PYRENEES ORIENTALES
le Département

Departament dels Pirineus Orientals

Pla departamental d'àrees de servei



Interreg POCTEFA

Cofinanciado por la UNIÓN EUROPEA
Cofinancé par l'UNION EUROPÉENNE

PYREVELO

afme
Àrea Funcional de Muntanya Est
Aire Fonctionnelle Montagne Est
Área Funcional de Montaña Este

CONSELL COMARCAL DE L'ALT EMPORDÀ

CONSORCI DE LES VIES VERDES DE GIRONA

Diputació de Girona

2 d'octubre de 2026



Aquest document presenta l'estudi del Pla departamental d'àrees de servei per a ciclistes, elaborat per la consultora Iter per encàrrec del Departament dels Pirineus Orientals l'any 2026.

Índex

Fase 1 – Diagnòstic estratègic

1. Marc de l'encàrrec
2. Definició d'una àrea de servei per a ciclistes
3. Àmbit de l'estudi
4. Diagnosi de l'oferta existent
5. Opinió dels agents implicats
6. Dimensió transfronterera
7. Síntesi i identificació dels reptes
8. Definició de les tipologies d'àrees del futur marc de referència

Fase 1

Marc de l'encàrrec



PYRENEES ORIENTALES
le Département

Objecte de l’encàrrec

Objectiu principal: Elaborar el marc de referència i l’estratègia territorial que serviran de base per a la convocatòria departamental de projectes «Acollir, allotjar-se, desplaçar-se».

- El Departament dels Pirineus Orientals ha encarregat a Iter l’elaboració d’un **pla director d’àrees de servei per a ciclistes**, en el marc del programa europeu PYREVELO.
- Aquest pla ha de permetre elaborar un **marc de referència** (que defineixi què és una àrea de servei, quines tipologies hi ha i quins nivells de servei ofereix) i una **estratègia territorial** (on cal instal·lar equipaments, a quina distància, amb quin nivell de servei i amb quin ordre de prioritat).
- Aquests dos elements serviran de base per a la **convocatòria «Acollir, allotjar-se, desplaçar-se**», que finança la creació o la millora d’equipaments per a bicicletes al llarg dels itineraris ciclistes departamentals. Per als EPCI (establiments públics de cooperació intercomunal) i els municipis, el pla estableix el **marc per presentar els projectes**: què cal construir, on i amb quin nivell de servei.
- **La primera tasca** consisteix a elaborar una diagnosi basada en les dades del Departament i dels territoris, especialment en les entrevistes amb els EPCI, el PETR (Pol d’equilibri territorial i rural) i les oficines de turisme, i en l’anàlisi de la cooperació transfronterera duta a terme amb els socis catalans del programa.

Convocatòria de projectes en què s'inscriu l'estudi

CONVOCATÒRIA DEPARTAMENTAL DE PROJECTES 2026-2028 «ACOLLIR, ALLOTJAR-SE, DESPLAÇAR-SE», APARTAT «DESPLAÇAR-SE»

Marc de la convocatòria de projectes

Tant els estudis d'estructuració de l'oferta com els equipaments de les àrees poden rebre finançament,

La convocatòria abasta quatre categories d'itineraris:

- els itineraris ciclistes principals del Departament,
- les connexions amb un lloc turístic o una estació,
- els circuits de proximitat,
- els circuits de BTT inscrits al PDIPR (Pla Departamental d'Itineraris de Passejada i Senderisme),

Les entitats promotores poden ser administracions locals, organismes públics o associacions. Només se subvencionen inversions, amb un ajut d'entre el 20 % i el 80 %.

➜ El marc de referència ha de tenir en compte les necessitats d'aquestes entitats promotores i permetre'ls preparar un projecte que compleixi els requisits.

Graella annexa

Ja s'hi annexa una graella amb dos nivells:

- una àrea de servei cada 20 o 30 km,
- una parada de descans cada 10 km, amb equipaments jerarquitzats.

S'han establert les distàncies següents: un màxim de 3 km per a una àrea, amb connexió ciclista i senyalització direccional, i 1 km per a una parada de descans, situada sobre el mateix itinerari sempre que sigui possible.

L'ombra passa a ser un requisit.

La graella i el glossari són els del Departament de l'Alta Garona reproduïts sense canvis fins que el pla director els substitueixi.

➜ El marc de referència ha d'incorporar aquests llindars i completar-los, en lloc de proposar-ne de nous.

Funció del nostre pla director

El nostre treball ha de tenir en compte **quatre categories d'itineraris** obertes i **dos tipus d'àrea ja establerts**,

Criteris que valoren la connectivitat de la xarxa, la col·laboració i la coherència amb els plans departamentals: tres exigències que s'incorporaran al marc de referència.

Cada entitat promotora ha d'assumir el manteniment, cosa que permet plantejar un marc comú sobre la freqüència, els agents que hi intervenen i la durada del compromís.

El pla director d'àrees de servei ja figura entre els documents de referència que cal aportar.

➜ El marc de referència s'ha de convertir en l'eina d'avaluació departamental d'aquesta convocatòria.

Convocatòria de projectes 2026-2028 «Acollir, allotjar-se, desplaçar-se», Departament dels Pirineus Orientals (Direcció d'Atractivitat, Turisme i Vida Associativa), i annex 6, glossari d'equipaments i serveis del Consell Departamental de l'Alta Garona (actualització de setembre de 2025).

Metodologia en 4 etapes: visió general

01 ETAPA

Inventariar i analitzar

Inventari exhaustiu dels equipaments per a bicicletes existents al territori del CD66, amb una atenció especial als itineraris ciclistes i al seu entorn immediat (3-5 km).

Conèixer i analitzar les pràctiques dels territoris veïns.

LLIURABLES CLAU

Cartografia dels equipaments existents, reportatges fotogràfics de les visites de camp i retorn dels ens locals

02 ETAPA

Definir

Definir els nivells de servei de les àrees a partir dels perfils i les necessitats dels usuaris, i les regles d'implantació que en deriven.

LLIURABLES CLAU

Primer marc de referència: nivells de servei, graella d'equipaments i regles d'implantació

03 ETAPA

Orientar

Conversió del marc de referència en orientacions concretes d'inversió per a cada emplaçament.

LLIURABLES CLAU

Esquema v1 + taula de priorització

04 ETAPA

Harmonitzar

Eines operatives: dades, senyalització, governança i programació.

LLIURABLES CLAU

Informe final + manual de senyalització

Fase 1

Fase 2

Inventariar les pràctiques existents

Establir un inventari de les pràctiques actuals relatives a les àrees de servei per a ciclistes als Pirineus Orientals i a la franja espanyola



Àmbit

Inventari ampliat dels equipaments existents al llarg dels itineraris ciclistes del pla departamental i al seu entorn proper (radi de 3 a 5 km)



Fonts

Fonts institucionals (SIG del Departament, EPCI i oficines de turisme), fonts col·laboratives i aplicacions de ciclisme



Cartografia

Consolidació de les dades SIG en Lambert-93, representació cartogràfica de les àrees i identificació de les zones desateses



Entrevistes

Videoconferències amb EPCI, PETR, oficines de turisme i gestors dels itineraris



Transfronterer

Visita sobre el terreny a Catalunya i Aragó, bones pràctiques de PYREVELO

Fase 1

Definició d'una àrea de servei per a ciclistes



PYRENEES ORIENTALES
le Département

Marcs de referència existents

CEREMA
Marc de planificació

El Cerema estableix els criteris francesos en matèria d'infraestructures ciclistes: com s'ha de planificar una xarxa contínua i jerarquitzada i com s'ha d'executar. És el marc en què s'insereixen posteriorment els serveis. No defineix les àrees pròpiament dites.

➔ Una àrea es defineix per la seva implantació: cal concebre-la en continuïtat amb la xarxa ciclista.

VÉLO & TERRITOIRES
Definició d'àmbit estatal

La fitxa d'acció núm. 8, «Equipaments, àrees de servei i parades de descans», actualitzada el 2022, estableix la definició de referència: dos nivells d'àrees, els equipaments previstos en cada nivell i la freqüència amb què s'han d'implantar al llarg de l'itinerari.

➔ És preferible concentrar els equipaments en unes quantes àrees identificades que dispersar-los al llarg de l'itinerari; les recomanacions es formulen d'acord amb aquests criteris.

MARC DE REFERÈNCIA CD31
Adaptació departamental

L'Alta Garona ha convertit aquest marc nacional en una eina de treball (actualitzada al setembre de 2025): vocabulari comú, una fitxa per a cada equipament, regles d'implantació, costos orientatius i un manual de senyalització.

El Departament dels Pirineus Orientals l'ha incorporat com a annex a la convocatòria de projectes 2026-2028.

➔ Un marc de referència indica tant què cal instal·lar sobre el terreny com la manera de descriure-ho a les bases de dades.

➔ Segons els marcs de referència existents, una àrea de servei és una agrupació de serveis identificada, amb nom i senyalització direccional, situada a intervals regulars al llarg d'un itinerari clarament senyalitzat.

Dos nivells en els marcs de referència existents

FONTS: FITXA D'ACCIÓ NÚM. 8 DE VÉLO & TERRITOIRES (2022) I MARC DE REFERÈNCIA CD31 (SETEMBRE 2025)

PARADA DE DESCANS

Nivell bàsic

«Espai que permet fer una parada breu i ofereix informació sobre el territori que es travessa. Lloc adequat per descansar o fer un pícnic.»

FREQÜÈNCIA

Aproximadament cada 10 km

DISTÀNCIA RESPECTE DE L'ITINERARI

A menys d'1 km de l'itinerari

IMPRESCINDIBLES

Taula de pícnic · Aparcament per a bicicletes

OPCIONALS

Punt d'aigua potable · Lavabos · Punt d'informació sobre serveis · Aixopluc · Consigna d'equipatge · Papereres · Taller d'autoreparació · Punt de recàrrega · Punt wifi · Parc infantil · Bancs

ÀREA DE SERVEI PER A CICLISTES

Nivell complet

«Espai habilitat que agrupa diversos equipaments útils per al cicloturisme itinerant. És el nivell amb més equipaments i dona resposta a totes les necessitats dels usuaris.»

FREQÜÈNCIA

Aproximadament cada 20 o 30 km

DISTÀNCIA RESPECTE DE L'ITINERARI

A menys de 3 km, amb connexió ciclista i senyalització direccional

IMPRESCINDIBLES

Taula de pícnic · Aparcament per a bicicletes · Punt d'aigua potable · Lavabos

RECOMANATS

Punt d'informació sobre serveis · Consigna d'equipatge segura

OPCIONALS

Papereres · Taller d'autoreparació · Punt de recàrrega · Parc infantil · Bancs

Ubicació establerta a la convocatòria: l'àrea de servei ha d'estar a un màxim de 3 km de l'itinerari i disposar d'una bona connexió ciclista i senyalització direccional; la parada de descans s'ha de situar a la via sempre que sigui possible i, com a màxim, a 1 km; preferentment, prop de comerços, allotjaments i llocs d'interès turístic.

Elements que cal incorporar al marc de referència del CD66

TRES APORTACIONS DEL MARC DE REFERÈNCIA CD31 DIRECTAMENT REUTILITZABLES AL CD66

QUATRE CATEGORIES

A. Àrees de servei i parades de descans habilitades

B. Equipaments individuals fora d'una àrea

C. Serveis externs pròxims

D. Confort i serveis opcionals

El marc de referència del CD66 adopta aquesta classificació per elaborar la diagnosi i entendre com funcionen actualment els serveis per a bicicletes a la via pública.

➔ Només la categoria A és objecte d'inversió del departament. Les altres tres són objecte d'inventari i valorització.

FREQÜÈNCIA D'IMPLANTACIÓ

Amb quina freqüència cal instal·lar els equipaments

De 5 a 10 km · Punt d'aigua potable, bancs i papereres

De 10 a 20 km · Parada de descans, aixopluc, punt d'informació, taula de pícnic i estació d'inflament

De 20 a 30 km · Àrea de servei, punt de recàrrega de bicicletes elèctriques i parc infantil

De 30 a 40 km · Com a mínim, lavabos públics externs a l'àrea

Respecte de l'itinerari · 50 m per a l'aparcament de bicicletes, 100 m per a una taula, 300 m per a l'aigua i els lavabos, i 500 m per a la reparació i la recàrrega

➔ La convocatòria de projectes ha adoptat dues d'aquestes freqüències: una parada de descans cada 10 km i una àrea de servei cada 20 o 30 km.

SENYALITZACIÓ

Un codi de colors per categoria: blau per a les àrees, verd per als equipaments aïllats, gris per als serveis externs i taronja per als elements de confort.

Un rètol d'entrada a l'àrea amb la llista dels serveis disponibles; per als equipaments aïllats, senyals puntuals amb pictograma i indicació de la distància.

Instal·lació a una altura de 2 a 2,5 m i pictogrames de 15 a 20 cm; els pictogrames i els colors han de ser els mateixos al llarg de tot l'itinerari.

➔ Sense senyalització, una agrupació d'equipaments no es considera plenament una àrea de servei. En el marc de PYREVELO, haurà de ser bilingüe.

La convocatòria de projectes ha adoptat la graella d'equipaments i el glossari del marc de referència CD31, però no el seu codi de colors ni el manual de senyalització. El sistema de classificació de la dificultat de la FFC (Federació Francesa de Ciclisme) (verd, blau, vermell i negre) ja s'aplica al Departament mitjançant l'Espai de ciclisme esportiu del País Pirineus Mediterrani.

Principals elements que cal tenir en compte en el marc de referència en curs

1

Una àrea es defineix per l'agrupació de serveis, no per un equipament aïllat

Un punt d'aigua aïllat no és una àrea. Quan diversos equipaments es concentren en un mateix emplaçament, que té un nom i que està senyalitzat des de l'itinerari, constitueix una àrea. L'agrupació i la seva identificació visual defineixen l'àrea; el nombre d'equipaments només en determina el nivell.

2

Dos nivells responen al cicloturisme itinerant, però no a tots els usos

Una parada de descans cada 10 km i una àrea de servei cada 20 o 30 km responen a les necessitats dels cicloturistes itinerants. La convocatòria, però, s'adreça a quatre categories d'itineraris: els itineraris ciclistes principals, les connexions cap a un lloc turístic o una estació, els circuits de proximitat i els circuits de BTT del PDIPR. Les tres últimes requereixen una resposta que ha d'aportar el marc de referència departamental.

3

Definir un llindar a partir del qual un espai es considera una àrea

Fixar un llindar permetrà establir el criteri d'elegibilitat de la convocatòria de projectes 2026-2028, ja publicada. Quin nivell d'equipament ha de tenir un projecte per poder-se denominar àrea de servei i, per tant, rebre finançament?

Fase 1

Àmbit d'estudi



PYRENEES ORIENTALES
le Département

Un àmbit d’estudi definit per la xarxa ciclista vertebradora del Departament

Un àmbit d’estudi delimitat a partir de la xarxa ciclista vertebradora del Departament.

- La diagnosi abasta la xarxa ciclista vertebradora del Departament, tant els trams existents com els que s’estan condicionant, i el seu entorn immediat (radi de 3 a 5 km).
- El marc de referència analitza les àrees de servei pròpiament dites; té en compte els equipaments aïllats situats fora de les àrees, els serveis externs pròxims (allotjaments, comerços i establiments de lloguer) i els equipaments de confort.
- Ens hem posat en contacte amb tots els ens locals per on passa aquesta xarxa, cosa que ha donat lloc a deu entrevistes, vuit de les quals amb EPCI i organismes públics.
- Les dades rebudes, les entrevistes i les observacions de camp apunten en la mateixa direcció: s’han pogut observar i analitzar diversos models de funcionament que serviran de base per definir directament les futures tipologies del marc de referència,
- Una visita al vessant espanyol i una trobada amb els socis catalans completen aquesta diagnosi, d’acord amb la dimensió transfronterera del programa PYREVELO.
- La convocatòria s’adreça a quatre categories d’itineraris, tres de les quals van més enllà d’aquesta xarxa vertebradora: el marc de referència també ha de ser entenedor i aplicable als projectes situats fora de l’àmbit de la diagnosi.

➔ ***El marc de referència s’ha de construir a partir del que ja es fa al territori, no d’un model importat.***

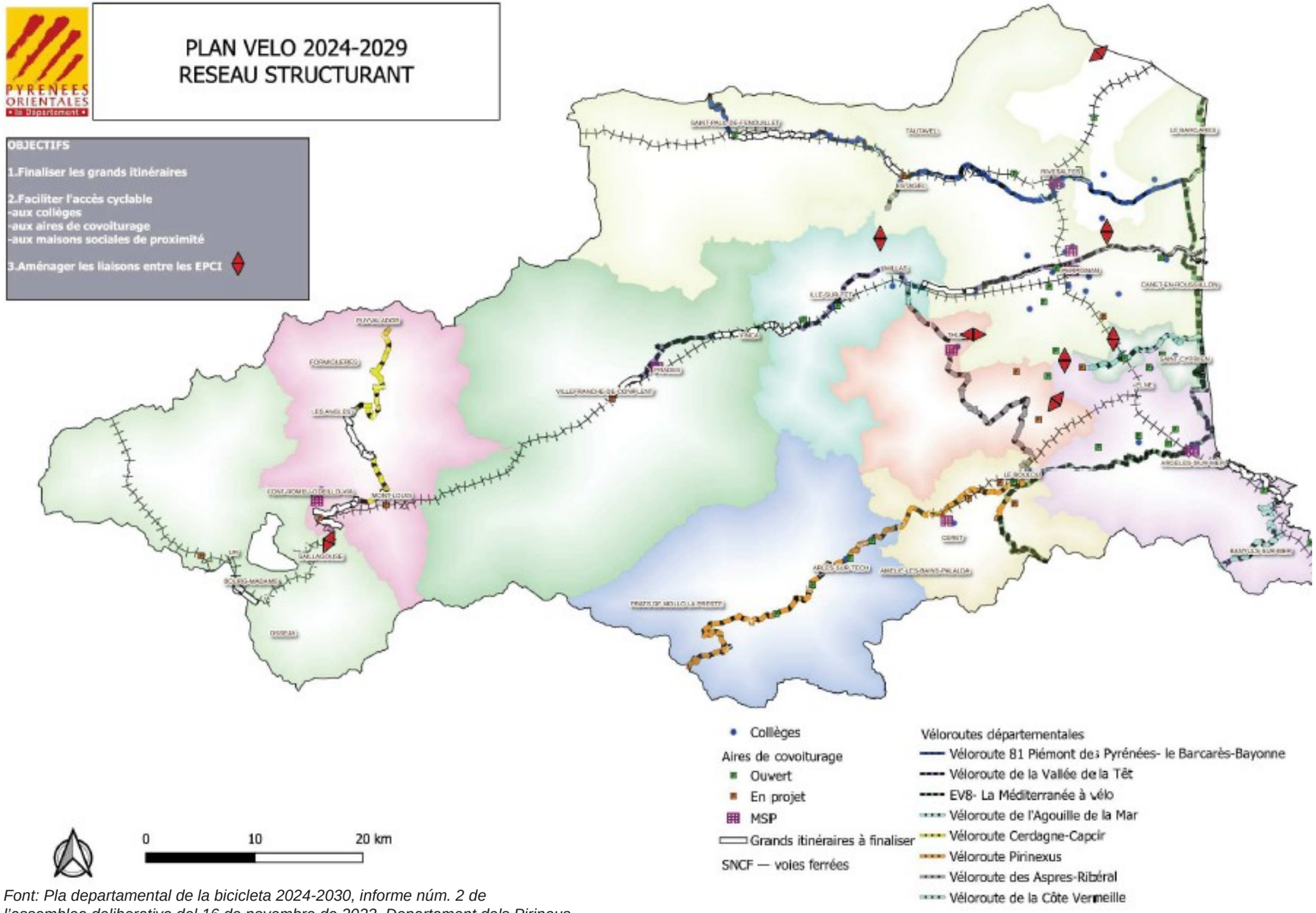


Àmbit territorial de l'estudi

Les àrees de servei permeten dotar d'equipaments els eixos vertebradors, allà on es concentra el nombre més elevat de ciclistes.

