PYRENEES ORIENTALES
le Département

Département des Pyrénées Orientales

Schéma départemental des aires de services



Interreg POCTEFA

Cofinanciado por la UNIÓN EUROPEA
Cofinancé par l'UNION EUROPÉENNE

PYREVELO

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

CONSELL COMARCAL DE L'ALT EMPORDÀ

CONSORCI DE LES VIES VERDES DE GIRONA

Diputació de Girona

iter
coopérative de conseil en mobilités

2 octobre 2026



Le document ci-contre présente l’étude du schéma départemental des aires de services vélo menée par le bureau d’études Iter pour le département des Pyrénées Orientales en 2026

sommaire

Phase 1 – Diagnostic stratégique

1. Cadrage de la mission
2. Définition d'une aire de services cyclable
3. Le périmètre d'étude
4. État des lieux de l'offre existante
5. Ce qu'en disent les acteurs
6. Le volet transfrontalier
7. Synthèse et identification des enjeux
8. Définir les typologies d’aires du futur référentiel

Phase 1

Cadrage de la mission



PYRENEES ORIENTALES
le Département

Objet de la mission

Un objectif principal : Construire le référentiel et la stratégie territoriale qui alimenteront l'appel à projets départemental « Accueillir, Héberger, Se déplacer »

- Le Département des Pyrénées-Orientales a confié à Iter l'élaboration d'un **schéma directeur des aires de services vélo**, inscrit dans le programme européen PYREVELO.
- Ce schéma, doit permettre de : réaliser un **référentiel** (définissant ce qu'est une aire de services, ses typologies et ses niveaux de service) et une **stratégie territoriale** (où équiper, quelle distance, quel niveau et dans quel ordre de priorité)
- Ces deux éléments alimenteront **l'appel à projets « Accueillir, Héberger, Se déplacer »,** qui soutient financièrement la création ou l'amélioration d'équipements vélo le long des véloroutes départementales. Pour les EPCI et les communes, le schéma donne le **cadre de candidature** : quoi construire, à quel niveau de service, et où.
- **Un premier travail :** la constitution d'un diagnostic nourri par les données du Département et des territoires, notamment grâce à des entretiens menés auprès des EPCI, du PETR et des offices de tourisme, et par un volet transfrontalier avec les partenaires catalans du programme.

L'appel à projets dans lequel l'étude s'inscrit

APPEL À PROJETS DÉPARTEMENTAL 2026-2028 « ACCUEILLIR, HÉBERGER, SE DÉPLACER », VOLET « SE DÉPLACER »

Le cadre de l'appel à projets

Les études de structuration de l'offre et les équipements des aires sont éligibles au même titre,

Quatre catégories d'itinéraires sont visées :

- les véloroutes structurantes départementales,
- le maillage vers un site touristique ou une gare,
- les boucles de proximité
- les circuits VTT inscrits au PDIPR,

Les porteurs sont les collectivités, les établissements publics et les associations, sur de l'investissement uniquement, subventionné de 20 à 80 %,

➜ Le référentiel doit prendre en compte les attentes de ces porteurs, et leur permettre de monter un projet éligible.

La grille annexée

Une grille à deux niveaux est déjà annexée :

- l'aire de services tous les 20 à 30 km,
- la halte-repos tous les 10 km, avec des équipements hiérarchisés,

Les distances sont fixées : 3 km au maximum pour une aire avec liaison vélo et jalonnement, et 1 km pour une halte-repos, sur la voie autant que possible,

L'ombrage devient une exigence,

La grille et son glossaire sont ceux du Département de la Haute-Garonne, repris tels quels le temps que le schéma directeur prenne le relais.

➜ Le référentiel doit reprendre ces seuils et les compléter, plutôt que d'en proposer d'autres.

La place de notre schéma directeur

Quatre catégories d'itinéraires sont ouvertes et **deux types d'aires retenus** à prendre en compte dans notre travail,

Des critères qui valorisent le maillage, le partenariat et la cohérence avec les schémas départementaux : trois exigences que le référentiel va intégrer,

L'entretien est demandé à chaque porteur, ce qui ouvre la voie à un cadre commun sur la fréquence, les intervenants et la durée de l'engagement,

Le schéma directeur des aires de services y est déjà nommé parmi les documents de référence attendus.

➜ Le référentiel doit devenir la grille de lecture départementale de cet appel à projets.

Appel à projets 2026-2028 « Accueillir, héberger, se déplacer », Département des Pyrénées-Orientales (Direction Attractivité, Tourisme et Vie Associative), et son annexe 6, glossaire des équipements et services du Conseil départemental de la Haute-Garonne (mise à jour de septembre 2025).

Méthodologie en 4 étapes — vue d'ensemble

01 ÉTAPE

Recenser et étudier

État des lieux exhaustif des équipements vélo existants sur le territoire du CD66 avec une attention particulière apportée aux véloroutes et à leur environnement immédiat (3-5km)

Comprendre et étudier les pratiques des territoires voisins

LIVRABLES CLÉS

Cartographie des existants, reportages photographiques des immersions et retour des collectivités

02 ÉTAPE

Définir

Les niveaux de service des aires, construits à partir des profils d'usagers et de leurs besoins, et les règles d'implantation qui en découlent

LIVRABLES CLÉS

Premier référentiel : les niveaux de service, la grille d'équipements et les règles d'implantation

03 ÉTAPE

Orienter

Traduction du référentiel en orientations concrètes d'investissement par site

LIVRABLES CLÉS

Schéma v1 + tableau de priorisation

04 ÉTAPE

Harmoniser

Outillage opérationnel : données, signalétique, gouvernance, programmation

LIVRABLES CLÉS

Rapport final + charte signalétique

Phase 1

Phase 2

Recenser les pratiques existantes

Établir un état des lieux des pratiques existantes en matière d'aires de services cyclables sur les Pyrénées-Orientales et leur frange espagnole



Périmètre

Recensement étendu des équipements existants des vélo routes du schéma départemental et de leur emprise à proximité (rayon de 3 à 5 km)



Sources

Institutionnelles (SIG CD, EPCI, OT) + collaboratives + apps cyclo



Cartographie

Consolidation SIG en Lambert-93 et visualisation des aires et identification des zones délaissées



Entretiens

Visios avec EPCI, PETR, OT, gestionnaires d'itinéraires



Transfrontalier

Visite terrain en Catalogne et Aragon, bonnes pratiques PYREVELO

Phase 1

Définition d'une aire de service cyclable



PYRENEES ORIENTALES
le Département

Les référentiels existants

CEREMA
Le cadre de planification

Le Cerema fixe la doctrine française d'aménagement cyclable : comment planifier un réseau continu et hiérarchisé, et comment le réaliser. C'est le cadre dans lequel viennent ensuite s'implanter les services. Il ne définit pas les aires elles-mêmes.

➔ Une aire se définit par son implantation : on doit la penser en continuité du réseau cyclable.

VÉLO & TERRITOIRES
La définition nationale

La fiche-action n° 8 « Équipements, aires de services et haltes-repos », actualisée en 2022, donne la définition de référence : deux niveaux d'aires, les équipements attendus à chaque niveau, et la régularité à laquelle les implanter le long d'un itinéraire.

➔ Ce référentiel préfère concentrer les équipements dans quelques aires identifiées que les disséminer le long de l'itinéraire et donne ces recommandations en fonction de ces éléments.

RÉFÉRENTIEL CD31
La transposition départementale

La Haute-Garonne a traduit ce cadre national en outil de travail (mise à jour de septembre 2025) : un vocabulaire commun, une fiche par équipement, des règles d'implantation, des coûts indicatifs et une charte de signalétique.

Le Département des Pyrénées-Orientales l'a repris en annexe de son appel à projets 2026-2028.

➔ Un référentiel dit à la fois quoi installer sur le terrain et comment le décrire dans les bases de données.

➔ Une aire de services, selon les référentiels existants, est un regroupement de services, identifié, nommé et jalonné et implanté à un rythme régulier le long d'un itinéraire clairement jalonné.

Deux niveaux de référence dans les référentiels existants

SOURCES : FICHE-ACTION N° 8 DE VÉLO & TERRITOIRES (2022) ET RÉFÉRENTIEL CD31 (SEPTEMBRE 2025)

HALTE VÉLO

Niveau léger

« Zone permettant une courte halte, avec information sur le territoire traversé. Lieu propice au repos ou au pique-nique. »

RYTHME

Tous les 10 km environ

DISTANCE À L'ITINÉRAIRE

À moins de 1 km de l'itinéraire

INDISPENSABLES

Table de pique-nique · Stationnement vélo

FACULTATIFS

Point d'eau potable · Sanitaires · Relais information services · Abri · Consigne bagages · Poubelles · Atelier d'auto-réparation · Point de recharge · Borne wifi · Aire de jeux · Bancs

AIRE DE SERVICES VÉLO

Niveau complet

« Espace aménagé regroupant plusieurs équipements utiles à l'itinérance cycliste. Niveau le plus complet en équipements, il répond à tous les besoins des usagers. »

RYTHME

Tous les 20 à 30 km environ

DISTANCE À L'ITINÉRAIRE

À moins de 3 km, avec liaison vélo et jalonnement

INDISPENSABLES

Table de pique-nique · Stationnement vélo · Point d'eau potable · Sanitaires

RECOMMANDÉS

Relais information services · Consigne bagages sécurisée

FACULTATIFS

Poubelles · Atelier d'auto-réparation · Point de recharge · Aire de jeux · Bancs

Implantation retenue par l'appel à projets : l'aire à 3 km au maximum de l'itinéraire, avec une bonne qualité de liaison vélo et de jalonnement ; la halte-repos sur la voie autant que possible et à 1 km au maximum ; de préférence à proximité des commerces, des hébergements et des sites touristiques.

Les éléments à retenir pour le référentiel du CD66

TROIS APPORTS DU RÉFÉRENTIEL CD31 et DIRECTEMENT RÉUTILISABLES POUR LE CD66

QUATRE CATÉGORIES

A. Aires de services et haltes aménagées

B. Équipements individuels hors aire

C. Services extérieurs à proximité

D. Confort et services optionnels

Le référentiel du CD66 reprend ce découpage pour réaliser son diagnostic et comprendre le fonctionnement actuel des services vélos sur voirie.

➔ Seule la catégorie A relève de l'investissement départemental. Les trois autres relèvent du recensement et de la valorisation.

UN RYTHME D'ÉQUIPEMENT

À quelle fréquence équiper

5 à 10 km · Point d'eau potable, bancs, poubelles

10 à 20 km · Halte vélo, abri, relais d'information, table de pique-nique, station de gonflage

20 à 30 km · Aire de services, recharge VAE, aire de jeux

30 à 40 km · Sanitaires publics hors aire, au minimum

À l'itinéraire · 50 m pour le stationnement vélo, 100 m pour une table, 300 m pour l'eau et les sanitaires, 500 m pour la réparation et la recharge

➔ L'appel à projets a retenu deux de ces rythmes : la halte tous les 10 km, l'aire tous les 20 à 30 km.

LA SIGNALÉTIQUE

Un code couleur par catégorie : bleu pour les aires, vert pour les équipements isolés, gris pour les services extérieurs, orange pour le confort.

Un panneau d'entrée d'aire listant les services présents, des panneaux ponctuels à pictogramme et distance pour les équipements isolés.

Pose à 2 à 2,5 m, pictogrammes de 15 à 20 cm, mêmes pictogrammes et mêmes couleurs sur tout l'itinéraire.

➔ Sans signalétique, un regroupement d'équipements n'est pas pleinement considéré comme une aire de service. Dans PYREVELO, elle devra être bilingue.

L'appel à projets a repris la grille d'équipements et le glossaire du référentiel CD31, mais ni son code couleur ni sa charte de signalétique. Le code de difficulté de la FFC (vert, bleu, rouge, noir) est déjà déployé dans le département via l'Espace cyclosport du Pays Pyrénées Méditerranée.

Les principaux éléments à retenir pour le référentiel en cours

1

Une aire se définit par le regroupement, pas par l'équipement

Un point d'eau isolé n'est pas une aire. Dès que plusieurs équipements sont réunis sur un même site, que ce site porte un nom et qu'il est jalonné depuis l'itinéraire, il en constitue une. Le regroupement et sa lisibilité font l'aire ; le nombre d'équipements détermine seulement son niveau.

2

Deux niveaux couvrent l'itinérance, pas tous les usages

La halte tous les 10 km et l'aire tous les 20 à 30 km répondent au cycliste en itinérance. L'appel à projets vise pourtant quatre catégories d'itinéraires : les véloroutes structurantes, le maillage vers un site touristique ou une gare, les boucles de proximité et les circuits VTT du PDIPR. Les trois dernières attendent une réponse que le référentiel départemental doit apporter.

3

Définir un seuil permettant d’acter une aire

Etablir un seuil va permettre de fixer le seuil d'éligibilité de l'appel à projets 2026-2028, désormais publié. A partir de quel niveau d'équipement un projet peut porter le nom d'aire de services, et donc être financé ?

Phase 1

Le périmètre d'étude



PYRENEES ORIENTALES
le Département

Un périmètre d’étude défini par le réseau structurant départemental

Un périmètre d'étude calé sur le réseau structurant départemental.

- Le diagnostic porte sur le réseau structurant départemental, existant ou en cours d'aménagement, et sur son environnement immédiat (rayon de 3 à 5 km),
- Le référentiel traite les aires de services elles-mêmes ; il prend en compte, les équipements isolés hors aire, les services extérieurs à proximité (hébergements, commerces, loueurs) et les aménagements de confort,
- L'ensemble des collectivités traversées par ce réseau ont été contactées, ce qui s'est traduit par dix entretiens, dont huit auprès des EPCI et des structures publiques,
- Les données transmises, les entretiens et nos immersions de terrain se recoupent : plusieurs cas de fonctionnement ont pu être observés et analysés, qui nourrissent directement les futures typologies du référentiel,
- Une visite du côté espagnol et une rencontre avec les partenaires catalans complètent ce diagnostic, dans la logique transfrontalière du programme PYREVELO.
- L'appel à projets vise quatre catégories d'itinéraires, dont trois dépassent ce réseau structurant : le référentiel doit donc rester lisible pour des projets situés au-delà du périmètre du diagnostic

➔ ***Le référentiel doit se construire à partir de ce que le territoire fait déjà, et non à partir d'un modèle importé.***

Réseau Structurant des Voies Cyclables des Pyrénées-Orientales



Création : Direction de la communication - Département des Pyrénées-Orientales - 06/24

Le périmètre d'intervention de l'étude

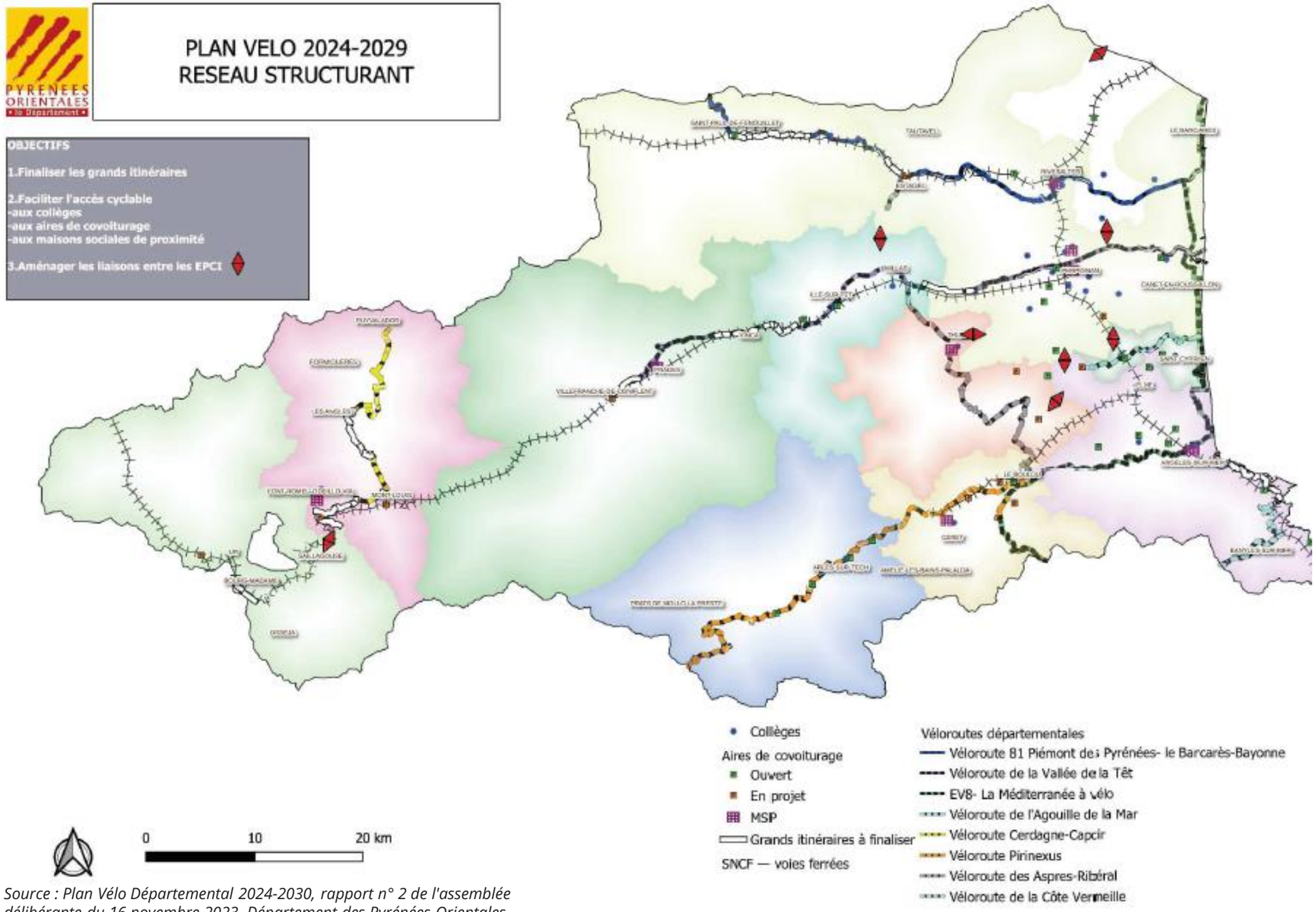
Les aires de services servent à équiper les axes structurants là où se concentre le plus de cyclistes

- La présente étude porte sur le réseau structurant existant ou en cours du département des Pyrénées Orientales,
- Le choix de ce réseau structurant permet d'envisager le déploiement d'aire de services au plus près des usages touristiques existants,
- Les entretiens et l'étude des pratiques actuelles se fait en lien avec le réseau présenté ci-contre.

