Améliorer la mobilité en station balnéaire

Des enjeux touristiques, sociaux et écologiques

Argelès-sur-Mer | Pyrénées-Orientales | 66



SCHIERY Chloé
Stage de découverte
DA3 - 2012

Tuteur : FEILDEL Benoît

Améliorer la mobilité en station balnéaire

Des enjeux touristiques, sociaux et écologiques

Argelès-sur-Mer | Pyrénées-Orientales | 66

SCHIERY Chloé
Stage de découverte
DA3 - 2012

Tuteur : FEILDEL Benoît

Avertissement

Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.

Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.

Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je souhaite avant tout remercier mon tuteur, Mr Benoît Feildel, pour sa grande disponibilité, son implication et ses conseils avisés tout au long de ce projet,

Mr Marc-André Philippe, professeur au département aménagement de Polytech Tours, pour son aide et ses connaissances en matière de milieux naturels,

Mr Jean-François Prieur, directeur adjoint des services techniques à la mairie d'Argelès-sur-Mer, pour m'avoir aidé à amener des propositions pertinentes sur ce territoire,

Mr Jean-Paul Richaud, directeur de l'office de tourisme d'Argelès-sur-Mer, pour m'avoir fourni de nombreux renseignements sur les pratiques touristiques dans la commune,

Mr Didier Winzer, responsable du service urbanisme de la mairie d'Argelès-sur-Mer, pour son aide concernant la politique de développement de la commune,

L'ensemble du service urbanisme de la mairie d'Argelès-sur-Mer, pour son accueil chaleureux et sa disponibilité,

Et enfin ma grand-mère, Mme Jacqueline Brut, pour m'avoir apporté son soutien, sa connaissance de la commune et m'avoir mis en relation avec des acteurs locaux.

Sommaire

I/ Argelès, une commune uniquement touristique ?..... **Erreur ! Signet non défini.**

1. Le tourisme, moteur de la commune ..... **Erreur ! Signet non défini.**

2. Le fonctionnement de la commune ..... **Erreur ! Signet non défini.**

3. Déplacements et mobilités..... **Erreur ! Signet non défini.**

4. Premier bilan du diagnostic : atouts et faiblesses du territoire. **Erreur ! Signet non défini.**

II/ La problématique des déplacements au vu du développement de la commune ..... **Erreur ! Signet non défini.**

1. Une commune au développement contraint..... **Erreur ! Signet non défini.**

2. La problématique des déplacements ..... **Erreur ! Signet non défini.**

3. Une offre peu adaptée en transports doux.. **Erreur ! Signet non défini.**

4. Des éléments naturels et patrimoniaux peu respectés/mis en valeur.....**Erreur ! Signet non défini.**

III/ Augmenter la part modale des transports doux ..... **Erreur ! Signet non défini.**

1. Information et pédagogie pour limiter la place de la voiture .... **Erreur ! Signet non défini.**

2. Encourager la pratique du vélo ..... **Erreur ! Signet non défini.**

3. Améliorer la mobilité des personnes âgées . **Erreur ! Signet non défini.**

4. Complémentarité des trois solutions ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexes ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Conclusion ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Introduction

Argelès-sur-Mer, ville entre mer et montagne, jouit d'une réputation touristique conséquente. En effet, elle a su mettre en valeur ses plages et dispose d'une grande capacité d'accueil. Vivant essentiellement du tourisme, elle est actuellement une des stations balnéaires françaises les plus connues.

Cependant, les pratiques touristiques peuvent perturber la vie des résidents permanents, en modifiant radicalement le fonctionnement de la commune pendant quelques mois de l'année. Un des problèmes les plus flagrants est la congestion engendrée par les déplacements des touristes vers les lieux de loisirs et d'hébergement.

L'amélioration de la mobilité se doit de prendre en compte tous les types d'usagers des transports, et ne pas être un simple motif de répression de l'automobile. Il faut, pour diminuer la part modale de l'automobile dans les transports, repenser les systèmes de déplacements et articuler les modes doux entre eux, afin de les rendre plus pratique et plus sécuritaires.

Cette valorisation des modes doux peut entrer dans un projet de mise en valeur globale du patrimoine naturel et culturel de la commune, qui dispose d'une culture riche et ancienne, et d'espaces naturels remarquables, qu'il serait intéressant de ne pas réserver à un public d'initiés.

A travers ce projet de mobilité global, je souhaite développer l'usage du vélo, qui est un mode de transport à la fois doux (préservant l'environnement), actif (préservant la santé de ses usagers) et économique (permettant le déplacement des populations les moins favorisées).

Cet enjeu essentiel au développement de la commune sera traité par le développement d'un réseau de voies vertes et bleues, favorisant la promenade cycliste et piétonne, mais également les déplacements pour des motifs utilitaires.

Les principes d'une politique d'incitation pédagogique aux transports doux seront également présentés, ainsi que des pistes pour favoriser la mobilité des personnes âgées, qui représentent une part importante de la population argelésienne.

I/ Argelès, une commune uniquement touristique ?

1. Le tourisme, moteur de la commune

a) Une station balnéaire importante au sein d'une Région aménagée pour le tourisme

Argelès-sur-Mer est centrée sur son activité touristique, car elle jouit en effet d'une situation géographique privilégiée.

Depuis 1963 et le plan d'aménagement du littoral languedocien, le **Languedoc-Roussillon** est une région importante pour le tourisme français : c'est en effet la quatrième région touristique du pays, qui représente 7% de la consommation touristique nationale. Le tourisme y génère 7 milliards d'euros par an, soit 15% du PIB régional (moyenne nationale : 6,1%).[1]

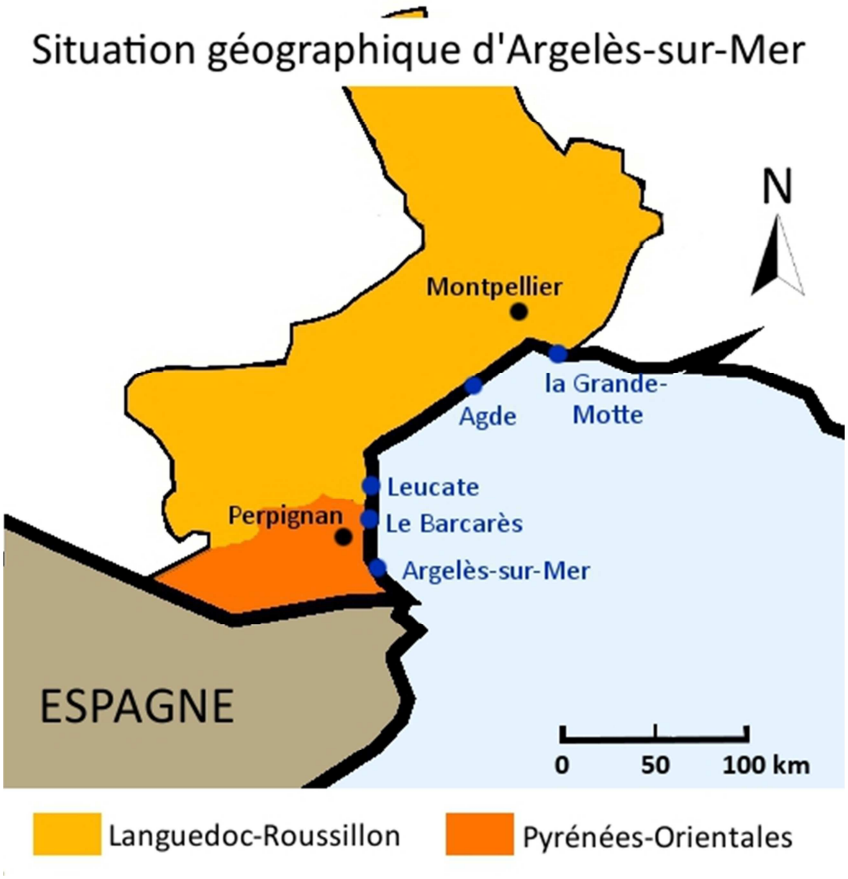


Figure 1 : Les principales stations balnéaires du Languedoc-Roussillon (source : INSEE, fonds de carte www.cartes-france.fr, réalisation Chloé Schiery)

Aujourd'hui la région compte cinq stations balnéaires majeures : Agde (première station balnéaire de France), le Grau-du-Roi, la Grande-Motte, Leucate et Le Barcarès[2]. La création ex nihilo de stations balnéaires et les vastes opérations qu'elles impliquaient ont permis le développement de villes dédiées au tourisme de masse. Cependant, c'est également une région possédant un patrimoine naturel et historique, et des stations balnéaires moins planifiées mais tout aussi fréquentées, justement pour leur aspect pittoresque et chaleureux.

[1] Source : Observatoire régional du tourisme, « Chiffres clés du tourisme en Languedoc-Roussillon »

[2] Source : « La qualité des résidences secondaires, une question majeure pour le tourisme en Languedoc-Roussillon », par Lefebvre M. (INSEE) et Frayssinet D. (DREAL), Novembre 2011

Le département des **Pyrénées-Orientales** est un espace important pour le tourisme en Languedoc-Roussillon, mais c'est également un département inscrit dans une dynamique de développement global : sa préfecture Perpignan est en effet la troisième agglomération de la région (après Montpellier et Nîmes).
La population du département est en augmentation constante grâce à un solde migratoire nettement positif.

Depuis quelques années, la fréquentation touristique du département enregistre une stagnation. Ceci est majoritairement dû au fait que des destinations plus éloignées sont désormais proposées pour des tarifs équivalents (notamment du fait des compagnies aériennes low-cost), mais également à la crise économique de 2008, qui a engendré une diminution et un raccourcissement des séjours touristiques. Cependant, des efforts de requalification touristique ont été faits, notamment via la mise en valeur d'un patrimoine naturel remarquable. En 2009, le département enregistrait 33,9 millions de nuitées[3].

Les Pyrénées-Orientales sont un département où les pratiques touristiques sont variées, permettant une diversification de l'offre et assurant ainsi la pérennité de la fréquentation touristique :

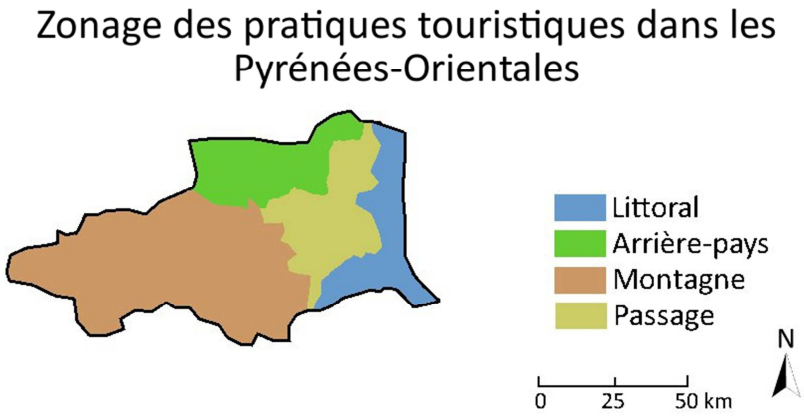


Figure 2 (Source : données INSEE 2011, réalisation Chloé Schiery)

Le tourisme vert, porté par une réelle demande, peut être un complément ou une alternative au tourisme balnéaire, via notamment la création de sentiers de randonnée permettant une mise en valeur des espaces montagneux. En effet, si la plage reste la principale attraction touristique, le relief montagneux de l'arrière-pays permet aux Pyrénées-Orientales de se différencier des autres départements pratiquant le tourisme littoral (notamment l'Hérault, qui est le principal concurrent des Pyrénées-Orientales en matière d'hébergement de plein air).
Les randonnées, l'espace et la verdure créent un avantage comparatif indéniable par rapport aux autres stations balnéaires, en permettant aux

[3] Source : www.cg66.fr (site du Conseil Général des Pyrénées-Orientales)

touristes de pratiquer des activités culturelles et de découvrir des espaces naturels remarquables.

Cependant, l'aspect culturel du territoire n'est que très peu mis en avant : les traditions catalanes, qui pourraient générer un intérêt équivalent à celui pour la culture basque ou corse, ne sont que peu valorisées pour l'attraction touristique.
D'un point de vue historique et architectural, les Pyrénées-Orientales sont un des départements possédant la plus forte densité d'art roman (église de Saint André, cloître d'Elne notamment). Ces monuments s'adressent principalement à un public de connaisseurs, et sont peu visités par les touristes, qui viennent à Argelès-sur-Mer pour des activités essentiellement liées à la plage (baignade, activités nautiques, sport, …).

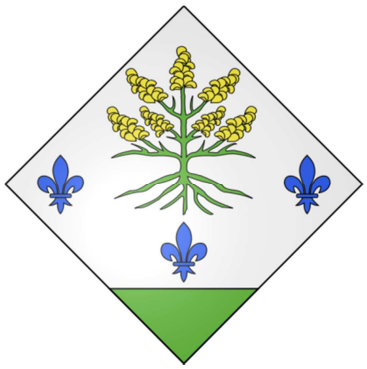


Figure 3 : blason de la commune (source : Wikipedia)

Logée au pied du massif des Albères, là où les Pyrénées plongent dans la Méditerranée, la ville d'**Argelès-sur-Mer** (*Argelers de la Marenda* en catalan) est une station balnéaire réputée, parmi les plus importantes du Languedoc-Roussillon. Ce site regroupe de nombreux avantages : une longue côte sablonneuse, 2 kilomètres de côte rocheuse avec des criques ainsi qu'un bois de pins de 12 hectares.[4] La superficie totale du territoire communal est de 5867ha. Si près de la moitié du territoire est couvert de zones naturelles protégées, notamment en raison du massif des Albères, la plaine est occupée par un grand nombre de campings, plaçant la ville au premier rang national pour la capacité d'accueil en hébergement de plein air.

[4] Source : brochure Sud de France 2011

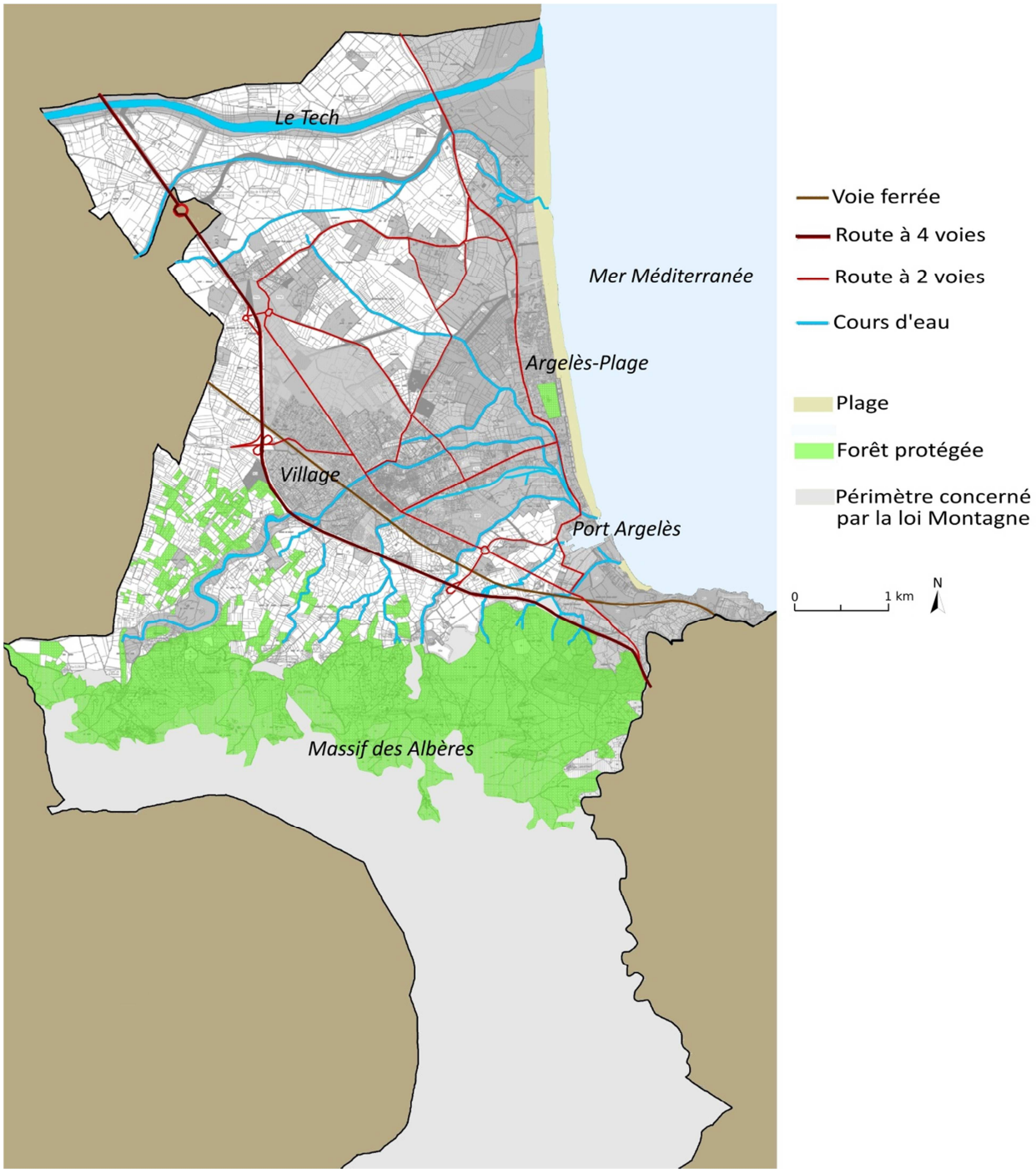


Figure 4 : Aspect général d'Argelès-sur-Mer (source : fond de carte et donnée POS de la commune, réalisation Chloé Schiery)

On constate que la moitié sud de la commune n'est pas disponible pour l'urbanisation, du fait de son statut de zone naturelle protégée.

La station balnéaire « Argelès Plage » fut développée dès la fin du XIXème siècle, tandis que le vieux village et les hameaux de Taxo étaient présents depuis longtemps (XIIème siècle pour le cœur du village) :

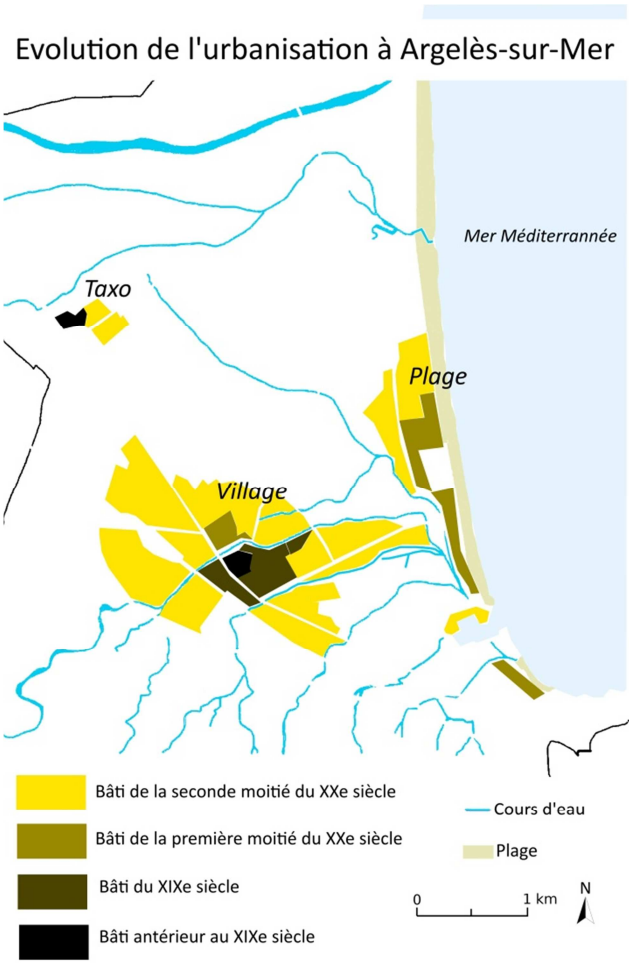


Figure 5 : les différentes étapes de construction dans la commune (Source : données géoportail et POS de la commune, réalisation Chloé Schiery)

La commune, bien que tournée vers le tourisme depuis la fin du XIXème siècle, a vu sa population augmenter depuis le début du XXème siècle, et le secteur du tourisme se développer de façon spectaculaire à partir des années 50.

En effet, après la seconde guerre mondiale, c'est la commune elle-même qui, souhaitant que le développement touristique profite aux argelésiens, a incité les agriculteurs à transformer des parcelles en terrains de camping, cette transformation demandant un faible investissement et offrant de grandes capacités d'hébergement. Ce choix explique la surreprésentation actuelle de l'hébergement de plein air sur le territoire de la commune, cependant l'absence de planification a engendré la dissémination des campings sur la plaine du Roussillon, dans des zones naturelles.

A partir de 1963, le développement touristique se poursuivra dans le cadre de l'aménagement du littoral, avec notamment les créations d'un Plan d'Urbanisme d'Intérêt Régional en 1964 et d'un Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral en 1972, qui ont notamment conduit à l'urbanisation de la zone du port dite « Port Argelès ».

En 1987, un Plan d'Aménagement d'Ensemble a été conçu afin de relier la plage et le village. Les résultats sont aujourd'hui visibles avec le traitement urbain des avenues reliant ces deux zones.

Au niveau intercommunal, Argelès-sur-Mer appartient à deux entités : la CCAV (communauté de communes Albères-Côte Vermeille) et le Pays Pyrénées-Méditerranée.

La **CCAV** regroupe 12 communes, sur une surface de 24.692km², et possède une population de 40.000 habitants permanents[5]. Elle a été créée le 1er janvier 2007 suite à la fusion de deux entités préexistantes : La communauté de communes des Albères et la communauté de communes de la côte Vermeille.

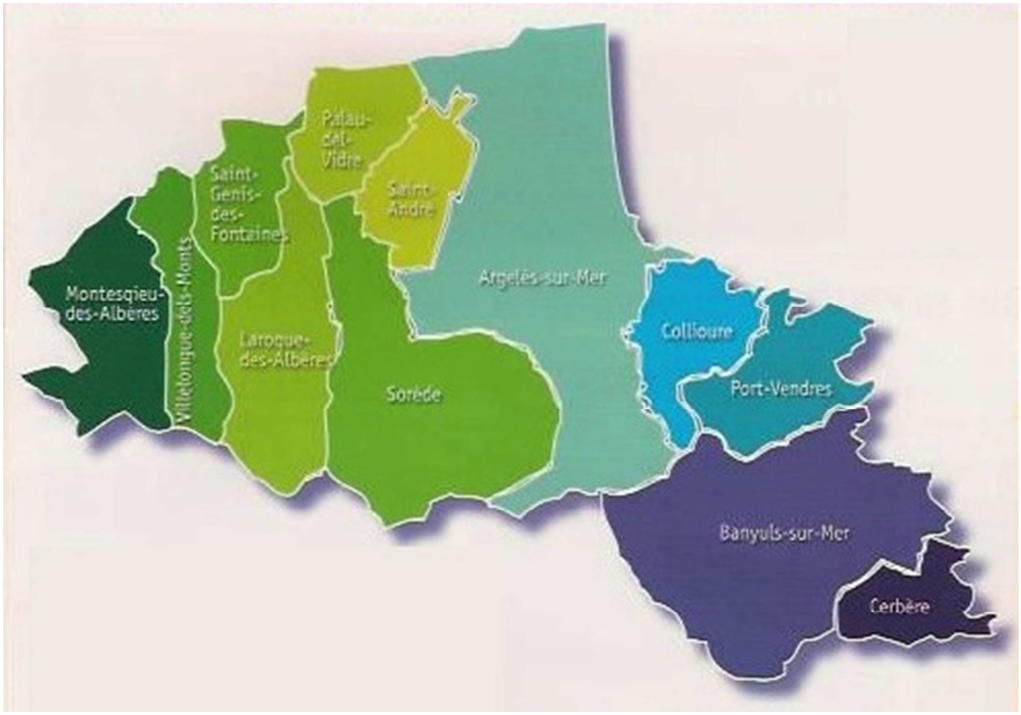


Figure 6 : Carte de la CCAV (source : "Votre territoire", magazine de la CCAV, n°1)

Elle possède un statut d'EPCI (établissement public de coopération intercommunale).
Ses compétences obligatoires sont le développement économique et l'aménagement de l'espace. Ses compétences optionnelles sont la politique du logement, l'élimination des ordures ménagères et déchets assimilés, ainsi que la voirie d'intérêt communautaire. Ses compétences facultatives sont l'eau et l'assainissement, la jeunesse et l'enfance, la culture et le sport.

Elle est constituée d'un bureau comprenant 12 membres (dont un président, Mr Pierre Aylagas, qui est également maire d'Argelès-sur-Mer), ainsi que d'un conseil communautaire de 44 membres (qui sont des conseillers municipaux

[5] Source : « Votre territoire », magazine de la CCAV, n°1 (2009)

élus par leurs pairs). L'application des décisions de la CCAV est mise en œuvre par 300 agents communautaires.

Le **Pays Pyrénées-Méditerranée** est un regroupement de 61 communes (5 communautés de communes et 4 communes isolées), et concerne une population de 106.335 habitants. C'est une association, qui a choisi ce statut pour une approche juridique plus légère, au vu de la forte présence d'EPCI déjà existantes sur le territoire. Son objectif principal est d'assurer un développement harmonieux durable sur la zone concernée, objectif que l'association tente d'atteindre via la mise en réseau des acteurs du développement local et ainsi le partage de leurs connaissances. Cette mise en œuvre passe par une procédure d'Agenda 21 local.

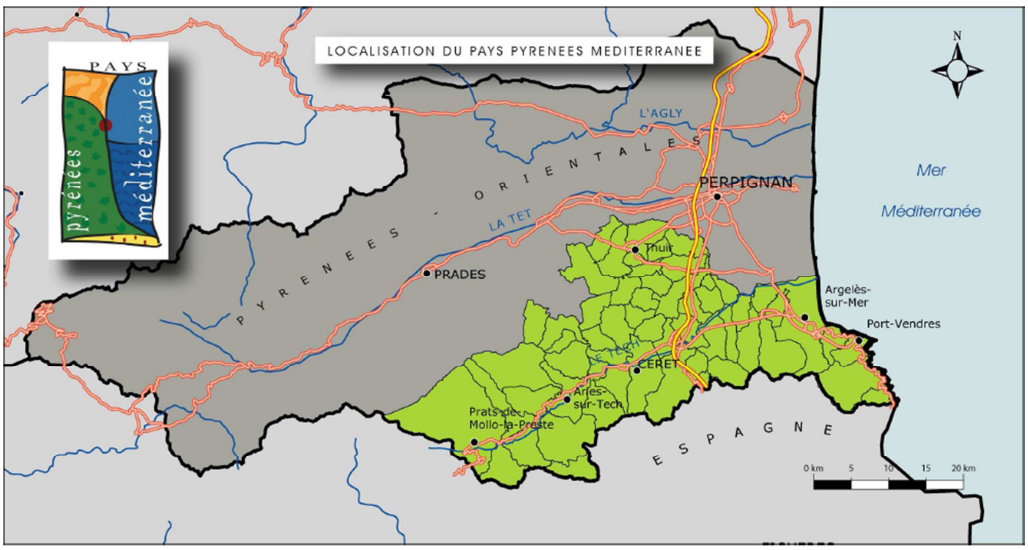


Figure 7 : Localisation du Pays Pyrénées-Méditerranée
(Source : http://www.payspyreneesmediterranee.org)

La stratégie 2007-2013 du Pays Pyrénées-Méditerranée est basée sur cinq axes principaux :

- le maintien et le renforcement des outils d'animation et de gestion territoriale et de développement local
- la gestion des ressources naturelles (eau, forêt et énergie)
- l'emploi, la formation et le développement économique
- la cohésion et la solidarité territoriales
- la mise en œuvre du Schéma d'Aménagement et de Développement Durable du Tourisme du Pays Pyrénées-Méditerranée

Ainsi, en matière de tourisme, le Pays Pyrénées-Méditerranée s'occupe particulièrement du tourisme balnéaire du littoral, du thermalisme et du tourisme rural (tourisme de terroir, sportif et de pleine nature, culturel, patrimonial, écotourisme ...). Ces différents types de tourisme sont tous traités afin de garantir la diversité de l'offre touristique du territoire.