- Aquest estudi abasta la xarxa vertebradora existent o en desenvolupament del Departament dels Pirineus Orientals.
- L'elecció d'aquesta xarxa permet plantejar el desplegament d'àrees de servei allà on ja es concentra l'activitat turística existent.
- Les entrevistes i l'anàlisi de les pràctiques actuals s'articulen a l'entorn de la xarxa que es mostra al costat.

➔ Dins del marc de referència en elaboració, les àrees de servei departamentals es conceben sobretot al voltant de la xarxa vertebradora de les vies ciclistes, dels itineraris i de les rutes ciclistes de llarg recorregut ja identificats pels usuaris.



Font: Pla departamental de la bicicleta 2024-2030, informe núm. 2 de l'assemblea deliberativa del 16 de novembre de 2023, Departament dels Pirineus Orientals.

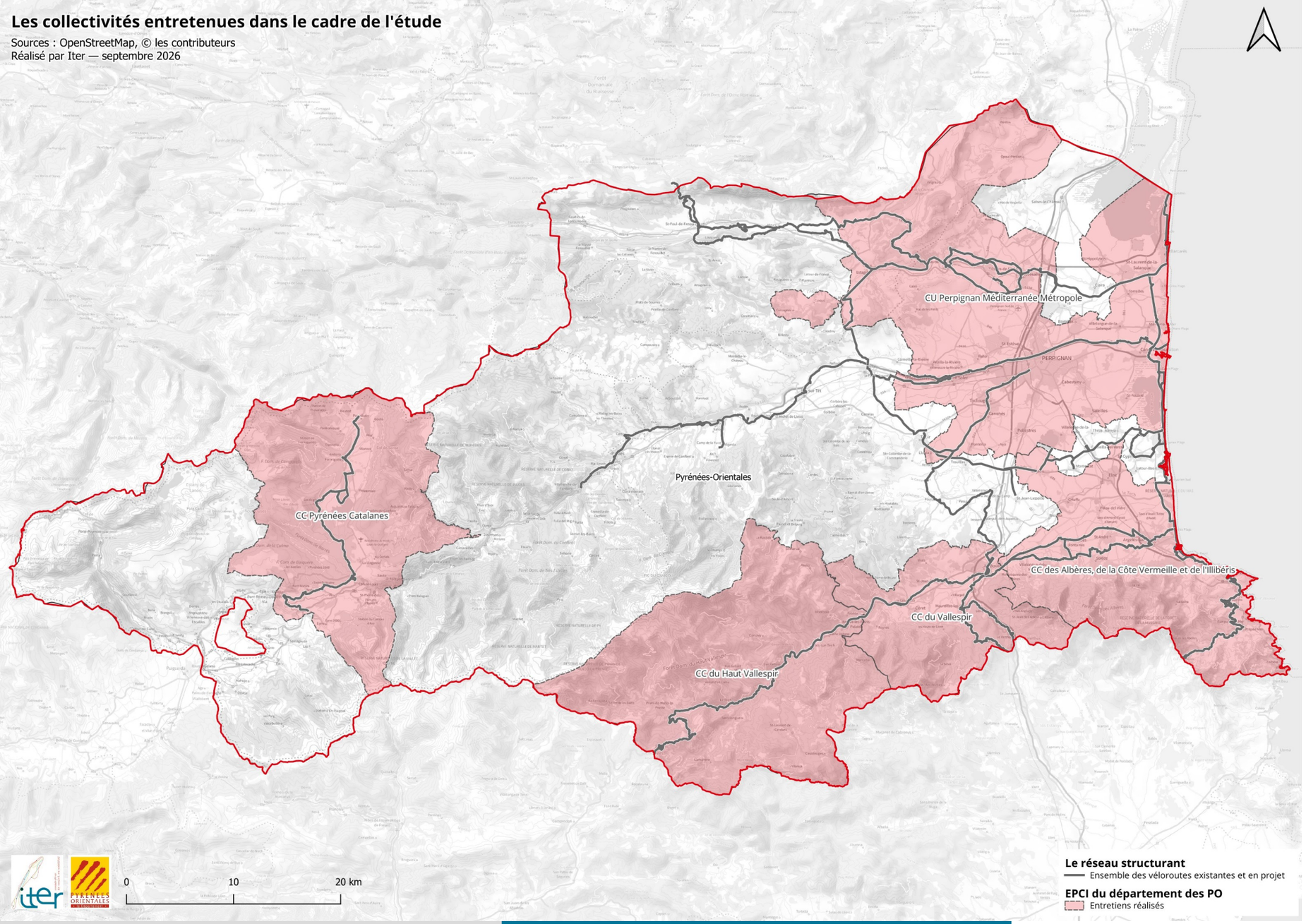
Pla de la bicicleta 2024-2029

ÀMBIT D'ESTUDI I XARXA CICLISTA VERTEBRADORA DEL DEPARTAMENT

El Pla departamental de la bicicleta estableix el marc en què s'inscriuen les àrees de servei.

- Aprovat al novembre de 2023 i estructurat en sis eixos, dona continuïtat a una política iniciada fa prop de trenta anys i intensificada des de 2019: s'han habilitat gairebé 500 km de vies ciclistes, 265 km dels quals només durant el programa 2019-2023.
- L'eix 1 correspon a la xarxa vertebradora que es mostra al costat: completar els grans itineraris, garantir un accés segur als equipaments departamentals (centres d'educació secundària, àrees d'aparcament per a cotxe compartit i centres socials de proximitat) i habilitar les connexions entre EPCI.
- També preveu dues eines a les quals el nostre marc de referència donarà continuïtat: una guia tècnica d'infraestructures ciclistes i unes graelles de nivells de servei de manteniment, elaborades amb els municipis i les entitats supramunicipals.
- Finalment, es refereix expressament a les àrees de servei: amb vista a 2030, les situades al llarg dels principals itineraris s'hauran de concebre com a refugis climàtics.

➔ El marc de referència s'ha d'entendre com la plasmació operativa del Pla departamental de la bicicleta pel que fa als serveis, mentre la guia tècnica aborda la infraestructura.



Ens i organismes contactats

8 entrevistes amb els ens locals per on passa la xarxa vertebradora, complementades amb el vessant català.

- Ens hem posat en contacte amb tots els ens locals implicats en un itinerari ciclista principal, així com amb diversos serveis departamentals i les oficines de turisme.
- S'han dut a terme 8 entrevistes, principalment amb els EPCI, però també amb el País Pirineus Mediterrani, el Sindicat Mixt Canigó Grand Site, el Parc Natural Regional dels Pirineus Catalans i les Vies Verdes de la CC de l'Alt Empordà.
- Aquestes converses permeten conèixer tant les expectatives dels territoris com la seva capacitat real per gestionar i mantenir les futures àrees.

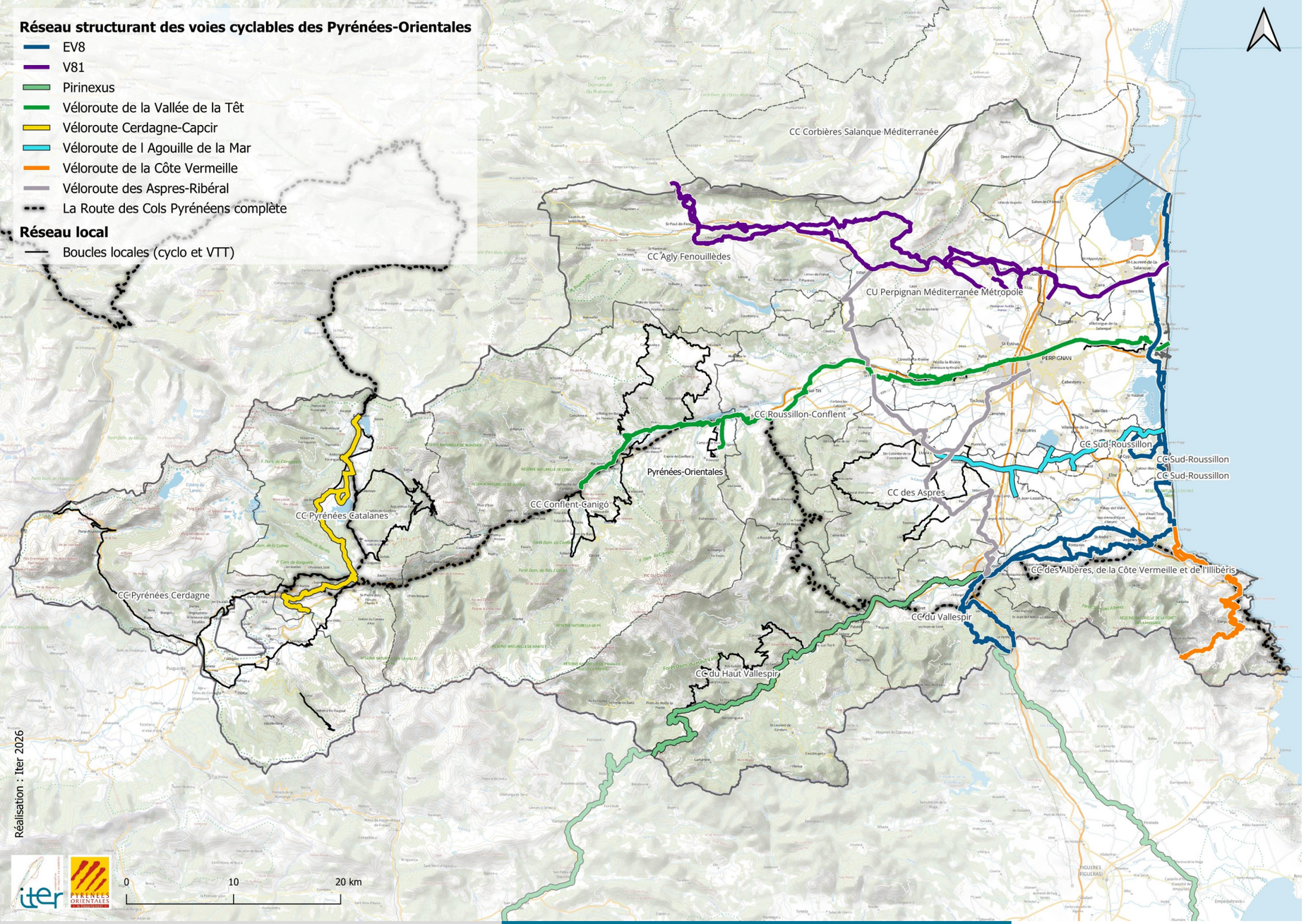
➔ ***Unes converses que ens han permès entendre part de les expectatives pel que fa als serveis per a bicicletes, el seu desplegament i la seva futura gestió.***

Fase 1

Situació actual



PYRENEES ORIENTALES
le Département



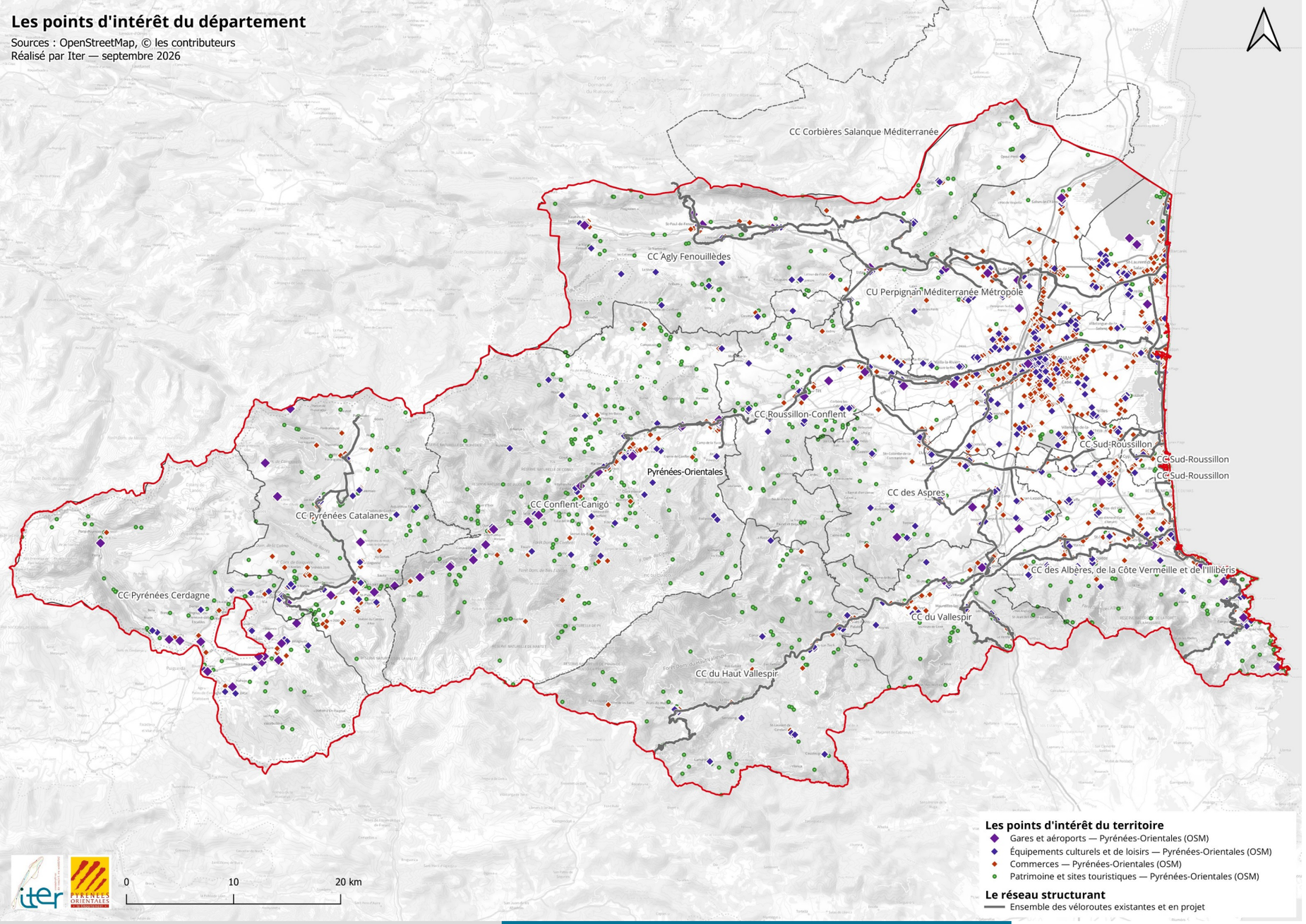
Detall de la xarxa vertebradora

SITUACIÓ AL JULIOL DE 2026

La xarxa ciclista vertebradora és la base necessària per desplegar les àrees de servei per a ciclistes.

- El diagnòstic es basa en la xarxa vertebradora dels Pirineus Orientals, que actualment només està desenvolupada parcialment.
- Les seccions que ja estan operatives poden acollir àrees a curt termini, mentre que les que encara estan en construcció s'inclouen en una segona fase.
- Els circuits de ciclisme de carretera i de BTT es connecten amb aquesta xarxa en diversos punts i creen nusos de confluència que seria costós d'abordar per separat.