➔ ***Au sein du référentiel en construction, les aires de services départementales sont avant tout pensées autour du réseau structurant des voies cyclables, itinéraires et véloroutes déjà identifiés par les usagers.***

Le plan vélo 2024-2029

NOTRE PERIMETRE D'ETUDE ET RESEAU STRUCTURANT DEPARTEMENTAL

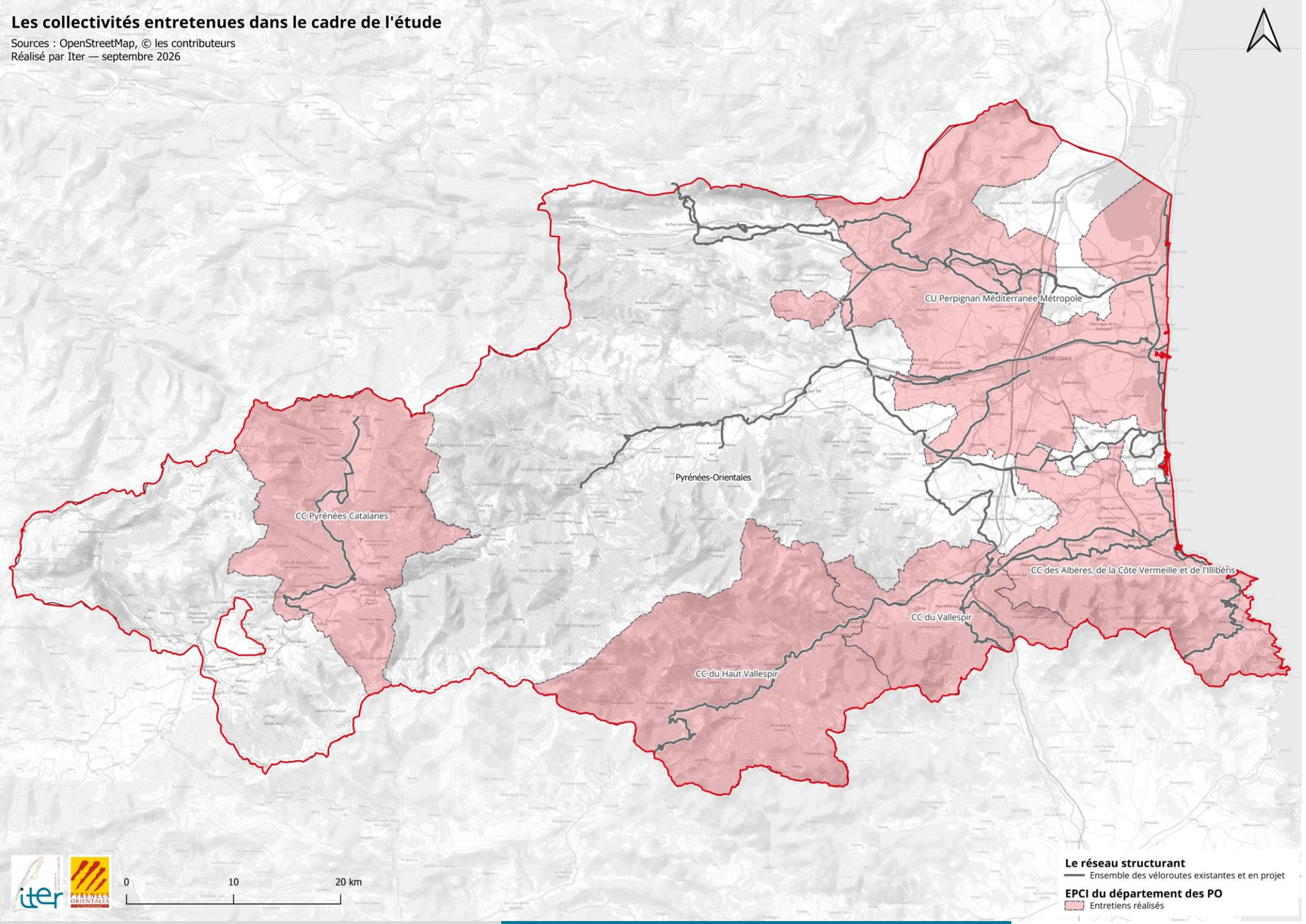


Source : Plan Vélo Départemental 2024-2030, rapport n° 2 de l'assemblée délibérante du 16 novembre 2023, Département des Pyrénées-Orientales.

Le Plan Vélo départemental fixe le cadre dans lequel les aires de services viennent s'inscrire.

- Adopté en novembre 2023 autour de six axes, il prolonge une politique engagée depuis près de trente ans et accélérée depuis 2019 : près de 500 km de pistes réalisées, dont 265 km sur le seul programme 2019-2023,
- Son axe 1 porte le réseau structurant présenté ci-contre : finaliser les grands itinéraires, sécuriser l'accès aux sites départementaux (collèges, aires de covoiturage, maisons sociales de proximité) et aménager les liaisons entre EPCI,
- Il annonce deux outils que notre référentiel prolonge : une charte technique des aménagements cyclables et des grilles de niveau de service d'entretien, établies avec les communes et les intercommunalités,
- Il désigne enfin les aires de services : à l'horizon 2030, celles installées le long des principaux itinéraires devront être conçues comme des îlots de fraîcheur.

➔ Le référentiel doit se lire comme la traduction opérationnelle du Plan Vélo sur le volet des services, là où la charte technique traite l'infrastructure.



Les collectivités et structures contactées

8 entretiens menés auprès des collectivités traversées par le réseau structurant, complétés côté catalan.

- Toutes les collectivités concernées par une véloroute structurante ont été sollicitées, ainsi que plusieurs services départementaux et les offices de tourisme,
- 8 entretiens ont pu être menés, principalement avec les EPCI, mais aussi avec le Pays Pyrénées Méditerranée, le Syndicat mixte Canigó Grand Site, le Parc naturel régional des Pyrénées catalanes et les Vies Verdes de la CC de l'Alt Empordà,
- Ces échanges éclairent autant les attentes des territoires que leur capacité réelle à gérer et entretenir de futures aires.

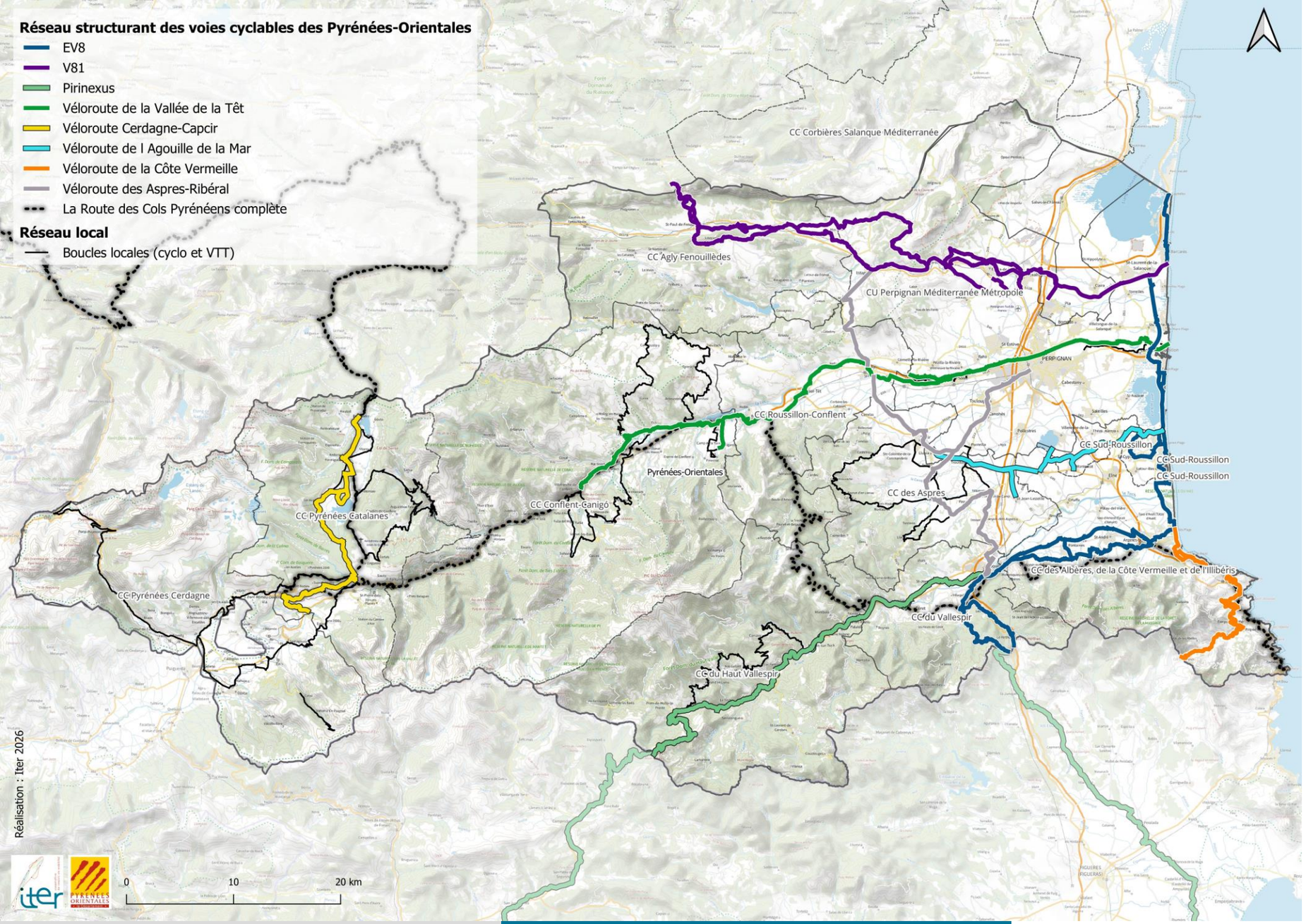
➔ ***Des échanges qui nous ont permis de comprendre une partie des attentes concernant les services vélos et leur déploiement ainsi que de leur future gestion.***

Phase 1

État des lieux



PYRENEES ORIENTALES
le Département



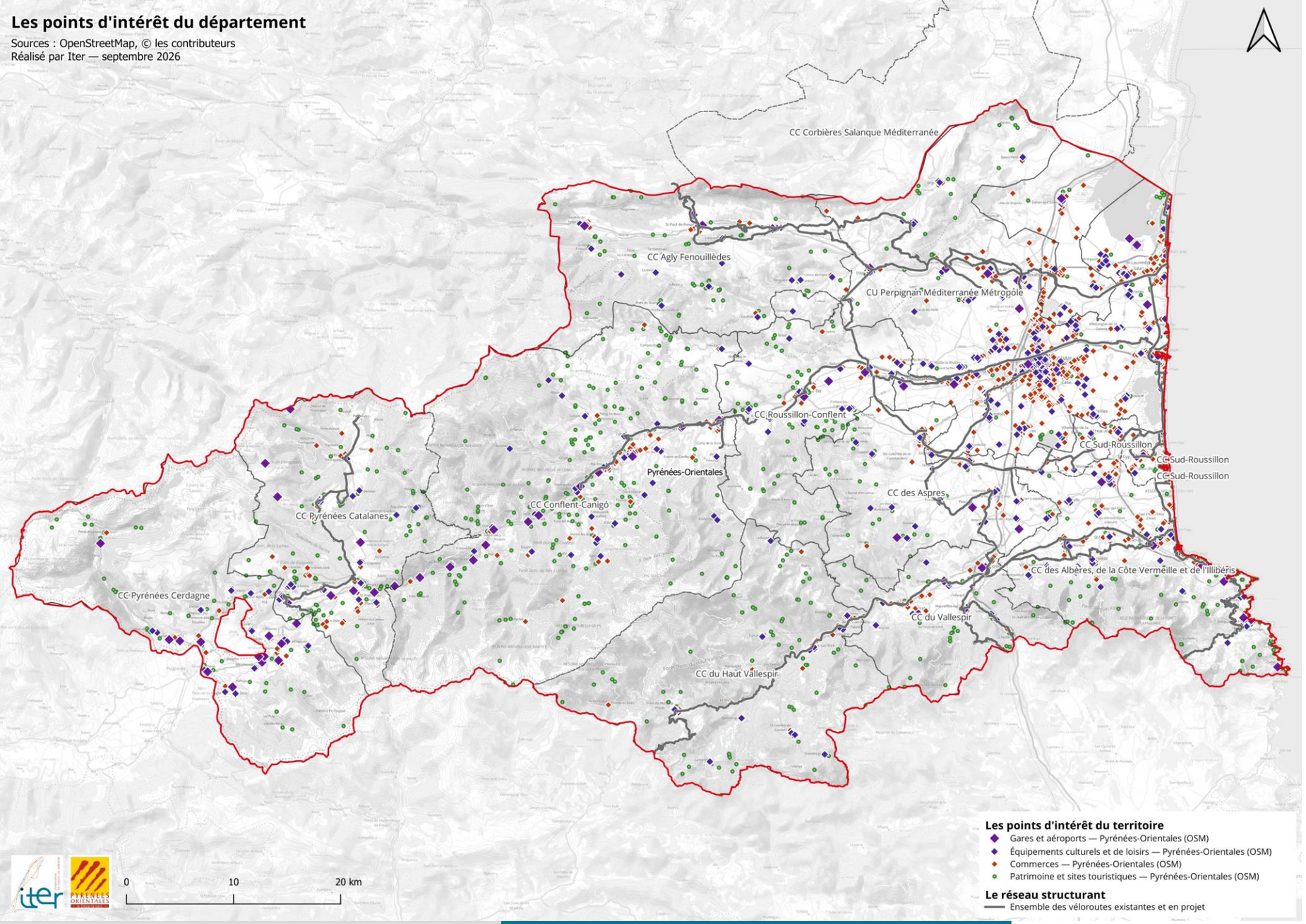
Détail du réseau structurant

ÉTAT DES LIEUX EN JUILLET 2026

La constitution d'un réseau structurant comme base essentielle au déploiement d'aires de services cyclables.

- Le diagnostic s'appuie sur le réseau structurant des Pyrénées-Orientales, aujourd'hui partiellement aménagé,
- Les sections déjà fonctionnelles peuvent accueillir des aires à court terme, tandis que celles encore en travaux relèvent d'une seconde vague,
- Les boucles cyclo et VTT se raccrochent en plusieurs points à ce réseau et créent des lieux de convergence qu'il serait coûteux de traiter séparément.

➔ Le référentiel doit suivre la programmation des véloroutes et prévoir les regroupements en lien avec d'autres itinéraires (boucles cyclo et VTT) comme le mentionne déjà l'appel à projet publié.



