

Plateforme

« Une mobilité soutenable pour tous »

Plateforme associative de propositions soutenue par :
Alternatiba66, Vélo en Têt
Mars 2018

Une mobilité soutenable vise à inscrire les politiques publiques dans une trajectoire de transition énergétique cohérente avec les réductions des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et des polluants atmosphériques locaux, compatibles avec l'objectif de température globale moyenne fixé dans l'accord de Paris et des objectifs de santé publique sur la qualité de l'air.

Depuis la COP21 en 2015, les risques de changement climatique important s'amplifient. Le PNUE (Programme des Nations Unies pour l'Environnement) a publié une étude alarmiste en novembre 2017, soulignant qu'après deux ans de stabilité, les émissions de gaz à effet de serre repartent à la hausse.

La démarche locale ouverte par la mise en œuvre de Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) est donc une opportunité pour concrétiser sur notre territoire, une politique publique ambitieuse et volontariste de transition énergétique et écologique.

Les bilans des émissions de gaz à effet de serre réalisés pour l'agglomération et la ville de Perpignan ainsi que les bilans de qualité de l'air publiés par l'Observatoire ATMO Occitanie/Pyrénées-Méditerranée mettent en évidence que le transport constitue la première source d'émission de GES et la première cause de pollution locale de l'air. En effet:

- les deux tiers des émissions de GES proviennent du secteur routier, C'est donc prioritairement sur la mobilité qu'il convient d'agir pour réduire les émissions de GES du territoire,
- l'Observatoire ATMO met en évidence que les seuils de concentration de dioxyde d'azote (NO₂) ne sont pas respectés à proximité du trafic routier et que la pollution à l'ozone se manifeste en été quand les conditions de chaleur et d'ensoleillement sont présentes.

Ces éléments nous amènent à conclure que la pollution de fond sur le territoire est importante et devient significative au regard des valeurs limites dès qu'un facteur secondaire est présent.

Cette situation résulte de l'usage excessif des véhicules individuels mais masque d'énormes disparités au regard des conditions de déplacement dans l'agglomération puisque 25% des ménages perpignans ne possèdent pas de voiture.

Ces résultats mettent en évidence que la priorité des politiques publiques de l'agglomération doit porter simultanément sur la réduction des émissions de GES (pour lutter contre le changement climatique) et la réduction des polluants atmosphériques locaux (pour améliorer la qualité de l'air). Cela passe par la diminution du trafic routier (automobile et transport de marchandises) et l'amélioration des transports du quotidien, transports collectifs et mobilités actives (marche, vélo, trottinette, etc.).

Satisfaire à de tels objectifs implique la mise en œuvre de politiques publiques volontaristes qui réorientent les priorités d'usage du domaine public, pour disposer d'une offre de mobilité alternative à la voiture au service de tous les citoyens. Cette ambition doit s'accompagner d'un urbanisme adapté et d'un plan de circulation remanié.

Les associations réunies dans cette plateforme proposent que le PCAET de la communauté urbaine de Perpignan, support des politiques publiques à déployer, soit construit sur les axes suivants :

I Urbanisme et mobilité dans l'agglomération

L'organisation du territoire a un impact fort sur les fréquences et les modes de déplacement. Il est donc nécessaire d'aménager le territoire, les réseaux et infrastructures en tenant compte des modes de transport à privilégier.

Dans ce contexte, les priorités de structuration de l'urbanisation de l'agglomération sont :

- de limiter les besoins en déplacement :
 - en stoppant l'étalement urbain
 - en arrêtant les extensions des méga zones commerciales périphériques : Mas Guerido, Clairia-Rivesaltes, Carré d'or, route d'Espagne.
 - d'une façon générale, en renforçant la mixité des usages dans les pôles de vie de l'agglomération : habitat, services commerciaux, services publics, emplois.
- de réaliser un développement urbain en cohérence avec les réseaux de transport en commun.