➔ ***El marc de referència ha de seguir la programació dels itineraris ciclistes i preveure'n l'agrupació amb altres itineraris (circuits ciclistes i de BTT), tal com ja preveu la convocatòria publicada.***



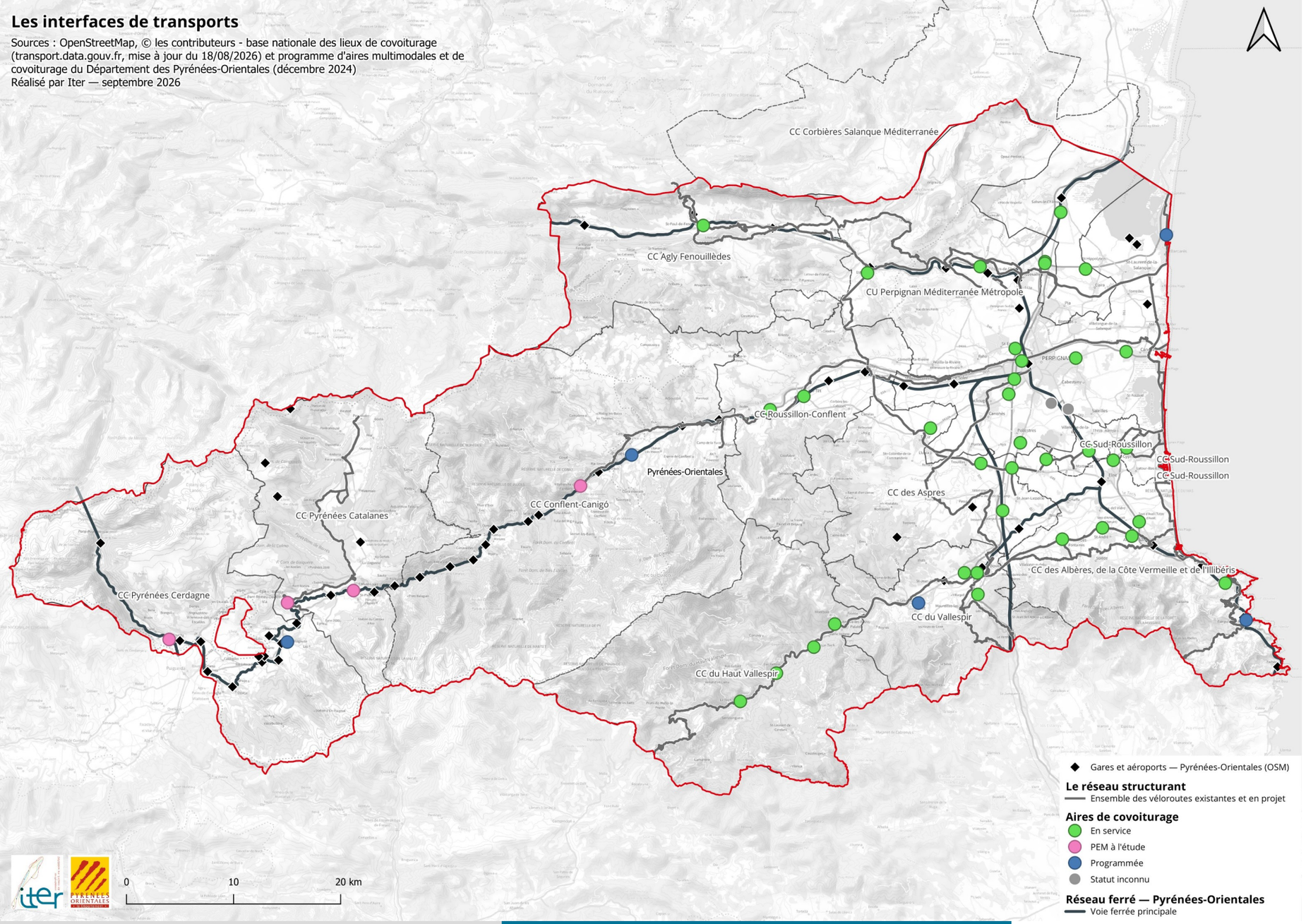
Punts d'interès del territori

SITUACIÓ AL JULIOL DE 2026

Més enllà de la xarxa de vies ciclistes i dels itineraris ciclistes, les àrees de servei s'han de situar a prop dels punts d'interès del territori o bé indicar-los.

- Les àrees de servei acosten els equipaments als llocs de destinació i d'estada: intercanviadors, comerços, allotjaments i espais d'interès turístic i patrimonial,
- Aquests punts d'interès estan distribuïts de manera molt desigual: es concentren a la plana i al litoral i són molt més escassos a les valls d'alta muntanya.
- Per a les àrees principals, aquesta proximitat ha de ser un criteri d'implantació, i no una simple observació sobre la ubicació.

➔ El marc de referència ha d'establir la proximitat als punts d'interès com a criteri per ubicar les àrees amb més capacitat vertebradora.



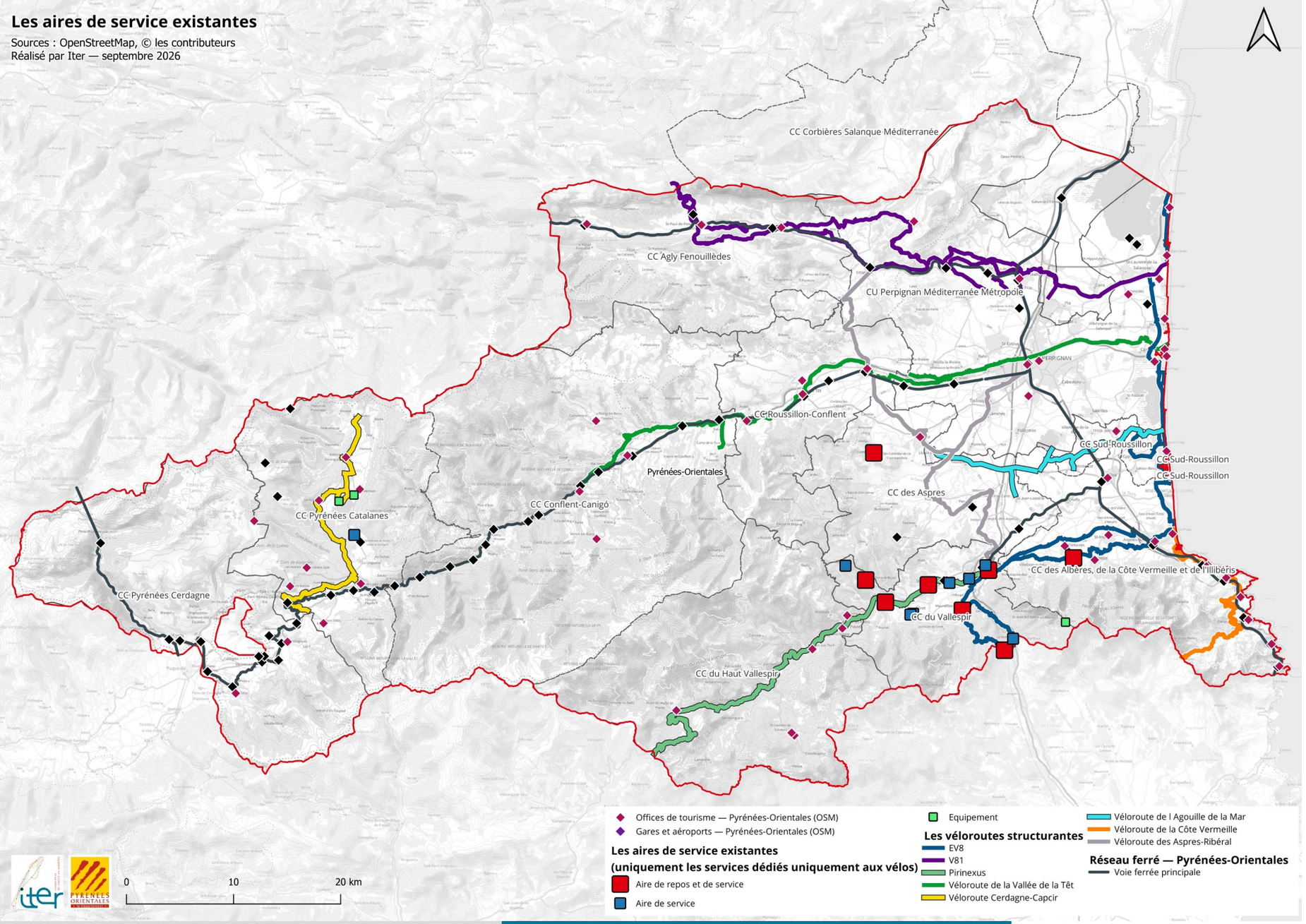
Punts d'intercanvi modal

ESTACIONS DE TREN I ÀREES D'APARCAMENT PER A COTXE COMPARTIT

Una xarxa de punts d'intercanvi modal on ja hi ha ciclistes i que constitueix una base essencial per al desplegament de les àrees de servei.

- Els cicloturistes itinerants entren i surten del departament amb tren; els excursionistes arriben amb cotxe al punt de partida i fan un circuit d'un dia. En la majoria dels casos, els ciclistes fan servir aquests punts d'intercanvi d'una manera o altra.
- El territori compta amb 50 estacions i parades de tren, de les quals 28 estan a menys d'un quilòmetre d'un itinerari principal.
- S'hi afegeixen 47 àrees d'aparcament per a cotxe compartit, 41 de les quals estan gestionades pel Departament: 31 són a menys d'un quilòmetre d'un itinerari ciclista i 21 a menys de 500 m; totes poden servir de punt de partida per a sortides d'un dia.
- Cap d'aquests punts d'intercanvi no ofereix actualment serveis complets per a ciclistes, i només nou estacions tenen una àrea d'aparcament per a cotxe compartit a menys de 300 m.
- La convocatòria de projectes inclou explícitament les connexions amb una infraestructura de mobilitat, una àrea multimodal o una estació SNCF entre els itineraris subvencionables; per tant, aquests punts d'intercanvi ofereixen un potencial de projectes susceptibles de finançament ja en la propera convocatòria.

➔ El marc de referència ha de reconèixer aquests punts d'intercanvi com una tipologia d'àrea pròpia: la d'inici i final d'itinerari, allà on el ciclista ja és present, però no hi troba cap servei.



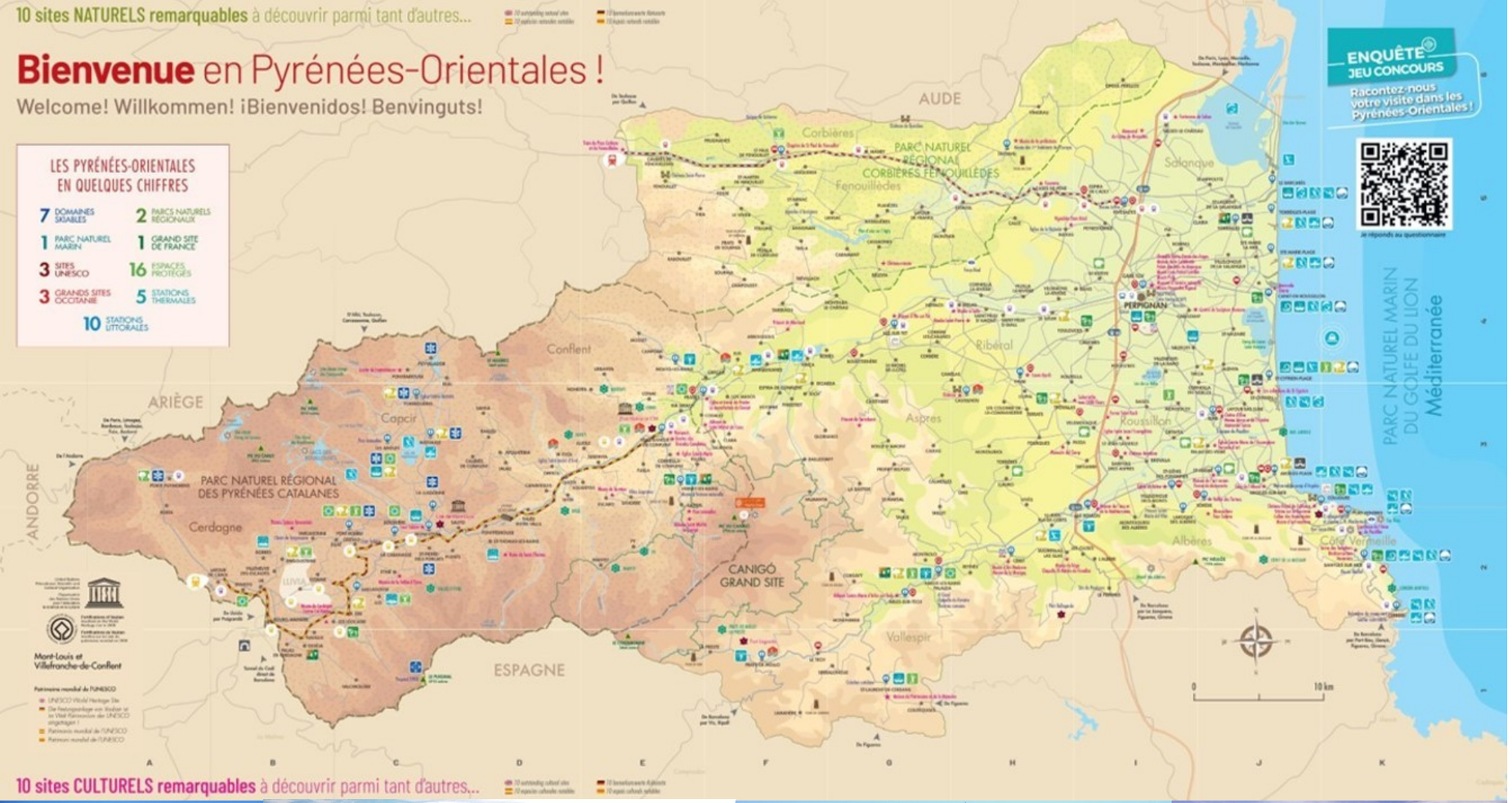
Àrees de servei existents

I DEDICADES EXCLUSIVAMENT A LES BICICLETES

Una oferta real, però molt concentrada: S'hi han inventariat 18 espais, 13 dels quals depenen d'una sola comunitat de municipis, la del Vallespir.

- L'inventari identifica 18 espais dedicats a la bicicleta: 7 àrees de descans i servei, 8 àrees de servei i 3 equipaments aïllats,
- Es concentren al sud-est del departament, al llarg del Pirinexus i l'EuroVelo 8. En canvi, no hi ha cap àrea pròpiament dita a la V81, a la vall de la Tet, a l'Agulla de la Mar, a la Costa Vermella ni a la Cerdanya-Capcir.
- Els serveis hi són homogenis, però parcials: gairebé a tot arreu hi ha serveis de reparació, inflament i recàrrega; només tres espais tenen lavabos i només un disposa d'un punt d'aigua.

➔ ***El marc de referència ha de qualificar aquests llocs en relació amb una base comuna.***





Font: lloc web del Departament dels Pirineus Orientals

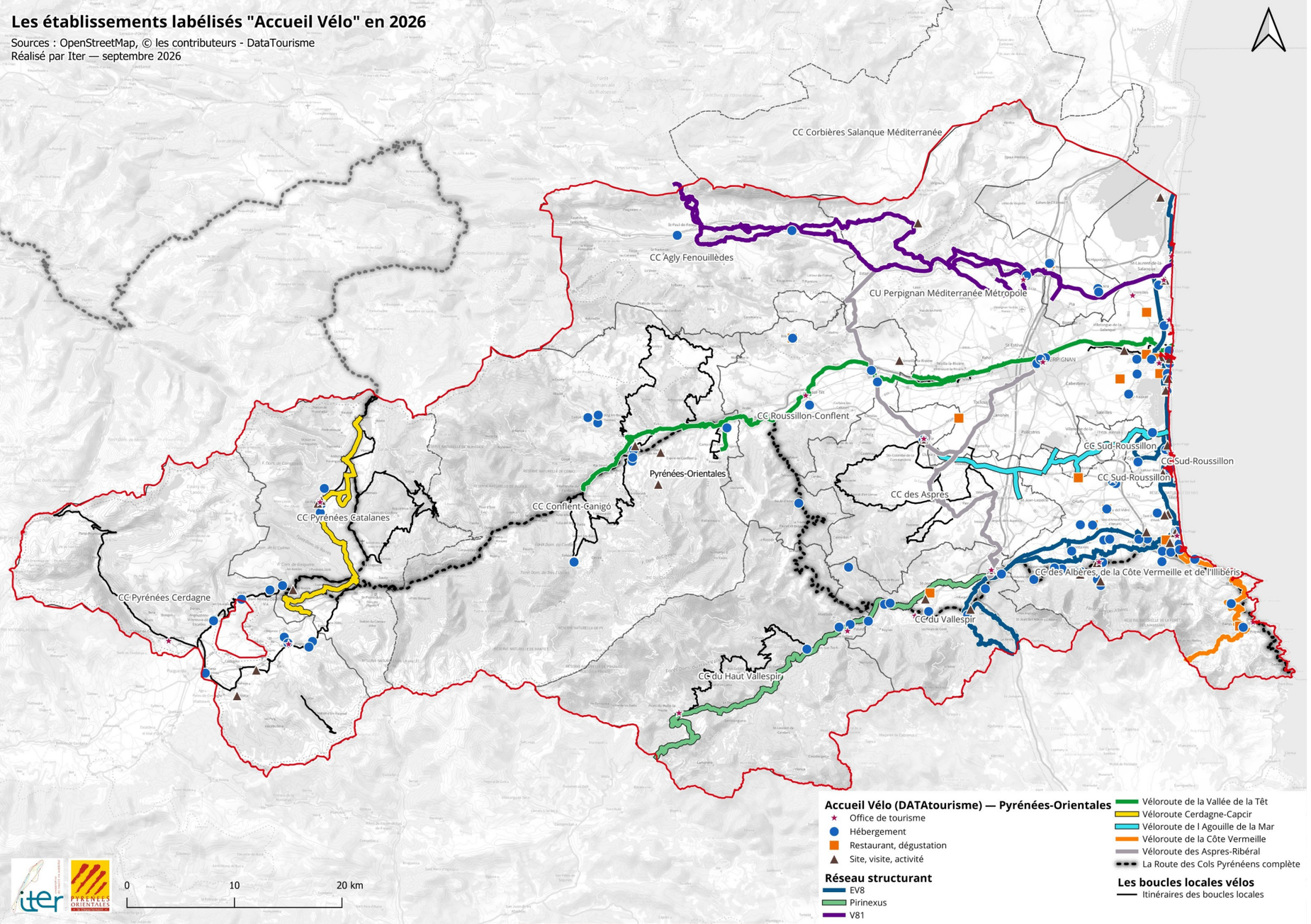
Llocs turístics

MAPA DEL SERVEI DE TURISME

Itineraris ciclistes ja construïts al voltant dels principals llocs turístics del departament.

- Els itineraris principals comuniquen o discorren al costat de la majoria dels llocs turístics i patrimonials,
- Les àrees de servei haurien de seguir la mateixa lògica i estar situades a la rodalia immediata d'aquests llocs,
- Aquests llocs també concentren els serveis existents (comerços, lavabos i informació), cosa que els converteix en punts de suport naturals per crear una xarxa de serveis.
- Els llocs turístics també poden acollir equipaments que completin l'oferta de les àrees que es creïn.

➔ El marc de referència ha de situar les àrees a tocar dels llocs turístics, allà on els ciclistes ja s'aturen; en el cas contrari, ha de senyalitzar i indicar aquests llocs.