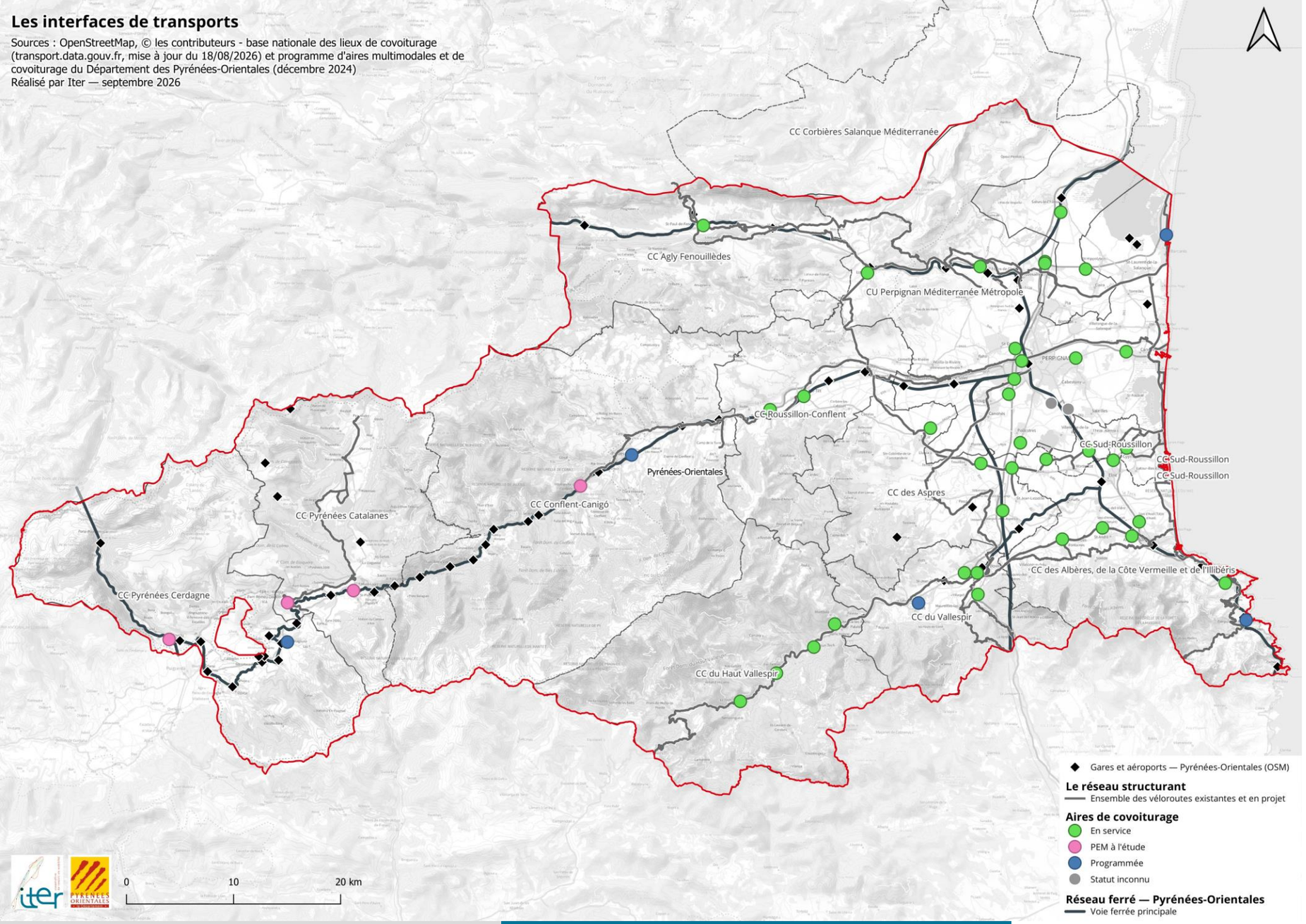
Les points d'intérêts du territoire

ÉTAT DES LIEUX EN JUILLET 2026

Au-delà du réseau cyclable et des véloroutes, les aires de services doivent se baser à proximité des points d'intérêts du territoire ou les indiquer

- Les aires de services rapprochent les équipements des lieux de destination et de villégiature : pôles d'échanges, commerces, hébergements, sites touristiques et patrimoniaux,
- Ces points d'intérêt sont très inégalement répartis, denses sur la plaine et le littoral, beaucoup plus rares dans les vallées d'altitude,
- Pour les aires les plus structurantes, cette proximité doit devenir un critère d'implantation et non un simple constat de localisation.

➔ ***Le référentiel doit faire de la proximité aux points d'intérêt un critère de localisation des aires les plus structurantes.***



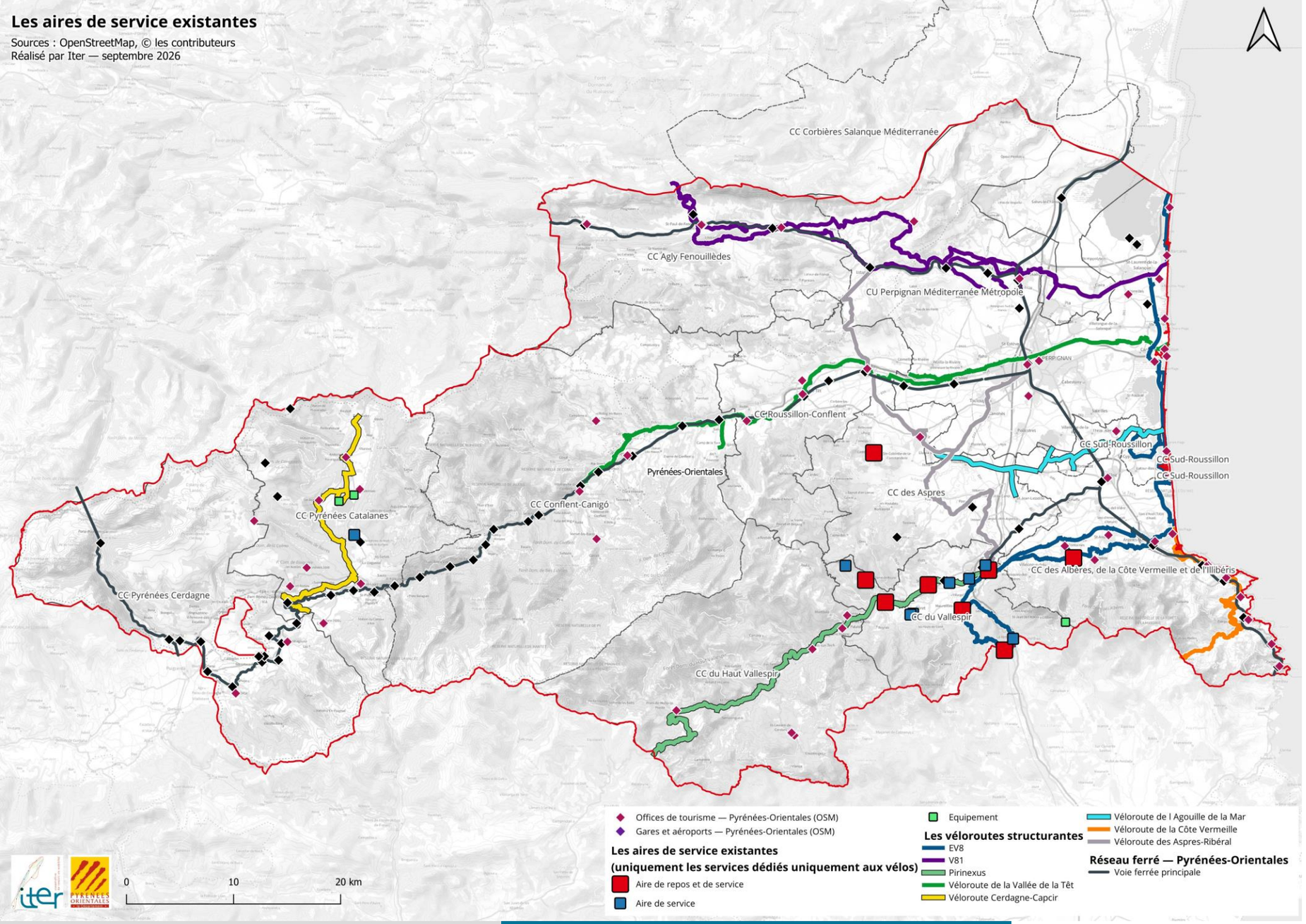
Les interfaces de transports

GARES ET AIRES DE COVOITURAGE

Un maillage d'interfaces de transports où les cyclistes sont déjà présents, et qui constitue une base essentielle au déploiement des aires de services.

- Le cycliste en itinérance entre et sort du département par le train, l'excursionniste rejoint son point de départ en voiture et repart en boucle à la journée… dans la majorité des cas ces interfaces sont utilisées d'une manière ou d'une autre par les cyclistes.
- Le territoire compte 50 gares et haltes ferroviaires, dont 28 à moins d'un kilomètre d'un itinéraire structurant,
- S'y ajoutent 47 aires de covoiturage, dont 41 portées par le Département : 31 sont à moins d'un kilomètre d'une véloroute et 21 à moins de 500 mètres, autant de points de départ possibles pour une pratique journalière,
- Aucune de ces interfaces n'offre aujourd'hui de service vélo complet, et neuf gares seulement disposent d'une aire de covoiturage à moins de 300 mètres.
- L'appel à projets retient explicitement le maillage vers une infrastructure de mobilité, aire multimodale ou gare SNCF, parmi les itinéraires éligibles : ces interfaces constituent donc un gisement finançable dès la prochaine campagne,

➔ Le référentiel doit faire de ces interfaces un niveau d'aire à part entière, celui de l'entrée et de la sortie d'itinéraire, là où le cycliste se trouve déjà sans y trouver de service.



Les aires de services existantes

ET DEDIEES UNIQUEMENT AUX VELOS

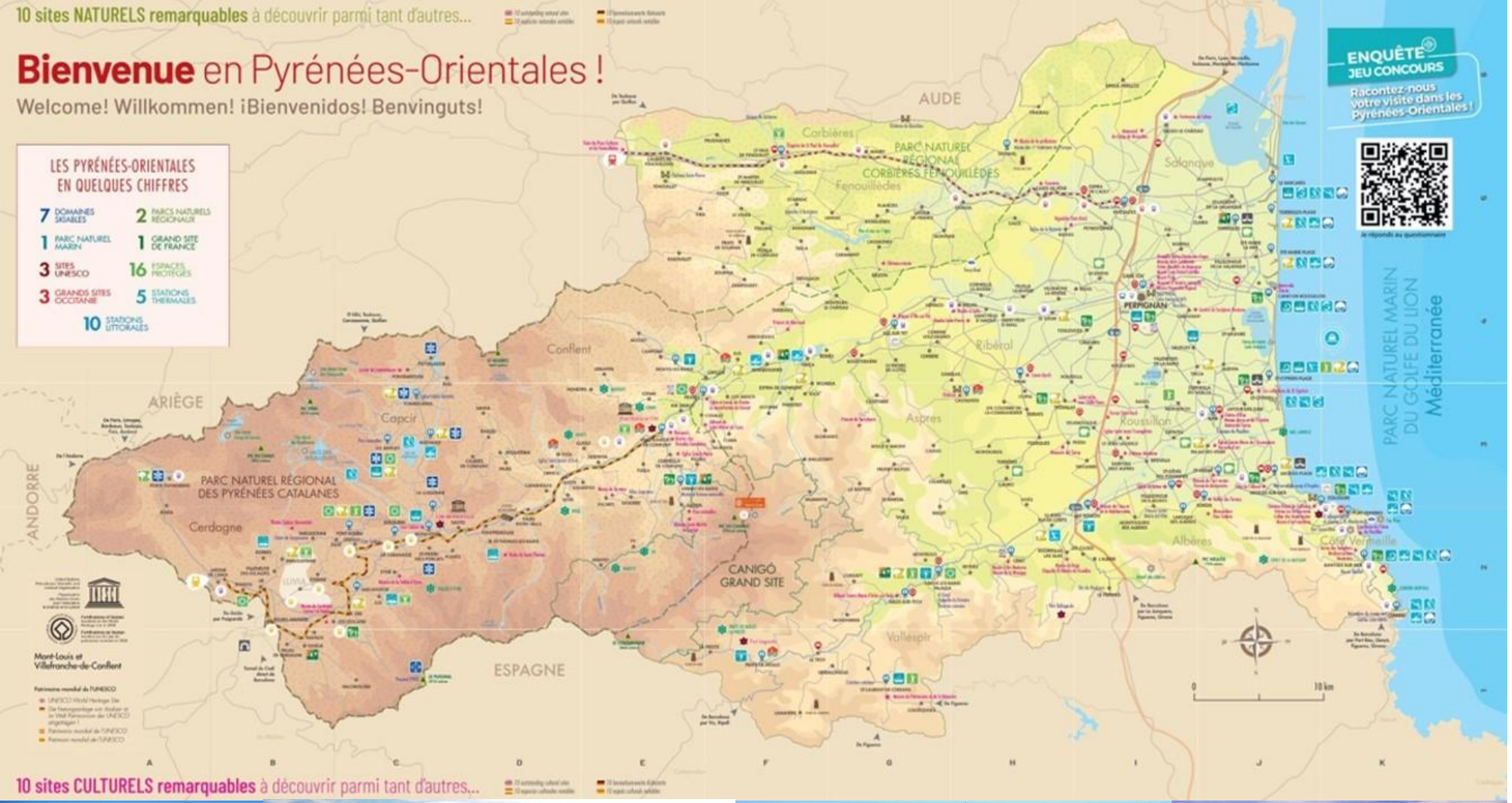
Une offre réelle mais très concentrée : 18 sites recensés, dont 13 portés par la seule Communauté de communes du Vallespir.

- Le recensement identifie 18 sites dédiés au vélo : 7 aires de repos et de service, 8 aires de service et 3 équipements isolés,
- Ils se concentrent sur le sud-est du département, le long de la Pirinexus et de l'EuroVelo 8, quand la V81, la vallée de la Têt, l'Agouille de la Mar, la Côte Vermeille et la Cerdagne-Capcir n'ont aucune aire constituée,
- Les services y sont homogènes mais partiels : réparation, gonflage et recharge presque partout, sanitaires sur trois sites seulement et point d'eau sur un seul,

➔ ***Le référentiel doit qualifier ces sites au regard d'un socle commun.***

Les lieux touristiques

CARTE DU SERVICE TOURISME





Source : site internet du département des Pyrénées Orientales

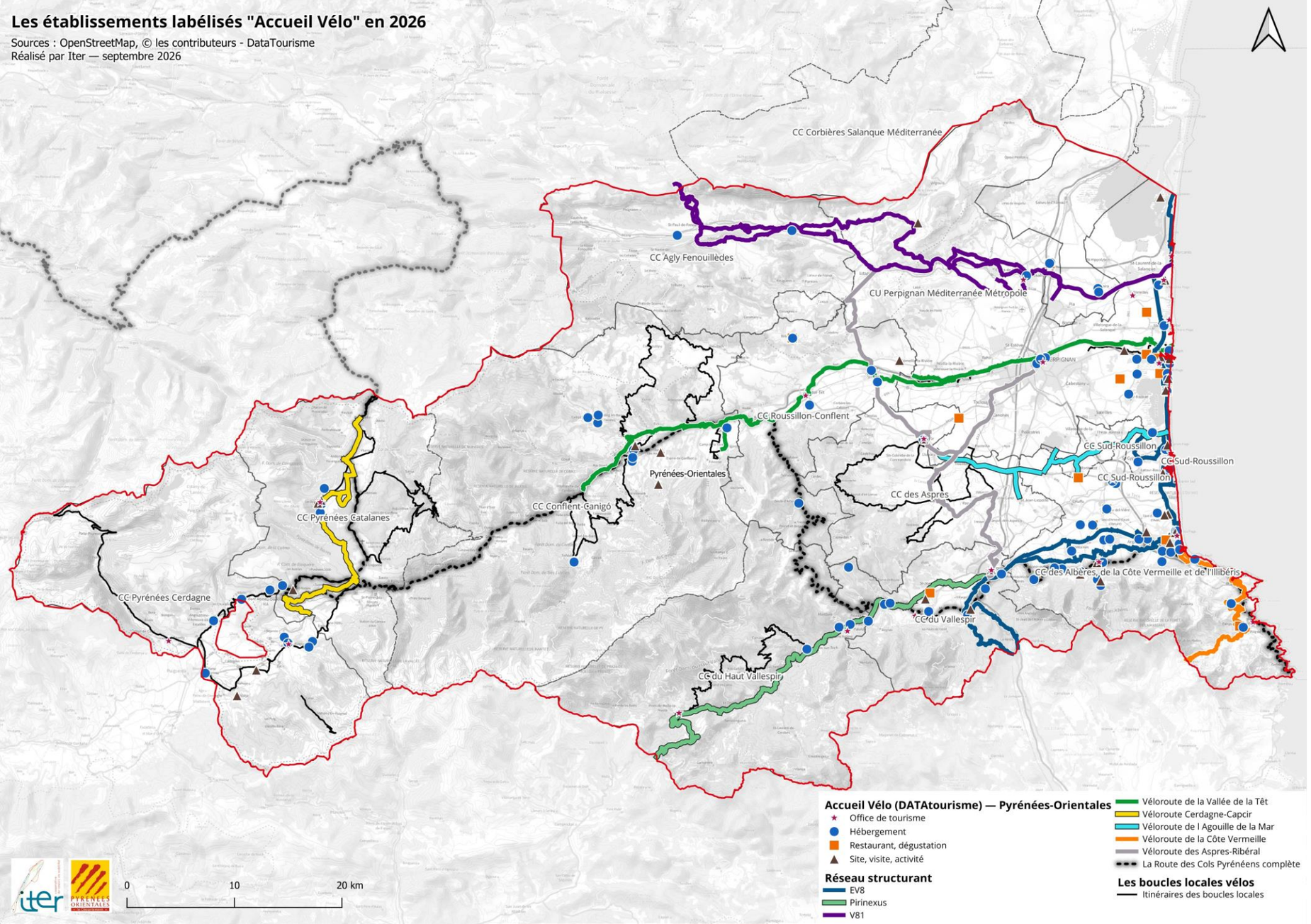




Des véloroutes déjà construites autour des sites touristiques majeurs du département.

