

Le trafic routier dans l'espace catalan transfrontalier et le sud-est régional, quelles évolutions ?

Pourquoi compter ?

Les niveaux de trafics sont le reflet des modes de vie et des habitudes des personnes qui fréquentent le territoire. Aller au travail, faire ses courses, se rendre chez le dentiste...

Mesurer et connaître le nombre de voitures et de poids-lourds sur les routes revêt ainsi plusieurs intérêts : d'abord celui d'observer les tendances, ici à la hausse, en lien avec la dynamique démographique, pour anticiper les stratégies et politiques publiques à mettre en œuvre pour garantir le bon fonctionnement des voies routières (en intégrant éventuellement des soutiens en faveur des bus et des modes actifs).

Cela permet également d'évaluer l'opportunité et les effets de l'ouverture d'une nouvelle voirie sur les habitudes de déplacements des usagers et d'engager des dépenses publiques efficaces. C'est finalement à partir de ces données que les lieux dans lesquels les populations subissent les congestions ou les pollutions peuvent être identifiés.



SOMMAIRE

2-3 Le trafic routier dans le sud-est régional et autour de Perpignan

4 Le trafic poids-lourds

5 Le trafic transfrontalier - Le covoiturage - Les ponts du centre-ville

6 Les trafics routiers en période estivale

7 La fréquentation des aménagements cyclables

8 Où trouver l'information ? Les indicateurs - En bref

L'OBSERVATOIRE TERRITORIAL DES DÉPLACEMENTS

Dispositif partenariale animée par l'Agence d'Urbanisme Catalane (l'AURCA), **l'observatoire réunit les acteurs de la mobilité locale** : la Ville de Perpignan, Perpignan Méditerranée Métropole, le Département des Pyrénées-Orientales, la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer 66 en sont les partenaires permanents. **Cette publication de l'observatoire est le fruit du travail et de la coopération entre ses membres et fait suite à la mise en commun de données lors d'un groupe technique d'échanges sur les comptages routiers.**



Le chapelet d'agglomérations le long du corridor méditerranéen concentre des niveaux de trafic supérieurs à 20.000 véhicules par jour !

Le recensement de l'ensemble des comptages réalisés dans les Pyrénées-Orientales, mais également dans les départements et comarques voisines, permet de visualiser un territoire vaste et transfrontalier.

Les enjeux spécifiques de l'organisation des trafics routiers plus prégnants autour des agglomérations (Carcassonne, Narbonne, Perpignan et Girona) sont mis en avant : la

superposition des déplacements de transit et des trajets quotidiens des habitants nécessitent une réflexion globale sur la fonction de chacune des voies.

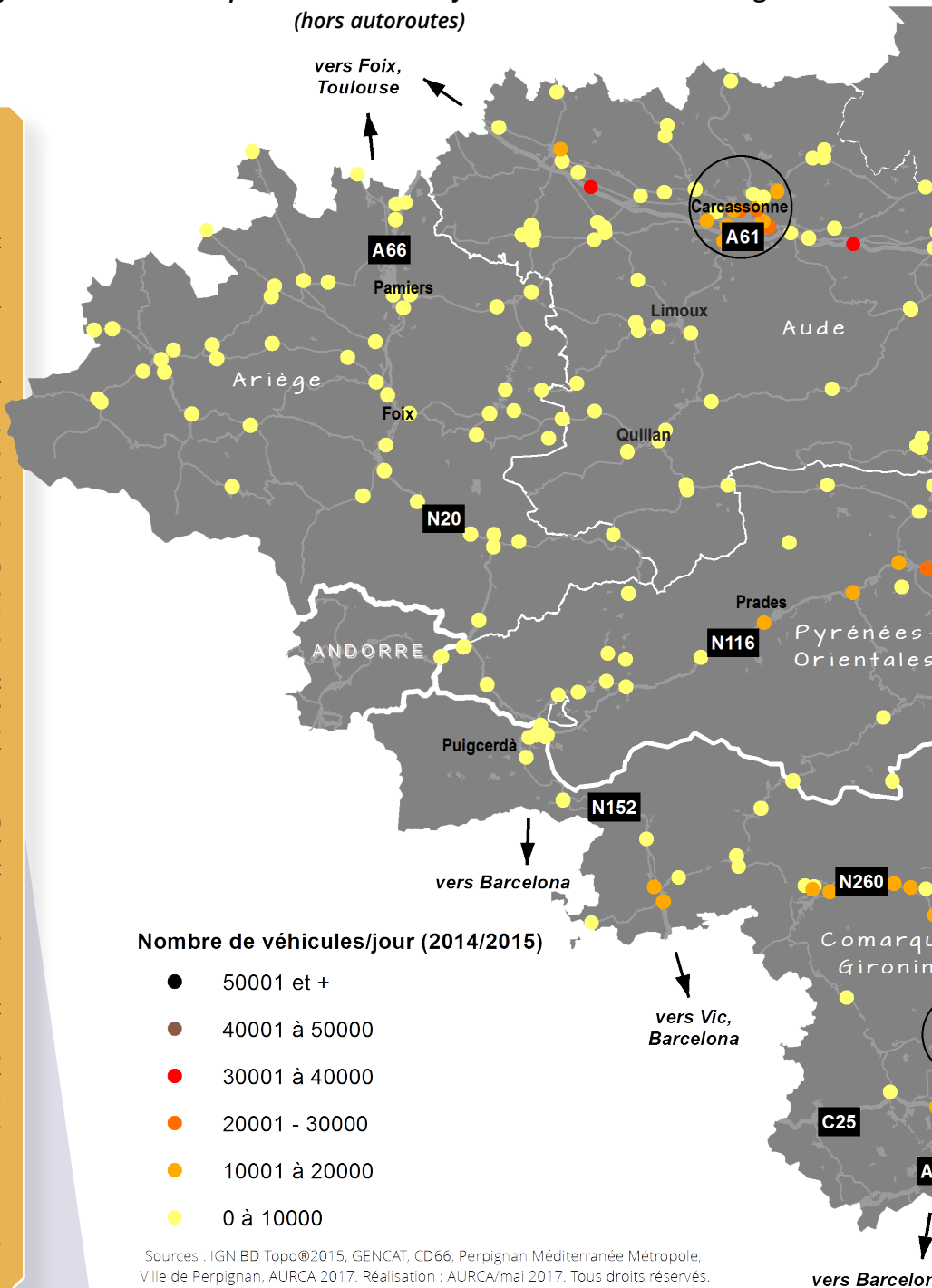
Plusieurs infrastructures se révèlent par ailleurs essentielles à la vitalité des territoires, à l'image de la N116 qui relie la Cerdagne ou la N260 entre Besalú et Olot en Catalogne du Sud.