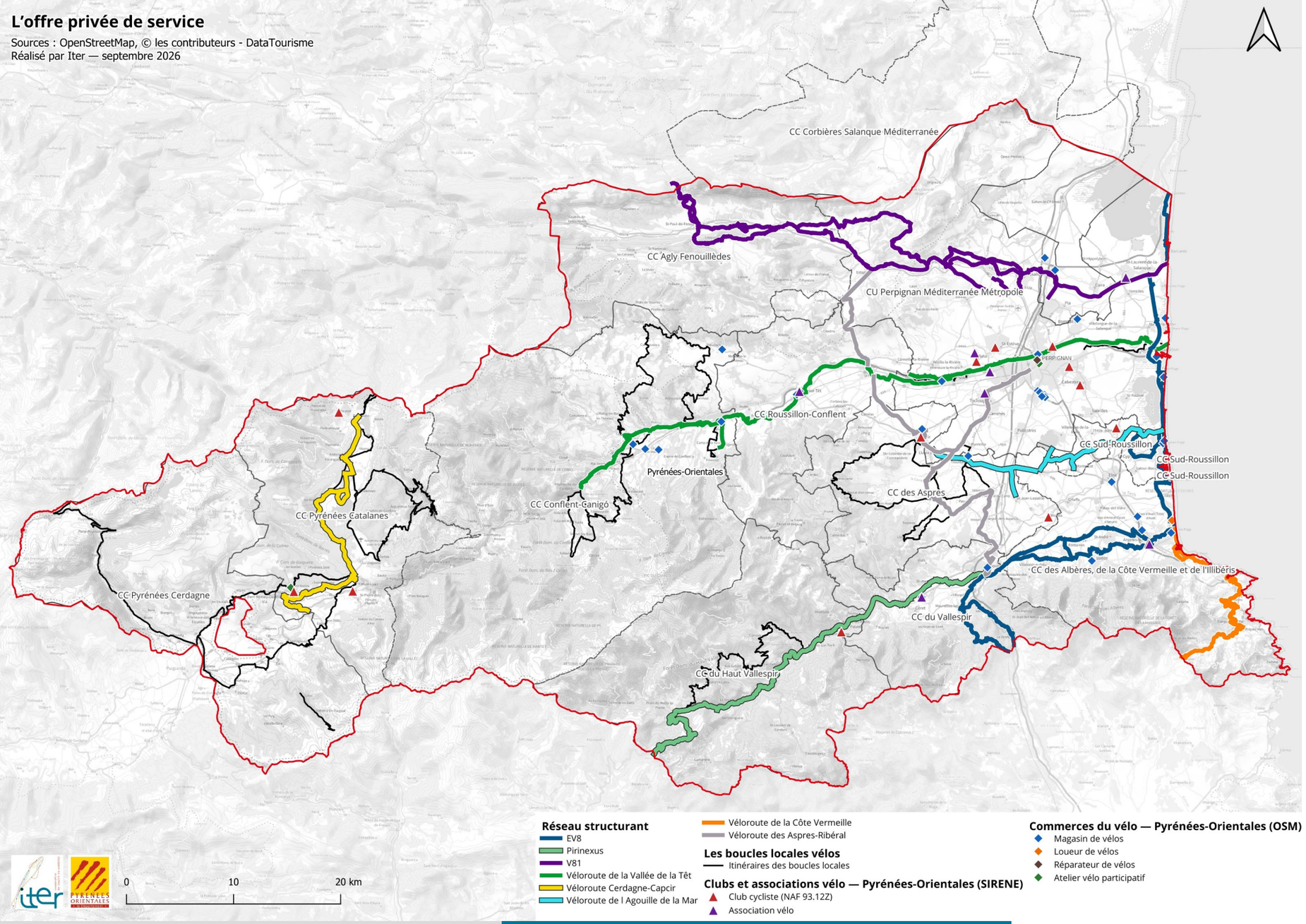


Establiments amb el segell «Accueil Vélo»

Una oferta privada d'acollida ja estructurada gràcies al segell, que les àrees de servei haurien d'aprofitar, en lloc de duplicar-la.

- Gairebé 200 establiments del departament tenen el segell Accueil Vélo: principalment allotjaments, però també oficines de turisme, empreses de lloguer, tallers de reparació, restaurants i llocs d'interès turístic; és a dir, els espais naturals d'acollida dels ciclistes.
- La majoria es troben a menys d'un quilòmetre d'un itinerari principal, però res no els connecta amb les àrees existents: els ciclistes passen a prop sense saber què hi trobarien.
- Per tant, una àrea de servei no ha de reproduir aquesta oferta, sinó orientar-hi els ciclistes mitjançant informació in situ i senyalització cap al poble, els comerços i l'oficina de turisme més pròxima.
- El segell és un dels criteris de selecció de la convocatòria, però les empreses privades no poden rebre'n els ajuts. Per equipar un allotjament o un comerç caldrà un promotor públic o associatiu, o bé recórrer a una altra línia de finançament.

➔ El marc de referència ha de considerar l'orientació cap a l'oferta local un servei de ple dret, al mateix nivell que l'aigua o la reparació.



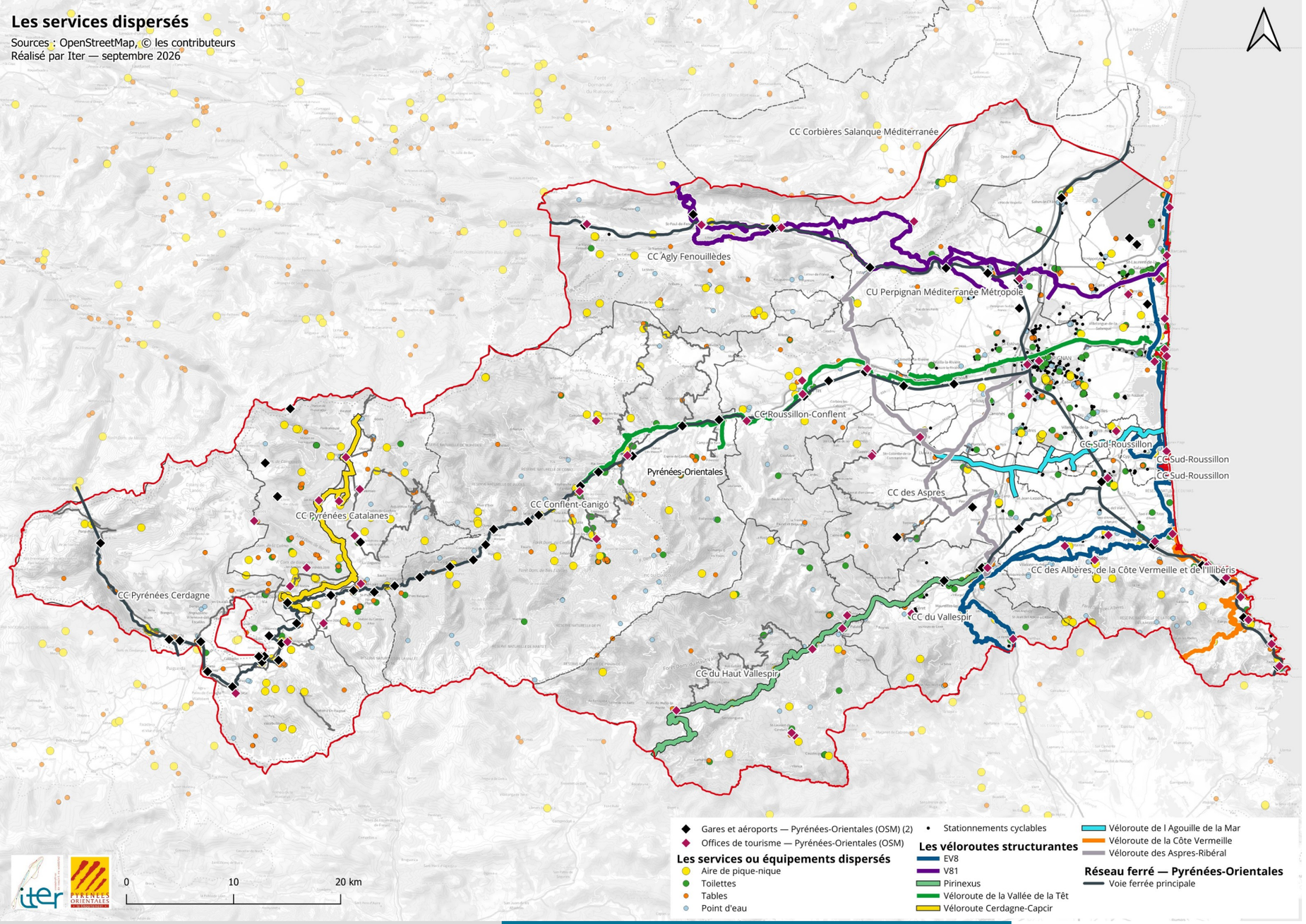
L'oferta privada de serveis

DEDICADA A LES BICICLETES

Hi ha una oferta privada important, però concentrada a les ciutats i al litoral: respon a la distribució de la població i del turisme, no a la dels itineraris.

- Les botigues i les empreses de lloguer es concentren a l'àrea metropolitana de Perpinyà i a la franja litoral, on hi ha tant la clientela habitual com els turistes allotjats.
- A les zones de muntanya i al nord del departament gairebé no hi ha aquests serveis, tot i que són els sectors més exigents per al material i els més allunyats d'un taller en cas d'avaria.
- Els clubs i les associacions, inclosos els tallers participatius, amplien l'oferta: poden oferir serveis i també gestionar una futura àrea.

➔ ***El marc de referència ha de modular el nivell de servei segons cada territori: cal remetre els ciclistes als comerços allà on n'hi hagi i oferir reparació només on no n'hi hagi.***



Serveis a la via pública que es poden aprofitar

SITUACIÓ AL JULIOL DE 2026

Una oferta de serveis dispersa, pensada per a la vida als pobles i les excursions amb cotxe, i poques vegades per als cicloturistes de llarga distància.

- Els lavabos públics i els punts d'aigua es concentren molt majoritàriament als nuclis urbans, entre els comerços i a prop dels espais patrimonials; per tant, els ciclistes hi poden accedir, però sovint han de desviar-se i buscar-los.
- Les àrees de pícnic responen a una altra lògica, la de l'excursió en cotxe i la parada en un espai natural: es concentren a la muntanya (Capcir, Cerdanya i Conflent) i al llarg de les carreteres dels ports de muntanya, lluny dels itineraris ciclistes i sense comerços ni lavabos a prop.
- Els aparcaments per a bicicletes, en canvi, es concentren a les ciutats i al litoral: són gratuïts i d'accés lliure, però poques vegades són coberts o vigilats i, per tant, no resulten gaire adequats per als ciclistes que viatgen amb equipatge.
- A tot el departament, aquests serveis coincideixen molt poques vegades en un mateix lloc i gairebé mai no se'n documenten les condicions d'ús (horaris, estacionalitat i accessibilitat).

➔ El marc de referència ha de considerar aquests serveis viaris com una base ja disponible, sempre que se n'asseguri la proximitat a l'itinerari, que s'agrupin i que estiguin realment disponibles.

Parades breus existents al territori

LA PARADA ANNEXA A UN EQUIPAMENT

Àrea recreativa o parc municipal que permet compartir serveis







Prat de la Farga – Morellàs i les Illes



És el cas més complet: a més dels serveis per a bicicletes, hi ha aigua, lavabos, taules, aixopluc i parc infantil. Hi falten el rètol que identifiqui l'àrea de servei i el punt d'informació.

LA PARADA MÍNIMA

Tres equipaments en un espai d'aparcament proper a l'itinerari principal.







Ceret i Reiners



Punt de reparació, inflament i recàrrega, però sense aigua, lavabos ni informació. Aquestes àrees no estan senyalitzades des de l'itinerari ni són accessibles per a persones amb mobilitat reduïda.

L'ÀREA EXISTENT (CAMP BASE)

Hi ha equipaments, però no sempre es poden fer servir



CC dels Pirineus Catalans



No tots els equipaments funcionen. Un espai ben situat, al costat de la seu de la comunitat de municipis i d'un punt d'inici d'itineraris senyalitzats.

La zona de rentat i la dutxa no funcionen; el punt d'aigua s'ha tancat després de detectar-ne un ús indegut. Només els lavabos continuen oberts. La senyalització només existeix en relació amb el ciclisme de muntanya.

➔ De les quatre parades inspeccionades, només una té un punt d'aigua i lavabos que funcionen.

➔ Cap no té un rètol d'entrada a l'àrea i només una està senyalitzada des de l'itinerari ciclista.

Àrees de servei, espais associatius i estacions per a estades més llargues

ÀREA DE SERVEI COMPLETA

Un únic espai visitat que reuneix tots els equipaments, però que, malauradament, no té punt d'aigua









La Roca d'Albera

Serveis per a bicicletes, lavabos, taules, aixopluc i punt d'informació reunits en un mateix espai, amb senyalització completa des de l'itinerari ciclista. Però la pica no funciona i, per tant, no hi ha punt d'aigua. Els comerços són al poble, no a l'entorn immediat de l'àrea.

L'ÀREA DE SERVEI ANNEXA A UN ESPAI EXISTENT

Un espai associatiu polivalent a 125 m de l'itinerari ciclista, al municipi d'Illa







La Fàbrica



Cafeteria ciclista, reparació, lloguer i disseny d'itineraris, juntament amb un taller de fabricació de quadres. L'espai també acull una AMAP, una microcerveseria i una escola de ciclisme, a deu minuts a peu de l'estació.

LES ESTACIONS DE TREN

Tres estacions visitades als itineraris principals









Algunes de les estacions de tren visitades: La Tor de Querol, Argelèrs de Gasòst, Vilafranca de Conflent...

Aigua, lavabos, pica i aparcament segur, amb fins a deu mòduls tancats en un mateix espai. No hi ha serveis per a bicicletes ni senyalització des de l'itinerari, i l'accés està subjecte a l'horari de l'estació.

➔ Equipar una estació o aprofitar un espai existent costa menys que crear una àrea i resol d'entrada les necessitats d'aigua, lavabos i manteniment.

➔ Sempre que es resolguin alhora la senyalització des de l'itinerari i uns horaris d'obertura prou amplis.

Ofertes amb presència humana

ESPAI TURÍSTIC AMB EL SEGELL ACCUEIL VÉLO

L'Aquari de Canet de Rosselló, amb el segell Accueil Vélo



Aquari de Canet de Rosselló

EL QUE S'EXHIBEIX A LA FAÇANA

Tourisme & Handicap, Qualité Tourisme i, a la part inferior, Accueil Vélo.

El recinte inclou recepció, lavabos i informació, dins de l'horari d'obertura de l'aquari.

L'OFICINA DE TURISME DE LA LOCALITAT

Canet de Rosselló, a primera línia de mar


Oficina de Turisme – Canet de Rosselló

Els aparcabicicletes situats davant de l'oficina de turisme costen d'identificar.

L'OFICINA DE TURISME DE MUNTANYA

La Tor de Querol, a prop de l'estació de tren



Oficina de Turisme – La Tor de Querol

Dues places de cotxe amb la inscripció «oficina de turisme» davant de l'entrada i cap aparcabicicletes.

➔ ***Aquests tres espais reuneixen acollida, lavabos i informació.***
➔ ***Amb millores en l'aparcament i la senyalització des de l'itinerari, i amb uns horaris d'obertura que els ciclistes coneguin, aquests espais es podrien aprofitar per desplegar àrees de servei principals.***

Alguns exemples d’equipaments complementaris

L’APARCAMENT DEL PASSEIG

Passeig marítim de Canet de Rosselló – EV8



Vora la platja – Canet de Rosselló

Una desena de suports per a bicicletes alineats al llarg del passeig amb un rètol informatiu. El ciclista hi pot deixar la bicicleta i orientar-se.

L’APARCAMENT IMPROVISAT

Passeig marítim de Sant Cebrià de Rosselló – EV8



Vora la platja – Sant Cebrià de Rosselló

Conjunt d’equipaments que poden fer servir els ciclistes: lavabos i aparcabicicletes. Tot i que aquests equipaments s’adrecen als usuaris de la platja, també poden ser útils per als ciclistes.

ÀREA PER A COTXE COMPARTIT EQUIPADA

Porta de Sant Cebrià de Rosselló, un equipament departamental



Àrea per a cotxe compartit – Porta de Sant Cebrià de Rosselló

Un aparcament col·lectiu tancat per a bicicletes, diversos suports i un banc, finançats pel municipi en una àrea departamental. És un exemple de cooperació entre administracions locals que el marc de referència podria destacar com a espai existent que convé aprofitar.

➔ ***A la costa, ja hi ha molts aparcaments per a bicicletes. Per tant, es poden aprofitar per desenvolupar àrees de servei eficients.***

➔ ***El marc de referència ha de preveure àrees annexes a espais ja gestionats, especialment a les àrees per a cotxe compartit i als punts d’intercanvi modal que gestiona el Departament.***

Principals reptes que revela l'inventari

La xarxa vertebradora encara s'està condicionant, tot i que ja té diversos eixos continus. El desplegament de les àrees seguirà el calendari d'execució dels itineraris: primer se'n faran algunes a curt termini i, més endavant, una segona fase, que oferirà noves oportunitats de desenvolupament turístic al territori.

L'oferta existent és real, però es concentra sobretot al sud-est del departament; actualment, diversos itineraris principals no disposen de cap àrea de servei pròpiament dita.

L'oferta actual no sempre inclou serveis essencials per als cicloturistes, com ara aigua i lavabos.

De vegades hi ha equipaments, però no es veuen des de l'itinerari perquè no estan senyalitzats ni hi ha cap punt d'informació que hi remeti.