- Les itinéraires structurants desservent ou longent l'essentiel des sites touristiques et patrimoniaux,
- Les aires de services doivent s'inscrire dans la même logique et être implantées à proximité immédiate de ces sites,
- Ces lieux concentrent aussi les services existants (commerces, sanitaires, information), ce qui en fait des points d'appui naturels pour la constitution d'un réseau de services,
- Les lieux touristiques et les lieus peuvent aussi faire l'objet de déploiement d'équipements permettant de compléter l'offre des aires à créer.

➔ Le référentiel doit positionner les aires au contact des sites touristiques, là où le cycliste s'arrête déjà ou dans le cas contraire jalonner et indiquer ces lieux.

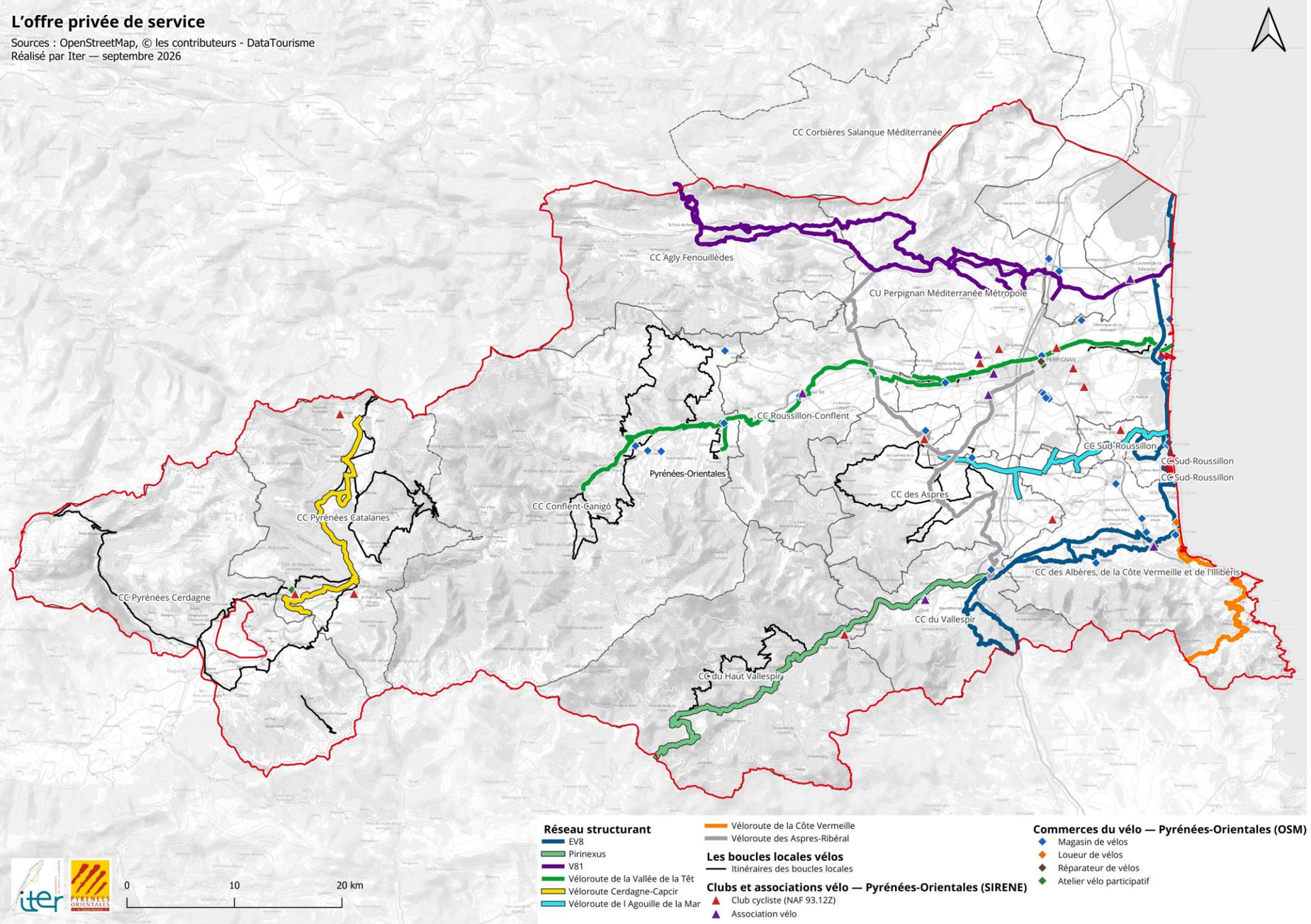


Les établissements labélisés « Accueil Vélo »

Une offre privée d'accueil déjà structurée par le label, sur laquelle les aires de services doivent s'appuyer plutôt que la dupliquer.

- Près de 200 établissements sont labellisés Accueil Vélo sur le département : des hébergements pour l'essentiel, mais aussi des offices de tourisme, des loueurs et réparateurs, des restaurants et des sites de visite, autrement dit les lieux d'accueil naturels du cycliste,
- La majorité se situe à moins d'un kilomètre d'un itinéraire structurant, mais rien ne les relie aux aires existantes : le cycliste passe à proximité sans savoir ce qu'il y trouverait,
- Une aire de services n'a donc pas vocation à reproduire cette offre, mais à y conduire, par l'information sur place et le jalonnement vers le village, les commerces et l'office de tourisme le plus proche,
- Le déploiement du label figure parmi les critères de sélection de l'appel à projets, mais les entreprises privées n'en sont pas bénéficiaires : équiper un hébergement ou un commerce supposera un porteur public ou associatif, ou un autre guichet,

➔ Le référentiel doit traiter l'orientation vers l'offre locale comme un service à part entière, au même titre que l'eau ou la réparation



L'offre privée de service

DEDIEE AUX VELOS

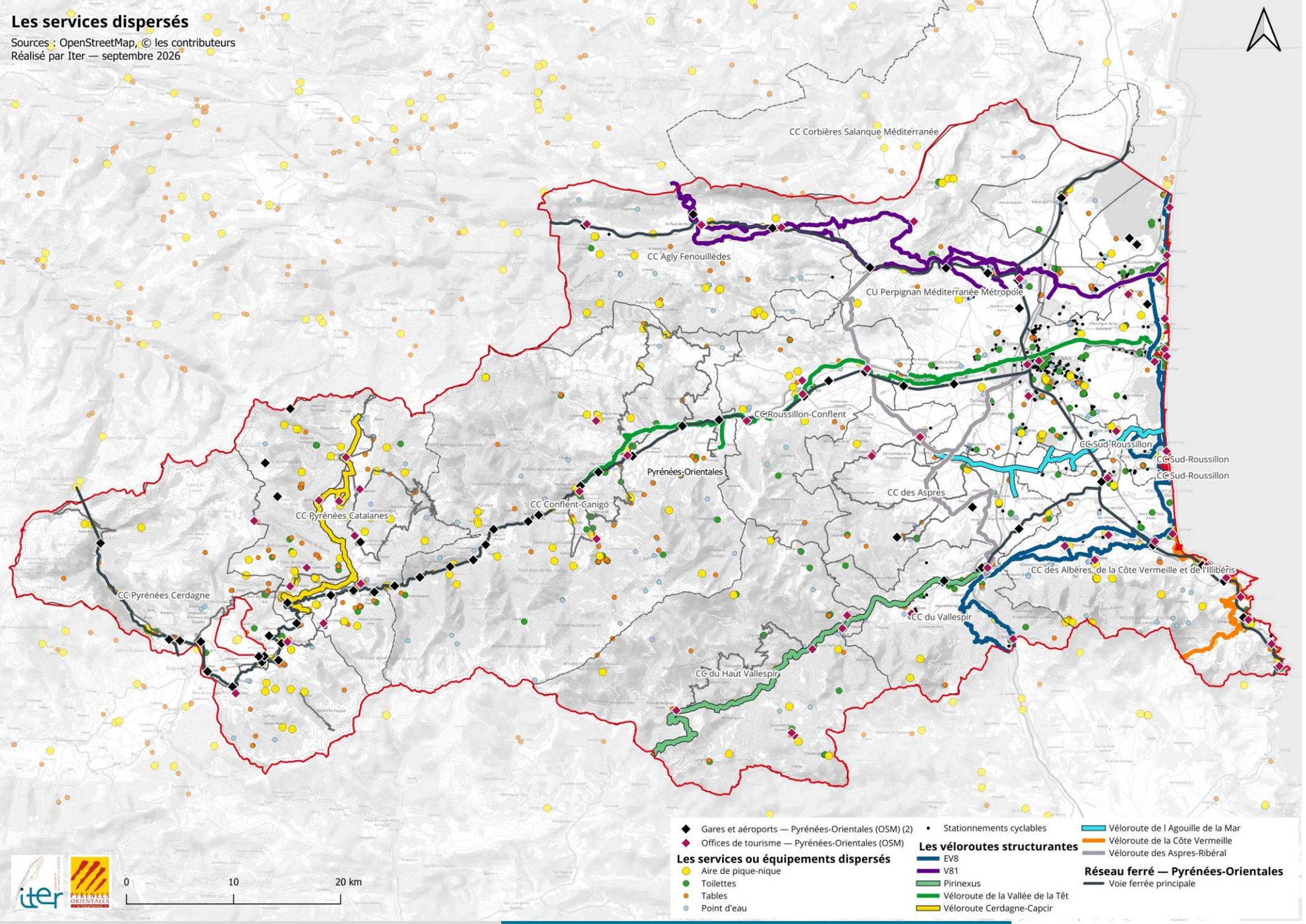
Une offre privée réelle mais urbaine et littorale : elle suit la population et le tourisme, pas les itinéraires.

- Les magasins et les loueurs se concentrent sur l'agglomération de Perpignan et la frange littorale, là où se trouvent la clientèle du quotidien et celle des séjours,
- Les territoires de montagne et le nord du département en sont largement dépourvus, alors que ce sont les secteurs les plus exigeants pour le matériel et les plus éloignés d'un atelier en cas de panne,
- Les clubs et les associations, dont les ateliers participatifs, prolongent cette offre : ce sont autant des lieux de service que des gestionnaires potentiels pour une future aire,

➔ Le référentiel doit moduler le niveau de service selon cette géographie : renvoyer vers le commerce là où il existe, et n'équiper la réparation que là où il n'y en a pas.

Les services sur voirie pouvant être mobilisés

ÉTAT DES LIEUX EN JUILLET 2026



Une offre de services diffuse, pensée pour la vie du village et pour l'excursion automobile, rarement pour le cycliste en itinérance.

- Les toilettes publiques et les points d'eau se situent très majoritairement dans les centres-bourgs et les centres-villes, au milieu des commerces et à proximité des sites patrimoniaux : ils sont donc accessibles au cycliste, mais au prix d'un détour et d'une recherche,
- Les aires de pique-nique relèvent d'une autre logique, celle de l'excursion en voiture et de la halte en site naturel : elles se concentrent en montagne (Capcir, Cerdagne, Conflent) et le long des routes de cols, à l'écart des véloroutes et sans commerce ni sanitaire à proximité,
- Les stationnements vélo constituent quant à eux une offre urbaine et littorale : ils sont libres et gratuits, mais rarement couverts et sans surveillance, donc peu adaptés à l'arrêt d'un cycliste chargé,
- Sur l'ensemble du département, ces services se cumulent très rarement en un même lieu, et leurs conditions d'usage (horaires, saisonnalité, accessibilité) ne sont presque jamais documentées.

➔ Le référentiel doit reconnaître ces services de voirie comme un socle déjà disponible, à condition de les rapprocher de l'itinéraire, de les regrouper et de garantir leur disponibilité réelle.

Les haltes courtes durées existantes sur le territoire

LA HALTE ADOSSÉE À UN ÉQUIPEMENT

Base de loisirs ou parc communal permettant une mutualisation des services







Prat de la Farga – Maureillas-las-Illas



Le cas le plus complet : eau, sanitaires, tables, abri et aire de jeux s'ajoutent aux services vélo. Il manque le panneau d'aire de services et le relais d'information.

LA HALTE MINIMALE

Trois équipements sur un espace de stationnement à proximité de l'itinéraire structurant.







Céret et Reynès



Borne de réparation, gonflage et recharge, sans point d'eau, sans sanitaires et sans information. Ces aires ne sont pas signalées depuis l'itinéraire et ne sont pas accessibles aux PMR.

L'AIRE (CAMP DE BASE) EXISTANTE

Des équipements présents mais pas forcément utilisable



CC des Pyrénées Catalanes



Les équipements ne sont pas tous fonctionnels. Un site pourtant bien placé, adossé au siège de l'intercommunalité et à un départ de parcours balisés.

Station de lavage et douche hors service, point d'eau fermé après des abus constatés, seuls les sanitaires restent ouverts. La signalétique existe uniquement en lien avec le VTT.

➔ Sur les quatre haltes relevées, une seule dispose d'un point d'eau et de sanitaires en état de marche.

➔ Aucune ne porte de panneau d'entrée d'aire, et une seule est signalée depuis la véloroute.

Les aires de service, les lieux associatifs et les gares pour des durées plus longues

L'AIRE DE SERVICE ABOUTIE

Un seul site relevé qui réunit tous les équipements malheureusement sans point d'eau







Services vélo, sanitaires, tables, abri et relais d'information réunis, avec une signalétique complète depuis la véloroute. Mais le lavabo est hors service donc le point d'eau est absent. Les commerces sont situés au village et non à proximité immédiate de l'aire.

L'AIRE ADOSSÉE À UN LIEU

Un tiers-lieu associatif à 125 m de la véloroute sur la commune de l'Ille-sur-Têt








Café vélo, réparation, location et création d'itinéraires, adossés à un atelier de fabrication de cadres. Le lieu porte aussi une AMAP, une microbrasserie et une école de vélo, à dix minutes à pied de la gare.

LES GARES

Trois gares visitées sur les itinéraires structurants






Quelques gares visitées : La Tour de Carol, Argelès Gazost, Villefranche de Conflent…

Eau, sanitaires, lavabo et stationnement sécurisé, jusqu'à dix box fermés sur un seul site. Aucun service vélo, aucune signalétique depuis l'itinéraire, et un accès soumis aux horaires de la gare.

➔ Équiper une gare ou s'adosser à un lieu existant coûte moins cher que créer une aire, et règle d'emblée la question de l'eau, des sanitaires et de l'entretien.

➔ À condition de traiter en même temps la signalétique depuis l'itinéraire et les amplitudes d'ouverture.

Les offres avec présence humaine

LE SITE DE VISITE LABELLISÉ

L'Aquarium de Canet-en-Roussillon, labellisé Accueil Vélo



Aquarium de Canet-en-Roussillon

CE QUI EST AFFICHÉ EN FAÇADE

Tourisme & Handicap, Qualité Tourisme, puis Accueil Vélo en bas de la série.

Le site réunit l'accueil, les sanitaires et l'information, dans les horaires d'ouverture de l'aquarium.

L'OFFICE DE TOURISME DE STATION

Canet-en-Roussillon, sur le front de mer


Office de tourisme – Canet-en-Roussillon

Des stationnements cyclables peu lisibles devant l'office du tourisme.