Le trafic routier dans l'espace catalan transfrontalier et le sud-est régional (hors autoroutes)

QUI RÉALISE DES COMPTAGES ROUTIERS ?

Plusieurs collectivités territoriales réalisent régulièrement des comptages routiers sur leur réseau, nécessaires à l'entretien des infrastructures, à l'analyse de leur fonctionnement et à l'anticipation :

- **Le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales (66)** recense la circulation de manière continue en certains points significatifs de son réseau, notamment sur les routes à fort trafic (73 stations de comptages permanentes ainsi qu'une cinquantaine de comptages tournants) et analyse ces données via le logiciel « Route+ ».
- **Le Conseil départemental de l'Aude (11)** mesure en continue la fréquentation des routes de son réseau à travers 88 points de comptage permanents, complétés par des comptages ponctuels et des mesures de vitesse.
- **Le Conseil départemental de l'Hérault (34) et le Conseil départemental de l'Ariège (09)** réalisent également des comptages permanents sur les voies principales de leur réseau.
- **La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)** recense chaque année les niveaux de trafic sur les autoroutes (comptages sur des tronçons) et les nationales.
- **La Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole** réalise chaque année des comptages ponctuels afin d'alimenter ses études et missions en matière de mobilités, de développement urbain et d'environnement.
- **La Ville de Perpignan** réalise des comptages réguliers sur les grands axes du réseau routier et au sein des quartiers, afin d'en améliorer le fonctionnement. Ces données sont analysées via le logiciel « Web Trafic ».
- **Le Ministerio de Fomento espagnol** centralise les comptages routiers réalisés de manière continue sur les autoroutes, les nationales et les routes principales des Communautés Autonomes.





En cœur de métropole, les niveaux de trafic illustrent l'absence d'un contournement inscrit dans un réseau viaire lisible et hiérarchisé...

Les voiries principales de la Plaine du Roussillon, généralement à 2x2 voies, convergent vers Perpignan et comptent des niveaux de trafic particulièrement élevés. Ce réseau en étoile se heurte cependant à l'absence d'un réel grand contournement de Perpignan, notamment à l'Ouest. Le centre-ville de Perpignan, passage obligé et efficace pour entrer ou sortir de la commune, mais également

pour la traverser, s'en trouve donc engorgé par les flux de transit : les boulevards perpignanais voient ainsi passer chaque jour plus de 35 000 véhicules en moyenne. Ce sont aussi les axes les plus concernés par les nuisances sonores et les pollutions (une concentration moyenne de 60 µg/m³ de dioxyde d'azote sur le Boulevard des Pyrénées, alors que le seuil réglementaire est de 40 µg/m³).

Une augmentation globale des niveaux de trafic routiers, en lien avec la croissance démographique du territoire

L'augmentation continue des niveaux de trafics dans la Métropole est particulièrement forte sur les grandes voiries pénétrantes, en lien avec la croissance démographique du territoire et la concentration des activités et de l'emploi dans la ville-centre. La D612A a ainsi vu sa fréquentation augmenter de +16% entre 2013 et 2017, alors que les communes de Thuir, Toulouges et Canohès accueillent +1800 habitants supplémentaires sur la même période, soit plus de 10%. Les voies de contournement ouest et sud de Perpignan sont également concernées par ces augmentations.

