

SCoT

Schéma de cohérence territoriale

**Corbières Salanque
Méditerranée**



RAPPORT DE PRESENTATION

Cahier n°6 : Les déplacements et la mobilité



**CORBIÈRES
SALANQUE
MÉDITERRANÉE**

Communauté de Communes

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
1 GRANDE ACCESSIBILITE : UN TERRITOIRE INEGALEMENT INTEGRE AUX RESEAUX DE TRANSPORTS	4
1.1 Plusieurs aéroports d'envergure au sein de l'EuroRégion Pyrénées Méditerranée	5
1.2 La grande vitesse ferroviaire : une infrastructure ambitieuse à compléter.....	6
1.3 Un maillage autoroutier efficace en plaine	8
1.4 Des effets de coupure marqués dus aux infrastructures de transport	11
2 DES DEPLACEMENTS TOUJOURS PLUS NOMBREUX	12
2.1 Les facteurs de mobilités du quotidien : pourquoi se déplacer ?	12
2.2 Impacts sociaux et environnementaux des mobilités	16
2.3 Le transport de marchandises, un secteur en pleine mutation	20
3 UN IMPORTANT RESEAU ROUTIER... MAIS UN NIVEAU D'OFFRE PRECAIRE	21
3.1 Forte fréquentation des routes de la plaine	21
3.2 Un réseau de routes de massif à entretenir.....	23
4 DES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA VOITURE SOLO ENCORE MARGINALES	24
4.1 La voie de chemin de fer, un véritable atout pour les communes de la Plaine	24
4.2 Des solutions en mobilité de transport en commun morcelées	25
4.3 Quels services de mobilités en milieu rural ?	27
4.4 Cyclistes et piétons : l'enjeu de la continuité et du confort.....	27
5 LES MOBILITES : SOURCES D'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE	29
TABLE DES FIGURES	31

1 Grande accessibilité : un territoire inégalement intégré aux réseaux de transports



Située au cœur du corridor méditerranéen, la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranéenne peut compter sur plusieurs portes d'entrée aériennes, ferroviaires et autoroutières, situées à proximité immédiate. Le territoire communautaire reste cependant inégalement accessible depuis les grandes métropoles françaises et européennes : alors que les communes de la plaine bénéficient de la proximité des réseaux de transports (en en subissant les nuisances), les communes des Corbières en restent globalement éloignées.

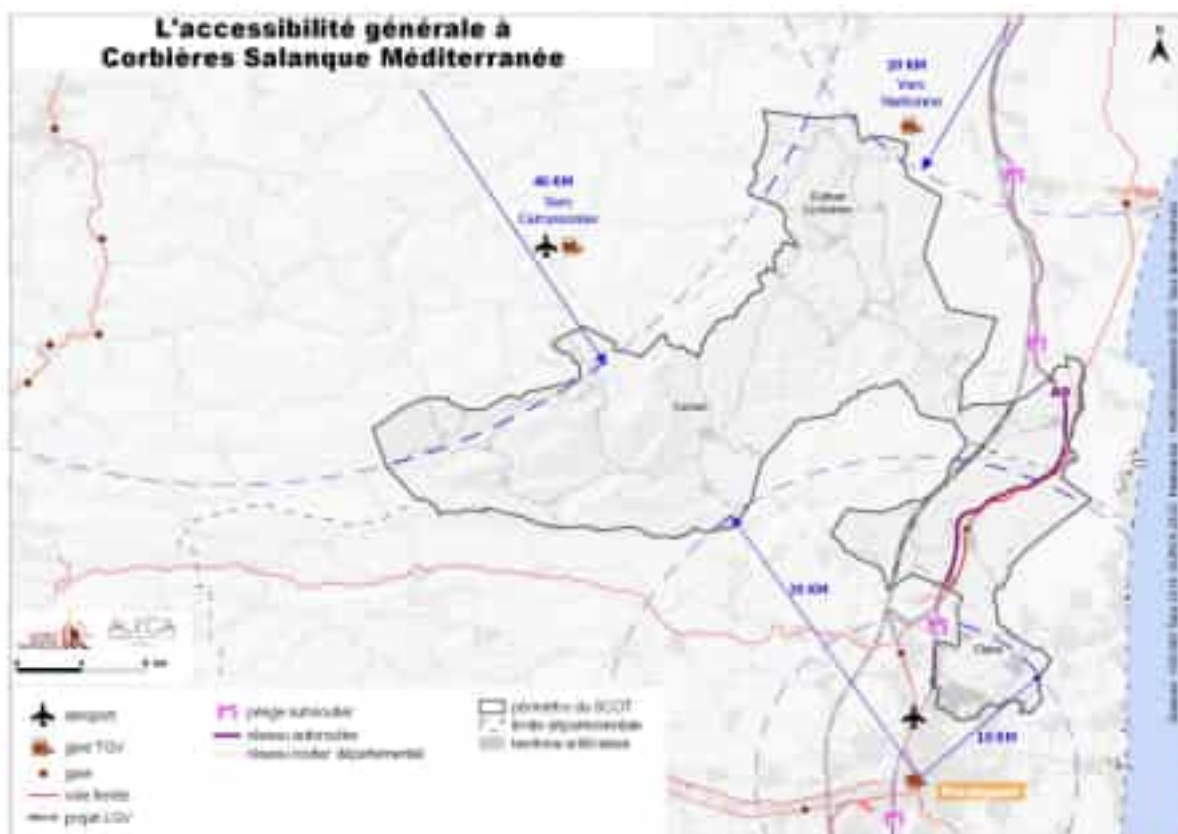


Figure 1 : L'accessibilité générale à la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranéenne

Source : IGN, AURCA - 2020

1.1 Plusieurs aéroports d'envergure au sein de l'EuroRégion Pyrénées Méditerranée

Les Corbières et la Salanque bénéficient d'une accessibilité aérienne européenne et mondiale grâce à trois aéroports d'envergure situés à relative proximité au sein de l'EuroRégion Pyrénées Méditerranée. En effet, les aéroports de Barcelone-El Prat (50 millions passagers en 2018), et dans une moindre mesure ceux de Toulouse (près de 10 millions de passagers en 2018), de Montpellier (près de 2 millions de passagers en 2018) et de Gérone 2 millions de passagers en 2018), assurent des offres attractives et plébiscitées vers les principales capitales européennes et au-delà. À l'image de la tendance mondiale, ils voient leur fréquentation progresser d'année en année - même si l'avenir du transport aérien est incertain en période de crise sanitaire et climatique. **Ces quatre relais aériens restent cependant à plus d'une heure et demie de trajet depuis les communes du SCoT, et peu accessibles en transports collectifs** (certains services privés proposent des déposes-reprises par exemple au départ de Perpignan mais à des prix élevés qui ne correspondent pas à la tendance low-cost de l'aérien).

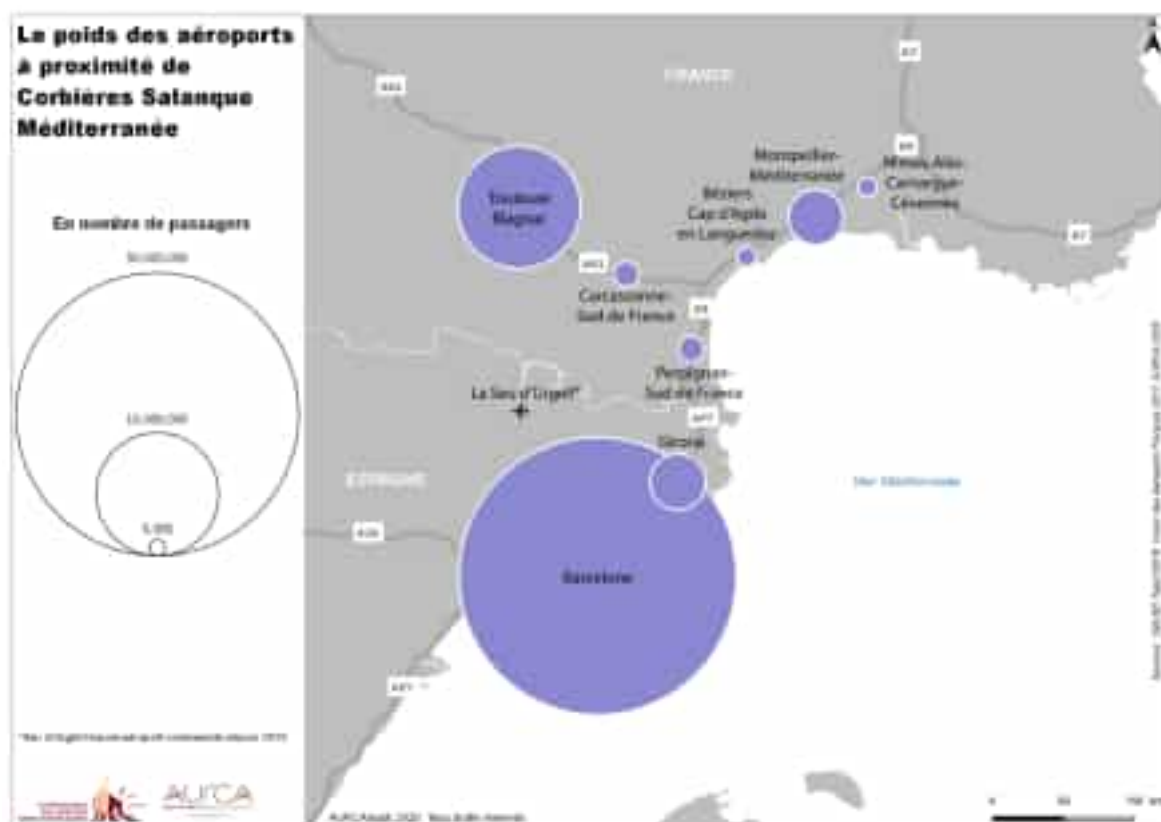


Figure 2 : Le poids des aéroports à proximité de Corbières Salanque Méditerranée - Source : IGN, UAF, AENA, AURCA - 2019

Les aéroports de Perpignan Sud de France et Carcassonne Sud de France permettent de desservir le territoire du SCoT : ces deux infrastructures d'équilibre du territoire proposent des offres ciblées, à destination des professionnels d'une part, notamment vers Paris (trois rotations par jour de semaine), voire vers Londres (deux rotations par semaine), et à destination des touristes d'autre part, notamment vers le Royaume-Uni et le Maghreb. Alors que l'aéroport de Perpignan est rapidement accessible depuis les communes de la Plaine, les habitants des Corbières se situent à 30 à 60 minutes. Comptant en 2018 respectivement 460 000 et 380 000 passagers, ce sont des outils au service de

l'aménagement du territoire dont le SRADDET propose le rapprochement et la mise en complémentarité. En effet, l'attractivité de ces aéroports se fait autant par les offres de prix et de destinations que par la stabilité de celles-ci, or leur positionnement actuel (s'appuyant sur quelques compagnies, orienté vers les pratiques spécifiques et de saisonnalité et en concurrence avec d'autres aéroports à proximité) rend particulièrement complexe le développement de stratégies pérennes et conforte ces équipements dans une situation de précarité.