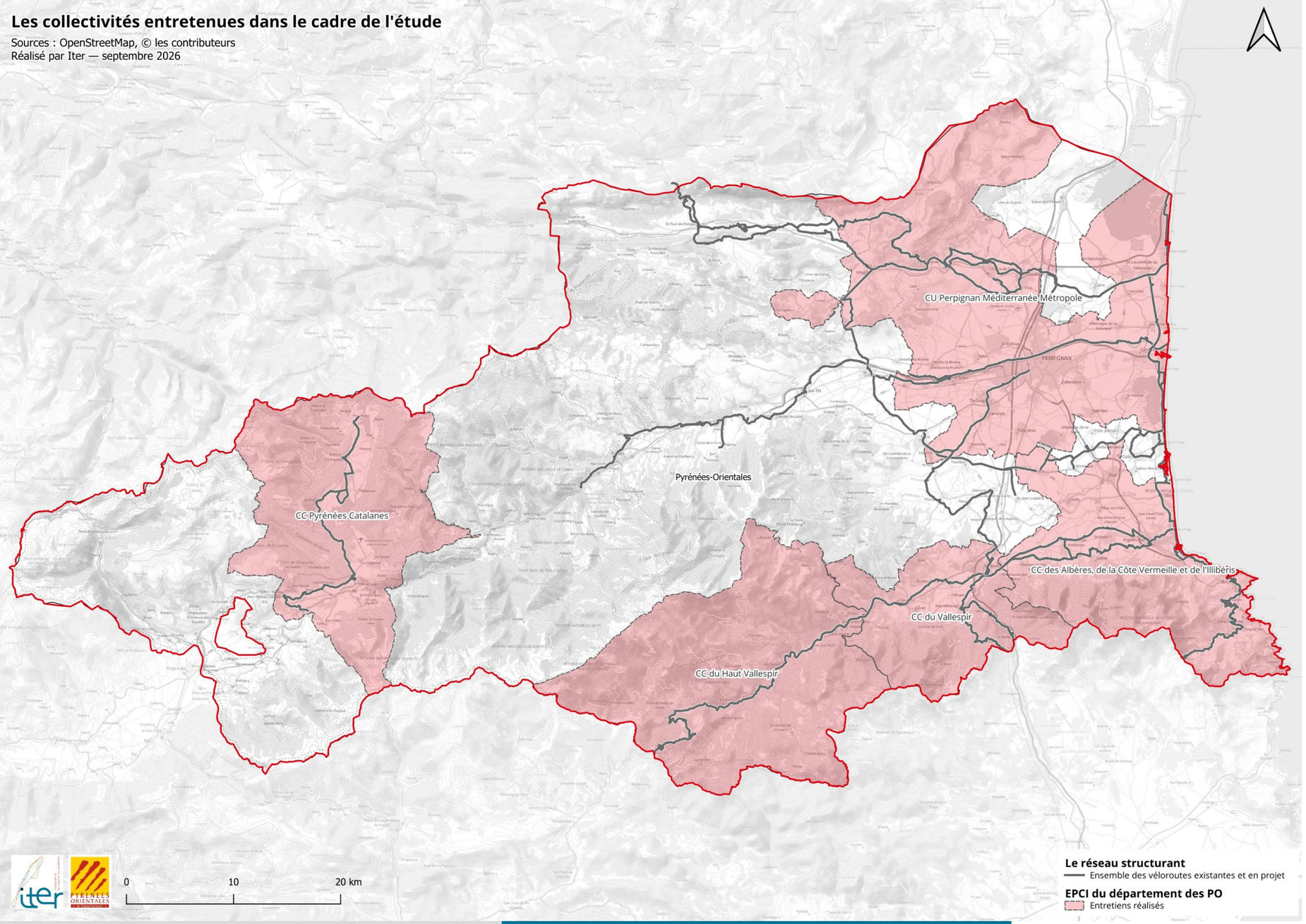
A prop dels llocs d'interès turístic ja hi ha estacions, àrees d'aparcament per a cotxe compartit, espais associatius i allotjaments privats. El futur marc de referència podria estudiar com aprofitar aquests recursos i connectar-los entre si.

Fase 1

Opinió dels agents implicats



PYRENEES ORIENTALES
le Département



Ens i organismes contactats

8 entrevistes amb els ens locals per on passa la xarxa vertebradora, complementades amb el vessant català.

- Ens hem posat en contacte amb tots els ens locals implicats en un itinerari ciclista principal, així com amb diversos serveis departamentals i les oficines de turisme.
- S'han dut a terme 8 entrevistes, principalment amb els EPCI, però també amb el País Pirineus Mediterrani, el Sindicat Mixt Canigó Grand Site, el Parc Natural Regional dels Pirineus Catalans i les Vies Verdes de la CC de l'Alt Empordà.
- Aquestes converses permeten conèixer tant les expectatives dels territoris com la seva capacitat real per gestionar i mantenir les futures àrees.

➔ ***Unes converses que ens han permès entendre part de les expectatives pel que fa als serveis per a bicicletes, el seu desplegament i la seva futura gestió.***

Entrevista Sindicat Mixt Canigó Grand Site

Persona entrevistada: Florian Chardon (director general, estratègia i projecte global) i Josselin Garau Figueres (itineraris a peu i en bicicleta, senyalització i acreditació)

Coneixement del territori i dels itineraris ciclistes

El sindicat no és ni promotor ni gestor de les infraestructures, que depenen del Departament. La seva funció és **dinamitzar i completar la xarxa** a les valls de la Tet i del Tec. La convocatòria estatal **Avenir Montagnes Mobilités** li ha permès finançar un estudi de potencial que s'ha concretat en un **espai de ciclisme esportiu acreditat per la FFC a la vall de la Tet**, amb punts de sortida senyalitzats a gairebé tots els municipis. Ha optat per no duplicar l'oferta de la vall del Tec, que ja cobreix el País Pirineus Mediterrani. Hi ha dos itineraris tan rellevants com l'itinerari ciclista departamental: la **Ruta dels Colls**, redefinida amb l'Agència dels Pirineus per evitar uns quaranta quilòmetres perillosos de la RN116, i el **Camí Oliba**, la versió ciclista del qual s'ha presentat a una convocatòria transfronterera.

Estat de les àrees de servei i dels equipaments

L'estudi de potencial va detectar que l'oferta de serveis era el principal punt feble. A la vall de la Tet, l'equipament es limita als **senyals dels punts de sortida de l'espai de ciclisme esportiu.** El Conflent i l'Alt Vallespir tenen una xarxa poc estructurada per manca de recursos municipals. Als pobles encara no es poden oferir dos serveis exigits pel plec de condicions de la FFC: **dutxes i un punt de rentat.** El territori també ha **perdut els segells de BTT** per manca d'un organisme responsable i de manteniment dels camins. Tampoc no s'ha esmentat cap seguiment del manteniment. En canvi, l'oferta privada i associativa és àmplia: hi ha càmpings que els cicloturistes ja coneixen i, a Illa, una iniciativa vinculada a l'estació que el sindicat vol aprofitar en lloc de crear-hi una oferta que hi competeixi.

Necessitats, usos i experiències sobre el terreny

La principal mancança no és un servei, sinó la **infraestructura**: l'absència d'un itinerari específic i segur impedeix connectar els equipaments existents i constitueix un «sostre de vidre» per al potencial del territori. Hi ha dues necessitats destacades: **àrees que donin servei als circuits de BTT i de ciclisme esportiu**, i **camps base intermedis** entre les valls on es pugui descansar i recuperar forces abans d'afrontar els ports. A les parades intermèdies, el més bàsic és disposar d'ombra, un banc, aigua i un lloc per menjar. Al Vallespir, els cicloturistes que venen d'Espanya travessen tan de pressa com poden el tram compartit i tornen a dormir a la banda espanyola, cosa que el sindicat atribueix a la infraestructura, no a l'oferta comercial.

Projectes, finançament i perspectives

Un estudi ha identificat **diversos nodes a la vall de la Tet** i hi preveu dos nivells: un node complet i un nivell secundari per a estades curtes. El sindicat també vol **recuperar l'acreditació de BTT** de l'Alt Vallespir i crear un espai a escala del Canigó que inclogui ciclisme esportiu, BTT i gravel. Pel que fa al marc de referència, demana que els nivells de servei **no es limitin als grans itineraris**, sinó que incloguin també els circuits locals i els camps base que hi donen servei. També es pregunta com es coordinaran una **convocatòria de subvencions ja publicada i un marc de referència que encara s'està elaborant.**

Entrevista amb País Pirineus Mediterrani

Persona entrevistada: Louise Chasset (suport a projectes de mobilitat quotidiana) i Cédric Borg (cap de projecte d'Avenir Montagnes)

Coneixement del territori i dels itineraris ciclistes

El País no és ni promotor ni gestor dels itineraris: hi intervé donant **suport tècnic, planificació i dinamització** a les seves quatre comunitats de municipis (Alberes-Costa Vermella-Illiberis, Aspres, Alt Vallespir i Vallespir). Impulsa un pla director ciclista centrat en els desplaçaments quotidians, ha creat un **espai de ciclisme esportiu** acreditat per la FFC (uns 1.400 km de traçats GPX, organitzats en quatre itineraris que surten de cada comunitat de municipis) i, juntament amb les quatre oficines de turisme, ha presentat una candidatura seleccionada a la convocatòria «Terre de vélo» del CRTL d'Occitània (Comitè Regional de Turisme i Lleure). No s'ha designat cap itinerari prioritari. Els interlocutors parlen de **portes d'entrada** (estacions i oficines de turisme) i de sortides d'un dia «en estrella» des d'un camp base.

Estat de les àrees de servei i dels equipaments

Les **àrees d'aparcament per a cotxe compartit i els punts d'intermodalitat** que el Departament ha habilitat al llarg dels anys són el principal recurs: sovint ja tenen serveis per a bicicletes, de qualitat molt desigual, que caldria avaluar. L'estació d'Argelers de la Marenda té aparcament segur, pensat per als desplaçaments diaris i no per als cicloturistes i també cal classificar per ordre de prioritat les nombroses parades d'autobús. No hi ha cap conveni formal ni cap sistema de seguiment del manteniment. En canvi, el territori compta amb una **xarxa densa d'establiments acreditats amb el segell Accueil Vélo**, empreses de lloguer i càmpings, gràcies a la sensibilització des de fa anys dels professionals del turisme.

Necessitats, usos i experiències sobre el terreny

En una àrea tipus, la ubicació és primordial: ha de ser a tocar de l'itinerari i dels comerços, permetre de lligar-hi la bicicleta per a una pausa curta i oferir aparcament segur durant el temps en què es compra menjar. A continuació, venen un **punt d'aigua senyalitzat, ombra, lavabos, taula de pícnic i parc infantil** per a les famílies, un perfil cada vegada més habitual. No cal que aquests serveis siguin a tot arreu, ja que sovint els ciclistes són autosuficients. En canvi, la **consigna d'equipatge** sembla essencial a les zones turístiques. La informació és una necessitat recurrent: cal un mapa de l'entorn a l'àrea i senyalitzar les entrades i les sortides de les vies verdes cap als centres dels pobles. El clima (la calor i el vent) també s'ha de tenir en compte a l'hora de dissenyar les àrees.

Projectes, finançament i perspectives

El País no impulsa cap projecte d'àrea de servei, però al territori hi ha tres iniciatives: consergeries per a bicicletes a Argelers de la Marenda, un servei de reparació a Banyuls dels Aspres i punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques als pobles de l'Alt Vallespir. El País proposa un **marc de referència amb tres nivells**: punts d'acollida a les entrades del territori (estacions i oficines de turisme), amb personal format i integrats en una xarxa departamental; àrees estructurades allà on no hi ha cap punt d'acollida a prop; i, entre les unes i les altres, punts de parada amb equipament bàsic distribuïts al llarg dels itineraris. Espera que el Departament **treballi amb l'ADT 66, que disposa de les dades, per dinamitzar una xarxa d'agents** i està disposat a assumir aquesta tasca de dinamització al seu territori si compta amb els recursos necessaris.

Entrevista amb la CC del Vallespir

Persona entrevistada: ROITG Odessa i Paul Albert (Pol de Transició Ecològica).

Coneixement del territori i dels itineraris ciclistes

La comunitat de municipis actua com a promotora, finançadora i gestora de l'ecosistema ciclista, especialment dels serveis, i assumeix un paper molt més actiu que les altres comunitats entrevistades. Tres itineraris identificats: **Pirinexus i EuroVelo 8** (principals)**, Itinerari ciclista dels Aspres** (secundari). Dos projectes d'enllaç identificats com a prioritaris: Sant Joan de Pladecorts–Morellàs i les Illes (tram departamental considerat perillós) i Ceret–Morellàs i les Illes (drecera per evitar el desviament de l'actual via verda i crear un circuit addicional).

Estat de les àrees de servei i dels equipaments

El territori està molt més ben equipat que les altres comunitats de municipis entrevistades: s'hi han desplegat **dos tipus d'àrea** (àrees de descans i servei: se n'han creat 6 i se'n projecten 2; àrees de servei més senzilles amb recàrrega, inflament i informació, que a la llarga s'implantaran en 8 dels 10 municipis), 180 suports per a bicicletes i dos mòduls tancats i segurs per a bicicletes (a l'estació i al pic del Neulós). La seva estratègia consisteix a equipar de manera homogènia els itineraris principals, amb serveis adaptats al context local (per exemple, lavabos a Nostra Senyora del Roure/Tellet i un mòdul tancat al coll de l'Ullat, vinculat a un allotjament rural i a itineraris de senderisme). La comunitat de municipis és promotora, finançadora (amb l'ajut del Departament) i gestora directa dels equipaments; cada municipi continua gestionant la senyalització. També hi ha allotjaments amb el segell Accueil Vélo a prop dels itineraris.

Necessitats, usos i experiències sobre el terreny

Es considera que les àrees desplegades cobreixen les necessitats principals, tot i que hi ha aspectes que es poden millorar (wifi, aparcaments coberts per a bicicletes, màquines expenedores de fruita i verdura i kits de reparació com el de la Roca d'Albera). La principal mancança identificada és l'intercanvi de dades: cal un mapa interactiu que inventariï els equipaments a una escala més àmplia i reforçar la intermodalitat (aparcaments als pols multimodals i a les àrees d'aparcament per a cotxe compartit). Fins ara hi ha poques opinions formalitzades dels usuaris (caldria fer una enquesta de satisfacció), però les disponibles són globalment positives. Han identificat tres perfils de ciclistes al territori: cicloturistes de llarga distància, excursionistes i ciclistes pendulars o locals.

La connexió amb Espanya s'articula mitjançant el Consorci de les Vies Verdes, però només de manera ocasional (sobretot quan hi ha algun problema a l'itinerari). Al vessant espanyol hi ha un únic interlocutor, davant dels diversos del vessant francès, cosa que dificulta els intercanvis. Es considera que l'enfocament espanyol és «comercial»: el mapa interactiu de les Vies Verdes no mostra cap element francès, ja que l'interès és que els turistes s'aturin al vessant espanyol.

Projectes, finançament i perspectives

Hi ha previst un centre ciclista a Sant Joan de Pladecorts i s'està cercant finançament. Es preveu confiar la gestió a associacions o agents locals del territori. Finançament ja obtingut/sol·licitat del Departament i la Regió. Actors implicats: Departament, Regió, municipis, CC veïns, oficines de turisme, associacions.

Entrevista amb la CC de les Alberes, la Costa Vermella i Illiberis

Persona entrevistada: Sophie Dartigeas (Servei de Desenvolupament Sostenible) i Emmanuel Duchossoy (Servei de Carreteres)

Coneixement del territori i dels itineraris ciclistes

La comunitat de municipis no té competències en mobilitat; la seva única funció és mantenir els itineraris cicloturístics fora dels nuclis urbans mitjançant convenis amb el Departament, sense actuar directament com a promotora. Dos itineraris principals: **EuroVelo 8 i la via verda País Pirineus Mediterrani**, que conflueixen a Argelers.

A finals de 2024 es va aprovar un pla director de la bicicleta del País, però encara s'aplica poc.

Estat de les àrees de servei i dels equipaments

Només s'ha identificat un equipament: l'**àrea de servei de la Roca d'Albera**, gestionada per una **associació loca**l. A més, hi ha senyalització mantinguda mitjançant un conveni amb el Departament, un punt de reparació a l'oficina de turisme d'Argelers de la Marenda i allotjaments amb el segell Accueil Vélo.

Necessitats, usos i experiències sobre el terreny

No s'ha identificat espontàniament cap mancança. Els comentaris dels usuaris són molt limitats i no estan sistematitzats; només hi ha algunes reclamacions puntuals.

Projectes, finançament i perspectives

La comunitat de municipis no impulsa directament cap projecte. El pla director del País continua sent el document de referència. El municipi de la Roca d'Albera és el més avançat. Els grans itineraris estan finançats gairebé íntegrament per Europa i el Departament. El CD66 es considera finançador i promotor delegat.

Entrevista amb la CC de l’Alt Vallespir

Persona entrevistada: Marion Xaudiera (Servei de Desenvolupament Sostenible i Mobilitat Sostenible) i Frédéric Maler (responsable d’activitats a l’aire lliure)

Coneixement del territori i dels itineraris ciclistes

La **Pirinexus** travessa el territori d'un extrem a l'altre. S’ha identificat un «**circuit Pirinexus**» complementari (per Montferrer), que encara no s’ha executat. La comunitat de municipis manté una vintena de circuits de BTT, que tenen afluència, tot i que no se’n disposa de dades quantitatives. El pla director ciclista del País també s’esmenta aquí com una eina que no s’aplica. Ja no es mantenen intercanvis amb Espanya en el marc de la Pirinexus.

Estat de les àrees de servei i dels equipaments

Actualment, no hi ha serveis per a ciclistes al llarg dels itineraris principals. Ha tancat un antic centre de BTT acreditat per la FFC, amb taller de reparació i lloguer (pèrdua del segell, partença del tècnic i poca afluència). Hi ha suports per a bicicletes davant dels locals de la comunitat de municipis, l’únic equipament existent. Es projecten punts de recàrrega solar per a bicicletes elèctriques; les ubicacions s’han de definir amb els ajuntaments i l’Architecte des Bâtiments de France, i es preveu que estiguin enllestits a finals de novembre de 2026. Només s’ha confirmat un establiment amb el segell Accueil Vélo, als Banys d’Arles. La comunitat de municipis no té competències en senyalització; només manté el tram de la Pirinexus que li correspon.

Necessitats, usos i experiències sobre el terreny

Un tram considerat perillós entre els Banys d’Arles i Arles (sortida de la via verda de formigó per tornar a connectar amb la carretera departamental, sense separació ni senyalització específica). Tots dos interlocutors assenyalen, en consonància amb el que ha explicat la CC ACVI sobre el vessant espanyol, una manca de comunicació i promoció turística al vessant francès: els ciclistes «només hi passen». Necessitats expressades: itineraris més segurs i la possibilitat de transportar les bicicletes als autobusos regionals.

Projectes, finançament i perspectives

Actualment, no hi ha cap servei estructurat per a ciclistes. S’estudia la ubicació de punts de recàrrega solar per a bicicletes. Ubicació d’una futura àrea: Arles es considera el punt de pas obligat dels fluxos ciclistes (Pirinexus i circuits de BTT).

Entrevista Perpinyà Mediterrània Metròpoli

Persona entrevistada: Séverine Collomb (directora de Mobilitat) i Guillaume Corrège (dinamització i promoció de la mobilitat, Pla de la bicicleta)

Coneixement del territori i dels itineraris ciclistes

PMM està preparant la candidatura a la convocatòria del CD66 sobre àrees de servei. Els itineraris identificats com a principals són **la V81, l'itinerari ciclista de la vall de la Tet, l'EuroVelo 8** i la **connexió Tuïr–Perpinyà**, executada en plataforma pròpia.