L'ouverture à la circulation du tronçon nord de la rocade en 2013 a permis de soulager les boulevards d'une partie des flux : le pont Arago a alors connu une diminution de -45% du nombre de véhicules l'empruntant entre 2011 et 2014. Les boulevards ouest accueillent cependant toujours plus de 45 000 véhicules en 2017, dont 37% ne faisaient que traverser le centre-ville de Perpignan. ¼ des trafics seraient reportables sur la rocade à horizon 2021. Quel devenir, quels usages développer sur les boulevards allégés d'une partie du trafic routier ? Quelles solutions pour poursuivre le contournement au sud de la commune ?

L'enjeu d'un schéma de hiérarchisation de la voirie commune aux partenaires locaux

Au regard des projets routiers et des évolutions rapides des niveaux de trafic, une stratégie commune à tous les gestionnaires de voirie apparaît comme nécessaire à la bonne accessibilité des territoires. Partant des schémas existants (Ville de Perpignan notamment), la prise de la compétence voirie par la communauté urbaine est l'occasion d'élaborer un schéma du réseau hiérarchisé. Il s'agit de s'accorder sur la fonction des voies (structurantes, secondaires ou de quartier), en adéquation avec les lignes fortes du réseau de transport collectif. De ce schéma pourrait découler une gestion commune des flux (jalonnement, préconisations sur les aménagements), en lien avec les maires et le pouvoir de police qu'ils conservent.

TÉMOIGNAGE

“ Mesures de trafic routier : les intérêts pour Perpignan Méditerranée Métropole

- L'évaluation de niveaux sonores moyens sur le territoire : cartes de bruit. Le trafic est mesuré ou estimé (les mesures sont préférables aux évaluations, si elles intègrent des mesures suffisamment longues pour être représentatives).
- L'évaluation de la pollution ambiante en lien avec des mesures directes, mêmes données que pour les cartes de bruit.
- Les projets routiers : la connaissance du trafic, et surtout la part de poids lourds est nécessaire pour une bonne évaluation de la classe de chaussée à prévoir.
- Observer les mobilités. ”

