovations est quasi exclusivement assurée par la CCSR.

- Si l'on écarte les 30,7 km déjà existants, le reste du réseau à aménager représente un linéaire de **122 km**.
 - o Le budget d'aménagement de ce linéaire est de **46,2 M€ HT** (notons que certains segments ne sont pas chiffrés au niveau budgétaire car ils seront aménagés dans le cadre de projets urbains englobants).
 - o La répartition de ces aménagements se ferait selon la temporalité suivante :
 - **Priorité 1 : 59,7 km**, pour un budget de **23,1 M€ HT** (soit **50%** du budget relatif aux 122 km).
 - **Priorité 2 : 44 km**, pour un budget de **15,1 M€ HT** (soit **33%** du budget relatif aux 122 km).
 - **Priorité 3 : 18,3 km**, pour un budget de **8 M€ HT** (soit **17%** du budget relatif aux 122 km).
 - o La maîtrise d'ouvrage de ces aménagements se décline de la manière suivante :
 - **Pour la CCSR : 24,6 M€ HT**, soit **53%** du budget total.
 - **Pour la CCSR et les communes : 6 M€ HT**, soit **13%** du budget total.
 - **Pour le CD66 : 12,1 M€ HT**, soit **26%** du budget total.
 - **Pour les communes : 0,73 M€ HT**, soit **2%** du budget total
 - Une enveloppe de **2,5 M€ HT**, soit **6%** du budget total, n'est pas affectée en termes de maîtrise d'ouvrage. Il s'agira de définir le partage des financements entre la CCSR, le CD66 et PMM.

Au final, la maîtrise d'ouvrage strictement et exclusivement destinée à la CCSR représente un budget de près de **27 M€ HT**. A celui-ci s'ajoute un budget de **6 M€ HT** dont la maîtrise d'ouvrage sera partagée entre la CCSR et les communes.

Rappelons que la collectivité devra mobiliser ses compétences d'ingénierie financière afin d'engager ces projets d'aménagement dans le cadre de dispositifs de subventions et bénéficier ainsi d'un effet multiplicateur des crédits dépensés.

La programmation des investissements sera pilotée par les différentes maîtrises d'ouvrages concernées. Les aménagements seront réalisés au travers de marchés de maîtrise d'œuvre lancés progressivement, dans une logique d'axes permettant de traiter des linéaires continus. Les dispositifs de subvention feront l'objet d'une veille en continu de manière à optimiser les effets multiplicateurs des budgets mobilisés par la collectivité.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- Plusieurs maîtrises d'ouvrage sont concernées par la mise en œuvre d'aménagements cyclables :
 - La CCSR
 - Le CD66
 - Les communes

Budget estimatif :

- Le budget total est estimé à **48,6 M€ HT** dont la mise en œuvre se répartira sur une période de 30 ans, en déclinant trois périodes :
 - Phase de priorité 1 (les 10 premières années) : **24,8 M€ HT**
 - Phase de priorité 2 (les 10 années suivantes) : **15,6 M€ HT**
 - Phase de priorité 3 (les 10 dernières années) : **8,3 M€ HT**


	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
1.1- Le réseau cyclable				
- 152,6 km de réseau cyclable	24 796 054 €	15 577 065 €	8 259 949 €	48 633 068 €
TOTAL	24 796 054 €	15 577 065 €	8 259 949 €	48 633 068 €
Moyenne annuelle	2 479 605 €	1 557 706 €	825 995 €	1 621 102 €

Financeurs :

- En fonction des projets et des maîtrises d'ouvrage concernées, le budget total se répartit de la manière suivante :
 - **Pour la CCSR : 27 M€ HT**, soit **55%** du budget total.
 - **Pour la CCSR et les communes : 6,3 M€ HT**, soit **13%** du budget total.
 - **Pour le CD66 : 12,1 M€ HT**, soit **25%** du budget total.
 - **Pour les communes : 0,73 M€ HT**, soit **2%** du budget total
 - Une enveloppe de **2,5 M€ HT**, soit **6%** du budget total, n'est pas affectée en termes de maîtrise d'ouvrage. Il s'agira de définir le partage des financements entre la CCSR, le CD66 et PMM.
- Une démarche active d'ingénierie financière permettra de bénéficier de diverses subventions (Etat / Région / Département / Europe / Adème...) tout au long de la programmation des aménagements envisagés afin d'optimiser l'efficacité des budgets engagés par la collectivité.

Echéance :

- L'ensemble du maillage se répartit selon les échéances suivantes :
 - Phase de priorité 1 (les 10 premières années) : **80 km**
 - Phase de priorité 2 (les 10 années suivantes) : **53 km**
 - Phase de priorité 3 (les 10 dernières années) : **19,6 km**

	SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON
	Axe 1 : le maillage cyclable – une infrastructure armature au cœur du schéma de mobilité et du développement touristique
	Action 1.2 : le stationnement pour les vélos

• Contexte

→ Un territoire de vélos mais peu de solutions de stationnement :

En matière de pratique du vélo, les deux principaux leviers qui favorisent l'émergence des usages sont une infrastructure sécurisée et continue ainsi qu'une offre de stationnement adaptée.

En matière de stationnement, l'offre est plutôt faible sur le territoire de Sud Roussillon et assez concentrée géographiquement. Globalement, on trouve quelques arceaux dispersés de manière très anecdotique sur les communes du rétro-littoral, principalement situés au niveau d'équipements collectifs. Sur le littoral, en revanche, on trouve une plus forte concentration d'arceaux, notamment sur la partie du baladoir qui a été récemment requalifiée.

Sur le territoire, on trouve à la fois des équipements inadaptés et des équipements adaptés. Les équipements de type « pince-roue » ne sont pas adaptés car ils ne permettent pas d'attacher le cadre du vélo. Ils sont plutôt destinés à un stationnement ultra-court mais ne suffisent pas pour sécuriser le vélo vis-à-vis du risque de vol.

Les équipements peu adaptés



A l'inverse, les équipements de type « arceau » permettent d'attacher le cadre du vélo, et donc de sécuriser davantage le stationnement. Un arceau permet d'accueillir deux vélos. Le littoral de St-Cyprien a fait l'objet d'un investissement récent avec l'installation de nombreux arceaux. A proximité de la CCSR, notons que la gare d'Elne est équipée de boîtes fermés et sécurisés (pour le stationnement de longue durée).

Les équipements adaptés



→ Un projet de maillage sur lequel s'appuyer :

La CCSR porte un projet de maillage d'un réseau d'aires d'accueil pour les vélos permettant d'équilibrer et mettre à niveau les équipements sur toutes les communes. Cette opération est en cours de lancement et devrait se déployer sur la période 2022/23. Ce sont des projets communaux subventionnables à 80%.



Maillage des aires d'accueil

Les équipements ainsi conçus constituent un réseau **mutualisé** intégrant différentes fonctions : parking, bâtiment accueil, information, services, espaces verts, IRVE... Le niveau d'équipement de chaque aire sera variable.

La première aire d'accueil qui sera mise en service se trouve au nord de St-Cyprien. C'est l'aire de Cipriani. Elle sera livrée pour l'été 2021. Cette aire intégrera une capacité de covoiturage à proximité de l'axe du baladoir.

• Objectifs

- Sécuriser et favoriser l'usage du vélo
- Rendre visible et promouvoir le vélo
- Développer les équipements autour du système vélos
- Adapter l'offre de stationnement vélos

• Conditions de réussite

- La coordination entre les communes
- Un bon maillage des zones de stationnement
- La visibilité des aménagements
- L'articulation avec la voie verte de l'Agouille de la mar.

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1
- **Axe 4** : 4.4 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les usagers du vélo

• Saisonnalité

- Aucune saisonnalité

• Mise en œuvre opérationnelle

En complément de l'opportunité de la future voie verte de l'Agouille de la mar, il est nécessaire de diffuser et disperser les usages en maillant une offre de stationnement pour les vélos. Cette offre doit satisfaire certains principes :

- **La localisation** : pour chaque type d'équipement, il s'agira de définir les points d'intérêt qui seront équipés. Il faudra tenir compte de la géographie des spots touristiques, des lieux de vie, des équipements, des commerces et services publics. Le maillage tiendra également compte à terme de l'axe de la voie verte de l'Agouille de la mar en intégrant les points de vue et les zones de repos. Globalement, il faudra veiller à calibrer l'offre en respectant un certain équilibre territorial et une bonne adéquation vis-à-vis des usages et besoins. Notons que chaque commune devra conserver la maîtrise de la localisation des équipements.
- **L'homogénéité des équipements** : pour les arceaux par exemple, il faudra collectivement choisir un modèle qui sera adapté et déployé sur l'ensemble des communes (plus largement, il faudra déterminer une gamme d'équipements respectant une esthétique orientée « Sud Roussillon »). Il en va de même pour les autres catégories d'équipements. L'idée est évidemment de coordonner les équipements sur le territoire. Par ailleurs, il faudra veiller à choisir des équipements robustes qui résisteront à l'épreuve de temps et à un usage intensif.
- **La typologie des équipements** : l'offre de stationnement doit être plurielle et s'adapter au contexte et aux besoins.
 - **Les arceaux classiques** : les arceaux sont les dispositifs les plus adaptés au stationnement de courte durée, en veillant à leur robustesse et l'homogénéité.
 - **Les abris vélos** : ce sont de capacités de stationnement abritées pour une durée courte à moyenne.
 - **Le stationnement privé sécurisé** : il peut être pertinent d'installer des locaux réservés aux vélos dans les ensembles d'habitat social qui n'en bénéficient pas. Jusqu'au 31 décembre 2021, le programme ALVEOLE permettait de subventionner ce type de projet.
 - **Les boxes sécurisés** : ils sont nécessaires dans les lieux de stationnement de longue durée comme une gare routière, ferroviaire, ou bien une aire de covoiturage.
 - **Les vélo-stations** : ce sont des équipements qui permettent le gonflage, le nettoyage et le petit entretien des vélos. Les aires d'accueil pour vélos sont censées intégrer ce type d'équipement mais elles ne seront pas toutes équipées de cette fonction.
 - **Les IRVE** : actuellement, on ne trouve pas d'IRVE dédiées aux vélos sur le territoire. Les futures aires d'accueil seront néanmoins équipées de prises pour les VAE. Notons que le SYDEEL66 va déployer une dizaine d'IRVE à

charge rapide sur le territoire (pour les voitures). En fonction de leurs caractéristiques techniques, ces équipements pourraient également avoir une déclinaison pour les vélos.

- **Les aires d'accueil vélos** : ces équipements structurants ont vocation à créer des points d'ancrage maillant le territoire. Le programme de déploiement de ces équipements a été élaboré par la CCSR en coordination avec les communes.

<p>Les arceaux</p>  <p>500 € l'arceau pour 2 vélos, posé</p>	<p>Les abris vélos</p>  <p>A partir de 2 000 €</p>	<p>Les parkings privés</p>  <p>A partir de 20 000 €</p>
<p>Les boxes à vélos</p>  <p>6 000 € pour 4 places des solutions amovibles existent</p>	<p>Les vélo-stations</p>  <p>Près de 10 000 € pour une vélo-station posée</p>	<p>Les IRVE</p>  <p>A partir de 2 500 € la borne avec 2 points de charge</p>



Exemple de mise en œuvre d'un stationnement privatif sécurisé dans un ensemble d'habitat collectif (programme ALVEOLE)

Pour la mise en œuvre de l'offre de stationnement, les points suivants devront être considérés :

- **Le dimensionnement des investissements** : le programme de stationnement pourra être calibré de la manière suivante :
 - **Les arceaux classiques** : 30 arceaux pour chaque polarité urbaine.
 - **Les abris vélos** : un abri vélos pour chacune des 7 polarités urbaines.
 - **Le stationnement privé sécurisé** : 3 locaux de stationnement privé sécurisé. Ces unités pourraient être implantées dans les ensembles collectifs Port Cipriano / Résidence du Soleil / Résidence Calypso.
 - **Les boxes sécurisés** : 3 boxes à répartir sur les aires de covoiturage.
 - **Les vélo-stations** : 3 vélo-stations à répartir dans les centres-bourgs ou les aires d'accueil qui ne comptent pas d'équipement de ce type (en complément de ce qui sera réalisé dans les aires d'accueil).
 - **Les IRVE** : 20 bornes à répartir sur le territoire, en complément des IRVE voitures et des IRVE disponibles sur les aires d'accueil. Ces bornes pourront être réparties le long des itinéraires cyclables pour assurer les possibilités de recharges (sur la voie verte de l'Agouille de la mer, en respectant l'équilibre entre littoral et rétro-littoral). Ces IRVE pourront être autonomes avec une solution technique photovoltaïque.
 - **Les aires d'accueil** : le maillage déterminé par la CCSR et les communes compte 9 aires principales et 5 aires secondaires.
- **La programmation des investissements** : un phasage collectif devra être élaboré afin de répartir l'effort. Le stationnement pourrait ainsi être prioritaire dans un premier temps car il donne une certaine visibilité du système vélos dans l'espace public. Les autres types d'équipements, tels les vélo-stations ou les parkings privés, ne seraient ainsi envisagés qu'à moyen terme, en fonction du développement de la pratique du vélo.
- **La communication** : la mise en œuvre des investissements devra s'accompagner d'une communication pédagogique et la production de supports adaptés, comme une carte de l'offre de stationnement par exemple.

Pour mettre en œuvre cette offre de stationnement, le pilotage pourrait être assuré par l'une des communes de la CCSR, ou bien par la CCSR elle-même. En fonction des quantités et de la programmation, l'opération pourrait prendre la forme d'un groupement de commandes sur la base d'un cahier des charges adapté.

La question du suivi de la démarche dans le temps devra être intégrée, ainsi que celle de l'entretien des aménagements.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR et les communes.

Budget estimatif :

- Le budget total est de **794 k€ HT** sur toute la période. Il se répartit de manière progressive selon les différentes composantes de l'action. La mise en œuvre des aires d'accueil représente le principal poste sur la phase de priorité 1.

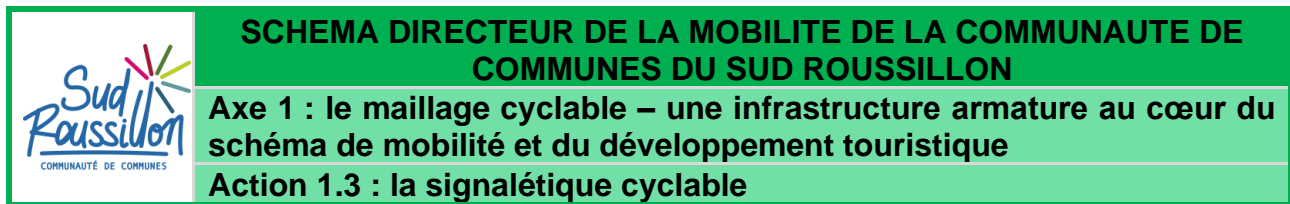
	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
1.2- Le stationnement pour les vélos				
- stationnement privé (ALVEOLE) : 3 box privés sur l'ensemble de la période, soit 1 tous les 10 ans)	20 000 €	20 000 €	20 000 €	60 000 €
- aires d'accueil vélos : 9 aires principales et 5 aires secondaires	517 000 €	0 €	0 €	517 000 €
- arceaux : 30 arceaux pour chacune des 7 polarités urbaines de la CCSR	105 000 €	0 €	0 €	105 000 €
- abris vélos : 7 abris, soit un abri pour chacune des 7 polarités urbaines de la CCSR	14 000 €	0 €	0 €	14 000 €
- vélo-stations : 3 vélo-stations complémentaires aux équipements proposés par les aires d'accueil	0 €	30 000 €	0 €	30 000 €
- box sécurisés : 3 box à répartir sur les différentes aires de covoiturage (un box en priorité 1, puis 2 boxes)	6 000 €	12 000 €	0 €	18 000 €
- IRVE vélos : 20 bornes à répartir sur le territoire (25% en priorité 1, 25% en priorité 2, puis 50% en priorité 3)	12 500 €	12 500 €	25 000 €	50 000 €
TOTAL	674 500 €	74 500 €	45 000 €	794 000 €
Moyenne annuelle	67 450 €	7 450 €	4 500 €	26 467 €

Financeurs :

- La CCSR et les communes.
- Possibilité de s'appuyer sur des programmes de subvention du type d'ALVEOLE.

Echéance :

- Certaines actions sont priorisées dans la première phase : c'est le cas des aires d'accueil, des arceaux et des abris vélos.
- Les vélo-stations complémentaires aux aires d'accueil seront déployées en priorité 2.
- Les autres composantes de l'action sont déployées progressivement.



• Contexte

→ Une signalétique globalement très anecdotique :

Pour se repérer dans l'espace, la signalétique joue un rôle essentiel, d'autant plus lorsque la fréquentation d'un territoire est fortement touristique, c'est-à-dire constituée d'usagers qui séjournent occasionnellement et se renouvellent chaque semaine.

Sur n'importe quel territoire, la signalétique se doit d'assurer les fonctions suivantes :

- Accueillir le visiteur.
- Orienter et guider le visiteur.
- Faire connaître le territoire et attirer le visiteur.

Pour être fonctionnelle, la signalétique doit par ailleurs présenter les qualités suivantes :

- Etre sobre afin de faciliter la lecture.
- Etre continue et systématique afin de jaloner correctement les itinéraires sans interruption.
- Etre uniforme afin de déclencher des réflexes de reconnaissance naturelle et de participer à la valorisation du territoire en tant qu'outil de liaison des différentes parties du territoire.
- Etre pérenne afin d'offrir une bonne tenue dans le temps.

Sur le territoire du Sud Roussillon, la signalétique cyclable ne respecte pas l'ensemble de ces principes et est globalement insuffisante (même s'il faut reconnaître l'initiative de jalonnement des sentiers de la CCSR).

• Objectifs

- Améliorer la visibilité des équipements
- Unifier la signalétique sur le territoire
- Optimiser et faire converger le dispositif d'orientation
- Améliorer la compréhension des usagers et la lisibilité du territoire
- Favoriser la pratique du vélo sur des itinéraires prioritaires

• Conditions de réussite

- La coordination des acteurs concernés
- L'intégration de la démarche collective, avec un pilotage identifié
- La convergence des dispositifs signalétiques
- Une bonne adaptation progressive des panneaux
- La pérennisation et la mise à jour de la démarche

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1 / 3.2
- **Axe 4** : 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les usagers du vélo

• Saisonnalité

- Aucune saisonnalité

• Mise en œuvre opérationnelle

En matière de signalétique cyclable, la priorité sera donnée aux dispositifs suivants :

- La signalétique cyclable directionnelle vers les équipements et les itinéraires.
- La signalétique identitaire et informationnelle.

Afin d'élaborer et mettre en œuvre un dispositif homogène et coordonné de signalétique à l'échelle du Sud Roussillon, les étapes ci-après seront suivies :

- **La mise en place d'un pilotage collectif** : la signalétique est un sujet transversal et structurant pour le territoire et il s'agira donc de construire un partenariat adapté pour conduire cette démarche. Il s'agira de définir un pilotage technique et un pilotage institutionnel associant la CCSR, les communes du Sud Roussillon ainsi que l'OT. La démarche sera conduite par le référent mobilité de la CCSR.
- **La définition des attendus de la démarche** : la mise en œuvre d'une signalétique intégrée nécessite une analyse et une réflexion préalable qu'il faut confier à un prestataire spécialisé. Pour ce faire, il faudra au préalable définir des éléments de cahier des charges relatifs à la prestation d'étude signalétique. Ces éléments, déterminés collectivement, devront indiquer les points suivants :
 - **Les périmètres de recensement des panneaux existants** : on travaillera évidemment à l'échelle de l'ensemble des communes du Sud Roussillon, tout en tenant compte des secteurs de transition au nord au sud et à l'ouest du territoire.
 - **La nature des signalétiques à analyser** : on se concentrera sur les panneaux de signalisation indiquant les équipements structurants et les itinéraires stratégiques. L'étude consistera en préalable à recenser les panneaux présents sur le périmètre, vérifier la continuité des itinéraires, analyser la cohérence et l'homogénéité de la dénomination des sites, analyser l'adéquation des panneaux et des informations indiquées, analyser la convergence des modalités de présentation de l'information, analyser la pertinence de l'implantation...
 - **Les objectifs et les propositions attendues** : sur la base des observations réalisées, il s'agira de produire des propositions afin de déterminer les caractéristiques techniques de la future trame signalétique. Cela prendra la forme d'une charte signalétique adaptée mettant en œuvre une stratégie à l'échelle du Sud Roussillon, avec les objectifs suivants : cohérence de la signalétique, unité, simplicité, compréhension, continuité des itinéraires. Les propositions porteront sur la mise en œuvre stratégique et opérationnelle : le maillage, la dénomination des sites et leur nomenclature, les modalités d'information, la typologie des panneaux, phasage, priorisation et progressivité des actions à réaliser... Notons que la signalétique devra s'articuler avec les actions de valorisation touristique du territoire en mettant en avant les sites emblématiques et les espaces exploités par la démarche de gamification. Par ailleurs, une considération multilingue pourra être intégrée à la signalétique.

- **Le lancement d'un appel d'offres** : pour réaliser l'étude de définition d'une signalétique à l'échelle du Sud Roussillon, la démarche administrative pourra prendre la forme d'un groupement de commandes qui rassemblera les différents partenaires financeurs. Au travers des éléments de cahier des charges définis antérieurement, la mise en concurrence permettra de sélectionner un prestataire.
- **La validation des propositions** : le comité de pilotage validera les propositions du bureau d'études et choisira également un phasage de mise en œuvre.
- **Le lancement des commandes** : en fonction des choix effectués par le comité de pilotage, la réalisation et l'installation des panneaux et systèmes seront commandées sous la forme la plus adaptée (commandes directes / mise en concurrence / groupement de commandes...).
- **La pérennisation de la signalisation** : à la suite de la mise en œuvre des solutions retenues, l'entretien et la mise à jour des dispositifs de signalisation devront être également encadrés et assurés.



Exemples de panneaux de signalisation piétonne pouvant être déclinée pour une signalisation cyclable

En ce qui concerne la signalétique identitaire et informationnelle, il s'agira également d'intégrer des principes de mise en œuvre dans l'étude qui sera réalisée. Les propositions qui seront avancées devront se prononcer sur les points suivants :

- **La nature des totems** : les communes doivent rechercher une convergence pour une meilleure identification commune des sites et une clarification des portes d'entrée et des itinéraires.
- **Le lieu d'implantation des totems d'identification** : il s'agira de déterminer les meilleurs sites pour localiser ces totems, permettant d'articuler la chalandise

des centre-bourgs et la connexion avec les grands itinéraires cyclables (avec la voie verte de l'Agouille de la mar en premier lieu).

- **Les informations à diffuser** : en entrée de ville, on trouve généralement des points d'information qui présentent une spatialisation de la commune et une localisation des principaux équipements. Ces totems pourraient jouer le rôle de points d'information au travers de cartes pouvant être mises à jour de manière coordonnée sur l'ensemble du territoire en fonction des évolutions. Il faudra opter pour des principes convergents relatifs à la charte graphique et aux informations présentées. Ce type de cartographie pourrait même être enrichi par une présentation succincte sous forme d'encart d'informations mobilité : une carte du réseau, une carte des temps...

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR et les communes.
- Collaboration possible avec le CD66.
- Collaboration possible avec l'OT.

Budget estimatif :

- Le budget total est de **110 k€ HT** sur toute la période. Il se concentre principalement sur la phase de priorité 1.


	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
1.3- La signalétique cyclable				
- étude signalétique	20 000 €	0 €	0 €	20 000 €
- pose de 200 panneaux : 70% en priorité 1, 20% en priorité 2 puis 10% en priorité 3	42 000 €	12 000 €	6 000 €	60 000 €
- pose de 6 totems	30 000 €	0 €	0 €	30 000 €
TOTAL	92 000 €	12 000 €	6 000 €	110 000 €
<i>Moyenne annuelle</i>	<i>9 200 €</i>	<i>1 200 €</i>	<i>600 €</i>	<i>3 667 €</i>

Financeurs :

- La CCSR et les communes.
- Co-financement possible du CD66.

Echéance :

- Durant la phase de priorité 1, l'étude signalétique sera réalisée. Les aménagements signalétiques seront en très grande partie réalisés durant cette même période.



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 1 : le maillage cyclable – une infrastructure armature au cœur du schéma de mobilité et du développement touristique

Action 1.4 : un service de location de vélos

• Contexte

→ Une offre privée limitée :

Dans un territoire fortement touristique comme le Sud Roussillon, les flux de séjournants qui se renouvellent chaque semaine en période estivale ne sont pas systématiquement équipés en vélo. Dès lors, une offre de location de vélos serait de nature à apporter une réponse, d'autant plus dans un contexte où les pratiques cyclables sont appelées à se développer au regard de l'augmentation programmée des infrastructures cyclables.

Pour autant, l'offre de location du Sud Roussillon se limite à la présence de trois opérateurs localisés à St-Cyprien : Bike'n'beach sur la plage, Super Utile au centre commercial de l'Aygal, et plus récemment la Quincaillerie du Port.

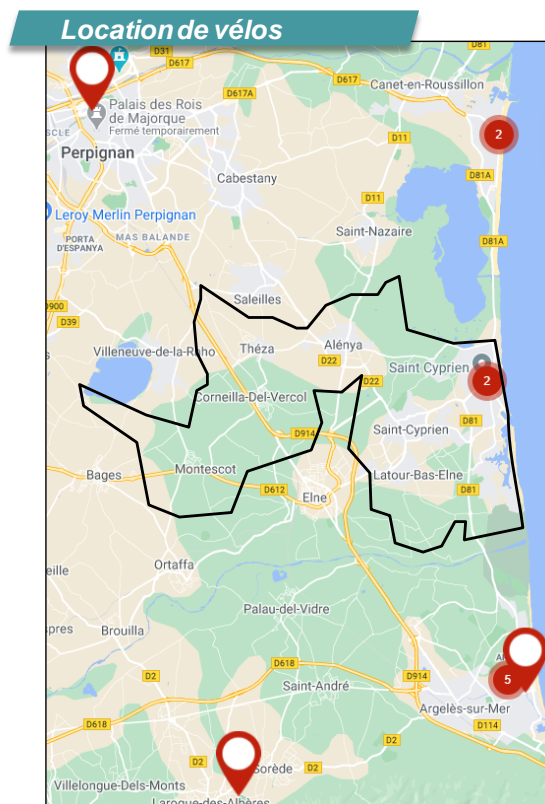
A titre de comparaison, on observe la présence de 2 opérateurs au Canet et 5 à Argelès. En ce qui concerne Perpignan, il existe un service métropolitain de location longue durée de vélos et trottinettes électriques (SANKEO vélos et trottinettes).

Durant l'été 2020, l'OT témoigne d'un réel engouement pour la pratique du vélo, de sorte qu'il aura fallu disposer de trois fois plus de vélos pour répondre à la demande.

Par ailleurs, il n'existe pas d'offre de vélos en libre service. En effet, ce modèle de location est plutôt adapté aux zones urbaines denses. Un contexte de forte fréquentation saisonnière n'est pas suffisant pour générer une viabilité économique pour un opérateur privé.

→ Une initiative locale publique à renforcer :

L'OT de St-Cyprien est labellisé « point d'accueil vélos ». A ce titre, il propose des équipements et services à destination des cyclistes. Un fléchage est également opéré vers les autres OT et des partenaires « vélo-friendly ».



Localisation des loueurs de vélos

Pour palier le manque d'offre de location, l'OT a acquis une vingtaine de vélos enfants et adultes afin de proposer un service de location en coordination avec un local prêté par la collectivité. Grâce aux vélos dont l'OT dispose, des formules de location sous forme de visites guidées thématiques (gourmandes, historiques) sont régulièrement proposées durant la saison touristique. Cependant, cette solution se confronte aux problématiques d'entretien et de moyens humains pour assurer l'exploitation.

ICI A L'OFFICE DE TOURISME VOUS TROUVEREZ :

- Des arceaux pour attacher votre vélo
- Un point d'eau potable et des sanitaires
- Le bulletin météo à 3 jours
- Un kit réparation petites avaries
- Une prise électrique pour recharger vos téléphones et autres
- La liste des loueurs et réparateurs de vélo sur Saint-Cyprien et les communes alentour
- La documentation et les itinéraires cyclables
- Les horaires de trains acceptant les vélos et taxis acceptant les cyclistes



Point d'accueil vélo de l'OT de St-Cyprien

• Objectifs

- Apporter une solution aux usagers ne possédant pas de vélo
- Favoriser la pratique du vélo
- Donner de la visibilité aux vélos
- Stimuler l'écosystème des acteurs locaux du vélo
- Maîtriser l'offre et la répartir sur le territoire

• Conditions de réussite

- Coordination entre opérateurs publics et privés
- Mise en œuvre de la maintenance
- Partenariat possible avec un fabricant local
- Mise en œuvre d'une animation permettant de valoriser l'usage de la flotte de véhicules

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1
- **Axe 4** : 4.4 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les usagers, résidents et séjournants

• Saisonnalité

- Principalement en période estivale et durant les ailes de saison

• Mise en œuvre opérationnelle

Idéalement, la présence d'un opérateur durant la période estivale (élargie aux ailes de saison) permettrait d'apporter une réponse au besoin de location de vélos. Cependant, la question de l'équation économique et de la viabilité rendent difficile une telle implantation.

Dès lors, pour palier à cette carence, et pour ne pas dépendre du bon vouloir d'acteurs économiques, la collectivité pourrait s'engager dans une solution hybride, sur mesure, s'articulant autour des points suivants :

- **L'achat d'une flotte de vélos électriques** : un total de 20 vélos à assistance électrique seraient acquis par la collectivité.
- **L'achat d'une flotte de vélos classiques** : un total de 20 vélos classiques seraient acquis par la collectivité.
- **La mise en œuvre d'un partenariat avec un ou plusieurs opérateurs locaux** : l'exploitation des flottes de véhicules pourrait se faire de manière partagée par l'OT, avec la participation d'un ou plusieurs opérateurs locaux afin de diversifier les sites de location et les modalités d'exploitation. Cette logique partenariale offrirait plusieurs avantages :
 - **Une meilleure répartition géographique** : en s'appuyant sur plusieurs opérateurs, il serait possible de bénéficier de plusieurs sites afin de ne pas concentrer l'offre exclusivement à St-Cyprien. L'offre pourrait ainsi se répartir en valorisant les équipements structurants programmés (les aires d'accueil par exemple) et les sites emblématiques (parc de la Prades, les Capellans, etc...).
 - **Une valorisation de l'usage des véhicules** : sous l'impulsion de l'OT, des formules commerciales seront mises en œuvre pour exploiter les flottes de véhicules. Ces formules combineront la typologie des clients (familles / jeunes / couples...) avec une typologie d'usages (balade / gamification / usage longue durée...).
 - **La définition d'une charte d'exploitation** : pour formaliser les relations entre la collectivité et les opérateurs, une charte déclinant les modalités d'utilisation sera élaborée. Cette charte intégrera les obligations des différentes parties notamment sur la question de l'entretien de la flotte (un budget de la collectivité sera alloué mais devra être complété par les opérateurs) ainsi que sur les aspects financiers (prix).

L'acquisition des vélos se fera au travers d'un appel d'offres. Notons tout de même l'opportunité d'un partenariat avec un fabricant local (exemple de la société CAMINADE). Le renouvellement des vélos se fera a minima au bout de 10 années (voire plus rapidement en fonction de l'évolution du matériel et de l'efficacité de la maintenance).

Cette formule d'exploitation hybride offre l'opportunité à la collectivité de maîtriser les modalités d'offre et d'en définir les contours et les orientations.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR et les communes, en coordination avec l'OT de St-Cyprien et en partenariat avec des opérateurs locaux

Budget estimatif :

- Le budget total est de **228 k€ HT** sur toute la période. Il est équivalent sur chacune des périodes car il est reconduit tous les 10 ans au niveau de l'achat des vélos.

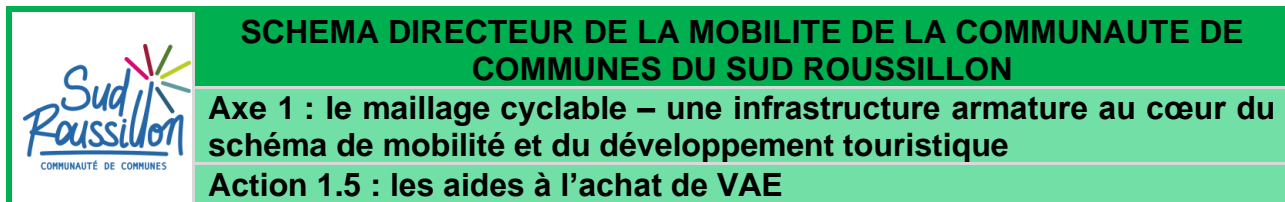
	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
1.4- Un service de location vélos				
- achat de 20 VAE : le parc sera renouvelé tous les 10 ans	40 000 €	40 000 €	40 000 €	120 000 €
- achat de 20 vélos classiques : le parc sera renouvelé tous les 10 ans	6 000 €	6 000 €	6 000 €	18 000 €
- entretien du parc de vélos : budget de 2000 €/an	20 000 €	20 000 €	20 000 €	60 000 €
- mise en oeuvre d'un partenariat avec un ou plusieurs opérateurs : budget annuel de 1000€ pour des actions de communication dédiées au sujet	10 000 €	10 000 €	10 000 €	30 000 €
TOTAL	76 000 €	76 000 €	76 000 €	228 000 €
Moyenne annuelle	7 600 €	7 600 €	7 600 €	7 600 €

Financeurs :

- La CCSR, les communes et l'OT.

Echéance :

- Dès la première période de priorité 1, une flotte de vélos sera acquise. Celle-ci sera renouvelée tous les 10 ans (cette hypothèse de fréquence pourra être revue en fonction de la robustesse du matériel).
- Un budget relatif à l'entretien et à la communication est considéré chaque année.



• Contexte

→ Des initiatives nombreuses mais fragmentées :

Devant les difficultés croissantes liées à la circulation des voitures, beaucoup de grandes villes françaises se sont impliquées dans une démarche de réflexion pour favoriser les déplacements à vélo. Ainsi, depuis plusieurs années, l'Etat ainsi que différentes collectivités proposent régulièrement des dispositifs d'aide à l'achat d'un vélo classique ou d'un VAE (il existe aussi des dispositifs d'aide à la réparation des vélos, ainsi que la possibilité pour les employeurs de verser des indemnités kilométriques pour les cyclistes). En fonction de différentes conditions d'éligibilité, les régions, les départements, les communautés et de communes et certaines communes elles-mêmes définissent des conditions d'éligibilité pour bénéficier de ces aides financières.