II Réaménager le plan de circulation de la ville

1. Réaménager la circulation du centre ancien

Le plan de circulation du centre-ville doit permettre de proscrire le transit des voitures dans le centre ancien, tout en garantissant un accès aux résidents et aux services (secours, livraisons, etc.). Cela passe par l'extension de la zone piétonne en hyper-centre et le réaménagement du plan de circulation (voir [la proposition de l'association Vélo-en-Têt](#)).

Cet axe d'action s'inscrit en cohérence avec les propositions du rapport du conseil d'orientation des Infrastructures du 30 janvier 2018, qui donne la priorité aux « mobilités actives » ([source](#)).

2. Réaménager la circulation en ville

Les entrées de ville devront être aménagées pour favoriser l'intermodalité voiture individuelle-transport en commun et dissuader les circulations automobiles.

Des parkings relais seront renforcés aux entrées de la ville (route d'Espagne, route de Canet, parc des expositions, route d'Elne, Perpignan Nord, Saint-Estève etc.) en les rendant attractifs grâce à un accès rapide vers le centre ville par des navettes régulières.

Les boulevards traversant la ville du nord au sud et les voies sur berge sont les zones les plus polluées (selon le "bilan annuel de la qualité de l'air - Région de Perpignan", [ATMO Occitanie](#)). Ces axes, notamment les boulevards qui supportent actuellement 25 000 véhicules par jour dont 20% en transit¹, doivent être transformés pour limiter le trafic (à minima suppression d'une voie voiture sur deux) et devenir un support de transport en commun en site propre et de circulation douce (pistes cyclables, trottoirs réaménagés).

¹ www.mairie-perpignan.fr et l'Indépendant, 23/11/17, page 2&3

III-Aménagements cyclables et cheminements piétons

Outre les aménagements de pistes dédiées et double sens cyclable (DSC) sur les voies de circulation limitées à 30 km/heure, il convient :

- d'assurer la continuité de tous les itinéraires vélos de l'agglomération en supprimant toutes les discontinuités,
- d'implanter des parkings vélos sécurisés aux nœuds d'intermodalité (gare SNCF, stations bus : place de Catalogne, etc.),
- d'adapter les circulations pour assurer la priorité aux piétons et vélos pour les traversées des principales voiries (boulevards, places, rond-point, etc.).

La continuité entre ville et quartier de la gare doit notamment être assurée par la refonte de la place Catalogne, aujourd'hui principalement un carrefour routier.

IV-Renforcer les transports en commun

L'agglomération dispose d'une offre de transport en commun routière par bus et voie ferrée par train. Cette opportunité et richesse d'infrastructure doit être mise à profit pour le plus grand bénéfice des usagers. La complémentarité des deux modes de transport doit être privilégiée par une intermodalité des gares et stations et par une compatibilité des horaires.

La qualité de service dans les transports collectifs est un enjeu majeur de l'attractivité de ces derniers et de leur capacité à prendre du trafic à la voiture individuelle.

Pour cela, il convient de:

1. accroître la fréquence et la régularité des liaisons de bus et l'information des voyageurs :

- en raccourcissant les lignes et en évitant la traversée de l'hyper-centre (liaisons rapides communes-point d'intermodalité Perpignan),
- en multipliant les rotations pour augmenter la fréquence de passage,
- en installant des dispositifs d'information pertinents à tous les arrêts, et en signalant les incidents sur ces dispositifs d'affichage.

2. concrétiser les lignes de bus à haut niveau de service (BHNS)

L'amélioration de la qualité et de la régularité de service implique une desserte sur des **itinéraires en site propre de bout en bout.**

Deux lignes structureront le réseau :

- Ligne de bus à haut niveau de service Nord –Sud : Hôpital/Polygone Nord- Université/porte d’Espagne via les boulevards.
- Ligne de bus à haut niveau de service Est-ouest : Las Cobas (route Canet) - St Charles

Si le réaménagement des boulevards avec des voies en site propre peut être réalisé rapidement et à moindre frais comme support de bus en site propre sur l’axe Nord-Sud, il convient de se poser la question du choix de long terme d’un tramway sur la communauté urbaine.