L'OFFICE DE TOURISME DE MONTAGNE

Latour-de-Carol, à proximité immédiate de la gare



Office de tourisme – Latour-de-Carol

Deux places de voiture peintes « office de tourisme » devant l'entrée, et aucun stationnement vélo.

➔ ***Ces trois lieux réunissent l'accueil, les sanitaires et l'information***
➔ ***Un travail sur le stationnement, la signalétique depuis l'itinéraire et sur une amplitude d'ouverture connue du cycliste peut permettre de valoriser ces endroits pour le déploiement d'aires de service structurantes.***

Quelques exemples d’équipements complémentaires

LE STATIONNEMENT DE PROMENADE

Front de mer de Canet-en-Roussillon – EV8



Bord de plage – Canet-en-Roussillon

Une dizaine d'arceaux alignés le long de la promenade avec un panneau d’information. Le cycliste peut poser son vélo et d’orienter.

LE STATIONNEMENT IMPROVISÉ

Front de mer de Saint-Cyprien – EV8



Bord de plage – Saint-Cyprien

Un ensemble d’équipement pouvant etre utilisé par les cyclistes : sanitaires et stationnements vélos. Même si ces équipements sont destinés aux usagers de la plage, ils représentent un atout pouvant être valorisés

L'AIRE DE COVOITURAGE ÉQUIPÉE

Porte de Saint-Cyprien, un équipement départemental



Aire de covoiturage – Porte de Saint-Cyprien

Un abri vélo collectif fermé, des arceaux et un banc, financés par la commune sur une aire départementale. Un exemple de coopération entre les collectivités pouvant etre mis en avant dans le référentiel comme lieux intéressants à valoriser.

➔ Sur le littoral, le stationnement vélo est déjà là en nombre. Il est donc possible de se baser dessus pour développer des aires de service performantes.
➔ Le référentiel doit prévoir l'aire greffée sur un site déjà géré notamment sur les aires de covoiturage, lieux intermodaux et gérés par le département.

Principaux enjeux de l'état des lieux

Un réseau structurant encore en cours d'aménagement, avec plusieurs axes continus. Le déploiement des aires suivra sa programmation, avec des réalisations à court terme puis une seconde vague, offrant une opportunité de développement touristique pour le territoire.

Une offre existante réelle mais très concentrée sur le sud-est du département ; plusieurs itinéraires structurants n'ont aujourd'hui aucune aire clairement constituée.



L'eau et les sanitaires, indispensables à l'itinérance ne sont pas forcément présentes dans l'offre actuelle.

Des équipements sont parfois présents mais invisibles depuis l'itinéraire car sans jalonnement ni relais d'information.

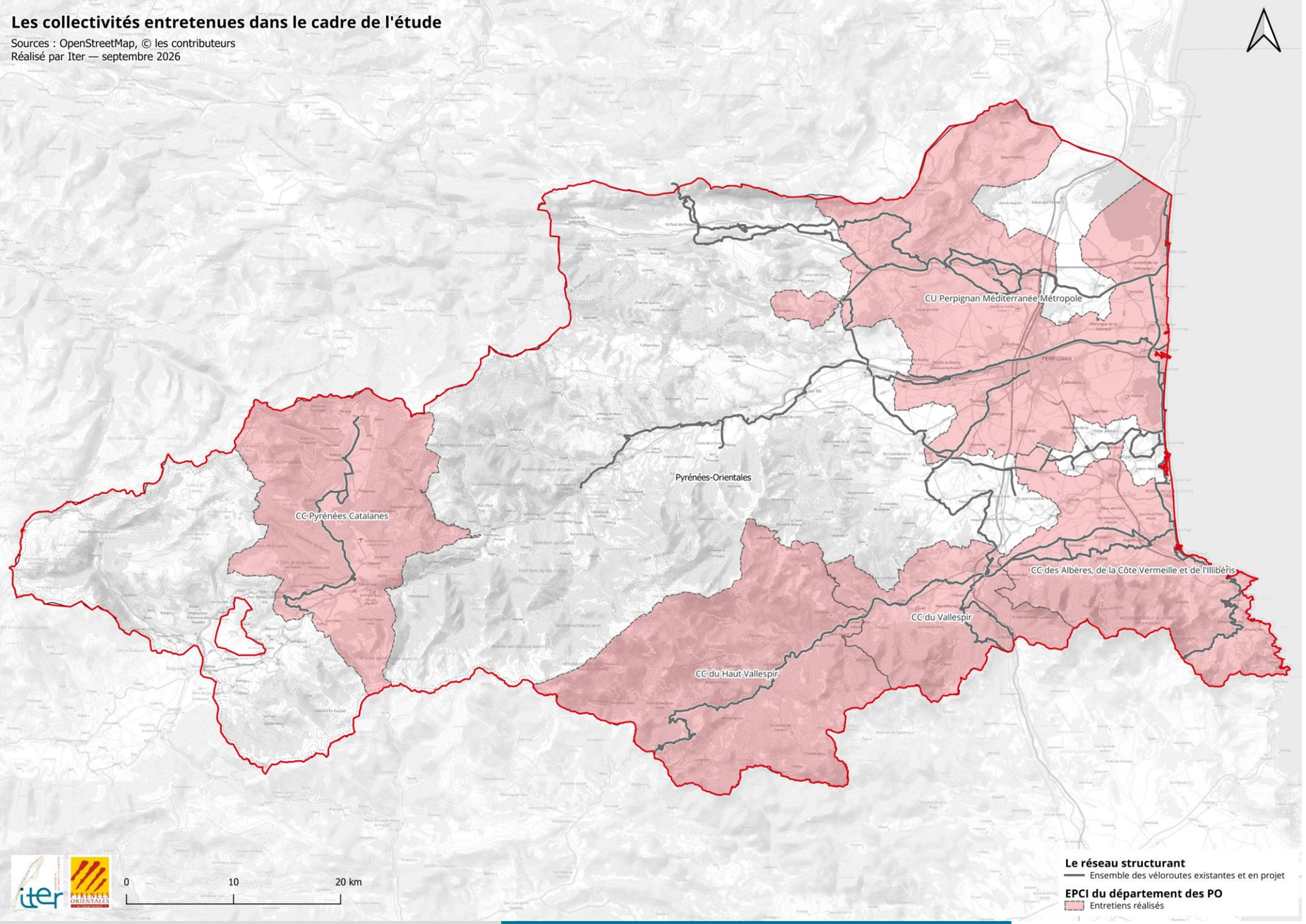
Des gares, aires de covoiturage, lieux associatifs et hébergements privés sont déjà présents près des sites touristiques. Les mobiliser et les relier constitue une piste à développer dans le futur référentiel.

Phase 1

Ce qu'en disent les acteurs



PYRENEES ORIENTALES
le Département



Les collectivités et structures contactées

8 entretiens menés auprès des collectivités traversées par le réseau structurant, complétés côté catalan.

- Toutes les collectivités concernées par une véloroute structurante ont été sollicitées, ainsi que plusieurs services départementaux et les offices de tourisme,
- 8 entretiens ont pu être menés, principalement avec les EPCI, mais aussi avec le Pays Pyrénées Méditerranée, le Syndicat mixte Canigó Grand Site, le Parc naturel régional des Pyrénées catalanes et les Vies Verdes de la CC de l'Alt Empordà,
- Ces échanges éclairent autant les attentes des territoires que leur capacité réelle à gérer et entretenir de futures aires.

➔ ***Des échanges qui nous ont permis de comprendre une partie des attentes concernant les services vélos et leur déploiement ainsi que de leur future gestion.***

Entretien Syndicat mixte Canigó Grand Site

Interlocuteur : Florian Chardon (directeur général, stratégie et projet global) et Josselin Garau Figueres (sentiers et vélo, jalonnement et labellisation)

Connaissance du territoire et itinéraires cyclables

Le syndicat n'est ni maître d'ouvrage ni gestionnaire des infrastructures, qui relèvent du Département : il intervient en **animation et consolidation du maillage** sur les vallées de la Têt et du Tech. L'appel à projets d'État **Avenir Montagnes Mobilités** lui a permis de financer une étude de potentiel dont la traduction concrète est un **espace cyclosport labellisé FFC dans la vallée de la Têt**, aux points de départ signalés dans presque toutes les communes. Il assume de ne pas doublonner la vallée du Tech, déjà couverte par le Pays Pyrénées Méditerranée. Deux itinéraires comptent autant que la véloroute départementale : la **Route des Cols**, redéfinie avec l'Agence des Pyrénées pour éviter une quarantaine de kilomètres dangereux sur la RN116, et le **Camí Oliba**, dont la déclinaison vélo est déposée à un appel à projets transfrontalier.

État des aires de services et équipements

L'offre de services est restée le point faible de l'étude de potentiel. Sur la vallée de la Têt, l'équipement se résume aux **panneaux des points de départ de l'espace cyclosport**. Le Conflent et le Haut-Vallespir sont décrits comme peu structurés, faute de moyens communaux. Deux services exigés par le cahier des charges de la FFC restent hors de portée des villages, la **douche et le point de lavage**. Le territoire a par ailleurs **perdu ses labels VTT** faute de structure porteuse et d'entretien des chemins, et aucun suivi de maintenance n'a été évoqué. À l'inverse, l'offre privée et associative est dense : des campings déjà repérés par les itinérants, et à Ille-sur-Têt une dynamique autour de la gare sur laquelle le syndicat entend capitaliser plutôt que créer une offre concurrente.

Besoins, usages et retours terrain

Le premier manque n'est pas un service mais l'**infrastructure** : l'absence d'itinéraire dédié et sécurisé empêche les liaisons entre les sites existants et forme un « plafond de verre » pour le potentiel du territoire. Deux besoins s'en détachent, des **aires desservant les boucles VTT et cyclosportives** et des **camps de base intermédiaires** entre les vallées, où se reposer et se ravitailler avant d'enchaîner les cols. Pour les haltes intermédiaires, le socle reste l'ombre, le banc, l'eau et un point pour déjeuner. Sur le Vallespir, les itinérants venus d'Espagne traversent la section partagée le plus vite possible et repartent dormir côté espagnol, ce que le syndicat attribue à l'infrastructure et non au commerce.

Projets, financements et perspectives

Une étude a identifié des **hubs dans la vallée de la Têt**, avec deux niveaux envisagés, un hub complet et un niveau secondaire pour la courte durée. Le syndicat vise aussi la **reconquête du label VTT** du Haut-Vallespir et un espace à l'échelle du Canigou déclinant cyclosport, VTT et gravel. Son attente sur le référentiel est explicite : que les niveaux de service **ne se limitent pas aux grands itinéraires**, mais intègrent les boucles locales et les camps de base qui les desservent. Il s'interroge enfin sur l'articulation entre un **appel à projets déjà publié et un référentiel encore en construction**.

Entretien Pays Pyrénées Méditerranée

Interlocuteur : Louise Chasset (accompagnement des projets de mobilité du quotidien) et Cédric Borg (chef de projet Avenir Montagnes)

Connaissance du territoire et itinéraires cyclables

Le Pays n'est ni maître d'ouvrage ni gestionnaire d'itinéraires : il intervient en **ingénierie, planification et animation** à l'échelle de ses quatre intercommunalités (Albères-Côte Vermeille-Illibéris, Aspres, Haut Vallespir et Vallespir). Il porte un schéma directeur cyclable orienté vélo du quotidien, a créé un **espace cyclosport** labellisé FFC (environ 1 400 km de traces GPX, construit sur quatre itinéraires au départ de chaque intercommunalité) et a porté avec les quatre offices de tourisme la candidature retenue à l'appel à manifestation d'intérêt « Terre de vélo » du CRTL Occitanie. Aucun itinéraire n'est désigné comme prioritaire : les interlocuteurs raisonnent en **portes d'entrée** (gares, offices de tourisme) et en pratique à la journée « en étoile » depuis un camp de base.

État des aires de services et équipements

Les **aires de covoiturage et points d'intermodalité** aménagés historiquement par le Département constituent le gisement principal : souvent dotés de services vélo, de niveau très variable, ils restent à qualifier. La gare d'Argelès-sur-Mer dispose d'un stationnement sécurisé, pensé pour le quotidien et non pour l'itinérance, et les arrêts de cars, très nombreux, sont à hiérarchiser. Aucune convention ni suivi de maintenance n'est formalisé. Le territoire compte en revanche un **réseau dense d'établissements Accueil Vélo**, de loueurs et de campings, fruit d'une sensibilisation ancienne des professionnels du tourisme.

Besoins, usages et retours terrain

Pour une aire type, la localisation prime : proximité immédiate de l'itinéraire et des commerces, possibilité d'attacher son vélo pour une courte pause et de le stationner en sécurité le temps d'aller acheter à manger. Viennent ensuite le **point d'eau signalé, l'ombre, les toilettes, la table de pique-nique et l'aire de jeux** pour les familles, dont la part augmente. Leur présence n'est pas jugée nécessaire partout, les cyclistes étant souvent autonomes, tandis que la **consigne à bagages** apparaît indispensable dans les zones touristiques. L'information est le point le plus insistant : plan des environs sur l'aire et jalonnement des entrées et sorties de voie verte vers les centres-bourgs. Le climat, chaleur et vent, devient un critère d'aménagement à part entière.

Projets, financements et perspectives

Pas de projet d'aire porté par le Pays, mais trois intentions sur le territoire : conciergeries vélo à Argelès-sur-Mer, service de réparation à Banyuls-dels-Aspres et bornes de recharge VAE dans les villages du Haut-Vallespir. Le Pays propose une **lecture du référentiel en trois niveaux** : des pôles d'accueil aux portes d'entrée (gares et offices de tourisme) avec un personnel formé, organisés en réseau départemental ; des aires structurées là où aucun accueil n'existe à proximité ; et entre les deux, des points d'arrêt à équipement minimum multipliés le long des itinéraires. Il attend du Département qu'il **travaille avec l'ADT 66, qui détient les données, pour animer un réseau d'acteurs**, et se dit prêt à assurer cette animation sur son territoire si les moyens lui en sont donnés.

Entretien CC Vallespir

Interlocuteur : ROITG Odessa et Paul Albert, (Pôle Transition écologique).

Connaissance du territoire et itinéraires cyclables

La CC se positionne comme maître d'ouvrage, financeur et gestionnaire de l'écosystème vélo (notamment les services), avec un rôle nettement plus affirmé que les autres CC rencontrées. Trois itinéraires identifiés : **Pyrénexus et EuroVélo 8** (structurants), **Véloroute des Aspres** (secondaire). Deux projets de liaison identifiés comme prioritaires : Saint-Jean-Pla-de-Corts–Maureillas-las-Illas (tronçon départemental jugé accidentogène) et Céret–Maureillas-las-Illas (raccourci pour éviter le détour de la voie verte actuelle et créer une boucle supplémentaire).

État des aires de services et équipements

Le territoire nettement plus équipé que les autres CC interrogées : **deux types d'aires déployées** (aires de repos et service : 6 créées, 2 en projet ; aires de service plus légères avec recharge/gonflage/info, déployées dans 8/10 communes à terme), 180 arceaux de stationnement, deux box vélo sécurisés (gare et Pic du Néoulous). Leur stratégie est d'équiper de façon homogène des itinéraires structurants, avec les services adaptés au contexte local (ex. sanitaires à Notre-Dame-de-la-Roure/Taillet, box au Col de l'Ouillat en lien avec un gîte et des sentiers de randonnée). La CC est maître d'ouvrage, financeur (avec l'aide du Département) et gestionnaire direct des équipements ; le jalonnement reste géré par chaque commune. Des hébergements labellisés Accueil Vélo existent par ailleurs, à proximité des itinéraires.

Besoins, usages et retours terrain

Le déploiement des aires est jugé suffisant pour couvrir les besoins principaux, avec des pistes d'amélioration (wifi, abris vélo, casiers à fruits et légumes, kits de réparation type La Roque). La principale lacune identifiée est le partage de la donnée : il y a besoin d'une carte interactive recensant les équipements à une échelle élargie, ainsi qu'un renforcement de l'intermodalité (stationnement aux pôles multimodaux/covoiturage). Peu de retours usagers formalisés à ce jour (une enquête de satisfaction serait à mener), mais les retours existants sont globalement positifs. Ils ont identifié un profil des cyclistes mixte sur le territoire : itinérants longue distance, excursionnistes et pendulaires/locaux.

Par ailleurs, le lien avec l'Espagne qui est assuré via le consortium Vies Verdes, mais de façon occasionnelle (essentiellement en cas de problème sur l'itinéraire) : un seul interlocuteur côté espagnol contre plusieurs côté français, ce qui complique les échanges ; la vision espagnole est jugée « commerciale » (la carte interactive de Vies Verdes ne fait apparaître aucun élément français, l'intérêt étant que les touristes s'arrêtent côté espagnol).