Estat de les àrees de servei i dels equipaments

Actualment, no hi ha cap àrea de servei completa. Hi ha punts de reparació implantats segons dues lògiques superposades (la de la ciutat de Perpinyà i la del Departament), més orientats als desplaçaments quotidians que al cicloturisme (p. ex., un punt de reparació a l'estació del TGV de Perpinyà). Se n'han inventariat 12 a Perpinyà. Els equipaments privats (com ara tipus Accueil Vélo) són una via que cal aprofundir, especialment en el sector vitivinícola, tal com suggereix el Departament.

Necessitats, usos i experiències sobre el terreny

No hi ha cap àrea estructurada, malgrat que els itineraris tenen afluència. No hi ha retorns formalitzats, però sí una constatació qualitativa: molts cicloturistes passen pel territori sense arribar a conèixer-lo, cosa que demostra la manca de promoció. Hi ha parades informals (com ara un parc de Santa Maria la Mar que els ciclistes de l'EuroVelo 8 fan servir tot i no disposar de cap equipament específic). Es reconeix una combinació de perfils (cicloturisme itinerant, mobilitat quotidiana i lleure), sense establir-ne una prioritat estricta.

Projectes, finançament i perspectives

PMM treballa en tres eixos vertebradors (V81, EuroVelo 8 i Tet) i en una tipologia d'àrees amb 3 nivells (àrea completa, aixopluc senzill i espai bàsic). La Casa de la Bicicleta de Perpinyà (carrer de la Cloche d'Or, d'uns 500 m²) és el projecte principal; l'estat de l'edifici n'ha endarrerit l'execució i es preveu que s'enllesteixi el 2027. Finançament principal: la convocatòria de projectes del CD66, actualment en procés d'instrucció. El CD66 es considera l'entitat pilot de l'actuació i se n'espera que garanteixi la coherència entre comunitats de municipis. El sector «Vert Pontet» (antiga via fèrria / celler vitícola rehabilitat) es considera una ubicació interessant per a una futura parada.

Es considera convenient incorporar a les fases següents del projecte les associacions Casa Bicicleta i Vélo en Têt, com també els municipis costaners interessats (el Barcarès, Canet de Rosselló i Santa Maria la Mar) i el Soler.

Entrevista amb el PNR dels Pirineus Catalans

Persona entrevistada: Tristan Roux, tècnic responsable (que ha seguit especialment l'àmbit de mobilitat del Parc)

Coneixement del territori i dels itineraris ciclistes

El Parc no és ni promotor ni gestor d'infraestructures ciclistes: va dirigir la fase d'estudi dels **pols d'intercanvi multimodal de les quatre estacions del Tren Groc** (Vilafranca de Conflent, Montlluís-la Cabanassa, Font-romeu-Vià i la Tor de Querol-Enveig) abans que el Departament n'assumís la promoció per executar-los. L'eix vertebrador del territori és el del **Tren Groc**; pel que fa als itineraris ciclistes, **l'itinerari del Capcir** està executat entre Puigbalador i Formiguera i hi ha projectada l'ampliació fins als Angles. Encara hi ha nombroses discontinuïtats de la infraestructura en les connexions entre les estacions i els itineraris.

Estat de les àrees de servei i dels equipaments

El Parc no ha inventariat cap àrea de servei plenament equipada. Només s'ha identificat un equipament: l'**àrea del coll de la Quillana**, creada per la Comunitat de Municipis dels Pirineus Catalans (punt d'aigua, punt de reparació i eines bàsiques), que no figurava al mapa i es va localitzar durant la sessió. El Departament també està desplegant la **senyalització dels ports de muntanya**. No s'ha assenyalat cap equipament privat; les tres oficines de turisme intercomunals, que caldria consultar, s'encarreguen de la promoció turística de la bicicleta.

Necessitats, usos i experiències sobre el terreny

Les necessitats es concentren al voltant de les **estacions del Tren Groc**: Vilafranca de Conflent i la Tor de Querol són portes d'entrada al territori, mentre que Montlluís i Font-romeu són les estacions més turístiques. A això s'afegeixen el repte de l'últim quilòmetre a les estacions allunyades dels nuclis urbans, la manca de solucions de bivac per al cicloturisme itinerant i les discontinuïtats de les vies ciclistes al voltant de les estacions. El Tren Groc està molt saturat a l'estiu i els períodes de manteniment minven la confiança dels residents. El perfil predominant és turístic i esportiu, ja que el territori és conegut pels seus ports de muntanya; els desplaçaments quotidians continuen limitats pel relleu i la meteorologia.

Projectes, finançament i perspectives

El Parc no impulsa directament cap projecte d'àrea. Els projectes vertebradors són els pols d'intercanvi multimodal de les quatre estacions, que ara promou el CD66. Els estudis preliminars contenen característiques detallades útils per al marc de referència i cal demanar-los al Departament. El CD66 es considera el responsable operatiu (pols d'intercanvi, senyalització dels ports i capes SIG dels itineraris ciclistes, que caldria actualitzar amb més fiabilitat), i no s'ha formulat cap altra expectativa més enllà de l'intercanvi d'informació. El Parc vol participar en el taller de col·laboració de la fase 2.

Entrevista amb la CC dels Pirineus Catalans

Persona entrevistada: Guillaume Favier (Pol d'Atractivitat: mobilitat activa i promoció del territori) i Julien Marec (Pol d'Atractivitat: activitats a l'aire lliure i turisme)

Coneixement del territori i dels itineraris ciclistes

La comunitat de municipis **ha estat seleccionada al programa AVELO 3** i, en aquest marc, dirigeix un **pla director ciclista** en elaboració (consultora Citec), amb dues actuacions operatives: la instal·lació de suports per a bicicletes i l'estudi d'un servei de lloguer de llarga durada. És promotora i gestora dels seus equipaments. L'eix vertebrador és l'**itinerari ciclista Cerdanya-Capcir** fins a Puigbalador, amb una possible connexió amb els Angles. La connexió amb l'itinerari ciclista de la vall de la Tet obliga a fer transbordament a Vilafranca de Conflent i continuar amb el Tren Groc. Durant la sessió es va confirmar que els traçats del mapa SIG eren complets.

Estat de les àrees de servei i dels equipaments

L'**àrea del coll de la Quillana**, annexa als garatges de la comunitat de municipis, es va crear probablement com a requisit previ per obtenir el segell de centre de BTT de la FFC. El punt d'aigua s'ha tancat (restriccions d'aigua i connexions d'autocaravanes); el punt de rentat està fora de servei, però a la recepció encara hi ha una caixa d'eines i una manxa. **Hi ha sis mòduls tancats, segurs i electrificats per a bicicletes** al llac de Matamala; el punt d'informació turística en gestiona les targetes d'accés. També hi ha suports per a bicicletes, però res no figura al mapa. No hi ha cap conveni ni seguiment de manteniment formalitzat. La comunitat de municipis opta per aprofitar la densa xarxa d'empreses de lloguer i professionals de la bicicleta, sobretot als Angles, en lloc de duplicar-la amb equipaments públics.

Necessitats, usos i experiències sobre el terreny

L'afluència és elevada des del juny fins a l'hivern i hi predominen els excursionistes: sortides circulars d'un dia des d'un aparcament, ciclisme esportiu d'altitud i BTT familiar. El cicloturisme itinerant de llarga distància és una mancança reconeguda: no es disposa de dades i la comunitat de municipis demana suport en aquest àmbit. Les consultes posen de manifest la necessitat d'electrificació (més per donar confiança que per una demanda constatada), d'indicacions del temps i les distàncies entre pobles i de més seguretat davant del trànsit motoritzat. Els nombrosos equipaments aïllats del territori (bancs, taules i punts d'inici d'itineraris de senderisme) constitueixen parades de fet que «poden ser l'inici d'una àrea de servei».

Projectes, finançament i perspectives

No es preveu cap nova àrea principal: els sis mòduls retirats de la ciutadella de Montlluís es reinstal·laran al futur complex esportiu durant el darrer trimestre; s'estudia un servei de lloguer de llarga durada, i encara no s'ha concretat la proposta de crear **camps base** en indrets aïllats accessibles amb bicicleta de gravel (amb espai de convivència i recàrrega solar), una categoria «natura» que la comunitat de municipis considera pertinent per al marc de referència. Els estudis de les estacions han rebut suport tècnic del Departament, però estan pendents del compromís financer de la Regió. Expectatives respecte al CD66: més suport en dades i orientacions (cicloturisme itinerant, harmonització i classificació de les àrees) que no pas equipaments, i tenir en compte els usos més enllà dels itineraris ciclistes principals.

Administració	Funció assumida	El que existeix avui	Expectatives respecte al CD66
CC del Vallespir	Promotor, finançador i gestor	6 àrees de descans i servei, àrees bàsiques a 8 de cada 10 municipis i 180 suports per a bicicletes	Intercanvi de dades i finançament de la Casa de la Bicicleta
CC dels Pirineus Catalans	Promotora i gestora, seleccionada al programa AVELO 3	Àrea del coll de la Quillana (parcialment fora de servei); 6 mòduls tancats a Matamala i suports per a bicicletes	Dades sobre cicloturisme, classificació de les àrees i usos fora dels itineraris ciclistes
Perpinyà Mediterrània Metròpoli	Promotora, Pla de la bicicleta i candidata a la convocatòria de subvencions	Punts de reparació aïllats; no hi ha cap àrea completa	Marc comú, coordinació amb la Casa de la Bicicleta de Perpinyà
CC de les Alberes, la Costa Vermella i Illiberis	Manteniment segons conveni; no té competències en mobilitat	L'àrea de la Roca d'Albera la gestiona una associació; hi ha un punt de reparació a l'oficina de turisme d'Argelers de la Marenda.	Finançador i promotor delegat
CC de l'Alt Vallespir	Manteniment dels circuits de BTT, però cap servei per a bicicletes	No hi ha serveis al llarg dels itineraris; només suports per a bicicletes davant dels locals de la comunitat de municipis.	Suport per a una primera àrea de servei a Arles
Parc Natural Regional dels Pirineus Catalans	Estudis previs dels intercanviadors; no és ni promotor ni gestor	Cap àrea; el CD66 s'encarrega de la senyalització dels ports de muntanya	Responsable de l'execució a les estacions i de millorar la fiabilitat de les capes SIG
País Pirineus Mediterrani	Suport tècnic, planificació i dinamització, sense funcions de promotor	Espai de ciclisme esportiu acreditat per la FFC, xarxa d'establiments Accueil Vélo i àrees d'aparcament departamentals per a cotxe compartit	Coordinar una xarxa d'agents amb l'ADT 66 i aportar finançament
Sindicat Mixt Canigó Grand Site	Dinamització i consolidació de la xarxa, sense funcions de promotor	Espai de ciclisme esportiu acreditat per la FFC a la vall de la Tet; s'han perdut els segells de BTT	Nivells de servei que incloguin els circuits locals i els camps base

Font: vuit entrevistes realitzades de juliol a setembre de 2026 amb els EPCI, el País Pirineus Mediterrani, el Sindicat Mixt Canigó Grand Site, el PNR dels Pirineus Catalans i Perpinyà Mediterrània Metròpoli.

Resum de les entrevistes

- **Vuit entrevistes i la mateixa conclusió: els territoris identifiquen les mateixes mancances, però molt pocs estan en condicions d'abordar-les.**
- **Funció i coneixement del territori.** El grau de maduresa depèn de les **competències en mobilitat**: quan l'administració en té, promou i gestiona les actuacions; quan no en té, es limita al manteniment mitjançant conveni. Es confirma una tercera funció, la de **suport tècnic i dinamització**, assumida pel País Pirineus Mediterrani i el Sindicat Mixt Canigó Grand Site. **Cap administració no disposa de dades d'afluència.**
- **Estat de l'oferta.** Només un territori està realment equipat i **no hi ha cap seguiment de manteniment formalitzat**. Tanmateix, hi ha **àrees d'aparcament departamentals per a cotxe compartit i una xarxa densa d'establiments Accueil Vélo que es poden aprofitar.**
- **Deficiències identificades.** En primer lloc falten aigua i lavabos; després, **informació i senyalització direccional** des de la via verda cap als nuclis urbans, i també ombra, que ha esdevingut un criteri de ple dret. **El cicloturisme itinerant de llarga distància continua sent una mancança compartida.**
- **Projectes i expectatives.** Dos territoris impulsen un projecte de **Casa de la Bicicleta**. Les administracions locals esperen **tant orientacions com finançament.** El País demana que el Departament **compti amb l'ADT 66 per coordinar una xarxa d'agents.** El País proposa tres **nivells** (punts d'acollida a les entrades del territori, àrees estructurades allà on falten punts d'acollida i punts de parada amb equipament bàsic entre aquests espais), i el Sindicat Mixt Canigó Grand Site demana ampliar aquest plantejament als **circuits locals i els camps base.**

Principals reptes assenyalats pels agents del territori

La capacitat de tirar endavant projectes depèn de si l'administració té competències en mobilitat.

Encara es coneixen parcialment els usos. Diverses administracions locals demanen al Departament dades d'afluència que els permetin prioritzar els projectes.

Sovint falten aigua, lavabos i informació. També cal ombra i, als circuits esportius, dutxes i punts de rentat. Aquests serveis constitueixen la base que cal garantir segons el nivell de l'àrea.

La manca d'una gestió i un manteniment formalitzats impedeix un seguiment i un manteniment òptims.

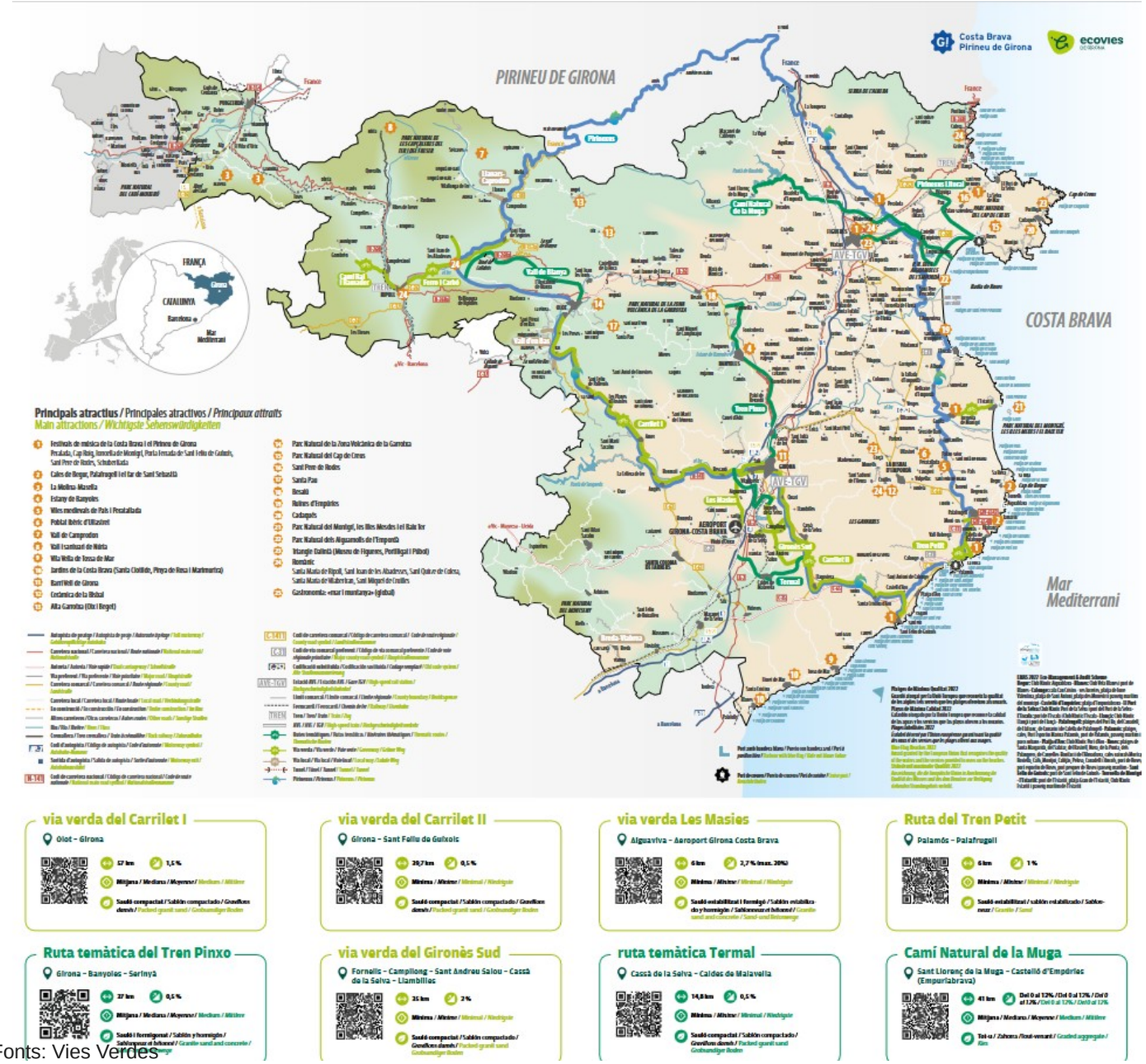
Les administracions locals demanen tant orientacions com dinamitzacions, a més de finançament: volen una classificació comuna que inclogui més que els grans itineraris i una xarxa d'agents coordinada amb l'ADT 66.

Fase 1

Dimensió transfronterera



PYRENEES ORIENTALES
le Département



Fonts: Vies Verdes

Fitxa d'identitat del Consorci de les Vies Verdes i del Consell Comarcal de l'Alt Empordà

Dues estructures complementàries al vessant català: una gestiona i equipa la xarxa i l'altra fa d'enllaç amb els municipis.