L'avantage de cette approche est d'inclure l'arrière-pays dans la stratégie touristique, car bien que les territoires non littoraux subissent une pression touristique moins forte, et ne proposent par conséquent que peu d'offres de séjour avec hébergement, leur offre en matière d'excursion à la journée est importante et permet une approche moins consommatrice, plus culturelle et respectueuse de l'environnement, ce qui entre dans l'évolution des pratiques touristiques en France.[6]

b) Typologie de la population permanente

Au travers de l'évolution de la population argelésienne, nous pouvons constater une augmentation continue du nombre d'habitants depuis les années 50 :

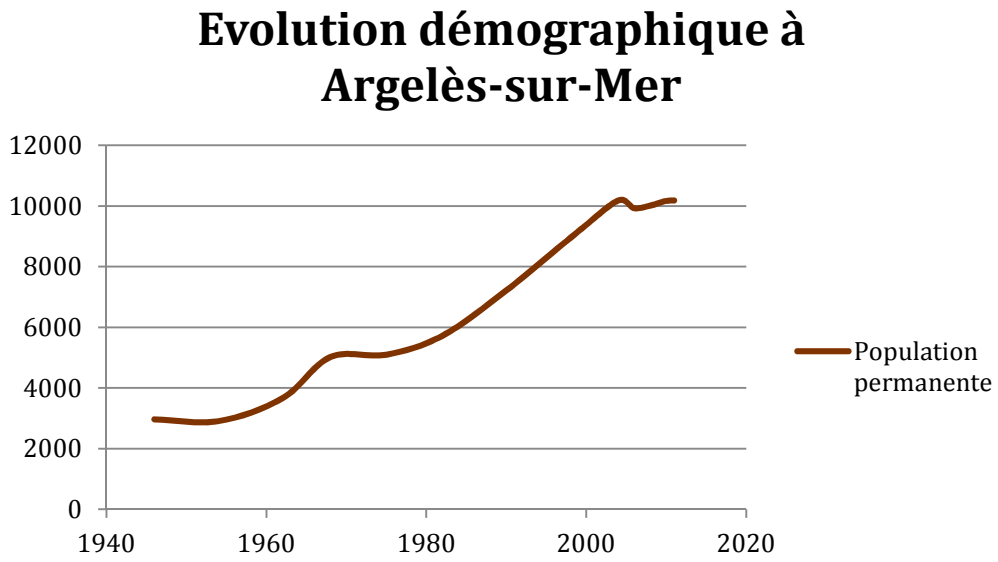


Figure 8 : Population d'Argelès-sur-Mer (source : INSEE et Aspic, réalisation Chloé Schiery)

Argelès-sur-Mer accueillait en 2011 10.182 habitants, sur une superficie de 5867ha, soit une densité de population de 1.74 habitant par hectare. Cette densité relativement faible peut s'expliquer par le relief : en effet, près de la moitié (48.49%) du territoire, soit 2845ha, est en zone ND (donc protégée et fermée aux nouvelles constructions) du fait de la protection des bois, montagnes et réserves naturelles, ce qui limite très fortement le peuplement de ces zones. Ainsi, si l'on exclut ces 2845ha de zone ND, la densité de population est de 3.37 habitants par hectare.

[6] Source : SEGESA, « Etude de préfiguration du Pays Pyrénées-Méditerranée », 1999

La proportion de résidences secondaires parmi les logements est très élevée par rapport à la moyenne nationale (9%) et importante par rapport à la moyenne de la région (19%) et du département (30%)[7] :

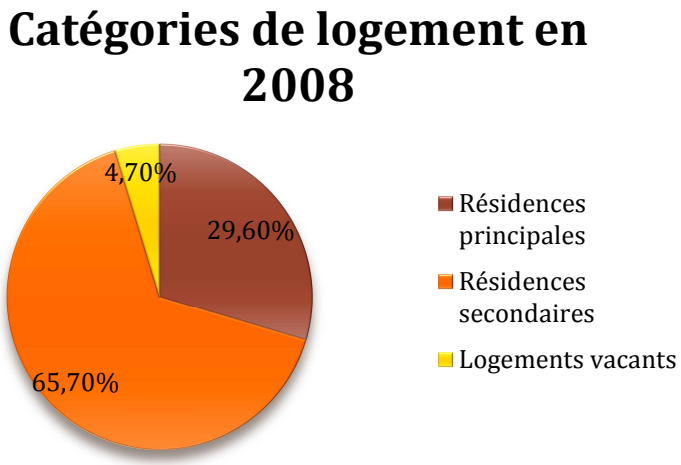


Figure 9 : Logements à Argelès-sur-Mer (source : Données INSEE et réalisation Chloé Schiery)

Cependant, on assiste à une évolution du logement : de plus en plus de personnes, notamment des retraités, viennent s'installer définitivement à Argelès-sur-Mer (et dans des villes littorales en général) : en 1999, les résidences principales représentaient 25,5% des logements, et les résidences secondaires 72,1% : il y a eu « résidentialisation » de la population. Ce phénomène, encore modeste, peut être révélateur d'une tendance sur le long terme, qui entraîne un rééquilibrage de la population entraînant des migrations du nord de la France (notamment le Nord-Est) vers le sud et surtout vers les villes littorales. Cette tendance est fortement liée au vieillissement de la population : les personnes souhaitent souvent profiter de leur retraite dans un endroit au climat doux.

Selon Marc Jaouen et Bruno Coussy[8], l'habitant ou résident permanent recherche une valorisation fonctionnelle des lieux, en demandant notamment de la fluidité et de l'accessibilité. Les lieux qu'il « pratique » sont la voirie, le stationnement, la gare et les services quotidiens. Il est dans une logique fonctionnelle.
On peut distinguer plusieurs catégories de populations :

- les **personnes âgées**, peu mobiles, se déplaçant beaucoup à pied et demandeuses de services de proximité,
- les **jeunes actifs**, très mobiles, motorisés, demandeurs d'activités de loisir et d'emploi,

[7] Source : INSEE
[8] Jaouen M., Coussy B., Mallet M., Labescat G., 2010, *Renouveler les espaces publics des stations littorales (Enjeux et démarches de projet)*

- les **familles**, motorisées également, demandeuses de services et d'emploi.

Ces catégories se retrouvent dans la répartition des logements au sein du territoire : les maisons de ville au cœur du village sont principalement occupées par des personnes âgées, et par des jeunes aux revenus peu élevés dans une moindre proportion. Les maisons individuelles avec jardin sont surtout occupées par des familles, mais également par des personnes âgées, aux revenus plus élevés. Enfin, les immeubles d'habitat collectif sont surtout occupés par des jeunes et par des familles.
La connaissance des modes de vie de ces différentes catégories de populations permet de mieux étudier les pratiques de mobilité des résidents permanents : la voiture est très utilisée, et son utilisation facilitée par les aménagements de la commune.

c) Population touristique et démographie variable

En 1999, il y avait 69 campings pour 12.000 emplacements. Avec 11.191 emplacements répartis dans 55 campings (en 2009), Argelès-sur-Mer est la ville proposant le plus d'hébergements touristiques de plein air en France.[9] La baisse du nombre de campings provient de difficultés financières liées aux diverses réglementations (notamment concernant le renouvellement de mobil-homes suite à de fortes intempéries), mais aussi de la perte de compétitivité globale du tourisme de masse sur le littoral. Certains terrains de camping ont été repris par la commune, qui y a créé des projets de logements collectifs comportant des logements sociaux, dans une logique de densification et de mixité sociale.
On constate cependant que cette diminution du nombre de campings n'a pas eu un impact très important sur la capacité totale d'accueil touristique, qui est restée constante, les campings existants s'étant agrandis. La commune propose également 537 chambres réparties dans 19 hôtels. Ce chiffre peu élevé montre la faible pratique du tourisme hôtelier.

En 1999, Argelès-sur-Mer totalisait 99000 lits, et représentait 1/6 du chiffre d'affaire du département (1/3 du chiffre d'affaires des communes du littoral). La capacité maximale d'accueil touristique de la commune est actuellement de 99829 personnes[10], ce qui élève sa population maximale à 110.011 personnes. Il s'agit du site présentant la plus forte capacité d'hébergement touristique du département.[11]

L'importante population en haute saison permet à la commune d'être classée en station de tourisme au niveau national, de bénéficier d'un surclassement démographique à 80.000 habitants.

[9] Source : Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, 2008, *Un nouveau régime juridique pour les communes touristiques et stations classées de tourisme*
[10] Source : POS de la commune, 2005
[11] Source : SEGESA, « Etude de préfiguration du pays Pyrénées-Méditerranée », 2009

Les nationalités de touristes les plus représentées à Argelès-sur-Mer sont en premier les hollandais, ensuite les britanniques, les belges, puis les allemands. [12] Ces populations sont généralement sensibles aux enjeux écologiques et sont très enclins à utiliser des modes de déplacements doux.

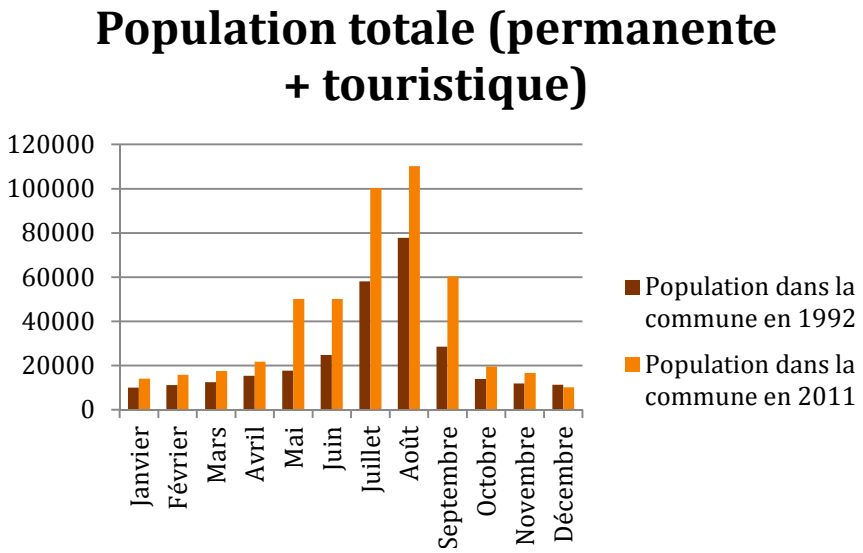


Figure 10 (Sources : POS de la commune, office du tourisme d'Argelès-sur-Mer, réalisation Chloé Schiery)

Au vu de ce graphique, on constate une très importante fréquentation touristique en juillet et août. Actuellement, les 10000 habitants permanents voient la population dans la commune se multiplier par 11 actuellement en été. Cette pratique existait déjà en 1992, mais a depuis évolué.
Les nouvelles pratiques sont la fréquentation au printemps et à l'automne, et sont principalement dues aux retraités, qui n'ont pas d'enfants à charge et sont donc libérés des contraintes de dates de vacances scolaires. Plus généralement, de plus en plus de touristes viennent à Argelès-sur-Mer avant et après la haute saison estivale pour éviter la foule et la chaleur parfois extrême (le climat reste très doux de mai à septembre). La fréquentation lors des autres mois de l'année est généralement liée aux gens possédant une résidence secondaire dans la commune et venant passer les vacances scolaires à Argelès-sur-Mer (Toussaint, fêtes de fin d'Année, Février), créant de petites pointes de population.

Toujours selon Marc Jaouen et Bruno Coussy[13], les personnes fréquentant une station touristique de manière périodique sont de différentes natures et n'ont pas les mêmes attentes concernant le territoire :

- Le **villégiateur « installé »** recherche une « valorisation utopique et existentielle » du lieu, il recherche de l'intimité, des commerces, et

[12] Source : entretien avec Mr Richaud, directeur de l'office du tourisme d'Argelès-sur-Mer
[13] Jaouen M., Coussy B., Mallet M., Labescat G., « *Renouveler les espaces publics des stations littorales (Enjeux et démarches de projet) », 2010*

circule principalement entre la plage, l'hébergement et les services. Il est dans une logique résidentielle et de style

- L'**excursionniste de passage** recherche une valorisation spectaculaire du lieu : il recherche une image forte et marquante, fréquentant pour cela les grands panoramas et les promenades. Il est dans une logique d'image et ludique.
- Le **visiteur en court séjour**, lui, recherche une valorisation consumériste du lieu, il attend que tous les services soient intégrés, fréquente l'office de tourisme, consomme beaucoup de services (hébergement, patrimoine, …), et est dans une logique touristique et d'hyper-service.

Ces trois catégories de visiteurs ne sont pas également représentées à Argelès-sur-Mer : en effet, les excursionnistes sont peu présents, tandis que les visiteurs en courts séjours semblent composer la majeure partie de la population temporaire, malgré une certaine logique de résidentialisation et donc une représentation croissante des villégiateurs installés.

Le fonctionnement de la commune est donc rythmé par les saisons et par les variations de la population. Mais pour bien comprendre les raisons de cette temporalité saisonnière, il faut comprendre ce qui la génère : pourquoi les gens viennent-ils habiter à Argelès-sur-Mer, et pourquoi y viennent-ils en vacances ? Quelles sont les conséquences de cet afflux de populations sur ce territoire, qu'elles soient économiques, culturelles et écologiques ?

d) Un solde migratoire positif favorisant l'étalement urbain

La France aura-t-elle bientôt la tête au sud ? C'est une question fréquemment posée par les analystes, démographes et économistes. En effet, les migrations à l'intérieur du territoire français métropolitain montrent ces dernières décennies une forte tendance à un déplacement massif de la population vers les communes littorales, et plus particulièrement vers celles du sud du pays, comme l'illustre la carte suivante :

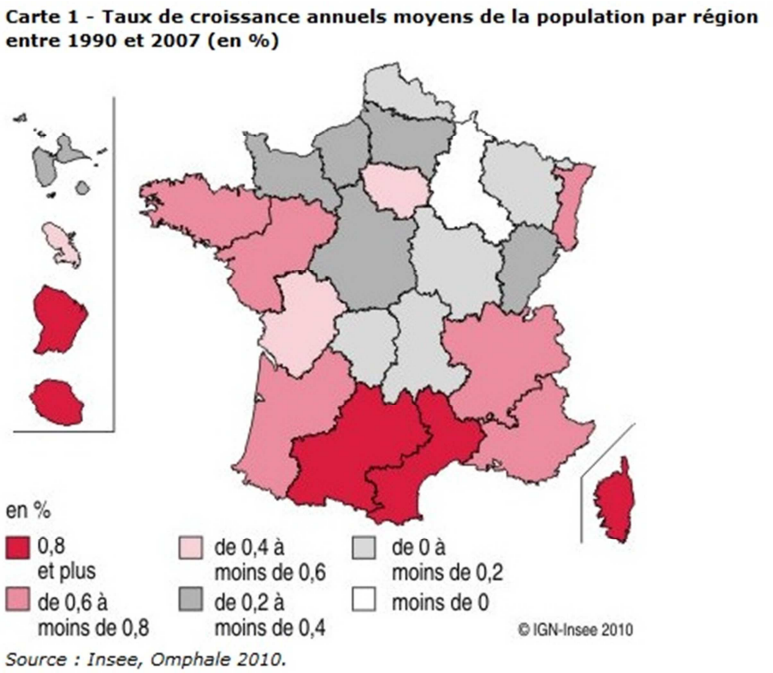


Figure 11 (Source : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1326)

On constate que le nord-est est particulièrement désaffecté, tandis que le Languedoc-Roussillon a un solde migratoire très nettement positif. La région est donc attractive, ce qui se traduit entre autres par le fait que 45% de ses habitants sont nés dans une autre région (en 1999).[14]

Au niveau local, nous avons vu précédemment que la commune avait une population en augmentation constante depuis plus de cinquante ans. Cette attraction, liée au climat doux et au littoral, a engendré un étalement urbain important, puisque le POS de la commune a longtemps demandé d'importantes surfaces de terrain par habitation construite. Cependant, la tendance actuelle est à la densification, avec une forte augmentation du COS et l'amélioration de l'offre de logement social.

[14] Source : Dossier INSEE « Le grand Sud-Est, chiffres clés » (2001)

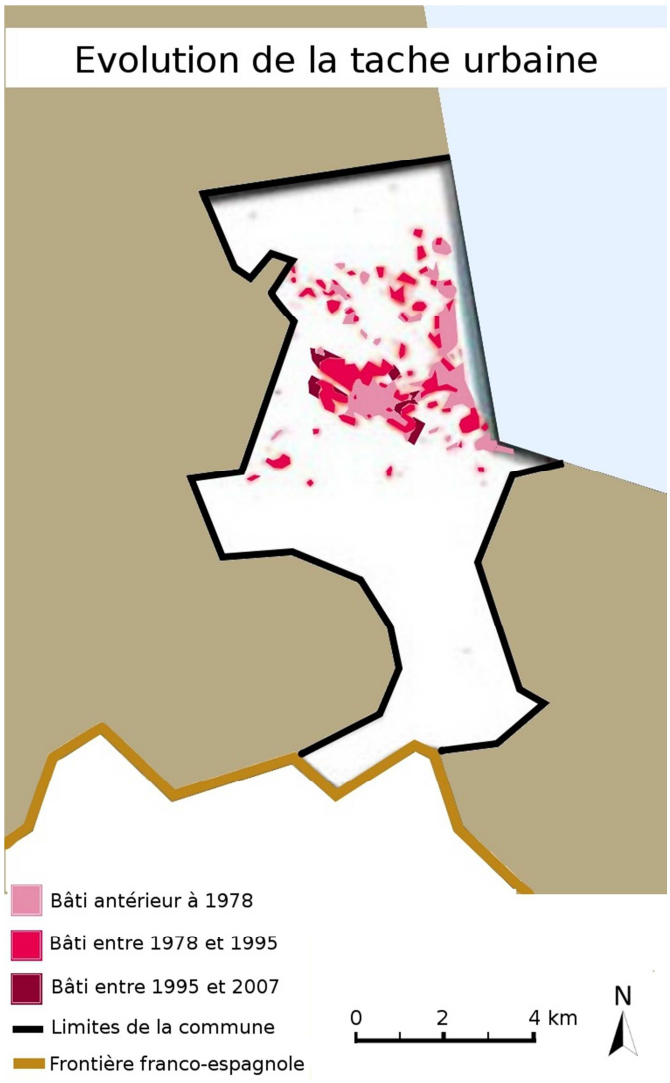


Figure 12 : étalement urbain (source : données Proscot, photos aériennes Google Maps, carte IGN 2007, réalisation Chloé Schiery)

On constate que la ville se structure autour de ses pôles d'origine (le vieux village et le littoral), mais également que les constructions les plus récentes tendent à créer une continuité du bâti, ce qui est en accord avec les prescriptions de la loi littoral, qui vise à favoriser une extension de l'urbanisation en continuité avec les agglomérations existantes.

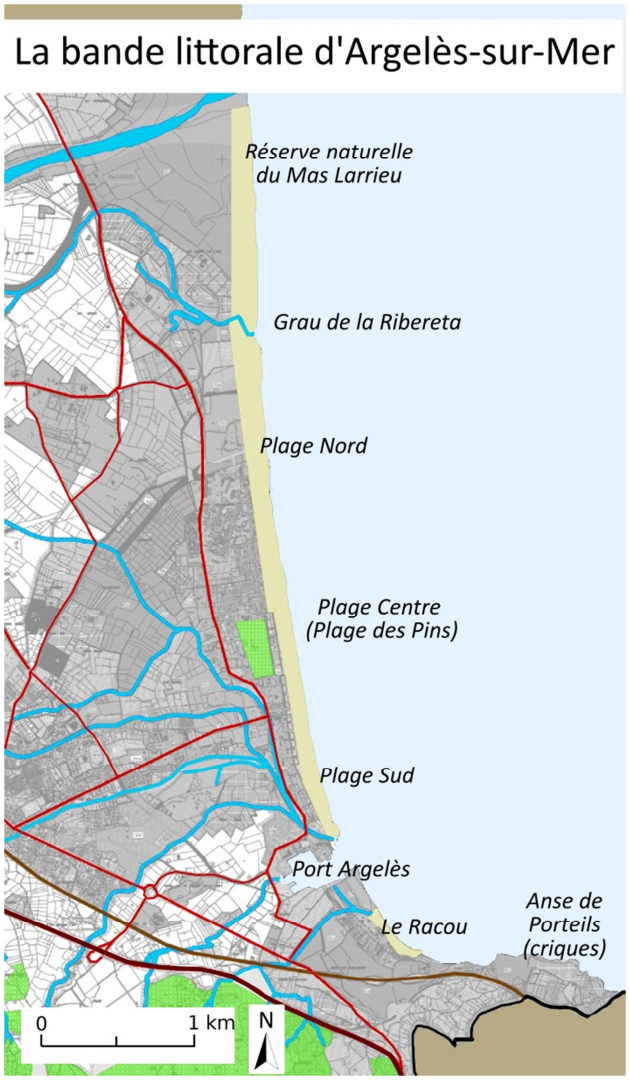
Cependant, la population nouvellement installée dans la commune est particulière du fait de son âge. En effet, en 2001, 19,2% des nouveaux arrivants dans les Pyrénées-Orientales étaient des retraités, contre une moyenne régionale de 13,7%. Ce pourcentage est élevé par rapport à la moyenne française, puisqu'en 1999 25% des habitants du Languedoc-Roussillon avaient plus de 60 ans, contre 21,3% en France métropolitaine.[15]
Cette catégorie de personnes engendre de nouveaux usages et temps de l'espace : elles ne travaillent pas, donc peuvent se déplacer en journée, elles consomment différemment (relance des commerces de proximité) et utilisent des services comme l'aide à domicile, le transport à la demande ou les

[15] Source : Dossier INSEE « Le grand Sud-Est, chiffres clés » (2001)

prestataires de santé. Leur pratique de la mobilité est très particulière puisque ces personnes sont assez peu motorisées, favorisent la marche à pied ou les transports en commun, mais nécessitent des aménagements pour garantir l'accessibilité des espaces publics.

L'afflux de population permanente ayant été explicité, il faut également se pencher sur les raisons de l'afflux touristique. Qu'est-ce qui attire tant de touristes à Argelès-sur-Mer ? C'est à la fois le climat, les espaces naturels et les activités proposées.

e) Un environnement naturel particulier



La commune d'Argelès-sur-Mer dispose d'une situation particulière, car elle regroupe sur son territoire une importante bande littorale, une zone de relief montagneux, des forêts protégées et une réserve naturelle à la richesse faunistique remarquable.

Le littoral est le premier critère dans le choix d'Argelès-sur-Mer comme destination touristique. L'absence de front de mer bétonné est un atout indéniable par rapport aux stations créées *ex nihilo* comme la Grande-Motte. Argelès-sur-Mer est la ville des Pyrénées-Orientales possédant la plus longue façade maritime, avec près de 10 kilomètres de côtes (dont 7 de sable et 2 de crique)[16].

Figure 13 (source : données Géoportail, site de la commune, fond de carte POS de la commune, réalisation Chloé Schiery)

Cependant, certaines parties de la bande littorale sont fragiles, et sujettes notamment à l'érosion, comme la plage du Racou. Actuellement, on y apporte

[16] Source : site internet de la commune

du sable tous les ans pour compenser cette érosion, mais cette pratique n'est pas durable et ces zones très touristiques sont fortement menacées.[17]




Figure 14 : Une des criques de l'anse de Porteils et une vue globale de la plage centre, avec les Albères en fond (Source : http://fr.argeles-sur-mer.com)

L'Etat aménage actuellement le « sentier littoral », chemin longeant la côte, dont l'objectif est de relier la réserve naturelle du Mas Larrieu (au nord d'Argelès-sur-Mer) à Cerbère (ville frontalière). L'entretien de ce sentier sera confié à la CCAV.



Figure 15 : Le sentier littoral longeant la côte rocheuse (Source : http://fr.argeles-sur-mer.com)

La commune d'Argelès-sur-Mer possède une partie importante de son territoire en zone montagneuse : le massif des Albères, appartenant aux Pyrénées, rejoint la mer non loin, au niveau de la côte rocheuse des Albères. De nombreux chemins de randonnée parcourent ces montagnes, et des tours et observatoires sont visités par de nombreux touristes randonneurs.

[17] Source : SEGESA, « Etude de préfiguration du Pays Pyrénées-Méditerranée »

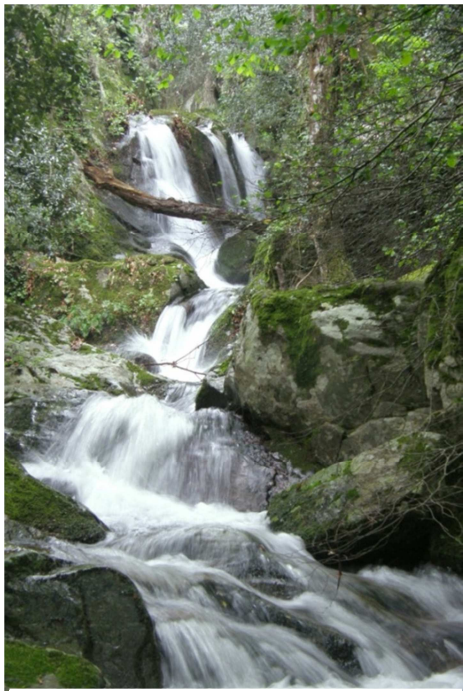


Figure 16 : La rivière de la Massane lors de son départ dans les Pyrénées (source : http://fr.argeles-sur-mer.com)

Les espaces boisés couvrant ces montagnes sont classés et protégés au titre du L 130-1, tandis que d'autres espaces sont protégés par la loi montagne. De plus, ces espaces naturels appartiennent à des ZNIEFF de types 1 et 2.

La CCAV entretient et balise 230km de sentiers de randonnée mis à disposition des randonneurs. Elle a engagé un partenariat avec le Conseil général des Pyrénées-Orientales pour inscrire ses sentiers au PDIPR (plan départemental des itinéraires des plans de promenade et de randonnée)
En effet, les excursions de randonnée ont une portée touristique importante, en amenant des personnes à Argelès-sur-Mer pour la découverte de son environnement naturel, et plus particulièrement de la richesse des écosystèmes présents (flore et faune méditerranéennes et montagnardes).



Figure 17 : Forêt de chênes liège dans le massif des Albères (Source : http://fr.argeles-sur-mer.com)

La réserve naturelle du Mas Larrieu, classée en 1984, s'étend sur 145ha au niveau de l'embouchure du Tech. Elle possède ainsi une façade littorale, qui appartient au domaine public maritime. Elle est faite d'une large plage aux dunes mobiles, et possède une flore particulière, notamment une roselière et une forêt riveraine où l'on recense 42 espèces ligneuses.[18]

[18] Source : SEGESA, « Etude de préfiguration du Pays Pyrénées-Méditerranée »

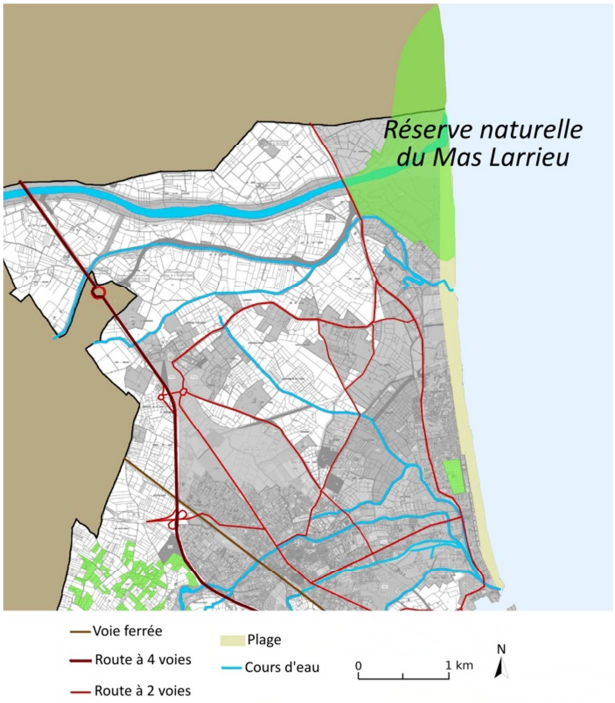


Figure 18 : localisation de la réserve naturelle du Mas Larrieu (source : POS de la commune et réalisation Chloé Schiery)

On constate que, du fait de la surface importante de ZNIEFF (zones d'importance écologique faunistique et floristique), le développement du bâti et des équipements ne peut se faire que dans la moitié Nord de la commune, ce qui limitera notre périmètre d'étude à cette partie. Les ZNIEFF étant secteurs d'intérêt particulier sur le plan écologique, elles ne constituent pas des mesures de protection, mais sont prises en compte dans la rédaction des documents d'urbanisme. La mairie d'Argelès-sur-Mer a établi ces zones en 1991 à la demande du ministère de l'environnement. Elles ont été classées en zones ND, non ouvertes à la construction de nouveaux bâtiments :

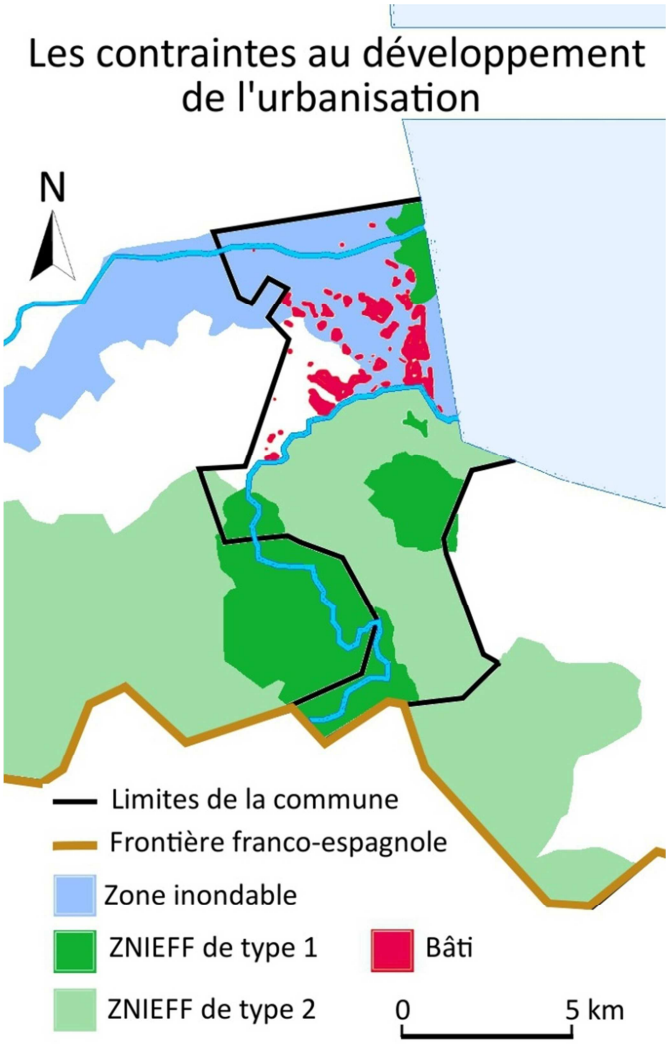


Figure 19 : Les ZNIEFF et zones inondables comme limites de l'urbanisation (Source : données et fond de carte Proscot et réalisation Chloé Schiery)

2. Le fonctionnement de la commune

a) Répartition de la population

A l'origine constituée de diverses entités, la structure urbaine d'Argelès-sur-Mer tend à s'unifier autour de ses anciens pôles. Cependant, on peut distinguer des zones présentant d'importants peuplement et activités :

- Le **centre village**, appelé aussi vieux village ou plus simplement le village, constitué de maisons de village anciennes, accueillant de nombreux commerces.
- La **zone d'hébergement de plein air**, située dans une plaine naturelle au nord de la commune. C'est une des parties de la ville autrefois réservée à la production agricole, dans laquelle des exploitants agricoles ont créé des hébergements de plein air dans

les années 50.