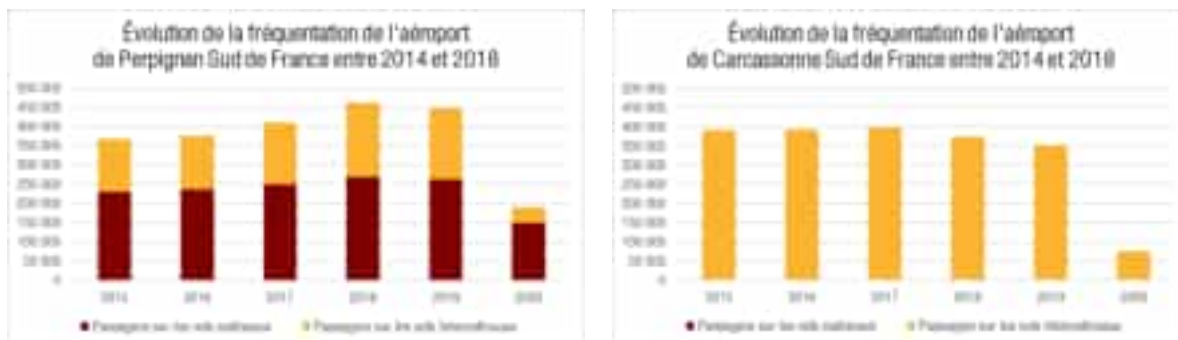


Figure 3 : Fréquentation des aéroports de Perpignan et Carcassonne (Sud de France) entre 2015 et 2018 (l'année 2020 a été marquée par la crise sanitaire et les confinements) - Source : UAF

1.2 La grande vitesse ferroviaire : une infrastructure ambitieuse à compléter

Le territoire du SCoT est situé sur l'un des deux corridors reliant la péninsule ibérique au reste du continent européen. La gare TGV voisine de Perpignan est ainsi reliée par voies ferrées aux grandes agglomérations du piémont pyrénéen (Carcassonne, Toulouse), mais également à celles de l'arc méditerranéen (Barcelone, Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier). Les doubles voies électrifiées vers Toulouse et Montpellier sont cependant toutes deux aujourd'hui saturées : les capacités de ces infrastructures sont régulièrement atteintes et limitent le développement des offres ferroviaires. La mise en service en 2013 de la Ligne à Grande Vitesse entre Barcelone et Perpignan a par ailleurs fortement amélioré l'accessibilité ferroviaire du territoire communautaire vers le sud, même si cette infrastructure transfrontalière ne répond que partiellement aux besoins de mobilités des habitants de la plaine (horaires proposés, tarifs pratiqués...). A proximité directe du territoire communautaire, l'infrastructure ferroviaire reliant Rivesaltes à Axat n'accueille plus aujourd'hui de circulations régulières de voyageurs (le Train Rouge, offre touristique, l'emprunte). Elle nécessiterait des investissements importants pour une remise en service en vue d'y développer une offre TER.



Figure 4 : Les infrastructures ferroviaires du grand Sud-Ouest transfrontalier - Source : Université Toulouse Jean Jaurès - 2015

Le second acte de cette mise en réseau ne devrait pas se jouer avant une vingtaine d'années. En effet, après la mise en service du contournement de Nîmes-Montpellier en 2018, la réalisation du tronçon entre Montpellier et Béziers prévue au plus tôt en 2023 serait une première étape du projet de Ligne Nouvelle (LNMP). La dernière partie entre Béziers et Perpignan, seul maillon manquant à la liaison par grande vitesse ferroviaire entre Paris, Barcelone et Madrid, serait lui mis en service en 2038 au plus tôt. Les arrêtés préfectoraux de 2019 rappellent l'intérêt général du projet et son tracé (uniquement voyageurs entre Rivesaltes et Béziers). Quant à la branche entre Narbonne et Toulouse, même si elle est identifiée comme un chaînon manquant du réseau LGV, aucune échéance n'est pour le moment affichée. Il semble ainsi particulièrement opportun pour le territoire du SCOT que ces lignes historiques gagnent en capacité afin d'assurer le renforcement d'une offre de transports de proximité (TER). Il s'agit notamment de permettre le basculement d'une partie du transport de marchandises vers les lignes nouvelles (sécurisées en cas de pollutions accidentelles...).

Parallèlement à l'offre TGV, plusieurs TER desservent directement les deux métropoles de la Région. L'offre de trains de nuit Intercités, à laquelle la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée participe financièrement, propose également des liaisons avec Paris pendant les week-ends et les vacances scolaires depuis Rivesaltes ou Leucate.



Figure 5 : La mise en réseau des villes méditerranéennes par la LGV – Source : Rapport Duron, AURCA - 2018

1.3 Un maillage autoroutier efficace en plaine

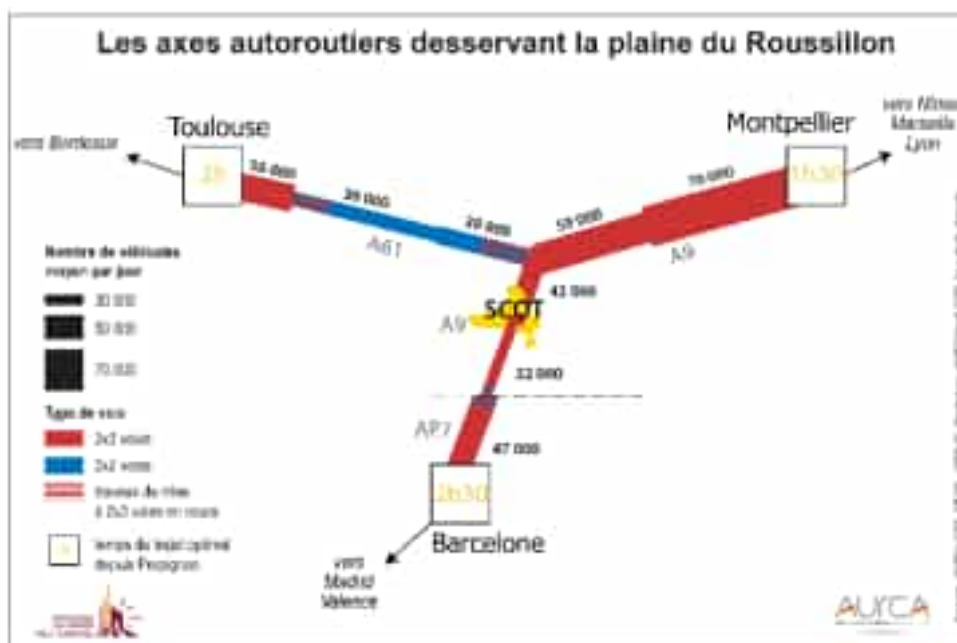


Figure 6 : Les axes autoroutier desservant la plaine du Roussillon – Source : DREAL, Generalitat de Catalunya, AURCA – 2020

L'autoroute A9 assure une des deux liaisons autoroutières transpyrénéennes : **la Salanque est donc traversée par une infrastructure d'envergure européenne ; c'est également un outil performant qui participe à l'accessibilité du territoire par trois échangeurs (situés hors territoire SCOT) à Leucate, à Sigean et à Rivesaltes.** L'Autoroute A9 permet des déplacements rapides en direction de Montpellier (1 h 30), Toulouse (2h) et Barcelone (2 h), et au-delà vers le Grand Ouest, la vallée du Rhône, la Côte d'Azur et le Massif Central. Le trafic sur l'A9 est composé à près de 25 % de poids-lourds : la mise en service de la Ligne ferroviaire Nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) constitue donc un

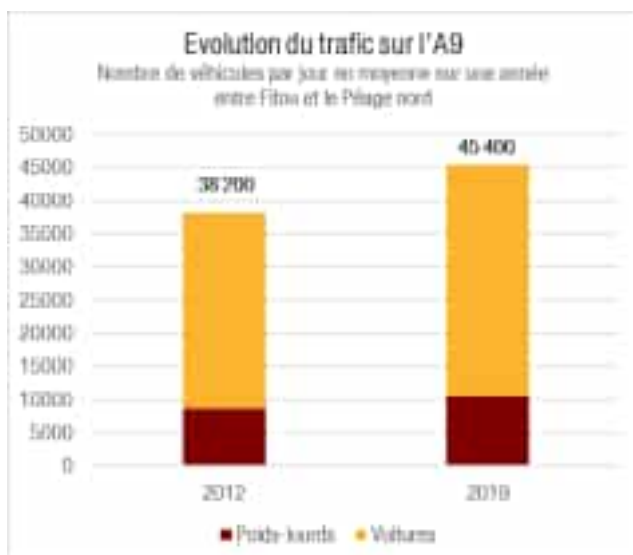


Figure 7 : Évolution du trafic sur l'A9, le nombre moyen de véhicules par jour dans les deux sens cumulés entre Fitou et le péage nord (DREAL Occitanie)

événement majeur pour accélérer le report de la route vers le rail du transport de marchandises et ainsi asseoir une mobilité durable et limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Depuis sa mise en service en 1975 avec un profil à 2x2 voies, **le trafic de l'Autoroute A9 n'a cessé d'augmenter**. Cette progression sensiblement linéaire depuis 1995, atteint des sommets pendant la saison estivale avec des pics de l'ordre de 70 000 véhicules par jour. Même si les années 2007/2008 ont marqué une rupture dans la progression du trafic, les statistiques sont reparties de nouveau à la hausse avec une augmentation de +19% entre 2012 et 2019. La mise à 2x3

voies du tronçon français de l'infrastructure s'est achevée en 2020 par la section située entre le Boulou et la frontière.