Ces dispositifs répondent à une volonté affirmée d'inciter le plus grand nombre d'entre nous à opter pour un mode de déplacement non polluant.

Sur le territoire du Sud Roussillon, certaines communes ont mis en œuvre ce type de dispositif sans réelle coordination et sans que ces dispositifs soient systématiquement pérennes.

Notons que les résidents sont les premiers usagers potentiels du réseau cyclable de la CCSR et qu'à ce titre il faut les encourager à la pratique du vélo dans une optique multifonctionnelle : pour les loisirs, pour la mobilité professionnelle, pour la mobilité scolaire...

• Objectifs

- Développer l'électromobilité
- Développer la pratique du vélo et favoriser le report modal
- Augmenter le niveau d'équipement des ménages
- Privilégier des modes de transport non polluants

• Conditions de réussite

- Communication de l'action sur toutes les communes de la CCSR
- Coordination avec les fabricants locaux

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1
- **Axe 4** : 4.4 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les résidents de la CCSR en fonction des critères d'éligibilité

• Saisonnalité

- Les aides sont renouvelées chaque année en fonction du budget consommé

• Mise en œuvre opérationnelle

Afin de mener une politique homogène, lisible et coordonnée en matière d'incitation à l'achat de vélos à assistance électrique, il apparaît nécessaire d'allouer simplement une enveloppe budgétaire chaque année.

Bien que le montant puisse être revu et modulé, notre hypothèse de départ repose sur les composantes suivantes :

- Calibrage d'une enveloppe annuelle de 4 000 €, soit un total de 20 chèques de 200 €.
- Possibilité d'articuler cette aide avec d'autres dispositifs portant sur d'autres échelles (département / région / France).
- Définition des critères d'éligibilité relatifs aux bénéficiaires (conditions de résidence, de ressources...) et aux VAE (caractéristiques techniques) et aux modalités d'obtention (justificatifs à produire).
- Possibilité de maîtriser la répartition géographique des bénéficiaires afin d'orienter une certaine forme d'équilibre territorial.

• Mise en œuvre institutionnelle**Pilotage :**

- La CCSR et les communes.

Budget estimatif :

- Le budget total est de **120 k€ HT** sur toute la période. Il correspond à un budget de 4 000 € HT reconduit chaque année.


	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
1.5- Les aides à l'achat de VAE				
- chèques VAE : 20 chèques de 200€ par an	40 000 €	40 000 €	40 000 €	120 000 €
TOTAL	40 000 €	40 000 €	40 000 €	120 000 €
Moyenne annuelle	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €

Financeurs :

- La CCSR et les communes.

Echéance :

- Le budget annuel sera reconduit sur toute la période.



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 1 : le maillage cyclable – une infrastructure armature au cœur du schéma de mobilité et du développement touristique

Action 1.6 : l'animation de l'écosystème vélos

• Contexte

→ Un écosystème pluriel et éparpillé :

Le secteur des services associés à la pratique du vélo représente une sorte d'écosystème d'acteurs qui ne sont pas forcément amenés à dialoguer car ils n'interviennent pas sur les mêmes périmètres géographiques. Dans cet écosystème, on considère plus particulièrement :

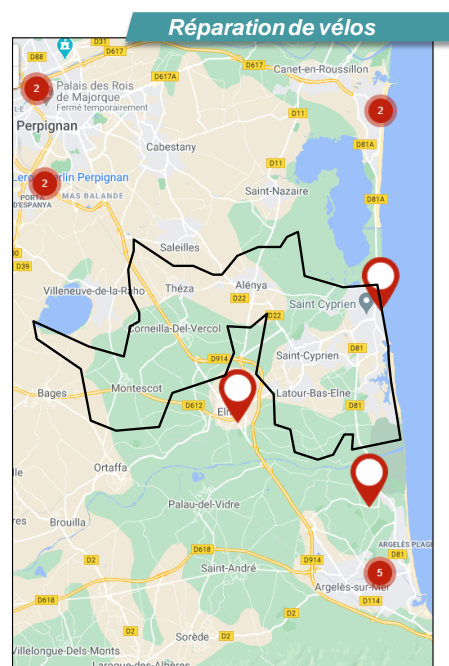
- Les associations d'utilisateurs...
- Les ateliers de réparation participatifs et les dispositifs de remise en état des vélos.
- Les acteurs proposant des ateliers pédagogiques : vélo-école, remise en selle, sécurité routière...
- Les acteurs organisant des événements autour du vélo : bourse aux vélos, fête du vélo, regroupements, sorties thématiques...

Localement, on compte quelques opérateurs de réparation :

- 1 réparateur à St-Cyprien : Bike'n'Beach
- 6 réparateurs à Argelès
- 2 réparateurs au Canet
- 1 réparateur à Elne

Notons également la présence de Casabicicleta à Perpignan. C'est un atelier vélo associatif et coopératif.

De manière générale, les acteurs sont répartis géographiquement et interviennent sur des chalandises différentes. Les acteurs intervenant par exemple sur la question de l'apprentissage au vélo sont moins nombreux que les réparateurs.



La mise en œuvre d'une infrastructure cyclable ambitieuse et la volonté de développer la pratique du vélo peuvent saisir l'opportunité d'animer et faire collaborer ces différents acteurs autour d'événements offrant une exposition intéressante aux usages du vélo.



Exemples d'animations et d'actions autour du vélo

• Objectifs

- Promouvoir la pratique du vélo
- Animer et faire collaborer les acteurs de l'écosystème
- Renforcer et construire des actions et événements autour du vélo

• Conditions de réussite

- La proximité des acteurs
- La mise en œuvre d'actions régulières
- L'implication des acteurs institutionnels

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1
- **Axe 4** : 4.4 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Les opérateurs de l'écosystème
- Tous les usagers du vélo

• Saisonnalité

- Toute l'année en fonction de la nature des actions

• Mise en œuvre opérationnelle

L'ambition de créer un espace d'animation et de collaboration des acteurs du vélo résulte de la volonté de promouvoir la pratique à tous les niveaux et en utilisant la pluralité des vecteurs à disposition.

En elle-même, l'animation n'est pas une action spécifique mais plutôt une intention de fond qu'il s'agit d'envisager sur le long terme avec différentes séquences :

- Le repérage des acteurs en différenciant les activités et les périmètres géographiques (ainsi que la veille).
- La prise de contact avec ces acteurs.
- L'organisation de rencontres collectives pour faire émerger des projets ou se greffer à des actions et événements déjà calibrés.
- La construction d'actions spécifiques, exceptionnelles ou récurrentes...

L'animation sera assurée par le référent mobilité de la CCSR, en coordination avec d'autres acteurs institutionnels en fonction des thématiques poursuivies (OT, CD66, PMM...).

La mobilisation progressive des acteurs en fonction de leur périmètre d'action pourra se traduire par une multitude de pistes d'intervention et de collaboration concrètes :

- Vis-à-vis des écoles et des flux scolaires (dans le cadre de démarches PDES par exemple).
- Vis-à-vis des événements sportifs et festifs liés au vélo.
- Vis-à-vis d'actions sociales pédagogiques : journées d'apprentissage de la petite réparation, ateliers de maîtrise du vélo, bourse du vélo, etc...
- Vis-à-vis d'événements institutionnels : la fête du vélo et la semaine de la mobilité...
- Vis-à-vis d'actions de valorisation touristique de l'infrastructure cyclable.
- Vis-à-vis des possibilités de valorisation des équipements cyclables spécifiques (pump track, etc...)
- Vis-à-vis des actions culturelles du territoire.
- Vis-à-vis des outils de gamification.
- Vis-à-vis des opportunités de collaboration avec des partenaires privilégiés tels qu'un fabricant local de vélos électriques...

L'ensemble de ces pistes d'action pourront éventuellement s'articuler avec des dispositifs nationaux ou régionaux. A ce stade, l'action générale d'animation a donc vocation à co-construire un espace ouvert de collaboration et d'imagination. Pour cela, un budget dédié de 2 000 € par an sera alloué à la démarche (sur le principe d'une action d'amorçage). Pour autant, en fonction de la consistance des actions qui seront envisagées, il faudra s'autoriser à croiser les possibilités de financement avec d'autres capacités budgétaires des différentes collectivités et institutions concernées.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR, en coordination avec une multitude de partenaires : les opérateurs de l'écosystème vélos, les communes, l'OT, les écoles, les sites touristiques et culturels, les acteurs institutionnels...

Budget estimatif :

- Le budget total est de **60 k€ HT** sur toute la période. Il correspond à un budget de 2 000 € HT reconduit chaque année.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
1.6- L'animation de l'écosystème vélos				
- animation et outils de communication : 2000 €/an	20 000 €	20 000 €	20 000 €	60 000 €
TOTAL	20 000 €	20 000 €	20 000 €	60 000 €
<i>Moyenne annuelle</i>	<i>2 000 €</i>	<i>2 000 €</i>	<i>2 000 €</i>	<i>2 000 €</i>

Financeurs :

- La CCSR et les communes.

Echéance :

- Le budget annuel sera reconduit sur toute la période.

III- L'AXE 2 : LE TOURISME CYCLABLE

2- Le développement du tourisme cyclable : l'innovation au service de la valorisation touristique du réseau cyclable

- 2.1** *Conception et développement d'un outil digital d'animation des parcours ludico-touristiques*
- 2.2** *Elaboration d'une offre d'escape game en plein air*
- 2.3** *Valorisation d'itinéraires touristiques et de leur environnement*
- 2.4** *Mise en œuvre d'un lieu stratégique de valorisation touristique : la sosta boscassière*

Afin de valoriser et exploiter à sa juste valeur l'ensemble du maillage cyclable qui va se structurer sur le territoire, la collectivité a la volonté d'animer l'infrastructure au moyen d'outils numériques innovants et d'équipements dédiés et répartis sur le réseau. L'objectif consiste à créer une attractivité générale en ancrant des motifs de déplacement sur des destinations précises et/ou flottantes, et en s'adressant à tous les segments d'utilisateurs.

	SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON
	Axe 2 : le développement du tourisme cyclable – l'innovation au service de la valorisation touristique du réseau cyclable
	Action 2.1 : conception et développement d'un outil digital d'animation des parcours ludico-touristiques

• Contexte

➔ Accompagner les visiteurs tout en leur proposant une expérience innovante :

L'élaboration de circuits touristiques a pour enjeu premier de mettre en place un fléchage de l'offre touristique et de loisirs du rétro-littoral du Sud Roussillon. Le but du jeu est d'attirer les publics, aussi bien temporaires que résidents permanents, vers les différentes offres proposées par le territoire.

La diversification des parcours implique de « pousser » un volume d'information élevé en direction des publics cibles. Cependant, ces derniers n'auront pas forcément la volonté d'agir de façon proactive et/ou dans l'immédiateté de l'instant pour établir leur programme. C'est là qu'émerge l'intérêt d'un outil d'animation des parcours ludico-touristiques sur le territoire.

La vocation d'un tel outil est de faciliter la navigation sur le territoire, de pousser à l'utilisation des infrastructures actuelles et futures, et de connecter les populations à l'offre locale : patrimoine, culture, services, divertissement, sport, artisanat, etc...

A ce titre, il sera important de structurer un réseau de partenaires locaux qui viendront se greffer au dispositif. La collectivité aura tout intérêt à proposer un partenariat aux acteurs du tissu socio-économique local afin de disposer d'une bibliothèque d'offres dédiées et diversifiées. Les partenaires pourront assurer le déroulement d'ateliers ludiques et proposer des offres promotionnelles dans le cadre de leur participation, en échange de quoi la collectivité effectuera un effort promotionnel au travers de l'intégration des partenaires aux circuits touristiques et à des actions de communication ciblées. L'ensemble devrait être régi par une convention de partenariat. A noter que ce volet n'est pas nécessairement à confier au prestataire en charge du développement et de la gestion de l'outil digital, objet de cette fiche action.

Dernier point à retenir : pour améliorer la démarche expérientielle tout en facilitant l'accès à l'information, l'outil digital devra s'appuyer sur différents types de supports connectés que l'on pourra trouver sur les parcours définis : des panneaux d'information et/ou des totems équipés de puces NFC (*Near-Field Communication*, Communication en Champs Proche/CCP) seraient un bon exemple d'apport innovant facile à intégrer au paysage ou à l'équipement et ayant un impact quasi-nul sur l'aspect visuel des espaces traités.

En résumé, le recours au jeu se veut donc incitatif, avec l'objectif de rendre l'expérience touristique unique : cette démarche peut ainsi devenir une marque de fabrique du territoire de la CCSR, un vecteur de différenciation et de valorisation, aussi bien au niveau local qu'au niveau national.

→ Un enjeu de stratégie et de données marketing décisif :

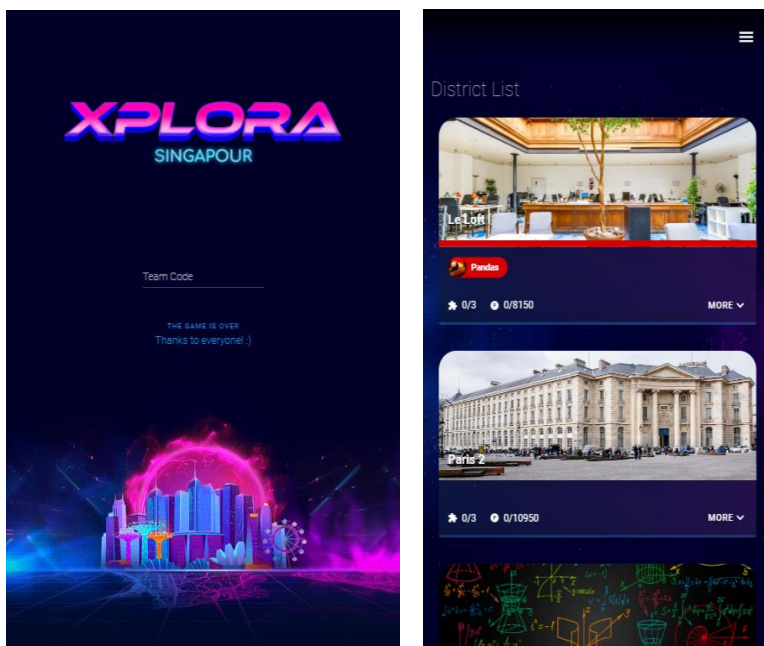
Au-delà de l'approche purement touristique de l'outil, se cache une fonctionnalité marketing particulièrement importante pour la CCSR. En effet, le recours à l'outil digital et aux marqueurs qui lui sont propres ouvre la voie à la possibilité de collecter des données permettant de mieux comprendre, repérer et atteindre les cibles (personae) que vise la collectivités et les acteurs économiques.

Malgré les contraintes liées au RGPD, il existe différentes approches qui permettent de limiter l'impact du règlement sur la collecte de données : anonymisation, clusterisation, etc...

Dans tous les cas, le développement de l'outil devra prendre en compte une démarche/philosophie « data », afin de pouvoir capitaliser d'un point de vue marketing, notamment sur les questions d'acquisition et surtout de fidélisation des publics cibles.

→ Design de l'application :

L'application aura vocation à être déployée sur tous les supports nomades, notamment smartphones et tablettes, équipés des systèmes OS (iPhone/iPad) ou Android (marques diverses). Le but sera de proposer un environnement immersif, conditionné par la Direction Artistique qui sera appliquée au programme. Les extractions suivantes sont un exemple possible parmi une très vaste étendue d'options envisageables.



Exemple de visuel de l'application (propriété d'Origamix)

Grâce à une interface et une expérience utilisateurs simples et agréables, il sera possible d'engager durablement les touristes et les résidents qui souhaitent explorer le territoire du Sud Roussillon à vélo.

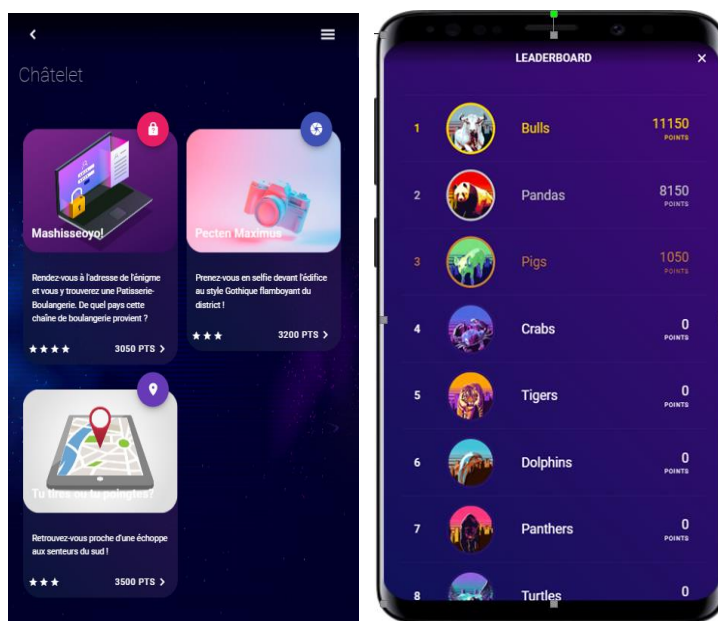
Pour structurer l'ensemble des expériences proposées, garantir l'engagement des participants et veiller à leur bon accompagnement, la ludification sera donc l'outil de choix.

En prenant appui sur le maillage cyclable qui sera développé, il sera possible de créer des parcours par thèmes (histoire, culture, artisanat, etc...) et par segments d'usagers (amis, familles, couples, etc...). Le but est ainsi de répondre à une diversité de besoins et attentes.

Dès lors, la ludification permet de scénariser et de mettre en musique ces différents parcours pour parler plus directement à chaque cible. Chaque parcours constituera donc un défi ludique à réaliser, avec des points de passage permettant d'aller plus en profondeur sur la thématique développée.

L'application proposera donc diverses fonctionnalités utiles pour remplir ses obligations :

- Une liste des parcours (pouvant être mise à jour).
- Une liste des activités disponibles, en incluant les horaires des partenaires socio-économiques membres du programme.
- Une géolocalisation cartographique afin de faciliter le repérage des utilisateurs et les situer sur le parcours indiqué par l'application.
- La possibilité d'utiliser l'appareil photo, avec l'apport potentiel de filtres
- La possibilité de se connecter à des applications sociales comme Instagram, afin de créer des contenus via les usagers, et générer de l'attention autour de la marque territoriale.
- Toute autre fonctionnalité utile pour dynamiser encore le support (exemple : classements sur les activités ludiques, notifications de récompenses, répertoire de bons d'achats et autres avantages à utiliser chez les artisans et producteurs locaux, etc...).



Exemple de visuel de l'application (propriété d'Origamix)

• Objectifs

- Valoriser l'ensemble du réseau cyclable et les atouts touristiques du territoire
- Créer une expérience innovante adaptée aux usagers
- Fidéliser les usagers grâce à une diversité de parcours et une capacité à mettre à jour les jeux d'une saison à l'autre
- Créer une attractivité identifiable et associée au territoire

• Conditions de réussite

- Performance des outils techniques
- Diversité des parcours
- Diversité et maillage des partenariats avec des opérateurs locaux
- Capacité à faire évoluer les jeux
- Capacité à valoriser les équipements et sites du territoire
- La communication pour porter l'offre et l'animation

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1
- **Axe 4** : 4.4
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les publics

• Saisonnalité

- Principalement en saison estivale, avec une possibilité d'extension sur les ailes de saison

• Mise en œuvre opérationnelle

Pour mettre au point cette application, il sera nécessaire de procéder à un appel d'offres dont l'objectif sera d'identifier un prestataire spécialiste, idéalement capable de cumuler des expertises en ludification et en développement technologique. Le cahier des charges qui sera élaboré mettra l'accent sur les points suivants :

- **La connaissance et la compréhension du territoire** : le prestataire retenu devra connaître les lieux, voire idéalement avoir déjà travaillé sur les lieux. Il pourra ainsi correctement évaluer les parcours et construire un rythme de jeu adéquat.
- **Un savoir-faire en ludification** : cette expertise reste relativement rare aujourd'hui. Il sera donc important de vérifier les références du prestataire sur le sujet. A noter que la ludification peut s'appliquer à différents univers et qu'il n'est pas impossible pour un prestataire de travailler dans différents secteurs.
- **La proposition du « système de jeu »** : l'objectif sera de voir si le prestataire peut se figurer un moyen d'animer le territoire et de donner de la cohérence à l'expérience à construire. Plusieurs éléments peuvent concourir à cela : scénarisation, mécanismes de jeu, etc...
- **Les propositions expérientielles** : le prestataire devra offrir des approches innovantes en termes d'expériences et sera force de proposition sur les « façons de jouer » : réalité augmentée, réalité virtuelle, etc... A noter que ces innovations

expérientielles, lorsqu'elles sont d'ordre technologique, peuvent avoir un impact fort sur le budget global de l'opération.

- **Les apports technologiques** : le prestataire retenu devra montrer sa capacité à élaborer l'applicatif dans les technologies cibles. Au-delà de la compétence à développer dans les environnements requis, il faudra aussi analyser la capacité du prestataire à penser les questions de serveurs et de maintenance, qui seront importantes une fois le projet lancé sur le terrain, auprès des publics cibles. Il sera également important de vérifier que le prestataire propose un outil et/ou un mode de pilotage de la donnée récoltée à travers l'outil. Il n'est PAS nécessaire d'avoir un outil ET une méthode, mais le recours aux deux peut être valorisé lors de l'évaluation, bien que cela représente un supplément d'investissement non-négligeable. En revanche, l'oubli de ce paramètre constituera un facteur négatif dans l'évaluation des offres.
- **L'accompagnement post-déploiement** : il sera intéressant de voir si les prestataires proposent de leur propre fait une vision long-terme de ce dispositif. En effet, au-delà de l'accompagnement technique (maintenance, etc...), l'accompagnement sur la ludification sera un point fort. Un prestataire qui propose un accompagnement sur le rafraîchissement et/ou l'extension des contenus apportera une valeur stratégique durable au projet.

Notons que les éléments relatifs aux aménagements connectés complémentaires (totems et panneaux NFC/CCP) devraient faire l'objet d'un appel d'offres différent car le domaine d'expertise est différent. Un lot ou un marché différent devraient être définis à cet effet. En revanche, les prestataires devront collaborer pour articuler l'outil applicatif et les équipements complémentaires.

Concernant les conditions d'exploitation, deux options majeures sont envisageables :

- La première consiste en l'exploitation directe par la CCSR, qui portera le projet et communiquera dessus, tout en gérant l'ensemble du volet technologique (livraison du package par le prestataire). Ceci a l'avantage de réduire le volant budgétaire du projet. Il y a cependant des inconvénients : il sera difficile d'envisager un support gratuit au-delà du court terme (12 mois). Les mises à jour logicielles et l'obsolescence progressive des programmes rendent quasiment inévitables un besoin de suivi. Une exploitation directe par la CCSR la libérera d'engagements financiers à court terme, mais les générera à moyen terme, potentiellement avec des coûts plus élevés du fait de la remobilisation du prestataire.
- La seconde consiste en une exploitation par le prestataire, qui conserve l'outil sur ses serveurs et en assure le bon déploiement. De son côté, la CCSR se charge du volet promotion. Le point négatif est que ceci implique de supporter les coûts d'exploitation et de maintenance. En revanche, cela représente une lourde charge qui ne pèse plus sur les épaules de la collectivité. Par ailleurs, cette configuration permettra des mises à jour et des optimisations plus rapides.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR portera le projet en instruction et en investissement.
- Les communes concernées seront également associées aux projets.
- L'OT sera également associé.

Budget estimatif :

- En se basant sur la seconde hypothèse d'exploitation, le budget total est estimé à **1,74 M€ HT** sur toute la période. Il se distingue en plusieurs composantes :
 - o Un budget de **390 000 € HT** pour la conception et le développement des outils.
 - o Un budget annuel de **50 000 € HT** pour la maintenance et la mise à jour.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
2.1- La conception et le développement d'un outil digital d'animation de parcours ludic-touristiques				
- conception de l'outil : création des parcours personnalisés, conception des activités à intégrer aux parcours, direction artistique, maquettage, ressources, interfaces...	90 000 €	0 €	0 €	90 000 €
- développement de l'outil numérique : développement front-end / back-end, outil de pilotage des données, gestion des recettes...	300 000 €	0 €	0 €	300 000 €
- déploiement et maintenance : maintenance, hébergement, mise à jour des contenus (50000 €/an) - mise en œuvre dans 3 ans	350 000 €	500 000 €	500 000 €	1 350 000 €
TOTAL	740 000 €	500 000 €	500 000 €	1 740 000 €
Moyenne annuelle	74 000 €	50 000 €	50 000 €	58 000 €


N.B. les budgets estimés sont conditionnés par les variables de prix : nombre de parcours, nombre d'activités, qualités et personnalisation des ressources artistiques, technologies attendues, contraintes de sécurité requises, proposition ou non d'un outil de pilotage de la donnée, typologie et localisation des serveurs demandées, niveau de maintenance demandé, quantité de sollicitations des serveurs estimée en fonction de l'application développée (une application qui sollicite peu les serveurs et faiblement utilisée va réduire l'enveloppe, l'inverse la faire gonfler), nombre de demandes de renouvellement de contenus... Par ailleurs, les estimations sur le prix des panneaux intégrant de la NFC sont comprises entre 1 000 et 1 500 € HT l'unité (sans autre composante électronique).

Financeurs :

- La CCSR mettra en œuvre tous les moyens nécessaires pour rechercher les financements complémentaires auprès des collectivités territoriales partenaires.

Echéance :

- La démarche pourra être engagée à moyen terme, d'ici 2025.
- La mise en œuvre pourrait être effective en 2025.
- L'outil sera amené à évoluer tout au long de la période.

	SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON
	Axe 2 : le développement du tourisme cyclable – l'innovation au service de la valorisation touristique du réseau cyclable
	Action 2.2 : élaboration d'une offre « escape game » en plein air

• Contexte

→ Offrir une expérience innovante et unique, qui donne du cachet au territoire tout en restant accessible au grand public :

La pratique de l'escape game est maintenant bien installée en France. Pour autant, les concepteurs de ces jeux cherchent encore et toujours à innover. Pour rappel, l'escape game est un jeu qui consiste en une série d'énigmes et de défis à réaliser en équipe (usuellement, de 3 à 6 joueurs) et dans un temps imparti (usuellement, 60 minutes), afin de s'évader d'une salle ou d'un espace.

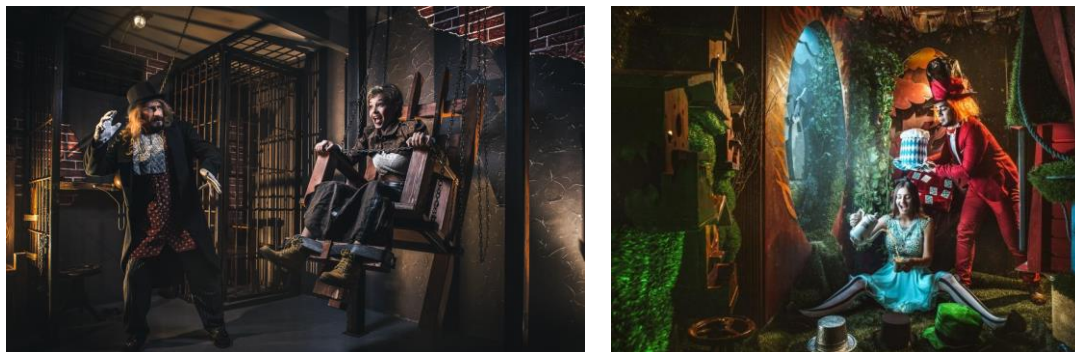
Ce divertissement populaire a pour caractéristique d'être bien établi dans le paysage des loisirs français, mais reste encore inexploré pour une partie de la population. Il est possible de tirer parti de cette situation pseudo-paradoxale. En effet, on peut imaginer un concept d'escape game facile d'accès et proposant une approche différenciante, visant à démocratiser un peu plus l'accès à ce format de loisirs, tout en donnant à la CCSR une image de territoire innovant.

→ La valorisation du territoire comme axe créatif fort :

L'escape game est une expérience de loisir qui se vit en intérieur. Les sociétés proposant ce service disposent généralement d'un local permanent, spécialement aménagé par des experts en mise en scène, dans lequel elles accueillent leurs clients pour une durée maximale de 90 minutes, accueil et sortie compris.

Les univers de ces espaces sont très variés : banque, égouts, laboratoires, scènes horribles, temples, bâtiments anciens et ruines, voire même cabines d'avion ou rames de métro pour les plus originales...





Exemple d'univers de jeu

Habituellement, ces installations demandent un investissement lourd de plusieurs centaines de milliers d'euros et de plusieurs mois de travaux et de tests avant d'être mis en exploitation. En effet, les décors sont souvent très élaborés, recourent à de la mécatronique et nécessitent d'être vérifiés, aussi bien en termes de fonctionnement que de viabilité (c'est-à-dire vérifier que les jeux fonctionnent et peuvent être résolus avec un accompagnement minimal ou nul de la part des animateurs).

Une façon intelligente de contrer ce phénomène est de valoriser le patrimoine du territoire Sud Roussillon. En effet, celui-ci bénéficie d'espaces délimités proposant des aménités notoires. Un exemple est le Jardin des Plantes de Saint-Cyprien. Il propose un espace permettant la mise en œuvre d'un escape game. Grâce à son parc délimité, il est facile de définir une zone de jeu. Si l'on va plus loin la variété de ses espaces (bambouseraie, étang, ponton...) offre la possibilité de créer différentes étapes dans un parcours balisé.



Exemple de parcours aménagé pouvant être exploité dans le cadre d'un escape game

On peut donc imaginer toute une variété d'activités et jeux à proposer à tous les publics :

- Jeux de découverte de la flore pour les plus jeunes.
- Epreuves physiques légères pour les jeunes adultes.
- Défis intellectuels pour les familles.

L'ensemble peut être mis en œuvre avec du matériel simple, afin de bénéficier du site tout en limitant l'impact budgétaire de l'opération.

Il demeure cependant possible d'avoir une approche plus élaborée de l'opération, en intégrant du son et des lumières, de la mécatronique et d'autres équipements qualitatifs. Cela impliquera l'augmentation de l'enveloppe budgétaire à consacrer.

Côté animation, un site comme le Jardin des Plantes permet d'articuler trois approches :

- Une animation automatisée, dans laquelle les participants utilisent le matériel de jeu et une notice papier ou digitale. Dans ce dernier cas, la notice pourra être hébergée sur l'outil digital. Ainsi les utilisateurs peuvent jouer seuls.
- Une animation par les équipes du jardin, qui peuvent accompagner en partie les joueurs dans leur parcours. Cette solution est à déconseiller car il s'agit d'une charge de travail supplémentaire et l'animation d'un escape game est un métier qui demande des réflexes et des connaissances spécifiques.
- Une animation par des Game Masters (animateurs d'escape games et de jeux en général) professionnels, qui pourront jouer un scénario et intervenir lorsque cela est nécessaire pour la progression des participants.

Sur un sujet périphérique de l'animation, il est possible d'envisager deux formes de déploiement :

- Un déploiement libre, dans lequel le jeu est accessible de façon aisée à n'importe quel moment sur les créneaux d'ouvertures du site retenu.
- Un déploiement avec réservations, dans lequel le jeu est mis à disposition des participants, qui doivent s'inscrire préalablement sur des créneaux couvrant les horaires d'ouvertures du site retenu.
- Un déploiement événementiel, dans lequel le jeu n'est mis en œuvre que sur des créneaux limités et spécifiques, avec une vision de plus grande envergure afin d'obtenir un effet « coup-de-poing » du point de vue communication.

On terminera en mentionnant que, selon l'approche retenue par la CCSR, il demeure possible de renouveler le principe de l'escape game :

- Soit en renouvelant le jeu existant (nouveau scénario et/ou nouveaux décors et/ou nouveaux contenus et défis).
- Soit en déployant un nouveau jeu sur un nouveau site, afin de faire varier l'offre de façon plus marquée, ce qui peut avoir plus de force pour fidéliser un public déjà capté précédemment (cela implique cependant de relancer le projet de zéro ou quasi-zéro).

• Objectifs

- Valoriser l'ensemble du réseau cyclable et les atouts touristiques du territoire
- Créer une expérience innovante adaptée aux usagers
- Fidéliser les usagers grâce à une expérience ludique et une capacité à mettre à jour l'escape game d'une saison à l'autre
- Créer une attractivité identifiable et associée au territoire

• Conditions de réussite

- Performance des outils techniques
- Mise en scène de l'escape game
- Attractivité des sites exploités
- Capacité à faire évoluer l'escape game

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1
- **Axe 4** : 4.4

- Capacité à valoriser les équipements et sites du territoire
- La communication pour porter l'offre et l'animation

• **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les publics

• Saisonnalité

- Principalement en saison estivale, avec une possibilité d'extension sur les ailes de saison

• Mise en œuvre opérationnelle

Pour mettre au point un escape game, il sera nécessaire de procéder à un appel d'offres dont l'objectif sera d'identifier un prestataire spécialiste, idéalement capable de cumuler des expertises en ludification et en développement technologique. Le cahier des charges qui sera élaboré mettra l'accent sur les points suivants (points équivalents à ceux indiqués dans la fiche action précédente) :

- **La connaissance et la compréhension du territoire** : le prestataire retenu devra connaître les lieux, voire idéalement avoir déjà travaillé sur les lieux. Il pourra ainsi correctement construire un jeu adéquat.
- **Un savoir-faire en ludification** : cette expertise reste relativement rare aujourd'hui. Il sera donc important de vérifier les références du prestataire sur le sujet. A noter que la ludification peut s'appliquer à différents univers et qu'il n'est pas impossible pour un prestataire de travailler dans différents secteurs.
- **La proposition du « système de jeu »** : l'objectif sera de voir si le prestataire peut se figurer un moyen d'animer le territoire et de donner de la cohérence à l'expérience à construire. Plusieurs éléments peuvent concourir à cela : scénarisation, mécanismes de jeu, etc...
- **Les propositions expérientielles** : le prestataire devra offrir des approches innovantes en termes d'expériences et sera force de proposition sur les « façons de jouer » : réalité augmentée, réalité virtuelle, etc... A noter que ces innovations expérientielles, lorsqu'elles sont d'ordre technologique, peuvent avoir un impact fort sur le budget global de l'opération.
- **Les apports évènementiels** : le prestataire retenu devra montrer sa capacité à élaborer un plan de déploiement évènementiel. Il n'est cependant pas forcément nécessaire de disposer d'un niveau de savoir-faire de type « expertise ». Des connaissances intermédiaires seront suffisantes (gestion de calendrier de déploiement, gestion d'intervenants, etc...).
- **L'accompagnement post-déploiement** : il sera intéressant de voir si les prestataires proposent de leur propre fait une vision long-terme de ce dispositif. En effet, au-delà de l'accompagnement technique (maintenance, etc...), l'accompagnement sur la ludification sera un point fort. Un prestataire qui propose un accompagnement sur le rafraîchissement et/ou l'extension des contenus apportera une valeur stratégique durable au projet.