- La **zone des plages**, bande longeant le littoral. C'est le cœur de la station balnéaire, qui a été développé dès la fin du XIXème siècle.
- La **zone Port-Racou**, composée de deux entités qui se sont reliées avec la construction de résidences à partir des années 80. Le Racou est une commune libre rattachée à Argelès-sur-Mer, comportant des villas anciennes aujourd'hui louées en saison. La zone de Port Argelès, elle, a été aménagée plus tardivement, pour répondre à la croissance démographique et à l'afflux touristiques dans les années 80, et présente donc des infrastructures plus modernes, des résidences de logement collectif et des parkings de grande taille.
- La **zone artisanale et commerciale**, récente, destinée à dynamiser la commune en y amenant des commerces et de nouveaux types de services et en créant de l'emploi.

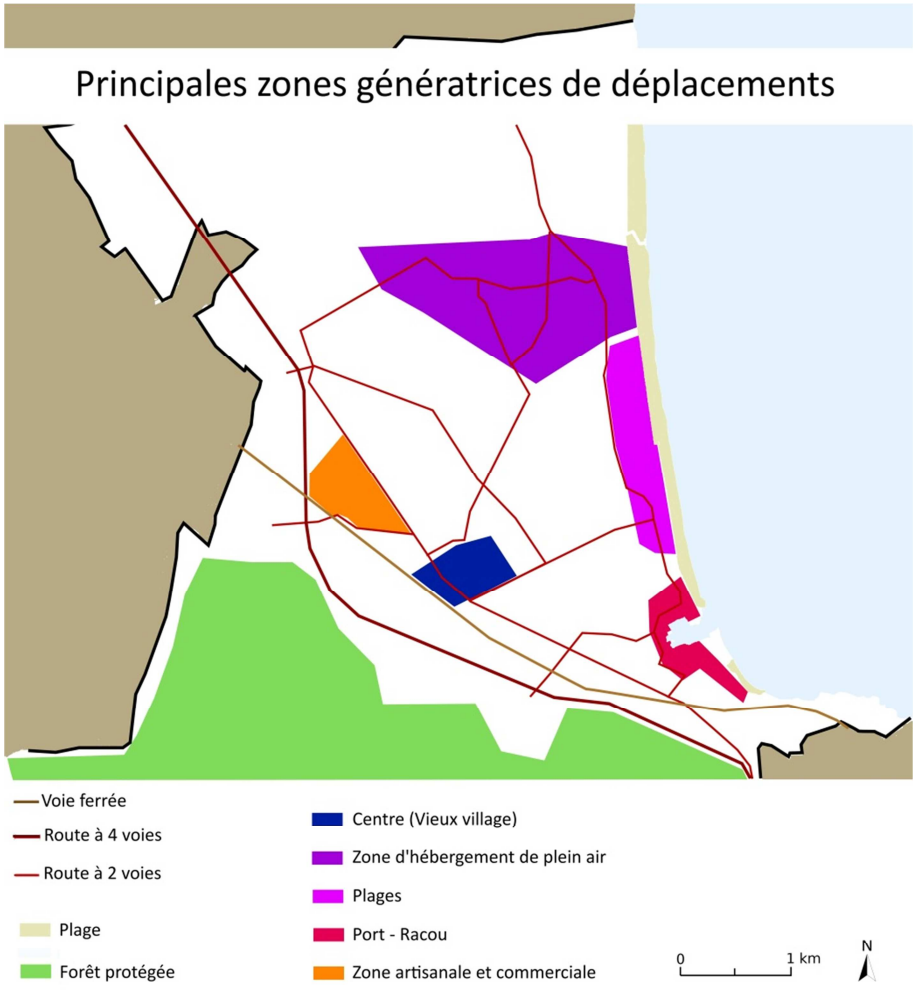


Figure 20 (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery)

Malgré une forte proportion de logements individuels favorisant l'étalement urbain, on peut constater que les résidents permanents de la commune occupent principalement le centre village et ses faubourgs :

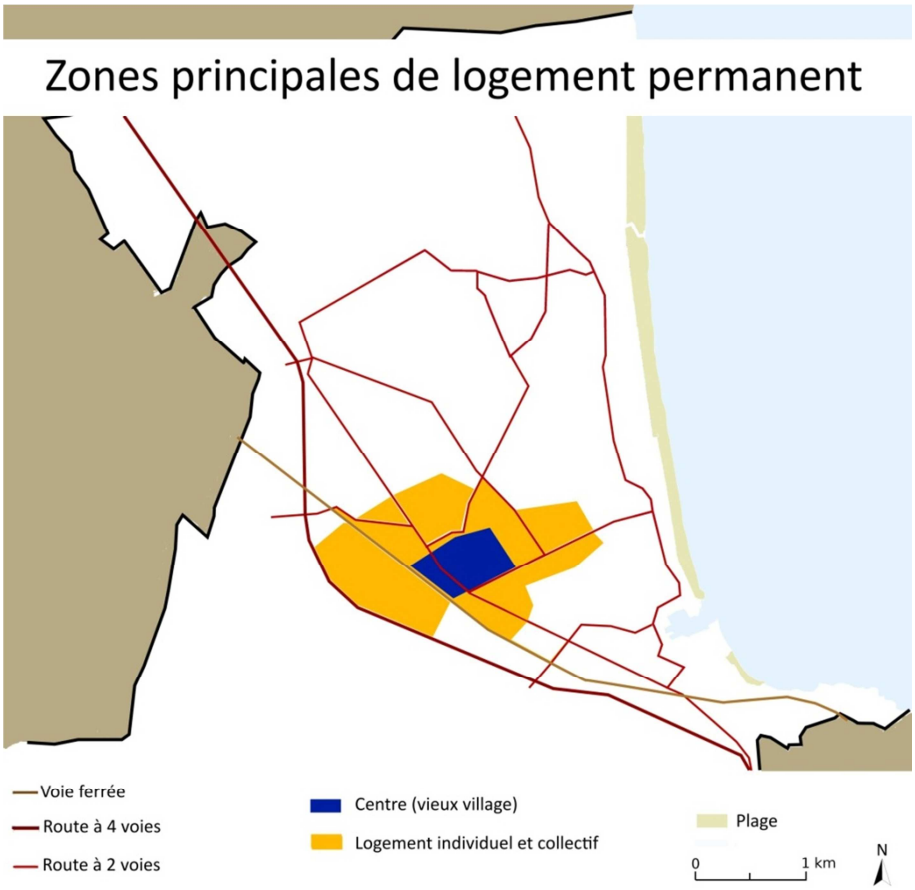
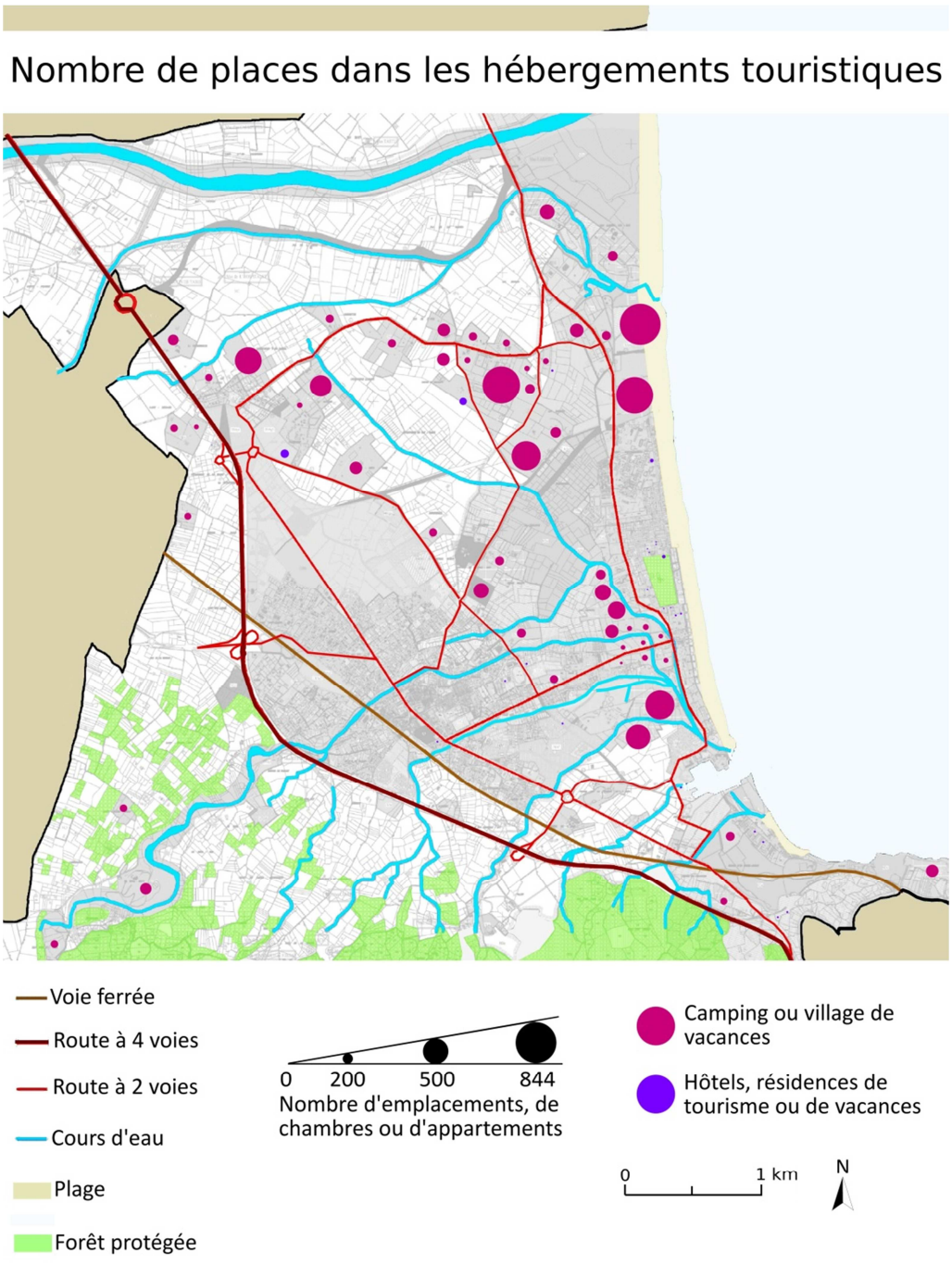


Figure 21 (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery)

La faible occupation des logements situés le long des plages et dans la zone Port-Racou est liée à la forte saisonnalité de la commune : ces zones sont délaissées hors saison car l'activité y est alors faible. De plus, les habitants permanents ne souhaitent pas loger dans ces zones très encombrées en haute saison, et les propriétaires préfèrent louer leurs logements à la semaine en haute saison (pour des raisons de rentabilité évidentes), ce qui freine l'offre de logement le long du littoral.

Lors de la saison touristique, si les hébergements sont répartis dans toute la partie de plaine de la commune, on peut cependant constater que le poids de certaines zones est plus fort en quantité de personnes hébergées :



Cela nous permet d'identifier trois principales zones de résidence des touristes :
La **zone d'hébergement de plein air**, offrant de nombreux campings et villages de vacances avec de fortes capacités d'accueil.
La **zone des plages**, où l'offre d'hébergement est plus diversifiée, comportant des campings de taille petite et moyenne, des hôtels, des villas et des logements collectifs
La **zone du Port et du Racou**, où l'on trouve peu de campings mais des logements collectifs (zone du Port) et des villas pittoresques (zone du Racou).

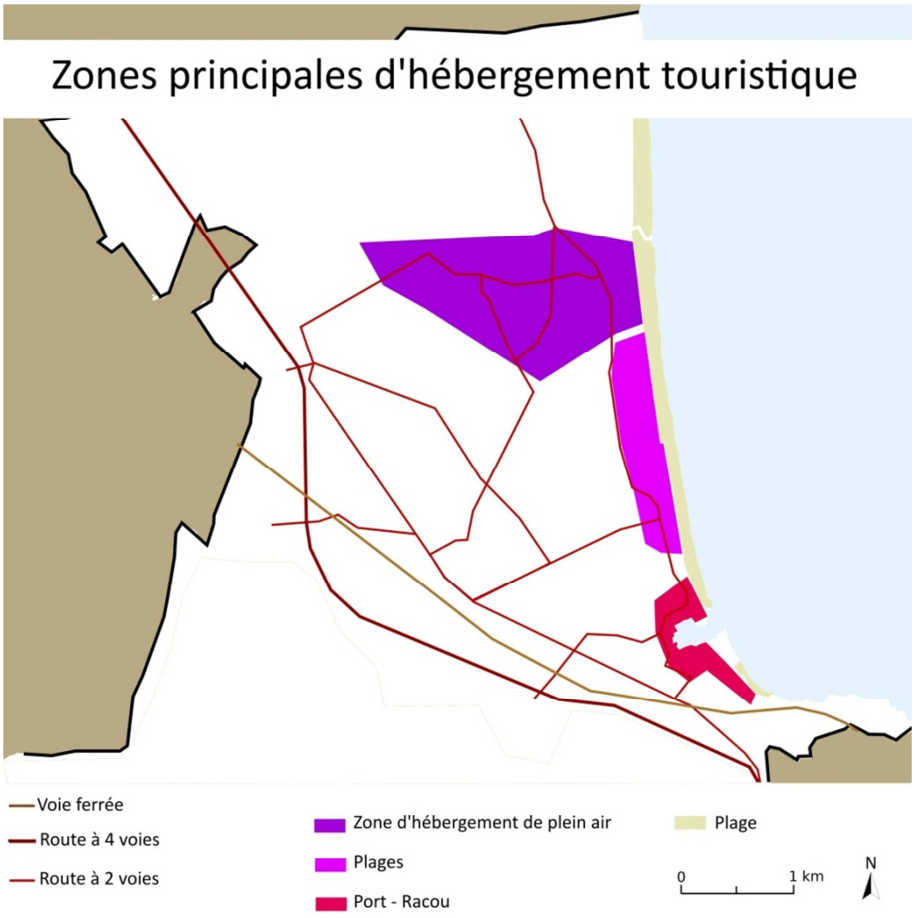


Figure 22 : Les trois principales zones de résidence des touristes (source : réalisation Chloé Schiery)

b) Zones d'activités

Concernant les activités permanentes (non dépendantes de l'accueil de touristes), on peut différencier les fonctions en deux types : les fonctions de loisirs et les fonctions de commerce et services. La fonction emploi n'est pas approfondie ici, car l'emploi étant essentiellement lié au tourisme, au commerce et aux services, les zones offrant des emplois à l'année sont les mêmes que celles offrant des loisirs, des commerces et des services.

Les commerces et services sont principalement situés dans le centre village et dans la zone artisanale et commerciale :

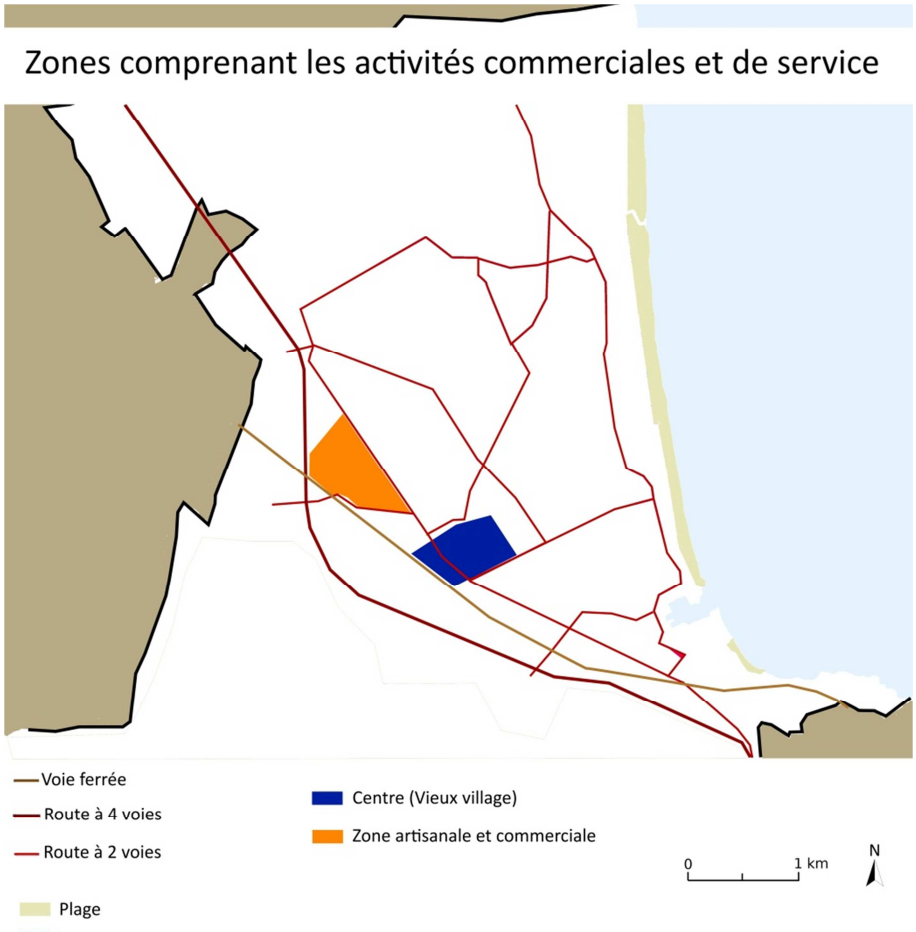


Figure 23 (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery)

Le **centre** regroupe les petits commerces, un marché, des buralistes, mais également des services tels que buralistes, poste, gare, antenne de l'office du tourisme, banques…
La **zone artisanale et industrielle** comporte un hypermarché, un supermarché discount, un fast-food, des services de santé, des banques ou encore des traiteurs. Elle génère près de 1000 emplois.

La plage et le port ne sont pas des zones commerciales à proprement parler, les activités économiques y sont basées sur la vente de vêtements et matériel de plage, les petites surfaces et la restauration.

Le port d'Argelès-sur-Mer est un port de plaisance, où prend place un marché très apprécié avec notamment la vente de poissons à la criée. Il n'entre donc pas dans une logique fonctionnelle permanente.

Les zones de loisirs sont les mêmes que les zones de commerce : en effet, à l'exception de quelques infrastructures en bord de littoral offrant des loisirs toute l'année (principalement situées au nord de la commune), la commune voit son offre de divertissements diminuer drastiquement dès la saison estivale terminée. Il reste les cafés du centre village, mais la plupart des argelésiens pratiquent des loisirs à l'extérieur de la commune (ils se déplacent à Perpignan ou en Espagne).



Figure 24 : Une rue du cœur de la station balnéaire au mois de décembre (Source : réalisation Chloé Schiery)

Lors de la saison estivale, les activités touristiques viennent s'ajouter et parfois se substituer aux activités permanentes. On peut distinguer diverses zones d'activités : les zones de loisirs, les zones d'attrait patrimonial ou naturel, mais également les zones de commerces et services.

Les zones de loisirs sont pratiquées de manière diurne et nocturne. En haute saison, la ville possède une large palette d'activités, pour la plupart localisées le long du littoral : un casino, un karting, un bowling, des bars et boîtes de nuit, mais également de nombreuses activités nautiques comme la planche à voile, le pédalo ou les sports de plage.



Figure 25 : l'allée Jules Arolles, dite "allée des Pins", très fréquentée en haute saison et le casino de la plage, comportant un restaurant et une boîte de nuit (source : réalisation Chloé Schiery)

On peut donc aisément localiser les zones de loisirs dans la commune :

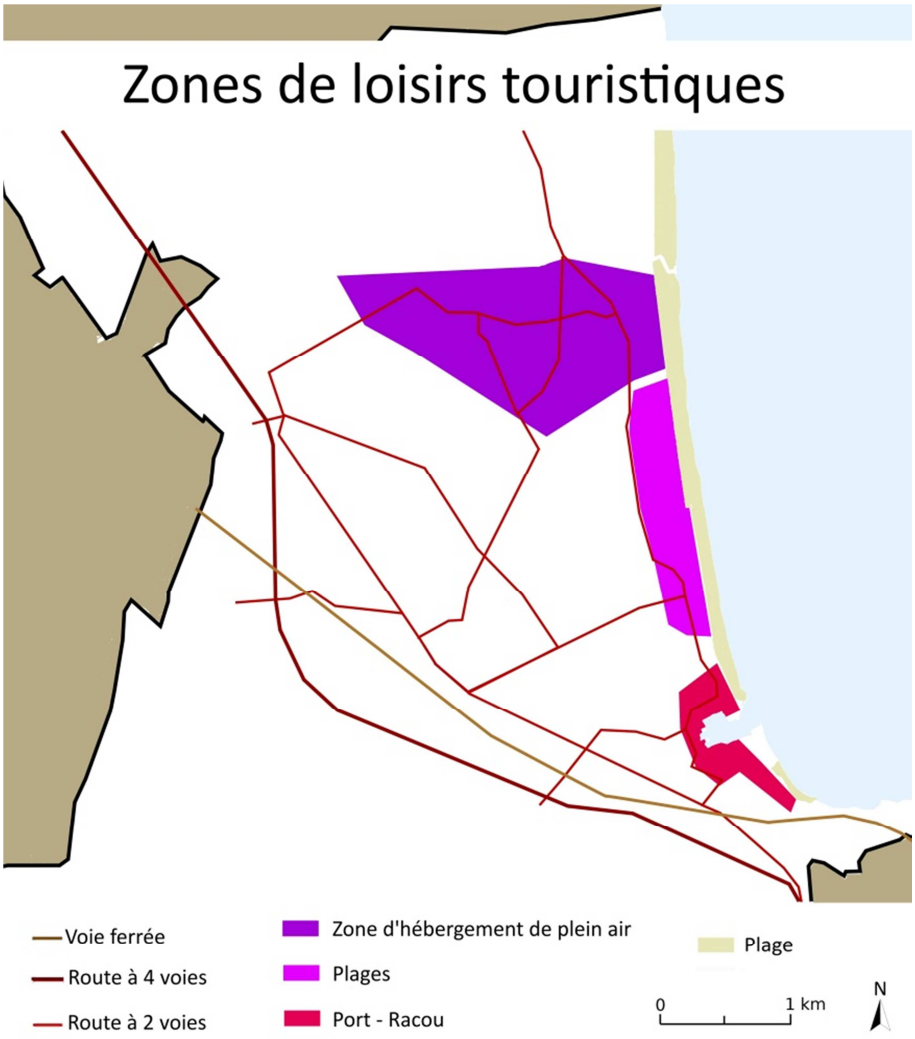


Figure 26 : Zones de loisirs (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery)

On constate que les zones de loisirs touristiques sont les mêmes que les zones d'hébergement touristique. Cela est dû au fait que les propriétaires d'établissements ont su s'installer à proximité des lieux de résidence, et à l'attrait du littoral. De plus, de nombreuses activités de loisirs (soirées, activités sportives, animations) sont proposées dans les campings.

Les zones d'attrait touristique sont celles présentant un intérêt patrimonial ou culturel. Elles sont pratiquées en journée, pour des excursions de plusieurs heures, voire plusieurs jours pour les randonnées en montagne.
Le vieux village est très apprécié pour son aspect pittoresque, l'ambiance animée et l'architecture typique du Sud, avec des façades colorées et une végétation foisonnante :



Figure 27 : La rue Vermeille, une rue typique du vieux centre (source : réalisation Chloé Schiery)

Le massif des Albères et la forêt protégée qui le recouvre sont également une zone clé pour les randonneurs, mais également pour les familles : un spectacle d'aigles se tient dans un ancien château au pied de la montagne. Un festival, les Déferlantes d'Argelès-sur-Mer, se tient également dans le parc de ce même château tous les ans début juillet.



Figure 28 : Randonneurs dans la réserve naturelle de la Massane (source : quoide neufweekend.com)

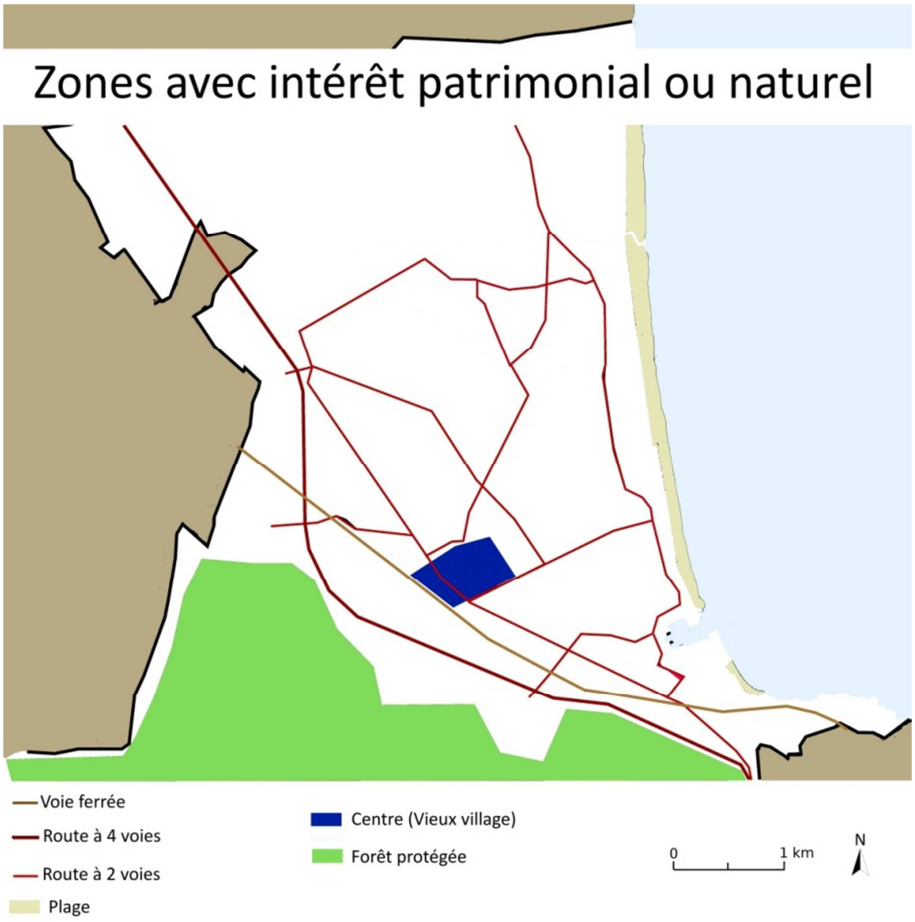


Figure 29 (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery)

Les zones de commerce et de services sont globalement les mêmes qu'en basse saison, car les commerces saisonniers sont peu représentés face aux grandes surfaces de la zone artisanale et commerciale et aux nombreux commerces traditionnels et artisanaux du vieux village.

Les touristes recherchent, en matière de commerces, l'authenticité des marchés et la facilité ainsi que les bas prix des grandes surfaces. Leurs premières demandes en matière de commerce lorsqu'ils recherchent des informations concernent donc les marchés (le principal étant celui du vieux village, celui du port étant moins important et moins fréquemment ouvert) et les grandes ou très grandes surfaces (ils sont alors dirigés vers l'hypermarché et le supermarché discount de la zone artisanale, le supermarché discount se trouvant entre le vieux village et la plage étant généralement saturé). Il existe trois petites surfaces à Argelès Plage, ainsi que diverses épiceries dans les campings et le long du littoral, mais elles sont plus utilisées comme solutions d'appoint.