Figure 8 : Franchissement de l'Autoroute A9 à Fitou - Source : AURCA

>> Zoom sur les trois aires de repos le long de l'Autoroute A9

Trois aires autoroutières se situent sur le territoire communautaire :

- l'aire de Fitou se situe au kilomètre 226 à la limite sud de la commune. Elle permet aux conducteurs de voitures et de poids-lourds de faire une pause avec parking, toilettes et aire de pique-nique.
- l'aire de Salses-le-Château se situe au kilomètre 234 juste au-dessus du village. Également équipée d'espaces de stationnement, de toilettes et de tables de pique-nique, le site est aussi remarquable de par son point de vue sur l'étang et le château expliqué par une table d'orientation. Un chemin jalonné permet de rejoindre le village à pied depuis l'aire Est.
- l'aire de Pia se situe au kilomètre 245 au droit du croisement avec la D12. Elle permet aux conducteurs de voitures et de poids-lourds de faire une pause avec parking, toilettes et aire de pique-nique.



Figure 9 :
Panneaux de signalétique situés sur
l'aire autoroutière de Salses-le-
Château - Source : monnage.fr

Le réseau autoroutier est également le support de nouvelles pratiques de mobilités en pleine expansion comme le covoiturage, grâce au succès des sites de mise en relation entre conducteurs et passagers. 30% des français déclaraient ainsi en 2016 avoir déjà pratiqué le covoiturage organisé¹. Les liaisons par cars privées (« librement organisées ») sur de longues distances sont autorisées depuis 2015 et sont aujourd'hui une pratique attractive pour les voyageurs à faible pouvoir d'achat. Plusieurs lignes empruntent l'autoroute A9 (par exemple le « Barcelone-Paris ») sans pour autant s'arrêter sur le territoire communautaire.

¹ Source : Observatoire des Mobilités Émergentes, 2016

1.4 Des effets de coupure marqués dus aux infrastructures de transport



Figure 10 : Coupures et franchissements des infrastructures de la plaine
Source : data.gouv.fr, AURCA, 2020

Les infrastructures de transport marquent des coupures au sein des communes de la plaine : à Pia, Claira, Salses-le-château et Fitou. La voie ferrée Narbonne - Perpignan, l'Autoroute A9 et la voie départementale D900/6009, toutes trois parallèles orientées Nord-Sud (ainsi que la RD83 orientée nord-sud), contraignent les usagers à emprunter les franchissements : passages à niveau, ponts, trémies et intersections. Ces points sont des lieux stratégiques où les liens de proximité (notamment à pied et à vélo) et les flux de transit se superposent, ce qui implique des aménagements nécessaires à la sécurité de chacun.

Le territoire intercommunal compte cinq passages à niveau (PN) le long de la voie ferroviaire Portbou-Narbonne : à Fitou (1) et à Salses-le-château (3+1 à la limite avec la commune de Rivesaltes)². Une centaine de passages ont quotidiennement lieu sur cette ligne³. Deux de ces passages à niveau sont inscrits au programme national de Sécurisation des passages à niveau de 2019 (les PN413 et PN412 situés au Sud du village de Salses-le-Château) et feront donc l'objet d'études pour leur mise en sécurité. À noter que le PN411 situé au cœur du village est également problématique parce qu'il sépare le tissu urbain en deux et contraint les déplacements de proximité des piétons et des cyclistes, malgré les études menées en 2013-2014 pour en améliorer le fonctionnement.

² Source : Open Data de l'Etat

³ Jour de semaine hors vacances scolaires en 2019

2 Des déplacements toujours plus nombreux

2.1 Les facteurs de mobilités du quotidien : pourquoi se déplacer ?



Il existe une multitude de facteurs de mobilités parmi lesquels le travail, les études, les achats, les loisirs ou les démarches administratives ou de santé. La combinaison de ces facteurs de mobilité mène à un programme d'activités pour chacun des pratiquants du territoire communautaire. **C'est alors l'organisation du territoire et la localisation de ces lieux d'activités qui induisent les déplacements et pratiques de mobilité.** Or, la topographie, l'étalement urbain et l'absence de mixité fonctionnelle des espaces urbanisés ont pour effet d'éloigner ces sites les uns des autres et ainsi de diminuer les possibilités de choix dans les pratiques de déplacements.

→ Zoom sur les déplacements des actifs, des flux majoritairement tournés vers Perpignan

Près de deux actifs de la Communauté de Communes sur cinq travaillent dans les zones d'emplois de Perpignan et de son intercommunalité. Il s'agit majoritairement des résidents des communes de la Plaine : parmi les 4090 actifs qui travaillent dans une commune de Perpignan Méditerranée Métropole, 85% habitent Clairac, Pia ou Salses-le-Château. Cette polarisation contribue à la formation d'épisodes de congestion en heure de pointe aujourd'hui récurrente sur les axes routiers comme la D900/6009, mais constitue par ailleurs un potentiel certain de report vers les transports collectifs et le vélo.

Parallèlement, la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée compte plusieurs pôles d'emplois attractifs : le territoire communautaire accueille ainsi chaque jour près de 2 500 actifs des territoires voisins au premier rang desquels Perpignan Méditerranée Métropole. Finalement, 450 personnes habitent et travaillent au sein de la CCCSM. La voiture est le mode de transport utilisé pour près de 9 déplacements sur 10 pour se rendre au travail, malgré le fait que près d'un tiers de ces mêmes déplacements fasse moins de 2 kilomètres, une distance facilement parcourue à vélo ou à pied par la majorité des actifs.

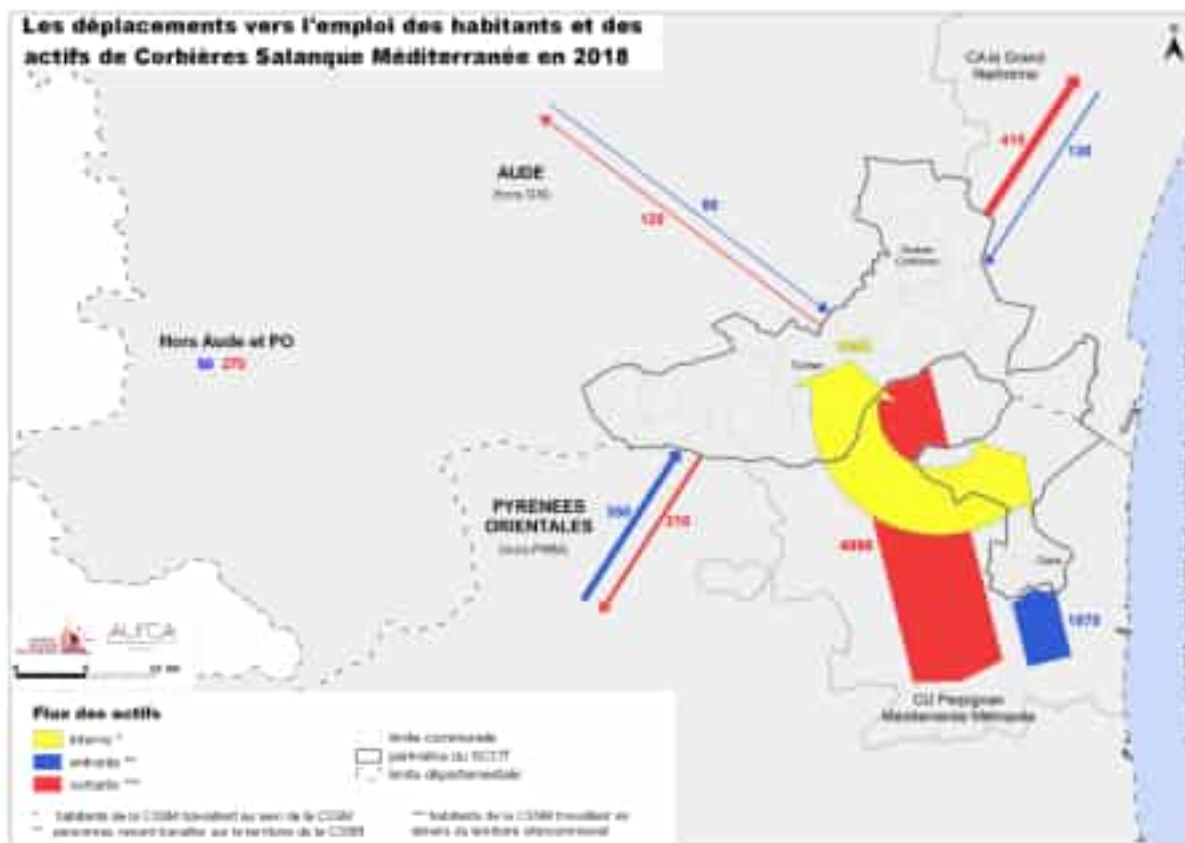


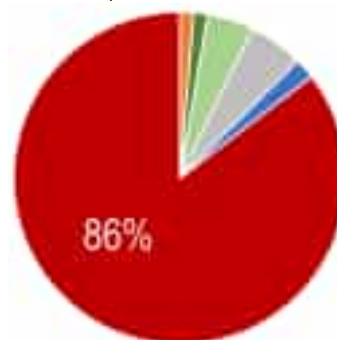
Figure 11 : Les déplacements vers l'emploi des habitants et actifs de Corbières Salanque Méditerranée en 2016

Distance des déplacements entre le Domicile et le Travail des habitants de Corbières-Salanque-Méditerranée*



Aide à la lecture : 32% des déplacements entre le Domicile et le Travail des habitants de Corbières-Salanque-Méditerranée font moins de 2km

Modes de transports utilisés par les habitants du SCoT pour se rendre au travail



- Voiture, camion, fourgonnette
- Deux roues motorisés
- Vélo
- Marche à pied
- Pas de transport
- Transports en commun

Figure 12 : Distances et modes de transports des déplacements // Domicile-Travail des habitants de la Communauté de Communes - Source : INSEE 2017

* sont exclues les valeurs supérieures à 250km et en assimilant les déplacements au sein d'une même commune à un déplacement d'un kilomètre.