En ce qui concerne les conditions d'exploitation, nous recommandons une exploitation directe par la CCSR, qui porte le projet et communique dessus, tout en gérant l'ensemble du volet mise en œuvre (livraison du kit de déploiement par le prestataire). Le principe est de confier l'animation aux équipes déjà sur le terrain sur le(s) site(s) retenu(s). Il faudra cependant envisager que toute mise à jour du format nécessitera une prestation supplémentaire.

La collectivité peut aussi envisager, dans une vision purement événementielle ou exceptionnelle (c'est-à-dire en déployant les escape-games sur des journées dédiées et « rares »), de faire gérer l'ensemble de ces événements directement par le prestataire, qui se chargera de l'ensemble de la chaîne de valeur (conception, création, montage, animation, démontage).

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR portera le projet en instruction et en investissement.
- Les communes concernées seront également associées aux projets.
- L'OT sera également associé.

Budget estimatif :

- Le budget total sur la période est de **845 k€ HT**. Il correspond essentiellement à un budget annuel reconduit sur un total de 27 années.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
2.2- Elaboration d'une offre "escape game" en plein air				
- conception du jeu : création du jeu, direction artistique, création des ressources, création des kits de jeu	35 000 €	0 €	0 €	35 000 €
- déploiement du jeu : accompagnement par le prestataire, moyens humains de la CCSR (30000 €/an)	210 000 €	300 000 €	300 000 €	810 000 €
TOTAL	245 000 €	300 000 €	300 000 €	845 000 €
Moyenne annuelle	24 500 €	30 000 €	30 000 €	28 167 €

N.B. les budgets estimés sont conditionnés par les variables de prix : longueur et ampleur du jeu (impact potentiellement fort de ce dernier critère), niveau de qualité et personnalisation des ressources artistiques, niveau qualitatif attendu dans le matériel, recours à des technologies digitales (fort impact de ce dernier critère), niveau d'accompagnement requis par le prestataire (impact potentiellement fort).

Financeurs :

- La CCSR mettra en œuvre tous les moyens nécessaires pour rechercher les financements complémentaires auprès des collectivités territoriales partenaires.

Echéance :

- La démarche pourra être engagée à moyen terme, d'ici 2025.
- La mise en œuvre pourrait être effective en 2025.
- L'outil sera amené à évoluer tout au long de la période.

	SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON
	Axe 2 : le développement du tourisme cyclable – l'innovation au service de la valorisation touristique du réseau cyclable
	Action 2.3 : valorisation des itinéraires touristiques et de leur environnement

• Contexte

La pratique du vélo fait l'objet d'une mise en tourisme progressive et galopante. Ce type de tourisme a des besoins particuliers nécessitant des équipements adaptés proposant un maillage du territoire afin de construire un équilibre territorial et articuler l'attractivité du littoral et du rétro-littoral.

→ L'animation des itinéraires et des aires ludiques :

Le vélo est le produit d'appel du projet de territoire, il doit largement contribuer à en faire une destination en soi, à la journée, renouvelée par les clients régionaux, et alternative à la plage pour les clients en séjour.

Les sentiers cyclables proposent actuellement pratiquement 80 km de parcours en différentes boucles qui couvrent le territoire du Sud Roussillon. C'est un produit de santé et de loisirs très attractif. Néanmoins, pour disposer d'une offre « autour du vélo », il est indispensable de l'agrémenter et de la compléter pour répondre à des pratiquants plus jeunes. Rappelons que la collectivité mène une politique de développement des infrastructures cyclables et tout l'enjeu est d'accompagner cette dynamique avec des équipements complémentaires axés sur les aspects ludiques et les activités associées.

Dans cette perspective, des activités et des modules plus dynamiques doivent donc agrémenter l'infrastructure cyclable et proposer des variantes sportives, ludiques et/ou virtuoses favorisant l'attractivité.

→ Créer des animations techniques et sportives :

A terme, l'étendue du maillage cyclable pourrait permettre de créer entre 3 et 4 modules techniques avec pour ambition d'en faire un des sites régionaux de référence. Il combinerait un important linéaire cyclable ancré sur une série de spots remarquables, différents et complémentaires.

• Objectifs

- Augmenter l'attractivité du territoire sur l'univers cyclable
- Equilibrer les motifs de visite du littoral et du rétro-littoral
- Créer des générateurs d'intérêt pour favoriser l'itinérance sur le réseau
- Mailler le réseau et offrir des spots ludiques différenciés et complémentaires
- Articuler l'animation digitale avec de nouveaux équipements

• Conditions de réussite

- Logique de maillage géographique
- Articulation avec l'animation digitale
- Capacité à valoriser les équipements et sites du territoire
- La communication pour porter l'offre et l'animation

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1
- **Axe 4** : 4.4
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

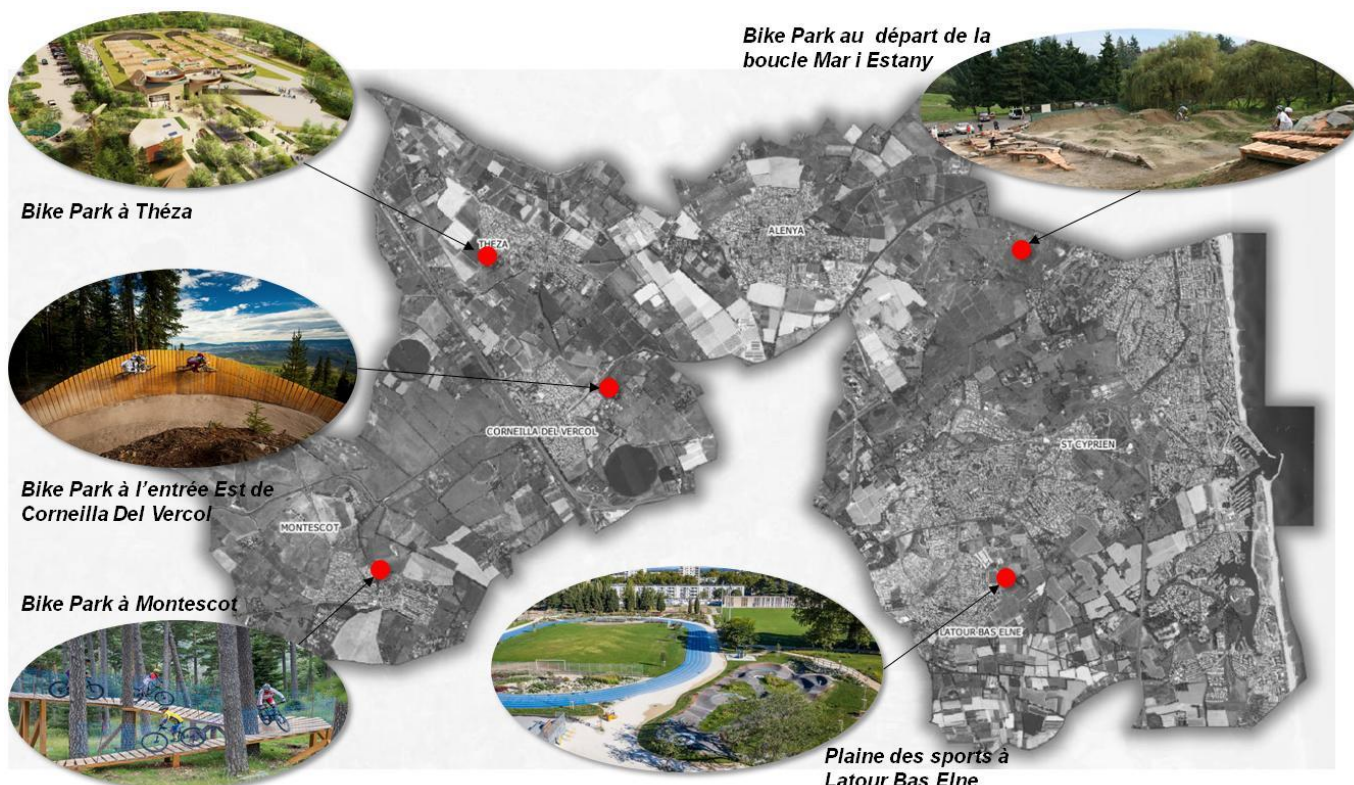
- Les publics jeunes et sportifs

• Saisonnalité

- Toute l'année, avec une vocation plus importante durant la période estivale et les ailes de saison

• Mise en œuvre opérationnelle

Sur le territoire du Sud Roussillon, quatre sites ont ainsi été identifiés. A ces quatre sites, s'ajoute une boucle équipée, couvrant l'ensemble du territoire, proposant des pratiques différentes (vtt, bmx, roller, trottinette, draisienne,...). Notons également la présence d'une liaison cyclable en triangle reliant Latour Bas Elne au village de St-Cyprien, puis au Parc de la Prades et au jardin des Plantes (en empruntant une partie de la liaison en cours de réalisation le long du Canal d'Elne).



Cartographie des sites d'implantation d'équipements structurants

Les différents secteurs à équipés sont les suivants :

1- Le départ de la boucle de Mar I Estany, après le platelage bois au Sud, peut constituer un site très intéressant pour implanter un bike park d'une surface d'un hectare aménagé avec différentes plateformes de jeu : Pumptrack, Airbag, Roorie, Slopestyle...



2- Le pumptrack de Théza pourrait faire l'objet d'une rénovation/extension afin d'intégrer des fonctionnalités différentes et plus complètes (bike park avec parcours de maniabilité et Bmx).



3- Le restylage du skate park de Monstecot permettrait également d'ajouter des fonctions de bike park et développer l'accès à une pluralité de pratiques sportives.



4- au niveau de l'entrée nord-est de Corneilla del Vercol, un aménagement ambitieux permettrait de créer un bike trail de référence sur le territoire.



5- Ce futur espace sports et loisirs sera aménagé en complément des équipements sportifs existants (3 cours de Tennis, 1 city-sport, 2 terrains de grand jeux, 1 terrain de pétanque) à proximité du groupe scolaire et de l'aire de vélos prévue. Il s'adressera à la fois aux habitants du village mais aussi à l'ensemble des résidents de la communauté de communes et aux séjournants touristiques.



Il est plus particulièrement prévu :

- l'aménagement d'un terrain de loisirs éclairé d'environ 4000 m²
- un parcours de santé (10 agrès)
- la création d'un paddle
- un module de jeux destinés aux enfants de 2 à 12 ans
- des tables pique-nique et du mobilier urbain
- un pump-park d'environ 800 m²



Ce projet est programmé en 2024-2025.

6- Une boucle pourrait être aménagée en partant du bike park de Mar I Estani, et en intégrant plusieurs équipements de franchissement, de formes ludiques, de zones ludiques... Le tracé reste à définir au regard du nouveau PLU.



D'autre part, un projet en cours au Parc de la Prades complétera la boucle d'offres proposant la plus grande aire de pratiques « autour du vélo » d'Occitanie. Notons que tous ces aménagements envisagés s'articuleront avec les aires d'accueil qui seront mises en œuvre sur l'ensemble des communes de la CCSR (Cf. action 1.2).

De manière générale, le positionnement « autour du vélo » apporte un complément majeur à l'offre du territoire dans la mesure où cela déploie des activités, des équipements et des animations multiples, attractifs par eux-mêmes. Néanmoins, plusieurs sujets devront être traités dans la démarche de mise en œuvre :

- **La question foncière** : la résolution foncière est indispensable avant toute initiative d'aménagement. Les zones envisagées pour l'implantation des équipements sont parfois des zones agricoles ou des espaces naturels :
 - L'aménagement du bike park de l'itinéraire Mar I Estany se situe en zone NI et A du récent PLU de la commune de Saint-Cyprien.
 - Le réaménagement des bike park de Théza et Montescot sont sur des terrains communaux.
 - L'aménagement de l'aire de Corneilla del Vercol proche de la chapelle Saint-Martin, se situe en zone A du PLU.
 - L'aménagement de la plaine des sports de Latour Bas Elne a été étudié du point de vue de la question foncière. L'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du projet ne semble pas poser de problème particulier.
 - Les installations ponctuelles le long d'une boucle itinéraire seront traitées au cas par cas en fonction des emplacements requis.

- **Les aménagements et les travaux** : l'aménagement des bike parks implique pour chaque aire un programme détaillé définissant les types d'installations, les profils, l'organisation générale et fonctionnelle, la nature des supports de roulement, le paysagement et les plantations à envisager, les aires d'information et d'accueil...
 - Cela implique des études d'aménagement sur les différents sites :
 - Une étude d'aménagement sur le bike park Mar I Estany
 - Une étude de repositionnement pour les sites de Théza et de Montescot.
 - Une étude d'aménagement pour le bike park de Corneilla del Vercol.
 - Une étude d'implantation pour la boucle ludique.
 - Le site de la plaine des sports de Latour Bas Elne a été étudié.
 - En outre, les sites devront être raccordés à l'électricité et à l'eau potable.

- **Les mesures d'accompagnement (animation, sécurité, signalétique, information)** : le succès des équipements dépendra à la fois de la lisibilité du produit, de sa simplicité d'usage, de son accessibilité, mais également de l'animation de l'ensemble du « produit vélo ».
 - Les enjeux d'entretien et de maintenance sont cruciaux pour assurer la plus grande sécurité aux usagers. Ce point devra être traité dès la réalisation des équipements, notamment en intégrant des repères numériques signalant la défection d'une installation.
 - La signalétique d'information et d'usage devra être installée sur chaque site et entre les sites. Elle valorisera les équipements en réseau et incitera les usages.

En ce qui concerne les conditions d'exploitation, deux options sont envisageables dans la mesure où le service n'est pas payant :

- La CCSR assure l'aménagement et l'investissement. Elle peut ensuite établir un contrat de service avec un tiers pour la gestion et maintenance (par exemple l'EPIC de St-Cyprien qui gère déjà des installations de loisirs).
- La CCSR peut assurer l'exploitation en régie.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR portera le projet en instruction et en investissement.
- Les communes concernées seront également associées aux projets.
- L'OT sera également associé.

Budget estimatif :

- Le budget est estimé à **825 k€ HT**.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
2.3- Valorisation des outils touristiques et de leur environnement				
- aménagement du bike park Mar i Estany	200 000 €	0 €	0 €	200 000 €
- réaménagement du bike park de Théza	60 000 €	0 €	0 €	60 000 €
- réaménagement du bike park de Montescot	60 000 €	0 €	0 €	60 000 €
- aménagement du bike trail de Corneilla del Vercol	90 000 €	0 €	0 €	90 000 €
- aménagement de la plaine des sports de Latour Bas Elne	320 000 €	0 €	0 €	320 000 €
- aménagement d'une boucle ludique	55 000 €	0 €	0 €	55 000 €
- création des réseaux secset EP	25 000 €	0 €	0 €	25 000 €
- aménagement d'une signalétique	15 000 €	0 €	0 €	15 000 €
TOTAL	825 000 €	0 €	0 €	825 000 €
Moyenne annuelle	82 500 €	0 €	0 €	27 500 €

N.B. les budgets éventuellement induits par l'acquisition foncière ne sont pas inclus. De même, l'entretien de ces équipements est intégré au budget de fonctionnement des collectivités.

Financeurs :

- La CCSR mettra en œuvre tous les moyens nécessaires pour rechercher les financements complémentaires auprès des collectivités territoriales partenaires.

Echéance :

- Les aménagements seront mis en œuvre durant la période de priorité 1.

	SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON
	Axe 2 : le développement du tourisme cyclable – l'innovation au service de la valorisation touristique du réseau cyclable
	Action 2.4 : mise en œuvre d'un lieu stratégique de valorisation touristique – « la sosta boscassière » -

• Contexte

→ L'animation des itinéraires et des aires ludiques :

La qualification de l'offre de loisirs – tourisme du rétro-littoral de la CCSR dépend de la synchronisation des activités et des aménagements. Les uns rehaussant les autres, formant un ensemble cohérent et autonome.

Les itinéraires de promenade, à vélo ou à pied, sont éloignés des centres animés. Un des enjeux est donc de réunir des prestations essentielles pour créer un produit qui fonctionne par lui-même avec des aires de repos et d'information, de la restauration, de l'assistance, divers types de loisirs et de jeux, une variété d'itinéraires, la découverte des productions locales, la découverte du patrimoine, le bien-être... Le lieu et les équipements peuvent être le support à différents services.

C'est le concept « d'itinérance en boucles » qui sera développé. Il apportera aux touristes et usagers un large panel de propositions permettant de diversifier les expériences au cours des différentes séquences de la journée.

→ La création d'un équipement polarisant – la « Sosta Boscassière » :

La « Sosta Boscassière » est avant tout un lieu singulier, esthétique, sans équivalent dans l'environnement proche, d'environ 10 000 m². Elle est le contenant de toutes les autres activités et équipements. C'est un concept de loisirs qui regroupe plusieurs registres depuis la détente, les loisirs sportifs, l'ambiance champêtre, la fête... En soi, c'est une destination génératrice d'intérêt de part les équipements et services qu'elle propose.

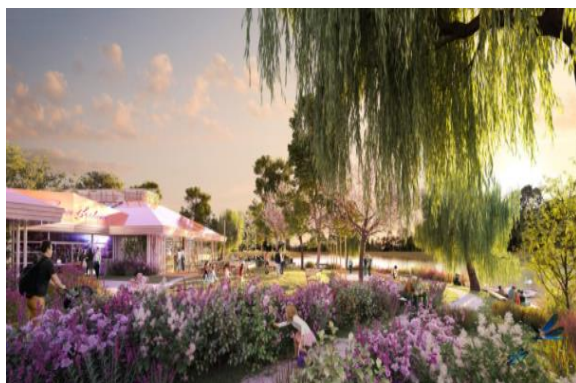




Exemples d'ambiances paysagères

La sosta boscazièr regroupe principalement trois niveaux de prestations : la restauration, les loisirs et les services :

- **Un restaurant dans l'esprit « guinguette »** où l'on proposera l'esprit du tableau de Manet « Déjeuner sur l'herbe » avec une offre graduée allant de l'aire de pique-nique en self-service au restaurant occitan traditionnel. On trouvera également un bar ouvert sur l'extérieur et une piste de danse où l'on pourra s'attarder, voire réserver pour des soirées privées.



Exemples d'ambiances

- **Des loisirs de proximité sur des installations fixes** permettant aux petits et aux grands de s'activer sans quitter le site. Le positionnement ne sera pas exclusif à une seule clientèle fervente de nature et d'esthétique, il s'adressera à l'ensemble de la famille. Les propositions de loisirs seront toutefois orientées vers des activités n'engageant pas des concours entre équipes, mais plutôt des activités qui se

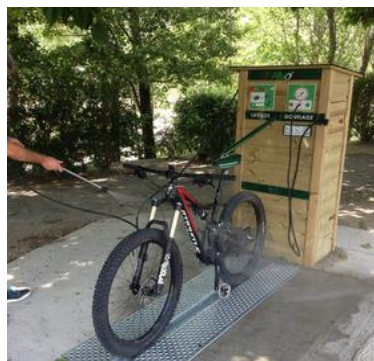
pratiquent seul, sur une surface commune, comme l'escalade. C'est-à-dire que chacun contribuera à l'animation sans compétition. L'esprit des jeux d'enfants ira dans le même sens, plutôt des jeux géniaux et de découverte qui rendent agréables l'expérience.



Exemples d'équipements ludiques et sportifs

- **La sosta boscassière** sera le carrefour et le point de départ vers les sites emblématiques du territoire. A ce titre, c'est **un point d'information** reliant les circuits et les divers sites d'intérêt du territoire. Un point d'information numérique et de services sera donc installé sur l'aire. Il sera notamment composé des éléments suivants :
 - Une borne de téléchargement de tous les itinéraires et informations touristiques disponibles sur OsX ou Windows (ce qui suppose la mise en place d'une architecture numérique centrale où est référencée la totalité de l'offre).

- Un point de dépannage rapide pour les avaries mineures survenues sur les vélos.
- Une alimentation en eau.
- Un panneau d'information interactif permettant un repérage depuis la sosta boscassière par rapport aux points d'intérêt situés aux alentours (producteurs locaux, sites essentiels...).
- Des informations générales sur la météo et sur les animations.
- Une alimentation solaire pour l'ensemble du site.



Exemples d'équipements et services

L'emplacement de la sosta boscassière devra se situer au départ des itinéraires et si possible à proximité d'un équipement connecté à l'offre. L'interfaçage avec les loisirs existants permettra d'assurer une continuité dans la production de loisirs tout en proposant un fonctionnement autonome. Notons par ailleurs que ce lieu singulier et emblématique s'articulera en réseau avec l'ensemble des équipements qui mailleront à terme la CCSR : les équipements de sport et loisirs, les aires d'accueil pour les vélos...



Proposition de localisation de la sosta boscassière, entre les plages et Alénia

• Objectifs

- Augmenter l'attractivité du territoire
- Créer une nouvelle polarité d'intérêt pour favoriser l'itinérance vers le rétro-littoral
- Mailler le réseau et offrir des spots ludiques différenciés et complémentaires
- Articuler l'animation digitale avec de nouveaux équipements

• Conditions de réussite

- Logique de maillage géographique
- Une exploitation bien encadrée
- Articulation avec l'animation digitale
- Capacité à valoriser les équipements et sites du territoire
- La communication pour porter l'offre et l'animation

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.1
- **Axe 4** : 4.4
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les publics

• Saisonnalité

- Principalement en période estivale et durant les ailes de saison, mais avec une autonomie de certaines fonctions durant toute l'année

• Mise en œuvre opérationnelle

La mise en œuvre d'un tel site devra faire l'objet d'un marché spécifique d'aménagement et d'équipement confié à un spécialiste regroupant des compétences complémentaires. Les éléments du cahier des charges seront les suivants :

- **La sosta boscazière** : elle sera partiellement paysagée suivant une thématique à définir (aire forestière, jardin Occitan, aire naturelle retravaillée...). Elle offrira d'emblée un positionnement différent de celui des propositions du littoral, et elle sera appelée à accueillir une clientèle régionale à l'année, sensible à un esprit local et naturel. Toutefois, la question foncière sera à traiter dans la mesure où l'aire se situera dans la zone NI et A du PLU de Saint-Cyprien : des adaptations pourraient s'envisager en cas de restriction à la construction, notamment en privilégiant les constructions non pérennes adaptées au biotope. C'est au cœur de cet aménagement stylisé que viendront se greffer plusieurs activités et équipements. Toutefois, un plan de reforestation sera indispensable pour créer les conditions nécessaires à l'ambiance et à l'esprit du lieu.
- **Un plan de reforestation** : pour réaliser un écrin satisfaisant, il sera nécessaire de prévoir une reforestation sur environ 3 000 m² à 4 000 m² d'essences locales et suivant un schéma d'implantation en coordination avec les aménagements envisagés.
- **Une aire de restaurant pique-nique** : elle sera équivalente à l'aire reforestée et sera aménagée avec des emplacements et aménités répondant à un cahier des charges de surface (protection du soleil, protection du vent, entretien...). Une

quinzaine d'emplacements seront envisageables avec une capacité d'accueil de 2 à 6 personnes pour chacun, soit une capacité totale d'accueil de 30 à 90 personnes, comparable à une seconde salle de restaurant.

- **L'espace restaurant, bar, terrasse** : la salle de restaurant sera essentiellement en terrasse avec auvent ou pergolas, le principal de l'activité se faisant durant l'été et en début de la belle saison. La surface reste à définir ainsi que son design. Le bar sera ouvert sur la terrasse. La capacité d'accueil n'est pas un enjeu dans la mesure où étant à l'extérieur, elle pourra être étendue par l'ajout ponctuel de sièges et tables supplémentaires. La question de l'adaptabilité sera, cependant, un des points à traiter. L'ensemble cuisine, réserves, salle du personnel, ainsi que tout le backoffice sera contiguë au restaurant en veillant à ce que sa situation n'engendre pas de nuisances directes pour les clients.
- **Les équipements de loisir** : ils seront répartis sur l'ensemble du site et proposeront des activités et des jeux à faible intensité (c'est-à-dire ne donnant pas lieu à une compétition, ni ne provoquant des concurrences actives et bruyantes). La gamme des équipements pourrait se composer d'une structure artificielle d'escalade (rocher d'escalade intégré au site) pour les enfants et adolescents, des jeux d'éveil artistique en lien avec la nature, des jeux de land art... L'objectif est de rester dans l'esprit de la sosta boscassière.
- **Un point d'information** : il sera situé à l'entrée du site dans un local connecté et équipé. Il sera rattaché aux réseaux techniques.
- **Aménagement** : il sera nécessaire de raccorder la sosta boscassière aux réseaux secs et humides. Sans raccordement, le projet ne sera pas envisageable sous cette forme ambitieuse.

En ce qui concerne les conditions d'exploitation, trois options sont envisageables :

- Une première hypothèse consisterait en une formule de privatisation sous contrat (bail emphytéotique, AOT...) à partir d'un cahier des charges d'aménagement et d'équipements ouvert à la négociation.
- Dans une deuxième hypothèse, la CCSR assurerait le rôle d'aménageur et investisseur, puis concèderait contractuellement l'exploitation à un tiers (par exemple l'EPIC de St-Cyprien qui gère déjà des installations de loisirs).
- Une troisième hypothèse, moins probable, consisterait à fonctionner en régie et confier l'exploitation à un service public créé ex-nihilo.

• **Mise en œuvre institutionnelle**

Pilotage :

- La CCSR portera le projet en instruction et en investissement.
- Les communes concernées seront également associées aux projets.
- L'OT sera également associé.

Budget estimatif :

- Le budget est estimé à **1,18 M€ HT**.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
2.4- Mise en œuvre d'un lieu stratégique de valorisation touristique - la sosta boscazièr				
- reforestation	100 000 €	0 €	0 €	100 000 €
- création du pôle restaurant / bar : restaurant, bar, aire de pique-nique, plateforme de danse	500 000 €	0 €	0 €	500 000 €
- installation des équipements de loisirs : SAE, PAF, jardin d'enfants connecté, jeux d'enfants	350 000 €	0 €	0 €	350 000 €
- aménagement d'une aire de services : borne de téléchargement, point de dépannage rapide, point d'eau, panneau d'information, informations générales, alimentation solaire	230 000 €	0 €	0 €	230 000 €
TOTAL	1 180 000 €	0 €	0 €	1 180 000 €
Moyenne annuelle	118 000 €	0 €	0 €	39 333 €

N.B. les budgets éventuellement induits par l'acquisition foncière ne sont pas inclus. De même, l'entretien de ces équipements est intégré au budget de fonctionnement des collectivités.

Financeurs :

- La CCSR mettra en œuvre tous les moyens nécessaires pour rechercher les financements complémentaires auprès des collectivités territoriales partenaires.

Echéance :

- Les aménagements seront mis en œuvre durant la période de priorité 1.

IV- L'AXE 3 : LA VOIRIE ET L'ESPACE PUBLIC

3- La voirie et l'espace public : une armature structurante et des aménagements à différentes échelles

- 3.1 La structuration du réseau viaire**
- 3.2 La rénovation de la signalétique directionnelle**
- 3.3 L'adaptation de l'offre de stationnement**
- 3.4 Des boucles PMR au sein des pôles urbains**

Le réseau viaire du sud Roussillon constitue également un maillage structurant essentiel. Bien que celui-ci fonctionne plutôt bien, même dans un contexte saisonnier où la pression circulatoire augmente, il n'en reste pas moins que des améliorations doivent être apportées pour homogénéiser ses caractéristiques et renforcer ses fonctionnalités.



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 3 : la voirie et l'espace public – une armature structurante et des aménagements à différentes échelles

Action 3.1 : la structuration du réseau viaire

• Contexte

→ La structuration du réseau viaire :

Le réseau routier du Sud Roussillon s'organise autour des axes suivants :

- **La RD914** : c'est un axe majeur créé dans les années 90, au gabarit 2*2 voies, raccordant Perpignan à la côte Vermeille via Argelès, et desservant la CCSR en diagonale. Cet axe permet une continuité de gabarit jusqu'à l'entrée de l'agglomération de Perpignan. Il permet le raccordement à l'axe A9 au niveau de l'échangeur de Perpignan Sud. La RD914 permet l'accès aux zones d'activités du sud de l'agglomération (TECHNOSUD et AGRISUD) ainsi que les zones commerciales. Elle dispose de nombreux échangeurs et demi-échangeurs en chapelet. Le gabarit de la RD914 constitue une importante coupure urbaine et paysagère, notamment pour la RD80 et la RD39.
- **Le réseau des routes départementales** : il propose un maillage important qui fonctionne assez bien mais est soumis à des charges importantes de trafic en période estivale. Le réseau s'articule autour de certains axes structurants :
 - L'axe RD81A/RD81 : il permet une desserte littorale « interplage ». Cet axe comporte des sections urbaines et des gabarits variables. Cet axe présente les plus importantes variations de trafic.
 - L'axe RD22 : il permet un accès à Perpignan et plus particulièrement aux zones commerciales.
 - Les axes Est-Ouest via la RD22, la RD40 et la RD612 : ce faisceau « multi-axial » raccorde les polarités de l'itinéraire St-Cyprien – Elne – Bages.
- **La voirie communautaire** : elle représente un linéaire de près de 60 km. Le maillage est inégal car il se concentre principalement sur les trois communes de St-Cyprien, Latour Bas Elne et Alénia. Ces voies sont tout autant des sections urbaines (entrées de ville, axes de liaison interquartier) que des chemins ruraux intervillages. Elles jouent cependant un rôle essentiel dans les liaisons interpoles. D'autres supportent très peu de trafic et jouent un rôle structurant dans le maillage cyclocompatible.

→ L'hétérogénéité du réseau :

Les voies départementales présentent des profils variables, et cela même le long d'un itinéraire de liaison : largeur variable, profil 2*1 ou 2*2, présence de BDD ou pas, présence de TPC ou pas, présence de capacités de stationnement linéaire ou pas, présence d'aménagements cyclables ou pas... Par ailleurs, au niveau de l'armature du réseau, quelques connexions sont manquantes en termes de maillage départemental. Ce sont

plus particulièrement des connexions vers l'extérieur : entre Théza et Saleilles, entre Latour Bas Elne et la RD81 en direction d'Argelès.

En termes de gabarits, on observe plusieurs catégories de voies :

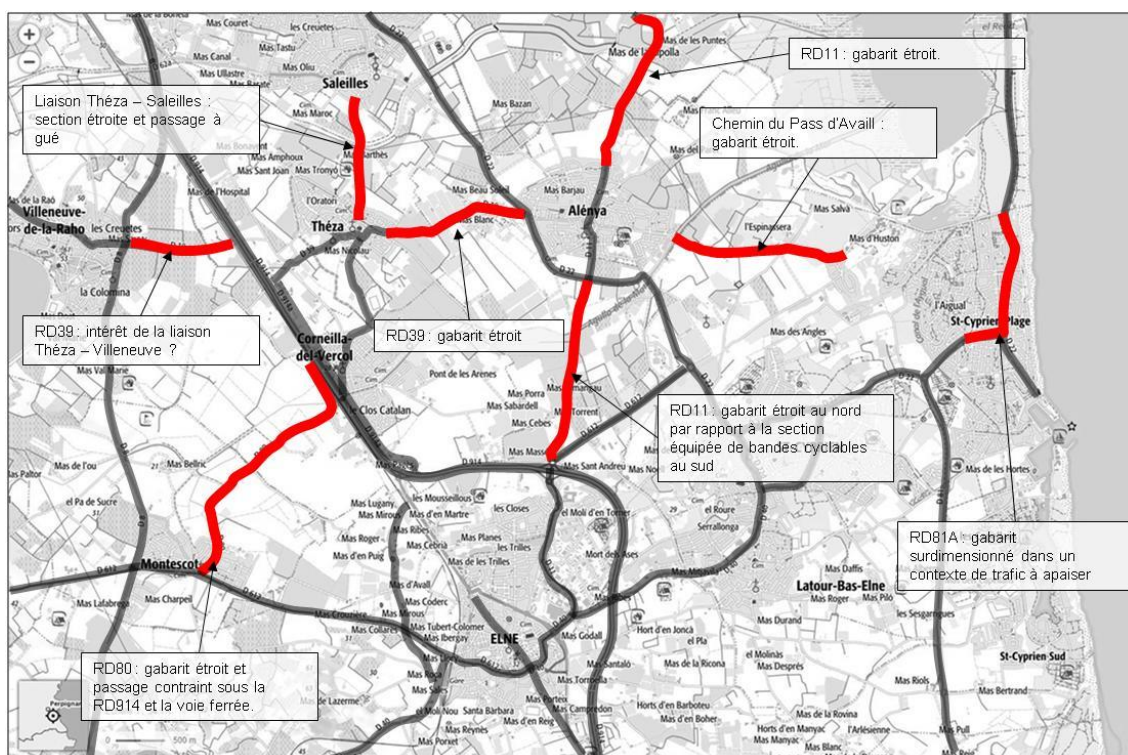
- Les voies départementales à 2*2 voies : ce sont la RD914 et la RD81A au niveau de sa section urbaine à St-Cyprien.
- Les voies départementales à profil standard : ce sont la RD40, la RD612, la RD914A, la RD22, la RD39, la RD8 et la RD81A. Ces routes ont un gabarit normal mais ne sont pas toutes agrémentées de BDD ou d'accotements stabilisés.
- Les voies départementales à gabarit réduit : ce sont la RD80, la RD11 et la RD39. Ces routes présentent des sections étroites, sans accotement stabilisé, ce qui amoindrit les conditions de sécurité de la circulation.