3. Déplacements et mobilités

La particularité du territoire argelésien est de devoir faire face à deux types de flux, qui ne sont pas constants au fil de l'année :
- les **flux induits par la croissance urbaine**, notamment le transit domicile-travail
- ceux **générés par l'afflux touristique** et les usages entre les divers pôles d'attraction (Argelès, Côte Vermeille, frontière espagnole…), qui viennent s'ajouter aux flux précités[19]

Le problème de ces deux types de flux est qu'ils entrent en concurrence, car ils utilisent le même réseau viaire. Un surdimensionnement des équipements n'étant ni envisageable ni souhaitable (du fait de la consommation de sol et des coûts trop élevés pour une commune de cette taille), il faut réfléchir aux différentes pratiques de mobilités selon le type de population et la saison, et les prendre en compte dans chaque proposition d'aménagement dans la commune. La mobilité à Argelès-sur-Mer ayant schématiquement deux dimensions (annuelle et saisonnière), ces dimensions doivent être mieux articulées pour permettre une cohabitation pérenne de ces deux types de flux.

a) Flux internes

Nous avons vu que deux types de flux entrent en concurrence sur le réseau routier. L'un des principaux enjeux de ce projet est de limiter la gêne occasionnée par les flux saisonniers.

Les espaces de la ville ont été pensés pour faciliter les déplacements en voiture, les touristes venant dans les campings se déplaçant souvent avec leur propre véhicule.
Dans la ville, quasiment tous les parkings sont gratuits. Ils sont en nombre conséquent (3500 places gratuites sur l'ensemble de la commune) et

[19] Source : SEGESA, « Etude de préfiguration du Pays Pyrénées-Méditerranée », 2009

beaucoup sont non goudronnés puisque leur utilisation est estivale. Il n'y a pas de problème de traitement du sol.



Figure 30 : Le parking du Valmarie, offrant 500 places de stationnement à proximité du port (Source : réalisation Chloé Schiery)

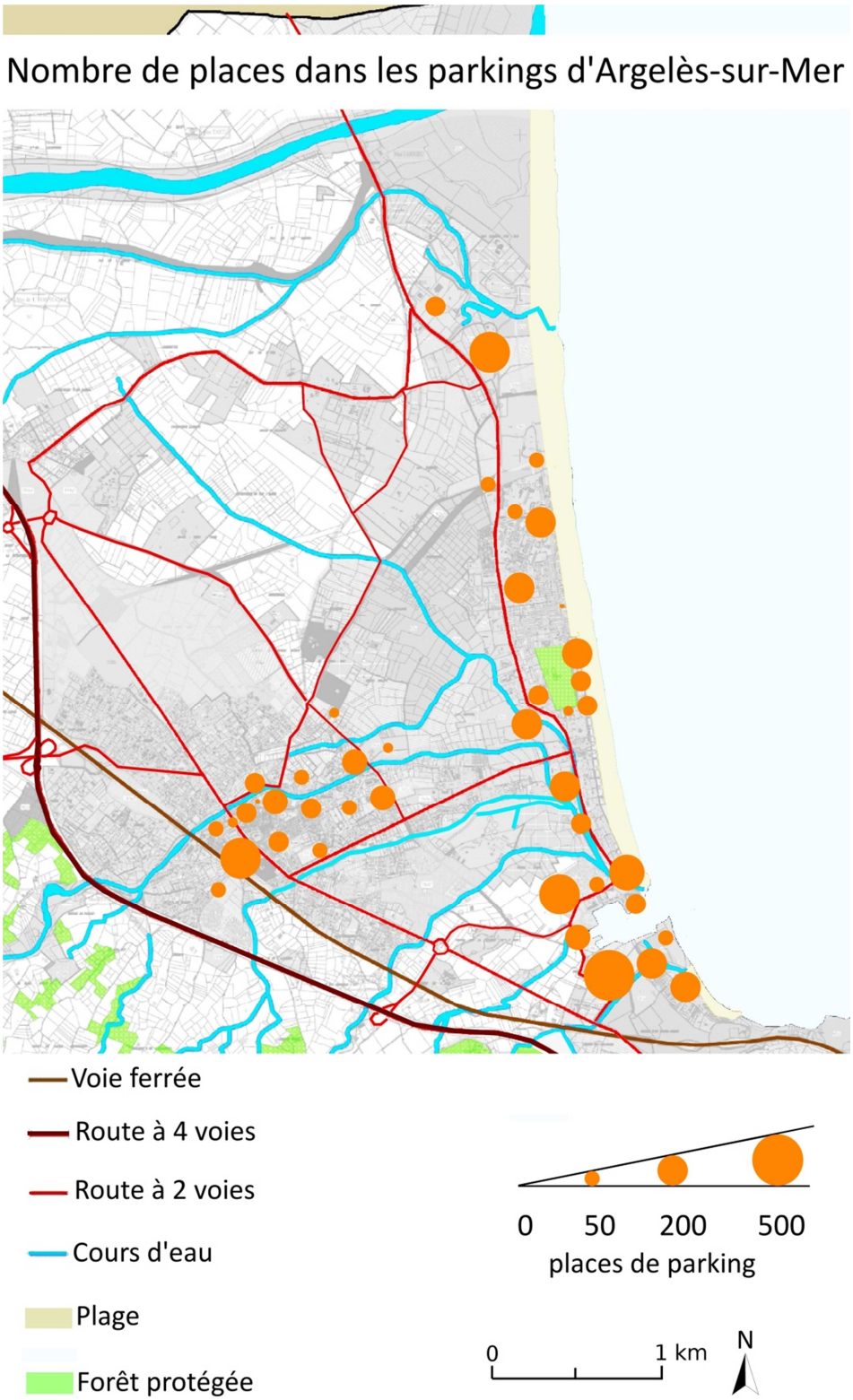


Figure 31 (Sources : bureau communication de la mairie d'Argelès-sur-Mer, fond de carte POS de la commune, réalisation Chloé Schiery)

On constate en lisant cette carte que les parkings sont principalement situés au village et le long du littoral. Ils sont donc plutôt bien situés, car à proximité des zones d'hébergement, de loisirs, de commerces et de services. Les parkings de la zone artisanale et commerciale ne sont pas des parkings

communaux mais appartiennent aux commerces. De même, on ne voit pas de campings dans la zone d'hébergement de plein air malgré la forte population qu'elle accueille, car les campings possèdent leurs emplacements et parkings propres.
Ces parkings sont peu remplis en hiver et saturés en été. La pratique du « parking sauvage » est donc très répandue en haute saison : sur les pistes cyclables, sur les arrêts de bus, etc…
Les efforts en matière de requalification touristique passant par une mise en valeur du patrimoine, la commune tente de mettre en avant le village, et d'améliorer son accès. Pour cela, de nombreux parkings existent autour du centre historique, et une navette gratuite les relie au centre-ville, tous les jours de 10h à 13h, de mi-juin à mi-septembre.[20]

On peut tracer un réseau routier sommaire de la commune en désignant les différentes voies :

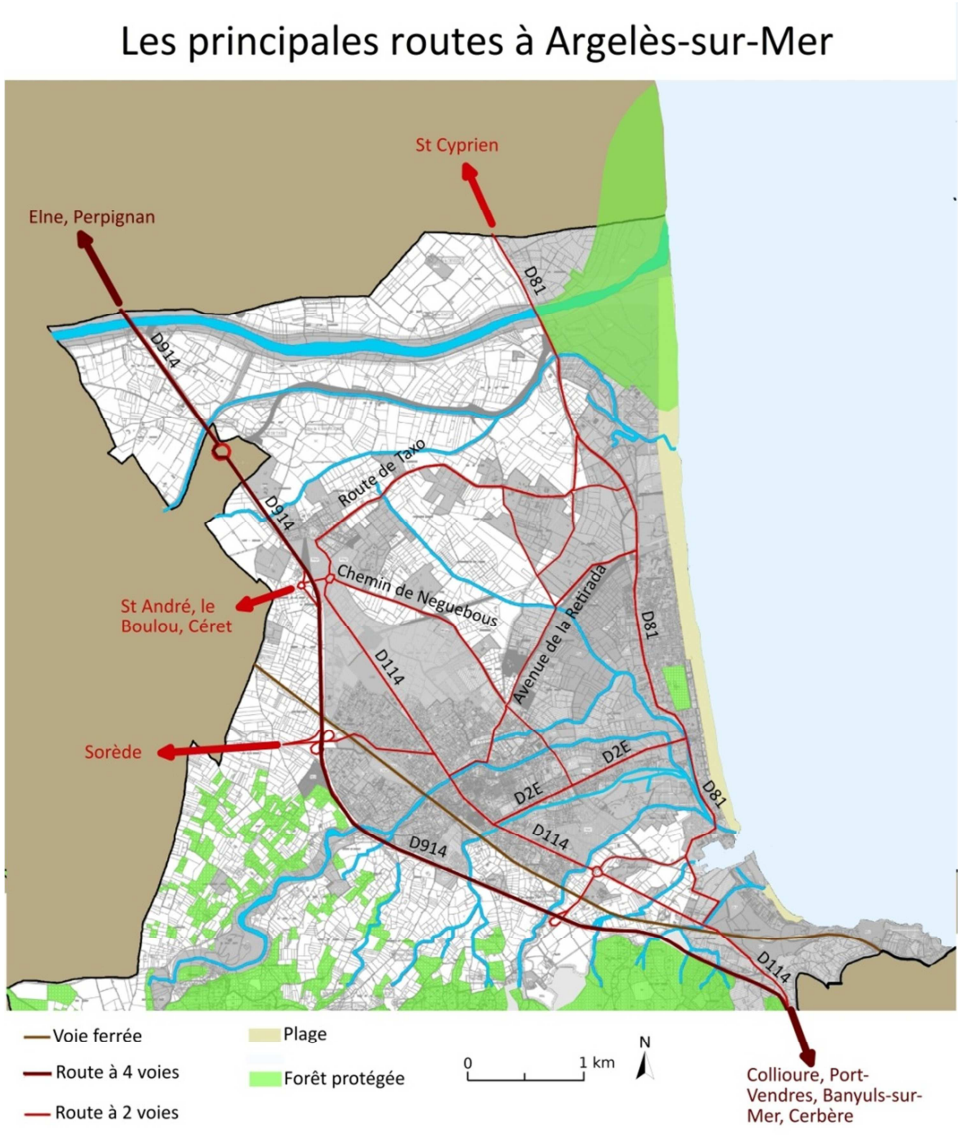


Figure 32 (Sources Géoportail, fond de carte POS, réalisation Chloé Schiery)

[20] Source : http://fr.argeles-sur-mer.com

On observe un maillage assez régulier de la commune par des routes départementales, ainsi qu'une possibilité de contournement de la commune via la route départementale 914 (qui est une 2x2 voies). Cependant, ce contournement n'est pas toujours pratiqué, et la mise en place de nombreux sens uniques pour créer des pistes cyclables, surtout dans le centre, amène les touristes à se perdre, provoquant ainsi encore plus de congestion.

La circulation en vélo n'a pas toujours été aisée à l'intérieur de la ville, et la volonté récente d'amélioration des voies cyclables n'a pas encore résolu tous les problèmes de circulation cycliste. En effet, les pistes cyclables manquent de continuité, et restent dangereuses car rarement adaptées.

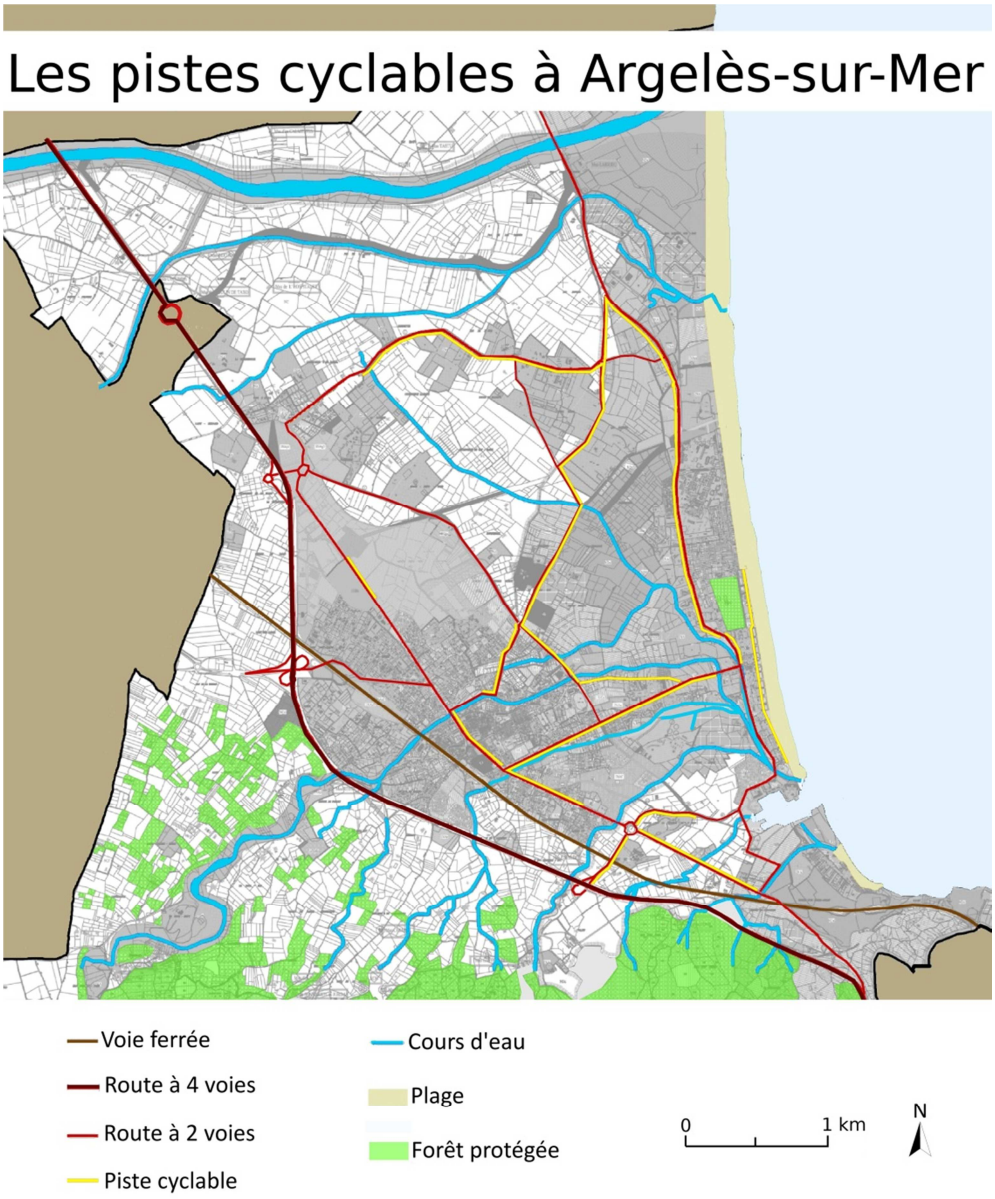


Figure 33 : plan des pistes cyclables en 2012 (Source : brochure de l'office du tourisme, réalisation Chloé Schiery)

Les résidents permanents n'empruntent pas beaucoup ce moyen de transport. Cependant, les touristes sont plutôt enclins à se déplacer en vélo : en effet, beaucoup de touristes viennent du nord de l'Europe (Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Royaume-Uni), où la pratique du vélo est beaucoup plus développée, notamment grâce à de meilleures infrastructures. Ces nord-européens amènent souvent leur propre vélo, et sont enclins à les utiliser pour leurs déplacements quotidiens. Les touristes français se déplacent beaucoup moins par ce moyen : seuls 4,5% d'entre eux déclarent faire du vélo sur leur lieu de vacances. [21]

Un aspect important d'une politique cyclable est que la présence d'infrastructures cyclables doit être accompagnée d'une offre matérielle pour les touristes : ils n'amènent pas toujours leur vélo, et en louent un à condition que les coûts soient plus faibles qu'avec un déplacement en automobile.
Il existe actuellement quatre entreprises de location de vélos à Argelès-sur-Mer, dont trois s'adressant plus particulièrement aux touristes (la quatrième est plus orientée vers le matériel pour sportifs de haut niveau). Voici la moyenne de leurs tarifs :

Tarif moyen	1 JOUR	1 SEMAINE	2 SEMAINES	4 SEMAINES
Entreprise 1	16	39.2	78.4	156.8
Entreprise 2	17.2	43.5	79.7	154
Entreprise 3	16.6	55.4	99.8	198.6
Moyenne	16.6	46	86	169.8

Ces tarifs élevés ne sont pas pour autant rédhibitoires : la multiplication des entreprises de location de vélos prouve un potentiel de cyclistes et une demande élevés. Certains campings proposent également la location de vélos. La mise en place d'un système de vélos en libre-service proposés par la commune serait intéressante, notamment en plaçant des bornes de location aux endroits stratégiques pour les déplacements des touristes (proche des campings, des plages, au village…). Cependant, cette solution est onéreuse et n'existe pour l'instant que dans des agglomérations de taille plus conséquente.

La commune a cependant des espaces et une situation favorables aux déplacements doux : le climat doux ne contraint pas les gens à se protéger dans des habitacles, les espaces naturels sont propices à la balade à petite vitesse, et le territoire communal est suffisamment peu étendu pour permettre des déplacements en utilisant des modes actifs (vélo ou marche).

[21] Source : Fiche n°6 « Le vélo : enjeu de développement touristique » sur http://www.dev.departements-cyclables.org

Un espace intéressant pour la cohabitation de plusieurs modes de transport est la promenade du front de mer : longeant une partie de la côte, elle est très fréquentée. Cette voie longue d'1,6km, construite dans les années 80, permet aux vélos, rollers et PMR de voir leur circulation facilitée, et par là même leur accessibilité à la plage :



Figure 34 : la promenade du front de mer à la Plage centre (source : réalisation Chloé Schiery)

Les pins et palmiers plantés le long de ce chemin créent de l'ombre et créent un décor agréable, favorisant la promenade même par forte chaleur.



Figure 35 (Source : réalisation Chloé Schiery)

Pour circuler à l'intérieur de la commune, le seul moyen de transport collectif est le petit train : il est gratuit en basse saison, payant en haute saison (en moyenne 2,20€ le trajet). Il dessert les plages et le village, et est très emprunté par les touristes, qui peuvent l'utiliser gratuitement si la société du petit train a signé un contrat avec leur camping, ce qui est très fréquent. Un véhicule de petit train, composé d'une « locomotive » et de plusieurs « wagons » (leur nombre étant modulé en fonction de la saison et donc de la fréquentation), est prévu pour accueillir jusqu'à 50 personnes.



Figure 36 : Le petit train (source : site web de la commune)



Figure 37 : Trajet du petit train (source : trainbus.fr)

Ce moyen de transport est très utilisé, et participe à la réputation de la commune de par son image de service de proximité, chaleureux et pittoresque.

b) Flux externes

En plus de l'opposition flux permanents/flux saisonniers, il existe un autre conflit entre les flux externes (traversée, arrivée ou départ de la commune) et internes (déplacements dont le point de départ et le point d'arrivée se situe dans le territoire communal).

Pour venir à Argelès-sur-Mer en **avion**, il existe trois aéroports à proximité de la commune : celui de Rivesaltes (relié à Perpignan) à 25km, celui de Gerone (en Espagne) à 75km, et celui de Béziers-Cap d'Agde en Languedoc à 91km.

Le **train** est bien implanté dans la commune, avec une gare située à proximité du centre village.

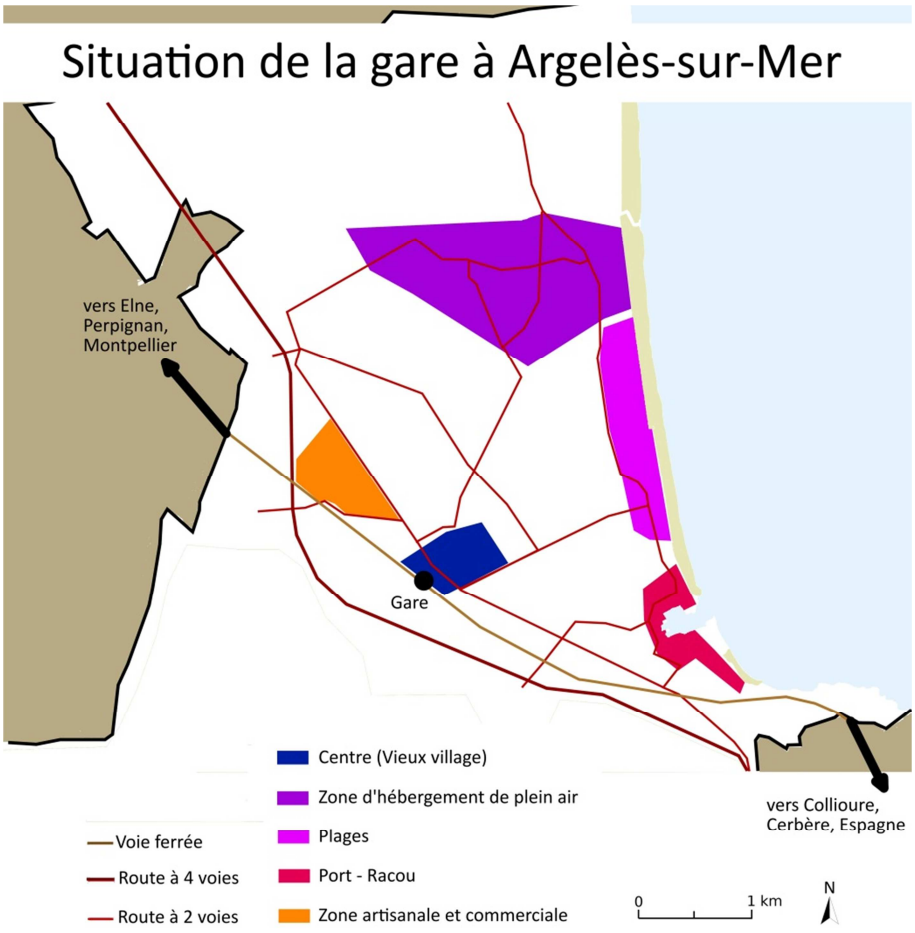


Figure 38 (Source : Géoportail, réalisation Chloé Schiery)

La gare possède deux voies, un distributeur de billets pour TER, un parking récent et spacieux, et est bien signalisée dans la ville. Son problème est de ne pas avoir d'accès au quai n°2 pour les personnes à mobilité réduite (ascenseur ou passage à niveau) : le seul moyen de traverser les voies est d'emprunter un escalier souterrain (il n'y a pas de passage en bateau pour traverser les voies), les fauteuils roulants doivent donc être portés. Or, il est regrettable de ne pas avoir une accessibilité optimale aux quais lorsqu'on constate les efforts ayant

été faits par la SNCF : les TER (transports express régionaux) les plus récents disposent en effet d'un plancher à hauteur de quai et de portes larges permettant un accès aisé au wagon pour les personnes à mobilité réduite.

En 1999, la gare d'Argelès-sur-Mer accueillait 111000 voyageurs par an.[22]

Les trains vont dans deux directions à partir de cette gare : ceux qui viennent du nord vont en direction de Cerbère ou Port-Bou, qui sont des terminus frontaliers permettant ensuite de reprendre le réseau ferroviaire espagnol (la liaison vers Barcelone, par exemple, est quotidienne). Ceux qui viennent du sud vont en direction de Perpignan, où les trains peuvent ensuite aller dans de nombreuses villes via des lignes directes en direction de Paris, Lyon, Montpellier… La fréquence de desserte est d'environ 13 trains par jour et par sens en semaine, et de 8 trains par jour et par sens le week-end (cette fréquence étant augmentée à 10 trains par jour entre juin et août).

Concernant les déplacements en **bus**, le département a instauré un tarif unique d'un euro pour toutes les lignes de bus départementales. Ces lignes de bus sont majoritairement utilisées par les habitants du département pour aller à la plage en été, et non par des touristes. Elles contribuent cependant à diminuer le nombre de voitures dans la commune en saison estivale, et permettent aux habitants des communes rurales ne possédant pas de voiture d'être mobiles sans beaucoup dépenser.



Figure 39 : Illustration promotionnelle du bus à 1€ (Source : magazine du Conseil Général "L'Accent catalan", n°68)

[22] Source : SEGESA, « Etude de préfiguration du Pays Pyrénées-Méditerranée »

Il existe trois lignes de bus du Conseil Général passant par Argelès-sur-Mer :

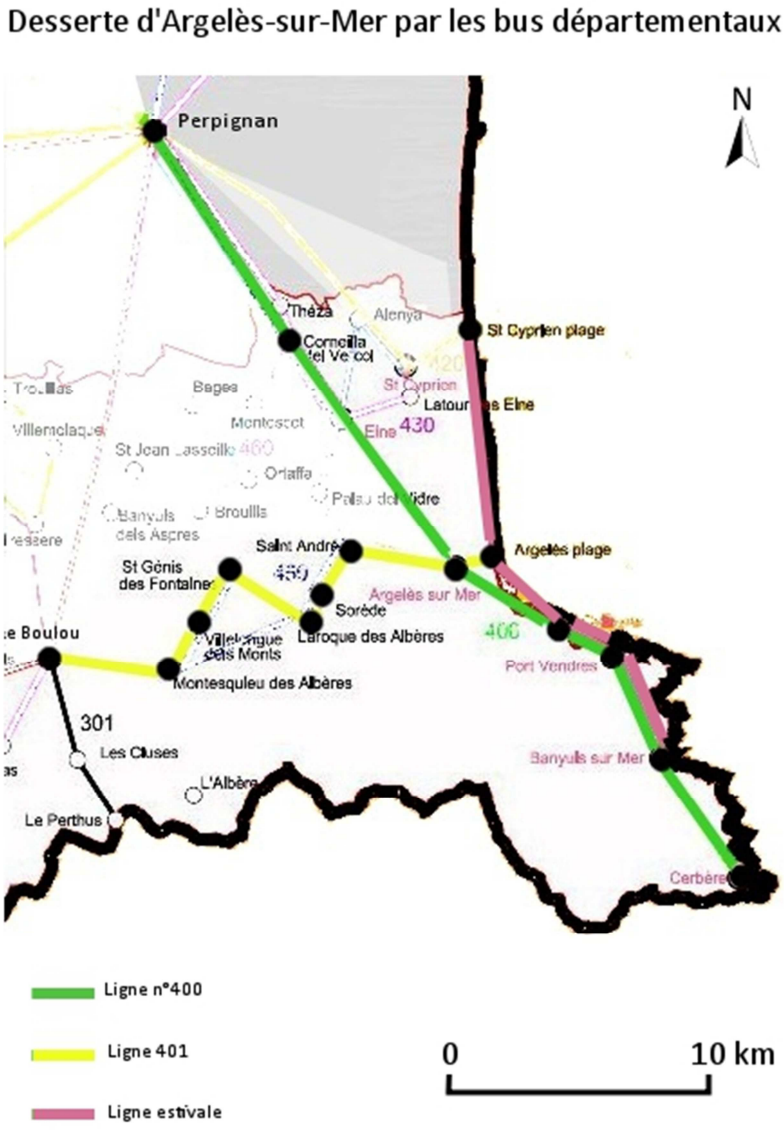


Figure 40 (Source : fond de carte et données Conseil Général, réalisation Chloé Schiery)

Les arrêts de bus sont bien répartis dans la commune :

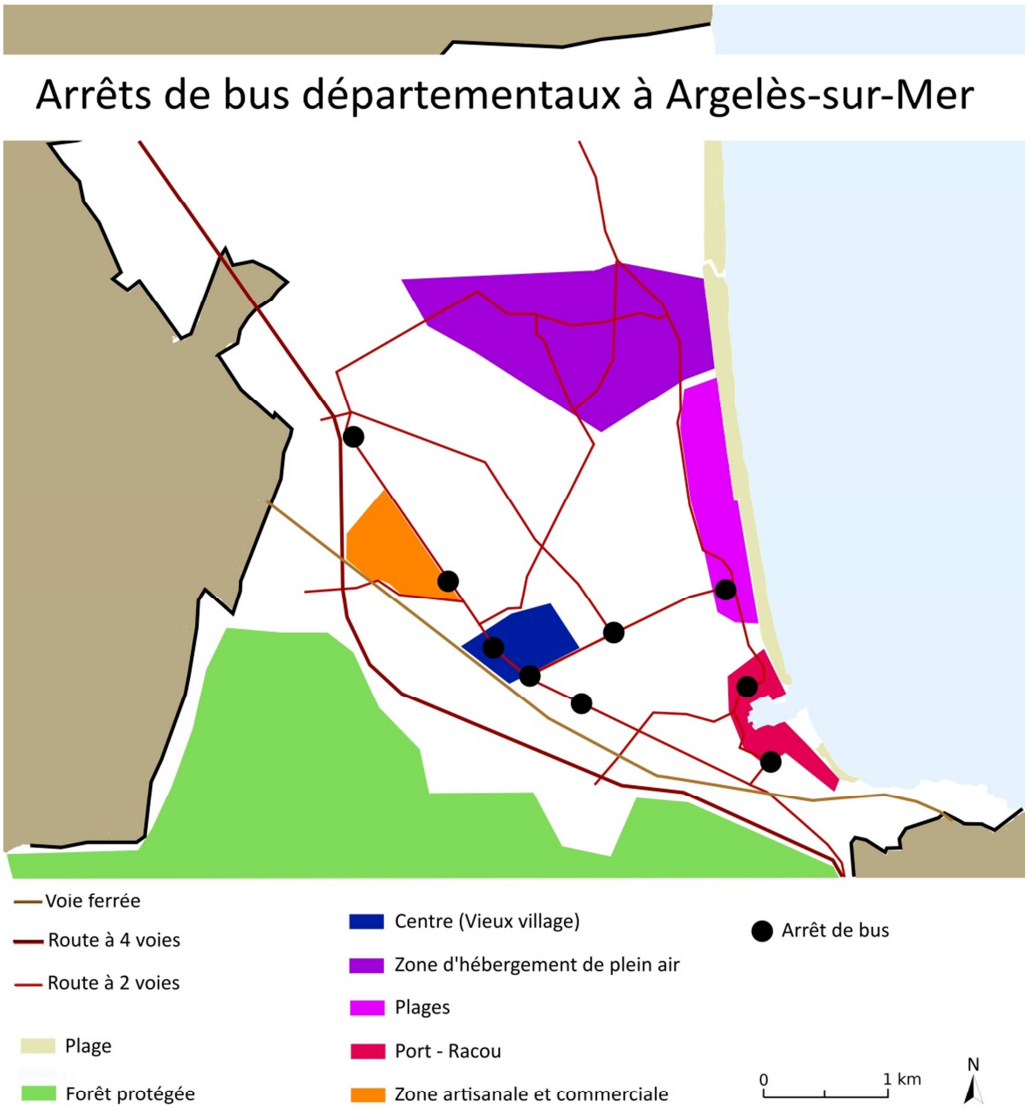


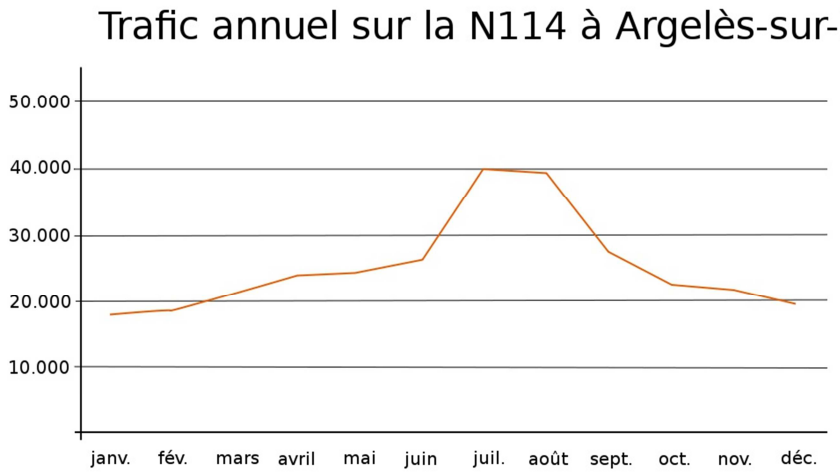
Figure 41 (Source : brochure de l'office de tourisme, réalisation Chloé Schiery)

Ce bus permet donc également de relier le centre village de la commune à la plage, et est parfois utilisé à ces fins, le tarif des bus départementaux étant moins élevé que celui du petit train.