→ Zoom sur les déplacements pour consommer, entre proximité et grands pôles commerciaux

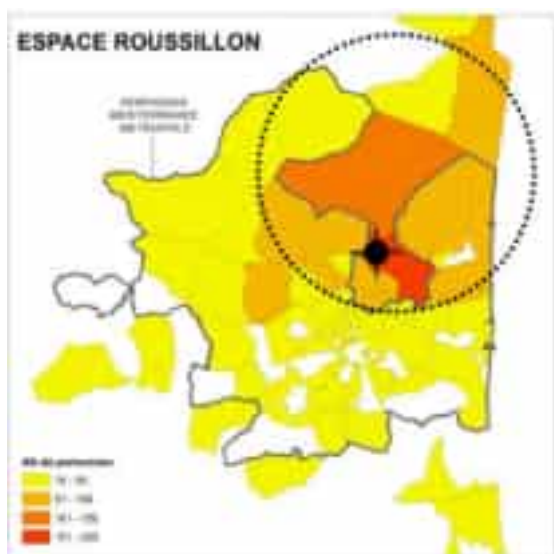


Figure 13 :
Zone de chalandise du centre commercial de Clair-Rivesaltes - Source Flows 2013 : remplacement de téléphones présents dans la zone le samedi 10 octobre entre 10h et 12h pour une durée comprise entre 30 minutes et 3 heures, dans un rayon de 50km autour de la zone

Aide à la lecture : entre 51 et 100 personnes habitent la commune de Torreilles et ont fréquenté le pôle commercial Espace Roussillon le samedi 10 octobre matin.

Les modes de consommation, entre commerces de proximité et grands pôles commerciaux, impliquent des déplacements directement liés aux implantations commerciales sur le territoire communautaire et à proximité : c'est ce qu'a montré la Chambre de Commerce et d'Industrie au travers de l'étude menée sur dix centres-bourgs de la vallée de l'Agly, notamment Fitou, Pia et Salses-le-Château. Les habitants de ces communes fréquentent en effet à la fois les commerces des centres-bourgs, mais également les pôles commerciaux de Leucate (pour 20% des Fitounais répondant), Clair (pour 33% des Salséens répondant) et Perpignan (pour 70% des Pianencs répondant).

De plus, les données de géolocalisation de la téléphonie mobile proposent une visualisation des zones de chalandises des centres commerciaux : souvent situés à la périphérie des communes, ils voient leur attractivité dépasser les limites administratives, et notamment celles du SCOT. C'est le cas du centre commercial Espace Roussillon dont l'attractivité rayonne dans tout le nord de la plaine du Roussillon. Les déplacements vers les grands centres commerciaux sont majoritairement

réalisés en voiture. Quant aux commerces de proximité, dans les centres-bourgs notamment, ils bénéficient d'une accessibilité plurielle : les aménagements permettant d'y circuler et d'y stationner pour tous sont ainsi un enjeu pour la revitalisation des centres où près de la moitié des consommateurs interrogés déclarent se rendre dans les commerces à pied ou à vélo.



Figure 14 : Centre commercial La Salanca à Clair – Source : Zuo Architecture

→ Zoom sur les déplacements pour étudier, au regard de la carte scolaire

Les établissements scolaires génèrent des pratiques de déplacements contraints et différents selon l'âge des élèves et la distance les séparant de leur lieu de vie. Les écoles maternelles et primaires génèrent ainsi des déplacements courts et accompagnés par les parents, majoritairement à pied ou en voiture. Les collèges, moins nombreux, se répartissent entre les communes de Pia, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Rivesaltes, Sigean, Saint-Paul-de-Fenouillet, Estagel et Lézignan, tandis que les lycées se situent à Rivesaltes, à Narbonne et à Perpignan pour les élèves qui résident sur le territoire communautaire. Les déplacements les plus longs sont ainsi effectués par les cars de ramassage scolaires alors que la proximité des établissements induits des déplacements à pied ou à vélo : l'accompagnement en voiture des élèves reste cependant un cas répandu. La construction d'un nouveau collège d'une capacité de plus de 800 élèves à proximité de la zone commerciale de Clairà est l'occasion d'interroger les pratiques de mobilités associées et d'anticiper les aménagements nécessaires à sa bonne accessibilité : les circulations cyclistes et piétonnes entre le village et le collège, l'organisation du dépose-minute ou le stationnement des cars sont quelques-uns des enjeux.



Figure 15 : Plan de situation du futur collège sur la commune de Clairà – Extrait du dossier de DUP simplifié, 2019

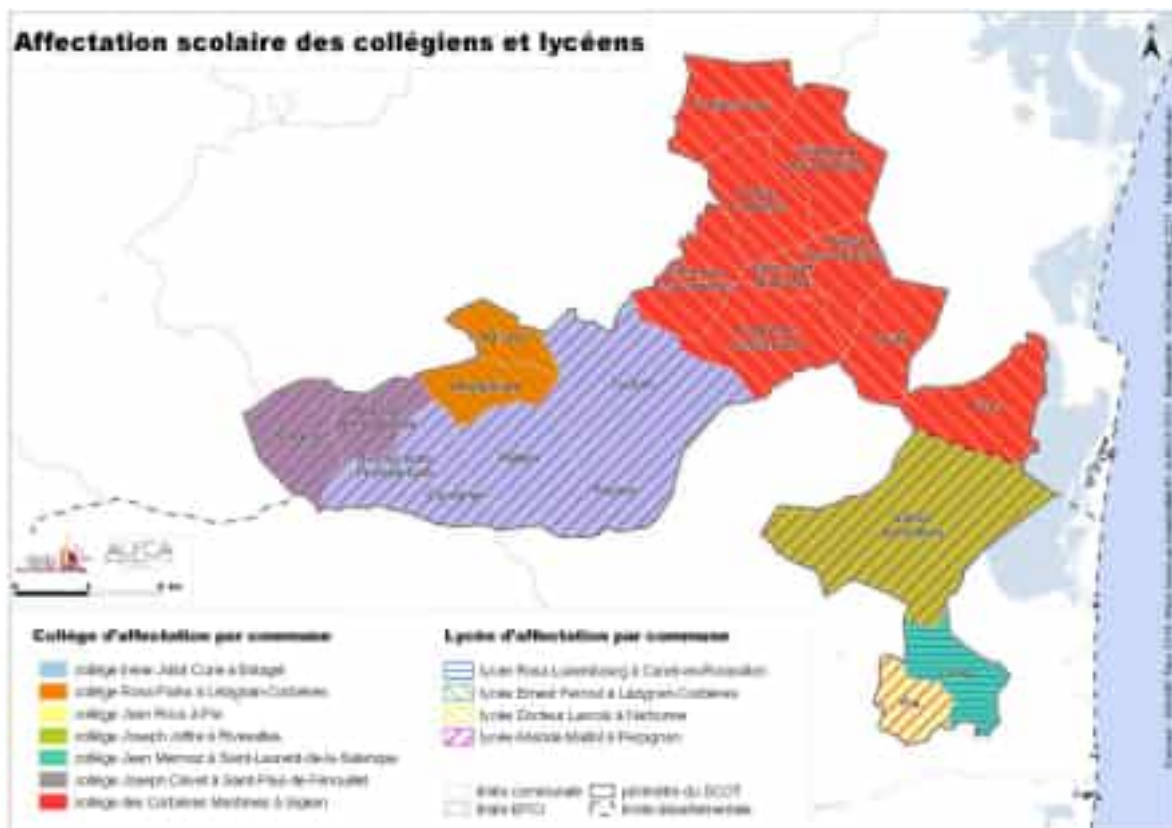


Figure 16 : Affectation scolaire des collégiens et lycéens qui habitent la CC Corbières Salanque Méditerranée

2.2 Impacts sociaux et environnementaux des mobilités

Le territoire de la Communauté de Communes connaît une croissance démographique forte depuis 1975, avec un doublement de sa population en une quarantaine d'années. Néanmoins, le dynamisme démographique constaté à l'échelle du territoire est engendré presque exclusivement par les communes motrices de la Plaine, de par leur proximité avec Perpignan et plus largement leur appartenance à la Plaine du Roussillon et leur bonne accessibilité routière et ferroviaire. Ce phénomène de périurbanisation résulte en partie du développement de l'automobile, mais également de l'attrait du modèle pavillonnaire et de la recherche d'un autre cadre de vie. À l'inverse, les secteurs des Corbières-Méditerranéennes et des Hautes-Corbières sont moins peuplés et moins dynamiques pour des raisons de manque d'emplois, de topographie et d'accessibilité notamment.

→ Impacts des mobilités actuelles sur le budget des ménages et la précarité

L'éloignement au lieu de travail impacte de plus en plus fortement le budget des ménages actifs de la Salanque et des Corbières. Au-delà de l'aspect financier, cette tendance contribue aussi à une dégradation de leur qualité de vie (amortissement de l'achat, carburants, entretien, durée de déplacement...). En effet, sur le périmètre du SCOT, la distance à l'emploi d'un actif est de 12 km en moyenne, il passe ainsi pour chaque trajet 20 minutes dans son véhicule⁴. Le budget carburant consacré chaque année à ses déplacements professionnels si l'on considère qu'il utilise une voiture atteint donc 3 % des revenus de son ménage⁵. En cas d'augmentation à 2€ le litre, la facture annuelle des carburants dédiés uniquement aux déplacements Domicile-Travail grimperait à 820€/an, soit 17€ supplémentaires chaque mois. Plus globalement, le coût d'une voiture couvre des frais qui vont au-delà de l'achat de carburants (assurance, entretien, amortissement...). Ce modèle de déplacements dépendant de la voiture et du prix du pétrole interroge donc quant à la capacité du territoire et de ses habitants à pérenniser les modes de vie actuels.

Au sein de la Communauté de Communes, neuf ménages sur dix possèdent une voiture ou plus, proportion stable au cours de la dernière décennie : cette moyenne cache cependant des disparités entre la Plaine d'une part, et les Corbières et les Hautes-Corbières d'autre part, où 13 à 15% de l'ensemble des ménages vivent sans voiture. L'enjeu de structuration d'alternatives comme les transports en commun, le covoiturage ou le vélo participe ainsi également au développement de l'autonomie et à la lutte contre l'isolement de ces habitants pour certains en situation de précarité.