MAURICE BATUT, PERPIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



x% évolution
du trafic 2011-2016

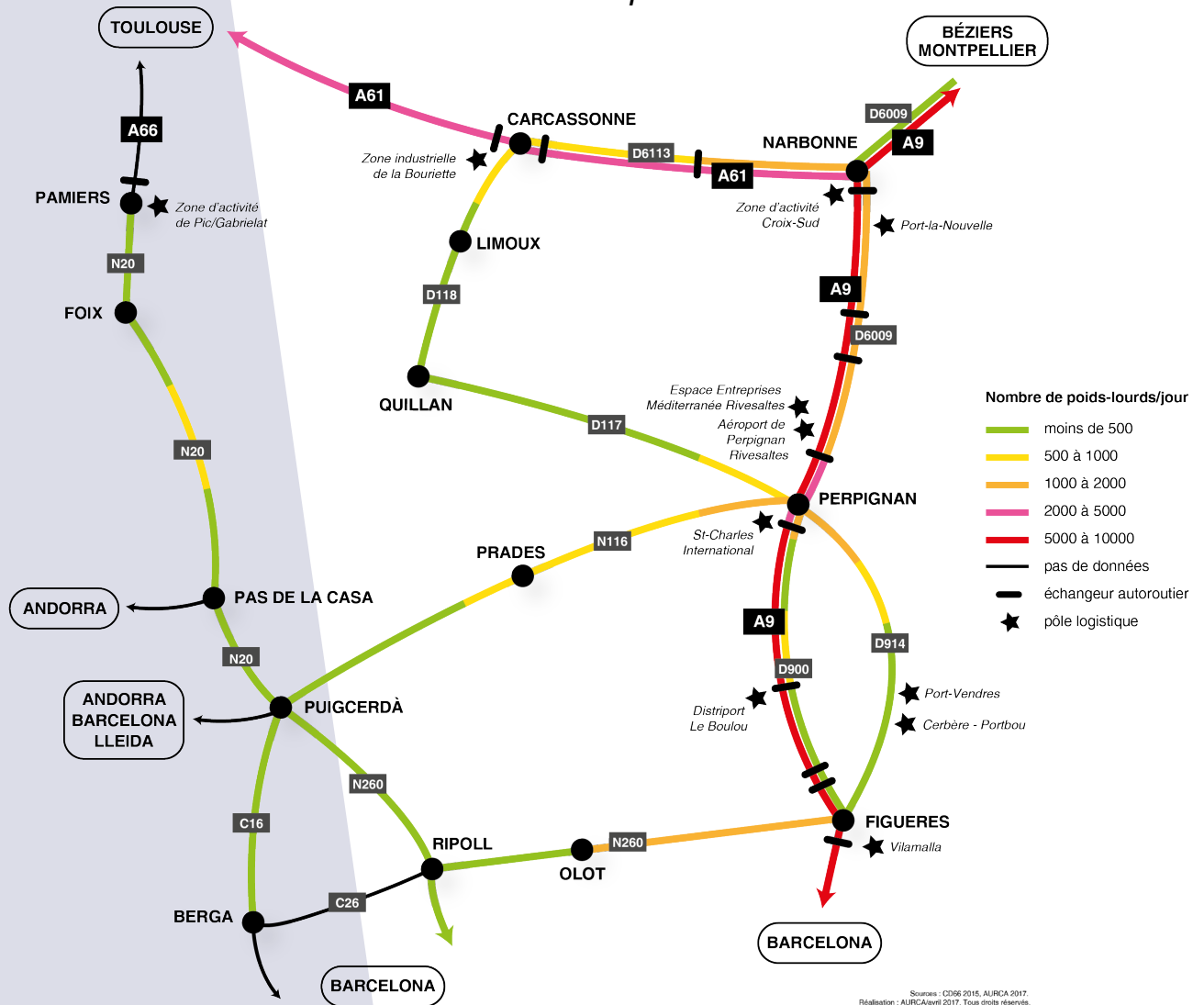


Les poids-lourds sont de plus en plus nombreux sur les routes catalanes et audoises

La logistique et le transport de marchandises participent pleinement au dynamisme économique de la Plaine du Roussillon. De grandes plateformes logistiques embranchées fer ponctuent le territoire et s'adossent sur de grandes infrastructures routières, ferroviaires et maritimes. Le transport par la route reste largement majoritaire. Ainsi, jusqu'à 1/3 du trafic sur l'autoroute A9 à hauteur de Perpignan, et 5% sur la Nationale 116 entre Perpignan

et l'Andorre concernant des poids-lourds, ce qui n'est pas sans conséquence pour les populations riveraines. L'évolution de leur nombre sur les routes participe en effet à l'augmentation globale du trafic routier. Les départementales D900, D914 et D117 accueillent également une part de transport de marchandises conséquente entre 4% et 10% (14% à Salses), ainsi que les zones d'activités de Rivesaltes et le secteur de Saint-Charles.

Les infrastructures de transport de marchandises et la circulation des poids-lourds



« Il faut améliorer la mobilité transfrontalière.

La mobilité entre le département des Pyrénées-Orientales et la Catalogne représente l'un des points noirs actuels entre ces deux territoires. Le défi d'améliorer cette mobilité transfrontalière devrait être relevé afin de promouvoir et augmenter les échanges économiques, professionnels, d'étudiants, universitaires, commerciaux et culturels. Il est indispensable de créer un transport transfrontalier qui relie les deux côtés des Pyrénées et qui soit coordonné en termes d'horaires, de lignes et de tarifs. Cela devrait être envisagé aussi bien pour le transport ferroviaire que routier.

Pour ce qui est des infrastructures, à l'exception de l'autoroute, la plupart des routes qui traversent les Pyrénées sont des axes secondaires qui ne répondent pas aux critères de mobilité nécessaires au XXI^{ème} siècle et à l'Europe sans frontières dans laquelle on vit. »

JOSEP PUIGBERT, GENERALITAT DE CATALUNYA

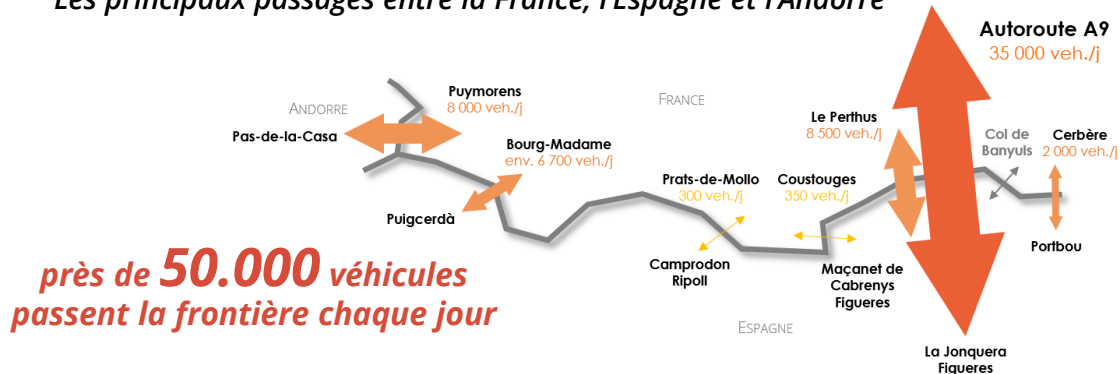


Quelles sont les voies les plus empruntées entre la France, l'Espagne et l'Andorre ?