Pour venir à Argelès-sur-Mer en **voiture**, la ville possède cinq « portes » principales, comme indiquées sur le schéma vu précédemment (cf. figure 34).

Les axes les plus fréquentés sont la D914 et la D114 de manière permanente, car la D914 rejoint Perpignan, et donc aussi l'autoroute A9, dont la sortie à Perpignan permet de rejoindre Montpellier, et dont la sortie au Boulou permet d'aller en Espagne (et donc de desservir des communes comme le Perthus, Figueras ou Gerone).

A ces flux s'ajoutent la forte fréquentation de la D81 en saison touristique. Ainsi, on observe en haute saison d'importantes congestions du trafic automobile au niveau des intersections entre la D914 et la D114 et au niveau de la D81, comme le montre cette représentation du flux d'automobiles traversant la commune selon l'axe nord-sud (la RD114 est en fait une RN, bien qu'elle soit indiquée RD sur certains documents) :



Ce graphique montre bien que, malgré l'utilisation non négligeable de cette voie de communication de façon permanente, il existe un réel pic de circulation durant la saison touristique.

A l'échelle de la communauté de communes, on constate qu'Argelès-sur-Mer occupe une position clé, en étant l'intersection entre les communes situées au pied des Pyrénées et les communes littorales :

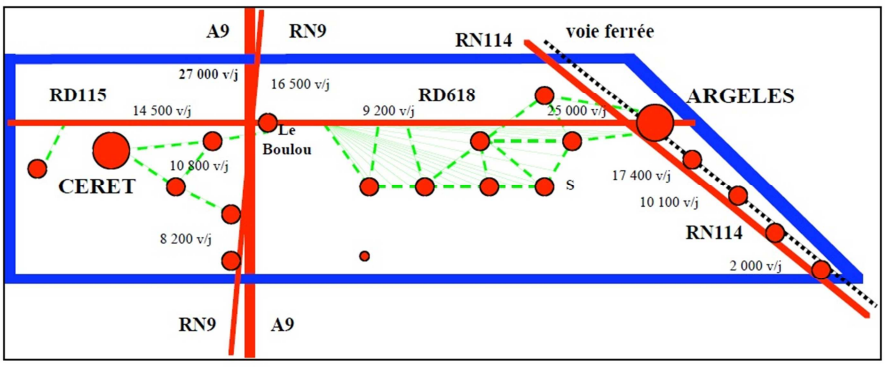


Figure 42 (Source : http://littoral-sud.proscot.fr)

4. Premier bilan du diagnostic : atouts et faiblesses du territoire

On peut ainsi synthétiser les informations recueillies sur la commune en synthétisant les atouts et les faiblesses du territoire dans les quatre domaines ayant une influence sur les pratiques de mobilité :



TOURISME

- Grand nombre de campings
- Attrait principal : la plage
- Zones naturelles appréciées



DEMOGRAPHIE ET LOGEMENT

- Beaucoup de personnes âgées
- Forte proportion de résidences secondaires
- Peu de logements sociaux mais amélioration



ACTIVITES

- Forte temporalité
- Zone commerciale en périphérie
- Emploi saisonnier surreprésenté



INFRASTRUCTURES

- Voirie peu adaptée aux transports doux
- Saturation en période estivale
- Pas de surdimensionnement possible

Ce premier bilan nous permet de déterminer des pistes d'action pour une meilleure articulation des flux de résidents permanents et des flux de touristes :

- il faut prendre en compte les zones d'attraction et tenter d'améliorer leur liaison, tout en favorisant les modes de déplacements doux.
- Il faut étudier les modes de déplacement des personnes âgées, qui représentent une part important de la population, et dont les besoins spécifiques ne peuvent être négligés dans un projet d'amélioration globale de la mobilité. De plus, l'amélioration de l'accessibilité est aussi profitable aux personnes à mobilité réduite.
- On ne peut rapprocher les zones d'attraction les unes des autres, mais tenter de diminuer la part modale de la voiture pour les déplacements courts, au profit de modes doux et de modes actifs.
- Une réflexion approfondie sur les aménagements prioritaires de la voirie doit être menée.

II/ La problématique des déplacements au vu du développement de la commune

1. Une commune au développement contraint

a) Développement local et tourisme

La Région a adopté en 2006 un SRDT (Schéma Régional de Développement Touristique), pour déterminer plusieurs stratégies de promotion du tourisme régional : la communication autour de la marque Sud de France, la politique de charte Qualité, la conduite de projets d'excellence sur des « territoires marketing ».

A l'échelle départementale, le Conseil Général accompagne les territoires pour la réalisation d'infrastructures lourdes, mais également pour la valorisation du patrimoine architectural, culturel et naturel.

Le Pays Pyrénées-Méditerranée a signé un contrat de pays avec le Conseil Régional et le Conseil Général des Pyrénées-Orientales pour fixer la stratégie territoriale 2007/2013. Le projet de ce territoire est de créer une alternative à l'attraction de l'agglomération perpignanaise, de ne pas être un territoire périphérique mais une entité autonome.[23]
Les compétences du Pays Pyrénées-Méditerranée en matière de gestion de l'espace lui permettent de mettre en places des dispositifs OCAGER (Opérations Concertées d'Aménagement et de Gestion de l'Espace Rural) pour préserver les paysages et gérer l'importante pression urbanistique sur ce territoire.

A l'échelle intercommunale, un SCoT est en cours de rédaction. Argelès-sur-Mer entre dans le cadre du « SCoT Littoral Sud ». La commune ne dispose donc pas encore d'un PADD, mais d'un plan de référence, qui est une sorte de PADD « interne ».

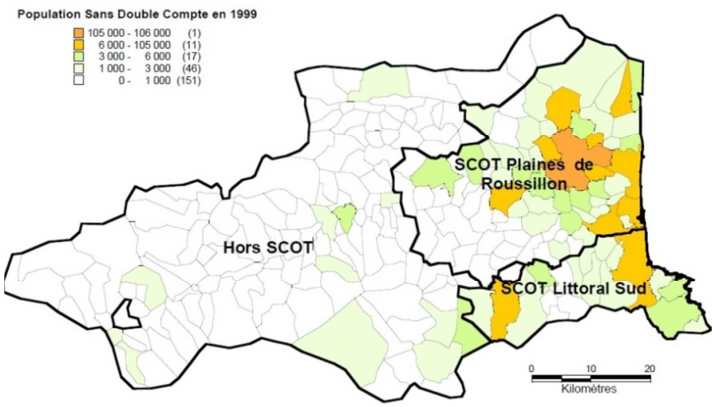


Figure 43 : Périmètre du SCoT Littoral Sud (Source : http://littoral-sud.proscot.fr)

[23] Source : Pays Pyrénées-Méditerranée, « Contrat de Pays 2008/2013 »

La protection et la mise en valeur des zones naturelles se fait également à l'échelle intercommunale, notamment via le contrat de pays du Pays Pyrénées-Méditerranée.

A l'échelle communale, le principal document d'urbanisme reste donc le POS, dont la dernière révision a été effectuée en 2005. Il était initialement prévu d'attendre la finalisation du SCoT pour le réviser à nouveau et le transformer ainsi en PLU, mais finalement cette révision sera lancée juste après le lancement de la construction du grand projet de la commune : le lycée.

En effet, un lycée est prévu dans la partie Nord de la ville. Ce projet, mis en œuvre par la Région, s'accompagnera d'une réfection de la voirie avec réseau de pistes cyclables.



Figure 45 : le futur lycée Emile Combes (source : www.cabinetfrustie.com)

La construction d'un cinéma multiplexe est prévue au niveau de l'ouest de la commune, sur l'emplacement d'une ancienne casse automobile.

Sur le thème de la mobilité, la création d'un pôle multimodal est prévue à l'entrée Nord-Ouest de la ville, au niveau du rond-point reliant la N114 à la D114 (schéma). Ce pôle devrait être constitué d'un parking proposant des tickets de stationnement pour une durée d'une demi-journée ou d'une journée, d'arrêts de bus départementaux et d'arrêts de petit train.

La commune a également engagé ces dernières années une véritable démarche de réfection de la voirie, en y incluant de nombreux cheminements cyclables et piétons. Cependant, ces rénovations sont discontinues sur le réseau routier, et de nombreuses coupures sont encore à déplorer. Le manque de largeur de certaines voies a impliqué une mise à sens unique pour laisser de la place aux pistes cyclables et aux trottoirs piétons, ce qui a totalement transformé les itinéraires au sein de la commune, et entraîne actuellement une perte de repères, y compris de la part des résidents permanents.

Le Conseil Général des Pyrénées-Orientales pilote actuellement l'aménagement d'un itinéraire cyclable, la Vélittorale, dans le cadre d'un schéma régional VVV (véloroutes voies vertes), qui relie Argelès-sur-Mer au Barcarès[24], ce afin de valoriser le patrimoine et les paysages tout en développant le tourisme et en revitalisant certaines zones délaissées, qu'elles soient urbaines ou rurales.

Cette voie verte n'est pas terminée, elle est construite par tronçons et n'est donc pas continue. Sa réalisation pose problème, notamment parce qu'elle doit traverser le Tech (frontière entre le nord d'Argelès-sur-Mer et le sud de Saint-Cyprien), fleuve souvent élargi par des crues, ce qui nécessite la construction d'une passerelle (très coûteuse).

De plus, elle devra emprunter des infrastructures déjà existantes, ce qui est contraire au principe d'une voie verte, qui doit normalement être conçue en site propre, et ne pas avoir à suivre le réseau déjà existant.

Son tracé définitif n'est pas encore arrêté, mais on sait d'ores et déjà qu'elle suivra la bande littorale d'Argelès-sur-Mer en empruntant la promenade du front de mer.

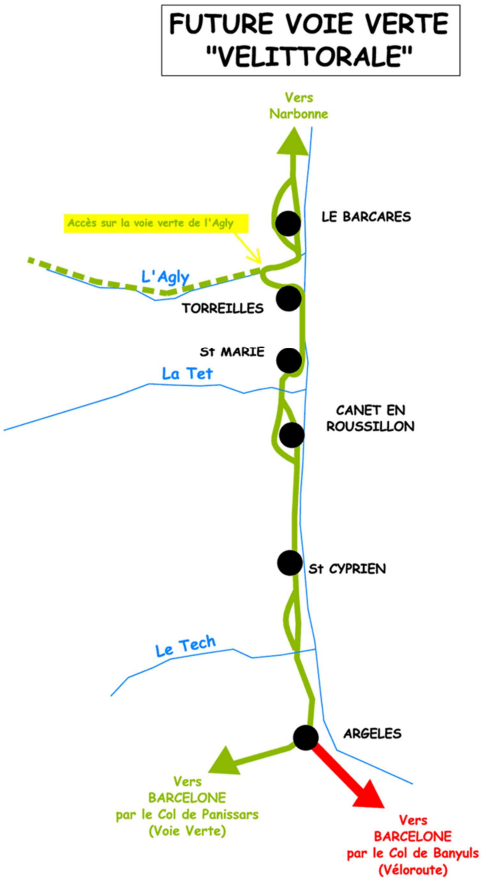


Figure 46 : le futur tracé de la Vélittorale (source : site du conseil général)

Ayant fait l'objet d'une DUP (déclaration d'utilité publique), elle est intégrée en emplacement réservé dans le POS. Cette DUP implique l'expropriation des propriétaires de parcelles se situant sur le tracé en cas de refus de leur part de l'offre financière de la collectivité.

[24] Source : L'Accent Catalan n°68, magazine du Conseil Général des Pyrénées-Orientales, Déc.2011/Janv. 2012

Une seconde voie verte est planifiée par le département : la voie verte en pays Pyrénées-Méditerranée, qui reliera Argelès-sur-Mer à Céret (sous-préfecture du département) est actuellement en projet.

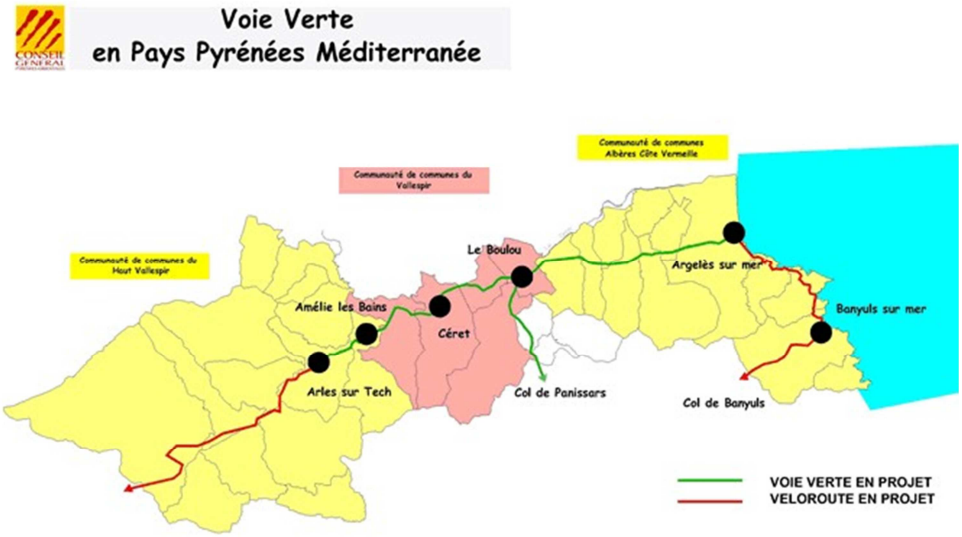


Figure 47 : Le tracé global de la future voie vert (source : site du conseil général)

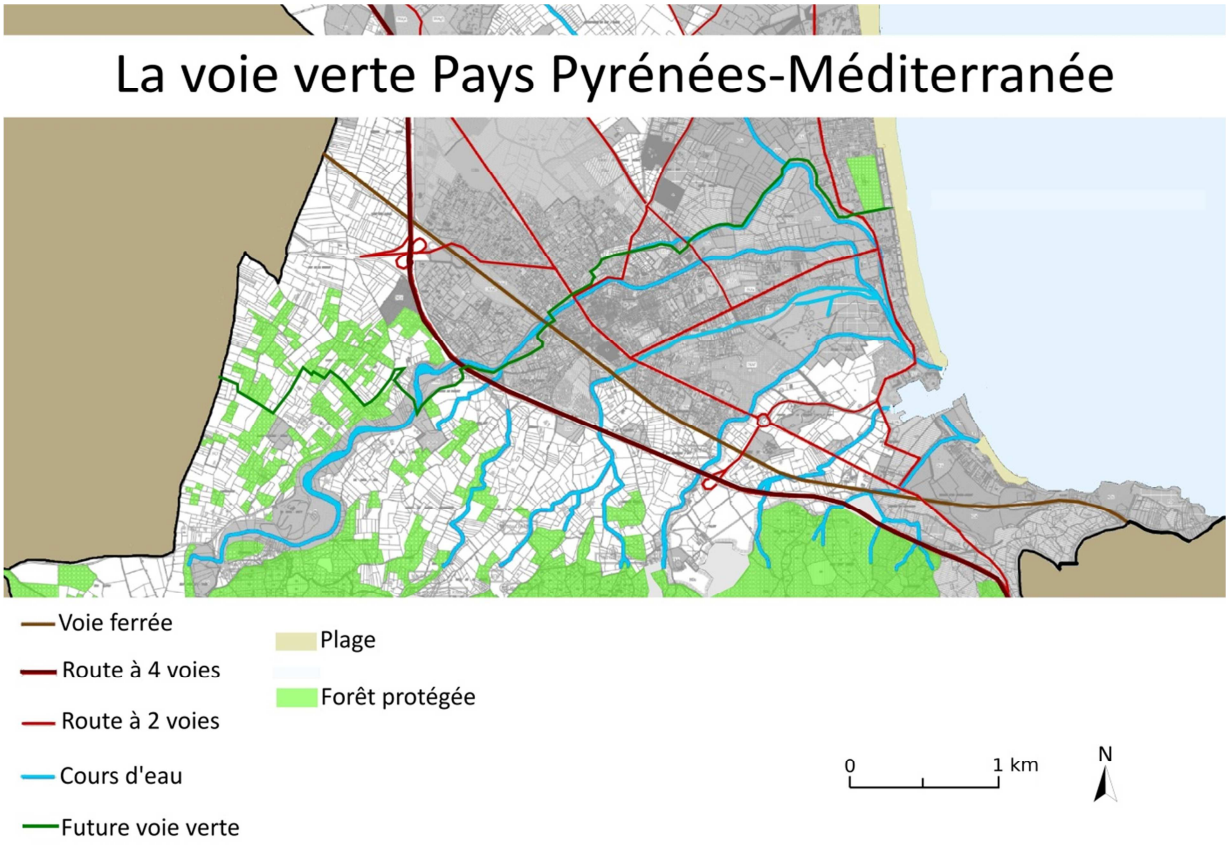


Figure 48 : Tracé prévu de la voie verte Pays Pyrénées-Méditerranée pour la traversée d'Argelès-sur-Mer (Source : http://www.cg66.fr, fond de carte POS de la commune, réalisation Chloé Schiery)

Cependant, cette voie verte comporte de nombreux tronçons de simple piste cyclable, et présente une forte discontinuité.

2. La problématique des déplacements

a) Flux externes et problèmes de traversée de la commune

En matière de flux externes (déplacements dont le point de départ ou d'arrivée se situe à l'extérieur de la commune), on observe un flux important sur l'axe Saint-Cyprien – Collioure (longeant le littoral et desservant donc les stations littorales). Il engendre des saturations pendant la traversée d'Argelès-sur-Mer. Cependant, cet axe peut être contourné en utilisant la D914, disposant de quatre voies et permettant un trafic plus important.
La réputation touristique d'Argelès-sur-Mer amène de nombreuses personnes habitant dans l'arrière-pays à s'y rendre en journée pour y pratiquer des loisirs qui ne sont pas disponibles dans leur commune.
Le problème vient de la mise en sens unique d'un grand nombre de rues.

On constate que pour traverser la commune du sud vers le nord, l'impossibilité d'emprunter la route nationale entraîne les automobilistes à passer soit par les petites rues du village, soit par la plage, ce qui rallonge les temps de trajets et amène à de nombreuses confusions.

b) Flux internes : la congestion en saison touristique

On peut avant tout représenter les flux principaux d'automobiles effectués toute l'année :

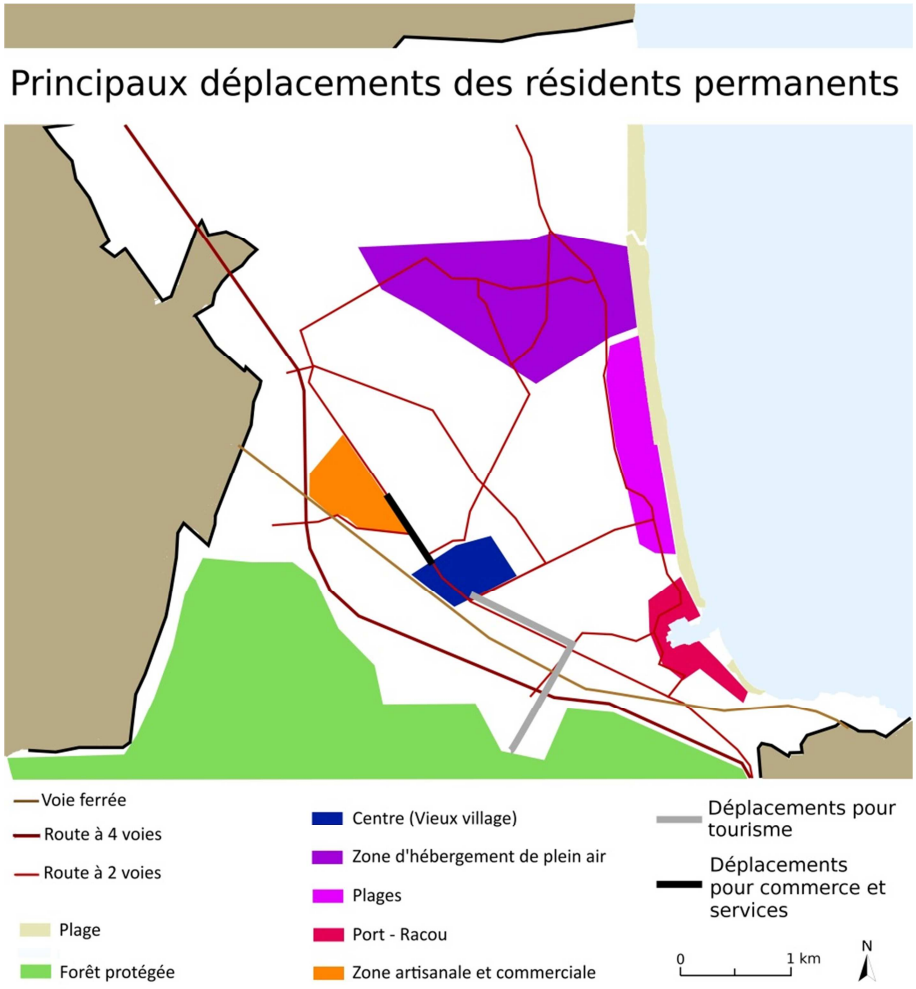


Figure 49 (Source : réalisation Chloé Schiery)

A ces flux viennent s'ajouter les véhicules des touristes en saison :

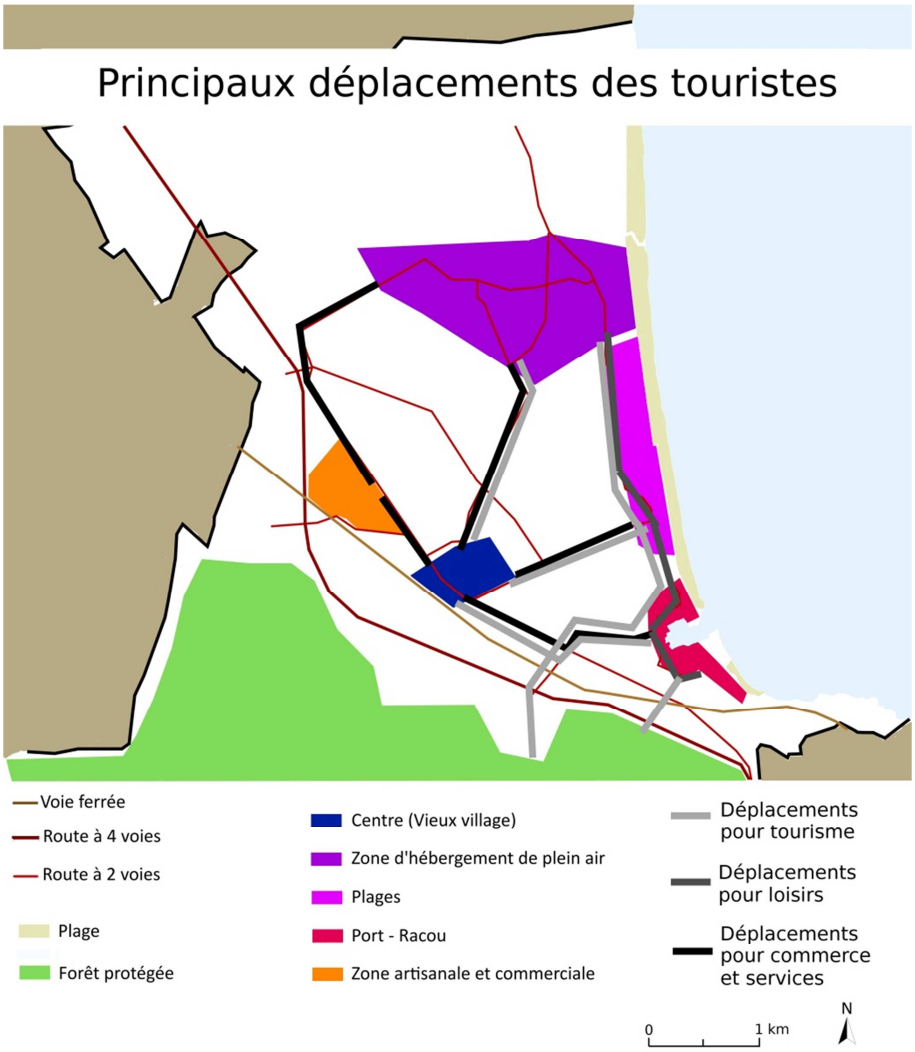


Figure 50 (Source : Réalisation Chloé Schiery)

On constate que les flux de touristes viennent se superpose aux flux des résidents permanents.
La multiplication par 11 de la population en Juillet/Août entraîne une saturation des infrastructures routières. Cependant, un surdimensionnement coûterait cher et ne serait pas utile en basse saison, où le trafic automobile ne rencontre pas de problème particulier.
Il apparaît donc essentiel de communiquer sur les avantages des autres modes de déplacement afin d'alléger le trafic : les personnes n'auront pas à diminuer leur nombre de déplacements comme pourrait le produire une simple réglementation limitant la circulation (ce qui serait contraire à un développement de la mobilité), mais à modifier la qualité de ces déplacements, en favorisant des modes ayant une emprise au sol plus faible sur le réseau de la commune.

Il faut cependant concéder que ces dernières années la congestion automobile a diminué, non pas du fait de l'amélioration des infrastructures, mais plutôt en raison de la diminution de l'usage de la voiture.

Cette baisse a trois raisons principales :

- La hausse du prix de l'essence, qui entraîne un report vers des modes moins coûteux comme la marche à pied
- Le développement d'un maillage fort du territoire de la commune par le petit train, qui a permis d'offrir une réelle alternative à la voiture.
- La prise de conscience écologique ayant entraîné un regain des modes de transport doux.

3. Une offre peu adaptée en transports doux

a) Le petit train, peu emprunté par les résidents

Si le petit train est emprunté par les résidents permanents en hiver, c'est en raison de sa gratuité : en effet, il circule quatre fois par jour (deux aller-retour) et est gratuit d'Octobre à Mai.