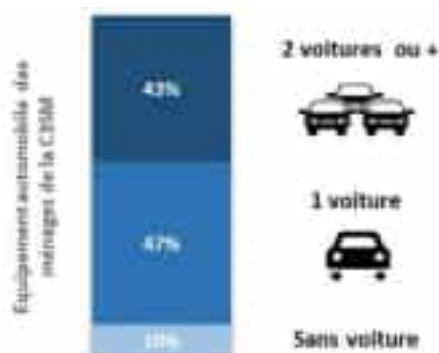


Figure 17 : Équipement automobile des ménages de la C3SM Source : INSEE 2016

⁴ Prenant l'hypothèse d'une vitesse moyenne de 40 km/h

⁵ Sur base d'une consommation de 6L/100km, à 1,5 €/L, et du salaire moyen des ménages du département en 2017 (hors entretien, assurance et amortissement du véhicule)

→ Impacts des mobilités actuelles sur le cadre de vie et la santé

Le secteur des transports (transports de voyageurs et de marchandises confondus) représente près de la moitié des consommations énergétiques du territoire de Corbières Salanque Méditerranée, soit le premier poste devant le logement⁶. L'utilisation accrue de la voiture pour les déplacements en est la première cause, dont les deux tiers roulent aujourd'hui au gazole. La mutation des automobiles vers des motorisations moins consommatrices d'énergies et moins polluantes figure ainsi parmi les solutions d'avenir pour diminuer l'impact environnemental des déplacements - aux côtés du développement des offres alternatives à la voiture solo et du renforcement de l'articulation transports/urbanisme. Cependant, malgré une forte progression ces dernières années, les sources d'énergies alternatives au pétrole comme l'électricité et le gaz restent marginales : elles ne concernent que 1% des voitures particulières des habitants de la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée au 1^{er} janvier 2021⁷. Parallèlement, le territoire communautaire s'équipe en points d'accès et compte aujourd'hui six bornes de recharge électrique publiques (5 font partie du réseau régional RÉVÉO et l'office du tourisme de Cucugnan complète l'offre) installées avec le concours des syndicats d'électricité de l'Aude (SYADEN) et des Pyrénées-Orientales (SYDEEL), amenant un premier niveau d'équipement jusque dans les Hautes-Corbières. Dans le même temps, les stations-services se raréfient et se concentrent le long du corridor méditerranéen. Les mobilités actuelles sont également sources de nuisances sonores, notamment aux abords des infrastructures de transport majeures que sont l'autoroute, les voies routières express et la voie ferrée (cf. Etat Initial de l'Environnement).

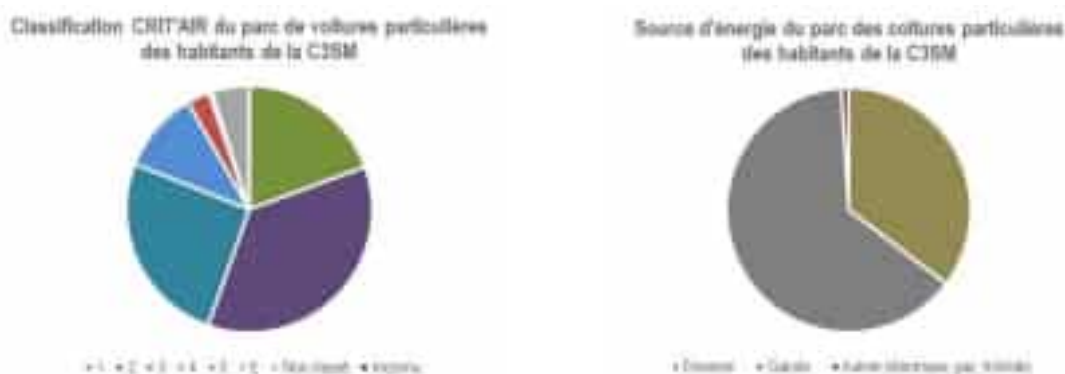


Figure 18 : Caractéristiques des motorisations des voitures particulières des habitants de la C3SM au 1^{er} janvier 2021 (source : ministère de la transition écologique)

⁶ Source : bilan OREO 2020 - Les bilans de l'Observatoire ne s'intéressent qu'aux émissions directes d'origine énergétique : cela correspond aux scopes 1 et 2 de la méthodologie du bilan carbone de l'ADEME.

⁷ Source : Ministère de la transition écologique

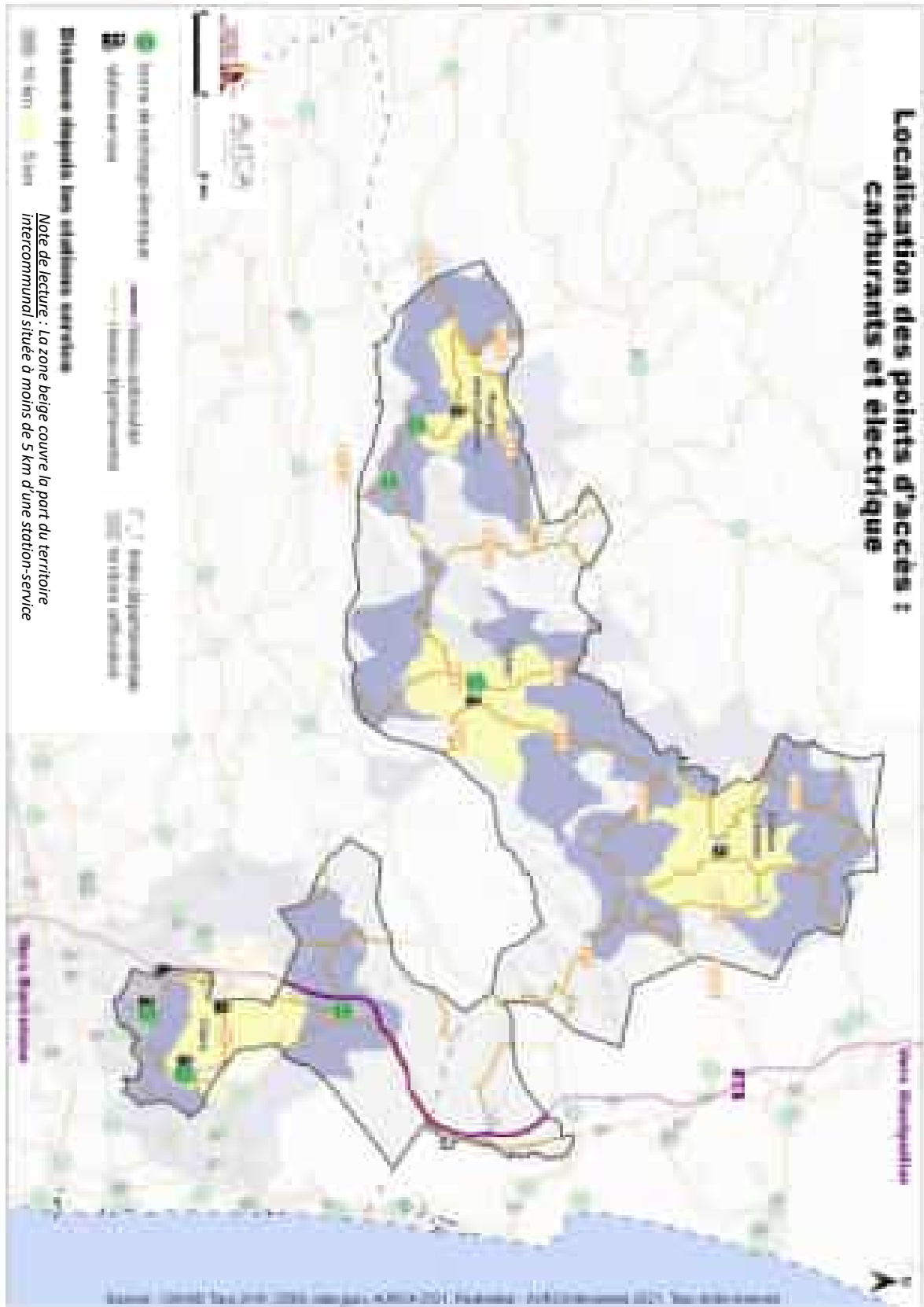


Figure 19 : Localisation des points d'accès aux carburants et à l'électricité pour les voitures –
Sources : ChargeMap.fr, Open Route Service

>> Zoom sur les déplacements d'un habitant de la C3SM entre son domicile et son lieu de travail

Les émissions de Gaz à Effet de Serre générés par les déplacements domicile-travail en voiture solo d'un habitant du territoire de la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée sont estimés à 1 teq CO₂ /an⁸, soit sept trajets entre Paris et Marseille en avion. Il existe donc un enjeu fort de report modal d'une partie des déplacements à destination du travail vers les modes de transport alternatifs, notamment parmi le tiers dont la distance est inférieure à 2 km (soit 10 minutes à vélo ou 20 minutes à pied) – même si les déplacements vers le travail sont très souvent articulés avec d'autres motifs comme l'accompagnement des enfants à l'école ou les courses. Il s'agit ainsi de participer à un fonctionnement plus fluide du réseau de voiries en heure de pointe, et globalement d'améliorer le cadre de vie et la santé les habitants du SCoT.

→ Impacts des mobilités actuelles sur le stationnement et la consommation foncière

Les problématiques relatives au stationnement méritent également d'être mises en évidence : la prédominance de la voiture contribue en effet à accroître les besoins d'espaces, que ce soit dans les quartiers d'habitat, les zones économiques ou encore les zones commerciales. Ces consommations foncières supplémentaires contribuent à l'imperméabilisation des sols (même si sous certaines conditions, ce sont des opportunités pour imaginer des revêtements alternatifs et la place de la nature), et donc à l'augmentation de l'exposition aux risques et à l'effet de surchauffe urbaine (cf. Etat Initial de l'Environnement).

Le réinvestissement des cœurs de villages par l'habitat entraîne également une pression importante en matière de stationnement résidentiel, ce à quoi les collectivités répondent généralement par des parcs en surfaces (îlots démolis dans les secteurs contraints) comme au bout du Camí del Horts à Pia par exemple. Dans les zones d'activités économiques et en particulier commerciales, les problématiques sont différentes, les besoins liés au stationnement des véhicules des actifs et de la clientèle se traduisent systématiquement par des parcs en surfaces, au mieux ombragés mais souvent tout aussi importants que la surface bâtie, voire plus. Il existe à ce niveau une importante marge de manœuvre susceptible de réduire la consommation de surfaces des zones d'activités au même titre que les efforts consentis en matière d'habitat. La présence des transports collectifs (désormais examiné dans les commissions d'aménagement commercial) peut être un critère déterminant pour réduire les obligations en matière de stationnement. De même des solutions architecturales peuvent être mises en œuvre afin de développer le stationnement souterrain (en dehors des zones inondables) ou en silos.

Enfin, il semble nécessaire de répondre aux besoins liés au stationnement des véhicules lourds, en particulier aux abords de la D900/6009. De nombreux conducteurs de poids-lourds dont les entreprises sont situées en dehors du département sont en effet contraints de stationner au cours de leur trajet.

⁸ Estimation d'après l'hypothèse d'une distance de 12 km entre le domicile et le lieu de travail, réalisés deux fois par jour 228 jours par an, en Clio Renault.