35 000 véhicules passent chaque jour la frontière entre la France et l'Espagne par l'autoroute, mais l'A9-AP7 ne représente que la moitié du trafic routier transfrontalier. L'A9 fait l'objet d'une mise en 2x3 voies entre Le Boulou et Le Perthus, dont la mise en service est prévue pour 2020. Les nationales et départementales du Puymorens, de Bourg-Madame et du Perthus voient également passer plusieurs milliers de véhicules chaque jour.

Les niveaux de trafic augmentent fortement en période estivale, en tous ces points de comptage entre les Pyrénées-Orientales et l'étranger, que ce soit en zone de montagne (+45% à Puymorens - tunnel et N22) ou en zone littorale (+90% à Cerbère). Les poids-lourds représentent 40% du trafic. A titre de comparaison, l'A63 dans le Pays Basque a compté 27 000 véhicules par jour en moyenne en 2014, dont près d'un tiers de poids-lourds.

Les principaux passages entre la France, l'Espagne et l'Andorre

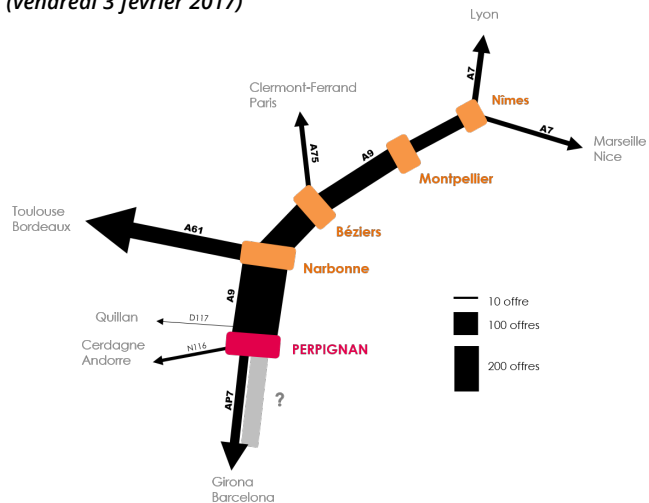


Covoiturage, une autre utilisation des infrastructures routières

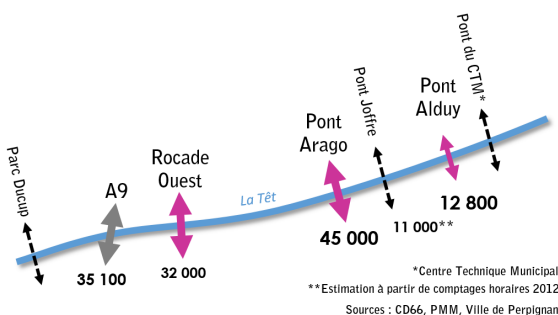
Le covoiturage, c'est-à-dire le partage d'un véhicule entre plusieurs passagers le temps d'un trajet, est une pratique en plein développement. Ainsi, chaque début et fin de week-end (les vendredis et dimanches soirs), la plateforme *Blablacar* (principal outil de mise en relation de conducteurs et de passagers en France) présente 300 offres au départ de Perpignan.

Les trois destinations principales sont Toulouse, Montpellier et Barcelone, mais les possibilités de dépose rendent Narbonne et Béziers particulièrement bien desservies. Sur Perpignan, la gare TGV et le péage nord sont les deux points de rencontre principaux entre covoitureurs.

Destinations des offres de covoiturage (vendredi 3 février 2017)



Les ponts du centre-ville encore très empruntés...



La fréquentation des principaux franchissements de la Têt au droit de Perpignan

Le fleuve côtier traverse Perpignan d'Ouest en Est. Ses deux principaux franchissements accueillent chacun plus de 30 000 véhicules par jour. Le pont Aragó, situé en centre-ville de Perpignan, comptait sur l'année 2017 plus de passages que l'autoroute A9, ce qui interroge sur l'organisation du réseau routier et sa hiérarchie. Le pont Alduy accueille un trafic plus faible de 13 000 véh./j, plus conforme à des pratiques de centre-ville.





Les trafics routiers en période estivale : une utilisation du réseau multipliée par deux !

Les mois de juillet et août voient les habitudes de déplacements se modifier et ainsi les territoires touristiques absorber plus de déplacements automobiles. La fréquentation du réseau de voirie proche du littoral va jusqu'à doubler.

De la même manière, les Hauts-Cantons comptent un nombre de véhicules sur ses routes bien plus élevé pendant les mois de juillet et août, à l'image du col du Puymorens qui voit passer 4 500 véhicules par jour en été (un trafic supérieur à celui observé en période de pratique du ski).