Projets, financements et perspectives

Une Maison du vélo est en projet à Saint-Jean-Pla-de-Corts et la recherche de financement est en cours. La gestion envisagée est en lien avec des associations ou acteurs locaux du territoire. Financements déjà obtenus/sollicités auprès du Département et de la Région. Acteurs mobilisés : Département, Région, communes, CC voisines, offices de tourisme, associations.

Entretien CC des Albères, Côte Vermeille et Illibéris

Interlocuteur : Sophie Dartigeas (service développement durable) et Emmanuel Duchossoy (service voirie)

Connaissance du territoire et itinéraires cyclables

La CC n'a pas la compétence mobilité ; son seul rôle est l'entretien des itinéraires cyclotouristiques hors agglomération via des conventions avec le Département, sans maîtrise d'ouvrage propre. Deux itinéraires structurants : **EuroVélo 8** et **voie verte Pays Pyrénées Méditerranée**, qui se rejoignent à Argelès.

Un schéma directeur cyclable du Pays a été validé fin 2024 mais reste peu mobilisé.

État des aires de services et équipements

Un seul équipement identifié : **l'aire de service de La Roque-des-Albères**, gérée par une **association locale.** S'y ajoutent une signalétique entretenue par convention avec le Département, une borne de réparation à l'Office de Tourisme d'Argelès, et des hébergements labellisés « Accueil Vélo ».

Besoins, usages et retours terrain

Aucun manque identifié spontanément. Retours d'usagers très limités et non structurés (quelques réclamations ponctuelles).

Projets, financements et perspectives

Pas de projet porté directement par la CC. Le schéma directeur du Pays reste la ressource de référence. La commune de La Roque-des-Albères est la plus avancée. Les grands itinéraires sont financés quasi intégralement par l'Europe et le Département. Le CD66 est perçu comme financeur et maître d'ouvrage délégué

Entretien CC du Haut Vallespir

Interlocuteur : Marion Xaudiera (service développement durable / mobilité durable) et Frédéric Maler (responsable activités de plein air)

Connaissance du territoire et itinéraires cyclables

La **Pyrenexus** traverse le territoire de part en part. Une « **boucle Pyrenexus** » complémentaire (via Montferrer) est identifiée comme un projet non réalisé. Une vingtaine de circuits VTT sont entretenus par la CC, fréquentés mais sans données chiffrées. Le schéma directeur cyclable du Pays est également cité ici comme non mobilisé. Aucun échange n'est plus entretenu avec l'Espagne dans le cadre de la Pyrenexus.

État des aires de services et équipements

Aucun service vélo n'existe actuellement le long des itinéraires structurants. Un ancien site labellisé VTT-FFC avec atelier de réparation/location a fermé (perte du label, départ de l'agent, faible fréquentation). Des racks à vélo existent devant les locaux de la CC (seul équipement concret en place). Des bornes de recharge pour vélos à assistance électrique (panneaux solaires) sont en projet, positions à définir avec les mairies et l'Architecte des Bâtiments de France (échéance espérée fin novembre 2026). Un seul établissement « Accueil Vélo » confirmé, à Amélie-les-Bain. La CC n'a pas la compétence jalonnement ; elle entretient uniquement la portion de Pyrenexus qui lui appartient.

Besoins, usages et retours terrain

Un tronçon jugé dangereux entre Amélie-les-Bains et Arles-sur-Tech (sortie de la voie verte bétonnée pour reprendre la départementale, sans séparation ni signalisation dédiée). Les deux interlocuteurs soulignent, en écho à ce qu'a rapporté la CC ACVI côté espagnol, un déficit de communication et de valorisation touristique côté français (les cyclistes « ne font que passer »). Besoins exprimés : des itinéraires plus sécurisés, et la possibilité d'embarquer les vélos dans les bus régionaux.

Projets, financements et perspectives

Aucun service vélo structuré n'existe à ce jour. Réflexion en cours sur le positionnement de bornes de recharge vélo solaires. Localiser d’une future aire : Arles-sur-Tech privilégié comme point de passage obligé des flux (Pyrenexus + circuits VTT).

Entretien Perpignan Méditerranée Métropole

Interlocuteur : Séverine Collomb (directrice des mobilités) et Guillaume Corrège (animation/promotion des mobilités, plan vélo)

Connaissance du territoire et itinéraires cyclables

PMM est actuellement entrain de répondre à l'appel à projets du CD66 sur les aires de service. Les itinéraires identifiés comme structurants sont : **la V81 ,** la **Véloroute de la Vallée de la Têt , l'EuroVélo 8,** et la **liaison Thuir/ Perpignan** réalisée en site propre.

État des aires de services et équipements

Aucune aire de service complète à ce jour. Des bornes de réparation existent selon deux logiques d'implantation croisées (ville de Perpignan et Département), orientées usage quotidien plus que vélotourisme (ex. borne à la gare TGV de Perpignan) ; 12 bornes recensées sur Perpignan. Les équipements privés (type Accueil Vélo) sont une piste à approfondir, notamment via le secteur viticole, suggérée par le Département..

Besoins, usages et retours terrain

Absence totale d'aires structurées malgré des itinéraires fréquentés. Pas de retours formalisés, mais un constat qualitatif : de nombreux cyclistes itinérants transitent sans conscience du territoire traversé, signe d'un déficit de valorisation. Des haltes informelles existent (ex. un parc à Sainte-Marie-la-Mer utilisé par des cyclistes de l'EuroVélo 8 sans aménagement dédié). Profil assumé mixte (itinérance, quotidien, loisir), sans priorisation stricte.

Projets, financements et perspectives

PMM travaille sur trois axes structurants (V81, EuroVélo 8, Têt) et une typologie d'aires à 3 niveaux (aire complète, abri simple, espace léger). La Maison du vélo de Perpignan (rue de la Cloche d'Or, ~500 m²) est le projet phare, retardée par l'état du bâtiment, livraison espérée en 2027. Financement principal : l'appel à projets du CD66 en cours d'instruction. Le CD66 est vu comme pilote de la démarche, avec un rôle attendu de mise en cohérence supra-communautaire. Le ecteur « Vert Pontet » (ancienne voie ferrée / cave viticole réhabilitée), pressenti comme intéressante pour une future halte.

Intérêt à associer à la suite du projet les associations Casa Bicicleta et Vélo en tête ainsi que les communes littorales volontaires (Le Barcarès, Canet-en-Roussillon, Sainte-Marie-la-Mer) et le Soler.

Entretien PNR des Pyrénées catalanes

Interlocuteur : Tristan Roux, chargé de mission (a notamment suivi le volet mobilité du Parc)

Connaissance du territoire et itinéraires cyclables

Le Parc n'est ni maître d'ouvrage ni gestionnaire d'aménagements cyclables : il a piloté la phase d'étude des **pôles d'échanges multimodaux des quatre gares du Train Jaune** (Villefranche-de-Conflent, Mont-Louis-La Cabanasse, Font-Romeu-Via et Latour-de-Carol-Enveitg) avant que le Département ne reprenne la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation. L'axe structurant du territoire est celui du **Train Jaune** ; en itinéraire cyclable, la **véloroute du Capcir** est réalisée entre Puyvalador et Formiguères, avec une extension vers Les Angles en projet. Les discontinuités d'aménagement restent nombreuses à l'interface entre les gares et les itinéraires.

État des aires de services et équipements

Aucune aire de services aboutie n'est recensée par le Parc. Un seul équipement est identifié : l'**aire du col de la Quillane**, réalisée par la CC Pyrénées catalanes (point d'eau, point de réparation et petit matériel), absente de la carte et localisée en séance. Le Département développe par ailleurs le **bornage des cols**. Aucun équipement privé n'est signalé ; la valorisation touristique du vélo est portée par les trois offices de tourisme intercommunaux, à consulter.

Besoins, usages et retours terrain

Le besoin se concentre autour des **gares du Train Jaune** : entrées de territoire à Villefranche-de-Conflent et Latour-de-Carol, gares les plus touristiques à Mont-Louis et Font-Romeu. S'y ajoutent l'enjeu du dernier kilomètre pour les gares éloignées des bourgs, l'absence de solution de bivouac pour l'itinérance et les discontinuités cyclables autour des gares. Le Train Jaune est sous forte tension l'été et ses périodes de maintenance érodent la confiance des habitants. Le profil est à dominante touristique et sportive, le territoire étant bien identifié pour ses cols ; la pratique quotidienne reste limitée par le relief et la météo.

Projets, financements et perspectives

Pas de projet d'aire porté par le Parc en propre. Les projets structurants sont les PEM des quatre gares, désormais sous maîtrise d'ouvrage du CD66 : les études amont contiennent des caractéristiques détaillées utiles au référentiel, à récupérer auprès du Département. Le CD66 est perçu comme le porteur opérationnel (PEM, bornage des cols, couches SIG véloroutes dont l'actualisation gagnerait à être fiabilisée), sans attente formulée au-delà du partage d'informations. Le Parc souhaite être associé à l'atelier partenarial de la phase 2.

Entretien CC Pyrénées catalanes

Interlocuteur : Guillaume Favier (pôle Attractivité : mobilité douce et promotion du territoire) et Julien Marec (pôle Attractivité : activités de pleine nature et tourisme)

Connaissance du territoire et itinéraires cyclables

La CC est **lauréate du programme AVELO 3** et pilote à ce titre un **schéma directeur cyclable** en cours (cabinet Citec), assorti de deux actions opérationnelles : la pose d'arceaux et un service de location longue durée à l'étude. Elle est maître d'ouvrage et gestionnaire de ses équipements. L'axe structurant est la **véloroute Cerdagne-Capcir** jusqu'à Puyvalador, avec desserte possible des Angles ; l'interface avec la véloroute de la vallée de la Têt marque une rupture de charge à Villefranche-de-Conflent, relayée par le Train Jaune. Les tracés de la carte SIG ont été confirmés complets en séance.

État des aires de services et équipements

Aire du col de la Quillane, adossée aux garages de la CC et vraisemblablement créée comme prérequis de la labellisation site VTT FFC : le point d'eau a été fermé (restrictions d'eau et branchements de camping-cars), la station de lavage a été constatée hors service, une caisse à outils et une pompe restent disponibles à l'accueil. **Six box vélo sécurisés et électrifiés** au lac de Matemale, dont les badges sont gérés par le point info tourisme, ainsi que des arceaux, tous absents de la carte. Pas de convention ni de suivi de maintenance formalisé. La CC s'appuie volontairement sur le tissu dense de loueurs et de professionnels du vélo, notamment aux Angles, plutôt que de le dédoubler par des équipements publics.

Besoins, usages et retours terrain

Fréquentation soutenue de juin jusqu'à l'hiver, à dominante excursionniste : sorties à la journée en boucle depuis un point de stationnement, cyclisme sportif d'altitude et VTT familial. L'itinérance longue distance est un angle mort assumé, sans données, sur lequel la CC souhaite être appuyée. Les concertations font ressortir un besoin d'électrification (réassurance plus qu'usage constaté), de repères de temps et de distances entre villages, et de sécurisation face au trafic automobile. Les nombreux équipements isolés du territoire (bancs, tables, départs de randonnée) constituent des haltes de fait qui « peuvent être le commencement d'une aire de service ».

Projets, financements et perspectives

Pas de nouvelle aire structurante programmée : réimplantation des six box retirés de la citadelle de Mont-Louis vers le futur complexe sportif au dernier trimestre, service de location longue durée à l'étude, et réflexion non aboutie sur des **camps de base** en sites isolés accessibles en gravel (espace de convivialité, recharge solaire), catégorie « nature » que la CC juge pertinente pour le référentiel. Les études des gares ont bénéficié de l'ingénierie du Département mais attendent l'engagement financier de la Région. Attente vis-à-vis du CD66 : un appui en données et en cadrage (itinérance, harmonisation et catégorisation des aires) plus que des équipements, et la prise en compte des usages au-delà des seules véloroutes structurantes.

Collectivité	Rôle assumé	Ce qui existe aujourd'hui	Attentes vis-à-vis du CD66
CC Vallespir	Maître d'ouvrage, financeur et gestionnaire	6 aires de repos et service, aires légères dans 8 communes sur 10, 180 arceaux	Partage de la donnée, financement de la Maison du vélo
CC Pyrénées catalanes	Maître d'ouvrage et gestionnaire, lauréate AVELO 3	Aire du col de la Quillane (partiellement hors service), 6 box à Matemale, arceaux	Données d'itinérance, catégorisation des aires, usages hors véloroutes
Perpignan Méditerranée Métropole	Maître d'ouvrage, plan vélo, candidate à l'appel à projets	Bornes de réparation isolées, aucune aire complète	Cadre commun, articulation avec la Maison du vélo de Perpignan
CC des Albères, Côte Vermeille et Illibéris	Entretien sous convention, pas de compétence mobilité	Aire de Laroque-des-Albères gérée par une association, borne à l'office de tourisme d'Argelès	Financeur et maître d'ouvrage délégué
CC du Haut Vallespir	Entretien des circuits VTT, pas de service vélo	Aucun service le long des itinéraires, racks devant les locaux de la CC	Appui pour une première aire à Arles-sur-Tech
PNR des Pyrénées catalanes	Études amont des pôles d'échanges, ni MOA ni gestionnaire	Aucune aire ; bornage des cols assuré par le CD66	Porteur opérationnel des gares, fiabilisation des couches SIG
Pays Pyrénées Méditerranée	Ingénierie, planification et animation, sans maîtrise d'ouvrage	Espace cyclosport labellisé FFC, réseau dense d'Accueil Vélo, aires de covoiturage départementales	Animer un réseau d'acteurs avec l'ADT 66, et financer
Syndicat mixte Canigó Grand Site	Animation et consolidation du maillage, sans maîtrise d'ouvrage	Espace cyclosport labellisé FFC dans la vallée de la Têt, labels VTT perdus	Des niveaux de service incluant les boucles locales et les camps de base

Source : huit entretiens menés de juillet à septembre 2026 auprès des EPCI, du Pays Pyrénées Méditerranée, du Syndicat mixte Canigó Grand Site, du PNR des Pyrénées catalanes et de Perpignan Méditerranée Métropole.

Synthèse des entretiens

- **Huit entretiens et un même constat : les territoires identifient les mêmes manques, mais très peu sont en situation de les traiter.**
- **Rôle et connaissance du territoire.** La maturité dépend de la **compétence mobilité** : là où elle existe, la collectivité porte et gère ; là où elle est absente, elle se limite à l'entretien sous convention. Un troisième rôle se confirme, celui de **l'ingénierie et de l'animation**, porté par le Pays Pyrénées Méditerranée et le Syndicat mixte Canigó Grand Site. **Aucune collectivité ne dispose de données de fréquentation**.
- **État de l'offre.** Un seul territoire est réellement équipé et **aucun suivi de maintenance n'est formalisé**. On trouve cependant des **aires de covoiturage départementales** et un **réseau dense d'établissements Accueil Vélo pouvant etre mobilisés**
- **Manques identifiés.** L'eau et les sanitaires d'abord, puis **l'information et le jalonnement** de la voie verte vers les centres-bourgs, et l'ombre, devenue un critère à part entière. **L'itinérance longue distance reste un angle mort partagé**.
- **Projets et attentes.** Deux territoires portent un projet de **Maison du vélo**. Les collectivités attendent **autant un cadrage qu'un financement**, et le Pays demande que le Département **s'appuie sur l'ADT 66 pour animer un réseau d'acteurs**. Il propose une lecture en **trois niveaux** (pôles d'accueil aux portes d'entrée, aires structurées là où l'accueil manque, points d'arrêt minimum entre les deux), que le Canigó Grand Site demande d'élargir aux **boucles locales et aux camps de base**.

Principaux enjeux vus par les acteurs du territoire



Une capacité à assurer le portage des projets limitée par la possession (ou non) de la compétence en mobilité.



Une connaissance des usages encore partielle ; plusieurs collectivités souhaitent un appui du Département sur les données de fréquentation pour prioriser leurs projets.



Un manque récurrent d'eau, de sanitaires et d'information, auquel s'ajoutent l'ombre et, pour les boucles sportives, la douche et le lavage ; ces services forment le socle à garantir selon le niveau de l'aire.



Un manque de formalisation de la gestion et de la maintenance ne permettant pas d'assurer un suivi et un entretien optimal.