Une grande diversité de profils

La question de l'homogénéité des gabarits routiers se pose au travers de plusieurs enjeux : un enjeu de continuité des aménagements et des liaisons interpoles, un enjeu de sécurité ainsi qu'un enjeu d'adéquation à l'environnement urbain. Dès lors, quelques anomalies peuvent être identifiées :

- Le surdimensionnement de la section urbaine de la RD81A.
- L'étroitesse de certains axes.



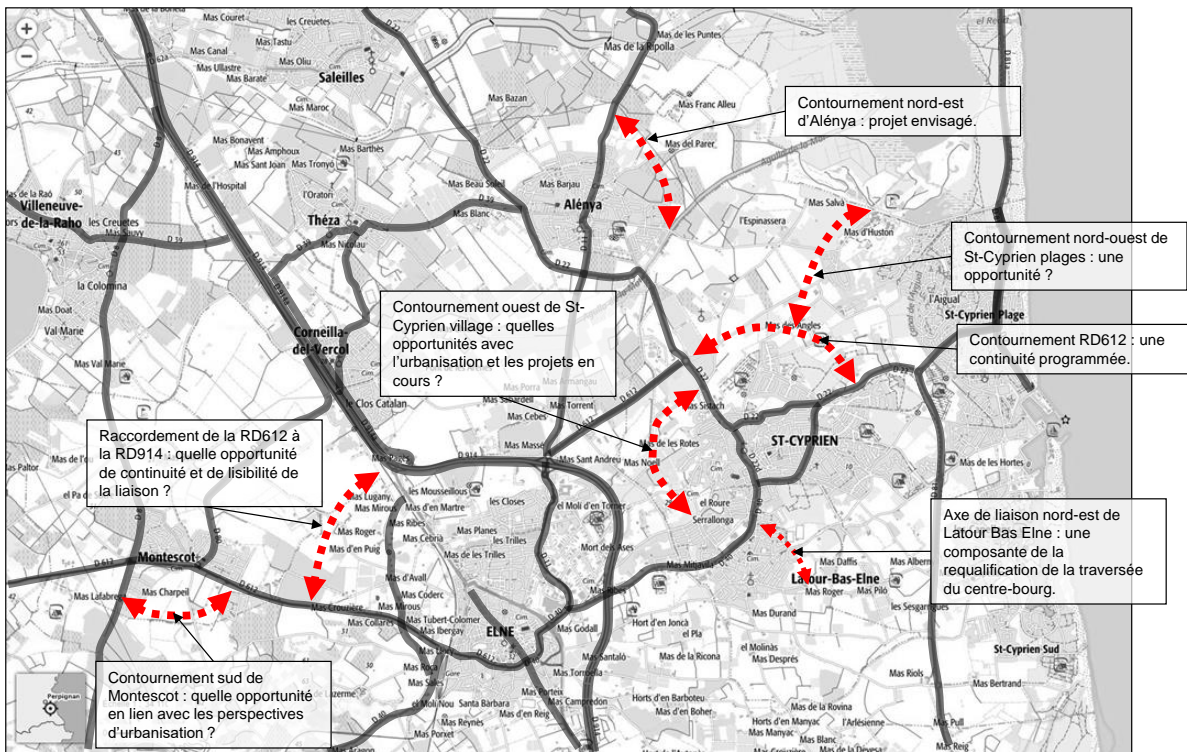
Cartographie des enjeux de gabarit

→ La situation singulière de la traversée des centre-bourgs :

Les communes du territoire sont soumises, à des degrés différents, à la problématique des flux de transit au cœur des centre-bourgs. Des réponses variées sont mises en œuvre : réduction de vitesse à 30km/h (voire à 20km/h, avec des zones de rencontre), radars pédagogiques, coussins berlinois, traitement fonctionnel et urbain des entrées de ville... Les départementales présentent assez souvent des sections urbaines, en traversée des centre-bourgs : ce sont les axes RD11, RD39, RD22, RD81A, RD80 et RD612. Seules les communes d'Alénia et St-Cyprien village bénéficient d'un contournement partiel de leur centre-bourg.

- **Montescot** : la RD612 draine un flux de transit est-ouest. Même si ce flux ne passe pas au centre du village, il génère néanmoins une coupure vis-à-vis des zones d'urbanisation future. Dès lors, une pacification de l'actuelle RD612 serait nécessaire. Le principe de « grande périmétrale » trace une perspective de déviation de la RD612 au travers des futurs quartiers.
- **Corneilla del Vercol** : le village bénéficie d'une ceinture de contournement (malgré quelques limites de gabarits), mais l'axe historique de la RD80 traverse le centre du village, générant des conflits d'usage du fait d'un partage déséquilibré de l'espace public. La collectivité a un projet de requalification du parvis de l'église St-Christophe et de la place de la République qui doit conduire à réviser le plan de circulation (une analyse a été conduite dans le cadre du présent schéma directeur). L'entrée de ville par la RD80 doit également être revue pour être plus multimodale.
- **Théza** : le centre du village est traversé par la RD39, qui n'est pas un axe de transit important, mais qui génère des inquiétudes aux abords des écoles. Les entrées de ville pourraient être requalifiées : RD39 et RD80. L'aménagement de futurs quartiers favorisera ces requalifications.

- **Alénya** : la ville est partiellement contournée par le sud, ce qui permet la déviation de la RD22. Par contre, le flux de transit de la RD11 traverse quant à lui le centre-bourg. La perspective de contournement nord-est, permettant la déviation de la RD11, allègera considérablement le trafic de transit et apaisera le centre du village. Cette reconfiguration permettra dès lors de requalifier les axes du centre et d'envisager également un nouveau plan de circulation.
- **Latour Bas Elne** : le centre historique de la commune n'est pas traversé par une RD, mais l'av. d'Elne est relativement fréquentée dans un tissu urbain contraint (avec de l'habitat ancien à reconquérir). Cet axe fait l'objet d'un projet de requalification (avec insertion d'un aménagement cyclable) et d'une réflexion sur le plan de circulation (une analyse a été conduite dans le cadre du présent schéma directeur). Le nouveau plan de circulation pourrait intégrer la création d'une voie nouvelle de déviation nord-est.
- **St-Cyprien Village** : la traversée du centre de St-Cyprien village constitue un nœud complexe et contraint pour connecter la RD22 et la RD40. Le centre a déjà fait l'objet d'une requalification ambitieuse avec une mise à sens unique. La requalification des entrées de ville accompagne ce geste. L'apaisement du centre sera par ailleurs favorisé par la création de la future déviation de la RD612 et la mise en œuvre d'un axe de liaison par l'ouest (les Massardes).
- **St-Cyprien Plages** : la RD81A, au travers du boulevard Desnoyers est un axe structurant important, notamment en période estivale. Sa configuration est porteuse de conflits entre usagers (stationnement, circulation, modes actifs). Le secteur du port souffre quant à lui d'un manque de lisibilité avec une confusion des espaces de circulation et de stationnement.



Cartographie des enjeux de contournement

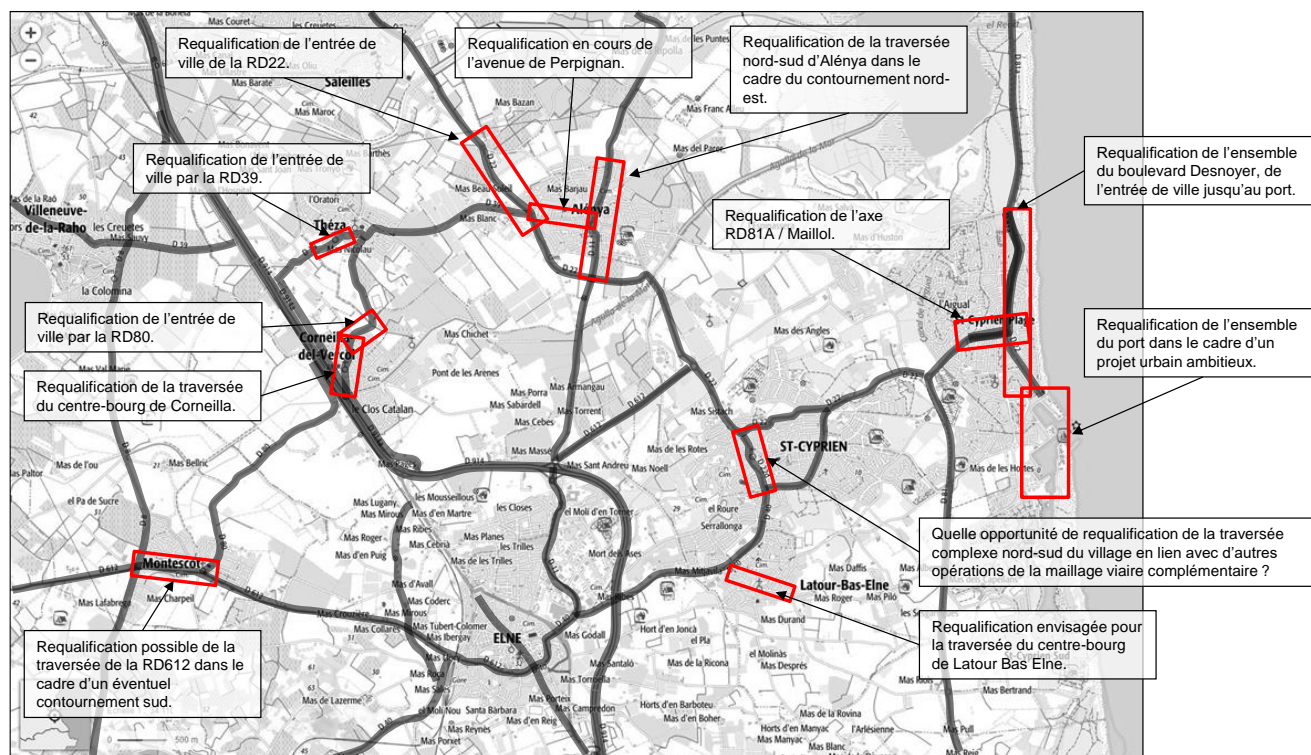
Les contraintes de traversée des centre-bourgs dégradent le confort et la simplicité de certaines liaisons :

- Les liaisons entre Latour Bas Elne et les communes du nord de la CCSR, du fait de la traversée urbaine de St-Cyprien Village.
- Les liaisons est-ouest en raison de la contrainte de traversée d'Elne.

→ Les problématiques d'entrée de ville :

Les perspectives de contournement devront se coordonner avec les perspectives de requalification des centre-bourgs, notamment au niveau des entrées de ville. Ces requalifications soulèvent plusieurs enjeux :

- La requalification fonctionnelle et paysagère des espaces de transition que sont les portes d'entrée dans la ville.
- L'apaisement du trafic et la mise en œuvre de plus de multimodalité grâce à l'insertion d'aménagements adaptés : passer de la route à la rue ?
- La continuité et un meilleur accès aux aménagements urbains et interurbains afin de participer au maillage.

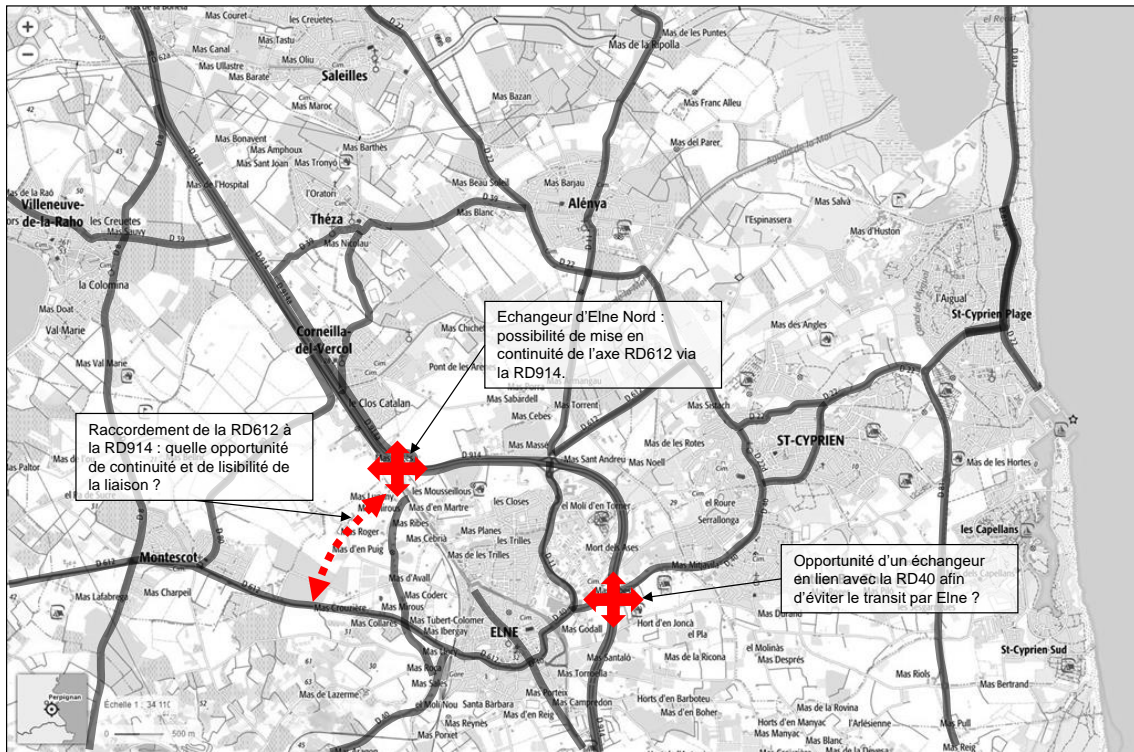


Cartographie des enjeux d'entrée de ville

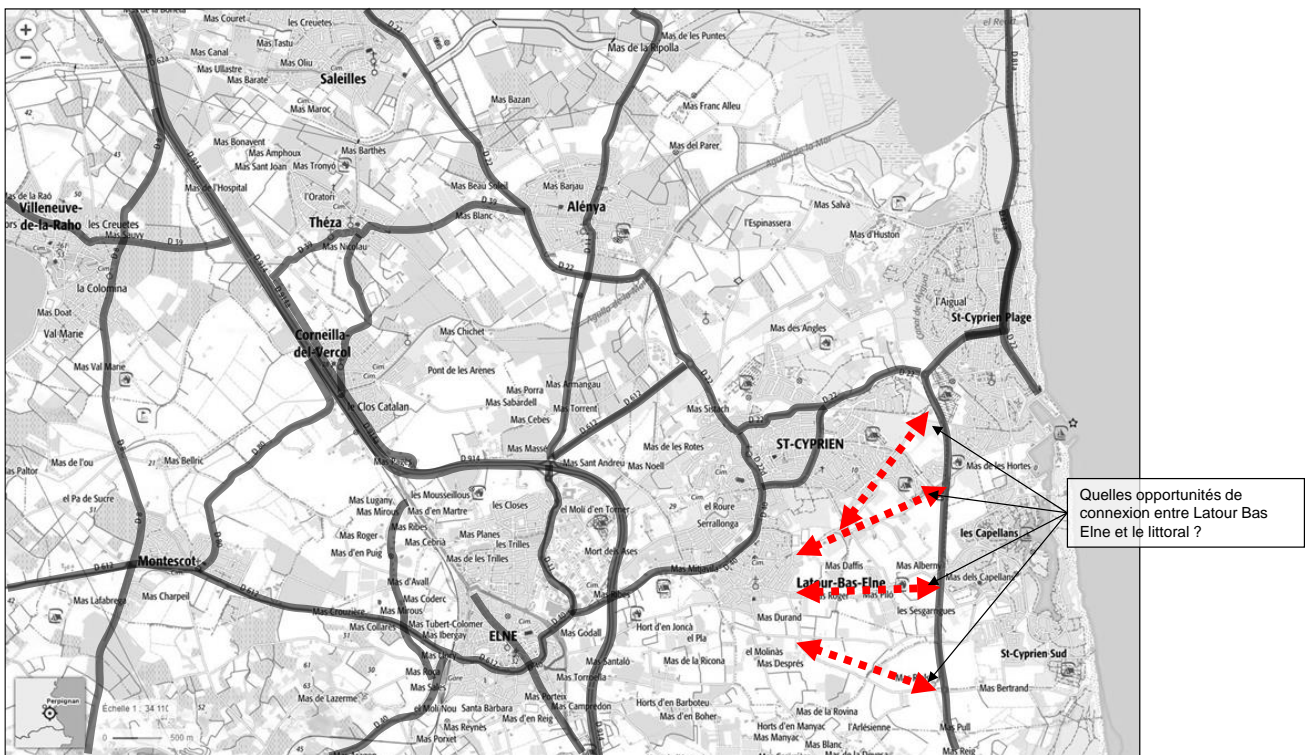
→ Les problématiques d'échanges :

En complément de ces différentes problématiques, s'ajoutent des enjeux concernant :

- Les possibilités de connexion et d'échange avec la RD914.
- La liaison entre Latour Bas Elne et la RD81 en direction d'Argelès.



Cartographie des enjeux d'échange avec la RD914



Cartographie des enjeux d'échange vers la RD81

• Objectifs

- Homogénéiser les axes structurants et sécuriser le trafic routier
- Réduire le trafic de transit dans les centre-bourgs
- Apaiser le trafic dans les cœurs de villages pour requalifier l'espace public
- Développer la multimodalité sur les axes d'entrée de ville

• Conditions de réussite

- La coordination avec le CD66
- La coordination avec les communes
- L'articulation des projets de différents niveaux

• Actions liées

- **Axe 1** : 1.1 / 1.2 / 1.3
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : 3.2 / 3.3 / 3.4
- **Axe 4** : 4.2 / 4.3 / 4.4
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les usagers de la route, ainsi que les résidents des polarités urbaines

• Saisonnalité

- ---

• Mise en œuvre opérationnelle

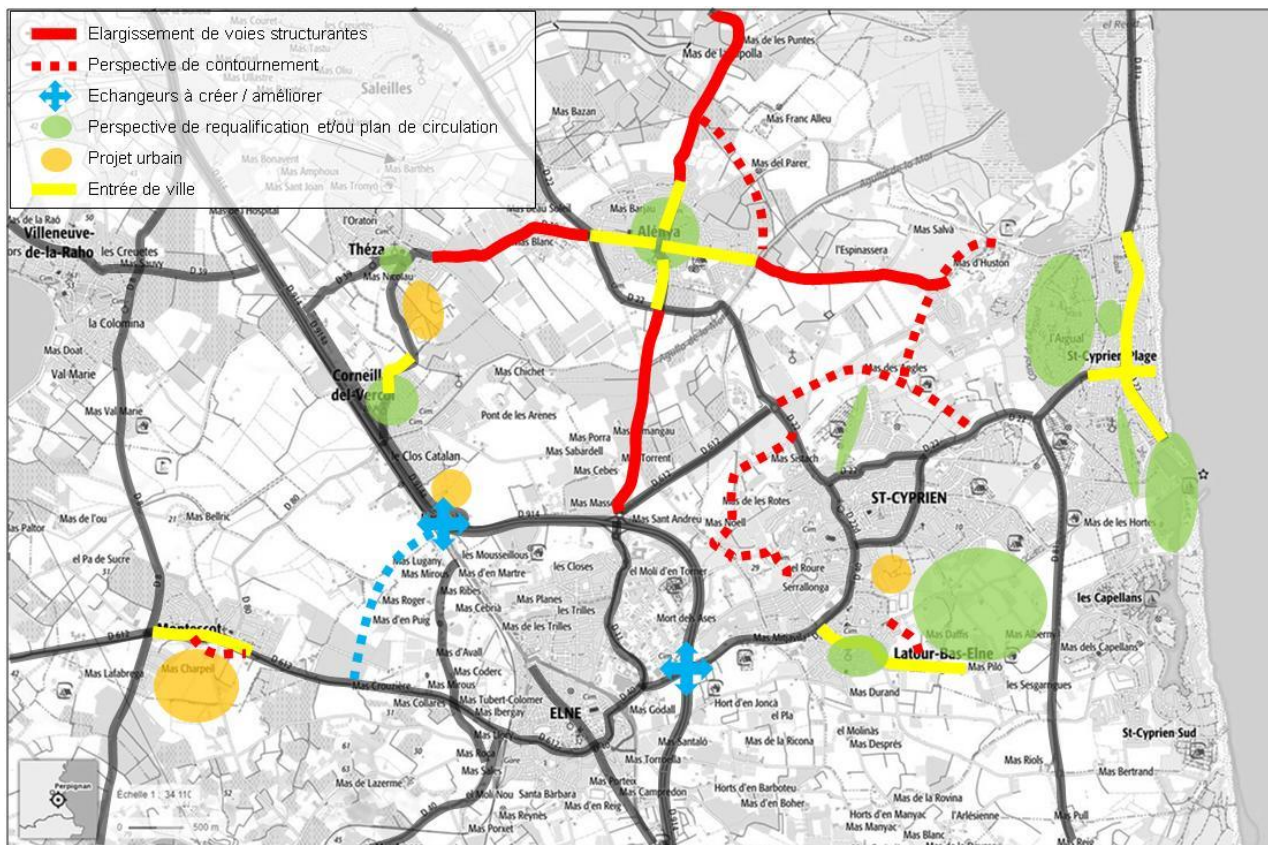
En matière d'infrastructures routières, la programmation de toute restructuration se heurte à la problématique de la domanialité et des compétences institutionnelles. En fonction de la nature des aménagements, la maîtrise d'ouvrage peut aussi bien être une commune, la CCSR ou le CD66.

Au stade du schéma directeur, les perspectives d'aménagement touchant à l'infrastructure routière ne sont pas forcément programmées, ni même étudiées, et encore moins financées. Pour autant, le schéma directeur se propose d'exprimer les opérations qui sont susceptibles d'améliorer le fonctionnement et la cohérence du réseau (certaines opérations sont tout de même programmées à court terme et budgétées). Bien évidemment, ce schéma de principe se traduit par une liste d'actions qui ne sont pas toutes estimées financièrement. Cependant, une petite minorité de ces actions sont associées à une estimation financière. Dès lors, il ne faudra pas considérer le volume budgétaire qui est présenté ci-après mais retenir plutôt le contenu des intentions listées.

Le tableau suivant présente la liste des actions envisagées avec une segmentation par nature d'aménagement.

La carte suivante, quant à elle, synthétise les différentes composantes d'aménagement du réseau de voirie.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
3.1- La structuration du réseau viaire				
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : la RD39 entre Théza et Alénia		X		ND
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : la RD11 entre Alénia et Elne		X		ND
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : la RD11 entre Alénia et St-Nazaire		X		ND
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : le chemin du Pass d'Avall entre Alénia et les plages - Etude de faisabilité	30 000 €	0 €	0 €	30 000 €
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : le chemin du Pass d'Avall entre Alénia et les plages - Réalisation		X		ND
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : mise en œuvre d'un shunt du pont de la RD612 dans le cadre de la ZAC St-Martin		X		ND
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : prolongement du contournement RD612	X			ND
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : contournement ouest du centre de St-Cyprien (LSD : Liaison Structurante Durable)	1 600 000 €	0 €	0 €	1 600 000 €
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : contournement nord-est du centre de Latour Bas Elne (nouvelle voie)		X		ND
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : contournement nord-ouest du secteur de St-Cyprien Plages - Etude d'opportunité	0 €	30 000 €	0 €	30 000 €
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : contournement nord-est d'Alénia		X		ND
- ECHANGEURS RD914 : étude d'opportunité d'un échangeur entre RD40 et RD914		X		ND
- ECHANGEURS RD914 : étude d'opportunité de reconfiguration de l'échangeur RD50/RD914 en lien avec un tracé de grande périmétrale de la RD612		X		ND
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du centre de Latour Bas Elne	1 100 000 €	0 €	0 €	1 100 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du centre de Corneilla del Vercol	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : projet de ZAC sud à Corneilla del Vercol		X		ND
- PLAN DE CIRCULATION : requalification de l'îlot Rigaud à Théza	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : projet de nouvelle voie de connexion entre RD39 et RD80 à Théza	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : projet de nouveau quartier dans le secteur du parc Jonquères	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : projet ZAC St-Martin à Montescot	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : plan de circulation des chemins du secteur du Karting à St-Cyprien	30 000 €	0 €	0 €	30 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : projet ZAC des Aspres à Latour Bas Elne		X		ND
- PLAN DE CIRCULATION : modification du plan de circulation dans le secteur Desnoyer à St-Cyprien	15 000 €	0 €	0 €	15 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du centre-ville d'Alénia			X	ND
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du port de St-Cyprien - Etude de requalification urbaine	0 €	200 000 €	0 €	200 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du port de St-Cyprien - Réalisation de la requalification	X	X	X	ND
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du quartier de l'Aygual	4 000 000 €	4 000 000 €	0 €	8 000 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification de la rue du Docteur Schweitzer	0 €	1 500 000 €	0 €	1 500 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification de la rue Blaise Cendrars		X		ND
- ENTREE DE VILLE : requalification du boulevard Desnoyer à St-Cyprien		X		ND
- ENTREE DE VILLE : requalification du boulevard Maillol à St-Cyprien		X		ND
- ENTREE DE VILLE : requalification de la RD612 à Montescot		X		ND
- ENTREE DE VILLE : requalification de l'entrée de ville de Latour Bas Elne	X			ND
- ENTREE DE VILLE : requalification de l'entrée de ville RD80 à Corneilla del Vercol	50 000 €	0 €	0 €	50 000 €
- ENTREE DE VILLE : requalification de l'avenue de Perpignan à Alénia	800 000 €	0 €	0 €	800 000 €
- ENTREE DE VILLE : requalification des différentes entrées de ville d'Alénia			X	ND
TOTAL	7 625 000 €	5 730 000 €	0 €	13 355 000 €
Moyenne annuelle	762 500 €	573 000 €	0 €	445 167 €



Cartographie des actions liées à l'infrastructure routière

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- Différentes maîtrises d'ouvrage sont concernées.
- La CCSR assurera une mission de lobbying auprès du CD66 pour porter certains projets.
- La CCSR assurera un accompagnement des communes pour la mise en œuvre des projets qui devront être coordonnés à différentes échelles.

Budget estimatif :

- Parmi la liste suivante, plusieurs projets ne sont pas étudiés, ni programmés. De fait, aucune estimation financière n'a été réalisée (certains projets sont envisagés à long terme, d'autres dépendent du CD66). Pour autant, les opérations chiffrées représentent un budget de **13,4 M€ HT**. Seules quelques opérations font l'objet d'une estimation budgétaire. Parmi celles-ci, on compte la requalification du quartier de l'Aygal pour **8 M€ HT** (budget communal), le contournement des Massardes pour **1,6 M€ HT**, la requalification du centre de Latour Bas Elne pour **1,1 M€ HT**, la requalification de la rue du Docteur Schweitzer pour **1,5 M€ HT** (budget communal) et la requalification de l'avenue de Perpignan pour **0,8 M€ HT**.

Financiers :

- Le CD66.
- La CCSR.
- Les communes.

Echéance :

- Chaque composante d'aménagement est programmée selon les trois périodes de priorités.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
3.1- La structuration du réseau viaire				
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : la RD39 entre Théza et Alénya		X		ND
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : la RD11 entre Alénya et Elne		X		ND
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : la RD11 entre Alénya et St-Nazaire		X		ND
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : le chemin du Pass d'Avall entre Alénya et les plages - Etude de faisabilité	30 000 €	0 €	0 €	30 000 €
- ELARGISSEMENT DE VOIE STRUCTURANTE : le chemin du Pass d'Avall entre Alénya et les plages - Réalisation		X		ND
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : mise en œuvre d'un shunt du pont de la RD612 dans le cadre de la ZAC St-Martin		X		ND
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : prolongement du contournement RD612	X			ND
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : contournement ouest du centre de St-Cyprien (LSD : Liaison Structurante Durable)	1 600 000 €	0 €	0 €	1 600 000 €
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : contournement nord-est du centre de Latour Bas Elne (nouvelle voie)		X		ND
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : contournement nord-ouest du secteur de St-Cyprien Plages - Etude d'opportunité	0 €	30 000 €	0 €	30 000 €
- CONTOURNEMENT DE CENTRE-BOURG : contournement nord-est d'Alénya		X		ND
- ECHANGEURS RD914 : étude d'opportunité d'un échangeur entre RD40 et RD914		X		ND
- ECHANGEURS RD914 : étude d'opportunité de reconfiguration de l'échangeur RD50/RD914 en lien avec un tracé de grande périmétrale de la RD612		X		ND
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du centre de Latour Bas Elne	1 100 000 €	0 €	0 €	1 100 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du centre de Cornella del Vercol	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : projet de ZAC sud à Cornella del Vercol		X		ND
- PLAN DE CIRCULATION : requalification de l'îlot Rigaud à Théza	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : projet de nouvelle voie de connexion entre RD39 et RD80 à Théza	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : projet de nouveau quartier dans le secteur du parc Jonquères	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : projet ZAC St-Martin à Montescot	X			ND
- PLAN DE CIRCULATION : plan de circulation des chemins du secteur du Karting à St-Cyprien	30 000 €	0 €	0 €	30 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : projet ZAC des Aspres à Latour Bas Elne		X		ND
- PLAN DE CIRCULATION : modification du plan de circulation dans le secteur Desnoyer à St-Cyprien	15 000 €	0 €	0 €	15 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du centre-ville d'Alénya			X	ND
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du port de St-Cyprien - Etude de requalification urbaine	0 €	200 000 €	0 €	200 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du port de St-Cyprien - Réalisation de la requalification	X	X	X	ND
- PLAN DE CIRCULATION : requalification du quartier de l'Aygal	4 000 000 €	4 000 000 €	0 €	8 000 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification de la rue du Docteur Schweitzer	0 €	1 500 000 €	0 €	1 500 000 €
- PLAN DE CIRCULATION : requalification de la rue Blaise Cendrars		X		ND
- ENTREE DE VILLE : requalification du boulevard Desnoyer à St-Cyprien		X		ND
- ENTREE DE VILLE : requalification du boulevard Maillol à St-Cyprien		X		ND
- ENTREE DE VILLE : requalification de la RD612 à Montescot		X		ND
- ENTREE DE VILLE : requalification de l'entrée de ville de Latour Bas Elne	X			ND
- ENTREE DE VILLE : requalification de l'entrée de ville RD80 à Cornella del Vercol	50 000 €	0 €	0 €	50 000 €
- ENTREE DE VILLE : requalification de l'avenue de Perpignan à Alénya	800 000 €	0 €	0 €	800 000 €
- ENTREE DE VILLE : requalification des différentes entrées de ville d'Alénya			X	ND
TOTAL	7 625 000 €	5 730 000 €	0 €	13 355 000 €
Moyenne annuelle	762 500 €	573 000 €	0 €	445 167 €

	SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON
	Axe 3 : la voirie et l'espace public – une armature structurante et des aménagements à différentes échelles
	Action 3.2 : la rénovation de la signalétique directionnelle

• Contexte

→ Une signalétique globalement très disparate :

Pour se repérer dans l'espace, la signalétique joue un rôle essentiel, d'autant plus lorsque la fréquentation d'un territoire est fortement touristique, c'est-à-dire constituée d'usagers qui séjournent occasionnellement et se renouvellent chaque semaine.

Sur n'importe quel territoire, la signalétique se doit d'assurer les fonctions suivantes :

- Accueillir le visiteur.
- Orienter et guider le visiteur.
- Faire connaître le territoire et attirer le visiteur.

Pour être fonctionnelle, la signalétique doit par ailleurs présenter les qualités suivantes :

- Etre sobre afin de faciliter la lecture.
- Etre continue et systématique afin de jaloner correctement les itinéraires sans interruption.
- Etre uniforme afin de déclencher des réflexes de reconnaissance naturelle et de participer à la valorisation du territoire en tant qu'outil de liaison des différentes parties du territoire.
- Etre pérenne afin d'offrir une bonne tenue dans le temps.

En termes de signalétique directionnelle, le principal enjeu de traitement concerne la signalétique relative aux équipements et parkings. Cette signalétique se décline en plusieurs composantes :

- **Le jalonnement des équipements et parkings afin d'emprunter les itinéraires les plus directs :** la signalisation routière est très hétérogène. On trouve effectivement une variété de combinaisons différentes : les idéogrammes, le nom des parkings ou des équipements, le type de panneau, la taille du panneau, les flèches directionnelles, les informations de capacité, la gratuité ou la tarification... Les itinéraires jalonnés ne sont pas toujours pertinents car ils conduisent parfois à traverser les villages alors que ce n'est pas nécessaire.
- **L'homogénéité des panneaux d'enseigne des parkings à l'échelle de toute la CCSR :** les « enseignes » relatives aux parkings sont également très hétérogènes, à la fois entre les communes, mais aussi au sein d'une même commune. Les panneaux sont différents : taille, couleur, informations, implantation... Aucune charte graphique n'est appliquée, ce qui ne participe pas à une appréciation unifiée de l'offre de stationnement pour l'utilisateur.
- **L'identification de l'offre de stationnement en entrée de ville :** en entrée de village, on ne trouve pas d'indication globale sur les parkings mis à disposition

sur le site. A l'approche des parkings, les panneaux sont quelquefois peu lisibles et il n'y a pas de cohérence sur les règles de nomination ou numérotation des parkings. Une minorité de panneaux présentent des informations sur la capacité de stationnement.

- **La géolocalisation en ligne des parkings** : avec le développement de l'usage des GPS et autres solutions de repérage et navigation, la question du référencement des parkings devient de plus en plus prégnante.
- **Une déclinaison multilingue** : en effet, compte tenu de l'attractivité touristique du territoire, un traitement multilingue peut avoir du sens.

• Objectifs

- Améliorer la visibilité des équipements et des parkings
- Unifier la signalétique sur le territoire
- Optimiser et faire converger le dispositif d'orientation
- Améliorer la compréhension des usagers

• Conditions de réussite

- La coordination des acteurs concernés
- La convergence des dispositifs signalétiques
- Une bonne adaptation progressive des panneaux
- La pérennisation et la mise à jour de la démarche

• Actions liées

- **Axe 1** : 1.3
- **Axe 2** : 2.1 / 2.3
- **Axe 3** : 3.1 / 3.3 / 3.4
- **Axe 4** : 4.3 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Les automobilistes

• Saisonnalité

• ---

• Mise en œuvre opérationnelle

En matière de signalétique directionnelle, la priorité sera donnée aux dispositifs suivants :

- Le référencement en ligne des équipements et parkings du territoire.
- L'élaboration d'une étude de rénovation de la signalétique directionnelle des équipements et des parkings.
- La mise en œuvre de la nouvelle signalétique.