Sur le littoral, cela se traduit par exemple par près de 10 000 véhicules supplémentaires par jour sur la D81 au droit de Canet-en-Roussillon (voie interplages), et à une augmentation de plus de 2 000 véhicules sur la Nationale

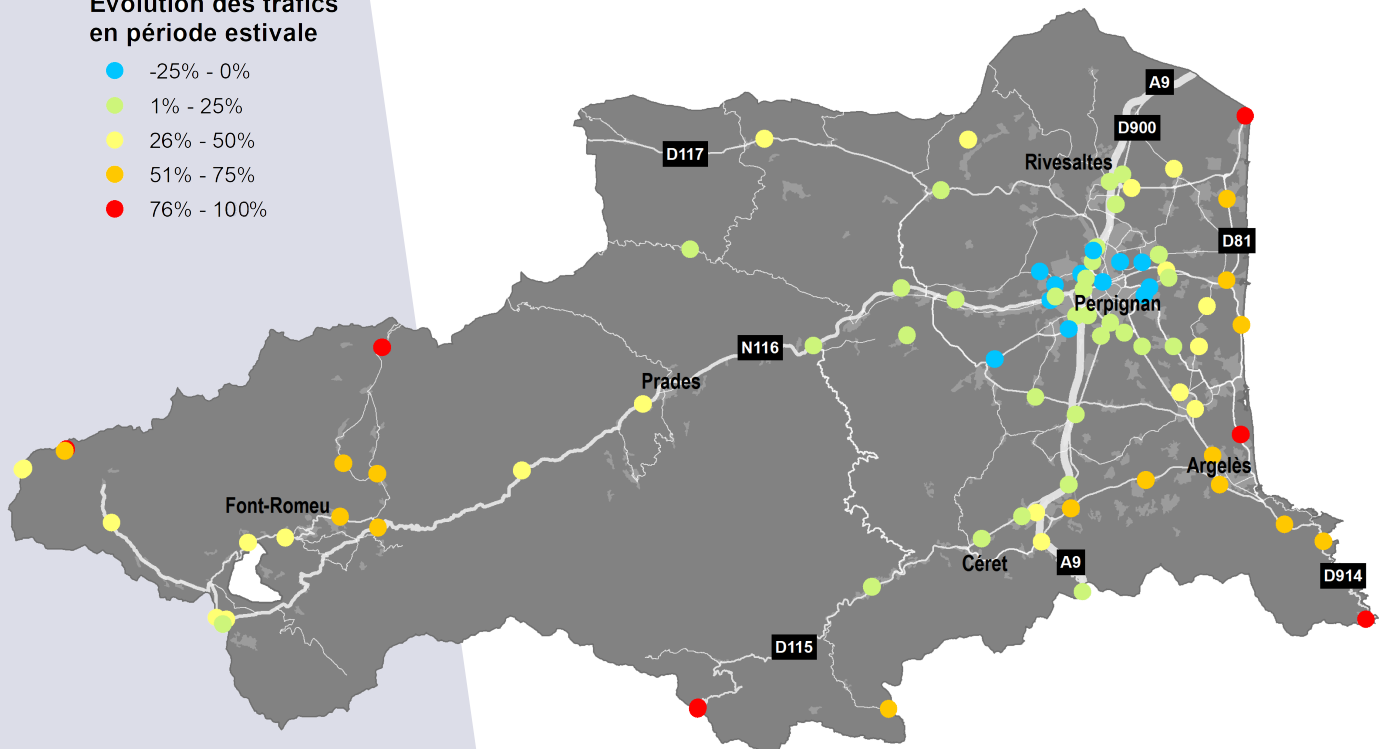
116 au droit de Mont-Louis. Les autres départementales d'accès aux plages subissent elles aussi une augmentation de trafic (D83 vers le Barcarès, D81 à Argelès-sur-Mer ou D914 vers la Côte Vermeille).

Parallèlement, plusieurs voies d'accès à Perpignan voient leur fréquentation diminuer pendant la période des vacances scolaires d'été ; c'est le cas par exemple à Cabestany. Il convient également de préciser que lorsque les conditions climatiques sont défavorables sur le littoral (temps couvert, vent, etc), le trafic augmente sur le réseau de l'arrière-pays et vers l'Espagne. La variation des sens de circulation, l'organisation du stationnement et des espaces publics ou encore le renforcement des offres en transports collectifs sont autant de dispositifs permettant d'adapter le réseau routier à l'afflux saisonnier de visiteurs.

Les trafics routiers en période estivale

Évolution des trafics en période estivale

- -25% - 0%
- 1% - 25%
- 26% - 50%
- 51% - 75%
- 76% - 100%



Sources : CD66, AURCA 2017

Différence entre le nombre de véhicules en moyenne sur l'année, et le nombre de véhicules en moyenne en juillet et août.



« Le département utilise deux types de techniques de comptage :

- Pour les comptages temporaires ou enquêtes, des tubes pneumatiques en caoutchouc noir sont posés sur la chaussée. Ils transmettent des variations de pression d'air, provoquées par le passage des essieux des véhicules, vers des vannes ou détecteurs pneumatiques qui transforment ces variations de pression en signaux électriques exploités par la suite logicielle.

