

COMPTE RENDU

Réunions publiques thématiques Grenelle 2015

Thématique : « Mobilité durable »

Jeudi 18 décembre 2008, à 20h00

Atelier d'Urbanisme - 45 rue Rabelais Perpignan

Lieu : Atelier d'Urbanisme, 45 rue Rabelais 66000 PERPIGNAN

Durée : environ 2h00

Nombre de participants : 20 participants

Intervenants :

Pierre Parrat (adjoint au maire de la ville de Perpignan), M. Henric (conseiller municipal de la ville de Perpignan), Jacques Aeschbacher (Directeur du pôle déplacements et transports de Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération), Hatem Bouhleb (Directeur, Direction équipement urbain de la Ville de Perpignan).

Objectifs de la réunion :

- Echanger avec la population,
- Ecouter les idées et propositions de chacun afin de les intégrer dans le dispositif qui sera mis en place,
- Evaluer quelles sont les attentes,
- Présenter la politique de déplacement de la ville et de l'Agglo
- Répondre aux questions

Il est rappelé en début de séance la démarche et le calendrier du G2015 :

- 18 Janvier 2008 : Signature de la 1ere convention Grenelle entre l'Etat « Mr BORLOO », PCMA et la ville de Perpignan, elle est organisée autour de 6 grands thèmes
- Courant décembre et janvier : Réunions publiques par thématique
- Avril 2009 : Lancement de la phase opérationnelle

Le grenelle est une démarche volontariste.

Pour l'agglo et la ville de Perpignan, il s'agit aussi d'être très pragmatique et de pouvoir déposer des dossiers de demande de financements auprès de l'Etat et des divers partenaires.

Depuis plusieurs mois, la Ville de Perpignan a mis en place un groupe de travail mobilité, réunissant un ensemble des partenaires œuvrant dans ce domaine.

Les thématiques étant les mêmes, il a donc été décidé d'organiser le même jour, la réunion publique de concertation du Grenelle sur la thématique mobilité et la réunion de travail du groupe mobilité.

La réunion se déroule donc en 2 parties :

- présentation de projets particuliers : les projets de transport en commun en site propre, du plan de circulation et du plan de stationnement suivi d'un débat questions/propositions et réponses avec le public.

- parallèlement, dans le cadre du Grenelle, sur la thématique mobilité, une liste d'un certain nombre d'actions possibles est proposée à débat.

Cette liste est la suivante :

Création d'un axe Nord/sud en site propre
Amélioration des performances environnementales du parc public de véhicules
Mise en œuvre d'une desserte ferroviaire périurbaine efficace (réouverture de lignes, cadencement des trains et création de haltes nouvelles).
Mise en place d'une politique de conquête vers des modes de déplacements plus favorable au développement durable (billetterie inter-opérateurs, plans de déplacement d'entreprise, promotion des bonnes pratiques...).
Adaptation du plan de circulation et de stationnement
Développement d'infrastructures et équipement piétons et cyclables
Favoriser la création d'un service "d'auto partage" (équivalent des vélos en libre service).
Promouvoir une conception technique environnementale des voiries
Mettre en cohérence le développement urbain et l'accès à la diversité des modes de déplacements (transports en commun et mode doux).
Extension de la capacité d'acheminement ou d'écoulement du fret ferroviaire

Création d'un transport en commun en site propre (TCSP)

La communauté d'agglomération compte aujourd'hui 23 lignes de bus et 8,3 millions de voyageurs. Cela représente 110 bus et cars, soit 225 emplois.

L'objectif : Multiplier la fréquentation par 1,8 pour atteindre 14 millions de voyageurs en 2015 soit 15% des déplacements dans l'Agglo.

Le projet de TCSP (transport en commun en site propre) s'appuie sur plusieurs principes :

- la mise en place des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS)
- La création de sites propres bus + vélo en cœur de ville et sur un axe structurant
- La mise à sens unique de certains boulevards afin de limiter le trafic des voitures en ville
- La piétonisation de certaines rues (une concertation avec les commerçants est organisée à ce sujet)

La mise en place des lignes de Bus à Haut Niveau de Service suppose de garantir la fiabilité des horaires, de doubler la vitesse commerciale (8 km/h), d'augmenter la fréquence (5 à 10 minutes) et la priorité des bus aux carrefours. La modernisation de l'offre de transport s'appuie aussi sur des services supplémentaires, une identité

visuelle, un site propre de 4,50m de large, une capacité de transport augmentée et une intermodalité renforcée.

Réaction de l'assistance :

- Avez-vous prévu également d'augmenter les plages horaires et la fréquence des bus le soir et week-end ?

J Aeschbacher : Les services de l'agglomération et de Perpignan travaillent sur ces hypothèses.

Plan de circulation et plan de stationnement

Le secteur Clémenceau sera le premier secteur à être traité, avec une circulation qui se fera d'Est en Ouest (sept 09). Le stationnement côté couloir de bus (Nord) sera supprimé afin de laisser une plus large place aux piétons.

Constat : les 2 roues motorisés utilisent les emplacements de stationnement des vélos et certains arceaux ont été enlevés suite à l'implantation des BIP. Il faut trouver une solution pour satisfaire tous les modes de transport dans la ville.

Proposition participants : Mettre plus de stationnement vélos et motos.

Il faut éviter l'amalgame entre les deux roues motorisés ou non.

Il existe aujourd'hui 600 places de vélos. L'objectif est d'en proposer 1000 à terme.

Proposition participants : Envisager un partenariat avec les taxis et développer les stations BIP.

Il faut choisir des bus qui seront en adéquation avec les besoins des personnes à mobilité réduite.

- Sur la place Catalogne, il y a 2 passages piétons devant l'arrêt de bus, c'est dangereux.

- Les bus devraient offrir la possibilité de transporter les vélos.

- Il faut faire attention à ne pas créer de stationnement pour deux roues sur la voie piétonne.

- Est-ce que les vélos auront le droit de rouler dans les zones à 30km/h ?

- On concentre tout sur le centre ville de Perpignan mais on oublie de développer les transports en commun entre et vers les villes périphériques.

- Le code de la route a changé récemment. Le législateur a prévu des zones à 20km/h ou on pourra mixer le vélo avec d'autres usages.

Avez-vous prévu ce type de zones 20km/h ?

Proposition participants :

- implanter des stations Bip dans les parcs relais pour développer l'intermodalité.

- pour développer le covoiturage, comme cela se fait à Montpellier, faire bénéficier les gens qui le pratique et stationnent dans les parcs relais, de plusieurs titres de transports.

Sens unique du boulevard Clémenceau ?

Réaction de l'assistance : Ne serait-ce pas plus efficace de mettre une voie à double sens, plutôt que deux voies à sens unique ?

Est-ce que la mise à sens unique ne va pas augmenter la vitesse sur le boulevard et augmenter les dangers pour les vélos ?

Non, la mise à sens unique ne développe pas la vitesse et il y a des aménagements possible pour s'en assurer, mais compte tenu du trafic important su ce secteur, la mise en sens unique permet une plus grande fluidité du trafic qui sera utile pour que les bus respectent les échéances.

Réaction de l'assistance : Attention de bien séparer les voies bus/voitures par des bordures matérielles afin que chaque catégorie de véhicule reste dans sa voie. Les peintures ne sont pas suffisantes.

Il faut aussi penser à un axe qui désenclave le quai Sadi-Carnot, lorsqu'il y a des manifestations.

Et pour la suite ?

Possibilité de poursuivre la discussion et le débat sur www.grenelle2015.archipel.fr
Faire des préconisations et participer à des forums.