2.3 Le transport de marchandises, un secteur en pleine mutation

Le territoire de Corbières Salanque Méditerranée est traversée par un corridor routier et ferroviaire de transport des marchandises au travers de l'Union Européenne. L'Autoroute A9, la départementale D900/6009 et la voie ferroviaire Portbou-Narbonne sont ainsi le support du transport des 45 millions de tonnes de marchandises qui transitent chaque année par les Pyrénées.

Le transport de marchandises est aujourd'hui largement dominé par le transport routier, ce qui n'est pas sans conséquence sur la qualité de l'air, l'exposition au bruit et la sécurité routière. La Salanque est directement concernée par cette problématique : la départementale D900/6009 voit passer 1 880 poids-lourds en moyenne par jour, soit 16% de l'ensemble du trafic – les poids-lourds représentent par ailleurs 23% du trafic sur l'Autoroute A9, soit près de 10 000 camions chaque jour.

Les véhicules de transport de marchandises empruntent également plusieurs routes départementales ou communales, dont le gabarit et la configuration sont contraints et peu adaptés. C'est aussi le cas des engins agricoles, en période de vendanges notamment. Ainsi, même si aucune plateforme multimodale d'envergure n'est située sur le territoire communautaire, celles de Port-La-Nouvelle, Rivesaltes et Perpignan contribuent tout de même à l'attractivité des Corbières et de la Salanque et à leur bonne accessibilité.



Figure 20 : Les plateformes multimodales en Pyrénées Méditerranée – Source : MP2, AURCA - 2017

Le transport de marchandises est un secteur en pleine mutation : après plusieurs décennies d'éloignement des plateformes et entrepôts des centres urbains, c'est maintenant l'explosion du commerce en ligne qui bouleverse l'organisation de la logistique et des livraisons. Le maillage des points de livraisons en cours de structuration est un enjeu d'avenir, notamment dans les territoires ruraux. Par exemple, les clients de *Mondial Relay*®, une des sociétés majeures du secteur, peuvent à ce jour se tourner vers Port-La-Nouvelle, Leucate et Rivesaltes pour les points de retrait les plus proches.

3 Un important réseau routier... mais un niveau d'offre précaire

Le territoire du SCoT Corbières Salanque Méditerranée bénéficie d'un réseau routier important en termes de longueur, mais aux capacités et aux niveaux d'offre hétérogènes. Alors que Plaine et Salanque sont marquées par peu d'infrastructures mais de capacités importantes et soumises à de forts niveaux de trafics à l'image de la D900/D6009, les Hautes-Corbières et les Corbières sont maillées de départementales de massifs où l'enjeu de l'entretien est central.

3.1 Forte fréquentation des routes de la plaine

Le cumul des déplacements de longue distance de personnes et de marchandises aux déplacements du quotidien des habitants de la plaine impose des niveaux de trafic élevés aux routes départementales de la Salanque. Les RD900/D6009 et RD83 voient ainsi passer respectivement jusqu'à 12 000 et 20 000 véhicules par jour à proximité du péage autoroutier de Rivesaltes. L'augmentation de la population, et donc du nombre de déplacements réalisés sur un réseau routier qui lui n'a pas évolué, se traduit par des périodes de congestions plus fréquentes et une dilution des trafics sur des voies de shunt, qui ne sont pas toujours adaptées au trafic de transit. Ainsi, même sur les voies de traverses comme la D11 entre Salses-le-château et Saint-Hippolyte, c'est une augmentation de 7% qu'observe le département entre 2014 et 2018. Cette tendance de fond fragilise le réseau routier qui de manière récurrente subit les aléas liés au climat, à l'accidentologie et aux mouvements sociaux (gilets jaunes par exemple).

Les touristes et les visiteurs du territoire se déplacent principalement en voiture : le réseau routier, aussi bien dans les Corbières que les Hautes-Corbières ou la Plaine, voit ainsi sa fréquentation augmenter en période estivale, à l'image de la D83 qui accueille un trafic supérieur de 40% en juillet/août par rapport au reste de l'année au droit du centre commercial Espace Roussillon. Les solutions de mobilités touristiques alternatives à la voiture solo entre la côte voisine, la plaine et l'arrière-pays montagnard sont en effet quasi inexistantes malgré l'attrait de plusieurs sites patrimoniaux comme les Citadelles du Vertige.

>> Zoom sur la D900/D6009, point dur de la circulation routière dans la plaine

La départementale 900/6009 (infrastructure en 2x1 voies) ne dispose que de peu de marges de manœuvre en cas d'aléas pour maintenir la circulation et le niveau de service attendu d'une voie routière structurante. C'est en effet un itinéraire majeur pour les déplacements intercommunaux du sud de la région Occitanie Pyrénées Méditerranée, mais aussi un shunt emprunté par certaines voitures ou camions en alternatives à l'autoroute A9 entre Perpignan et Narbonne. La départementale est marquée par plusieurs points accidentogènes, notamment au droit des traversées de villages. 12 accidents mortels ou ayant entraîné des blessés hospitalisés ont ainsi été reportés dans la base nationale des accidents entre 2014 et 2018, impliquant majoritairement des automobilistes, mais également des motards. Le niveau de trafic (12 000 véhicules par jour en moyenne d'après les comptages 2019 du CD66), les traversées de secteurs habités et les linéaires incitant à la vitesse en sont plusieurs des raisons. Plusieurs cyclistes (sportifs ou du quotidien) empruntent cette voie malgré le risque que représente l'absence d'aménagements dédiés en section ou au droit des intersections.



Figure 21 : Remorque en feu sur la D900 à Salses-le-Château le 18 mai 2020 impliquant la fermeture de la voie dans les deux sens (à gauche) et de nombreux poids-lourds circulant sur la départementale (à droite) - Source : L'Independant.fr



Figure 22 : Fréquentation du réseau de voiries – Source : CD66, CD11, AURCA - 2019

3.2 Un réseau de routes de massif à entretenir

Le territoire communautaire bénéficie d'un réseau routier conséquent. Ces routes sont essentielles pour permettre aux habitants, aux actifs et aux touristes de se rendre sur leur lieu de travail, dans les commerces et services de proximité ou sur les sites touristiques. Elles sont également empruntées par quelques poids-lourds pour lesquels les profils de voirie ne sont pas adaptés. Les départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales sont donc en première ligne en tant que gestionnaire de voirie pour assurer un entretien efficace de ces infrastructures. La fréquentation du réseau départemental est en hausse constante, notamment aux abords du Grand Narbonne (+10% sur la D611A entre 2014 et 2018 à Villesèque-des-Corbières par exemple).



Figure 23 : RD5 entre Salses-le-Château et Feuilla - Source : AURCA

>> Zoom sur la contrainte de la topographie sur le réseau routier et les temps de parcours.

Les déplacements au sein des Corbières et des Hautes-Corbières sont contraints par la topographie et le maillage des routes. Ainsi le territoire potentiellement accessible en 5, 10 et 15 minutes en voiture depuis Tuchan (à gauche) s'étend au Nord jusqu'à Villeneuve-les-Corbières et au Sud jusqu'à Tautavel grâce à la D611 mais est limité à l'Ouest par le Pech des Faysettes et à l'Est par le Serra d'en Moïset. Les communes de la plaine bénéficient, elles, d'un territoire accessible plus vaste mais qui reste marqué par les contours de l'étang.

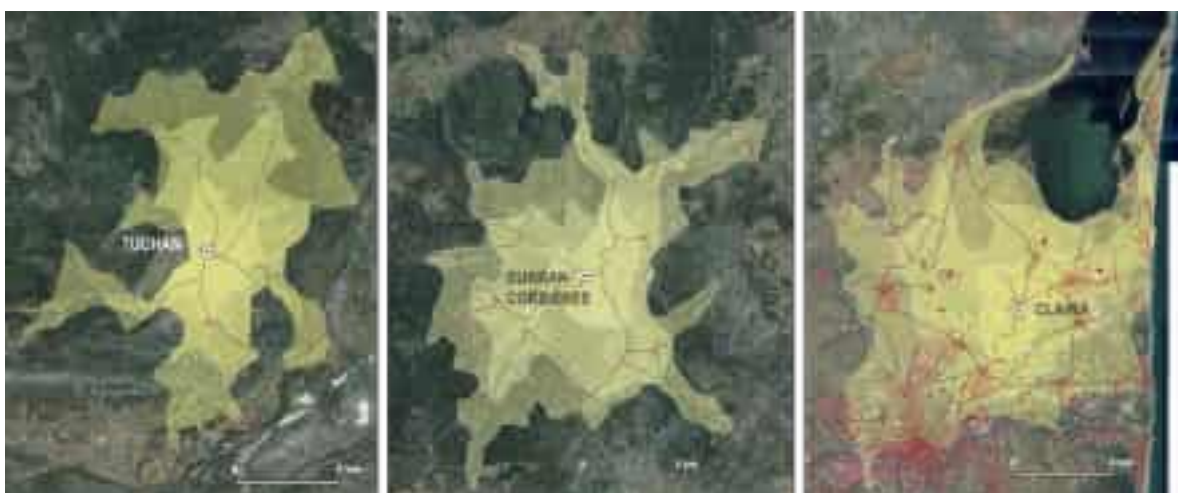
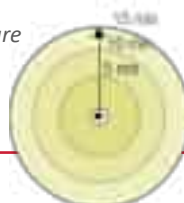


Figure 24 : Territoires couverts en 5, 10 et 15 minutes en voiture depuis les centres de Tuchan et de Clara
Source : Open Street Maps, AURCA, 2020



4 Des solutions alternatives à la voiture solo encore marginales

Les alternatives à l'utilisation de la voiture en solo pour se déplacer au sein du territoire communautaire ou depuis/vers les agglomérations voisines restent marginales, notamment du fait du morcellement des offres de transports en commun. Parallèlement, la spécificité des territoires ruraux d'une part, et des centres-bourgs d'autre part, appellent à la mise en place de solutions de mobilités différenciées mais complémentaires.

4.1 La voie de chemin de fer, un véritable atout pour les communes de la Plaine

La ligne TER Narbonne-Port-Bou dessert la plaine depuis le milieu du XIXème siècle : aujourd'hui le territoire compte un arrêt à Salses-le-Château complété par des rabattements possibles vers les gares de Rivesaltes et Leucate (la halte de Fitou est fermée aux voyageurs). C'est un véritable atout qui permet de se rendre à Perpignan en 15 minutes et à Narbonne en 33 minutes, à raison d'un train tous les quarts d'heure en heure de pointe, entre 7h30 et 22h30. Le rayonnement de cette infrastructure contribue à l'attractivité de la Communauté de Communes et à l'amélioration du cadre de vie de ses habitants en complétant le panel des solutions de mobilité alternatives à la voiture.