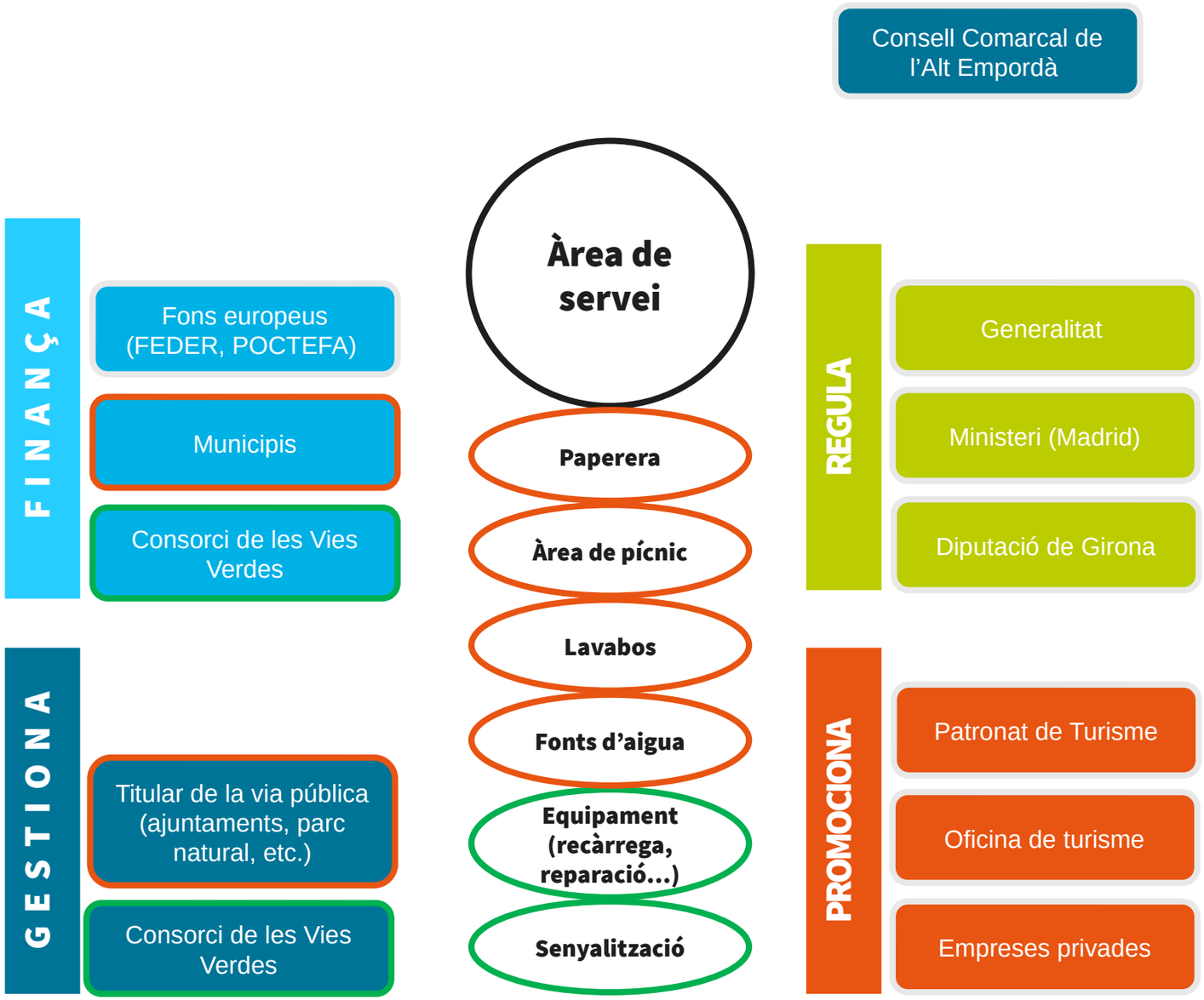
El **Consorci de les Vies Verdes de Girona** és un organisme públic que agrupa la Diputació de Girona, diversos consells comarcals i ajuntaments. Les seves principals missions són:

- Gestionar, mantenir i promoure la xarxa de vies verdes;
- Coordinar les inversions (obres, senyalització, àrees de servei, equipaments, etc.);
- Buscar finançament, especialment de fonts europees;
- Fer estudis i recopilar dades sobre l'afluència i l'impacte econòmic de les vies verdes;
- Promoure turísticament la xarxa.

El **Consell Comarcal de l'Alt Empordà** és una institució pública local que agrupa els 68 municipis de la comarca. Les seves principals missions són:

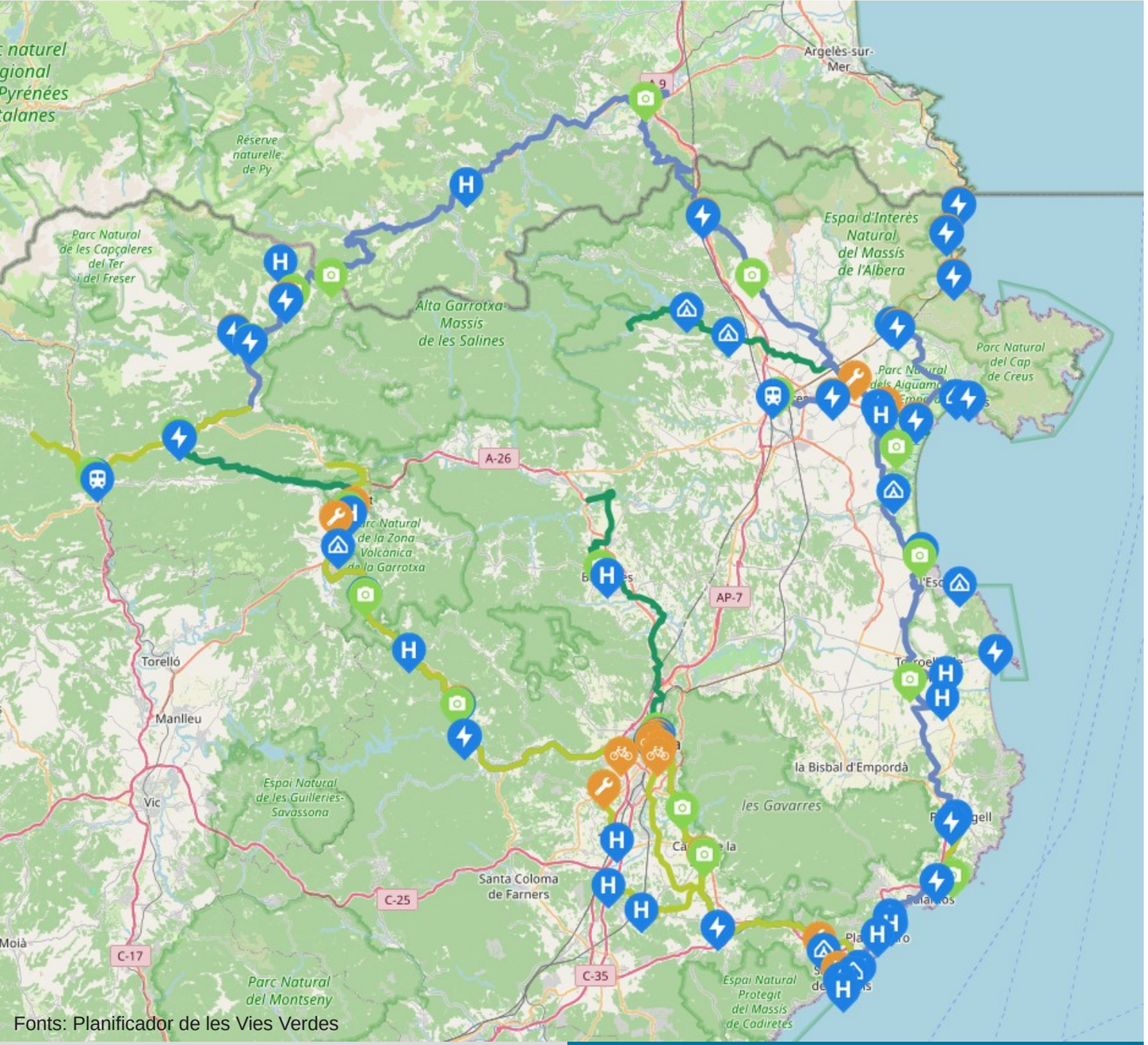
- Donar suport als municipis en la gestió dels serveis públics i dels projectes que superen l'àmbit municipal;
- Impulsar o coordinar projectes relacionats amb itineraris ciclistes i vies verdes, en col·laboració amb organismes com el Consorci de les Vies Verdes de Girona.
- Donar suport tècnic i administratiu a petits municipis que no sempre disposen dels recursos humans o financers per desenvolupar determinats projectes pel seu compte.
- En el marc de les vies verdes i els serveis per a ciclistes, el seu paper és principalment el d'enllaç territorial: coneix les necessitats dels municipis, facilita la coordinació local i pot participar en el desenvolupament o el manteniment dels equipaments del territori.

➔ ***El marc de referència ha de conservar d'aquest model la distribució de funcions: una estructura supramunicipal finança i instal·la els equipaments, i els municipis els exploten i en fan el manteniment.***



Funcionament de les àrees de servei

- L'**oferta és molt heterogènia** perquè no hi ha cap marc de referència ni normes comunes. L'única pràctica relativament estesa és instal·lar punts de recàrrega aproximadament cada 30 o 35 km.
- Les modalitats de finançament són molt variables i depenen de les **oportunitats locals**. La creació d'àrees de servei sovint depèn d'iniciatives impulsades per les administracions locals. Pot rebre finançament europeu (FEDER o POCTEFA) o dels consorcis, que financen i instal·len determinats equipaments com ara punts de reparació o de recàrrega. Aquests organismes també garanteixen la senyalització direccional dels itineraris que gestionen.
- El manteniment habitual de les àrees de servei correspon principalment a les administracions locals, que també el financen. Els consorcis s'encarreguen del manteniment dels equipaments específics que han instal·lat als itineraris que gestionen.
- No hi ha cap base de dades exhaustiva sobre les àrees de servei. La informació disponible depèn en gran mesura de les aportacions dels agents locals. En canvi, una eina que s'està renovant, el Planificador, inventaria les àrees de servei conegudes i els serveis que ofereixen. Aquesta informació també la difonen les oficines de turisme. És una plataforma interactiva on els usuaris poden comunicar a la plataforma les incidències que detecten.



Fonts: Planificador de les Vies Verdes

Els projectes

- **Pyrevelo** és un projecte europeu **cofinançat en un 65 % per la Unió Europea** a través del programa Interreg VI-A Espanya-França-Andorra. Té per objectiu ampliar la connectivitat transfronterera, millorar els serveis de la xarxa de vies ciclistes i **promocionar conjuntament una destinació turística de projecció internacional.**

- **Bicitranscat** és un projecte destinat a desenvolupar un nou **eix litoral** de mobilitat sostenible **transfronterera** estructurat al voltant de l'**EuroVelo 8**. Els socis són el Consorci de les Vies Verdes de Girona, que lidera el projecte; l'Ajuntament de Figueres; el Consell Departamental dels Pirineus Orientals; la Comunitat Urbana Perpinyà Mediterrània; el Consell Comarcal de l'Alt Empordà, i la Diputació de Girona, com a entitat associada. Tanmateix, és molt complicat de posar en pràctica, sobretot pel que fa a la intermodalitat.

L’oferta catalana: àrees de servei identificades

Àrea de Sant Pere Pescador (Oficina de Turisme)





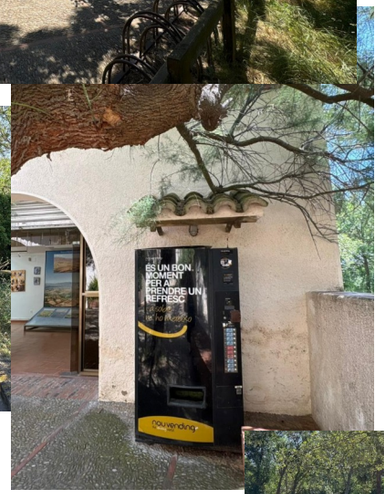




Àrea del Parc Natural dels Aiguamolls de l’Empordà









Àrea de Sant Joan de les Abadesses (Oficina de Turisme)







Lliçons i reptes clau del model català

La distribució de funcions varia segons el context i les oportunitats. Això afavoreix i facilita que sorgeixin projectes, però no que siguin homogenis.

La manca d'un full de ruta i d'estàndards comuns dificulta l'harmonització dels projectes.

La senyalització no és uniforme.

Només hi ha una norma comuna: deixar entre 30 i 35 km entre punts de recàrrega per respondre a les necessitats de les bicicletes elèctriques.

Una plataforma en línia mostra l'itinerari i els punts d'interès i permet als usuaris comunicar els problemes que troben a la xarxa.

Fase 1

Síntesi i identificació dels reptes



PYRENEES ORIENTALES
le Département

Principals conclusions del diagnòstic

El territori ja disposa dels elements necessaris per crear una xarxa d'àrees de servei:

- **Una oferta específica que existeix, però està concentrada i és incompleta.** S'han inventariat divuit espais, tretze gestionats per una sola comunitat de municipis, i hi falten aigua i lavabos,
- **Ja hi ha alguns serveis, però no sempre es troben agrupats.** Hi ha lavabos, punts d'aigua, taules i aparcaments al llarg dels itineraris, però no es concentren en un mateix lloc ni estan senyalitzats des dels itineraris ciclistes.
- **Punts d'entrada que ja concentren ciclistes, però encara no tenen equipaments.** Les estacions de tren i les àrees d'aparcament per a cotxe compartit concentren el pas de ciclistes sense oferir-los serveis per a bicicletes,
- **Una oferta privada densa allà on el sector turístic està ben estructurat.** Cal establir més connexions entre l'oferta privada, els itineraris ciclistes i els traçats actuals,
- **Capacitat desigual per impulsar projectes.** Les competències en mobilitat varien d'un territori a l'altre. Les demandes expressades inclouen orientacions, dades i dinamització, a més de finançament,
- **Cal harmonitzar els criteris tant dins dels Pirineus Orientals com amb el Pirinexus.** La manca d'un estàndard comú fa que les àrees de servei siguin molt diferents entre si i difícils d'identificar per als usuaris.

➔ Hi ha nombrosos equipaments dispersos pel territori i les pràctiques varien segons les administracions locals; cal harmonitzar i donar coherència al que ja existeix per avançar cap al desplegament d'àrees de servei eficients i connectades amb la xarxa ciclista vertebradora.

Reptes que ha d'abordar el marc de referència

S'han identificat diversos reptes que caldrà tenir en compte en totes les futures àrees, sigui quina sigui la forma o el nivell de servei:

- **Aprofitar els espais existents.** Equipar un espai ja condicionat costa menys que crear-ne un de nou i permet resoldre les necessitats d'aigua, lavabos i manteniment.
- **Garantir uns serveis bàsics.** Sense aigua ni lavabos no hi ha una àrea de servei. La convocatòria els considera equipaments imprescindibles; les parades més senzilles es poden limitar a oferir un punt d'aigua i ombra.
- **Mantenir una freqüència regular al llarg de l'itinerari.** La convocatòria preveu una parada de descans cada 10 km i una àrea de servei cada 20 o 30 km. El marc de referència haurà de precisar aquesta freqüència segons el relleu i la densitat dels nuclis habitats,
- **Ser visible des de l'itinerari.** Sense un rètol d'entrada ni senyalització, un conjunt d'equipaments no constitueix una àrea. La convocatòria exigeix senyalització direccional quan l'àrea és fora de l'itinerari,
- **Orientar els ciclistes als serveis locals.** L'àrea no ha de duplicar l'allotjament, la restauració ni la reparació: ha d'indicar on trobar-los. La informació és un equipament més,
- **Adaptar el nivell de servei al territori.** L'àrea compensa el que manca al seu voltant i orienta cap als serveis que ja existeixen,
- **Ubicar-se segons els usos.** A les entrades del territori i a prop dels llocs més freqüentats, allà on els ciclistes ja s'aturen i no pas simplement on hi ha terreny disponible,
- **Disposar de gestió i mantenir-se oberta.** Cal identificar la persona o l'entitat gestora i acordar el manteniment, incloses la freqüència i les persones responsables, tal com ja demana la convocatòria. L'horari d'obertura ha de permetre el pas dels ciclistes i afavorir una oferta disponible durant tot l'any.
- **Seguir el calendari previst.** El desplegament avançarà a mesura que es condicionin els itineraris ciclistes i completarà el Pla departamental de la bicicleta pel que fa als serveis.

➔ ***Aquests reptes permeten establir les normes aplicables a totes les tipologies i, a més, concreten els futurs criteris d'admissibilitat de la convocatòria de subvencions.***

Fase 1

Definició de les tipologies d'àrees del futur marc de referència

PYRENEES ORIENTALES
le Département

Sis perfils d'usuaris

ELS PERFILS ES DISTINGEIXEN PER LA DURADA DE LA PARADA I LA MANERA D'ARRIBAR AL TERRITORI

Cicloturista · parada llarga

PARADA de diverses hores a diversos dies

ARRIBADA en bicicleta i sortida també en bicicleta

NECESSITATS PRIORITÀRIES

Servei de restauració i allotjament a menys de 500 m · Aparcament segur de llarga durada · Consigna d'equipatge · Lavabos complets i dutxes · Reparació i rentat

Cicloturista · parada curta

PARADA de pocs minuts a unes quantes hores

ARRIBADA en bicicleta i sortida també en bicicleta

NECESSITATS PRIORITÀRIES

Aigua potable · Taula de pícnic coberta · Lavabos bàsics · Aparcabicicletes de curta durada · Informació local

Entrada i sortida de l'itinerari

PARADA durant un transbordament

ARRIBADA en tren o autobús i sortida en bicicleta

NECESSITATS PRIORITÀRIES

Connexió amb l'estació i els autobusos · Lloguer de bicicletes · Consigna o mòdul tancat de llarga durada · Recàrrega de bicicletes elèctriques · Informació intermodal

Pràctica familiar

PARADA de mig dia o d'un dia sencer

ARRIBADA amb cotxe i retorn al mateix punt

NECESSITATS PRIORITÀRIES

Aparcament de vehicles · Lloguer de curta durada · Parc infantil · Pícnic a l'ombra · Activitats a prop

Ciclista quotidià

PARADA de pocs minuts

ARRIBADA en bicicleta des de casa

NECESSITATS PRIORITÀRIES

Aparcament de curta durada · Punt d'autoreparació · Inflament · Ubicació davant dels ajuntaments, les estacions i les escoles

BTT i gravel

PARADA abans i després de la sortida

ARRIBADA amb cotxe i retorn al mateix punt

NECESSITATS PRIORITÀRIES

Rentat a pressió · Reparació especialitzada · Dutxes amb aigua calenta · Informació de l'itinerari · Aparcament de vehicles

El diagnòstic identifica sis perfils i permet definir quatre nivells d'àrees

1

Les «parades breus» per orientar-se

Aparcar la bicicleta i saber on som.
És una necessitat comuna a tots els ciclistes. És el nivell més fàcil d'implantar i ha de permetre indicar punts d'interès situats fora de l'itinerari.

N1 · Punt de parada

2

Les parades de curta durada

Aigua potable, seients i taula, ombra i eines bàsiques d'autoreparació. Aquestes necessitats són comunes a tots els perfils que pedalen i fan parades durant el trajecte. Aquest nivell no requereix personal ni presència humana.