En ce qui concerne le référencement en ligne des équipements et parkings du territoire, la démarche de recensement des équipements, de qualification des caractéristiques, de déclaration des informations en ligne et de veille sera prise en charge en interne par la CCSR. Cependant, les opérations d'identification des équipements et leur qualification se feront en coordination avec les communes et l'OT.

Afin d'élaborer et mettre en œuvre un dispositif homogène et coordonné de signalétique à l'échelle du Sud Roussillon, les étapes ci-après seront suivies :

- **La mise en place d'un pilotage collectif** : la signalétique est un sujet transversal et structurant pour le territoire et il s'agira donc de construire un partenariat adapté

pour conduire cette démarche. Il s'agira de définir un pilotage technique et un pilotage institutionnel associant la CCSR, les communes du Sud Roussillon ainsi que l'OT. La démarche sera conduite par le référent mobilité de la CCSR.

- **La définition des attendus de la démarche** : la mise en œuvre d'une signalétique intégrée nécessite une analyse et une réflexion préalable qu'il faut confier à un prestataire spécialisé. Pour ce faire, il faudra au préalable définir des éléments de cahier des charges relatifs à la prestation d'étude signalétique. Ces éléments, déterminés collectivement, devront indiquer les points suivants :
 - **Les périmètres de recensement des panneaux existants** : on travaillera évidemment à l'échelle de l'ensemble des communes du Sud Roussillon, tout en tenant compte des secteurs de transition au nord au sud et à l'ouest du territoire.
 - **La nature des signalétiques à analyser** : on se concentrera sur les panneaux de signalisation indiquant les équipements structurants, les itinéraires stratégiques et les parkings (jalonnement et information en entrée de ville). L'étude consistera en préalable à recenser les panneaux présents sur le périmètre, vérifier la continuité des itinéraires, analyser la cohérence et l'homogénéité de la dénomination des sites, analyser l'adéquation des panneaux et des informations indiquées, analyser la convergence des modalités de présentation de l'information, analyser la pertinence de l'implantation...
 - **Les objectifs et les propositions attendues** : sur la base des observations réalisées, il s'agira de produire des propositions afin de déterminer les caractéristiques techniques de la future trame signalétique. Cela prendra la forme d'une charte signalétique adaptée mettant en œuvre une stratégie à l'échelle du Sud Roussillon, avec les objectifs suivants : cohérence de la signalétique, unité, simplicité, compréhension, continuité des itinéraires. Les propositions porteront sur la mise en œuvre stratégique et opérationnelle : le maillage, la dénomination des sites et leur nomenclature, les modalités d'information, la typologie des panneaux, phasage, priorisation et progressivité des actions à réaliser... Notons que la signalétique devra s'articuler avec les actions de valorisation touristique du territoire en mettant en avant les sites emblématiques et les espaces exploités par la démarche de gamification. Par ailleurs, une considération multilingue pourra être intégrée à la signalétique.
- **Le lancement d'un appel d'offres** : pour réaliser l'étude de définition d'une signalétique à l'échelle du Sud Roussillon, la démarche administrative pourra prendre la forme d'un groupement de commandes qui rassemblera les différents partenaires financeurs. Au travers des éléments de cahier des charges définis antérieurement, la mise en concurrence permettra de sélectionner un prestataire.
- **La validation des propositions** : le comité de pilotage validera les propositions du bureau d'études et choisira également un phasage de mise en œuvre.
- **Le lancement des commandes** : en fonction des choix effectués par le comité de pilotage, la réalisation et l'installation des panneaux seront commandées sous la forme la plus adaptée (commandes directes / mise en concurrence / groupement de commandes...).

- **La pérennisation de la signalisation** : à la suite de la mise en œuvre des solutions retenues, l'entretien et la mise à jour des dispositifs de signalisation devront être également encadrés et assurés.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR et les communes.
- Collaboration possible avec le CD66.
- Collaboration possible avec l'OT.

Budget estimatif :

- Le budget total est de **190 k€ HT** sur toute la période. Il se concentre principalement sur la phase de priorité 1.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
3.2- La rénovation de la signalétique directionnelle				
- référencement en ligne des lieux et parkings du territoire : budget de 2000 €/an	20 000 €	20 000 €	20 000 €	60 000 €
- étude de rénovation de la signalétique directionnelle, de la signalétique des parkings	30 000 €	0 €	0 €	30 000 €
- mise en œuvre de la nouvelle signalétique : 70% du budget en priorité 1, 20% en priorité 2 et 10% en priorité 3 (pour tenir compte des mise à jour)	70 000 €	20 000 €	10 000 €	100 000 €
TOTAL	120 000 €	40 000 €	30 000 €	190 000 €
Moyenne annuelle	12 000 €	4 000 €	3 000 €	6 333 €

Financeurs :

- La CCSR et les communes.
- Co-financement possible du CD66.

Echéance :

- Durant la phase de priorité 1, l'étude signalétique sera réalisée. Les aménagements signalétiques seront en très grande partie réalisés durant cette même période. Une partie du budget est ventilée sur les phases de priorité 2 et 3 pour tenir compte des mises à jour de la signalétique.



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 3 : la voirie et l'espace public – une armature structurante et des aménagements à différentes échelles

Action 3.3 : l'adaptation de l'offre de stationnement

• Contexte

→ Une pression du stationnement très variable :

Sur l'ensemble du territoire du Sud Roussillon, la question du stationnement ne pose problème que très localement, ou bien en raison de la fréquentation de pointe estivale. En termes de réglementation, seule la commune de St-Cyprien propose une tarification durant la saison touristique, au travers de zones de stationnement très capacitaires. Sur toutes les autres communes, le stationnement reste gratuit.

Les zones de tension sont globalement restreintes aux centres-bourgs, là où les capacités de stationnement sont réduites. A certains endroits, la présence envahissante des voitures vient entraver l'espace public au détriment des piétons. En effet, les habitudes de stationnement devant le pas de porte perdurent alors que l'on peut trouver assez facilement des places de stationnement balisées à quelques dizaines de mètres.






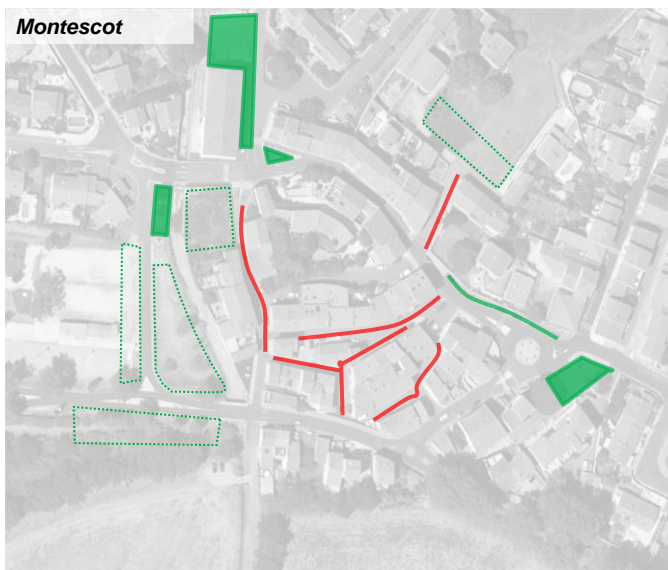
Quelques exemples de zones de stationnement

Dans les nombreux lotissements (notamment les nouveaux quartiers), la problématique du stationnement est circonscrite et dépend des modalités mises en œuvre pour le stationnement résidentiel : sur voirie, sur places réservées, sur parking mutualisé. Globalement, les capacités sont bien calibrées.

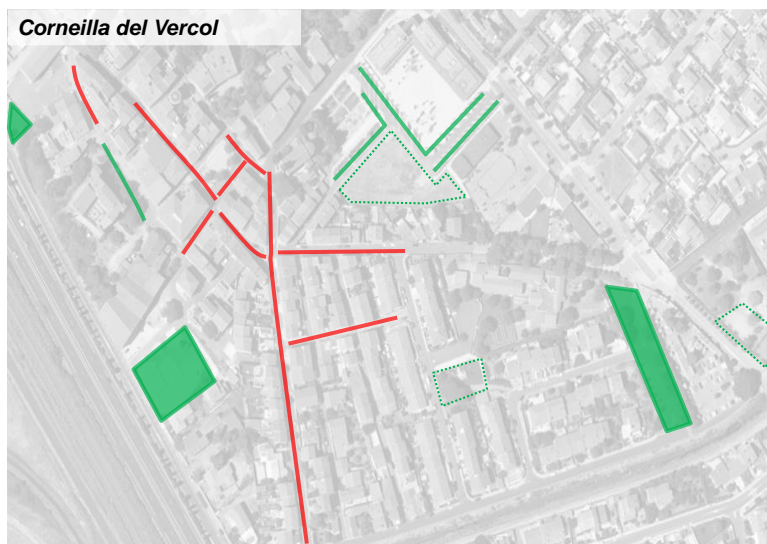
Dans les polarités commerciales de proximité, on trouve des zones bleues pour le stationnement de courte durée : c'est le cas à Alénia et à St-Cyprien village. On trouve également des places réservées sur voirie pour le personnel enseignant de Montescot.

A Montescot, seul l'hypercentre est soumis à une pression du stationnement, alors que des solutions de proximité pourraient être trouvées pour libérer l'espace public parfois encombré au détriment du piéton. En effet, plusieurs parcelles foncières pourraient être mobilisées pour créer des capacités de stationnement à proximité de l'hypercentre.

	Stationnement gênant
	Parking, linéaire de stationnement
	Site potentiel pour un parking



A Corneilla del Vercol, une grande partie du centre-ville est saturée par la présence de la voiture, alors que dans le même temps des parkings de proximité existent en proche périphérie et ont même été aménagés très récemment. Globalement, on compte 210 places pour 600 habitants dans le centre, ce qui génère localement une forte tension du stationnement. Il existe encore quelques parcelles pouvant potentiellement accueillir des capacités de stationnement supplémentaires.



A Théza, la tension sur le stationnement est contenue dans l'hypercentre et a été limitée par la création de plusieurs poches de stationnement dispersées. Il existe encore quelques potentialités pour renforcer l'offre de stationnement en cas de besoin.



A Alénya, même si quelques rues peuvent être en tension, l'offre globale est largement suffisante et plusieurs parkings de proximité offrent encore une réserve capacitaire. Pour autant, on ne compte que 300 places pour 700 habitants dans l'hypercentre. De nombreux linéaires de stationnement sont matérialisés et il existe quelques petites capacités potentielles.



A Latour Bas Elne, seules quelques rues de l'hypercentre sont en tension, mais l'environnement urbain est relativement contraint et on trouve peu d'offre. IL existe néanmoins des possibilités foncières pour envisager des capacités supplémentaires de stationnement à proximité du centre.



Dans le village de St-Cyprien, on observe une tension sur le stationnement en dehors du tissu pavillonnaire. En effet, dans l'hypercentre, peu de places sont matérialisées sur voirie et le contexte urbain est contraint. Dans un même temps, le centre du village est exposé à des flux de transit qui pénalisent les possibilités de partage de l'espace public.



Dans ce secteur, les opportunités d'aménagement de capacités de stationnement sont réduites mais certains projets urbains ont vocation, à terme, à intégrer la question de l'organisation du stationnement.

Sur le secteur des plages de St-Cyprien, l'offre règlementée semble largement suffisante dans la mesure où de nombreux parkings sont très capacitaires. Même en période estivale, l'offre s'avère bien dimensionnée. Celle-ci a été calibrée de sorte qu'il existe toujours une solution de stationnement dans un rayon de 500m à proximité de la plage. Néanmoins, l'analyse qui a été conduite sur le plan de circulation aux abords du boulevard Desnoyers pourrait se traduire par une mise à sens unique de quelques rues et la matérialisation au sol des places de stationnement afin d'éviter le stationnement à cheval sur les trottoirs.

• Objectifs

- Réduire la présence envahissante des voitures sur l'espace public
- Favoriser le partage de l'espace public dans les centre-bourgs
- Offrir des capacités de stationnement adéquates à proximité des lieux de résidence
- Adoucir la mobilité dans les centre-bourgs

• Conditions de réussite

- Communication et sensibilisation auprès des résidents
- Contrôle pédagogique des zones en tension
- Mise en œuvre d'aménagements adaptés sur l'espace public
- Mise en œuvre de solutions de contournement des centre-bourgs
- Adéquation des plans de circulation dans les secteurs en tension

• Actions liées

- **Axe 1** : 1.2
- **Axe 2** : ---
- **Axe 3** : 3.1 / 3.2 / 3.4
- **Axe 4** : 4.3 / 4.4 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Les automobilistes des centre-bourgs, et les usagers des centre-bourgs de manière générale

• Saisonnalité

• ---

• Mise en œuvre opérationnelle

En matière d'actions relatives au stationnement, nous proposons de retenir trois niveaux d'intervention :

- **Quelques principes généraux** : la présence envahissante de la voiture à des endroits où des conflits d'usage existent avec les piétons doit être considérée. Plusieurs actions de fond peuvent être envisagées :
 - **Au niveau des aménagements** : même si elle ne peut pas tout à elle-seule, la nature des aménagements joue tout de même un rôle important dans la liberté donnée aux automobilistes pour occuper l'espace public. La géométrie des voies et la présence de potelets ou autres dispositifs adaptés ont vocation à réduire la présence envahissante de la voiture. Là où le stationnement est tout de même possible mais mal encadré, il faut envisager la matérialisation des capacités de stationnement au travers d'un marquage

au sol, ce qui permet de délimiter les surfaces où le stationnement n'est pas autorisé. Notons aussi que dans certains cas, les perspectives de requalification de la voirie des centre-bourgs sont fortement conditionnées par les projets de contournement routier. Ces projets structurants permettent en effet de reconfigurer totalement le fonctionnement des centre-bourgs et ont participé à l'apaisement des cœurs de quartiers au travers d'un meilleur partage de l'espace public.

- **Au niveau de la pédagogie citoyenne** : là où les situations sont les plus tendues, on peut engager des actions de dialogue et de pédagogie avec les riverains (réunions publiques ou communication ciblée) afin de valoriser des solutions alternatives lorsqu'elles existent. Ensuite, des opérations de contrôle peuvent aussi renforcer ces démarches, avec un souci de pédagogie dans un premier temps.
- **Une action spécifique à la réduction du nombre de voitures ventouses** : dans les centre-bourgs, l'espace public peut être en partie occupé par des « voitures ventouses ». Ce sont des voitures qui restent à demeure et représentent une gêne à plusieurs titres : soit elles entravent l'espace public, soit elles pénalisent la rotation du stationnement. La situation de ces véhicules peut être variable : on peut effectivement trouver des véhicules immobilisés (épaves, ou « presque » épaves) ou bien des véhicules en stationnement de longue durée. Dans les deux cas, il fut envisager une action consistant à « aller vers » les usagers. Celle-ci pourrait reposer sur les principes suivants :
 - La mise en œuvre d'une démarche collective associant la CCSR, les communes (au travers d'un référent communal) et les organes de contrôle policier.
 - La définition, pour chaque commune, d'un périmètre d'intervention où la thématique de l'occupation de l'espace public se pose (ou pas).
 - L'identification des problématiques observées : voitures mal garées, voitures ventouses, places non matérialisées, etc...
 - Enquête de voisinage pour identifier les propriétaires des véhicules.
 - Dialogue avec les personnes concernées, individuellement ou collectivement selon les cas (réunion de quartier, réunion publique).
 - Utilisation, si nécessaire, de dispositifs de communication de type flyer à apposer sur les véhicules concernés, afin de rappeler le cadre réglementaire sur l'espace public.
 - Proposer des solutions alternatives en favorisant la médiation : enlèvement du véhicule (fourrière), déplacement du véhicule...
 - Mener une démarche pédagogique avant d'envisager des mesures plus coercitives ou des sanctions en cas de besoin.
 - Cette démarche sera conduite dans le temps avec un budget léger pour assurer certaines actions ponctuelles au cas par cas.
- **L'aménagement de capacités supplémentaires de stationnement** : il n'en reste pas moins que dans certains cas on doit faire face à un réel problème de capacités de stationnement. Dans ce cas, il faut pouvoir y répondre dans un souci de proximité. Lors des ateliers collaboratifs réalisés durant la seconde phase de la présente étude, certains besoins capacitaires ont été exprimés et sont repris ci-après. Notons que ces aménagements sont budgétés sauf lorsque la question du stationnement est dissoute dans le cadre d'un projet urbain englobant (de plus,

certaines opérations de requalification de voirie s'accompagneront obligatoirement d'un traitement de la question du stationnement en surface). Par ailleurs, la question de l'acquisition foncière n'est pas intégrée au chiffrage.

- A Alénya :
 - Création d'un parking sur le site de la Poste.
 - Création d'un parking sur le site du centre technique municipal.
- A St-Cyprien Village :
 - Aménagement au coup par coup de dents creuses dans le tissu urbain du centre-ville.
 - Aménagement de la place Bergson et prise en compte du stationnement.
 - Aménagement de la place des Evadés et prise en compte du stationnement.
- A St-Cyprien plage :
 - Matérialisation du stationnement sur le secteur des plages qui sera mis à sens unique (entre le boulevard Desnoyer et la rue Augustin Barbier).
- A Latour Bas Elne :
 - Création d'un parking de proximité en périphérie du centre-ville avec aménagement d'un cheminement d'accès.
 - Matérialisation du stationnement sur le secteur de la Poste.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- Les communes, en coordination avec la CCSR en fonction des projets.

Budget estimatif :

- Dans le tableau suivant, certains projets n'ont pas été estimés car ils s'intègrent dans le cadre d'un projet urbain de plus grande ampleur (c'est le cas de la place Bergson et de la place des Evadés). La matérialisation du stationnement dans le secteur des plages est quant à elle budgétée dans l'action 3.1. Pour autant, les opérations chiffrées représentent un budget de **703 k€ HT**.

Financeurs :

- Les communes et la CCSR.

Echéance :

- Les différentes opérations se répartissent sur les trois périodes de priorités.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
3.3- L'adaptation de l'offre de stationnement				
- action de réduction du nombre de voitures ventouses : recensement / sensibilisation / évacuation / verbalisation	20 000 €	20 000 €	20 000 €	60 000 €
- Alénia : création d'un parking sur le site de la Poste	90 000 €	0 €	0 €	90 000 €
- Alénia : création d'un parking sur le site du centre technique municipal	170 000 €	0 €	0 €	170 000 €
- St-Cyprien : aménagement au coup par coup de dents creuses	100 000 €	100 000 €	100 000 €	300 000 €
- St-Cyprien : aménagement de la place Bergson		X		ND
- St-Cyprien : aménagement de la place des Evadés		X		ND
- St-Cyprien : matérialisation du stationnement sur le secteur des plages passé à sens unique	X			ND
- Latour Bas Elne : création d'un parking périphérique avec cheminement d'accès	80 000 €	0 €	0 €	80 000 €
- Latour Bas Elne : matérialisation du stationnement sur le secteur de la Poste	3 000 €	0 €	0 €	3 000 €
TOTAL	463 000 €	120 000 €	120 000 €	703 000 €
Moyenne annuelle	46 300 €	12 000 €	12 000 €	23 433 €



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 3 : la voirie et l'espace public – une armature structurante et des aménagements à différentes échelles

Action 3.4 : des boucles PMR au sein des pôles urbains

• Contexte

→ Une compacité favorable aux piétons :

Dans le Sud Roussillon, les centres-bourgs sont relativement compacts, mis à part le littoral qui est inévitablement linéaire (ce qui éclate les polarités et allonge certains temps de parcours). Seuls quelques nouveaux quartiers pavillonnaires, localisés en périphérie, se trouvent un peu éloignés du centre des polarités urbaines.



Les isochrones à pied autour des polarités urbaines

Dans les centres-bourgs, la largeur de certaines voies est réduite et la voiture prend une grande partie de l'espace public, que ce soit pour la circulation ou le stationnement. Dès lors, l'absence de trottoir est récurrente dans ces hypercentres (dont le périmètre est tout de même restreint). Le partage de l'espace public est ainsi défavorable aux piétons. A l'inverse, certains aménagements urbains permettent un traitement vertueux de la question du partage de l'espace public, en limitant la circulation et le stationnement.

La compacité des centre-bourgs offre l'opportunité de développer le concept de « la ville des 5 minutes » : le pari de la proximité et de la qualité de vie. Il faut ainsi favoriser l'apaisement de la circulation et la multimodalité de l'espace public au travers d'un maillage important de cheminements.



Perspective de piétonisation dans le centre de Cornella del Vercol

→ Le concept de boucle PMR :

De manière générale, l'espace public doit être réinvesti au profit des modes actifs. Cela passe en partie par la nature des aménagements et la réglementation : trottoirs, zones de rencontre, zones piétonnes, zones 30, cheminements piétons, jalonnement, perméabilité urbaine, politique de stationnement...

Les enjeux qui concernent les piétons concernent d'autant plus les PMR. De plus, pour ces derniers, la compacité des centre-bourgs peut être totalement mise à profit.

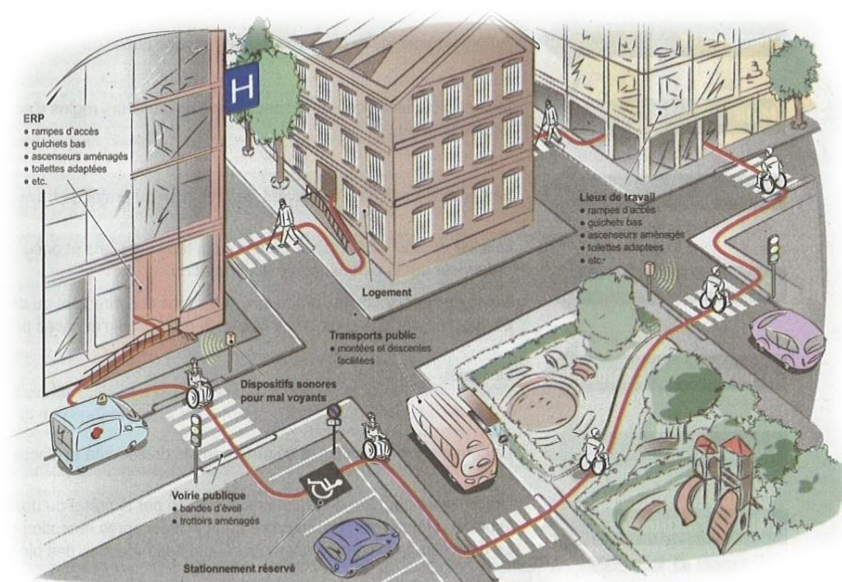
Du point de vue de l'accessibilité PMR, la plupart des sites publics et équipements sont traités individuellement.



L'intégration ponctuelle de l'accessibilité PMR

Pour autant, pour les personnes à mobilité réduite (qui ne se limitent pas aux personnes en fauteuil roulant), l'espace public est largement moins bien adapté que pour le commun des piétons. L'enjeu de la praticabilité PMR se pose également en termes de continuité d'itinéraires (même si des places de stationnement PMR sont généralement localisées à proximité des centres d'intérêt). Du point de vue des transports collectifs, les véhicules n'est pas totalement accessible aux PMR et seulement quelques arrêts du Sud Roussillon sont accessibles aux PMR.

Dès lors, se pose la question des aménagements de l'espace public aux abords de ces points accessibles : celle-ci peut être traitée au travers du concept de « boucle PMR » qui vise à aménager l'accessibilité PMR à l'échelle d'un itinéraire reliant du stationnement PMR, des équipements, des commerces et du transport collectif... L'accessibilité de la boucle nécessite alors un traitement continu de l'espace public et des bâtiments. Chaque commune pourrait ainsi mettre en œuvre une boucle PMR intégrée au programme de requalification de l'espace public.



Continuité de la chaîne du déplacement.

Schéma illustratif du principe d'une boucle PMR

• Objectifs

- Améliorer le partage de l'espace public
- Sécuriser des itinéraires prioritaires
- Développer le système piéton
- Réduire la place des voitures
- Favoriser l'égalité d'accès

• Conditions de réussite

- Capacité à travailler sur des itinéraires continus
- Coordination avec les TC et les équipements
- Articulation avec les projets urbains déjà engagés
- Articulation avec les actions conjointes de signalisation et de communication

• Actions liées

- **Axe 1** : ---
- **Axe 2** : 2.3
- **Axe 3** : toutes
- **Axe 4** : 4.1 / 4.2 / 4.4 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Les personnes à mobilité réduite

• Saisonnalité

- ---

• Mise en œuvre opérationnelle

Pour chaque commune, la démarche proposée pour mettre en œuvre une boucle PMR devra s'articuler autour des étapes suivantes :

- **La mise en place d'une équipe projet** : chaque commune a sa manière de procéder pour conduire des projets de requalification de voirie. Pour autant, compte tenu de la transversalité, nous recommandons qu'une équipe projet, avec un référent, soit réunie pour piloter le projet, définir et réaliser les aménagements. Les équipes de chaque commune devront également se coordonner pour s'accorder sur des principes communs. La convergence entre les différentes équipes sera encadrée par le référent mobilité de la CCSR.
- **La définition des aménagements urbains** : chaque commune devra se mobiliser pour déterminer les composantes du projet de requalification dans lequel elle s'engagera.
 - **La définition du périmètre** : la réflexion générale portant sur la création d'un maillage praticable pour les PMR, il s'agira dans un premier temps de s'accorder sur le périmètre d'intervention et le tracé à aménager. Pour chaque commune, les cartographies suivantes illustrent une proposition quant aux tracés et aux axes à requalifier. Bien évidemment, ce ne sont que des propositions de principe et les collectivités auront totalement la main pour définir les tracés souhaités.
 - **La définition des liaisons à requalifier** : la démarche visera à déterminer les liaisons et itinéraires prioritaires à renforcer. Le maillage devra permettre une continuité des cheminements, avec confort et sécurité.
 - **La typologie des aménagements** : afin de favoriser les piétons et les PMR au centre de liaisons structurantes, les aménagements seront déterminés au cas par cas afin de redéfinir le partage de l'espace public. On privilégiera tantôt des dispositifs d'interdiction du stationnement, un élargissement des trottoirs, la matérialisation au sol d'allées piétonnes, la séparation et la sécurisation de cheminements, la reprise des bordures, des bandes podotactiles, planimétrie des revêtements, traitement des pentes et des franchissements... Les aménagements pourront s'accompagner ponctuellement d'une réduction du stationnement. Notons que la mise en œuvre pourra s'articuler avec des projets urbains ou des projets de requalification de voirie. En effet, plusieurs centre-bourgs font l'objet de réflexions en la matière.
 - **La programmation et le phasage des aménagements** : dès lors que l'on envisage une requalification d'espace public, les actions s'avèrent très rapidement coûteuses. Dès lors, une programmation progressive et cohérente, privilégiant les continuités, devra être réalisée.
- **La mise en cohérence des aménagements avec les autres communes** : les communes se concerteront pour définir des principes communs à certains

aménagements. Ces principes pourront concerner des choix techniques, des matériaux, des règles de signalisation, du mobilier urbain... Ces orientations pourront éventuellement se décliner en un guide technique des bonnes pratiques... La CCSR, disposant de ressources techniques, veillera à cette coordination entre les communes. De plus, le croisement des programmations des différentes communes pourra conduire à envisager des groupements de commandes (ou tout autre forme de coordination).

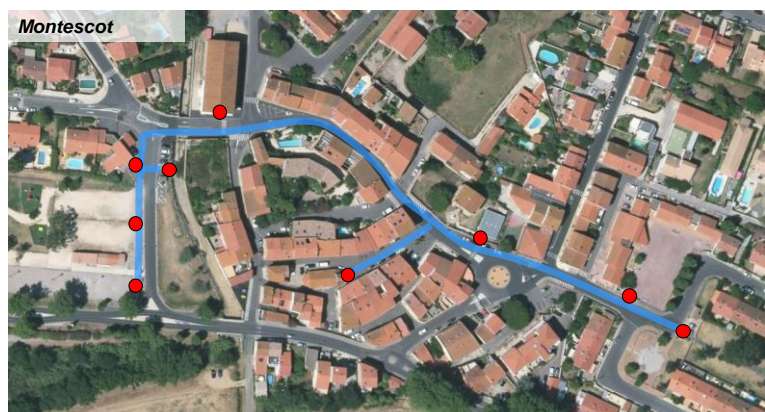
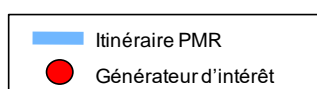
- **La réalisation des aménagements** : en fonction des choix effectués par la collectivité, la réalisation des aménagements sera commandée sous la forme la plus adaptée (commandes directes / mise en concurrence / groupement de commandes...).
- **La pérennisation des aménagements** : les réalisations devront faire l'objet d'un entretien et d'un suivi sur le long terme.

Les plans suivants illustrent les propositions de tracés pour la mise en œuvre d'une boucle PMR dans chacune des polarités urbaines du territoire. Ces tracés ont vocation à être aménagés en tenant compte d'une largeur moyenne de 2m, de principes de sécurisation et de signalisation et de dispositifs empêchant que des obstacles ou véhicules viennent entraver le parcours.

Ces propositions visent uniquement à poser un principe de départ. Les communes décideront de ce qu'elles veulent vraiment réaliser. En cela, les propositions sont ajustables. En ce qui concerne le calibrage et le chiffrage de ces aménagements, quelques principes ont été retenus :

- A partir du linéaire du tracé, une largeur moyenne de 2m est retenue pour estimer une surface à traiter.
- Un premier coût total est estimé sur la base d'un coût moyen d'aménagement de 100 € HT le m².
- Pour tenir compte du fait qu'une partie des aménagements existants sont satisfaisants, un coefficient de redressement a été retenu de manière à ne pas imputer la totalité du coût estimé, ce qui permet de recalculer un second coût total.
- Notons tout de même qu'il s'avère complexe de définir un budget « juste » au stade du schéma directeur. Des études de faisabilité, réalisables en interne par la CCSR, permettront ultérieurement d'affiner le chiffrage. Par ailleurs, les tracés proposés empruntent en partie des axes pour lesquels une requalification est parfois envisagée. Dans ce cas, la perspective de mise en œuvre d'une boucle PMR pourra s'articuler avec la temporalité de ces requalifications.

A Montescot, la boucle PMR pourrait représenter un linéaire de 450 m. Compte tenu de l'état actuel de l'existant, le budget estimé serait de l'ordre de 72 000 € HT.



A Corneilla del Vercol, la boucle PMR pourrait représenter un linéaire de 450 m. Compte tenu de l'état actuel de l'existant, le budget estimé serait de l'ordre de 45 000 € HT.

Notons l'opportunité de traiter la boucle dans le cadre d'une requalification du centre-bourg envisagée à moyen terme.



A Théza, la boucle PMR pourrait représenter un linéaire de 530 m. Compte tenu de l'état actuel de l'existant, le budget estimé serait de l'ordre de 64 000 € HT.



A Alénia, la boucle PMR pourrait représenter un linéaire de 450 m. Compte tenu de l'état actuel de l'existant, le budget estimé serait de l'ordre de 81 000 € HT.



A Latour Bas Elné, la boucle PMR pourrait représenter un linéaire de 860 m. Compte tenu de l'état actuel de l'existant, le budget estimé serait de l'ordre de 155 000 € HT.

Notons ici aussi l'opportunité de traiter la boucle dans le cadre d'une requalification du centre-bourg envisagée à moyen terme, s'articulant avec une requalification de l'avenue Pierre Camps desservant les écoles.

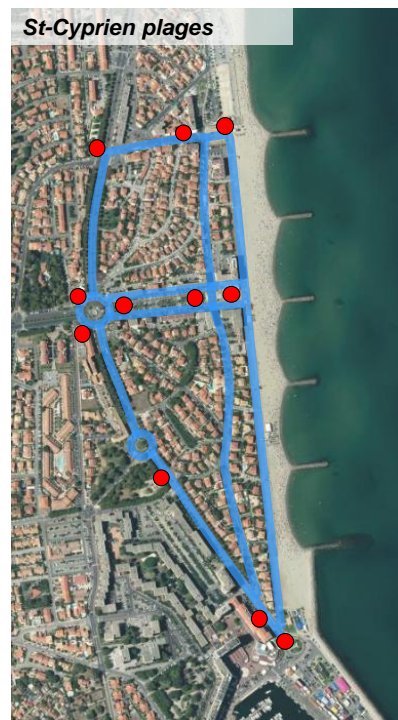


Au village de St-Cyprien, la boucle PMR pourrait représenter un linéaire de 940 m. Compte tenu de l'état actuel de l'existant, le budget estimé serait de l'ordre de 94 000 € HT.



Sur le littoral de St-Cyprien, la boucle PMR pourrait représenter un linéaire de 2 750 m. Compte tenu de l'état actuel de l'existant (notamment le « déjà là » que constitue le baladoir), le budget estimé serait de l'ordre de 330 000 € HT.

Ici aussi, le tracé de la boucle PMR pourrait s'articuler avec les perspectives de requalification des axes structurants Desnoyer et Maillol. Par ailleurs, l'accessibilité PMR du port n'est pas traitée dans la mesure où un projet urbain de rénovation du port devrait être engagé à long terme. Avec une telle perspective, la boucle PMR pourrait s'articuler avec l'espace public du port.



• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- Les communes, en coordination avec la CCSR.

Budget estimatif :

- Le budget total est estimé à 841 k€ HT.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
3.4- Des boucles PMR au sein des pôles urbains				
- Alénya : boucle PMR	81 000 €	0 €	0 €	81 000 €
- Corneilla del Vercol : boucle PMR	45 000 €	0 €	0 €	45 000 €
- Montescot : boucle PMR	72 000 €	0 €	0 €	72 000 €
- Théza : boucle PMR	64 000 €	0 €	0 €	64 000 €
- Latour Bas Elne : boucle PMR	155 000 €	0 €	0 €	155 000 €
- St-Cyprien Village : boucle PMR	94 000 €	0 €	0 €	94 000 €
- St-Cyprien Plages : boucle PMR	330 000 €	0 €	0 €	330 000 €
TOTAL	841 000 €	0 €	0 €	841 000 €
Moyenne annuelle	84 100 €	0 €	0 €	28 033 €

Financeurs :

- Les communes et la CCSR.