Mais en haute saison, les argelésiens refusent de payer pour emprunter ce moyen de transport, sauf à y être contraint (pas de voiture ni de vélo).

b) Les vélos, pas toujours à leur place dans la ville

Le département des Pyrénées-Orientales est membre de l'association des départements cyclables, qui permet l'étude des infrastructures et des comportements liés aux déplacements à vélo. Il possède un schéma départemental des itinéraires cyclables.
Sur les 49 départements ayant participé à l'enquête « Politiques cyclables des départements » menée par l'ADC, les Pyrénées-Orientales font partie des départements ayant le moins investi en 2003 : moins de 271.000F, soit 41.313€ (le montant moyen de l'investissement était alors de 1,643MF, soit 250.473€). [25] Ce chiffre est révélateur d'un retard conséquent du développement des voies cyclables par rapport à d'autres départements.

Les retours des touristes concernant le déplacement à vélo dans Argelès-sur-Mer montrent un manque de pistes cyclables, freinant l'utilisation de ce moyen de transport, mais surtout un grand manque de continuité des pistes cyclables existantes, qui contraint les cyclistes à emprunter les routes saturées en haute saison et qui engendre des dangers pour ces usagers de la route très fragiles.
Les pistes cyclables existantes sont peu respectées par les automobilistes, on y trouve souvent des véhicules garés ou des piétons, ce qui oblige les cyclises à sortir des voies et compromet donc leur sécurité.

[25] Source : Etude de l'ADC, « Les politiques cyclables des départements » (2003)



Figure 51 : Occupation des pistes cyclables par les voitures (source : réalisation Chloé Schiery)



Figure 52 : Occupation des pistes cyclables par les piétons (source : réalisation Chloé Schiery)

A noter que l'utilisation du vélo comme mode de transport utilitaire est en baisse : elle était de 0,13 déplacement par jour et par personne en 1973/74, contre 0,08 en 1993/94[26]. Cependant, cette tendance doit être modulée par la prise de conscience écologique des années 2000 : les touristes sont désormais conscients de la fragilité des espaces dans lesquels ils viennent passer leurs vacances, et sont favorables à leur protection, cela assurant également la pérennité de l'offre touristique.

[26] Source : Fiche n°1 « Le vélo, mode de déplacement de proximité - Vélo plaisir et vélo utilitaire » sur www.dev.departements-cyclables.org

c) Les cheminements piétons, difficilement praticables

Les piétons sont parfois mis en danger, là encore à cause d'un manque de continuité des voies pour les modes doux. La forte proportion de personnes âgées augmente d'autant plus les risques d'accident, ces populations ayant souvent des réflexes amoindris et une fragilité physique accrue.



Figure 53 : Trottoir inadapté, à la plage centre (source : réalisation Chloé Schiery)

De plus, la circulation piétonne est rendue difficile par le climat, qui produit des étés très chauds et secs, rendant les activités physiques pénibles. Beaucoup de trottoirs ne sont pas ombragés, et lorsqu'ils le sont cela nuit au passage des personnes à mobilité réduite :



Figure 54 : Arbres gênant le passage avenue du 8 Mai 1945 (Source : réalisation Chloé Schiery)

4. Des éléments naturels et patrimoniaux peu respectés/mis en valeur

a) Le tourisme de masse et l'évolution des pratiques touristiques

Depuis les années 60, le littoral du Languedoc-Roussillon a vu le tourisme se développer de façon spectaculaire, et les communes se sont adaptées pour pouvoir accueillir un grand nombre de personnes sur une surface réduite. Argelès-sur-Mer, bien qu'ayant évité l'écueil des côtes bétonnées, a tout de même suivi ce phénomène de par sa très grande capacité d'accueil en hébergement de plein air. Les touristes venaient en masse pour la plage, et ne s'intéressaient pas ou peu au patrimoine.
Cette tendance est en train de changer avec le développement du tourisme vert et du tourisme culturel, qui sont un élément important pour l'avenir de la station, qui doit diversifier son offre touristique pour les raisons expliquées dans la première partie de ce document.

On observe ainsi que, si le centre du village est apprécié pour son architecture pittoresque, l'histoire de la commune et ses traditions catalanes sont complètement délaissées. Cette perte est dommageable du fait de la grande variété d'activités touristiques qu'elles pourraient induire.

Les touristes de type « excursionnistes » ou « villégiateurs installés » (selon Marc Jaouen et Bruno Coussy, voir partie 1) pourraient être consommateurs de ces découvertes historiques et pittoresques. Cette possibilité est moins envisageable avec les touristes en court séjour, qui représentent la plus grande partie des touristes à Argelès-sur-Mer, mais pourrait également être envisagée comme une parenthèse dans les journées à la plage, ou comme activité « relais » pour les jours de mauvais temps.

b) Un centre-ville peu à peu délaissé

La création de la zone d'activités au Nord-Ouest de la commune, dans les années 80, a engendré le déplacement de nombreux commerces, qui étaient autrefois regroupés au centre du village ancien. Ce village, pittoresque mais peu pratique en termes de déplacements et de stationnement automobile, s'est peu à peu « muséifié », et accueille aujourd'hui désormais une majorité de commerces artisanaux et de proximité. Il y a également un marché qui s'y tient, les mercredis et samedis matins, ainsi que divers éléments générateurs d'attractivité (musée, église, école de musique, etc…).
La commune a fait des efforts importants en matière d'accessibilité du centre-ville, avec notamment les parkings autour du centre reliés entre eux par une navette. Cependant, cette zone continue à perdre de l'attractivité et donc de l'activité.

III/ Augmenter la part modale des transports doux

1. Information et pédagogie pour limiter la place de la voiture

a) Information par panneaux

Un système simple pour favoriser les modes doux est l'information sur les distances et temps de trajet. En effet, en agglomération, 75% des trajets sont inférieurs à 3 km. La vitesse moyenne de déplacement de la voiture en agglomération est de 18km/h, contre 12 km/h pour le vélo[27]. Cette faible différence pourrait être mise en avant.
On peut, sur un même panneau, afficher les distances pour accéder à des points clés (plage, centre-ville, zone commercial), mais également « convertir » ces distances en temps de trajet, en comparant les différents modes. Cela pourrait entraîner une prise de conscience chez certaines personnes, qui verraient ainsi l'accessibilité des lieux par des moyens autre que l'automobile.



Figure 55 : Exemple de panneau informatif (source : réalisation personnelle)

La durée élevée du trajet en voiture est liée au fait de la prise en compte des embouteillages et du temps pour trouver une place de stationnement, ces panneaux étant destinés à être utilisés en saison estivale, où la congestion du trafic est très forte.

[27] Source : Fiche n°1 « Le vélo, mode de déplacement de proximité – Vélo plaisir et vélo utilitaire » sur www.dev.departements-cyclables.org

Ces panneaux pourraient entrer dans une réelle campagne de pédagogie autour des modes de transport doux. De plus, cette campagne concorderait avec la stratégie de marketing territorial de la commune, dont le slogan « Argelès-sur-Mer, la naturelle » tend à valoriser le cadre exceptionnel dans lequel les infrastructures touristiques prennent place.

b) Encouragement aux transports doux

La plupart des campings de la commune, pour des raisons de praticité, ont déjà passé des accords avec la société gérant le petit train, pour inclure des forfaits illimités de transport dans les forfaits d'hébergement. Cependant, tous ne le pratiquent pas.

Il faut viser sur le long terme une généralisation de cette pratique, mais également le développement de la location de vélos ; car il est compliqué pour des familles d'amener des vélos. Les campings sont là encore la clé, car certains proposent déjà ce service, qui répond à une demande réelle de la part des touristes. La location par la commune de vélos en libre-service pourrait être envisagée, en haute saison uniquement, mais cela pourrait s'avérer coûteux.

2. Encourager la pratique du vélo

a) Créer un maillage du territoire communal

Le manque de continuité dans les voies cyclables, décrié par de nombreux touristes, peut, en nuisant à la qualité des déplacements, freiner l'usage du vélo. Il faut donc améliorer cette continuité en se concentrant sur les « points noirs » : ronds-points, passages à gué, ponts et traversées de voies. Une voie continue existe depuis longtemps, sur une portion de la D2E (Avenue du 8 Mai 1945) :



Figure 56 : des voies cyclables et piétonnes sécurisées et continues (Source : réalisation Chloé Schiery)

Ce type de voie pourrait être développé dans la commune, permettant ainsi d'inciter les touristes à délaisser leur voiture au profit du vélo.

Cependant, il existe un type de cheminement encore plus incitateur à la pratique cycliste : les voies vertes et bleues. Une voie verte étant exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés et des piétons, elle permet de se déplacer en toute sécurité. Les voies vertes sont aménagées en site propre, et n'ont donc pas à suivre le réseau routier, ce qui est un atout indéniable pour une recherche de continuité. Une voie bleue est une voie verte suivant le parcours d'un cours d'eau.
Leur fréquentation pour la promenade et les déplacements utilitaires est plus élevée qu'avec le vélo sur route, ce qui entre dans les objectifs de ce projet :

Motif de fréquentation	Promenade	Sport	Utilitaire	Itinéraire
Sur voie verte	71	21	7	1
Par les résidents	64	29	6	1
Par les touristes	70	18	6	6
Comparaison vélo sur route	50	42	4	4

Tableau 1 : Fréquentation et type d'usagers des voies vertes en pourcentages (source : Etude Voies vertes : fréquentation et impact, 2002)

Une voie verte est le plus souvent adaptée à une demande de proximité : des études ont montré que 50% des usagers des voies vertes viennent de moins de 5 km, et 90% de moins de 20 km.[28]
Il existe cependant un problème concernant l'intermodalité, car le département n'a pas conclu de partenariat avec la SNCF concernant le transport des vélos et la réalisation de stationnements pour vélos, comme ont pu le faire l'Hérault, la Savoie ou le Bas-Rhin.[29] Il appartient au Conseil Général, qui mène ces dernières années une politique volontariste en matière de mobilité, d'engager une réflexion à ce sujet.

[28] Source : Fiche n°2 « Vélo des villes, vélo des champs - Le vélo aux divers moments de la vie » sur www.dev.departements-cyclables.org
[29] Source : Etude de l'ADC « Politiques cyclables des départements » (2003)

Pour optimiser l'espace et éviter la mise en sens unique des rues étroites, une solution est d'utiliser le maillage naturel de la commune créé par le réseau hydrographique : en effet, de nombreux cours d'eau descendent du massif des Albères pour aller se jeter dans la mer, traversant ainsi la ville en créant une liaison naturelle entre la montagne et la mer :



Figure 57 : réseau hydrographique de la ville (source : http://www.geoportail.fr)

On peut constater que le réseau hydrographique, en plus de lier les zones naturelles (forêt et montagne) du sud de la commune à la mer, dessert de nombreuses zones d'hébergements, de services et de loisirs :

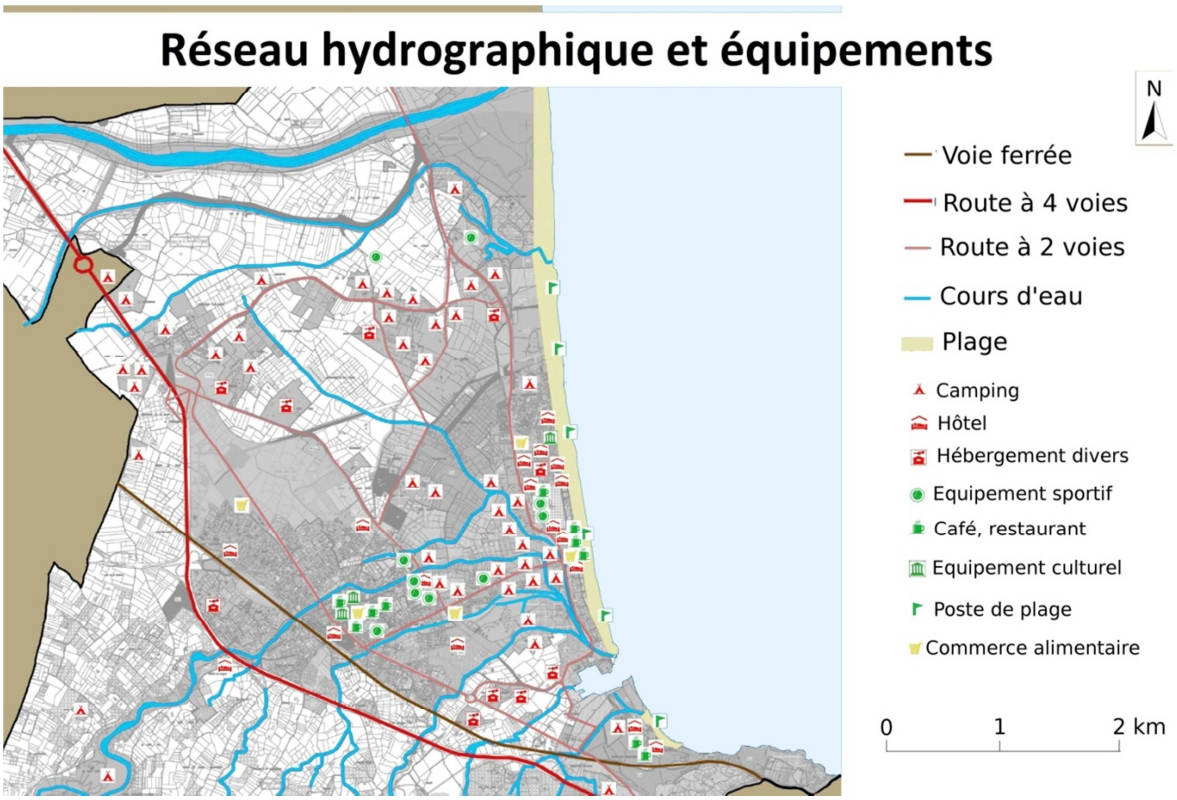


Figure 58 : Desserte par le réseau hydrographique (source : Géoportail, site de la commune, IGN et sunfrance.com, fond de carte POS, réalisation Chloé Schiery)

Il faut préciser que tous les cours d'eau ne sont pas représentés ici, car le territoire est également maillé par des canaux d'irrigation formant des petits cours d'eau, appelés localement des « agouilles » (du catalan *agulla*). Ils sont étroits, mais offrent l'avantage de ne pas suivre le réseau routier. En effet, ils circulent souvent entre des parcelles de jardins potagers ou d'espaces non bâtis, créant ainsi une atmosphère naturellement propice à la balade :



Figure 59 : Agouille rue Paul Valéry à Argelès-sur-Mer (Source : réalisation Chloé Schiery)

De plus, les agouilles font partie intégrante du patrimoine de la commune, longtemps tournée vers l'agriculture, et autrefois très bien desservie par ces sentiers. Les mettre en valeur permettrait de créer de réels chemins de promenade, même s'ils ne sont pas adaptés à une forte fréquentation.

Pour utiliser au mieux des cours d'eau dont les berges sont trop étroites pour créer des aménagements cyclables, il existe une solution technique appelée « voie en lit mineur ». Le principe, détaillé dans le schéma ci-dessous, consiste à remblayer un côté du lit, quitte à recreuser le côté non utilisé par la voie cyclable, pour y créer une voie verte :

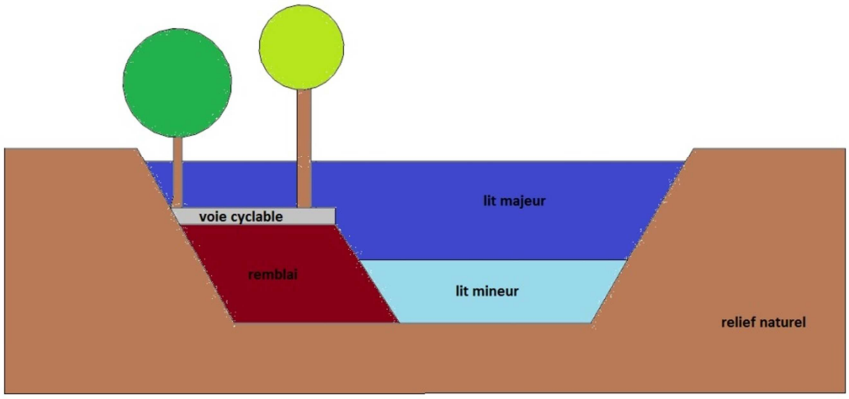


Figure 60 : Schéma d'une voie verte en lit mineur (Source : réalisation Chloé Schiery)

Ce type d'aménagement est rendu possible par le régime des cours d'eau à Argelès-sur-Mer, qui est de type torrentiel avec un assèchement total ou partiel au printemps ou en été (donc lors de la saison touristique).

b) Contraintes techniques et budgétaires

La plus importante contrainte liée à l'implantation de voies cyclables à proximité de cours d'eau concerne les risques d'inondation. La majorité de la plaine sur laquelle le bâti s'est implanté dans la commune est en zone inondable, comme l'indique le PPRI.
Les rivières de la plaine du Roussillon, souvent à sec, subissent occasionnellement des « crues flash » (crues subites et parfois dévastatrices). Ces crues proviennent du climat méditerranéen, qui apporte de rares précipitations sous forme d'orages, surtout à l'automne : le débit n'est pas constant.
Depuis 1763, on a recensé 20 épisodes de crues dans l'ensemble de la commune, ces crues ayant survenu durant les mois suivants : Janvier, Mars, Avril, Août, Septembre, Octobre, Novembre et Décembre. L'occurrence des crues est plus marquée à l'automne et au printemps, mais il ne faut pas négliger le fait que deux épisodes de grande ampleur se sont produits au mois d'Août.[30]

Cependant, ce phénomène de crues n'est pas aussi dévastateur qu'il a pu l'être, la section d'écoulement des rivières étant très supérieure à ce qu'elle était il y a deux siècles, les ravins étant désormais entretenus et non plus utilisés pour y jeter des déchets, et les constructions n'empiétant plus sur les cours d'eau.

Les conséquences de ce régime de cours d'eau sont importantes pour aménager des voies vertes en lit mineur, ou même sur des berges. L'implantation de piquets pour la signalétique doit être étudiée pour qu'ils résistent aux forts vents et courants. L'utilisation du bois est nécessaire pour ne pas dénaturer les paysages.
Cette signalétique doit être adaptée, pour informer les usagers des moyens d'évacuation. De plus, toute voie, même verte, doit respecter des règles du code routier, et pour cela la pose de signalétique « classique » doit également être prise en compte.

[30] Source : POS de la commune

Pour respecter les sols, qui sont de type limono-argileux, à gley, halomorphes ou alluviaux (selon la portion de cours d'eau utilisée), il convient de faire un aménagement le plus léger possible. En effet, un cours d'eau est une zone naturelle fragile, qui abrite de nombreuses espèces animales et végétales, et sa nature doit être respectée.
Un revêtement de sol n'est donc pas envisageable, du fait de l'arrachement par les crues, et engendrerait de plus l'imperméabilité d'un sol qui doit pourtant pouvoir absorber une partie de l'eau. L'idée serait plus de créer un chemin qu'une voie.
La solution, proposée par Mr Marc-André Philippe, serait d'ôter la couche supérieure de sol à l'emplacement de la voie cyclable, afin de disposer d'un support stable et résistant pour la circulation. La terre ainsi disponible pourrait être utilisée par le service des espaces verts.

D'un point de vue paysager et écologique, la conception d'une voie verte sous un climat méditerranéen se doit d'être adaptée : des arbres et arbustes apportant de l'ombre seraient fortement appréciés. De plus, cela permet de structurer les berges (et donc d'éviter de bétonner les lits comme cela a déjà été fait dans la commune) et d'abriter une faune variée. L'avantage de l'utilisation des lits et berges des cours d'eau est qu'ils sont naturellement végétalisés.

L'utilisation d'essences locales semble indispensable, tant pour des raisons financières qu'écologiques : la commune se trouve dans ce que l'on appelle « la zone de l'oranger », qui est une subdivision de la zone de climat méditerranéen : les hivers sont très doux, et les étés chauds à très chauds. Choisir des espèces adaptées au climat local, c'est assurer la pérennité d'un aménagement. En effet, cela coûtera moins cher en eau, en temps d'entretien et assurera une cohérence visuelle avec les espaces naturels environnants. Cela permet également d'abriter et donc de préserver la faune locale.

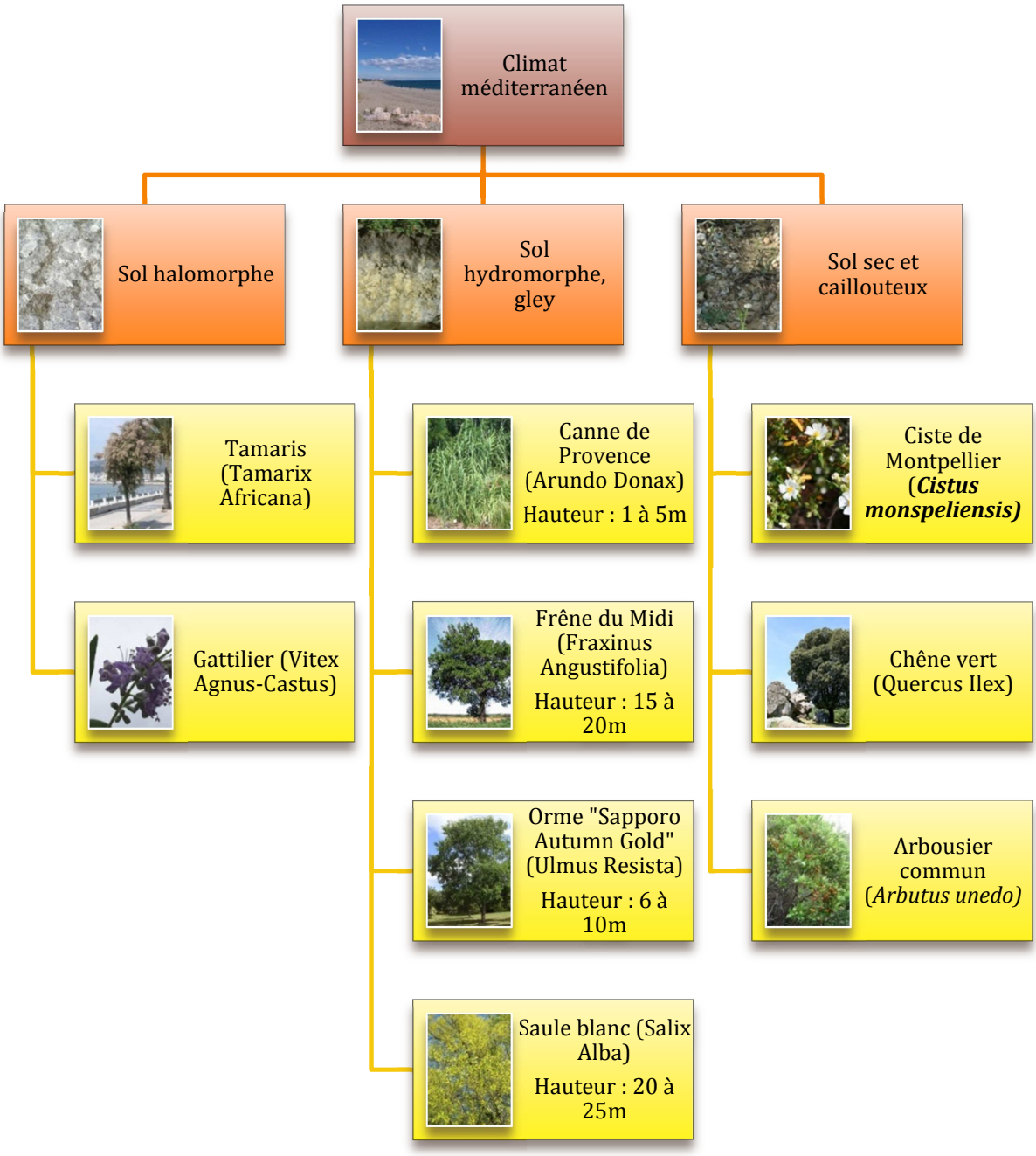


Figure 61 (Sources : images http://www.plantsystematics.org, http://www.vcwma.org, http://plantes-rizieres-camargue.cirad.fr, http://www.espacesverts.be, http://fr.wikipedia.org, http://www.actu-environnement.com, ,réalisation Chloé Schiery)

Nous pouvons ici voir quelques espèces choisies en fonction de leur adaptation au climat mais aussi aux types de sols les plus représentés le long des cours d'eau à Argelès-sur-Mer.

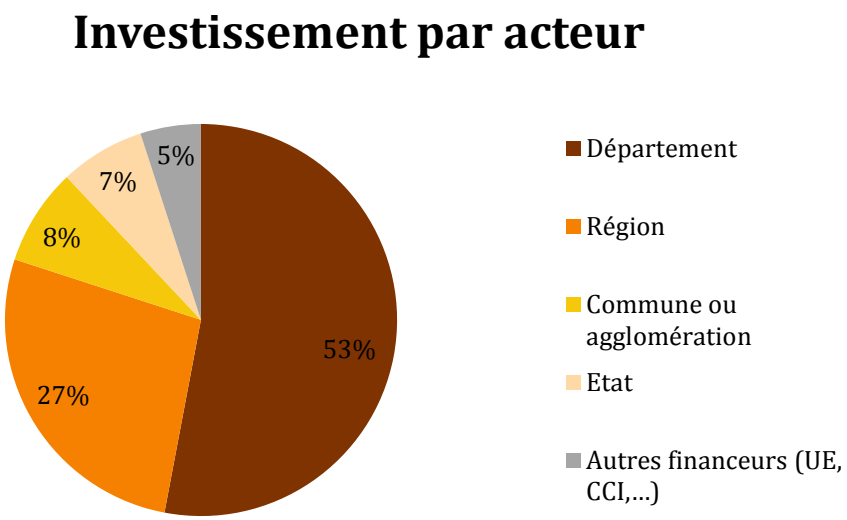
Pour se fournir en végétaux, la commune dispose de sa propre pépinière, qui fournit le service des espaces verts en essences végétales.
En cas de besoins accrus en arbres et plantes, la Pépinière départementale, située à Saint-Feliu d'Amont, est un outil public qui produit et met gratuitement à disposition des communes plus de 60.000 arbres et arbustes chaque année.[31]

Les voies vertes ont un coût non négligeable, bien qu'elles puissent faire l'objet de divers contrats et subventions. Les coûts moyens présentés dans ce tableau comprennent l'infrastructure, la signalisation et les équipements divers :

Type d'équipement	Piste cyclable	Voie verte	Bande cyclable	Véloroute	Itinéraire jalonné	Accotement revêtu
En 2002	118.000	118.000	68.000	113.000	-	-
En 2005	40.000 à 300.000	15.000 à 50.000	10.000 à 300.000	15.000 à 300.000	200 à 5.000	135.000

Figure 62 : Coûts moyens de construction d'infrastructures cyclables, en €/km (Source : enquêtes de l'association des départements cyclables)

Cependant, ces coûts peuvent être modulés par le fait que le département peut engager un partenariat dans le cadre de la loi SRU, en matière d'aménagement d'infrastructures, de jalonnement et de promotion du vélo. En effet, divers partenariats sont envisageables dans les projets de véloroutes et de voies vertes (à condition qu'ils entrent dans le Schéma National des Véloroutes et Voies vertes) :



[31] Source : L'accent Catalan n°68, magazine du Conseil Régional des Pyrénées-Orientales, Déc. 2011/Janv. 2012

Ces partenariats sont la plupart du temps formalisés par une convention. En plus du financement, ces différents acteurs peuvent également mettre à disposition leurs compétences, pour les études préalables, la maîtrise d'œuvre, la signalétique ou encore l'animation de l'itinéraire.

Le financement de l'entretien des aménagements cyclables peut être assuré par le Conseil Général (dans la majorité des cas), par les communes ou groupements de communes, mais également par la DDE, voire par les parcs régionaux.