- Pour les stations permanentes, il s'agit de boucles électromagnétiques rectangulaires noyées sous la chaussée. À chaque passage d'un véhicule au dessus de la boucle, la masse métallique en mouvement du véhicule perturbe le champ magnétique rayonnant, ce qui a pour effet de modifier le courant induit de la boucle et donc la fréquence du signal électrique émis. Ce décalage de fréquences est converti en signaux électriques exploités par la suite logicielle... »

DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

TÉMOIGNAGE



Les cyclistes de plus en plus nombreux, notamment sur les grands itinéraires continus et sécurisés



La fréquentation des aménagements cyclables communaux, communautaires et départementaux ne cesse de progresser. Les pratiquants sont en effet de plus en plus nombreux au fil des années, comme à Ponteilla sur la Voie Verte entre Thuir et Perpignan, où 190 personnes passent chaque jour en moyenne (deux sens confondus), soit une augmentation de 20% en 5 ans.

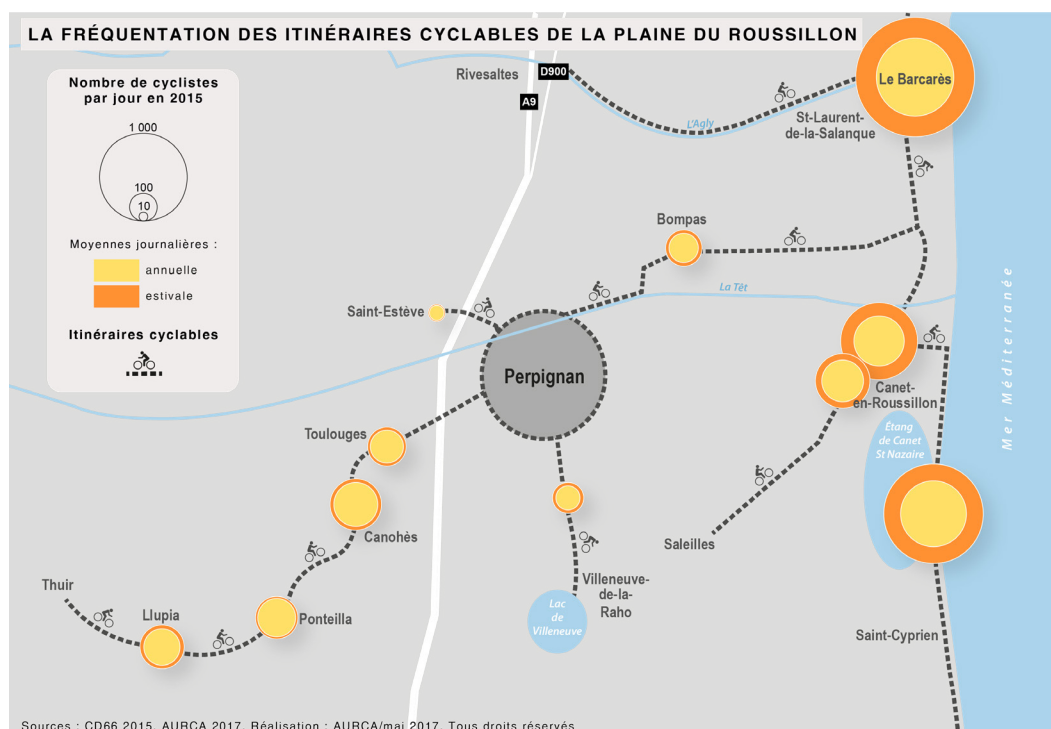
Les itinéraires cyclotouristiques sont aujourd'hui le moteur des pratiques cyclables sur le sud-est régional. « La Méditerranée à vélo », qui relie Cadix à Athènes et traverse l'Aude et les Pyrénées-Orientales en longeant le littoral, a vu passer plus d'un million de cyclistes en 2017 sur l'ensemble de son itinéraire français. La majorité des personnes sont des excursionnistes (c'est-à-dire des personnes randonnant à la journée ou moins), pour une pratique loisirs. Ils ont en moyenne 55 ans et parcourent 40 km par jour (enquête menée auprès d'un échantillon représentatif d'usagers de « La Méditerranée à Vélo » en 2017 par le Comité d'Itinéraire de l'EV8).

Ce sont plus globalement les infrastructures du littoral qui sont particulièrement empruntées en période estivale,

pendant laquelle la voie entre Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien double sa fréquentation. Les vélo-voies de l'arrière-pays connaissent également un certain succès, particulièrement les week-ends.

Ces itinéraires participent de l'attractivité touristique de notre territoire et génèrent de plus en plus de retombées économiques : sur le tronçon entre Gérone et Sète, « La Méditerranée à vélo » a ainsi généré en 2017 un impact de 48 000 € par kilomètre de voie. Et ce n'est pas fini considérant l'augmentation constante de la fréquentation ! Un cyclotouriste dépense 62 € par jour en moyenne contre 45€ pour l'ensemble des touristes des Pyrénées-Orientales.