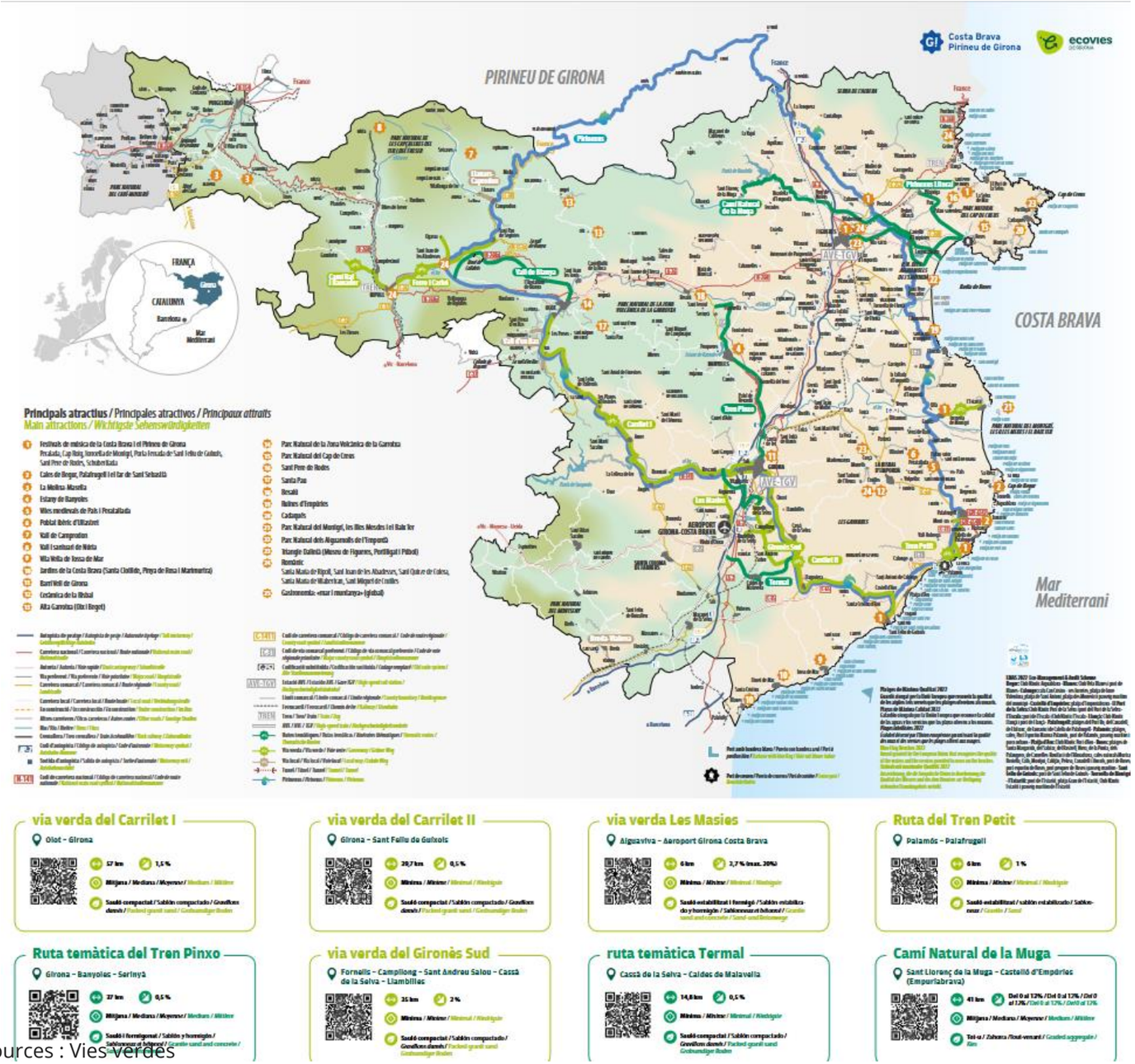
Une attente de cadrage et d'animation autant que de financement ; les collectivités demandent une catégorisation commune dépassant les grands itinéraires, et un réseau d'acteurs animé avec l'ADT 66.

Phase 1

Le volet transfrontalier



PYRENEES ORIENTALES
le Département



Sources : Vies verdes

Fiche d'identité du Consorci de les Vies Verdes et du Consell Comarcal de l'Alt Empordà

Deux structures complémentaires côté catalan : l'une gère et équipe le réseau, l'autre fait le lien avec les communes.

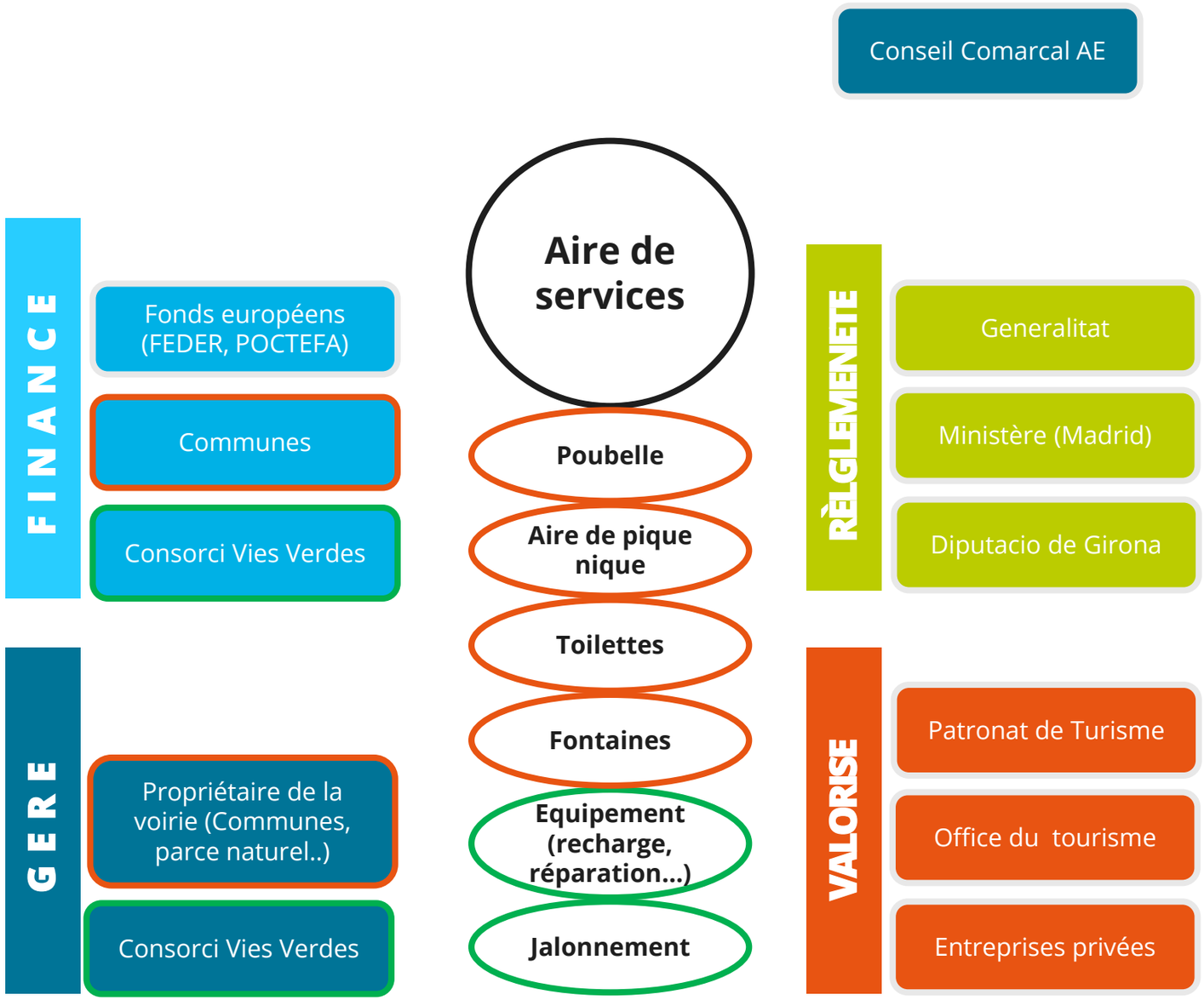
Le **Consorci de les Vies Verdes de Girona** est un organisme public, qui regroupe : la Députation de Gérone, des conseils comarcaux et des communes. Ses principales missions sont :

- Gérer, entretenir et promouvoir le réseau des voies vertes ;
- Coordonne les investissements (travaux, signalétique, aires de services, équipements, etc.) ;
- Rechercher des financements, notamment européens ;
- Mène des études et collecte des données sur la fréquentation et les retombées économiques des voies vertes ;
- Assure la promotion touristique du réseau.

Le **Consell Comarcal de l'Alt Empordà** est une institution publique locale il regroupe les 68 communes de l'Alt Empordà. Ses principales missions sont :

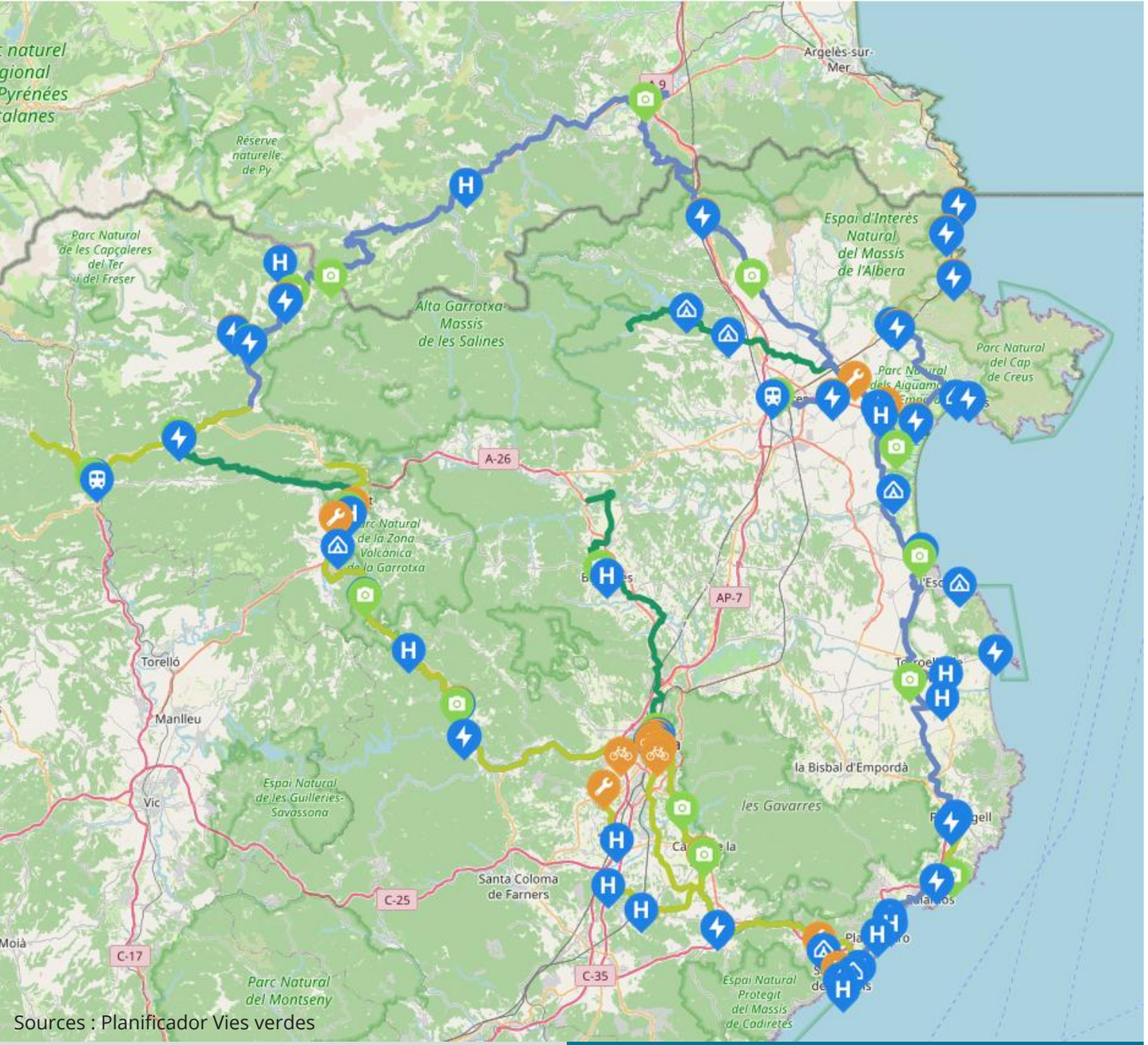
- Accompagner les communes dans la gestion de services publics et de projets qui dépassent l'échelle communale ;
- Porter ou coordonner des projets liés aux itinéraires cyclables et aux voies vertes, en lien avec d'autres organismes comme le Consorci de les Vies Verdes de Girona.
- Apporter un soutien technique et administratif aux petites communes qui n'ont pas toujours les moyens humains ou financiers pour développer seules certains projets.
- Dans le cadre des voies vertes et des services vélo, son rôle est principalement celui d'un acteur territorial relais : il connaît les besoins des communes, facilite la coordination locale et peut participer au développement ou à l'entretien des équipements sur son territoire.

➔ Le référentiel doit retenir de ce modèle la répartition des rôles, une structure supra-communale qui finance et installe face à une commune qui exploite et entretient



Fonctionnement des aires de services

- L'**offre est très hétérogène**, car il n'existe ni référentiel ni normes communes. La seule pratique relativement répandue est l'implantation de bornes de recharge tous les 30 à 35 km environ.
- Les modalités de financement sont très variables et dépendent des **opportunités locales**. La création des aires de services repose souvent sur des initiatives portées par les collectivités. Elle peut être soutenue par des financements européens (FEDER, POCTEFA) ou par des Consorcis, qui financent et implantent certains équipements, tels que les bornes de réparation ou de recharge. Ces organismes assurent également le jalonnement des itinéraires dont ils ont la gestion.
- L'entretien courant des aires de services est principalement assuré et financé par les collectivités locales. Les Consorcis prennent en charge la maintenance des équipements spécifiques qu'ils ont installés sur les itinéraires dont ils assurent la gestion.
- Il n'existe pas de base de données exhaustive sur les aires de services. Les informations disponibles dépendent largement des contributions des acteurs locaux. En revanche, un outil en cours de refonte, le Planificateur, recense les aires de services connues ainsi que les services proposés. Ces informations sont également relayées par les offices de tourisme. C'est une plateforme interactive, ou il est possible pour l'utilisateur de signaliser des disfonctionnements sur la plateforme.



Sources : Planificador Vies verdes

Les projets

- **Pyrevelo** : projet européen **cofinancé à 65% par l'Union européenne** via le programme Interreg VI-A Espagne-France-Andorre, vise l'extension de la connectivité transfrontalière, l'amélioration des services du réseau de voies cyclables et la **promotion conjointe d'une destination touristique d'envergure internationale**.

- **Bicitranscat** : projet ayant pour objectif de développer un nouvel **axe littoral** de mobilité durable **transfrontalière** structuré autour de **l'EuroVelo 8**. Les partenaires sont : le Consortium des Voies vertes de Gérone, qui est le chef de file du projet, la Mairie de Figueres, le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée, le Conseil régional de l'Alt Empordà et la Diputació de Girona comme entité associée. Mais très très compliqué à mettre en place notamment en termes d'intermodalité.

L'offre côté catalan : les aires de services identifiées

Aire Sant Pere Pescador (Office du tourisme)









Aire del Parc natural dels aiguamolls de l'Emporda









Air Sant Joan de les Abadesses (Office du tourisme)







Principaux enseignements et enjeux du modèle catalan

Une répartition des rôles variés qui dépend du contexte de des opportunités, favorisant et facilitant l'émergence des projets mais pas leur uniformité.

L'absence de feuille de route et de standards communs constitue un frein à l'harmonisation des projets.

Une signalétique qui manque d'uniformité.

Une seule règle : l'espacement de 30 à 35 km entre bornes de recharge, pour répondre aux besoins des vélos électriques.

Une plateforme en ligne mettant en lumière le parcours et ses points d'intérêt, et permettant aux usagers de faire remonter les problématiques rencontrées sur le réseau.

Phase 1

Synthèse et identifications des enjeux



PYRENEES ORIENTALES
le Département

Les principaux éléments à retenir du diagnostic

Un territoire qui dispose déjà de la matière pour un réseau d'aires de services :

- **Une offre dédiée réelle mais concentrée et incomplète.** Dix-huit sites recensés, dont treize portés par une seule intercommunalité, et sur lesquels l'eau et les sanitaires manquent,
- **Un socle de services déjà présent, mais pas forcément regroupé.** Toilettes, points d'eau, tables et stationnements existent le long des itinéraires sans se cumuler en un même lieu ni être signalés depuis les véloroutes,
- **Des portes d'entrée déjà fréquentées mais pas équipées.** Les gares et les aires de covoiturage concentrent le passage des cyclistes sans leur offrir des services vélo,
- **Une offre privée dense là où le tourisme est structuré.** Des relations à développer avec les véloroutes et leurs itinéraires actuels,
- **Une capacité à porter les projets inégale.** La compétence mobilité fait l'écart entre les territoires, et les attentes exprimées portent autant sur le cadrage, la donnée et l'animation que sur le financement,
- **Un besoin d'harmonisation aussi bien au sein des PO qu'en lien avec la Pyrénexus.** L'absence de standard commun, entraine des aires de services au profil très différents difficilement lisibles pour l'usager.