La Massane, rivière principale de la commune, est partiellement incluse dans le projet de voie verte en Pays Pyrénées-Méditerranée, mais pourrait être entièrement destinée à un tracé de voie verte, de par sa position stratégique sur le territoire :

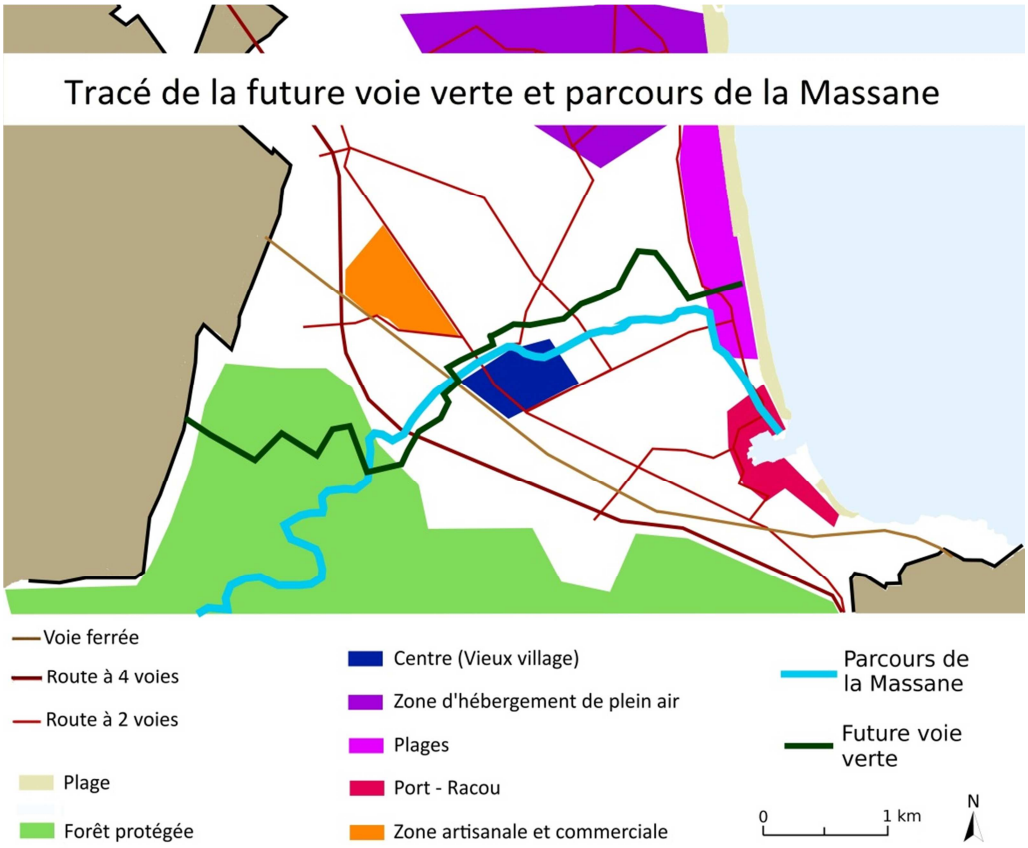


Figure 63 (Sources : site du Conseil Général et Géoportail, réalisation Chloé Schiery)

Suivre le tracé de la Massane permettrait également, dans l'avenir, de rejoindre la Vélittorale (voie verte longeant le littoral), afin de participer à la création d'un réseau de voies vertes maillant le territoire.

Cela permettrait également de modifier les endroits où elle a été cuvelée, afin de rendre le paysage moins artificiel :

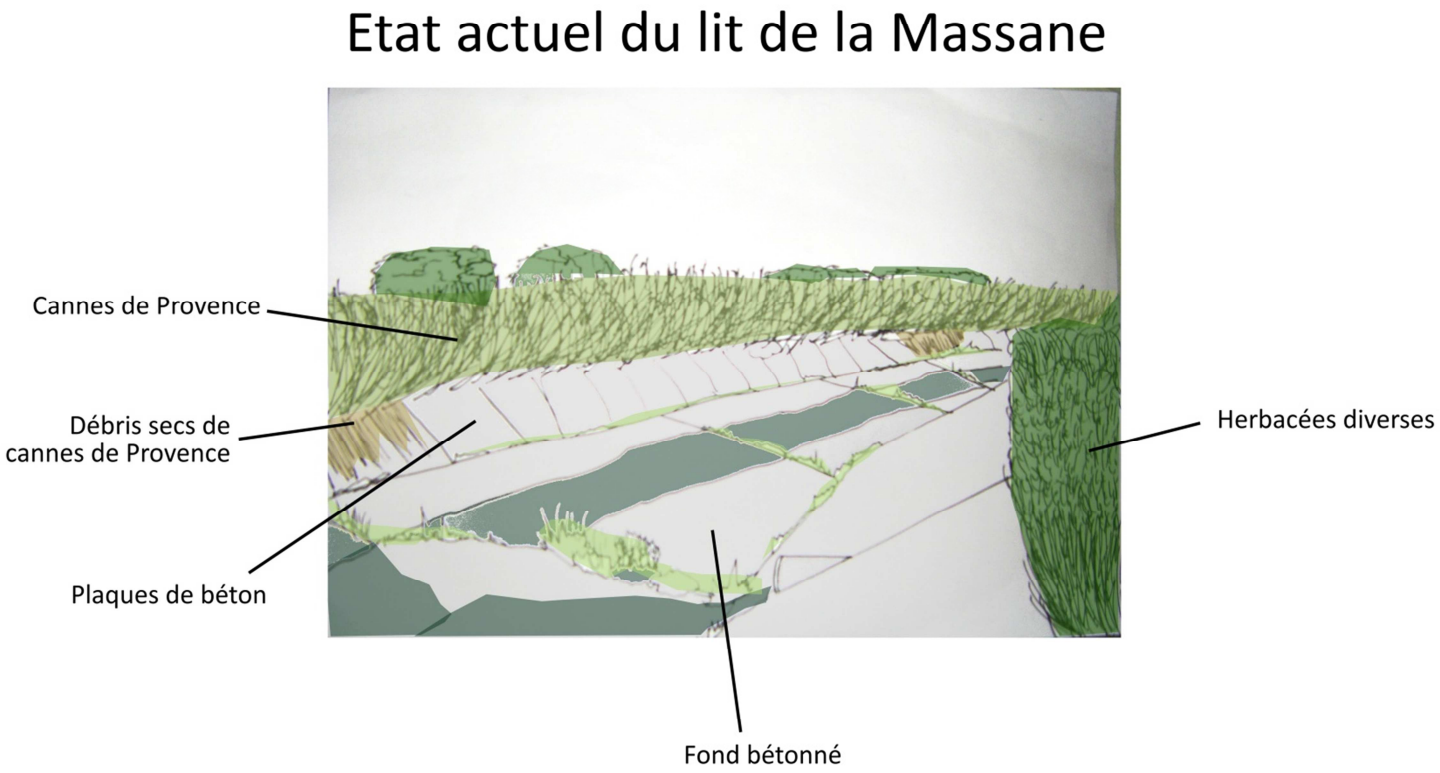


Figure 64 (Source : réalisation Chloé Schiery)

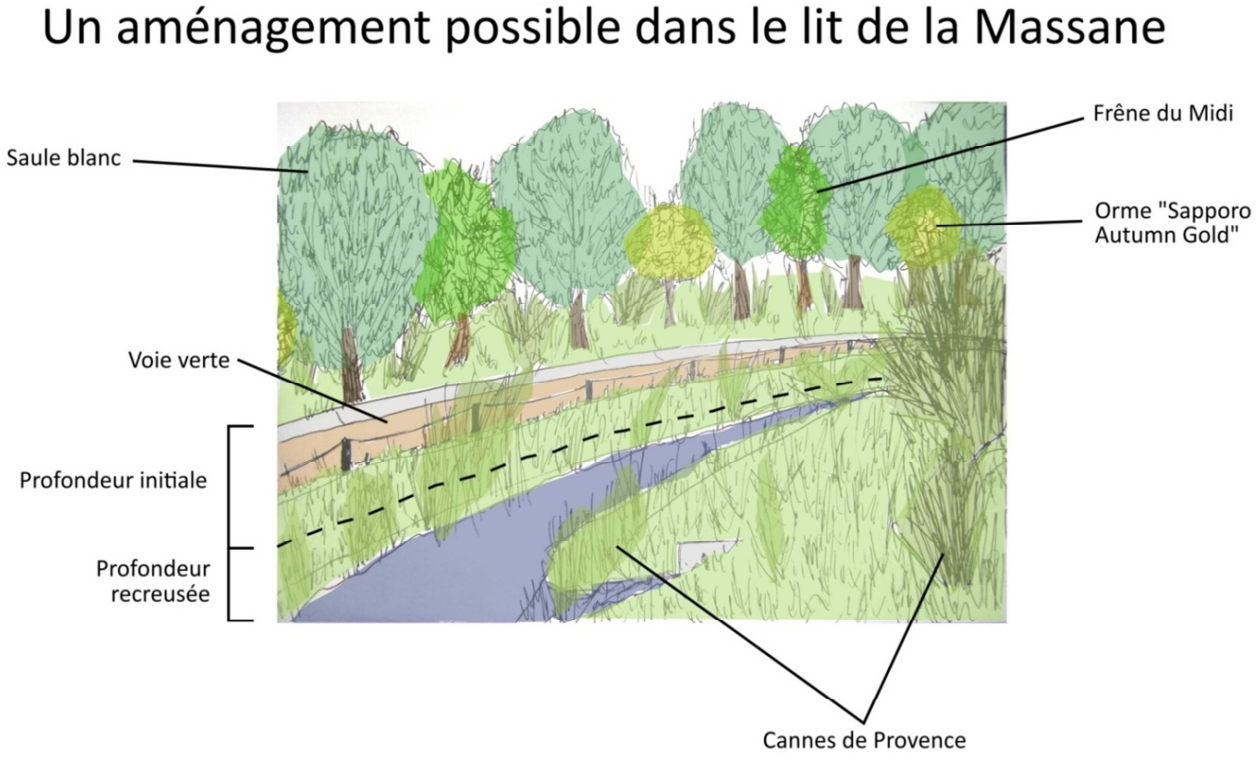


Figure 66 (Source : réalisation Chloé Schiery)

L'utilisation des agouilles est compliquée, car un grand nombre d'entre elles passent par des parcelles appartenant à des particuliers. Cependant la commune peut utiliser ce réseau sans avoir beaucoup de travaux à engager, ce qui permettrait de créer de nombreux chemins cyclables sans aménagements lourds (et donc coûteux). Au vu de l'occasion remarquable que représente cette solution, la commune pourrait utiliser diverses procédures légales pour s'octroyer le droit d'utiliser ces sentiers pour améliorer la mobilité et permettre la découverte de ces éléments patrimoniaux.

Il faut également, pour une réelle mise en valeur des espaces naturels, relier la ville au point de départ des randonnées. La liaison avec la Vélittorale pourrait se faire au niveau du port. En effet, cette zone a été aménagée plus récemment que le reste de la station, et dispose donc de plus d'espaces qui pourraient être dédiés au vélo. De plus, un cours d'eau relie le port au bas des montagnes :

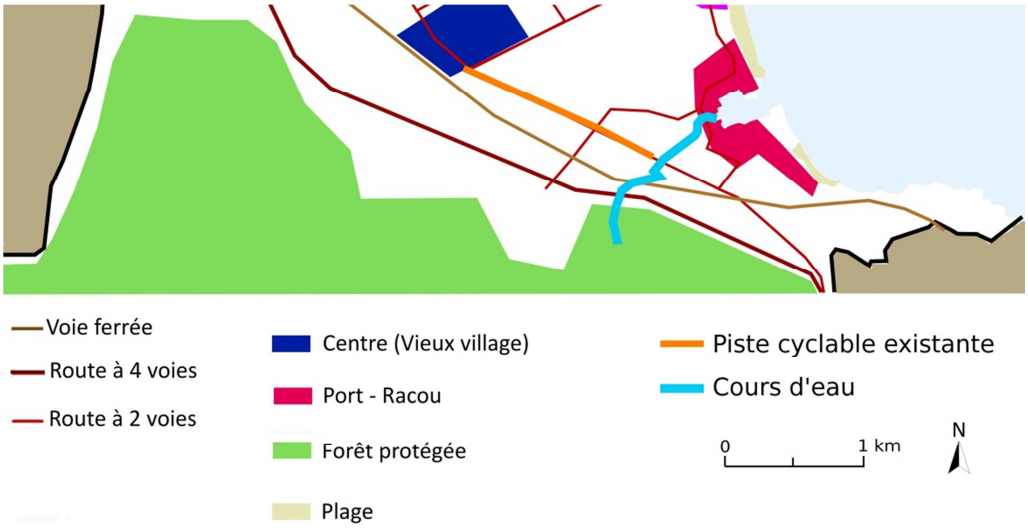


Figure 67 (Sources : Geoportail, réalisation Chloé Schiery)

L'utilisation du cours d'eau permettrait de limiter l'aménagement nécessaire au franchissement de la voie ferrée. Les pistes cyclables existantes permettraient de relier cette voie verte au village. Cependant, elles sont fractionnées et doivent être améliorées pour offrir un véritable itinéraire sécurisé.

c) intérêt sur la circulation

La multiplication des voies vertes et la création d'un réseau d'infrastructures destinées aux cyclistes pourraient engendrer une réduction du trafic routier. Cela diminuerait la congestion durant la saison touristique, du fait de la faible consommation d'espace par rapport aux automobiles : en effet, un cycliste en mouvement consomme en moyenne cinq fois moins d'espace qu'un automobiliste, et dix fois moins lorsque l'on parle en terme de stationnement (10m² par voiture, 1m² par vélo).

Par exemple, nous avons vu précédemment que le trafic sur la N114, qui traverse la commune, était d'environ 40.000 véhicules/jour. L'emprise moyenne au sol d'une voiture est de 5m², contre 1m² pour un vélo. Si seulement 1% des voitures (soit 400 véhicules) étaient retirées de la circulation au profit du vélo au lieu de la voiture, cela engendrerait un gain d'espace de 2.000m² par jour sur cette seule route.
Il en est de même pour la saturation des parkings, qui, avec cette même réduction de 1% du nombre d'automobiles, diminuerait de par la diminution de la place nécessaire au stationnement des automobiles : ce sont ainsi 4.000m² de stationnement qui seraient libérés, et permettraient ainsi l'aménagement de 4.000 stationnements pour les vélos.

3. Améliorer la mobilité des personnes âgées

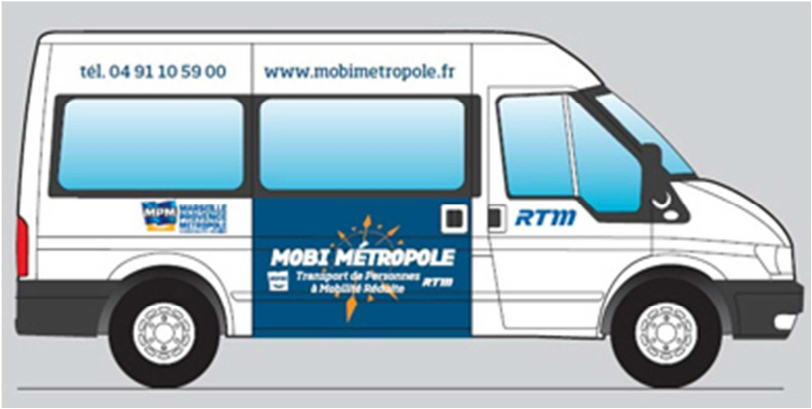
a) Le transport à la demande

Le petit train, seul transport collectif actuellement disponible, n'est pas adapté aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite : ouvert, il n'apporte pas de confort climatique ; il faut monter des marches pour accéder aux places ; et enfin il n'y a pas de place assise suffisamment sécuritaire.

La solution du minibus est pratiquée couramment dans nombre de communes souhaitant mettre en place un transport à la demande : en effet, cela permet de disposer d'un véhicule confortable et sécuritaire, tout en coûtant moins cher qu'un bus classique. Le faible nombre de places n'est pas gênant, du fait de la fréquentation réduite.
L'usager appelle une centrale de réservation jusqu'à 30 minutes avant le départ. Sa place est réservée, et les nombreux arrêts lui permettent d'aller attendre le minibus à une station proche de chez lui.
Les stations se doivent de respecter des critères d'accessibilité et de confort : abri pour le vent et la pluie, banc pour se reposer, panneaux d'informations avec caractères lisibles, information sonore pour les malvoyants.
Ces dispositions entrent dans le cadre de la loi sur l'égalité des chances de 2005.

Un système de ce type a été créé à Marseille : le service Mobi Métropole :

Un chargement des fauteuils roulants est possible en utilisant un pont à l'arrière du véhicule.



Le tarif de base d'un déplacement est de 2€, l'investissement de MPM (la société de transports) est de 42€ par trajet.

Figure 68 : Véhicule Mobi Métropole (Source : http://marseille-provence.com/actions/transports.html)

b) Réduire la vitesse et la prégnance des voitures

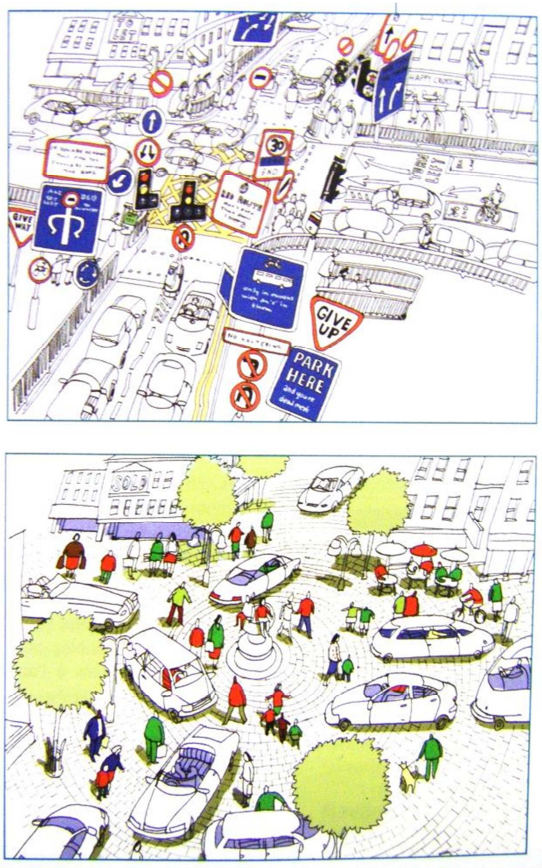


Figure 69 : Le principe de l'espace partagé illustré par Ben Hamilton Baillie (Source : "Renouveler les espaces publics des stations littorales")

Plus de 70% des français se disent favorables à la fermeture des centres-villes à la circulation, au moins certains jours.[32] Une zone 30 est déjà en place dans le vieux village, mais les habitants continuent à se plaindre de nuisances sonores et de la dangerosité de certains véhicules dans les rues étroites ne bénéficiant pas toujours de trottoir.

Une solution pourrait être de progressivement transformer certaines parties du centre ancien en zones de rencontre, afin de remettre les piétons au cœur des déplacements. Le principe d'une zone de rencontre est une zone accessible à tous les types de véhicule, mais dont la vitesse est limitée à 20 km/h. Elle est particulièrement adaptée aux endroits où la circulation ne peut être interdite et aux endroits où les répartitions chaussée/trottoir sont

[32] Source : Fiche n°5, « Comment rouler en toute sécurité ? – Pour un meilleur partage de la route » sur www.dev.departements-cyclables.org

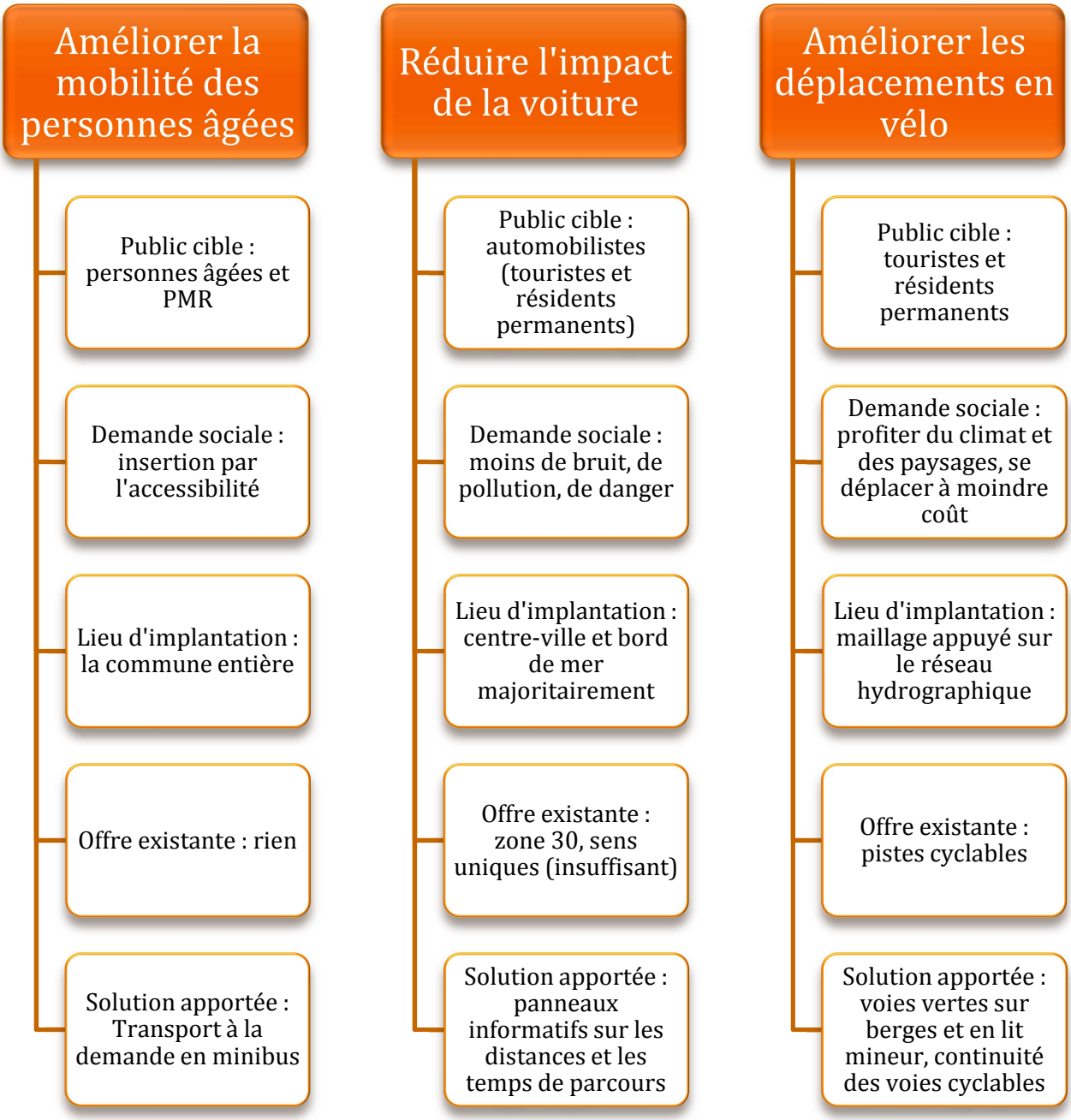
contraintes par le manque d'espace.[33] Cet espace partagé permet de privilégier les modes de déplacements doux, en accordant toutes les priorités aux usagers les plus fragiles.

La limitation de l'impact de la voiture permettrait de mettre en valeur certains espaces : la transformation d'une partie du centre village en zone de rencontre pourrait inciter les touristes à le voir comme une zone de loisirs et de détente plutôt que comme une simple zone fournissant des commerces et des services. Cela pourrait redynamiser l'activité de cette zone, notamment en y installant des commerces de restauration.
Le Pays Pyrénées-Méditerranée, qui crée des bistrots de pays pour redynamiser les zones rurales, pourrait être impliqué dans cette démarche : même s'il s'agit d'une agglomération, l'animation culturelle et les terrasses de café font partie intégrante de la culture catalane, où l'on se rencontre beaucoup à l'extérieur.

c) Améliorer l'accessibilité des espaces publics

Il faut repenser certains trottoirs, dont les arbres plantés au milieu et le revêtement en graviers empêchent le passage des fauteuils roulants. Le revêtement en enrobé semble indispensable. Un travail sur la réfection de l'accès aux quais de la gare doit également être envisagé.

[33] « Renouveler les espaces publics des stations littorales », 2010


Améliorer la mobilité des personnes âgées
Public cible : personnes âgées et PMR
Demande sociale : insertion par l'accessibilité
Lieu d'implantation : la commune entière
Offre existante : rien
Solution apportée : Transport à la demande en minibus
Réduire l'impact de la voiture
Public cible : automobilistes (touristes et résidents permanents)
Demande sociale : moins de bruit, de pollution, de danger
Lieu d'implantation : centre-ville et bord de mer majoritairement
Offre existante : zone 30, sens uniques (insuffisant)
Solution apportée : panneaux informatifs sur les distances et les temps de parcours
Améliorer les déplacements en vélo
Public cible : touristes et résidents permanents
Demande sociale : profiter du climat et des paysages, se déplacer à moindre coût
Lieu d'implantation : maillage appuyé sur le réseau hydrographique
Offre existante : pistes cyclables
Solution apportée : voies vertes sur berges et en lit mineur, continuité des voies cyclables

Bibliographie

Parutions, articles et projets individuels

- ✓ Aberlon J. et Gonculk F., 2010, « *Etude sur l'emploi touristique, Région Languedoc-Roussillon* - analyse et évolution depuis 1975 *»,* 14 p.
- ✓ Association des Départements Cyclables, Enquête 2003, « *Les politiques cyclables des départements »*, 70 p.
- ✓ Association des Départements Cyclables, Enquêtes 2006, « *Les politiques cyclables des départements »*, 98 p.
- ✓ Bonnardot A. , 2001, « *Le choix de l'essence la mieux adaptée au site* », L'arbre en questions, 4 p. (Fiches conseils de l'arboriculture ornementale)
- ✓ Conseil Général des Pyrénées-Orientales, Décembre 2011, « *L'accent Catalan »*, n°68, 32 p.
- ✓ Delonca C., 2010, « *Etude sur le développement de l'intermodalité dans le Grand Clermont et sur la conception de pôles d'échanges »*, 75p.
- ✓ Forestier P., 2011, « *Préfiguration d'un Plan de Déplacement Entreprises pour la zone industrielle des Grands Prés à Cluses* - solution ferrée accompagnée d'un bus urbain *»,* projet individuel sous la direction de Sébastien Larribe, Polytech Tours
- ✓ Mereau Q., 2010, « *Mobilité et modes de déplacement au sein du Grand Chalon* - L'automobile et ses alternatives, entre restrictions et mesures incitatives *»*, projet individuel sous la direction d'Hervé Baptiste, Polytech Tours
- ✓ Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, 2008, « *Un nouveau régime juridique pour les communes touristiques et stations classées de tourisme »*, Maison de la France, Paris, p. 1 à 10
- ✓ Observatoire Régional du Tourisme Languedoc-Roussillon, 2010, « *Rapport d'activité »*, 104 p.
- ✓ SEGESA pour le CIDEV, 1999, « *Etude de préfiguration du pays Pyrénées-Méditerranée* - document de travail *»*, 64 p.

- ✓ Soares I., Vandroux B., Magalon N., 2010, « *Référentiel conception et gestion des espaces publics* – Cohérence des dimensions », Communauté urbaine du Grand Lyon, 27 p.

- ✓ Syndicat mixte SCoT Littoral Sud, 2005, « *Rapport de présentation* – diagnostic », 84 p.

Ouvrages

- ✓ CERTU, 1996, « *Complémentarité des modes de transport* - Projet d'agglomération et schéma de voirie », CERTU, Lyon, 93 p. (Dossiers de voirie d'agglomération)

- ✓ CERTU, 2003, « *Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier* - Comment encourager les plans de déplacement pour les lieux d'activités », CERTU, Lyon, 296 p. (Références CERTU)

- ✓ CERTU, 2009, « *Le transport à la demande en 140 questions* », CERTU, Lyon, Première partie : Collectivités territoriales, pp. 6 à 71 (Références CERTU)

- ✓ Ciappero M., 2002, « *Le dessin d'urbanisme* - De la carte au schéma-concept, construire les projets de villes et de territoires », CERTU, Lyon, 131 p. (Les dossiers du CERTU)

- ✓ Jaouen M. et Coussy B., 2010, « *Renouveler les espaces publics des stations littorales* – Enjeux et démarches de projet », Atout France, Paris, 179 p.

- ✓ Labbé B. et al. (Institut des Villes), 2004, « *Villes et vieillir* », La documentation française, Paris, chapitre 3 : Mobilité et accessibilité, un double défi, pp. 179 à 259 (Villes et société)

- ✓ Merlin P. & Choay F., 2009, « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », Presses universitaires universitaires de France, Paris, 843 p. (Quadrige)

- ✓ ODIT France, 2006, « *France à vélo, France des voies vertes* », ODIT France, Paris, 104 p. (Ingénierie touristique)

Sites internet

- ✓ Accès des services publics aux informations sur les collectivités [Novembre 2011], http://www.aspic.interieur.gouv.fr

- ✓ Annuaire des mairies [Novembre 2011], http://annuaire-mairie.fr
- ✓ Carte interactive des équipements touristiques en Languedoc-Roussillon [Mars 2012], http://requetes.sunfrance.com/navmap/navmap.php
- ✓ Commune d'Argelès-sur-Mer [de Novembre 2011 à Mai 2012], http://fr.argeles-sur-mer.com
- ✓ Enjeux des véloroutes et voies vertes [Avril 2012], http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-enjeux-des-veloroutes-et-voies.html
- ✓ Institut national de la statistique et des études économiques [de Novembre 2011 à Mars 2012], http://www.insee.fr
- ✓ La marque Sud de France [de Février 2012 à Avril 2012], http://sunfrance.com/acces_professionnels
- ✓ Pavillon bleu [Décembre 2011], http://www.pavillonbleu.org/
- ✓ Prévisions INSEE démographie française en 2040 [09 Mai 2012], http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1326
- ✓ SCoT s'appliquant à Argelès-sur-Mer [de Janvier 2012 à Mai 2012], http://littoral-sud.proscot.fr
- ✓ Véloroutes et voies verte [Avril 2012], http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-Veloroutes-et-voies-vertes.html
- ✓ Véloroutes et voies vertes Sud [Mars 2012], http://www.vvv-sud.org/voieverte.html
- ✓ La ville d'Argelès-sur-Mer [Novembre 2011], http://www.annuaire-mairie.fr/ville-argeles-sur-mer.html

Index des sigles

- ✓ ADC = Association des Départements Cyclables
- ✓ CCAV = Communauté de Communes des Albères et Côte Vermeille
- ✓ CCI = Chambre de Commerce et de l'Industrie
- ✓ DGF = Dotation Globale de Fonctionnement
- ✓ EPCI = Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- ✓ PDIPR = Plan Départemental des Itinéraires des plans de Promenade et de Randonnée
- ✓ PLU = Plan Local d'Urbanisme
- ✓ PMR = Personne(s) à Mobilité Réduite
- ✓ PPRI = Plan de Prévention des Risques d'Inondation
- ✓ POS = Plan d'Occupation des Sols
- ✓ SCoT = Schéma de Cohérence Territoriale
- ✓ SRDT = Schéma Régional de Développement Touristique
- ✓ TER = Transport Express Régional
- ✓ ZNIEFF = Zone Naturelle Ecologique d'Intérêt Faunistique et Floristique

Annexes

<u>Annexe 1 :</u> extrait d'un entretien avec Jean-François Prieur

1. Quelle est votre fonction exacte ?

Directeur adjoint des services techniques et chef des projets d'aménagement à la mairie d'Argelès sur Mer.