L'enjeu se situe maintenant dans le développement des pratiques cyclables quotidiennes (pour se rendre au travail, faire ses courses, aller à l'école...) par une action continue régulière pour constituer pas à pas des cheminements, sécurisés et lisibles. La Communauté Urbaine a en ce sens engagé un schéma des modes actifs dont les conclusions sont attendues pour 2019.



LE DÉPARTEMENT EST AUSSI UN ACTEUR DE LA MOBILITÉ À VÉLO

Il a adopté en avril 2016 un **schéma départemental des véloroutes pour la période 2016-2022** qui propose la réalisation :

- d'environ 170 km d'itinéraires cyclables, avec en particulier le développement, la finalisation et la mise en continuité des itinéraires structurants tels que l'EuroVelo8 « La Méditerranée à vélo » (Le Barcarès-Menton), Pirinexus et la Véloroute 81 « Piémont des Pyrénées » (Le Barcarès- Bayonne) ;
- d'itinéraires d'intérêt départemental tels que la Véloroute de l'Aiguille de la mar entre Saint-Cyprien et Bages ;
- du jalonnement correspondant pour les nouvelles infrastructures et les éventuelles voiries à usages partagés afin d'optimiser la continuité des circuits du département et de signalétiques spécifiques informant les usagers.

Ce programme mobilise une enveloppe de 14M€ pour la période 2016-2022 avec la possibilité de mobiliser des financements européens, nationaux et régionaux.

EN
BREF...

Les indicateurs du niveau de trafic

Plusieurs unités de mesure permettent de suivre le trafic routier

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel, c'est-à-dire le nombre de véhicules à moteur avec quatre roues qui passent sur la voie en une journée de 24 heures. C'est une moyenne établie à partir de mesures quotidiennes au cours d'une année. Cet indicateur permet de comparer ou suivre l'évolution du niveau de trafic sur une voie, de manière globale.

TMJO : Trafic Moyen en Jours Ouvrables. La moyenne est établie à partir de mesures effectuées tous les jours ouvrables (du lundi au vendredi). Cet indicateur permet de connaître le niveau de trafic les jours les plus contraints, c'est-à-dire ceux qui voient la majorité des actifs travailler.

TMJE : Trafic Moyen Journalier Estival. La moyenne est établie à partir de mesures quotidiennes au cours des mois de juillet et août.

Les études en cours sur le système routier

• Le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales et la Communauté Urbaine de Perpignan Méditerranée mènent actuellement **une étude pour le système de contournement sud de Perpignan**.

• La Communauté Urbaine lance **l'étude « Chrono Sankéo »** pour identifier les dispositifs en faveur de la circulation des bus à mettre en place sur les boulevards.

• Dans le cadre du PLUi-D de Perpignan Méditerranée, l'AURCA a réalisé **une enquête auprès des automobilistes des boulevards perpignanais** pour évaluer la part de trafic reportable sur la rocade ouest. Elle se poursuivra par l'étude de l'impact d'aménagements en faveur des bus sur le trafic routier.

• Le Conseil Départemental mène **deux études d'opportunité pour la création d'infrastructures de contournement au Soler et à Saint-Estève**.



1 • Le trafic routier augmente légèrement ces dernières années dans les Pyrénées-Orientales, **essentiellement dans le périmètre de la Communauté Urbaine**, en lien avec l'installation de nouvelles populations.

2 • Les voies **en approche de Perpignan** accueillent **plus 35 000 véhicules par jour** en moyenne (D900 et D914 notamment) et le trafic de transit emprunte encore largement les boulevards perpignanais, ce qui n'est pas sans gêner la vie riveraine. 37% des automobilistes qui circulent sur les boulevards ne font que traverser le centre-ville.

3 • Les **poids-lourds** représentent une part non-négligeable et en augmentation du trafic sur les principales départementales et nationales, et **un quart du flux autoroutier**.

4 • La période estivale voit les secteurs littoraux, frontaliers et montagnards assumer **jusqu'à deux fois plus de voitures au plus fort de la saison touristique**.

5 • La fréquentation des aménagements cyclables est en forte augmentation ces dernières années, notamment par les touristes et excursionnistes, et sert l'image et l'économie des territoires desservis.

Pour aller plus loin...

Les États, les collectivités territoriales et les concessionnaires suivent l'évolution des trafics sur les routes

- *L'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.*
- *Les Autoroutes du Sud de la France.*
- *L'observatoire statistique de la DREAL Occitanie.*
- *Le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales* (www.ledepartement66.fr/114-comptage-routier-et-circulation-pyrenees-orientales.html).
- *Perpignan Méditerranée Métropole.*
- *La Ville de Perpignan.*

Quelques références

- *Comprendre le trafic routier, Méthodes et calculs*, CERTU, Christine Buisson et Jean-Baptiste Lesort, 2010.
- *Panorama des systèmes de recueil de données de trafic*, SETRA, 2012.
- *Une typologie routière réformée et élargie*, CEREMA, 2014.