En effet, alors qu’une ligne de BHNS peut accueillir jusqu’à 20 000 voyages par jour, une ligne de tramway peut en accueillir le double. C’est un choix urbanistique de long terme qu’il faut étudier, des villes de la même taille ayant fait ce choix avec succès: Avignon, Besançon, Dijon et Tours par exemple (source: la vie du rail HS nov 17)

Soulignons que dans les villes où un BHNS a été mis en service, la fréquentation a bondi de 30 à 50% contre 100% pour un tramway. De plus, la durée de vie moyenne d’un BHNS est de 12,5 ans contre 35 ans pour un tramway ([source](#)).

3. Valoriser l’étoile ferroviaire existante

Le territoire pourrait s’appuyer sur les liaisons ferroviaires en fonctionnement (littoral de Narbonne à Port-Bou, vallée de la Têt de Perpignan à Villefranche) ou à réactiver (voie sur l’Agly à partir de Rivesaltes, dans le Vallespir entre Elne et Céret).

La réactivation de l’étoile ferroviaire catalane défendue par le Comité Développement Durable de Perpignan Méditerranée Métropole (conseil consultatif de citoyens) est un projet de long terme qui permettra de disposer d’un réseau de tram-train, à l’instar d’un RER, pour les trajets du quotidien et de concentrer les pôles de vie autour des villes desservies. La mise en place d’un arrêt sur la ligne Perpignan-Villefranche au niveau de la zone St Charles est notamment une nécessité pour offrir à l’une des principales zones d’emploi un accès en transport collectif digne de ce nom.

4. Complémentarité des réseaux de transport et multimodalité

La complémentarité entre trains, bus départementaux (bientôt régionaux) et bus de la communauté urbaine, doit être assurée en s’adaptant aux besoins de mobilité de la population et non en s’arrêtant aux frontières administratives.

Cela passe par la complémentarité des tracés, notamment en terme de liaisons “express” et liaisons secondaires, par l’adaptation des horaires pour permettre les correspondances, par la prise en compte de la multimodalité (parkings relais et parking vélo sur les noeuds du réseau) et sur la possibilité de transport de vélos dans les bus.

Par ailleurs, pour contribuer à une amélioration de la qualité de l'air et réduire les émissions de GES, les renouvellements de bus se feront avec des motorisations biogaz ou électrique. La production des besoins énergétiques correspondants accompagnera l'évolution du parc.

V Transport de marchandises-Fret

Le fret routier est à l'origine des 2/3 des émissions de GES de l'agglomération de Perpignan dont la moitié est imputable au Marché St Charles.

1. Le développement du fret ferroviaire et du ferroutage² est la première des démarches à engager pour baisser les émissions de GES du fret pour cette localisation spécifique.

Dans cet objectif, la ligne à grande vitesse LNMP (Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan) ne peut se justifier qu'en étant un projet mixte voyageurs/fret sur l'ensemble du trajet, permettant de pallier le chaînon manquant entre Sud et Nord de l'Europe pour le transport des marchandises: en effet, [le dernier tracé du projet](#) datant de 2016 ne prévoit pas de mixité pour le fret sur la section entre Béziers et Rivesaltes, qui serait alors maintenu sur la voie littorale existante, section condamnée à terme par la montée du niveau de la mer).

2. La logistique de proximité doit être aussi optimisée:
 - régler les horaires de desserte des centres logistiques vers les magasins, supermarchés,
 - interdire dans les 5 ans les camions et autres véhicules de livraison ne disposant pas de motorisation [norme Euro 6](#) ([pour aller plus loin](#)) au sein de la communauté urbaine,
 - en centre ville, imposer des véhicules de livraison à motorisation électrique ou biogaz et développer les services de livraison à vélo.

Comme support illustratif de nos propositions, **une [cartographie](#) de ce que pourrait être le système de transports en commun sur la communauté urbaine**. Ce croquis n'est pas très éloigné de ce qui était prévu à l'horizon 2012 dans le Plan de déplacement urbain de l'agglomération adopté de 2007 ... : **n'attendons pas 10 ans de plus !**

² Ferroutage ou transport « combiné accompagné »: consiste à charger des camions complets sur un train