Echéance :

- Les boucles PMR seront réalisées durant la période de priorité 1.

V- L'AXE 4 : LES SOLUTIONS ALTERNATIVES

4- Les solutions alternatives : des compléments en matière de mobilité

- 4.1 L'offre de transport collectif**
- 4.2 Matérialisation du réseau de transport collectif**
- 4.3 Développement d'outils de covoiturage**
- 4.4 Développement d'une offre d'IRVE**
- 4.5 La promotion des démarches PDE/PDES/PDA**

En complément des modes individuels de déplacement, une offre alternative basée sur les modes collectifs devra être renforcée en tenant compte des spécificités du territoire et de l'adaptabilité des solutions disponibles.



• Contexte

→ Les principales composantes de l'offre TC :

La Région Occitanie est Autorité Organisatrice de la Mobilité. A ce titre, elle met notamment en œuvre un réseau de lignes régulières de transport collectif interurbain routier : le réseau LIO. Dans le département, le réseau LIO est organisé de façon radiale, autour de l'agglomération de Perpignan.

Le réseau actuel a été mis en place en septembre 2020, avec plusieurs lignes de conduite : des services plus directs, plus rapides, le renforcement de l'offre sur le domicile/travail, les correspondances horaire sur le pôle d'échanges de Perpignan, l'optimisation des échanges sur Argelès, le Boulou, Prades... L'offre repose sur une tarification plate à 1€ sur le réseau LIO.

Le territoire de Sud Roussillon est desservi par 6 lignes régulières, dont une estivale. Ces lignes permettent essentiellement des liaisons avec Perpignan et le littoral sud.

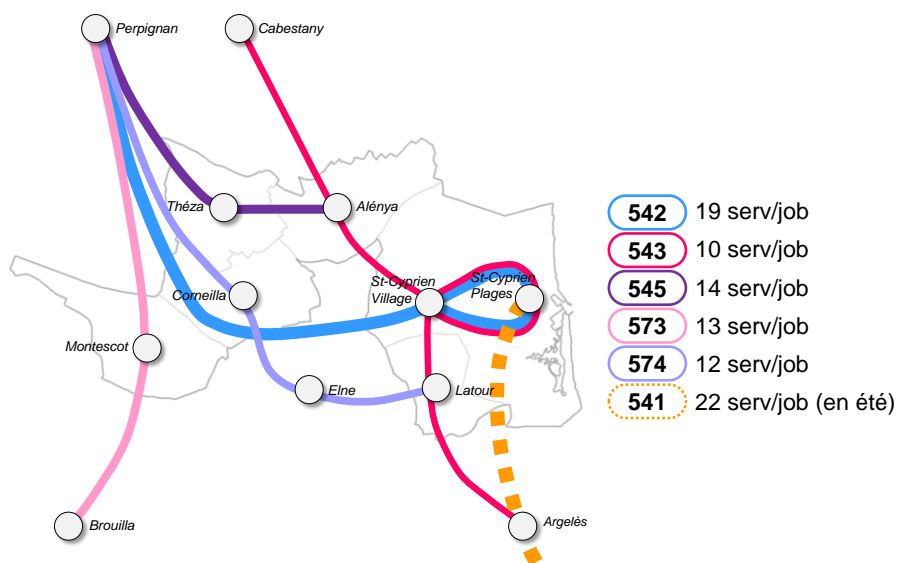


Les lignes régulières du réseau LIO

Dans le Sud Roussillon, l'offre a été segmentée entre des lignes directes vers Perpignan (rapides) et des lignes de cabotage permettant de desservir les villages (c'est le cas d'Alénya dont la ligne a été dissociée). De manière générale, on observe que :

- L'offre est davantage axée sur les mobilités professionnelles, notamment au travers des lignes suivantes :
 - La ligne directe Alénya – Perpignan.
 - La ligne directe St-Cyprien – Perpignan.
 - La ligne de cabotage desservant Cabestany / Alénya jusqu'à Argelès...
- La ligne 543 a été créée à l'occasion de l'actuel réseau.

- Le réseau n'offre pas de connexion est-ouest sur l'axe Montescot – Elne – St-Cyprien.
- Notons l'absence de gare routière à St-Cyprien.



Les lignes régulières desservant le Sud Roussillon

Le niveau de desserte des lignes reste globalement modeste. Dans la mesure où les liaisons internes permises par les lignes LIO à l'intérieur du territoire de la CCSR sont éclatées sur différentes lignes radiales (directes ou de cabotage), l'offre se traduit par des coupures est-ouest : d'un côté les communes littorales (entre 22 et 29 services/jour) et de l'autre celles qui sont en lisière de la RD914, voire au-delà (12 à 14 services/jour).

Desserte TC LIO	ST-CYPRIEN PLAGES	ST-CYPRIEN VILLAGE	LATOUBAS ELNE	ALENYA	CORNEILLA DEL VERCOL	THEZA	MONTESCOT
ST-CYPRIEN PLAGES							
ST-CYPRIEN VILLAGE	29 serv/j						
LATOUBAS ELNE	10 serv/j	10 serv/j					
ALENYA	10 serv/j	10 serv/j	10 serv/j				
CORNEILLA DEL VERCOL			12 serv/j				
THEZA				14 serv/j			
MONTESCOT							

	ST-CYPRIEN PLAGES	ST-CYPRIEN VILLAGE	LATOUBAS ELNE	ALENYA	CORNEILLA DEL VERCOL	THEZA	MONTESCOT
Nombre de serv/j	29 serv/j	29 serv/j	22 serv/j	24 serv/j	12 serv/j	14 serv/j	13 serv/j
Population 2017	5 781	4 730	2 797	3 601	2 293	2 040	1 712
Nbre de serv pour 1000 hab	5,0	6,1	7,9	6,7	5,2	6,9	7,6

Synthèse des niveaux de desserte sur les liaisons interurbaines

En termes d'offres de liaison, c'est la connexion entre les plages et le village de St-Cyprien qui est la plus desservie avec 29 services/jour. Les autres connexions s'articulent essentiellement entre les communes « littorales » : St-Cyprien, Alénia et Latour Bas Elne, ainsi que Cornéilla del Vercol et Thèza dans une moindre mesure. Beaucoup de connexions intervillages ne sont pas possibles avec le réseau LIO.

En complément de ce réseau structurant, il faut rappeler l'existence d'autres offres :

- **Le train** : Elne, une commune voisine du Sud Roussillon, bénéficie d'une desserte ferroviaire. La gare est desservie par 22 TER LIO et un train Intercité de nuit Paris – Port Bou (liaison transfrontalière). Le temps de parcours Elne – Perpignan est très intéressant : 8 à 9 minutes.

- **Le transport à la demande LIO** : la Région propose des lignes virtuelles à la demande sur des liaisons non desservies par les lignes régulières. Sur le territoire de Sud Roussillon, il existe une ligne TAD Théza – Corneilla – Montescot – Elne : il fonctionne uniquement le vendredi et est destiné aux personnes souhaitant se rendre au marché d'Elne. Ce service est déclenché sur réservation la veille du déplacement (par téléphone ou email). En moyenne, ce service est déclenché une semaine sur deux.
- **Le transport à la demande PMR** : un service de porte à porte est proposé pour les personnes en situation de handicap (carte d'invalidité avec un taux d'au moins 80%). Sur Sud Roussillon, la majeure partie des voyages se font entre St-Cyprien et Perpignan.
- **Le Cypobus** : le Cypobus est un service de transport collectif organisé par la Ville de St-Cyprien. Il propose une navette gratuite circulant tous les vendredis de l'année dans St-Cyprien : de la place des évadés au centre commercial de Latour Bas Elne à raison de 2 AR/j.
- **Le TAD du CCAS de St-Cyprien** : le CCAS propose un service de micro transport collectif social à destination des personnes âgées et/ou isolées. Ce service fonctionne avec un véhicule 9 places, et intervient sur un périmètre allant jusqu'à Perpignan : rendez-vous médicaux, démarches administratives, dépannage...
- **Le trainbus de St-Cyprien** : cette offre s'apparente à du transport collectif, mais avec une spécificité estivale et une particularité touristique. L'offre est exploitée par un opérateur touristique du mois de juin jusqu'à la fin du mois de septembre. L'offre se compose de 4 boucles (ligne bleue, verte, jaune, rouge : entre 3 et 8 services par jour) et d'une ligne express du Bosc d'en Roug (18 boucles par le port, l'OT et la plage).

→ La situation réglementaire concernant la compétence transport :

Jusqu'en juillet 2021, la CCSR pouvait se positionner de manière volontariste pour prendre la compétence optionnelle de l'organisation des transports publics sur son périmètre. Au terme de cette échéance, la CCSR n'a pas souhaité prendre cette compétence. Ainsi, depuis juillet 2021, la Région est l'autorité organisatrice de mobilité compétente pour organiser la mobilité entre les OPCI et à l'intérieur des EPCI qui n'ont pris cette compétence.

Dans ce contexte législatif et réglementaire, les possibilités d'évolution de l'offre TC à l'intérieur d'un EPCI (la CCSR en qui nous concerne) ne disposant pas de la compétence transport sont conditionnelles :

- **Pour toute modification d'une offre existante ou pour toute création d'une nouvelle offre organisée par la Région**, il sera nécessaire que la CCSR fasse du « lobbying » auprès de la Région qui dispose de la compétence pour organiser ces services.
- **Pour toute création d'une nouvelle offre que la CCSR souhaiterait organiser et maîtriser**, l'article 1231-4 permet à une commune ou un EPCI d'organiser une offre de transport au travers d'une convention de délégation de la part de la Région.

C'est uniquement dans ce cadre que la CCSR peut émettre des souhaits d'évolution du réseau ou bien se projeter dans la définition de nouvelles offres sur son territoire.

• Objectifs

- Développer les alternatives tout le long de l'année
- Compléter les offres avec des solutions adaptées au territoire
- Réduire l'usage de la voiture solo sur des liaisons denses
- Desservir l'aéroport
- Développer les relations avec les territoires voisins

• Conditions de réussite

- La valorisation et la commercialisation des nouvelles offres
- La collaboration avec des opérateurs touristiques
- La pertinence des points desservis et l'adaptation des horaires aux activités

• Actions liées

- **Axe 1** : 1.1
- **Axe 2** : ---
- **Axe 3** : 3.1 / 3.3 / 3.4
- **Axe 4** : 4.2 / 4.3 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Tous les résidents du territoire, ainsi que les touristes et visiteurs

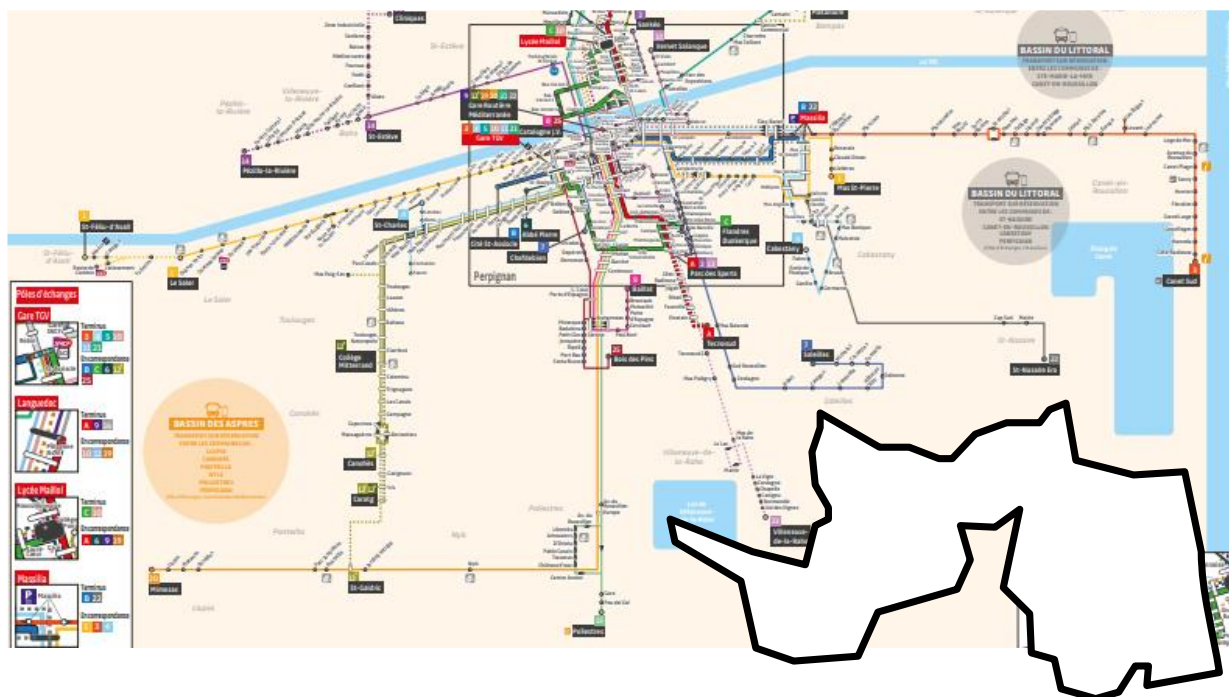
• Saisonnalité

- Toute l'année

• Mise en œuvre opérationnelle

De manière générale, le territoire s'estime bien desservi par l'offre actuelle proposée par la Région. Pour autant, certaines composantes pourraient être améliorées afin de compléter la desserte sur certains segments spécifiques :

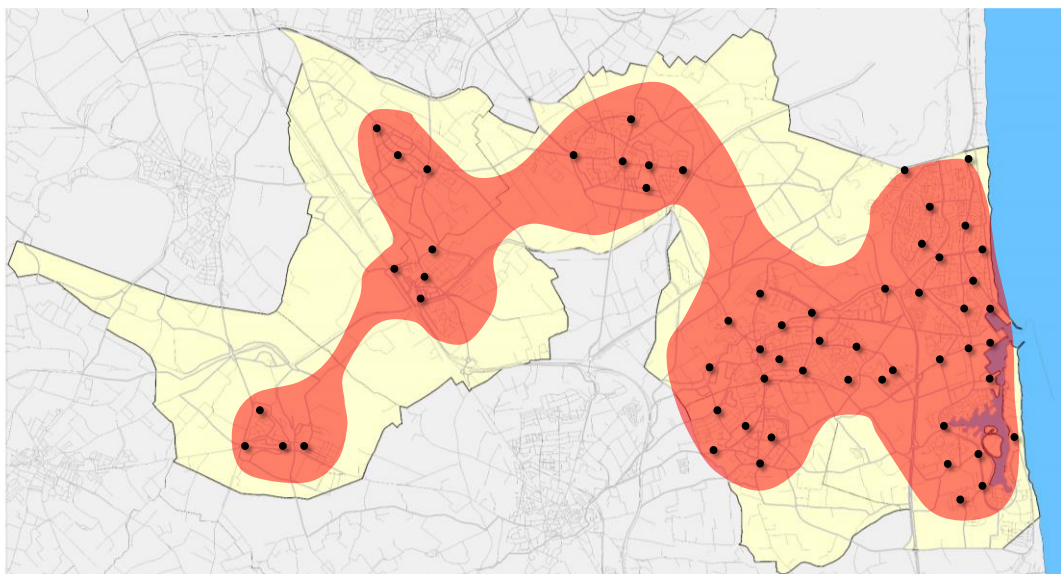
- **Une action de lobbying auprès de PMM** : une autre piste d'évolution des réseaux TC concerne l'opportunité d'étirer à la marge le réseau SANKEO qui dessert le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole. En effet, actuellement, quatre lignes ont leur terminus à plus ou moins courte distance des limites du périmètre de la CCSR. Parmi ces quatre possibilités d'extension, la plus pertinente concerne la ligne 13 qui relie le Parc des Sports à Villeneuve de la Raho en passant par la zone d'activités Technosud. Actuellement, cette ligne a son terminus à la limite communale de Montescot. La CCSR souhaiterait que soit envisagée la possibilité d'étirer le terminus de cette ligne jusqu'au giratoire Marcel Pagnol (intersection entre la RD612 et la RD8), soit un linéaire supplémentaire de 4,4 km (aller-retour). Cette extension permettrait de desservir la commune de Montescot sur l'axe de la RD8 en direction de Technosud. Par ailleurs, la mise en œuvre d'une aire de stationnement et de covoiturage au niveau du terminus de Montescot offrirait la possibilité à des usagers de combiner voiture et TC. Il ne serait pas forcément pertinent d'étendre tous les services vers ce nouveau terminus, mais seulement quelques horaires de pointe. Cette évolution pourrait faire l'objet d'une convention dont les modalités restent à étudier.



Positionnement relatif de la CCSR vis-à-vis du réseau SANKEO

- **La mise en œuvre d'un TAD sur le périmètre de la CCSR** : Compte tenu de la carence de l'offre TC sur les liaisons est-ouest du territoire de la CCSR, plusieurs possibilités de création de lignes nouvelles ont été envisagées lors des ateliers collaboratifs de la phase 2 de l'étude. Il est apparu à chaque fois que de telles lignes seraient surdimensionnées par rapport aux besoins et leur définition se heurterait à la difficulté de couvrir toutes les communes de manière équilibrée et équitable, dans un contexte de flux modestes. Dès lors, il a été retenu la perspective de mettre en œuvre une solution de transport à la demande à l'échelle de la CCSR selon les modalités suivantes :
 - Un TAD zonal d'arrêt à arrêt, en réutilisant les arrêts qui existent sur le territoire.
 - Le TAD aura vocation à desservir des connexions non résolues par l'offre actuelle du réseau LIO.
 - L'offre du TAD pourra être orientée prioritairement sur certains types d'usages : la mobilité des personnes âgées, la mobilité en lien avec la santé, la mobilité des personnes à mobilité réduite...
 - Le TAD ne couvrira que des liaisons interurbaines. En ce qui concerne l'amplitude de service, celle-ci pourra être déterminée en fonction de la vocation souhaitée par la CCSR. En effet, une large amplitude aura vocation à couvrir les besoins des actifs alors qu'une amplitude plus restreinte aura vocation à couvrir les besoins des non actifs. Il est aussi possible « d'orienter ou borner » une offre de TAD en définissant des plages de ramassage. Par exemple, si l'on considère que la plupart des besoins sont orientés vers St-Cyprien (concentration des équipements et des emplois), alors on peut imaginer une plage de ramassage le matin de 10h à 12h et une plage de retours entre 13h et 17h. Cela nécessite une souplesse de la part des usagers et permet à l'exploitant d'organiser sa tournée (des amplitudes plus restreintes permettent à un transporteur d'optimiser l'emploi du temps des conducteurs en articulant les services scolaires et le TAD).

- Le TAD peut également être « orienté » au niveau des liaisons qu'il propose. Il peut se proposer de desservir les marchés de St-Cyprien et d'Elne par exemple. Il peut aussi se donner la possibilité de desservir des polarités voisines comme la gare d'Elne par exemple (pour permettre de se rendre à Perpignan en moins de 10 minutes).
- Les modalités de réservation peuvent varier : de 30 minutes avant le déplacement, jusqu'à la veille pour le lendemain.
- L'exploitation d'un tel service pourra se faire au moyen d'un véhicule de moins de 10 places, équipé d'une unité PMR.
- D'un point de vue contractuel, un tel service pourrait se faire au travers d'un marché à bon de commande (sur une année, renouvelable 3 fois par exemple), articulé autour d'une offre de base et des options permettant de répondre à des besoins de transport occasionnel de la collectivité. La possibilité de passer par un marché dépend en partie de la présence de transporteurs sur le territoire ou à proximité. Notons que la collectivité pourrait aussi envisager d'exploiter le TAD en régie ou bien en s'appuyant sur le CCAS qui opère déjà dans un contexte limité à vocation sociale.
- D'un point de vue budgétaire, un tel service représenterait un budget annuel de l'ordre de 100 000 € HT.
- Du point de vue de la tarification, le TAD pourrait être soit gratuit, soit payant avec une tarification plate en cohérence avec ce qui est appliqué sur le réseau LIO (2€ l'aller-retour).
- Un tel service de TAD pourra être envisagé comme un outil souple sur lequel la collectivité pourra arbitrer les modalités d'exercice pour couvrir les besoins du territoire. En cela, il faut accepter que sa mise en œuvre soit progressive et son offre évolue chemin faisant.
- Notons que toute offre de TAD s'expose à deux risques : d'un côté l'emballement en raison d'une offre qui rencontrerait trop de succès, de l'autre le délaissement en raison d'une offre qui ne serait pas intéressante ou méconnue. Pour naviguer entre ces deux risques, il s'agit de piloter et accompagner l'offre avec l'exploitant afin de bien définir et faire évoluer les services.



Principe schématique d'un périmètre pour un TAD zonal

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR, en coordination avec les communes, la Région et PMM.
- Pour la mise en œuvre d'un service TAD : exploitation sous forme de marché à bon de commande, ou bien en régie via le CCAS par exemple.

Budget estimatif :

- Les actions qui dépendent des AOM ne sont pas budgétées.
- La mise en œuvre d'un TAD représente un budget annuel de **100 k€ HT**. Sur une période de 25 années, cela représente un budget total de **2,5 M€ HT**.


	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
4.1- L'offre de transport collectif				
- action de lobbying auprès de la Région : renforcement de l'offre de la ligne 542 (période de pointe + permanence de l'offre)	X			ND
- action de lobbying auprès de la Région : étude d'opportunité d'une ligne touristique routière reliant l'arc balnéaire du Canet à Argelès		X		ND
- action de lobbying auprès de la Région : étude d'opportunité d'une liaison maritime reliant l'arc balnéaire du Canet à St-Cyprien, ou de Barcarès à Argelès		X		ND
- action de lobbying auprès de la Région : expérimentation d'une liaison vers l'aéroport	X			ND
- mise en service d'une offre de transport à la demande sur la CCSR : 100000 €/an	500 000 €	1 000 000 €	1 000 000 €	2 500 000 €
- action de lobbying auprès de PMM : opportunité d'extension de la ligne 13 du réseau Sankéo, entre Villeneuve et Montescot	X			ND
TOTAL	500 000 €	1 000 000 €	1 000 000 €	2 500 000 €
Moyenne annuelle	50 000 €	100 000 €	100 000 €	83 333 €

Financeurs :

- La Région.
- La CCSR.

Echéance :

- Pour les actions qui dépendent de la Région ou de PMM, le lobbying pourra être engagé à court terme. En ce qui concerne les éventuelles actions qui pourront en découler, elles dépendront des AOM concernées.
- En ce qui concerne la mise en œuvre d'un TAD sur le périmètre de la CCSR, celle-ci pourrait s'envisager à moyen terme, à partir de 2027.



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 4 : les solutions alternatives – des compléments en matière de mobilité

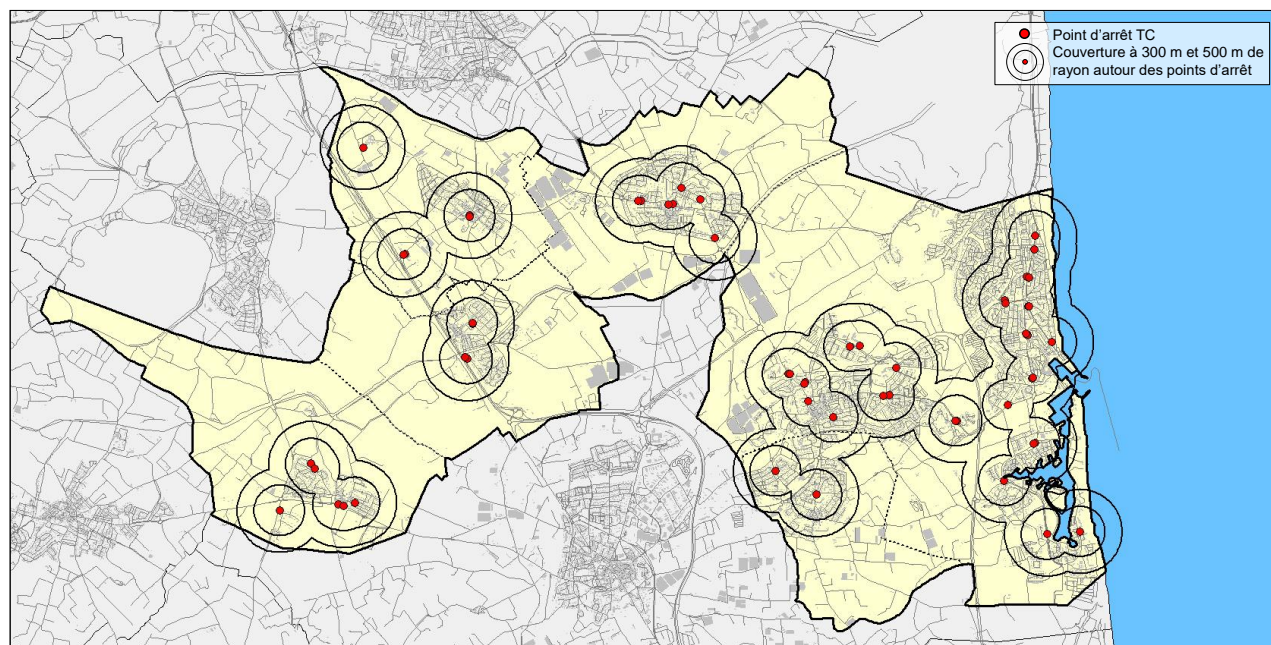
Action 4.2 : matérialisation du réseau de transport collectif

• Contexte

→ Une hétérogénéité des arrêts TC :

Pour les usagers, les arrêts de transport collectif jouent un rôle prépondérant dans la perception d'une offre TC. Ils matérialisent évidemment les lieux de passage et sont également les vecteurs de l'information aux voyageurs. Dès lors, lorsque ces arrêts sont très différents les uns des autres, ils envoient un signal confus à l'utilisateur qui ne reconnaît pas un réseau unifié, ce qui complexifie d'emblée sa vision territoriale de l'offre de transport.

Sur le périmètre de Sud Roussillon, on trouve près de 36 points d'arrêts « logiques » (arrêts du réseau LIO, auxquels peuvent cependant s'ajouter des arrêts occasionnels liés aux offres complémentaires et périodiques telles que le Cypobus ou le trainbus). Un arrêt logique est potentiellement décliné en deux arrêts réels, c'est à dire un arrêt dans chaque sens, mais ça n'est pas systématique. Dans un rayon de 300 m autour des arrêts TC, 62% de la population de la CCSR sont desservis. Dans un rayon de 500 m autour des arrêts TC, 89% de la population de la CCSR sont desservis.



Chalandise à 300m et 500m autour des points d'arrêt TC

Les principaux arrêts TC, assez nombreux, sont matérialisés par des abribus et des panneaux d'arrêt. Les abribus ne sont pas homogènes : tantôt maçonnés, vitrés, plastifiés... Les aménagements les plus nombreux et homogènes sont ceux installés sur la

commune de St-Cyprien. Ces derniers ont été rénovés récemment : ils sont modernes, vitrés, intégrés et sont souvent traités PMR.



Une grande diversité des aménagements des points d'arrêt

Notons que la question de la compétence relative à l'aménagement des arrêts TC n'est pas toujours « tranchée ». Elle résulte tantôt de l'autorité organisatrice des transports (à savoir la Région), tantôt de la collectivité en charge de la voirie (à savoir les communes). Bien souvent, il n'existe pas d'accord ou de convention entre les communes et la Région concernant la gestion des abribus. Dès lors, on assiste souvent à un statu quo en matière d'évolution et de programmation des aménagements.

Au niveau de l'aménagement des arrêts, les principales composantes à traiter sont les suivantes :

- **La configuration de l'abribus** : le niveau de confort et de visibilité des abribus est très variable. La taille de l'abribus induit un espace d'attente plus ou moins important (voire absent lorsqu'il n'y a pas d'abribus). La nature des parois conditionne la visibilité des usagers (parois vitrées ou en bois).
- **L'information au niveau de l'abribus** : sur l'abribus, on ne trouve pas toujours le nom de l'arrêt (même s'il figure en règle générale sur le poteau d'arrêt), ni l'indication relative aux lignes qui desservent l'arrêt. Notons que les abribus sont en partie équipés de tableaux d'affichages vitrés, ce qui permet d'installer les fiches horaires, mais ce dispositif n'est pas systématisé.
- **La sécurité au niveau de l'arrêt** : ponctuellement, on peut observer des situations contrastées en matière de sécurisation du périmètre des arrêts. En effet, la problématique de sécurisation peut être tantôt liée à l'environnement urbain et l'itinéraire d'accès au point d'arrêt, à la configuration de la plate-forme de l'arrêt (notamment l'espace d'attente), à l'entretien des abords de l'arrêt ou bien encore à la complexité de la continuité piétonne sur l'espace public (ce qui incombe aux communes).

- **La question de l'accessibilité PMR** : parmi les caractéristiques des points d'arrêt, la question de l'accessibilité doit également être considérée. Actuellement, les arrêts sont en grande partie non accessibles aux PMR (mis à part les arrêts récemment rénovés à St-Cyprien et Latour Bas Elné). A l'échelle de la Région, il faut tenir compte du fait que le SD'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée) du réseau LIO n'est pas finalisé et il n'est pas exploitable actuellement. Dès lors, peu d'arrêts sont accessibles PMR. Notons cependant que la question de l'accessibilité ne se limite pas à la seule plateforme de l'arrêt TC. En effet, la problématique de l'accessibilité se pose en termes de continuité d'itinéraire, ce qui concerne l'environnement urbain et l'espace public reliant l'arrêt TC à la destination finale (ce qui est de la responsabilité des communes)
- **La configuration des poteaux d'arrêt** : les poteaux proposent des espaces dédiés à l'affichage des fiches horaires. Or, les panonceaux prévus à cet effet ne sont que rarement utilisés pour cela.

→ L'information aux voyageurs – la grande oubliée de l'équation TC :

L'information aux voyageurs est présente sur les arrêts majeurs (souvent au travers de QR_codes, ce qui exclut certains usagers), mais cela n'est pas systématique, notamment sur les arrêts à vocation plutôt scolaire.

Généralement, on ne trouve jamais un plan de réseau ou un plan de ligne. Dès lors, les arrêts sont plutôt destinés aux usagers habitués et captifs, ainsi que les scolaires. De plus, aucun abribus n'arbore de panonceau d'identification des lignes qui le desservent.

En ce qui concerne les aspects information et communication, notons que la Région avait prévu (avant l'épidémie de COVID) de rencontrer les acteurs locaux pour développer ces aspects, mais cela ne s'est pas fait. Cela reste un enjeu à améliorer.



L'information aux voyageurs, souvent absente

• Objectifs

- Améliorer la visibilité et la lisibilité du réseau
- Mettre en cohérence et homogénéiser les arrêts
- Systématiser et normaliser l'information aux usagers
- Favoriser le caractère unitaire des arrêts
- Favoriser une égalité d'accès aux TC

• Conditions de réussite

- La coordination avec la Région
- La coordination entre les communes
- L'articulation avec l'information aux voyageurs
l'aménagement de l'espace public

• Actions liées

- **Axe 1** : 1.1 / 1.2
- **Axe 2** : ---
- **Axe 3** : 3.1 / 3.3 / 3.4
- **Axe 4** : 4.1 / 4.3 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Les usagers des TC

• Saisonnalité

- ---

• Mise en œuvre opérationnelle

Afin d'élaborer et mettre en œuvre un dispositif homogène et coordonné en matière de points d'arrêt TC, les étapes ci-après seront suivies :

- **La mise en place d'un pilotage collectif** : les équipements matérialisant les arrêts TC sont structurants pour le territoire car ils ont une double vocation identitaire et informative. Il s'agira donc de construire un partenariat adapté pour conduire une démarche qui visera à définir et décliner les aménagements cohérents et convergents sur le périmètre Sud Roussillon. Dans cette démarche, la Région sera associée au titre de gestionnaire du réseau.
- **La définition des attendus** : l'homogénéisation des points d'arrêt TC sur l'ensemble du territoire nécessite une analyse et une réflexion préalables qui devront être conduites collectivement en déclinant différentes composantes qui joueront le rôle de cahier des charges pour les commandes qui seront éventuellement lancées par la suite :
 - **En matière d'aménagement** : les arrêts TC aménagés récemment à St-Cyprien peuvent servir de modèle à un déploiement coordonné sur l'ensemble du réseau. Ce modèle d'aménagement devra intégrer la question des supports d'information aux voyageurs (au niveau du poteau d'arrêt et au niveau de l'abribus).
 - **En matière d'accessibilité** : la Région est en train d'élaborer son SD'AP, ce qui conduira probablement à une programmation d'aménagements. Il conviendra donc de se rapprocher des services compétents pour envisager une requalification des arrêts. Notons que le modèle des arrêts aménagés récemment à St-Cyprien sont bien traités du point de vue de l'accessibilité PMR.

- **En matière de sécurisation des arrêts** : au cas par cas, le traitement exclusif de la plate-forme de l'arrêt pourrait ne pas suffire. Auquel cas, une partie de l'espace public environnant devra être aménagé pour permettre une continuité de cheminement.
- **Le lancement des commandes** : en fonction des choix effectués par le comité de pilotage, la réalisation et l'installation des équipements seront commandées sous la forme la plus adaptée (commandes directes / mise en concurrence / groupement de commandes...). Le choix dépendra notamment des quantités envisagées au travers d'un phasage progressif et flexible, réparti sur l'ensemble du territoire afin d'équiper toutes les communes. En termes de programmation, une solution de base pourrait consister à réaliser un arrêt chaque année (en coordination avec la Région qui pourrait participer au financement).
- **La pérennisation des équipements** : à la suite de la mise en œuvre des solutions retenues, l'entretien et le remplacement des équipements devront être également encadrés et assurés.