Néanmoins, cette ligne est surutilisée et voit passer des trains de proximité, mais également de nombreux convois de voyageurs "grandes lignes" et de marchandises. Le dégagement de nouveaux sillons susceptibles de satisfaire les usagers locaux est problématique, et seule la réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier, à l'horizon 2038 au mieux, permettra d'améliorer les déplacements intra-urbains par cette infrastructure. Cette infrastructure est par ailleurs fortement exposée aux aléas climatiques et a de forts impacts sur les milieux environnementaux protégés qu'elle traverse.

>> Zoom sur la gare de Salses-le-Château



18 allers-retours par jour de semaine

12 500 voyageurs en 2018

contre plus de 50 000 à Leucate-La Franqui

contre plus de 70 000 à Rivesaltes

Pour se rendre à Perpignan :

15 minutes, 4 €

Pour se rendre à Narbonne :

33 minutes, 9,60 €

4.2 Des solutions en mobilité de transport en commun morcelées

La Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée n'a pas compétence pour organiser les transports en commun : c'est donc principalement la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée qui est aux commandes d'un réseau tourné vers Narbonne et Perpignan et centré sur les déplacements scolaires :

→ Pour se rendre à Narbonne en transports en commun :

La ligne TER dessert la plaine vers Narbonne à raison de 18 allers-retours par jour de semaine.

La ligne 408 du réseau liO dessert les Corbières et Hautes-Corbières vers Narbonne, à raison d'un aller-retour par jour de semaine, complété de services spécifiques pour les jours de marché et le samedi. Le trajet coûte 1€. La ligne a transporté 3 000 voyageurs en 2018.

→ Pour se rendre à Perpignan en transports en commun :

La ligne TER dessert la plaine vers Perpignan à raison de 18 allers-retours par jour de semaine.

La ligne 503 du réseau liO dessert la Plaine vers Perpignan, à raison de 9 allers-retours par jour de semaine. Le trajet coûte 1€.

Les lignes 10,11 et 16 du réseau Sankéo de Perpignan Méditerranée Métropole desservent le centre commercial Espace Roussillon à Clairà vers Perpignan, Rivesaltes et Le Barcarès.

De plus, les lignes de transports scolaires, sous réserve de places laissées libres, sont accessibles à l'ensemble des voyageurs : elles permettent, à raison de 1 à 2 services matin et soir en jour de semaine, un rabattement vers Sigean depuis les communes des Corbières et Fitou, et vers Perpignan depuis les Hautes-Corbières, conformément à la carte scolaire du secondaire.

Au-delà du train en plaine, les niveaux de service de transports en commun existants restent donc insuffisants pour constituer de véritables alternatives à la voiture solo : la fréquence, l'amplitude horaire et le temps de parcours ne permettent pas d'en concurrencer les atouts. Les solutions de mobilités en transports en commun sont par ailleurs morcelées et difficilement lisibles à l'échelle de la Communauté de Communes. Elles sont ainsi empruntées par des habitués, souvent captifs de ce mode de transport.



Figure 25 : Arrêt de car liO à Clairà

Source : AURCA

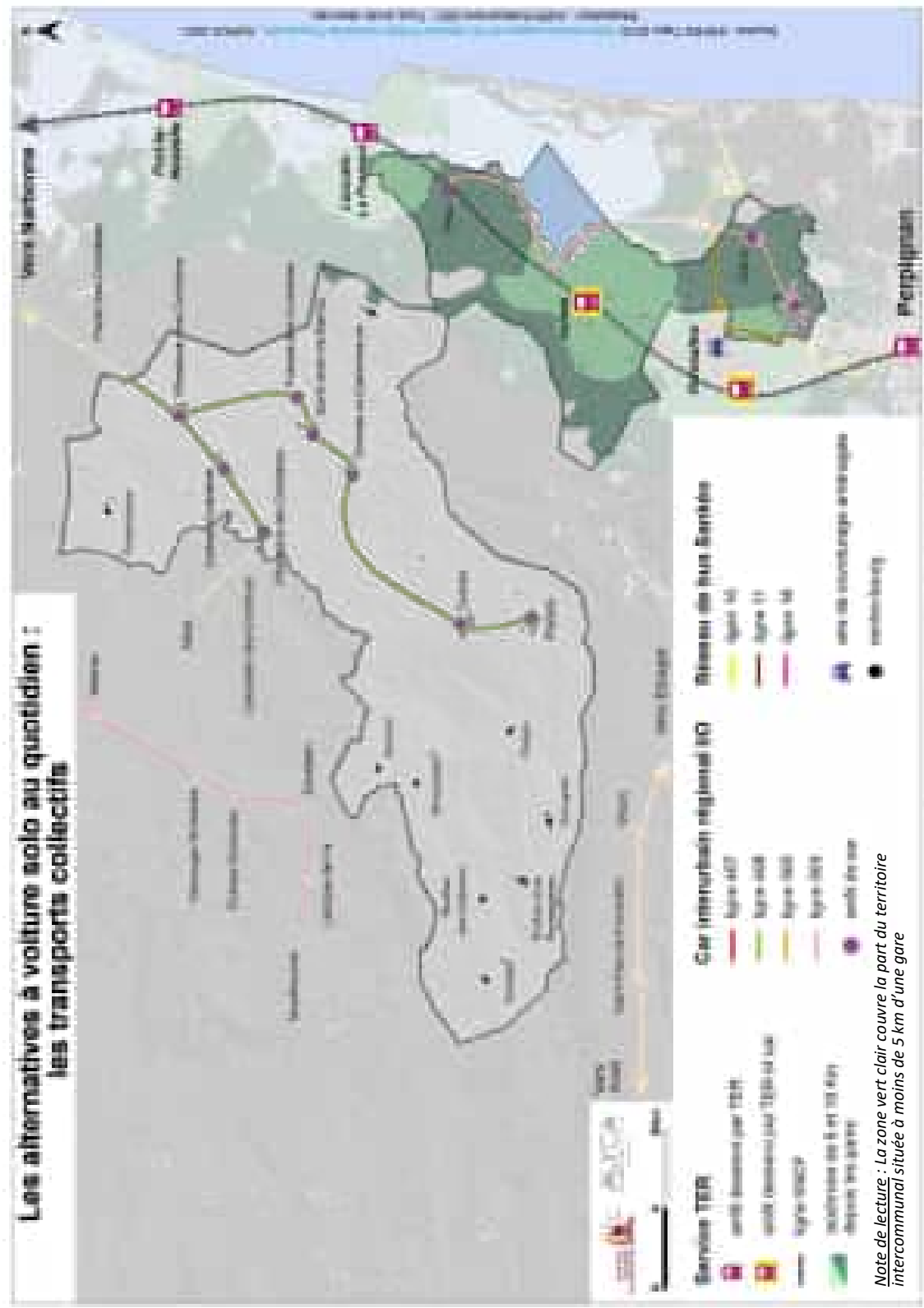


Figure 26 : Les alternatives à la voiture solo au quotidien : les transports en commun – Sources : Région Occitanie Pyrénées Méditerranée, Perpignan Méditerranée Métropole, Grand Narbonne - 2019

4.3 Quels services de mobilités en milieu rural ?

Les solutions de mobilités alternatives à la voiture solo classique comme un bus régulier ne sont pas adaptées à la faible densité de population des Corbières et des Hautes-Corbières. Pourtant les enjeux de désenclavement et d'autonomie, particulièrement des jeunes, des personnes âgées et des personnes en situation de précarité y sont centraux dans un contexte d'augmentation des coûts des carburants.

Les communes audoises de Corbières Salanque Méditerranée non desservies par une ligne de car régulière ne bénéficient pas à ce jour de services de transports à la demande. Ce principe de lignes de transport activable sous réservation est proposé aux intercommunalités par la Région sous forme d'une contractualisation (la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée ne s'y est pas engagée à ce jour). Par ailleurs, les départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales s'engagent dans l'aménagement d'aires de covoiturage, dont l'une est en projet à Salses-le-Château, auprès des intercommunalités et mettent en avant ses avantages auprès de la population.

Les mobilités durables et efficaces dans les territoires ruraux sont avant tout un enjeu lié à celui de la localisation des activités et de la redynamisation de centres-bourgs. C'est au-delà un travail de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux comme pourraient l'être les gares de Leucate et de Salses-le-Château en complément de solutions fines comme le transport à la demande, le covoiturage organisé ou la facilitation de la pratique du télétravail. La région Occitanie Pyrénées Méditerranée exerce aujourd'hui la compétence d'Autorité de la Mobilité locale : c'est le chef d'orchestre de la diversité des solutions de mobilités mobilisables sur son territoire afin de les faire connaître et de s'assurer de la solidarité entre les territoires.

4.4 Cyclistes et piétons : l'enjeu de la continuité et du confort

Au rang des alternatives à la voiture, la marche joue le premier rôle pour les déplacements courts. Les centres-bourgs sont ainsi des sites-leviers vers la mobilité durable : fort de stratégies de reconquête et de soutien aux services et aux commerces de proximité, l'apaisement des circulations et la continuité des aménagements sont un atout supplémentaire pour l'attractivité du centre. Plusieurs communes comme Tuchan ont requalifié leurs espaces publics afin de rendre ces pratiques plus sûres, plus agréables et accessibles aux Personnes à Mobilité Réduites : abaissement des trottoirs, sécurisation des traversées piétonnes, régulation du stationnement... La sécurité et le confort de l'accès aux établissements scolaires est un des enjeux prioritaires en centre-bourg ou au sein des quartiers (aménagement de parvis, large dimensionnement des trottoirs, pédibus...).

Au-delà des centres-anciens, les déplacements en vélo de commune à commune restent dangereux du fait de l'absence d'aménagements dédiés. Pourtant, même si le dénivelé est rédhibitoire à la pratique du vélo dans les Hautes-Corbières, la distance entre centres-bourgs et le climat local sont propices à la pratique du vélo pour les déplacements de proximité du quotidien et le vélo à assistance électrique vient répondre à ces freins. Ainsi plusieurs aménagements cyclables sont aujourd'hui pratiqués comme la voie verte intercommunale le long de l'Agly entre Le Barcarès et Rivesaltes (590 passages par jour en moyenne en 2019 - source CD66) : il s'agit d'un itinéraire d'envergure nationale qui permettra à terme de relier Le Barcarès à Hendaye. Les communes de Pia et de Clairac ont également aménagé plusieurs bandes cyclables comme la Route de Saint-Hippolyte.