N2 · Parada de descans

3

Les parades de llarga durada

Àrees de servei on poder parar i descansar, i fins i tot reparar la bicicleta i visitar els llocs propers.
Calen lavabos complets, una consigna d'equipatge, dutxes, rentat i reparació especialitzada…
Ateses les prestacions completes que requereixen aquestes àrees de servei, n'hi haurà necessàriament poques.

N3 · Àrea de servei

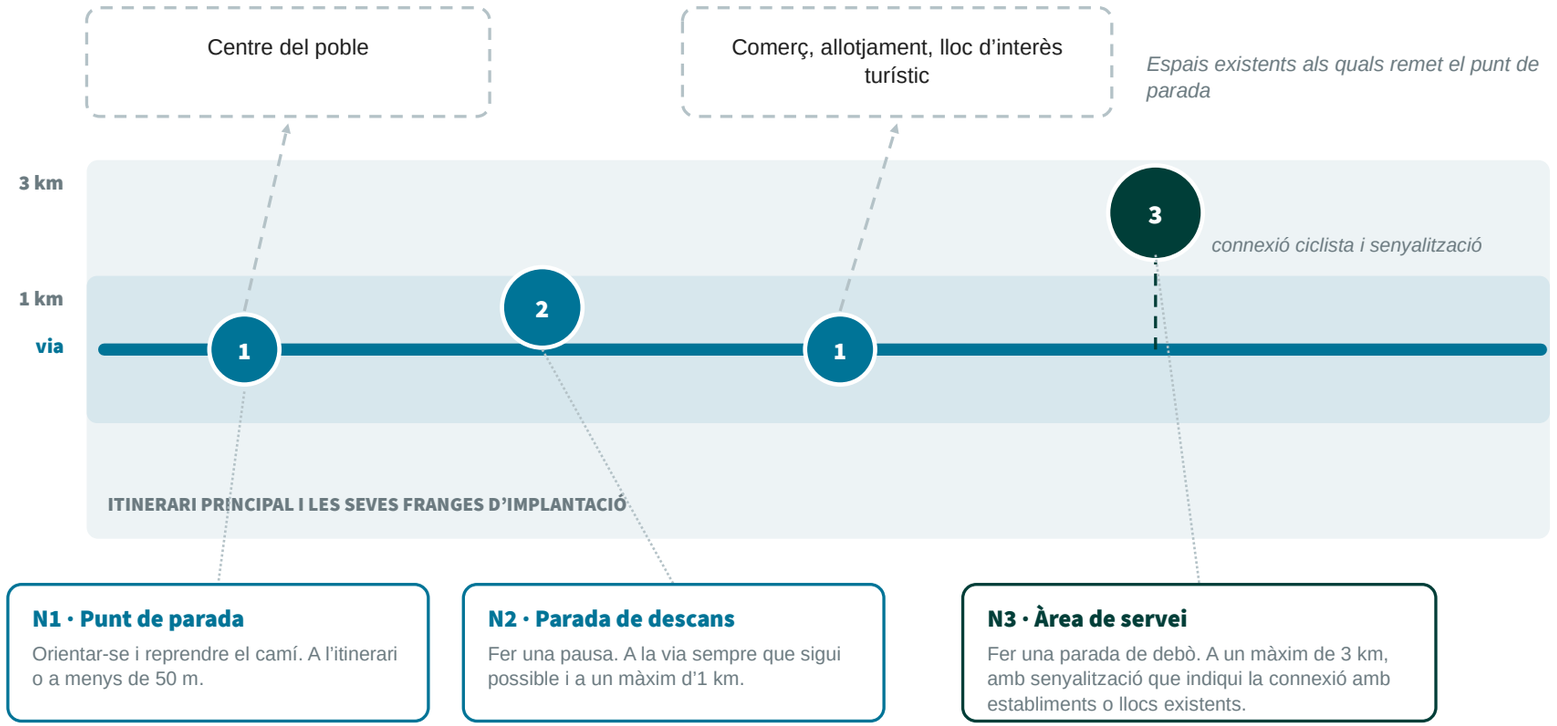
4

Els serveis per fer una sortida d'un dia

Aparcament de vehicles, lloguer, informació sobre els itineraris i activitats properes. Tres perfils comparteixen aquestes necessitats (persones que comencen o acaben l'itinerari, famílies i ciclistes de BTT o gravel): arriben al territori amb cotxe i, en general, fan sortides d'un dia.

Camp base

Les lògiques d'implantació de les àrees





N1 · Punt de parada

Orientar-se i reprendre el camí. A l'itinerari o a menys de 50 m.

N2 · Parada de descans

Fer una pausa. A la via sempre que sigui possible i a un màxim d'1 km.

N3 · Àrea de servei

Fer una parada de debò. A un màxim de 3 km, amb senyalització que indiqui la connexió amb establiments o llocs existents.

Camp base

Fer una sortida d'un dia i recórrer els voltants. S'hi arriba amb tren, autobús o cotxe, es deixa el vehicle en un aparcament existent i se surt a fer circuits.

N1 · El punt de parada



Vallespir, Pirineus Orientals: cruïlla senyalitzada al costat de l'itinerari ciclista, però sense aparcament ni informació per als ciclistes (observació del 30 de juliol de 2026).

> *«Un punt de l'itinerari on el ciclista pot aparcar la bicicleta, orientar-se i descobrir l'entorn. S'hi pot consultar informació en pocs minuts.»*

N1 · PUNT DE PARADA

Orientar-se i reprendre el camí

FUNCIÓ

Connectar l'itinerari amb el territori: aparcament, orientació i indicacions cap al poble, l'aigua, els comerços i els allotjaments.

IMPRESCINDIBLES

Aparcament per a bicicletes (mínim 5 places) · Rètol d'informació i de senyalització cap als serveis més propers

RECOMANATS

Seient senzill · Paperera · Punt d'inflament i reparació

UBICACIÓ

A les bifurcacions i entrades dels pobles, sobre l'itinerari o a menys de 50 m. A partir d'aquesta distància, cal senyalització direccional.

SUPERFÍCIE ORIENTATIVA

de 10 a 30 m²

SENYALITZACIÓ

Un rètol d'entrada i senyalització que indiqui els serveis fora de l'itinerari. Format que es pot adoptar: el rètol de 297 × 420 mm del manual departamental.

RÈGIM D'ACCÉS

Accés lliure i permanent, sense personal ni horaris.

CORRESPONDÈNCIA

Per sota del nivell de la parada de descans de Vélo & Territoires, que exigeix dos equipaments obligatoris

➔ El punt de parada no és una àrea de servei de segona categoria: és l'únic nivell que connecta l'itinerari ciclista amb el territori que travessa.

Annex 6 de la convocatòria departamental de subvencions; senyal C-4 normalitzat de les vies verdes (Espanya); prescripcions de l'ADFC; manual departamental de senderisme del CD66 (2016).

N2 · La parada de descans



Morellàs i les Illes, Pirineus Orientals: taules, ombra, lavabos i informació reunits en un mateix espai, però poc visibles des de l'itinerari.

> *«Un lloc on fer una pausa de debò: beure, seure, menjar o tornar a inflar els pneumàtics, sense dependre de cap servei.»*

N2 · PARADA DE DESCANS

Descansar

FUNCIÓ

Permetre una parada de pocs minuts a unes quantes hores, sense dependre de ningú ni d'un horari.

IMPRESCINDIBLES

Tot el que inclou el N1, més un punt d'aigua potable · Taula i seient · Ombra o aixopluc · Eines bàsiques de reparació d'ús lliure

RECOMANATS

Lavabos bàsics · Paperera · Aixopluc · Recàrrega de bicicletes elèctriques

UBICACIÓ

A l'itinerari sempre que sigui possible i, com a màxim, a 1 km, tal com estableix la convocatòria. Els equipaments han de quedar dins d'un radi de 50 m.

SUPERFÍCIE ORIENTATIVA

de 50 a 150 m²

SENYALITZACIÓ

Rètol d'entrada a l'àrea amb la llista dels serveis disponibles, complementat amb les indicacions cap a l'oferta local del nivell N1.

RÈGIM D'ACCÉS

Accés lliure i permanent: és el que defineix aquest nivell. «Cal evitar que l'accés als equipaments de l'àrea estigui limitat a determinats horaris.»

CORRESPONDÈNCIA

Parada de descans de Vélo & Territoires i del CD31, adoptada tal com és per la convocatòria departamental.

➔ La parada de descans és el nivell que cal generalitzar: de les quatre àrees inspeccionades sobre el terreny, només una disposa d'un punt d'aigua i de lavabos en funcionament.

Convocatòria departamental de projectes 2026-2028 i annex 6; fitxa d'acció núm. 8 de Vélo & Territoires (2022); regla d'agrupació Velodatamap; observació de camp d'Iter.

N3 · L'àrea de servei



Sant Pere Pescador, Catalunya: l'àrea annexa a l'oficina de turisme reuneix en un mateix emplaçament el punt d'acollida, l'aparcament, els lavabos i la informació.

> *«Àrea completa, on es pot passar una hora o una nit, dutxar-se, deixar l'equipatge i fer reparar la bicicleta. Cal mantenir-la regularment.»*

N3 · ÀREA DE SERVEI

Fer una parada llarga

FUNCIÓ

Respondre a les parades llargues dels cicloturistes i esportistes, i orientar-los cap a l'oferta local.

IMPRESCINDIBLES

Tots els equipaments del N2, més lavabos amb manteniment · Aparcament segur per a bicicletes · Consigna d'equipatge · Punt d'informació

RECOMANATS

Dutxa · Reparació · Rentat · Lloguer · Recàrrega de bicicletes elèctriques · Comerços a menys de 500 m

UBICACIÓ

Com a màxim a 3 km de l'itinerari, amb una bona connexió ciclista i senyalització direccional. En un nucli habitat o a l'entrada, annexa a un espai que ja tingui gestió pròpia.

SUPERFÍCIE I LLINDARS

De 200 a 500 m². Aigua i lavabos al mateix lloc o a menys de 300 m, consigna d'equipatge a menys de 500 m.

SENYALITZACIÓ

Rètol d'entrada, senyalització direccional des de l'itinerari i informació exterior llegible amb l'establiment tancat.

RÈGIM D'ACCÉS

Mixt: els serveis bàsics són accessibles permanentment; els serveis que necessiten un local segueixen l'horari d'aquest espai.

CORRESPONDÈNCIA

Àrea de servei de Vélo & Territoires i del CD31, adoptada per la convocatòria, que en preveu una cada 20 o 30 km.

➔ L'àrea de servei no es crea enmig del no-res: s'annexa a un espai que ja disposa de gestió; si no, es deteriora en poques temporades.

Convocatòria departamental de subvencions 2026-2028 i annex 6; fitxa d'acció núm. 8 de Vélo & Territoires (2022); graelles Accueil Vélo 2025; entrevista amb el Consorci de les Vies Verdes.

El camp base



Pirineus Catalans, Pirineus Orientals: un punt de partida per a circuits de bicicleta de muntanya ja senyalitzats i cartografiats, però sense cap servei associat.

«Un punt de partida i de retorn. S'hi deixa el cotxe o s'hi baixa del tren, es fa un circuit i es torna al mateix lloc.»

CAMP BASE

Ser punt de partida per a cicloturistes itinerants o per a sortides d'un dia

FUNCIÓ

Servir de porta d'entrada als qui no arriben en bicicleta i concentrar-hi l'inici dels circuits cicloesportius, de BTT o de gravel.

IMPRESCINDIBLES

Aparcament de vehicles · Rètol amb els circuits que comencen en aquest punt · Aparcament de bicicletes · Aigua · Lavabos

RECOMANATS

Lloguer mitjançant un proveïdor extern (bicicletes elèctriques i infantils) · Rentat · Reparació · Dutxa · Consigna · Comerços · Parc infantil

UBICACIÓ

Allà on ja hi ha circuits, aprofitant un aparcament existent en lloc de crear-ne un de nou: una àrea d'aparcament per a cotxe compartit, una estació, un poble o un centre recreatiu.

SUPERFÍCIE ORIENTATIVA

De 300 a 800 m², sense comptar l'aparcament quan s'aprofita un aparcament existent

LLINDARS APLICABLES

Accés en tren o autobús i almenys 5 circuits de 10 km (Accueil Vélo 2025); 100 km d'itineraris senyalitzats, entre els quals un de fàcil i un de difícil (Base VTT FFVélo).

SENYALITZACIÓ

Rètol general de benvinguda del manual departamental (1.180 × 840 mm) i senyalització dels circuits.

CORRESPONDÈNCIA

No té cap equivalent en els marcs de referència francesos, però la convocatòria ja inclou els circuits locals i els de BTT del PDIPR.

➔ El camp base se sol situar en un espai que ja existeix i on hi ha activitat ciclista i circuits que els usuaris coneixen.

Convocatòria departamental 2026-2028; Accueil Vélo 2025; segell Base VTT de senderisme FFVélo (2019); pla de mobilitat ciclista del Somme 2021-2028; entrevistes del 17 i 18 de setembre de 2026.

Equipaments previstos a cada nivell

● obligatori ○ recomanat • opcional *Una casella buida significa que no es preveu aquest equipament en aquest nivell.*

ATURAR-SE I ORIENTAR-SE

EQUIPAMENT	N1	N2	N3	CAMP
Aparcabicicletes (suports)	●	●	●	●
Rètol d'entrada i informació in situ	●	●	●	●
Indicacions cap a l'oferta local	●	●	●	●
Seient i, a partir del N2, taula de pícnic	○	●	●	●
Ombra vegetal, després aixopluc contra la pluja		●	●	●
Punt d'aigua potable		●	●	●
Inflament i eines bàsiques d'autoservei	○	●	●	●
Paperera	○	○	●	●
Lavabos bàsics		○		
Lavabos amb manteniment i accessibles			●	●

QUEDAR-S'HI, REPARAR I REPRENDRE EL CAMÍ

EQUIPAMENT	N1	N2	N3	CAMP
Punt d'informació sobre l'oferta local			●	●
Aparcament segur per a bicicletes			●	○
Consigna d'equipatge			●	○
Recàrrega de bicicletes elèctriques		○	○	○
Dutxa			○	○
Reparació especialitzada (taller o proveïdor de serveis)			○	○
Rentat			○	○
Lloguer de bicicletes, incloses bicicletes elèctriques i bicicletes infantils			○	●
Aparcament del vehicle			•	●
Rètol dels circuits que comencen en aquest punt			•	●
Parc infantil			•	○

Superfície orientativa: De 10 a 30 m² per al punt de parada, de 50 a 150 m² per a la parada de descans, de 200 a 500 m² per a l'àrea de servei i de 300 a 800 m² per al camp base.
Règim d'accés: lliure i permanent al punt de parada i a la parada de descans; mixt a l'àrea de servei i al camp base.
Distàncies establertes per la convocatòria: la parada de descans s'ha de situar al mateix itinerari sempre que sigui possible i, en tot cas, a 1 km com a màxim; l'àrea de servei, a 3 km com a màxim.

Síntesi d'Iter (setembre de 2026) a partir de la convocatòria departamental de subvencions 2026-2028 i el seu annex 6, de la fitxa d'acció núm. 8 de Vélo & Territoires (2022) i de les graelles Accueil Vélo 2025.

Cada perfil fa servir els diferents tipus d'àrea de servei

PERFIL	N1 · Punt de parada	N2 · Parada de descans	N3 · Àrea de servei	Camp base
Cicloturista · parada llarga	S'orienta i continua l'etapa	Descansa a l'ombra i s'abasteix d'aigua	**Lavabos, dutxa, consigna i reparació**	
Cicloturista · parada curta	S'orienta i rep indicacions cap al poble	**Aigua, taula, ombra i inflament**	Més comoditat si allarga la parada	
Entrada i sortida de l'itinerari	S'orienta en sortir de l'estació		Aparcament segur i consigna de llarga durada	**Lloguer, informació intermodal i recàrrega de bicicletes elèctriques**
Sortida en família	Localitza el circuit i els serveis propers	Pícnic a l'ombra durant la sortida	Lavabos i lloguer, si cal	**Aparcament, jocs i activitats a prop**
Ciclista quotidià	**Aparcament i inflament: és tot el que espera**			
BTT i gravel	Informació sobre l'itinerari a l'inici	Aigua i inflament durant la sortida	Dutxa, rentat i reparació especialitzada	**Aparcament i inici dels circuits**

➔ Tots els perfils hi troben resposta i cap equipament és redundant: el punt de parada és per als sis perfils; la parada de descans i l'àrea de servei, per als qui travessen el territori; i el camp base, per als qui hi arriben d'altres llocs.

Aspectes que cal decidir durant la fase 2

1

Crear una àrea o equipar un espai ja existent

Els equipaments dels nivells N1 i N2 poden funcionar sense personal; els del N3 necessiten un local, connexió a la xarxa d'aigua i, sovint, algú que se n'ocupi. Equipar una oficina de turisme, un comerç o una estació permet resoldre les necessitats d'aigua, de lavabos i de manteniment, però condiciona els ciclistes als horaris d'obertura; a més, les empreses privades no poden optar a la convocatòria de projectes.

Maneres de fer

2

A quin ritme cal implantar cada nivell?

La convocatòria preveu una parada de descans cada 10 km i una àrea cada 20 o 30 km, sense tenir en compte el desnivell, que és el que cansa els ciclistes. El Departament haurà de decidir si adapta aquesta freqüència a les valls i als ports de muntanya i amb quin criteri.

Freqüència

3

Qui n'és responsable, qui se n'ocupa i fins a quina hora

El model català diferencia qui finança i instal·la els equipaments de qui els gestiona i en fa el manteniment. La convocatòria demana als promotors que indiquin la freqüència i les persones responsables, però cap marc de referència inclou un conveni tipus ni fixa un horari mínim d'obertura. És l'aspecte més determinant sobre el terreny.

Gestió

4

Com se senyalitza i es comptabilitza

Un rètol d'entrada normalitzat, vocabulari i pictogrames comuns a banda i banda de la frontera i un codi de colors que no entri en conflicte amb el que ja es fa servir

Senyalització i dades

Síntesi d'Iter (setembre de 2026) a partir de la convocatòria departamental 2026-2028, de l'anàlisi comparativa dels marcs de referència francesos i europeus i de les vuit entrevistes.

PYRENEES ORIENTALES
le Département

Gràcies!



Corentin Rey i Jeanne Wisser

Cooperativa de consultoria
en mobilitat
118, carrer Bonnat
31400 Tolosa de Llenguadoc
www.iternet.org