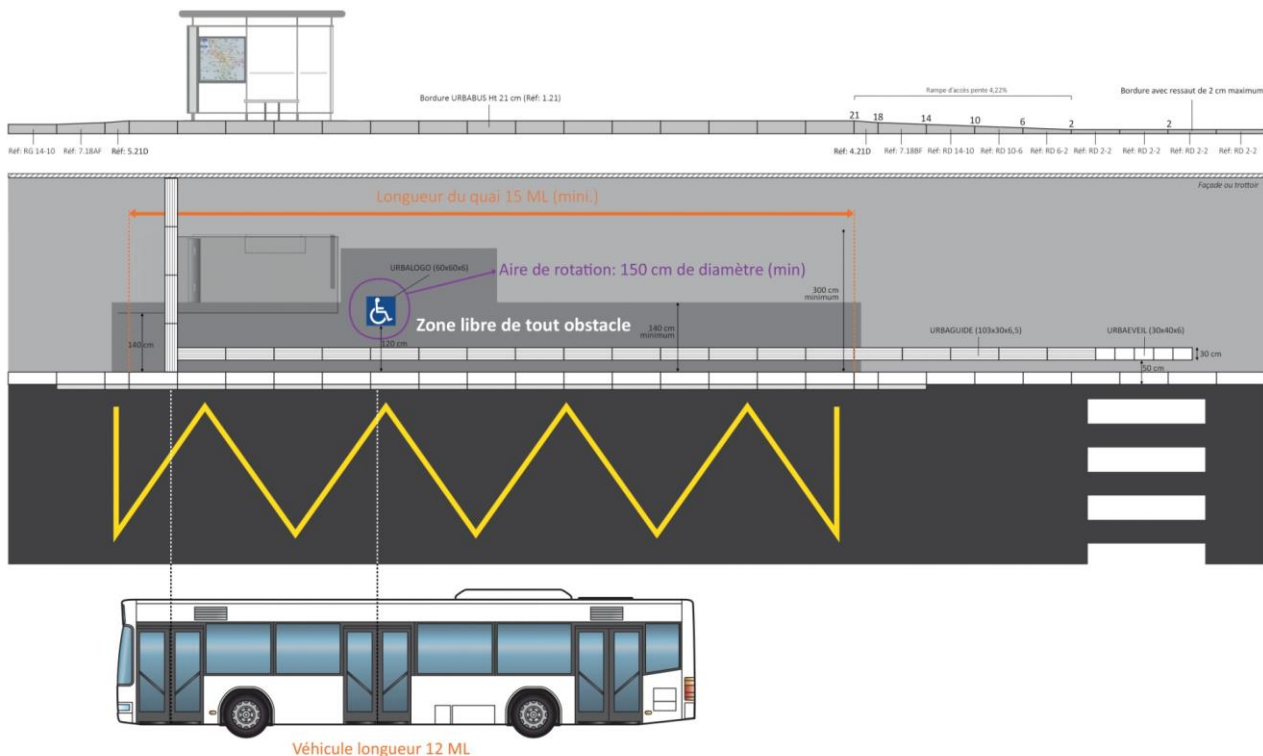


Illustration de l'aménagement d'une plate-forme PMR pour un arrêt TC

En ce qui concerne l'information aux voyageurs, il s'agira de relancer la démarche qui était prévue par la Région afin de voir comment coordonner localement la surveillance et la mise à jour des supports. Par ailleurs, les démarches de communication générale et ciblée, envisagées dans le cadre du schéma de mobilité, pourront être en partie mobilisées pour valoriser l'offre TC, en coordination avec les actions portées par la région.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR, en coordination avec la Région et les communes concernées.

Budget estimatif :

- Le budget total sur l'ensemble de la période est de **450 k€ HT**.


	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
4.2- Matérialisation du réseau de transport collectif				
- matérialisation du réseau : programmer la création d'un nouvel abribus PMR chaque année (15000 €/an)	150 000 €	150 000 €	150 000 €	450 000 €
TOTAL	150 000 €	150 000 €	150 000 €	450 000 €
Moyenne annuelle	15 000 €	15 000 €	15 000 €	15 000 €

Financeurs :

- La CCSR, la Région et les communes.

Echéance :

- Chaque année, un nouvel arrêt de bus sera aménagé, en respectant un principe de maillage et d'équilibre territorial.



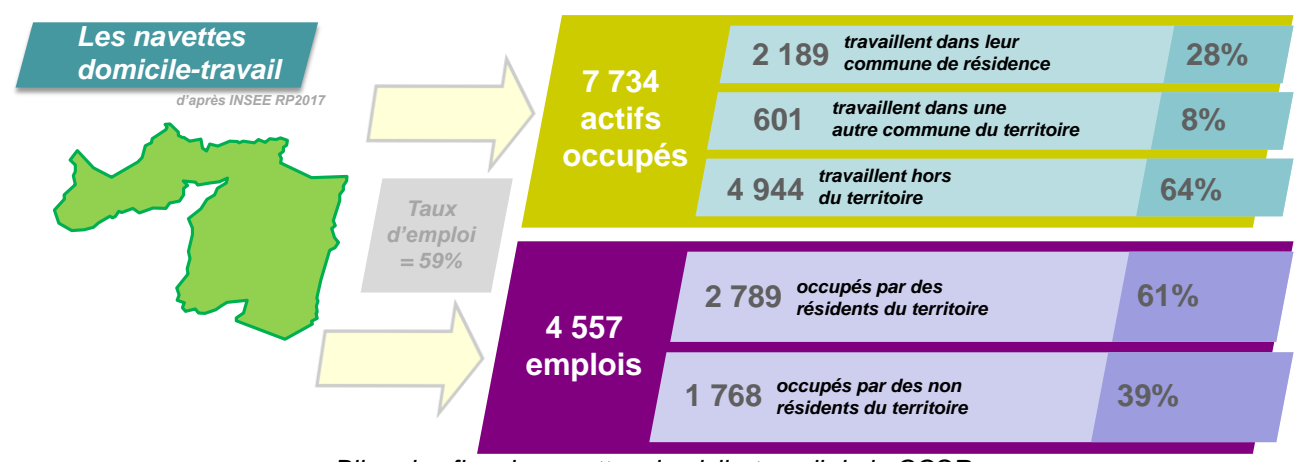
SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 4 : les solutions alternatives – des compléments en matière de mobilité

Action 4.3 : développement d'outils de covoiturage

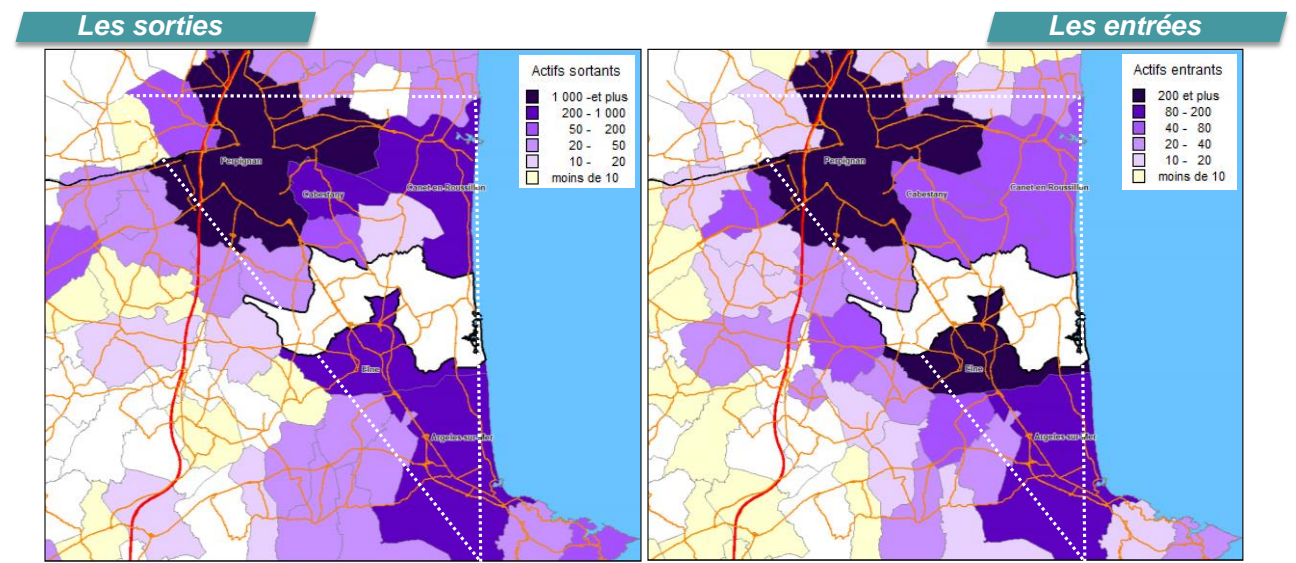
• Contexte

→ Les flux de mobilité professionnelle :



Bilan des flux de navettes domicile-travail de la CCSR

Avec un taux d'emploi de seulement 59%, le territoire du Sud Roussillon s'avère économiquement « dépendant ». Près des deux tiers des actifs du territoire travaillent hors du périmètre intercommunal. Près de 30% des actifs du territoire travaillent néanmoins sur leur commune de résidence. En contrepartie, plus d'un emploi sur trois sont occupés par des actifs qui résident en dehors du périmètre.



Cartographie des flux sortants et entrants en matière de navettes domicile-travail

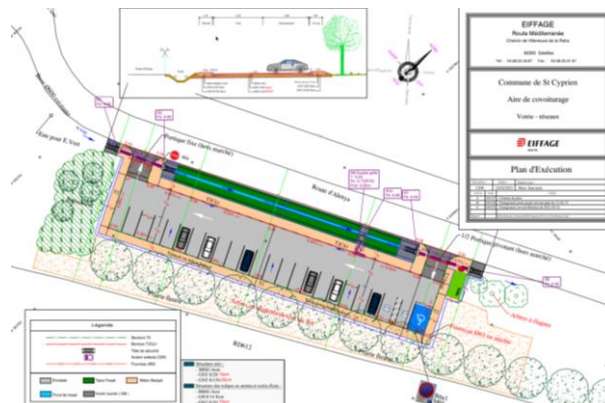
Que ce soit dans le sens entrant ou dans le sens sortant, les flux de mobilité professionnelle se concentrent dans le triangle Perpignan – Canet – Argelès, ce qui

matérialise l'axe littoral et l'axe de la RD914. Cependant, les flux sortants sont bien plus importants en volume. La ville de Perpignan représente à elle seule un total de 2 300 actifs sortants pour 330 actifs entrants, soit un rapport de 1 à 7. Ces volumes massifs sont une opportunité pour développer des solutions autour du covoiturage.

→ Un déploiement d'aires de covoiturage en cours :

Le CD66 porte un programme prévisionnel de déploiement de nouvelles aires de covoiturage à l'échelle du département. Bien qu'en cours d'élaboration, ce programme vise à définir de nouveaux équipements qui devraient se concentrer sur les axes structurants et jalonner les trois vallées : RD900, RD115, RN116, RD117.

La RD914 se trouve assez peu concernée par ce programme alors qu'elle constitue un axe radial majeur sur le territoire du Sud Roussillon. Cependant, à ce jour, une aire de covoiturage a récemment été aménagée à St-Cyprien, le long de la RD612, à proximité de la déchetterie. Après sa création, la gestion de l'équipement sera transférée à la CCSR. L'aire bénéficie d'une capacité de 24 places, dont PMR et IRVE.



Lieu d'implantation de l'aire de covoiturage

Dans un même temps, la CCSR s'engage dans l'aménagement d'une aire d'accueil regroupant des équipements mutualisés intégrant différentes fonctions : parking, bâtiment accueil, information, services, espaces verts, IRVE...

Mise en service durant l'été 2021, sa localisation en entrée de ville lui permet de proposer une fonction d'aire de covoiturage.



Plan d'aménagement de l'aire d'accueil de Cipriani

→ Un accompagnement nécessaire à l'émergence des pratiques :

Même si le covoiturage représente une pratique marginale, il se développe car il répond efficacement aux problématiques des personnes non motorisées (mais non exclusivement) dans un contexte de hausse du coût des carburants (même des personnes motorisées peuvent être incitées à covoiturer afin de partager les frais). Là où il est développé localement, il peut aussi contribuer à la création d'un lien de solidarité territoriale : C'est le cas par exemple du réseau « covoiturons sur le pouce » (dans le département du Tarn et Garonne : www.rezopouce.fr) qui se caractérise par l'absence de portail internet.

Les modalités de mise en œuvre d'un dispositif de covoiturage peuvent en effet différer selon les territoires, mais dans tous les cas, l'information et la communication jouent un rôle primordial dans l'émergence de la pratique du covoiturage. Pour passer d'une pratique confidentielle et informelle à une pratique collective partagée, il est nécessaire de diffuser les représentations associées au covoiturage afin de créer une confiance envers cette pratique alternative. Ce lien de confiance est par ailleurs stimulé par l'existence et l'officialité d'un réseau physique (poteaux, aires). Notons que cette communication peut prendre diverses formes en fonction du public ciblé : scolaires, entreprises (la communication peut notamment inciter à des réflexions et des actions de type Plan de Déplacement Entreprise – PDE), administrations, touristes... Il est important que cette communication soit envisagée plutôt comme une animation que comme des actions de communication sporadiques et isolées.

Notons que depuis la LOM, la Région est compétente en matière d'organisation du covoiturage. Ainsi, depuis 2020, la Région s'est engagée dans quatre expérimentations de dispositifs de covoiturage, avec des configurations différentes de mise en œuvre. Au niveau des outils, la Région a développé une plate-forme numérique dédiée ainsi qu'un réseau d'aires de covoiturage (en cours de déploiement).

• Objectifs

- Faire émerger des pratiques alternatives
- Capitaliser et valoriser les outils existants
- Encadrer les pratiques et les accompagner
- Réduire l'usage de la voiture « solo »

• Conditions de réussite

- La visibilité et la localisation des aménagements
- Les actions de communication et l'accompagnement
- Une pédagogie comportementale

• Actions liées

- **Axe 1** : 1.2
- **Axe 2** : ---
- **Axe 3** : 3.1 / 3.2 / 3.3
- **Axe 4** : 4.1 / 4.2 / 4.4 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Les usagers du covoiturage

• Saisonnalité

- ---

• Mise en œuvre opérationnelle

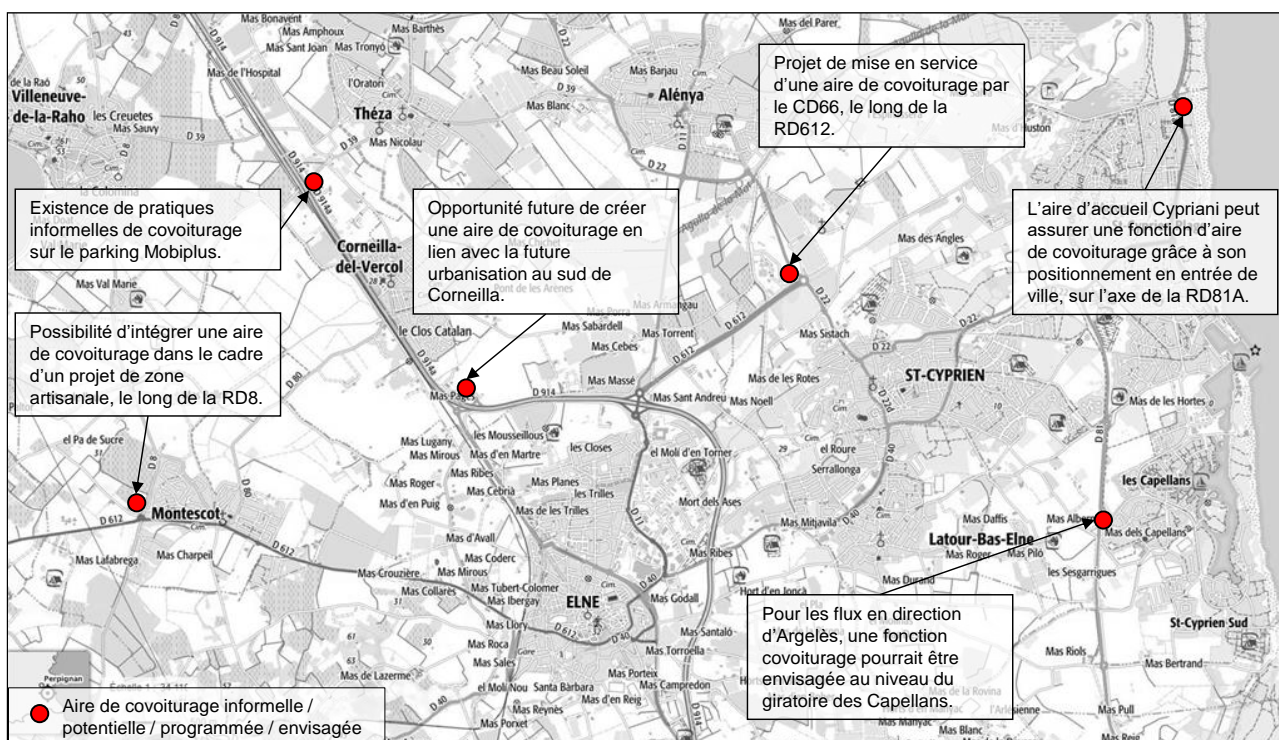
Le principe de base du covoiturage consiste donc en l'usage collectif d'une voiture pour un trajet. Autour de ce principe de base, le covoiturage se pratique de manière plus ou moins formelle en s'appuyant sur de multiples outils qui existent et participent à son émergence. Il peut d'ailleurs se développer dans une sphère marchande, ou bien dans une sphère plutôt sociale et solidaire (ou bien un mélange des deux).

En matière d'outillage au service du covoiturage, on peut finalement voir les choses de manière systémique en distinguant le « hard » (les aménagements et les outils) du « soft » (communication, information, mesures d'accompagnement). En l'occurrence, c'est bien sur ces deux dimensions que le territoire Sud Roussillon pourrait engager des actions pour développer les pratiques de covoiturage. Ces solutions pourraient par ailleurs s'inscrire dans la démarche de la Région en bénéficiant d'un accompagnement et de la possibilité d'utiliser des outils déjà disponibles. Sur le territoire du Sud Roussillon, la démarche de covoiturage pourrait s'orienter vers une vocation « sociale et solidaire » plutôt que purement marchande, avec une orientation sur la mobilité pendulaire des résidents et professionnels.

Concernant les aspects « hard » du covoiturage, la collectivité mettra en œuvre les aménagements suivants :

- **Les aires de covoiturage** : dans le prolongement des capacités déjà réalisées par le CD66, il est possible de mettre en œuvre de nouvelles aires de covoiturage. Celles-ci auront vocation à être localisées sur des grands axes de communication, des carrefours qui permettent à des conducteurs de se donner rendez-vous afin de n'utiliser qu'un seul véhicule. La carte suivante présente les sites pertinents qui pourraient être aménagés :
 - Une nouvelle aire de covoiturage dans le secteur des Capellans à St-Cyprien (le long de la RD81).
 - Une nouvelle aire de covoiturage à Corneilla del Vercol. Cette aire sera réalisée dans le cadre du futur projet urbain localisé au sud de la commune, au niveau de l'échangeur de la RD914.
 - Une nouvelle aire de covoiturage à Montescot. Cette aire sera réalisée dans le cadre de l'aménagement de la zone artisanale à proximité du croisement de la RD8 et de la RD612.

- **Les points d'arrêt** : la matérialisation d'un réseau au moyen de points d'arrêts (dépose/reprise) permettra de fixer visuellement les éléments de l'offre. Cette matérialisation signalera des points « officiels » de rencontre entre les usagers du covoiturage. Généralement, ces points d'arrêt se situeront sur les axes routiers ainsi qu'à proximité des générateurs de déplacements (centre-ville, zones commerciales, zones d'activités...). Au total, une cinquantaine de panneaux seront disposés sur l'ensemble du territoire.



Cartographie des sites pertinents pour une fonction de covoiturage

Sur les aspects « soft » du covoiturage, il faut considérer que la collectivité du Sud Roussillon devra s'engager dans une démarche « expérimentale » (en coordination avec la Région) qui nécessitera une méthodologie s'articulant autour des points suivants :

- **Le pilotage** : il sera assuré par la CCSR, en coordination avec la Région qui est compétente en la matière (la CCSR pourra éventuellement valoriser sa démarche au titre de territoire d'expérimentation).
- **La fonction d'animation** : celle-ci sera assurée par le référent mobilité. Cette fonction intégrera les composantes suivantes :
 - **La définition du positionnement du dispositif de covoiturage** : ses modalités s'inspireront de ce que propose le modèle « rezopouce », à savoir une forme d'autostop solidaire.
 - **La capacité à analyser la demande** : au travers d'analyses de terrain, d'enquêtes auprès des résidents et des entreprises, il s'agira de mieux définir les attentes et freins des usagers potentiels.

- **L'animation auprès des acteurs territoriaux** : afin d'affiner la connaissance des besoins, l'animation consistera aussi à rencontrer les acteurs territoriaux pouvant être concernés par le covoiturage (les entreprises, les administrations...). Cela permettra à la fois de relayer les informations et diffuser les pratiques. Cette approche pourra s'inscrire dans une volonté de sensibiliser aux démarches de type PDE / PDA / PDIE...
 - **La mise en œuvre d'un plan de communication/animation ciblée** : il s'agira d'étudier les modalités de communication les plus pertinentes à mettre en œuvre afin de relayer localement les informations relatives au covoiturage. Ce plan s'étalera dans la durée et intégrera la dimension pédagogique du thème (communication événementielle, réseaux sociaux, communication ciblée...). Cette démarche s'articulera avec l'action relative à la pédagogie comportementale, dans laquelle s'inscrira le covoiturage.
- **La mise en œuvre d'aires de covoiturage et d'un maillage de points d'arrêt** : sur le territoire, les lieux les plus pertinents ont déjà été identifiés pour la réalisation d'aires de covoiturage. Des points d'arrêts compléteront ces aires pour positionner des points de dépose/reprise.
 - **La mise en place des outils complémentaires** : sur le modèle du rezopouce, un kit du covoitreur sera réalisé et complété par une charte des covoituteurs. La Région pourra mettre à profit les outils créés lors des expérimentations menées depuis 2020.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR, en coordination avec la Région et les communes.

Budget estimatif :

- Sur l'ensemble de la période le budget total est de **75 k€ HT**. Notons que les aires de covoiturage envisagées à Montescot et Corneilla del Vercol ne sont pas budgétées car elles seront réalisées dans le cadre d'opérations urbaines englobantes.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
4.3- Développement d'outils de covoiturage				
- aire de covoiturage : création d'une aire à Montescot	X			ND
- aire de covoiturage : création d'une aire à Corneilla del Vercol	X			ND
- aire de covoiturage : création d'une aire à St-Cyprien Capellans	15 000 €	0 €	0 €	15 000 €
- panneaux d'arrêts de covoiturage : 50 panneaux sur tout le territoire	15 000 €	0 €	0 €	15 000 €
- création d'un kit covoitreur : charte / flyer / autocollant / panneau (5000 € par période)	5 000 €	5 000 €	5 000 €	15 000 €
- communication spécifique au covoiturage : 1000 €/an	10 000 €	10 000 €	10 000 €	30 000 €
TOTAL	45 000 €	15 000 €	15 000 €	75 000 €
Moyenne annuelle	4 500 €	1 500 €	1 500 €	2 500 €


N.B. les budgets éventuellement induits par l'acquisition foncière ne sont pas inclus.

Financeurs :

- La CCSR, la Région et les communes.

Echéance :

- Les aménagements seront réalisés à moyen terme.
- La création d'un kit covoitureur et les actions de communications seront reconduites régulièrement durant la totalité de la période.



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 4 : les solutions alternatives – des compléments en matière de mobilité

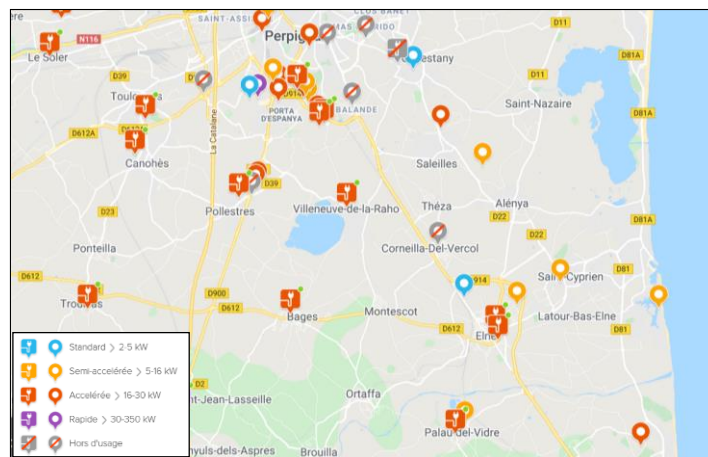
Action 4.4 : développement d'une offre d'IRVE

• **Contexte**

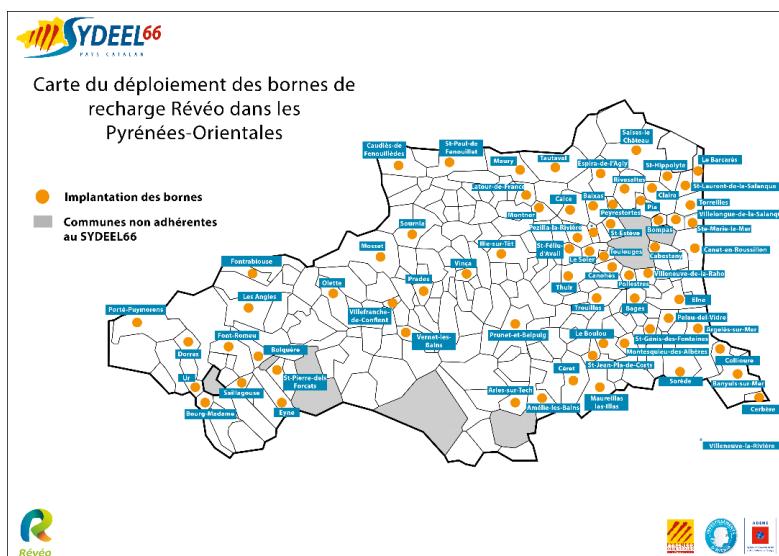
→ Une électromobilité encore discrète mais en cours de déploiement :

Le SYDEEL66 participe au déploiement d'un réseau d'IRVE sur le département au travers de l'installation de bornes du réseau RÉVÉO : bornes de recharge pour les véhicules électriques, dont les deux roues motorisés. Aujourd'hui, RÉVÉO représente plus de 1000 bornes de recharge réparties dans la région aussi bien en zone urbaine qu'en zone rurale.

Pour l'instant, le réseau RÉVÉO n'est pas présent sur le territoire de la CCSR. Pour autant, quelques IRVE existent sur la CCSR, notamment sur la commune de St-Cyprien. On trouve également des bornes mises en œuvre par des opérateurs touristiques (hôtels).



Cartographie ChargeMap des IRVE installées dans la CCSR



Déploiement du réseau SYDEEL66 - REVEO

Le réseau Révéo en faveur de la mobilité douce !

L'ensemble des bornes possèdent des prises domestiques de type E/F



La récente aire de covoiturage du CD66 (sur la RD612) dispose d'une IRVE. Actuellement, on ne trouve pas d'IRVE dédiées aux vélos sur le territoire. Notons que les futures aires d'accueil vélos seront néanmoins équipées de prises pour les VAE.

Notons par ailleurs que les flottes de véhicules des collectivités territoriales migrent progressivement vers l'électromobilité.

• Objectifs

- Favoriser l'électromobilité
- Mailler le territoire

• Conditions de réussite

- La coordination avec SYDEEL66
- Les choix techniques
- Le référencement des IRVE
- La visibilité des IRVE

• Actions liées

- **Axe 1** : 1.1 / 1.2 / 1.5
- **Axe 2** : 2.3 / 2.4
- **Axe 3** : 3.1 / 3.3
- **Axe 4** : 4.3 / 4.5
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Les usagers des véhicules électriques

• Saisonnalité

• ---

• Mise en œuvre opérationnelle

Pour la collectivité du Sud Roussillon, le développement de l'électromobilité se traduira par plusieurs perspectives et projets :

- En partenariat avec la CCSR, le SYDEEL66 va déployer onze IRVE à charge rapide sur le territoire (le projet est en cours de définition). Bien que destinées aux voitures, ces bornes pourraient également avoir une déclinaison pour les vélos (en fonction de leurs caractéristiques techniques). Cet investissement socle se décomposera de la manière suivante :
 - Parmi les 11 IRVE, les puissances seront variables :
 - 1 IRVE à 12kW
 - 4 IRVE à 24kW
 - 6 IRVE à 50kW
 - Le coût total d'investissement est estimé à 330 000 € HT, financé par la CCSR.
 - Le budget de fonctionnement n'est pas indiqué (abonnements électriques, maintenance, services logiciels, etc...).
 - Le déploiement de ces IRVE doit faire l'objet d'une identification des sites d'installation en fonction de la domanialité de l'espace public, de la pertinence des emplacements (en fonction des puissances proposées, du maillage des axes routiers et des zones de stationnement : des IRVE de charge rapide sur les axes de transit et des bornes semi-rapides sur les

zones de stationnement longue durée) et des possibilités techniques d'embranchement au réseau électrique.

- Ces IRVE permettront, lorsque cela est possible, la recharge des vélos à assistance électrique.
- En complément du précédent projet, la CCSR souhaite renforcer l'électromobilité en accompagnant ce projet socle par un investissement régulier qui se traduira par la mise en œuvre de nouvelles IRVE à charge rapide selon les modalités suivantes :
 - Durant les 20 prochaines années : 2 IRVE à charge rapide seront installées chaque année pour un coût moyen de 30 000 € HT par IRVE, soit un budget d'investissement de 60 000 € HT par an.
 - Durant les 10 années suivantes : une IRVE à charge rapide sera installée chaque année.
- Notons que la CCSR s'est engagée dans un programme de mise en œuvre de plusieurs aires d'accueil pour les vélos. Certaines d'entre elles seront équipées de bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique.
- En ce qui concerne les véhicules électriques, il faut souligner que les flottes de véhicules des collectivités sont en cours de migration progressive vers l'électrique. Par ailleurs, la CCSR souhaite également soutenir l'électromobilité dans les ménages, et ce en proposant des aides à l'achat de VAE.
- Afin de développer les usages autour de l'électromobilité, il s'agira également de développer des partenariats avec les opérateurs touristiques et socioprofessionnels afin qu'ils participent également en s'équipant eux-mêmes d'IRVE qui offriront des possibilités de recharge sur le territoire. Par ailleurs, la CCSR veillera à assurer le référencement des IRVE sur les plate-formes dédiées.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR, en coordination avec le SYDEEL66 et les communes.

Budget estimatif :

- Le budget total sur l'ensemble de la période est de **1,7 M€ HT**.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
4.4- Développement d'une offre d'IRVE				
- déploiement de bornes IRVE sur la CCSR (11 IRVE, dont 1 à 12kW, 4 à 24kw et 6 à 50kw)	330 000 €	0 €	0 €	330 000 €
- déploiement complémentaire de bornes IRVE sur la CCSR : création de 2 bornes par an durant les 15 premières années, 1 borne par an les 15 années suivantes (30000 € par borne)	600 000 €	450 000 €	300 000 €	1 350 000 €
TOTAL	930 000 €	450 000 €	300 000 €	1 680 000 €
Moyenne annuelle	93 000 €	45 000 €	30 000 €	56 000 €

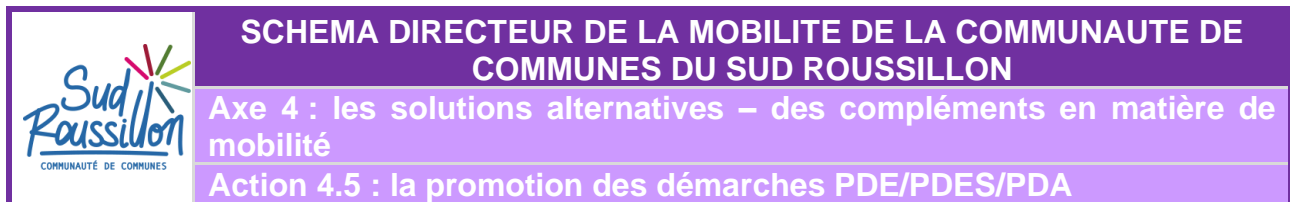
N.B. les budgets éventuellement induits par l'acquisition foncière ne sont pas inclus. Les budgets de fonctionnement et de maintenance des bornes ne sont pas inclus.

Financeurs :

- La CCSR, le SYDEEL66 et les communes.
- La collectivité mobilisera ses capacités d'ingénierie financière pour optimiser les subventions.

Echéance :

- Le projet actuellement programmé sera engagé à court terme.
- Sur l'ensemble de la période, le réseau d'IRVE sera complété au rythme de 2 bornes par an durant les 15 premières années, puis une borne par an durant les 15 années suivantes.



• Contexte

→ Quelques publics cibles auprès desquels promouvoir les alternatives :

L'émergence des pratiques alternatives à la voiture peut être favorisée auprès d'entités collectives, comme les entreprises, les zones d'activités, les administrations ou les établissements scolaires.

Les démarches de type PDE/PDIE (plan de déplacement d'entreprise, ou inter-entreprise), PDA (plan de déplacements d'administration) ou PDES (établissement scolaire) sont des outils mobilisables permettant d'avoir une démarche pédagogique auprès de publics partageant des problématiques équivalentes de mobilité. Actuellement, il n'existe aucune démarche de ce type sur le territoire.

Auprès des publics scolaires, les démarches de pédibus et de vélobus sont des dispositifs pédagogiques qui dépendent fortement de la capacité d'organisation des parents d'élèves (avec le problème de la pérennisation) et de la volonté d'accompagnement des collectivités (notamment pour réaliser des aménagements de l'espace public). Quelques démarches pédibus ont été mises en œuvre par le passé dans quelques communes. Les différentes communes bénéficient d'une compacité géographique et d'un niveau d'aménagement qui favorisent la mise en œuvre de telles solutions. Ces dispositifs pourraient également être envisagés autour des équipements sportifs. Des solutions reposant sur des véhicules spécifiques existent aussi : calèche, schoolbus...