Figure 27 : Espaces publics en centres-bourgs, équilibres entre piétons, cyclistes et automobilistes - Source : AURCA

5 Les mobilités : sources d'attractivité touristique

Les mobilités sont partie prenante de l'expérience touristique : en voiture, à pied ou à vélo, à la journée ou en itinérance, les Corbières et la Salanque regorgent d'attraits à mettre au service d'une stratégie globale de développement touristique. Le territoire bénéficie également d'acteurs économiques qui se mobilisent pour le développement des expériences touristiques de mobilités loisirs, à l'image d'un loueur de vélos de Tuchan qui propose une excursion en VTT électrique sur quatre jours.

Le territoire communautaire compte plusieurs itinéraires cyclotouristiques d'envergure nationale et internationale :

- **Le Sentier Cathare** (GR367) est un itinéraire pédestre de Foix à Port-La-Nouvelle qui traverse les Corbières et met en valeur les citadelles du vertige. Il est aménagé, jalonné et fait l'objet d'une communication efficace. Plus de 1 870 personnes ont parcouru le Sentier Cathare dans sa partie audoise en 2017 et jusqu'à 3 470 personnes ont été comptabilisées à Duilhac-Sous-Peyrepertuse.
- **Les Pyrénées à Vélo** (V81) est un itinéraire cyclable d'Hendaye au Barcarès le long du piémont pyrénéen. Il longe l'Agly et traverse ainsi la commune de Clairà où il est aménagé et très fréquenté (1 160 personnes par jour en moyenne en juillet et août en 2019 au droit du Barcarès). **La Méditerranée à Vélo** (EV8) est un itinéraire cyclable de Cadix à Athènes le long du bassin méditerranéen. Il longe la côte catalane et passe ainsi à proximité de Salses-le-Château et Clairà, où il est également très fréquenté (790 personnes par jour en moyenne en juillet et août 2019 au droit du village de pêcheurs à Canet-en-Roussillon). Ces deux itinéraires gagneraient à être valorisés par l'aménagement de points d'accès depuis et vers les centres-bourgs des communes de la Salanque.
- Le territoire communautaire compte également plusieurs itinéraires touristiques empruntant les routes départementales de l'Aude et des Pyrénées-Orientales : **Les Routes 20** mettent en avant les vigneronnes des Corbières et les principaux sites touristiques auprès des visiteurs et **la Route des Vins du Pays de l'Agly** amène les amateurs jusque dans la Salanque.

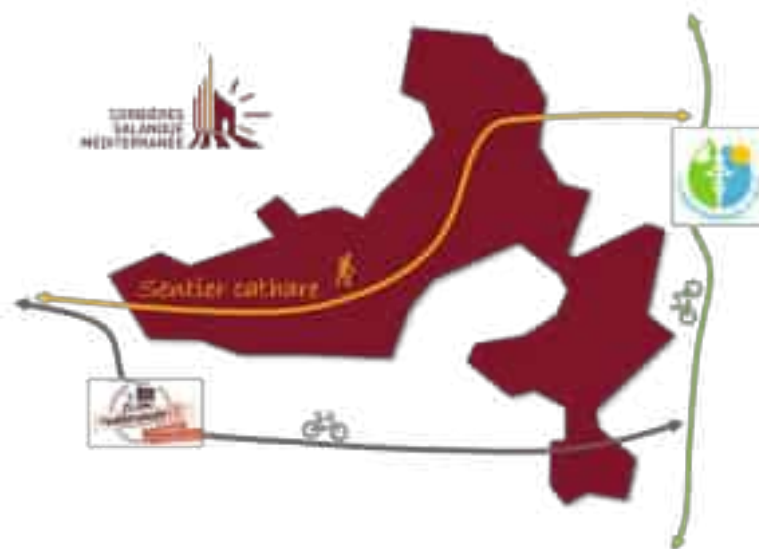


Figure 28 : Itinéraires cyclotouristiques valorisant le territoire de la communauté de communes Corbières Salanque Méditerranée – source : AURCA

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Un vaste territoire et des temps de parcours pouvant être importants pour rejoindre les pôles économiques et sociaux.
- La plaine marquée par des effets de coupures forts et des questions de sécurisation et de qualification des axes.
- D'importants volumes de déplacements depuis et vers la Communauté Urbaine de Perpignan Méditerranée Métropole, notamment avec Perpignan et Rivesaltes.
- Une prédominance des transports en voiture et un trafic routier en hausse dans un contexte d'augmentation des prix des carburants et de changement climatique.
- Une saisonnalité de la fréquentation des axes routiers commune à toutes les entités territoriales.
- Un linéaire important de routes départementales dont le niveau de service est à maintenir, voire améliorer, pour assurer les déplacements des habitants des Corbières.
- Un morcellement de la compétence transports en commun. Une partie du territoire non desservie par les transports collectifs réguliers, où les nouveaux services à la mobilité restent à développer.
- Un réseau routier riche de routes départementales maillant les Corbières et offrant des points de vue pittoresques. Des itinéraires de découverte pédestres et cyclotouristiques reconnus à proximité et pouvant accroître le rayonnement touristique de l'intercommunalité.

Des enjeux qui se dégagent :

- ✓ La fluidité et la praticité des déplacements vers les pôles de services et d'emplois, notamment entre les communes de la Plaine et Perpignan Méditerranée Métropole ;
- ✓ Les accès aux villages ruraux et l'autonomie de tous les habitants ;
- ✓ Le report des déplacements de proximité vers la marche et le vélo & la sécurisation des traversées de villages.

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : L'accessibilité générale à la Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée	4
Source : IGN, AURCA - 2020	4
Figure 2 : Le poids des aéroports à proximité de Corbières Salanque Méditerranée - Source : IGN, UAF, AENA, AURCA - 2019	5
Figure 3 : Fréquentation des aéroports de Perpignan et Carcassonne (Sud de France) entre 2015 et 2020.....	6
(l'année 2020 a été marquée par la crise sanitaire et les confinements) - Source : UAF	6
Figure 4 : Les infrastructures ferroviaires du grand Sud-Ouest transfrontalier - Source : Université Toulouse Jean Jaurès - 2015.....	7
Figure 5 : La mise en réseau des villes méditerranéennes par la LGV – Source : Rapport Duron, AURCA - 2018.....	8
Figure 6 : Les axes autoroutier desservant la plaine du Roussillon – Source : DREAL, Generalitat de Catalunya, AURCA – 2020.....	8
Figure 7 : Évolution du trafic sur l'A9, le nombre moyen de véhicules par jour dans les deux sens cumulés entre Fitou et le péage nord (DREAL Occitanie)	9
Figure 8 : Franchissement de l'Autoroute A9 à Fitou - Source : AURCA	9
Figure 9 :Panneaux de signalétique situés sur l'aire autoroutière de Salses-le-Château - Source : monnuage.fr.....	10
Figure 10 : Franchissement de la voie ferrée à Salses-le-Château - Source : AURCA Erreur ! Signet non défini.	
Figure 11 : Coupures et franchissements des infrastructures de la plaine.....	11
Source : data.gouv.fr, AURCA, 2020.....	11
Figure 12 : Les déplacements vers l'emploi des habitants et actifs de Corbières Salanque Méditerranée en 2016.....	13
Figure 13 : Distances et modes de transports des déplacements // Domicile-Travail des habitants de la Communauté de Communes - Source : INSEE 2017.....	13
Figure 14 : Zone de chalandise du centre commercial de Clairà-Rivesaltes - Source Flows 2013 : remplacement de téléphones présents dans la zone le samedi 10 octobre entre 10h et 12h pour une durée comprise entre 30 minutes et 3 heures, dans un rayon de 50km autour de la zone.....	14
Figure 15 : Centre commercial La Salanca à Clairà – Source : Zuo Architecture.....	14
Figure 16 : Plan de situation du futur collège sur la commune de Clairà – Extrait du dossier de DUP simplifié, 2019	15

Figure 17 : Affectation scolaire des collégiens et lycéens qui habitent la CC Corbières Salanque Méditerranée	15
Figure 18 : Équipement automobile des ménages de la C3SM Source : INSEE 2016	16
Figure 19 : Caractéristiques des motorisations des voitures particulières des habitants de la C3SM au 1 ^{er} janvier 2021 (source : ministère de la transition écologique)	17
Figure 20 : Localisation des points d'accès aux carburants et à l'électricité pour les voitures – Sources : ChargeMap.fr, Mappy.fr	18
Figure 21 : Les plateformes multimodales en Pyrénées Méditerranée – Source : MP2, AURCA - 2017	20
Figure 22 : Remorque en feu sur la D900 à Salses-le-Château le 18 mai 2020 impliquant la fermeture de la voie dans les deux sens (à gauche) et de nombreux poids-lourds circulant sur la départementale (à droite) - Source : L'Independant.fr.....	22
Figure 23 : Fréquentation du réseau de voiries – Source : CD66, CD11, AURCA - 2019	22
Figure 24 : RD5 entre Salses-le-Château et Feuilla - Source : AURCA	23
Figure 25 : Territoires couverts en 5, 10 et 15 minutes en voiture depuis les centres de Tuchan et de Clairà.....	23
Source : Open Street Maps, AURCA, 2020	23
Figure 26 : Arrêt de car liO à Clairà - Source : AURCA.....	25
Figure 27 : Les alternatives à la voiture solo au quotidien : les transports en commun – Sources : Région Occitanie Pyrénées Méditerranée, Perpignan Méditerranée Métropole, Grand Narbonne - 2019.....	26
Figure 28 : Espaces publics en centres-bourgs, équilibres entre piétons, cyclistes et automobilistes - Source : AURCA	28
Figure 29 : Itinéraires cyclotouristiques valorisant le territoire de la communauté de communes Corbières Salanque Méditerranée – source : AURCA	29



RÉALISATION - PARTENAIRE



Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée

41, chemin du Mas Bordas - Zone Artisanale de Clairà - BP 5
66530 CLAIRA
Tél. 04 68 28 10 37 – Fax 04 68 28 60 91
E-mail : contact@c3sm.fr

PARTICIPATION AUX ÉTUDES - CONCEPTION GRAPHIQUE



Agence d'Urbanisme Catalane

19, Espace Méditerranée – 6ème étage
66000 PERPIGNAN
Tél. : 04 68 87 75 52 – Fax : 04 68 56 49 52
E-mail : agence.catalane@aurca.org



*Document provisoire – Février 2022
Tous droits réservés.*