2. Combien y a-t-il de personnes vivant à Argelès de façon saisonnière (camping, résidence secondaire, caravane, ...) ?

La ville est surclassée au niveau national à 80.000 habitants donc structure avec DGF (dotation globale de fonctionnement), perception d'une taxe de séjour.

3. Fréquentation du petit train ?

Il y a entre 900.000 et 1 million de personnes qui le prennent en 4 mois, le concessionnaire a fait des contrats avec campings et c'est inclus dans la plupart des forfaits, d'où la quantité de personnes le prenant. Ce petit train est surtout touristique.

4. Eventualité du centre village piéton ?

Compliqué : physiologie non adaptée à la mise en piéton du CV, donc utopique : pas beaucoup de commerces, dur à conserver. Pas de besoin non plus car voies étroites donc circulation lente (pas de plaintes des habitants). ***(Je ne suis pas d'accord sur ce point, du fait de mes conversations avec des habitants du centre du village)***

5. Retombées et fréquentation du bus à 1€ ?

Les échanges à l'intérieur du village se font par le petit train, le bus à 1€ sert surtout à relier les villages entre eux, ce système surtout utilisé par jeunes qui viennent à la plage car la liaison entre villages n'est pas très touristique.

6. Zone artisanale : étalement urbain ?

Oui, mais il n'y a pas eu le choix, pour permettre le développement économique et commercial de la commune : 1000 emplois à l'année, plus gros pourvoyeur d'emploi de la commune après le tourisme. A la base, les constructions de cette zone doivent être pour une activité économique et l'activité économique ne doit pas être une excuse pour faire une habitation. Une extension est prévue, mais avec un cahier des charges beaucoup plus

strict.

7. Et pour inciter les gens à moins utiliser leur voiture ?

Pour les utilisateurs des campings, il faut un maillage naturel car ils veulent bien marcher ou prendre le vélo si ce n'est pas trop loin. Réseau d'agouilles avec pistes vertes : trouver des "autoroutes" et les aménager en voies vertes : adaptations lit mineur/lit majeur, voies champêtres avec aspect naturel, valorisées comme chemins et non comme voies.

Conclusion :

Il est mportant de comprendre comment les cours d'eau fonctionne, crues flash, nt : Massane cuvelée, réflexion d'ensemble et travail à l'échelle de la commune avec photos aériennes, retrouver maillage naturel et esprit des chemins de grand randonnée (utiliser l'espace vert naturel car inondable entre Taxo et la mer), relier des choses entre elles, les monuments historiques, les places vertes, les zones arborées...

<u>Annexe 2</u> : Extrait d'un entretien avec Didier Winzer, responsable du service urbanisme à la mairie d'Argelès-sur-Mer

1. Qu'en est-il des projets de vélittorale et voie verte en Pays Pyrénées-Méditerranée?

La vélittorale est intégrée en emplacement réservée dans le POS car elle fait l'objet d'une DUP (déclaration d'utilité publique). C'est le Conseil Général pilote les 2 voies vertes. La DUP permet l'expropriation si les gens n'acceptent pas l'offre financière, zones éloignées, pas de préemption.

2. Projet de piste cyclable avenue d'Hürth ? Autres ?

Actuellement au stade de la réflexion, amorce d'étude sur requalification du nord de Taxo jusqu'au début du village, il est prévu d'élargir l'avenue d'Hürth car modification du POS à partir du 4 juin (avec la construction du lycée, mais pour l'instant la construction du lycée est retardée car fouilles archéologiques en cours)

3. Où sera la future piscine ? Autres grands projets ?

Pas de nouvelle piscine, juste extension et amélioration de la piscine existante (le projet n'a pas pu être validé à cause des risques d'inondation).

4. Logements collectifs : volonté ou contrainte de la loi SRU ?

C'est une volonté de la commune, qui n'est pas sous loi SRU car elle a moins de 15000 habitants permanents. Objectif de mixité sociale : la commune a imposé des réserves d'emplacement avec un certain pourcentage de logements sociaux, négociation avec propriétaires de terrains pour qu'ils réalisent minimum 20% de logements sociaux... et densification en même temps... Mais

les particuliers continuent à faire de l'individuel. Avant, l'article 5 du POS conditionnait la constructibilité dans certains secteurs à un certain nombre de m² par terrain. Cet article a été progressivement supprimé. Maintenant on supprime les règles de COS, en ne tenant compte que de l'emprise et du prospect. On peut densifier au maximum

.

5. Pb sécurité vélo avenue du 8 Mai 45 ?

Ce n'est pas dans les priorités car il existe une bande cyclable et c'est déjà bien ***(Je ne suis pas d'accord sur ce point au vu de la dangerosité de la bande cyclable en question)***

6. Relier port et rond-point de l'arrivée en piste cyclable ?

La vélittorale le fera, et des pistes alternatives existent déjà.

7. Quel est le calendrier de l'élaboration du PLU ?

La révision sera lancée bientôt (après le projet du lycée), finalement la commune ne va pas attendre la finalisation du ScoT.

8. Du coup, existe-t-il un PADD dans la commune ?

Pas encore, mais la commune dispose d'un plan de référence, sorte de PADD interne.

9. Conséquences des ZNIEFF sur l'urbanisation ?

La commune compte de nombreux ZNIEFF, ENS et espaces remarquables, certaines zones protégées sont très étendues donc imposent des études d'incidence pendant les aménagements, car elles sont proches du littoral. Les ZNIEFF n'ont pas de caractère imposable, et seront reprises dans le SCoT. Les enjeux sont environnementaux mais aussi patrimoniaux, et de toute façon il n'est pas possible de raser du bâti, même s'il est en ZNIEFF !

10. Arbres en bordure des pistes cyclables ?

Il y a déjà des plantations sur route de Collioure au port. L'avenue d'Hürth sera structurée avec des grands arbres. Nous nous fournirions à la pépinière communale, en cas de manque nous ferons appel à la pépinière départementale.

11. Poteaux pour empêcher les voitures de se garer dur les pistes cyclables ?

Oui, mais nous avons également mis en place d'autres solutions : corridor séparé comme sur la route de Collioure, voies matérialisées avec séparations. Cela n'est possible que lorsqu'on peut élargir la route. Dans le village, l'espace doit être partagé car il n'y a pas de place, et le système de plots est limité. Les couleurs au sol nuisent à l'esthétique, donc dans la zone artisanale ça va, mais pas dans les lieux à préserver.

12. Pourquoi tant de campings et pas des hôtels ou autres ?

Autrefois, Argelès était une commune avec beaucoup d'agriculteurs, il y a eu

l'arrivée des congés payés donc arrivée d'urbains et donc idée de développer des formules de tourisme de plein air, en impliquant les petits propriétaires terriens, le territoire naturel est ainsi préservé malgré l'accueil touristique, pas de bétonnage du littoral ou de la montagne, culture locale. Maintenant les campings ne peuvent pas accroitre le nombre d'emplacements, on a même tendance à diminuer le nombre d'emplacements pour augmenter la taille des emplacements, plus de mobil-homes pour un plus grand confort, clientèle plus exigeante.
L'arrière-saison se développe grâce aux personnes âgées, qui viennent plus tard car n'ont pas la contrainte des vacances scolaires des enfants.

<u>Annexe 3</u> : Extrait d'un entretien avec Jean-Paul Richaud, directeur de l'office de tourisme d'Argelès-sur-Mer

1. Population mois par mois ?
La capacité d'accueil maximale est de 100.000 personnes. Pointes aux vacances scolaires, gens en résidences secondaires.

2. Modes de déplacement des touristes ?
Tous les modes sont utilisés, avantage des parkings gratuits, maillage de petit train très dense en saison, développement de pistes cyclables et de parkings à vélos. Les embouteillages ont diminué ces dernières années pour 3 raisons : hausse prix essence (moyens autres), développement du petit train pour transport en commune (maillage très fort), prise de conscience écologique pour moyens de déplacement doux. Cette diminution de la congestion ne provient pas d'une augmentation des infrastructures, c'est le trafic qui a réduit. Votre idée d'information sur les distances courtes est bonne, car en effet les temps de parcours sont courts.

3. Les gens louent-ils des vélos ou amènent-ils plutôt le leur ?
Il y a beaucoup de loueurs de vélos, donc potentiel et demande (plus ceux dans camping et villages de vacances). Nationalité des touristes : hollandais, ensuite britannique ensuite belge ensuite allemands, eux viennent souvent avec leur vélo. Les touristes se plaignent d'un manque de pistes cyclables et de continuité. Réel besoin de continuité, problème de saturation.

4. Les touristes utilisent-ils beaucoup les commerces de proximité ?
Ils recherchent avant tout les marchés (pour l'authenticité) et l'hypermarché le plus proche (pour les bas prix).

5. Demande de tourisme vert et moins de tourisme de masse ?
La plage reste le fonds de commerce, c'est l'attraction n°1 de la commune. Cependant, le côté vert et montagneux fait qu'Argelès-sur-Mer se différencie des autres stations, c'est un plus. Différenciation avec la concurrence, c'est le

« plus produit ». On n'est pas dans une région de tourisme culturel, malgré l'art roman. L'authenticité catalane n'est pas mise en avant.

<u>Annexe 4</u> : Définitions utiles pour ce projet

La **mobilité** est la propension d'une population à se déplacer. A l'intérieur d'une agglomération, on la mesure souvent par le nombre moyen de déplacements un jour de semaine par ménage ou par personne, en excluant en général les déplacements effectués à pied en totalité. La mobilité maximale est observée dans les villes moyennes, et augmente avec le niveau de vie et le niveau de motorisation. Elle dépend aussi de l'âge, du sexe, de la position dans le ménage, de l'exercice d'une activité professionnelle, de l'organisation de la ville, de la desserte en transports en commun, etc.

Un **déplacement** est un mouvement d'une personne d'une origine à sa destination. Les déplacements peuvent être répartis selon différentes critères : géographiques, motifs du déplacement, horaire du déplacement, moyen de transport utilisé, durée du déplacement.

Transports : Cette définition n'existe pas dans le Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. On trouve cependant celle de **moyen de transport** : c'est un mode de locomotion permettant de déplacer les personnes ou les marchandises.

Les principales caractéristiques d'un moyen de transport sont : la vitesse, la capacité, la sécurité, le confort, le coût, les nuisances et la consommation d'espace.

Le **littoral** est un espace linéaire particulièrement sensible, offrant à l'aménagement des conditions difficiles : les littoraux attirent des populations importantes (donc densités élevées), attirent des activités qui ont des besoins souvent contradictoires (ports, baignade, aquaculture, etc.) et leurs eaux sont très polluées.

Loi « Littoral » : A la base il s'agit de la loi du 3 janvier 1986, qui prévoit notamment :

1. l'extension de l'urbanisation en continuité avec les agglos/villages/hameaux existants et la préservation des coupures vertes
2. l'interdiction des constructions et des installations dans une bande de 100m à partir du rivage (sauf exceptions)
3. la protection des espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel, du littoral

4. l'interdiction de construire des routes de transit à moins de 2000m du rivage
5. l'interdiction des terrains de camping et de caravaning dans la bande de 100m

Son application a été modeste (bilan très mitigé en 1999)

Une **Communauté de communes** est un établissement public destiné à l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace en milieu rural. Elle est automatiquement compétente pour l'aménagement de l'espace et pour les actions de développement économique.

Une **réserve naturelle** (créée par la loi du 1er juillet 1957, modifiée par la loi du 10 juillet 1976) est un « espace protégé par une réglementation scientifique et géré selon des critères écologiques (qui) contribuent à l'action de l'État pour la préservation de la biodiversité » (définition de la circulaire de 1997)

Le **Pavillon Bleu** est un label à forte connotation touristique, symbole d'une qualité environnementale exemplaire. Créé par l'Office français de la Fondation pour l'Education à l'Environnement en Europe en 1985, il valorise chaque année les communes et les ports de plaisance, qui mènent de façon permanente une politique de recherche et d'application durable en faveur d'un environnement de qualité.

Une **voie verte** est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (code de la route). Elle est accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière. Les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite, les rollers… l'utilisent pour le loisir, le tourisme et les déplacements quotidiens.

Les voies vertes sont **aménagées en site propre** sur les emprises des voies de chemin de fer désaffectées, de berges des voies d'eau, de pistes forestières, de chemins ruraux...

Une **véloroute** est un itinéraire cyclable, de moyenne ou longue distance, continu (y compris dans les villes, jalonné et sécurisé. Les véloroutes empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes.

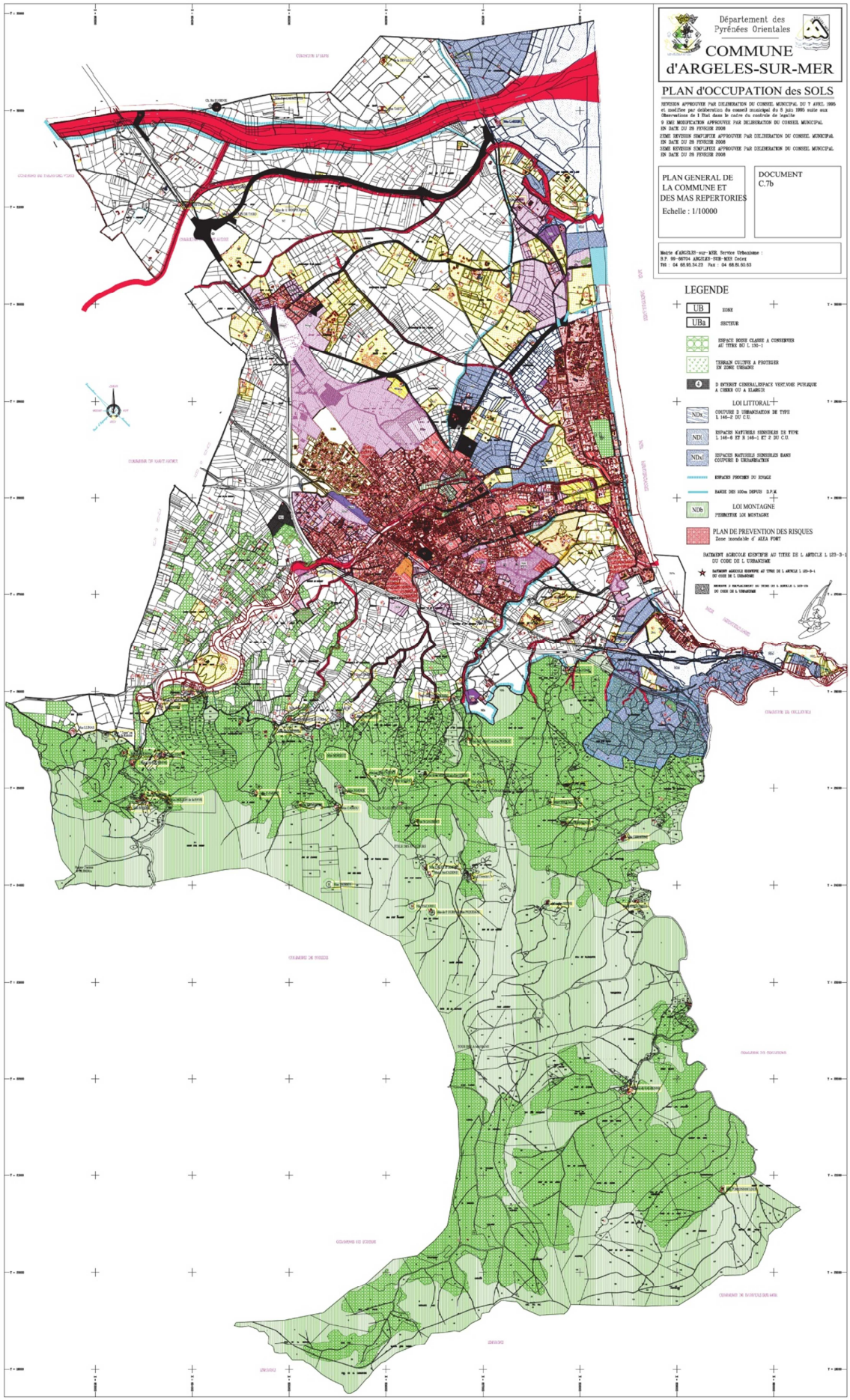

Département des
Pyrénées Orientales
COMMUNE
d'ARGELES-SUR-MER
PLAN d'OCCUPATION des SOLS
PLAN GENERAL DE
LA COMMUNE ET
DES MAS REPERTORIES
Echelle : 1/10000
DOCUMENT
C.7b
LEGENDE
UB
UBa
LOI LITTORAL
LOI MONTAGNE
PLAN DE PREVENTION DES RISQUES

Table des matières

Avertissement..... - 1 -
Remerciements..... - 2 -
Sommaire..... - 3 -
Introduction..... - 4 -
I/ Argelès, une commune uniquement touristique ?.....5
1. Le tourisme, moteur de la commune.....5
a) Une station balnéaire importante au sein d'une Région aménagée pour le tourisme.....5
b) Typologie de la population permanente.....12
c) Population touristique et démographie variable.....14
d) Un solde migratoire positif favorisant l'étalement urbain.....16
e) Un environnement naturel particulier.....19
2. Le fonctionnement de la commune.....23
a) Répartition de la population.....23
b) Zones d'activités.....28
3. Déplacements et mobilités.....33
a) Flux internes.....33
b) Flux externes.....41
4. Premier bilan du diagnostic : atouts et faiblesses du territoire.....46
II/ La problématique des déplacements au vu du développement de la commune.....45
1. Une commune au développement contraint.....45
a) Développement local et tourisme.....45
2. La problématique des déplacements.....49
a) Flux externes et problèmes de traversée de la commune.....49
b) Flux internes : la congestion en saison touristique.....50
3. Une offre peu adaptée en transports doux.....52
a) Le petit train, peu emprunté par les résidents.....52
b) Les vélos, pas toujours à leur place dans la ville.....52
c) Les cheminements piétons, difficilement praticables.....54
4. Des éléments naturels et patrimoniaux peu respectés/mis en valeur 55
a) Le tourisme de masse et l'évolution des pratiques touristiques....55
b) Un centre-ville peu à peu délaissé.....55

III/ Augmenter la part modale des transports doux 56
1. Information et pédagogie pour limiter la place de la voiture 56
a) Information par panneaux 56
b) Encouragement aux transports doux 57
2. Encourager la pratique du vélo 57
a) Créer un maillage du territoire communal 57
b) Contraintes techniques et budgétaires 61
c) intérêt sur la circulation 68
3. Améliorer la mobilité des personnes âgées 68
a) Le transport à la demande 68
b) Réduire la vitesse et la prégnance des voitures 69
c) Améliorer l'accessibilité des espaces publics 70
4. Complémentarité des trois solutions 71
Bibliographie 72
Parutions, articles et projets individuels 72
Ouvrages 73
Sites internet 73
Index des sigles 75
Annexes 76
Table des illustrations 85
Conclusion 88

Table des illustrations

Figure 1 : Les principales stations balnéaires du Languedoc-Roussillon (source : INSEE, fonds de carte www.cartes-france.fr, réalisation Chloé Schiery) 5
Figure 2 (Source : données INSEE 2011, réalisation Chloé Schiery) 6
Figure 3 : blason de la commune (source : Wikipedia) 7
Figure 4 : Aspect général d'Argelès-sur-Mer (source : fond de carte et donnée POS de la commune, réalisation Chloé Schiery) 8
Figure 5 : les différentes étapes de construction dans la commune (Source : données géoportail et POS de la commune, réalisation Chloé Schiery) 9
Figure 6 : Carte de la CCAV (source : "Votre territoire", magazine de la CCAV, n°1) 10
Figure 7 : Localisation du Pays Pyrénées-Méditerranée 11
Figure 8 : Population d'Argelès-sur-Mer (source : INSEE et Aspic, réalisation Chloé Schiery) 12
Figure 9 : Logements à Argelès-sur-Mer (source : Données INSEE et réalisation Chloé Schiery) 13
Figure 10 (Sources : POS de la commune, office du tourisme d'Argelès-sur-Mer, réalisation Chloé Schiery) 15
Figure 11 (Source : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1326) 17
Figure 12 : étalement urbain (source : données Proscot, photos aériennes Google Maps, carte IGN 2007, réalisation Chloé Schiery) 18
Figure 13 (source : données Géoportail, site de la commune, fond de carte POS de la commune, réalisation Chloé Schiery) 19
Figure 14 : Une des criques de l'anse de Porteils et une vue globale de la plage centre, avec les Albères en fond (Source : http://fr.argeles-sur-mer.com) 20
Figure 15 : Le sentier littoral longeant la côte rocheuse (Source : http://fr.argeles-sur-mer.com) 20
Figure 16 : La rivière de la Massane lors de 21
Figure 17 : Forêt de chênes liège dans le massif des Albères (Source : http://fr.argeles-sur-mer.com) 21
Figure 18 : localisation de la réserve naturelle du Mas Larrieu (source : POS de la commune et réalisation Chloé Schiery) 22
Figure 19 : Les ZNIEFF et zones inondables comme limites de l'urbanisation (Source : données et fond de carte Proscot et réalisation Chloé Schiery) 23
Figure 20 (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery) 24
Figure 21 (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery) 25
Figure 22 : Les trois principales zones de résidence des touristes (source : réalisation Chloé Schiery) 27
Figure 23 (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery) 28
Figure 24 : Une rue du cœur de la station balnéaire au mois de décembre 29
Figure 25 : l'allée Jules Arolles, dite "allée des Pins", très fréquentée en haute saison et le casino de la plage, comportant un restaurant et une boîte

de nuit (source : réalisation Chloé Schiery) 30
Figure 26 : Zones de loisirs (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery) 30
Figure 27 : La rue Vermeille, une rue typique du vieux centre (source : réalisation Chloé Schiery) 31
Figure 28 : Randonneurs dans la réserve naturelle de la Massane (source : quoide neufweekend.com) 32
Figure 29 (Source : Géoportail et réalisation Chloé Schiery) 32
Figure 30 : Le parking du Valmarie, offrant 500 places de stationnement à proximité du port (Source : réalisation Chloé Schiery) 34
Figure 31 (Sources : bureau communication de la mairie d'Argelès-sur-Mer, fond de carte POS de la commune, réalisation Chloé Schiery) 35
Figure 32 (Sources Géoportail, fond de carte POS, réalisation Chloé Schiery) 36
Figure 33 : plan des pistes cyclables en 2012 (Source : brochure de l'office du tourisme, réalisation Chloé Schiery) 37
Figure 34 : la promenade du front de mer à la Plage centre (source : réalisation Chloé Schiery) 39
Figure 35 (Source : réalisation Chloé Schiery) 39
Figure 36 : Le petit train (source : site web de la commune) 40
Figure 37 : Trajet du petit train (source : trainbus.fr) 40
Figure 38 (Source : Géoportail, réalisation Chloé Schiery) 41
Figure 39 : Illustration promotionnelle du bus à 1€ (Source : magazine du Conseil Général "L'Accent catalan", n°68) 42
Figure 40 (Source : fond de carte et données Conseil Général, réalisation Chloé Schiery) 43
Figure 41 (Source : brochure de l'office de tourisme, réalisation Chloé Schiery) 44
Figure 42 (Source : http://littoral-sud.proscot.fr) 45
Figure 43 : Périmètre du SCoT Littoral Sud (Source : http://littoral-sud.proscot.fr) 45
Figure 44 : périmètres des SCoT du Pays Pyrénées-Méditerranée (source : diagnostic Proscot) 45
Figure 45 : le futur lycée Emile Combes (source : www.cabinetfrustie.com) 46
Figure 46 : le futur tracé de la Vélittorale (source : site du conseil général) 47
Figure 47 : Le tracé global de la future voie vert (source : site du conseil général) 48
Figure 48 : Tracé prévu de la voie verte Pays Pyrénées-Méditerranée pour la traversée d'Argelès-sur-Mer (Source : http://www.cg66.fr, fond de carte POS de la commune, réalisation Chloé Schiery) 48
Figure 49 (Source : réalisation Chloé Schiery) 50
Figure 50 (Source : Réalisation Chloé Schiery) 51
Figure 51 : Occupation des pistes cyclables par les voitures (source : réalisation Chloé Schiery) 53
Figure 52 : Occupation des pistes cyclables par les piétons (source :

réalisation Chloé Schiery).....53
Figure 53 : Trottoir inadapté, à la plage centre (source : réalisation Chloé Schiery).....54
Figure 54 : Arbres gênant le passage avenue du 8 Mai 1945 (Source : réalisation Chloé Schiery).....54
Figure 55 : Exemple de panneau informatif (source : réalisation personnelle) 56
Figure 56 : des voies cyclables et piétonnes sécurisées et continues (Source : réalisation Chloé Schiery) 57
Figure 57 : réseau hydrographique de la ville (source : http://www.geoportail.fr).....59
Figure 58 : Desserte par le réseau hydrographique (source : Géoportail, site de la commune, IGN et sunfrance.com, fond de carte POS, réalisation Chloé Schiery).....59
Figure 59 : Agouille rue Paul Valéry à Argelès-sur-Mer (Source : réalisation Chloé Schiery).....60
Figure 60 : Schéma d'une voie verte en lit mineur (Source : réalisation Chloé Schiery).....60
Figure 61 (Sources : images http://www.plantsystematics.org, http://www.vcwma.org, http://plantes-rizieres-camargue.cirad.fr, http://www.espacesverts.be, http://fr.wikipedia.org, http://www.actu-environnement.com, ,réalisation Chloé Schiery).....63
Figure 62 : Coûts moyens de construction d'infrastructures cyclables, en €/km (Source : enquêtes de l'association des départements cyclables).....64
Figure 63 (Sources : site du Conseil Général et Géoportail, réalisation Chloé Schiery).....65
Figure 64 (Source : réalisation Chloé Schiery) 66
Figure 65 (Source : réalisation personnelle) 66
Figure 66 (Source : réalisation Chloé Schiery) 66
Figure 67 (Sources : Geoportail, réalisation Chloé Schiery).....67
Figure 68 : Véhicule Mobi Métropole (Source : http://marseille-provence.com/actions/transports.html) 69
Figure 69 : Le principe de l'espace partagé illustré par Ben Hamilton Baillie (Source : "Renouveler les espaces publics des stations littorales").....69

Chloé Schiery
Stage de découverte
DA3 - 2012

Améliorer la mobilité en station balnéaire

Des enjeux touristiques, sociaux et écologiques

Au travers de la mobilité, c'est le fonctionnement global d'une commune qui se reflète dans les déplacements de ses habitants et de ses visiteurs.
La particularité d'une station balnéaire est de vivre à un rythme différent des autres villes. Cette temporalité, si elle n'est pas pleinement incluse dans le développement de la commune, peut devenir une faiblesse. Les infrastructures, notamment, se doivent d'être adaptables et doivent permettre d'articuler les deux dimensions (estivale et hivernale) de la mobilité.

Le cas d'Argelès-sur-Mer est particulièrement représentatif de cette problématique touchant la majeure partie des communes littorales. Si les politiques répressives ont déjà fait leurs preuves en matière de diminution du trafic routier, elles ne sont pas applicables dans une ville dédiée à la détente et aux loisirs.

L'incitation aux transports doux doit être inscrite dans un projet global, incluant une politique pédagogique et prenant également en compte les résidents permanents de la commune, dont les plus faibles comme les personnes âgées.

Ce projet de grande ampleur sera possible via une volonté forte de la commune, qui doit prendre en compte les enjeux des déplacements dans l'attractivité et le développement de son territoire.

Les contraintes techniques et financières sont importantes, du fait de l'espace nécessaire à ces aménagements (surtout les voies vertes). La pression foncière importante et les travaux de grande ampleur ne doivent cependant pas freiner un projet visant à développer harmonieusement le territoire. Des fonds peuvent être mobilisés par de nombreux acteurs, et des procédures comme la déclaration d'utilité publique permettront la réalisation de ces aménagements.

Mobilité, transports doux, pédagogie, infrastructures, espaces naturels, développement local

Argelès-sur-Mer, Pyrénées-Orientales, 66, Languedoc-Roussillon