• Objectifs

- Favoriser des pratiques alternatives auprès de publics spécifiques
- Développer une pédagogie sur la question de la mobilité
- Engager une démarche d'exemplarité dans la collectivité de la CCSR

• Conditions de réussite

- L'animation et l'accompagnement pédagogique
- La capacité à aménager l'espace public
- La valorisation des modes actifs

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : 2.3
- **Axe 3** : toutes
- **Axe 4** : toutes
- **Axe 5** : toutes

• Cibles visées

- Les scolaires et leurs parents
- Le personnel des collectivités
- Le personnel des entreprises

• Saisonnalité

• ---

• Mise en œuvre opérationnelle

Afin de valoriser et faire émerger des pratiques alternatives localement, la CCSR se mobilisera autour des cibles suivantes :

- **Auprès des scolaires** : la mobilité des scolaires présente l'avantage de concentrer des flux massifiés. En fonction des niveaux scolaires, des solutions alternatives à la voiture (dépose/reprise en voiture) peuvent être envisagés au travers d'une démarche pédagogique intitulée Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire (PDES).
 - Le principal objectif du PDES est de réduire les modes de déplacement motorisés individuels au profit de modes plus sobres en énergie, moins polluants, plus sûrs comme par exemple : les modes doux/actifs, les transports collectifs. Après un diagnostic relatif aux pratiques de mobilité des élèves et parents, un plan d'actions permet de couvrir plusieurs catégories de solutions : l'aménagement de l'espace public pour faciliter et sécuriser les modes actifs, la mise en œuvre de solutions alternatives à la voiture (co-voiturage, vélobus, pédibus, TC), des actions pédagogiques et des actions de communication... Dans le cas des communes de la CCSR, la compacité des centre-bourgs constitue un avantage à exploiter. Le développement des aménagements dédiés aux modes actifs représente également un élément positif.
 - La démarche de PDES sera accompagnée, en cas de besoin, par des mesures spécifiques : aménagements ponctuels, signalisation, sécurisation, mise en place de parkings vélos dans les établissements, communication, outils spécifiques aux pédibus et vélobus, organisation des entrées et sorties des écoles...
 - Cette démarche générale se traduira par la mise en œuvre d'une PDES mutualisé au niveau des collèges de St-Cyprien. La CCSR assurera également une démarche de fond de promotion et d'accompagnement des démarches de pédibus et de vélobus (matériel de promotion, aménagements de l'espace public...). A plus long terme, la CCSR réalisera également des PDES au niveau de certaines écoles situées sur d'autres communes de la CCSR.

- **Auprès des entreprises** : la mobilité professionnelle constitue également un « marché » où il s'agit de favoriser des pratiques alternatives à la voiture solo. Après des entreprises, c'est une démarche de Plan de Déplacement d'Entreprise (obligation pour les entreprises de plus de 100 personnes) qui pourra être soutenue au travers des actions suivantes :
 - o Avec un souci d'exemplarité, la CCSR s'engagera dans l'élaboration de son Plan de Déplacement d'Administration (PDA) pour favoriser les pratiques alternative auprès du personnel: Promotion du vélo, aménagements pour les modes actifs, promotion des TC, aménagement des horaires de travail, covoiturage, autopartage interne...
 - o La CCSR fera la promotion de l'écomobilité au travers d'actions de communication et de sensibilisation auprès des entreprises.



Exemples d'outils et de démarches autour du pédibus et du velobus

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR, en coordination avec les communes, les écoles, les entreprises.

Budget estimatif :

- Sur l'ensemble de la période, le budget est estimé à **140 k€ HT**.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
4.5- La promotion des démarches PDE/PDES/PDA				
- élaboration d'un PDES dans les collèges de St-Cyprien	20 000 €	0 €	0 €	20 000 €
- promotion et accompagnement des démarches pédibus et velobus	10 000 €	10 000 €	10 000 €	30 000 €
- élaboration du PDA de la CCSR	30 000 €	0 €	0 €	30 000 €
- élaboration d'un PDES dans différentes écoles de la CCSR	0 €	30 000 €	30 000 €	60 000 €
TOTAL	60 000 €	40 000 €	40 000 €	140 000 €
Moyenne annuelle	6 000 €	4 000 €	4 000 €	4 667 €

Financeurs :

- La CCSR.
- Possibilité de profiter de financements de l'ADEME ou de l'Education Nationale...

Echéance :

- Plusieurs séquences sont envisagées dans le cadre de cette action :
 - o Un premier PDES sera réalisé à court/moyen terme sur les collèges de St-Cyprien.
 - o Par souci d'exemplarité, la CCSR engagera également son propre PDA à court/moyen terme.

- Durant les périodes de priorité 2 et 3, c'est-à-dire à long terme, des PDES seront également engagés dans différentes écoles des communes de la CCSR.
- En parallèle de ces démarches, une action de fond sera conduite pour promouvoir, sensibiliser et accompagner les actions de type pédibus et vélobus.

VI- L'AXE 5 : LE PILOTAGE DU SCHEMA

5- Le pilotage du schéma : une organisation à mettre en œuvre pour conduire les actions

5.1 Le dispositif de pilotage et d'accompagnement

5.2 Les actions de communication

Pour assurer la mise en œuvre des nombreuses actions du schéma directeur, il est essentiel de s'appuyer sur un dispositif de pilotage et d'accompagnement ainsi que sur une réelle capacité à porter un discours auprès de toute la diversité des acteurs, partenaires et usagers du territoire.



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 5 : le pilotage du schéma – une organisation à mettre en œuvre pour conduire les actions

Action 5.1 : le dispositif de pilotage et d'accompagnement

• Contexte

→ Le pilotage – un enjeu central :

Le schéma directeur de la mobilité ne doit pas être considéré comme une fin en soi. Au contraire, il doit bien être identifié comme une boîte à outils, un exercice de planification non directif, qui pose néanmoins les jalons des actions qui pourront être mises en œuvre par les acteurs du territoire. En cela, le contenu des actions reste indicatif : il tente de définir les objectifs et les méthodes permettant de les atteindre. Pour autant, la réalisation effective de ces actions se confrontera au principe de réalité qui nécessitera une obligatoire adaptation des composantes de mise en œuvre.

Après l'élaboration du plan d'actions, le schéma directeur de la mobilité ne se mesurera donc qu'au travers de la concrétisation du plan d'actions... C'est à ce moment que démarre réellement le schéma directeur de la mobilité.

Pour bien amorcer le schéma de mobilité, il faudra donc se doter de moyens spécifiques pour en assurer son pilotage et sa mise en œuvre. En effet, même si la démarche globale est majoritairement partenariale et partagée, chaque action nécessitera des ressources humaines dont les collectivités et institutions partenaires ne disposent pas à l'heure actuelle. Ainsi, le pilotage du plan d'actions s'inscrit dans le cadre d'un schéma d'ensemble, cohérent, où les différentes échelles institutionnelles devront prendre leur place et assurer leurs responsabilités.

Dès lors, la transversalité de la thématique « mobilité » nécessite une animation et une intervention auprès d'un large écosystème d'acteurs. La planification des actions qui découleront du schéma directeur nécessite un dispositif de « pilotage » et de « gouvernance ».

• Objectifs

- Suivre une programmation progressive et adaptée au territoire
- Représenter et défendre les intérêts de la CCSR
- Assurer la transversalité des actions et l'équité sur le territoire

• Conditions de réussite

- Le soutien technique et politique des actions
- L'animation de l'écosystème partenarial
- Le souci d'équilibrer les actions sur le territoire

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : toutes
- **Axe 4** : toutes
- **Axe 5** : 5.2

• Cibles visées

- Partenaires, acteurs et usagers

• Saisonnalité

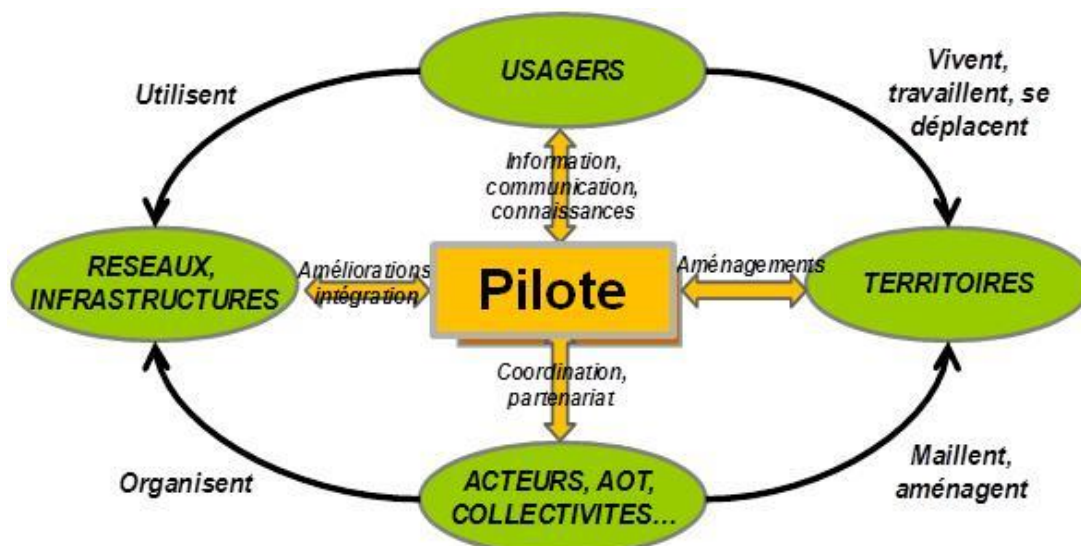
- ---

• Mise en œuvre opérationnelle

Pour assurer la conduite du schéma directeur de la mobilité, **un dispositif de pilotage et de gouvernance** devra être assuré pour animer l'ensemble des acteurs concernés par le plan d'actions. Le pilotage devra être assuré par un « **réfèrent mobilité** ». Cette personne sera en charge du pilotage du plan d'actions et de l'animation partenariale du schéma de mobilité.

Le poste de « **réfèrent mobilité** » sera porté par la CCSR. Son rôle s'articulera autour des points suivants :

- **Une fonction de pilotage et d'animation locale** : il faudra effectivement une incarnation du pilotage du plan d'actions. Dans la mesure où celui-ci a été élaboré à l'échelle de la CCSR, il est logique que la fonction de pilotage et d'animation soit portée à cette même échelle. C'est à cette échelle que le réfèrent mobilité devra porter la vision du territoire et s'assurer de sa concrétisation progressive.
- **Un partenariat à renforcer pour établir une légitimité** : compte tenu du fait que la plupart des actions sont transversales, il sera essentiel que la démarche obtienne l'adhésion de partenaires institutionnels majeurs. Autour du plan d'actions, il faudra œuvrer à une convergence des actions pour soutenir un projet collectif où chacun joue un rôle pour satisfaire l'intérêt général. Ce soutien sera nécessaire pour légitimer le projet et renforcer le pilotage auprès d'autres acteurs.
- **La priorisation de certaines actions structurantes** : dans la mesure où toutes les actions ne pourront pas être menées de front en même temps, il est utile de se concentrer d'abord sur quelques actions stratégiques et structurantes. Cette priorisation tiendra compte des capacités de financement de la collectivité. En cela, le schéma directeur fait l'objet d'une programmation établie sur trois séquences de 10 années chacune.
- **Une capacité d'ingénierie financière** : la collectivité pourra utiliser ses compétences pour mobiliser des financements particuliers pour réaliser des actions innovantes ou expérimenter des solutions nouvelles. Sa connaissance et son expérience des dispositifs spécifiques lui permettront de tirer profit des opportunités d'hybridation financière.
- **Une mobilisation des élus** : celle-ci sera essentielle pour porter les enjeux du plan d'actions et valoriser les solutions alternatives.



Représentation schématique de l'écosystème des acteurs de la mobilité

L'action du référent mobilité devra s'appuyer sur **un comité de pilotage « socle »** représentant la CCSR, les communes et éventuellement des partenaires institutionnels fortement concernés par les actions, comme l'OT par exemple. En fonction de la nature des actions qui seront conduites, des **comités techniques** seront constitués en complément du comité de pilotage.

Pour compléter l'action de pilotage et d'accompagnement, la collectivité devra se doter d'une capacité d'observatoire au travers d'un budget annuel consacré à la réalisation d'études, enquêtes (trafic, fréquentation, satisfaction...) et à l'élaboration d'outils de suivi.

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR, en coordination avec les communes et différents partenaires institutionnels en fonction la nature des actions.

Budget estimatif :

- Sur l'ensemble de la période, le budget total du pilotage est de **1,8 M€ HT**. Par souci de cohérence avec le chiffrage de toutes les actions du schéma directeur, le salaire du référent mobilité est traduit en budget HT (la masse salariale annuelle de 60 k€ est ramenée à 50 k€ HT). S'ajoute à cela un budget annuel de 10 000 € HT pour financer des études, enquêtes et autres outils de suivi et d'observation et d'évaluation.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
5.1- Le dispositif de pilotage et d'accompagnement				
- mobilisation d'un référent mobilité pour l'animation partenariale et le pilotage des actions : masse salariale de 60k€ (50k€ traduit en HT)	500 000 €	500 000 €	500 000 €	1 500 000 €
- mise en œuvre d'un comité technique et comité de pilotage	X			---
- budget études, enquêtes et outils de suivi et observatoire : 10000 €/an	100 000 €	100 000 €	100 000 €	300 000 €
TOTAL	600 000 €	600 000 €	600 000 €	1 800 000 €
Moyenne annuelle	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €

Financeurs :

- La CCSR.

Echéance :

- Le dispositif de pilotage est mis en œuvre à court terme et les budgets associés sont pérennisés durant toute la période.



SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD ROUSSILLON

Axe 5 : le pilotage du schéma – une organisation à mettre en œuvre pour conduire les actions

Action 5.2 : les actions de communication

• Contexte

→ Une méconnaissance généralisée des offres mobilité :

La nécessité d'une stratégie en matière de communication découle du constat généralisé d'une grande méconnaissance de l'offre de mobilité sur le territoire. Que ce soit l'offre de transports collectifs à promouvoir, le maillage cyclable à faire connaître, les outils de covoiturage à rendre lisibles, le commun des usagers est confronté à la difficulté d'accès à l'information, ce qui réduit l'attractivité de ces offres tant elles engendrent un sentiment de confusion chez l'utilisateur.

Or, l'offre est importante et elle mérite d'être valorisée, davantage et mieux. Il est essentiel d'investir sur une meilleure communication qui visera à accroître l'usage des solutions alternatives. Mieux connaître l'offre et les réseaux constitue la première étape à tout usage.

→ Une communication fragmentée et insuffisante :

Quel que soit le support (papier, internet), l'information orientée mobilité est soit confidentielle, soit complexe à tracer car selon sa nature elle peut être diffusée par la Région, le CD66, la CCSR, les communes, l'OT... Dans cet écosystème, il s'agira d'établir une communication qui permettra une homogénéisation des messages tout en variant les supports et en mobilisant les réseaux de partenaires.

• Objectifs

- Promouvoir les offres alternatives auprès des différentes cibles
- Utiliser toute la variété des outils de communication et faire converger les messages
- Communiquer en temps réel
- Favoriser le report modal
- Segmenter les multiples cibles potentielles et toucher de nouvelles cibles
- Promouvoir les comportements alternatifs
- Inciter à de meilleures pratiques

• Conditions de réussite

- La coordination stratégique des acteurs concernés
- L'intégration de la démarche collective, avec un pilotage identifié
- La convergence des messages
- La diversité des canaux utilisés

• Actions liées

- **Axe 1** : toutes
- **Axe 2** : toutes
- **Axe 3** : toutes
- **Axe 4** : toutes
- **Axe 5** : 5.1

• Cibles visées

- Tous les publics et partenaires

• Saisonnalité

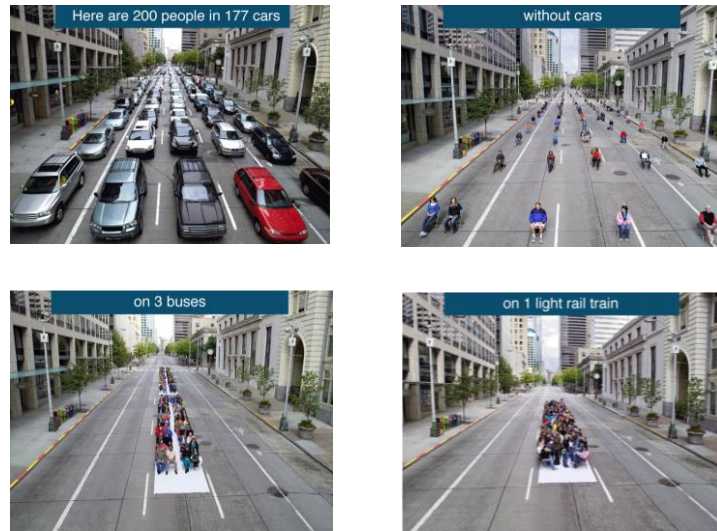
- ---

• Mise en œuvre opérationnelle

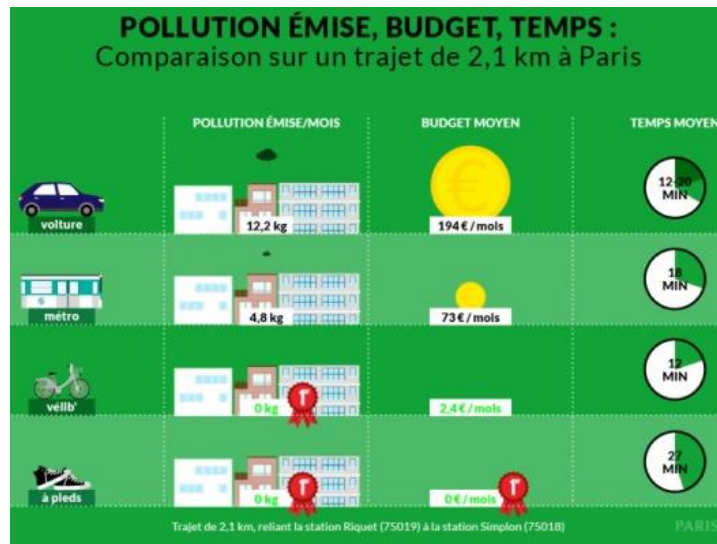
Afin d'élaborer une communication ciblée et adaptée, une stratégie d'ensemble devra être construite en s'articulant autour des points suivants :

- **Un pilotage identifié autour d'une démarche collective** : pour coordonner une communication stratégique cohérente, il faudra une démarche pilotée et une construction partenariale selon les thématiques à traiter. Les acteurs les mieux positionnés sont la CCSR et l'OT, avec la collaboration des communes. Compte tenu de l'envergure de la tâche sur la durée, il sera nécessaire de définir progressivement et collectivement une ligne éditoriale (les types de messages / les supports / les cibles) ainsi qu'une personne référente et un budget annuel dédié à la démarche.
- **Des messages variés** :
 - **La promotion des offres alternatives** : ces messages seront axés sur la mise en valeur des offres existantes en partant du principe qu'elles sont méconnues.
 - **La mise en avant de pratiques vertueuses** : que ce soit en matière de modes actifs, de covoiturage ou en matière d'usage des transports collectifs, les pratiques doivent émerger en valorisant les gains individuels et sociaux associés.
 - **La pédagogie comportementale** : il s'agira d'élaborer un discours comparatif sur les différents choix comportementaux en matière de mobilité. On pourra ainsi comparer la voiture aux transports collectifs ou au vélo... Ces comparatifs feront la part belle à la dimension économique et environnementale. La promotion du covoiturage sera également abordée.
 - **La sensibilisation grand public** : des messages généraux permettront de sensibiliser sur des questions et des sujets du quotidien, concernant la très grande majorité des usagers.
 - **La communication ciblée** : certains messages seront destinés plus particulièrement à des usagers spécifiques afin de mettre l'accent sur des pratiques singulières. Ce seront par exemple :
 - Les touristes.
 - Les résidents.
 - Les automobilistes.
 - Les scolaires.
 - Les parents d'élèves.
 - Les actifs...
 - **La déclinaison multilingue** : certains messages pourront être déclinés en langues étrangères.
- **Une communication multi-support** : la stratégie de communication devra décliner ses messages sur toute une variété de supports et médias, à savoir le papier (flyers, gazettes communales, documentation diverse...), les sites internet, les réseaux sociaux, la radio, la télévision, les événements et animations...

- **Le support papier** : il permettra l'édition de flyers portant des messages d'information, de sensibilisation, de pédagogie, etc... Ces messages pourront également être déclinés pour être repris dans les publications municipales ou intercommunales.
 - **Internet et les réseaux sociaux** : les messages produits sur papier seront déclinés en ligne. Des messages spécifiquement formatés pour les sites internet et les réseaux sociaux seront réalisés. Les publications seront adaptées : texte, images animées, vidéos, articles, interviews, photos...
 - **Les médias externes** : les messages pourront également être relayés sur les radios locales, la télévision et la presse locale.
 - **Les événements et animations** : pour mener des actions de promotion d'envergure, des événements thématiques pourront être envisagés et organisés avec un réseau de partenaires.
 - **La collaboration avec les socioprofessionnels** : pour relayer certains messages auprès des usagers du territoire, on peut imaginer des supports mutualisés que pourront utiliser des acteurs économiques du territoire. Par exemple, des sets de table en papier pourraient servir de support de communication.
-
- **La conception infographique des messages** : pour effectuer toute cette diversité de messages, il faudra s'appuyer sur une compétence de conception infographique. A ce titre, l'OT pourra mobiliser ses ressources internes et s'appuyer sur les ressources externes auprès de ses partenaires.
 - **La fabrication des documents papier** : la réalisation de ces documents se fera au cas par cas en fonction des besoins.
 - **Le lancement des commandes** : dans le cadre du budget alloué, les différentes commandes nécessaires seront réparties dans l'année selon les formes les plus pertinentes (en interne, en externe).
 - **La diffusion des messages et publications** : pour favoriser la diffusion des messages sur les réseaux sociaux, des comptes seront éventuellement créés sur les réseaux sociaux afin de construire un maillage réseau favorisant un effet boule de neige. Un protocole de diffusion sera élaboré avec l'ensemble des partenaires afin de capitaliser la capacité de mobilisation collective. L'idée est de définir un partenariat pour diffuser massivement les messages (relais internes et externes).
 - **Pérennisation de la démarche** : l'action sera reconduite chaque année, avec un effet d'apprentissage accru.



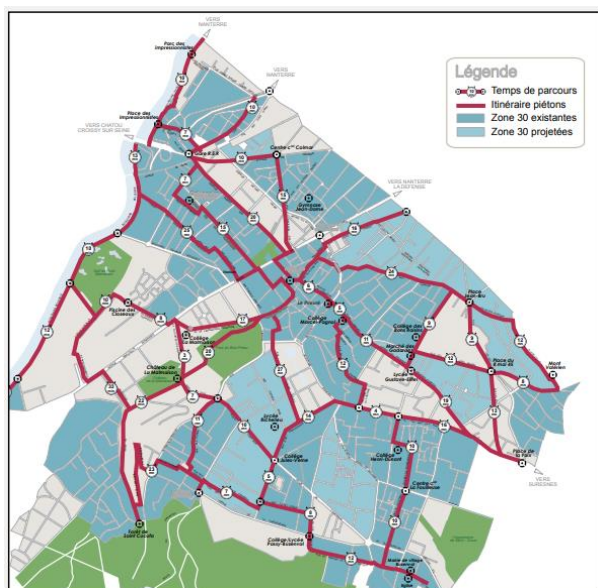
Exemple de publication comparative en matière de mobilité



Exemple de publication comparative en matière de mobilité



Exemples de communications pédagogiques concernant le covoiturage



Exemples de carte des temps à pied et à vélo

De manière globale, les actions de communication se déclineront de la manière suivante :

- Une communication de valorisation des TC et des solutions alternatives.
- Une communication tous publics, sur les réseaux sociaux et d'autres supports.
- Une communication ciblée.
- L'élaboration d'une carte des temps.
- Une communication événementielle.

Pour chacune de ces composantes, un budget annuel sera alloué. Notons qu'au fur et à mesure de la mise en place des outils numériques de gamification, de nouvelles modalités de communications pourront s'ajouter à l'arsenal classique (valorisation des données collectées et fidélisation des usagers enregistrés).

• Mise en œuvre institutionnelle

Pilotage :

- La CCSR, en coordination avec les communes, les partenaires et l'OT.

Budget estimatif :

- Sur l'ensemble de la période, le budget est estimé à 285 k€ HT. Il correspond à la reconduction chaque année d'un budget communication décliné en plusieurs composantes.

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
5.2- Les actions de communication				
- communication de valorisation des TC et des solutions alternatives : 1000 €/an	10 000 €	10 000 €	10 000 €	30 000 €
- communication tous publics, réseaux sociaux et autres supports : 2000 €/an	20 000 €	20 000 €	20 000 €	60 000 €
- communication ciblée : 1000 €/an	10 000 €	10 000 €	10 000 €	30 000 €
- carte des temps : 5000 €, mise à jour tous les 10 ans	5 000 €	5 000 €	5 000 €	15 000 €
- évènementiel : 5000 €/an	50 000 €	50 000 €	50 000 €	150 000 €
TOTAL	95 000 €	95 000 €	95 000 €	285 000 €
Moyenne annuelle	9 500 €	9 500 €	9 500 €	9 500 €

Financeurs :

- La CCSR, les communes et l'OT.

Echéance :

- La communication sera engagée à court terme afin de valoriser progressivement toutes les ressources et atout du territoire en matière de mobilité, en lien avec son attractivité touristique.

VII- PROGRAMMATION DU PLAN D' ACTIONS

VII.1. Une dimension multipartenariale

Le présent schéma de mobilité touristique durable s'inscrit donc sur un territoire où la mise en œuvre de toute politique d'aménagement constitue une forme d'**écosystème interdépendant**. En effet, le Sud Roussillon est un pôle touristique bénéficiant d'une chalandise géographique importante. Sur son périmètre, les collectivités ont compétence à mener des actions locales dont les enjeux fonctionnels se trouvent entremêlés avec les compétences d'autres acteurs intervenants sur différentes échelles. Dès lors, le schéma oblige à considérer le plan d'actions comme un outil multipartenarial qui nécessite une conduite d'actions structurelles de manière conjointe, avec une mise en œuvre en cascade permettant de **co-construire une dynamique territoriale**.

Compte tenu de la transversalité des actions retenues, l'ensemble du plan d'actions requiert la participation et l'engagement de plusieurs acteurs institutionnels et territoriaux. Plus particulièrement, on distingue trois catégories d'acteurs :

- **Les institutions locales** : les communes, la CCSR, l'OT...
- **Les institutions de niveau supérieur** : le CD66, la Région...
- **Les partenaires** : les acteurs économiques et touristiques, les représentants des usagers et de la société civile...

VII.2. Un phasage à initier autour d'horizons de priorisation

A titre de synthèse conclusive, rappelons que le schéma directeur de la mobilité doit être considéré comme une boîte à outils au service de la politique qui sera menée par la collectivité. En cela, elle pourra y puiser différentes actions qu'elle pourra conduire en considérant les recommandations techniques et organisationnelles indiqués dans les fiches actions produites.

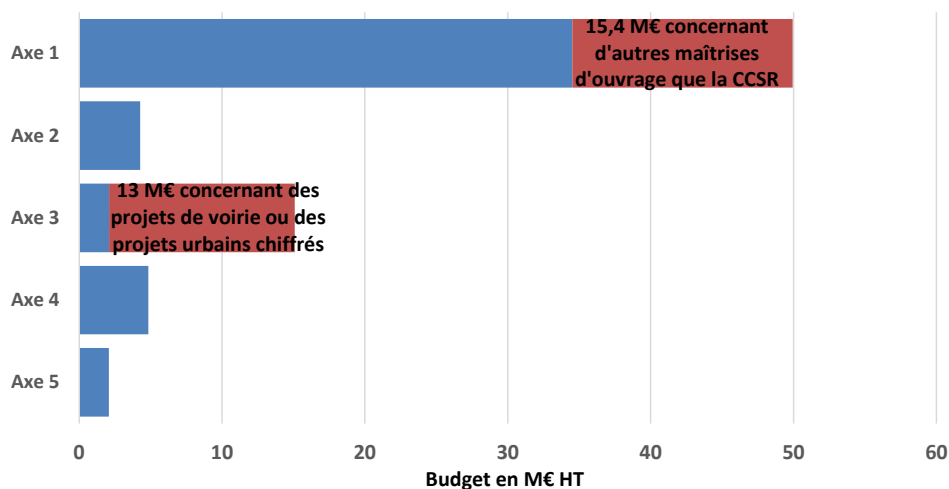
Le schéma directeur n'établit donc pas un cadre rigide dans lequel la collectivité s'enfermerait, mais il fournit plutôt des balises non directives dans lesquelles il est possible d'évoluer selon son rythme, ses priorités et ses contraintes.

Au total, l'ensemble des actions du schéma de mobilité représente un budget de 76,5 M€ HT, réparti sur une période de 30 années. Cette période est elle-même décomposée en trois phases de priorités qui constituent trois niveaux d'échéance temporelle :

- **La phase de priorité 1** : durant les 10 premières années, le budget est estimé à **40 M€ HT**, soit **52%** de l'enveloppe totale.
- **La phase de priorité 2** : durant les 10 années suivantes, le budget est estimé à **25 M€ HT**, soit **33%** de l'enveloppe totale
- **La phase de priorité 3** : durant les 10 dernières années, le budget est estimé à **11,5 M€ HT**, soit **15%** de l'enveloppe totale

Le budget global est conséquent car il concerne en grande partie des investissements sur la voirie, ce qui s'avère rapidement coûteux. Pour mieux appréhender cette enveloppe budgétaire, il convient tout de même de distinguer certaines composantes :

- **Au titre de l'axe 1 :**
 - Une partie des aménagements cyclables seront réalisés et financés par le CD66. Cela représente un minimum de **12 M€ HT**.
 - Les aires d'accueil vélos sont des projets communaux, pour un budget global de **517 k€ HT**, dont une grande partie est subventionnée.
 - Plusieurs projets d'aménagements cyclables engagés par la CCSR s'intègrent dans des dispositifs de subventionnement qui permettent de réduire considérablement la part financée par la CCSR.
- **Au titre de l'axe 2 :**
 - La mise en œuvre d'outils numériques et des applications qui gravitent autour du système d'animation digitale du territoire devra faire l'objet d'une ingénierie financière pour capter une partie de subventions.
 - Il en sera de même pour la mise en œuvre des aménagements.
- **Au titre de l'axe 3 :**
 - Une grande partie des budgets évoqués concernent des opérations de requalification de voirie pour un budget total de **13,4 M€ HT**. Il faut noter que la consolidation financière des projets n'est pas exhaustive dans la mesure où seules quelques opérations font l'objet d'une estimation budgétaire (par ailleurs, la plupart des projets n'ont pas fait l'objet d'une étude d'opportunité ou de faisabilité, et certains d'entre eux concernent le CD66). Parmi celles-ci, on compte la requalification du quartier de l'Aygal pour **8 M€ HT** (budget communal), le contournement des Massardes pour **1,6 M€ HT**, la requalification du centre de Latour Bas Elne pour **1,1 M€ HT**, la requalification de la rue du Docteur Schweitzer pour **1,5 M€ HT** (budget communal) et la requalification de l'avenue de Perpignan pour **0,8 M€ HT**.
- **Au titre de l'axe 4 :**
 - La mise en œuvre des actions s'articulera principalement autour d'une offre TAD et d'un déploiement d'un réseau d'IRVE.



Histogramme des budgets par axe

1- Le maillage cyclable : une infrastructure au cœur du schéma de mobilité et du développement touristique

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
1.1- Le réseau cyclable	24 796 054 €	15 577 065 €	8 259 949 €	48 633 068 €
1.2- Le stationnement pour les vélos	674 500 €	74 500 €	45 000 €	794 000 €
1.3- La signalétique cyclable	92 000 €	12 000 €	6 000 €	110 000 €
1.4- Un service de location vélos	76 000 €	76 000 €	76 000 €	228 000 €
1.5- Les aides à l'achat de VAE	40 000 €	40 000 €	40 000 €	120 000 €
1.6- L'animation de l'écosystème vélos	20 000 €	20 000 €	20 000 €	60 000 €
	25 698 554 €	15 799 565 €	8 446 949 €	49 945 068 €

2- Le développement du tourisme cyclable : l'innovation au service de la valorisation touristique du réseau cyclable

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
2.1- La conception et le développement d'un outil digital d'animation de parcours ludic-touristiques	740 000 €	500 000 €	500 000 €	1 740 000 €
2.2- Elaboration d'une offre "escape game" en plein air	245 000 €	300 000 €	300 000 €	845 000 €
2.3- Valorisation des outils touristiques et de leur environnement	825 000 €	0 €	0 €	825 000 €
2.4- Mise en œuvre d'un lieu stratégique de valorisation touristique - la sosta boscaissière	1 180 000 €	0 €	0 €	1 180 000 €
	2 990 000 €	800 000 €	800 000 €	4 590 000 €

3- La voirie et l'espace public : une armature structurante et des aménagements à différentes échelles

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
3.1- La structuration du réseau viaire	7 625 000 €	5 730 000 €	0 €	13 355 000 €
3.2- La rénovation de la signalétique directionnelle	120 000 €	40 000 €	30 000 €	190 000 €
3.3- L'adaptation de l'offre de stationnement	463 000 €	120 000 €	120 000 €	703 000 €
3.4- Des boucles PMR au sein des pôles urbains	841 000 €	0 €	0 €	841 000 €
	9 049 000 €	5 890 000 €	150 000 €	15 089 000 €

4- Les solutions alternatives : des compléments en matière de mobilité

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
4.1- L'offre de transport collectif	500 000 €	1 000 000 €	1 000 000 €	2 500 000 €
4.2- Matérialisation du réseau de transport collectif	150 000 €	150 000 €	150 000 €	450 000 €
4.3- Développement d'outils de covoiturage	45 000 €	15 000 €	15 000 €	75 000 €
4.4- Développement d'une offre d'IRVE	930 000 €	450 000 €	300 000 €	1 680 000 €
4.5- La promotion des démarches PDE/PDES/PDA	60 000 €	40 000 €	40 000 €	140 000 €
	1 685 000 €	1 655 000 €	1 505 000 €	4 845 000 €

5- Le pilotage du schéma : une organisation à mettre en œuvre pour conduire les actions

	Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
5.1- Le dispositif de pilotage et d'accompagnement	600 000 €	600 000 €	600 000 €	1 800 000 €
5.2- Les actions de communication	95 000 €	95 000 €	95 000 €	285 000 €
	695 000 €	695 000 €	695 000 €	2 085 000 €

TOTAL GENERAL

Priorité_1	Priorité_2	Priorité_3	TOTAL
40 117 554 €	24 839 565 €	11 596 949 €	76 554 068 €