➔ De nombreux équipements dispersés sur le territoire et des pratiques différentes en fonction des collectivités ; une harmonisation et une mise en cohérence de l'existant est nécessaire afin de tendre vers le déploiement d'aires de service performantes et liées au réseau cyclable structurant.

Les enjeux à prendre en compte dans le référentiel

Plusieurs enjeux ont été identifié et devront être pris en compte pour les futures aires quel que soit leur forme ou leur niveau :

- **Se greffer à l'existant.** Équiper un lieu déjà aménagé coûte moins cher que créer une aire et permet de traiter la question de l'eau, des sanitaires et de l'entretien,
- **Garantir un socle minimal.** Sans eau ni sanitaires, il n'y a pas d'aire de services, et l'appel à projets les classe parmi les équipements indispensables ; les haltes plus légères s'en tiennent au point d'eau et à l'ombre,
- **Assurer une régularité le long de l'itinéraire.** Une halte tous les 10 km environ et une aire tous les 20 à 30 km, rythme retenu par l'appel à projets, que le référentiel précisera selon le relief et la densité des bourgs,
- **Être visible depuis l'itinéraire.** Sans panneau d'entrée ni jalonnement, un regroupement d'équipements n'est pas une aire, et l'appel à projets impose une signalétique directionnelle dès que l'aire s'écarte de la voie,
- **Orienter vers l'offre locale.** L'aire ne duplique ni l'hébergement, ni la restauration, ni la réparation : elle y conduit, et l'information devient un équipement à part entière,
- **Moduler le niveau de service selon la géographie.** L'aire compense ce qui manque autour d'elle et renvoie vers ce qui existe déjà,
- **Se localiser par l'usage.** Aux portes d'entrée et au contact des sites fréquentés, là où le cycliste s'arrête déjà plutôt que là où il reste du terrain disponible,
- **Être gérée et ouverte.** Un gestionnaire identifié, un entretien conventionné dont l'appel à projets demande déjà la fréquence et les intervenants, et une amplitude d'ouverture compatible avec le passage des cyclistes et l'objectif d'une offre quatre saisons,
- **Suivre la programmation.** Le déploiement s'échelonne avec l'avancement des véloroutes et prolonge le Plan Vélo départemental sur le volet des services.

➔ Ces enjeux permettant de fixer les règles à respecter pour l'ensemble des typologies ; elles précisent en outre les futurs critères d'éligibilité de l'appel à projets.

Phase 1

Définir les typologies d'aires du futur référentiel



PYRENEES ORIENTALES
le Département

Six profils d'usagers

LES PROFILS SE DISTINGUENT SUR LES TEMPS D'ARRET ET LEUR ARRIVEE SUR LE TERRITOIRE

Itinérant · arrêt long

ARRÊT de plusieurs heures à plusieurs jours

ARRIVÉE à vélo, et repart à vélo

BESOINS PRIORITAIRES

Restauration et hébergement à moins de 500 m · Stationnement sécurisé longue durée · Consigne à bagages · Sanitaires complets et douches · Réparation et lavage

Itinérant · arrêt court

ARRÊT de quelques minutes à quelques heures

ARRIVÉE à vélo, et repart à vélo

BESOINS PRIORITAIRES

Eau potable · Table de pique-nique abritée · Sanitaires simples · Arceaux courte durée · Information locale

Entrée et sortie d'itinéraire

ARRÊT le temps d'une correspondance

ARRIVÉE en train ou en car, et repart à vélo

BESOINS PRIORITAIRES

Connexion gare et cars · Location de vélos · Consigne ou box longue durée · Recharge VAE · Information intermodale

Pratique familiale

ARRÊT la demi-journée ou la journée

ARRIVÉE en voiture, et revient au même point

BESOINS PRIORITAIRES

Stationnement du véhicule · Location courte durée · Aire de jeux · Pique-nique ombragé · Activités à proximité

Cycliste quotidien

ARRÊT quelques minutes

ARRIVÉE à vélo, depuis chez lui

BESOINS PRIORITAIRES

Stationnement courte durée · Réparation légère en libre-service · Gonflage · Implantation devant les mairies, gares et écoles

VTT et gravel

ARRÊT avant et après la sortie

ARRIVÉE en voiture, et revient au même point

BESOINS PRIORITAIRES

Lavage haute pression · Réparation spécialisée · Douches à l'eau chaude · Information de parcours · Stationnement du véhicule

Un diagnostic et six profils qui permettent de définir quatre niveaux d’aires

1

Les « arrêts minutes » pour s’orienter

Stationner son vélo et savoir où l'on se trouve.
C'est un besoin universel des cyclistes. C’est le niveau le plus facile à déployer et qui doit permettre d’indiquer des points d’intérêts extérieurs.

N1 · Point d'arrêt

2

Les arrêts courtes durées

L'eau potable, l'assise et la table, l'ombre, et la réparation de première nécessité en libre-service. Ces besoins apparaissent chez tous les profils qui roulent et s'arrêtent en chemin. Ce niveau ne demande pas de personnel ou de présence humaine.

N2 · Halte

3

Les arrêts longues durées

Les aires de services pour s’arrêter et se reposer voir réparer son vélo et visiter les lieux à proximité.
Cela demande des sanitaires complets, une consigne à bagages, la douche, le lavage et la réparation spécialisée…
Au vu des caractéristiques complètes que demandent ces aires de services, leur nombre sera logiquement limitée.

N3 · Aire de services

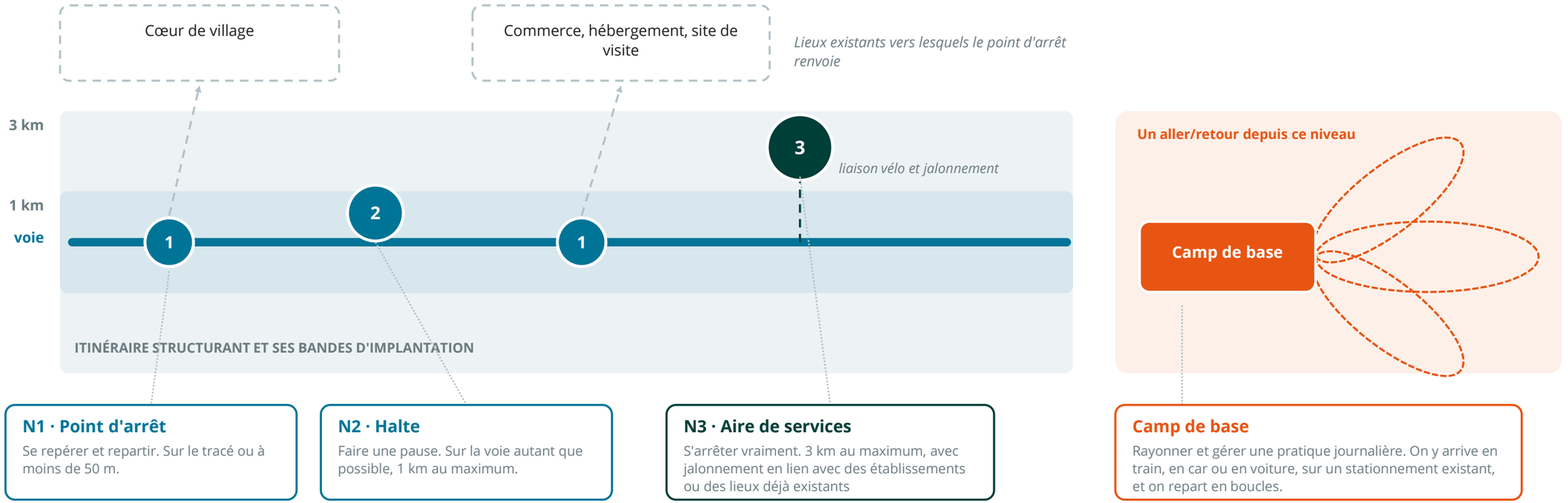
4

Les services pour un rayonnement à la journée

Le stationnement du véhicule, la location, l'information de parcours et les activités à proximité. Trois profils partagent ces besoins (entrée et sortie d'itinéraire, pratique familiale, VTT et gravel) ; ce sont les profils qui viennent en voiture sur le territoire et qui ont généralement une pratique journalière.

Camp de base

Les logiques d'implantation des aires



N1 · Point d'arrêt

Se repérer et repartir. Sur le tracé ou à moins de 50 m.

N2 · Halte

Faire une pause. Sur la voie autant que possible, 1 km au maximum.

N3 · Aire de services

S'arrêter vraiment. 3 km au maximum, avec jalonnement en lien avec des établissements ou des lieux déjà existants

Camp de base

Rayonner et gérer une pratique journalière. On y arrive en train, en car ou en voiture, sur un stationnement existant, et on repart en boucles.

N1 · Le point d'arrêt



Vallespir, Pyrénées-Orientales : un carrefour jalonné en bord de véloroute, mais ni stationnement ni information pour le cycliste (relevé du 30 juillet 2026).

> *«Un point sur l'itinéraire où le cycliste peut garer son vélo, se repérer et découvrir ce qui l'entoure. Il se consulte en quelques minutes.»*

N1 · POINT D'ARRÊT

Se repérer et repartir

FONCTION

Relier l'itinéraire au territoire : stationner, se repérer, être renvoyé vers le village, l'eau, les commerces et les hébergements.

INDISPENSABLES

Stationnement vélo (5 emplacements minimum) · Panneau d'information et de jalonnement vers les services les plus proches

RECOMMANDÉS

Assise simple · Poubelle · Station de gonflage/réparation

IMPLANTATION

Aux bifurcations et aux entrées de bourg, sur le tracé ou à moins de 50 m. Au-delà, la signalétique directionnelle devient obligatoire.

EMPRISE INDICATIVE

10 à 30 m²

SIGNALÉTIQUE

Un panneau d'entrée et le jalonnement des services hors itinéraire. Format mobilisable : le panneau 297 × 420 mm de la charte départementale.

RÉGIME D'ACCÈS

Libre et permanent, sans personnel ni horaires.

CORRESPONDANCE

En deçà de la halte-repos de Vélo & Territoires, qui exige deux équipements obligatoires

➔ Le point d'arrêt n'est pas une aire au rabais : c'est le seul niveau qui relie la véloroute au territoire qu'elle traverse.

Annexe 6 de l'appel à projets départemental, panneau normalisé C-4 des Vías Verdes (Espagne), prescriptions de l'ADFC, charte départementale de randonnée du CD66 (2016).

N2 · La halte



Maureillas-las-Illas, Pyrénées-Orientales : tables, ombre, sanitaires et information réunis sur un même site, mais peu lisibles depuis l'itinéraire.

> *«Un lieu où l'on peut vraiment faire une pause : boire, s'asseoir, manger ou regonfler son vélo, en autonomie.. »*

N2 · HALTE

Souffler

FONCTION

Permettre un arrêt de quelques minutes à quelques heures, sans dépendre de personne ni d'un horaire.

INDISPENSABLES

Tout le N1, plus point d'eau potable · Table et assise · Ombre ou abri · Réparation de première nécessité en libre-service

RECOMMANDÉS

Sanitaires simples · Poubelle · Abri contre la pluie · Recharge VAE

IMPLANTATION

Sur la voie autant que possible et à 1 km au maximum, comme le demande l'appel à projets. Les équipements doivent tenir dans un rayon de 50 m.

EMPRISE INDICATIVE

50 à 150 m²

SIGNALÉTIQUE

Panneau d'entrée d'aire listant les services présents, complété par le renvoi vers l'offre locale porté par le N1.

RÉGIME D'ACCÈS

Libre et permanent : c'est ce qui définit le niveau. « Éviter de limiter l'accès aux équipements d'une aire à certains horaires. »

CORRESPONDANCE

Halte-repos de Vélo & Territoires et halte vélo du CD31, reprise telle quelle par l'appel à projets départemental.

➔ La halte est le niveau à généraliser : sur les quatre aires relevées sur le terrain, une seule dispose d'un point d'eau et de sanitaires en état.

Appel à projets départemental 2026-2028 et son annexe 6, fiche-action n° 8 de Vélo & Territoires (2022), règle de regroupement Velodatamap, relevé de terrain Iter.

N3 · L'aire de services



Sant Pere Pescador, Catalogne : l'aire adossée à l'office de tourisme réunit accueil, stationnement, sanitaires et information sur un même site.

> *« Le niveau complet : on peut y passer une heure ou une nuit, s'y laver, y laisser ses bagages, faire réparer son vélo. Il suppose un entretien régulier. »*

N3 · AIRE DE SERVICES

S'arrêter longtemps

FONCTION

Répondre à l'arrêt long, celui de l'itinérant et du sportif, et servir de relais vers l'offre locale.

INDISPENSABLES

Tout le N2, plus sanitaires entretenus · Stationnement vélo sécurisé · Consigne à bagages · Relais d'information

RECOMMANDÉS

Douche · Réparation · Lavage · Location · Recharge VAE · Commerce à moins de 500 m

IMPLANTATION

À 3 km au maximum de l'itinéraire, avec une bonne liaison vélo et un jalonnement. Dans un bourg ou à son entrée, adossée à un lieu déjà géré.

EMPRISE ET SEUILS

200 à 500 m². Eau et sanitaires sur place ou à moins de 300 m, consigne à moins de 500 m.

SIGNALÉTIQUE

Panneau d'entrée, jalonnement depuis l'itinéraire, et affichage extérieur lisible établissement fermé.

RÉGIME D'ACCÈS

Mixte : le socle reste en libre accès permanent, les services qui exigent un local suivent les horaires du lieu.

CORRESPONDANCE

Aire de services de Vélo & Territoires et du CD31, reprise par l'appel à projets, qui la place tous les 20 à 30 km.

➜ L'aire de services ne se crée pas au milieu de rien : elle s'adosse à un lieu déjà géré, sans quoi elle se dégrade en quelques saisons.

Appel à projets départemental 2026-2028 et son annexe 6, fiche-action n° 8 de Vélo & Territoires (2022), grilles Accueil Vélo 2025, entretien du Consorci de les Vies Verdes.

Le camp de base



Pyrénées catalanes, Pyrénées-Orientales : un point de départ de boucles VTT déjà signalé et cartographié, mais sans aucun service associé.

> *« Un point de départ et de retour. On y laisse sa voiture ou on y descend du train, on part en boucle, et on revient au même endroit. »*

CAMP DE BASE

Rayonner pour des cyclistes en itinérance ou en loisirs journaliers

FONCTION

Servir de porte d'entrée pour ceux qui n'arrivent pas à vélo, et concentrer le départ des boucles cyclosportives, de VTT ou de Gravel.

INDISPENSABLES

Stationnement du véhicule · Panneau des boucles au départ · Stationnement vélo · Eau · Sanitaires

RECOMMANDÉS

Location en se basant sur un externe (VAE et vélos enfants) · Lavage · Réparation · Douche · Consigne · Commerce · Aire de jeux

IMPLANTATION

Là où des boucles existent déjà, et sur un stationnement existant plutôt que créé : aire de covoiturage, gare, bourg, base de loisirs.

EMPRISE INDICATIVE

300 à 800 m², hors stationnement lorsqu'on s'adosse à un parking existant

SEUILS MOBILISABLES

Accès train ou car et au moins 5 boucles de 10 km (Accueil Vélo 2025) ; 100 km balisés dont un facile et un difficile (Base VTT FFVélo).

SIGNALÉTIQUE

Le panneau d'accueil général de la charte départementale (1 180 × 840 mm) et le balisage des boucles.

CORRESPONDANCE

Sans équivalent dans les référentiels français, mais l'appel à projets vise déjà les boucles de proximité et les circuits VTT du PDIPR.

➔ Le camp de base est généralement un lieu déjà là où une pratique et des boucles sont présentes et connues des pratiquants.

Appel à projets départemental 2026-2028, Accueil Vélo 2025, label Base VTT de randonnée FFVélo (2019), schéma cyclable de la Somme 2021-2028, entretiens des 17 et 18 septembre 2026.

Les équipements attendus à chaque niveau

● obligatoire ○ recommandé · optionnel *Une case vide signifie que l'équipement n'est pas attendu à ce niveau.*

S'ARRÊTER ET SE REPÉRER

ÉQUIPEMENT	N1	N2	N3	CAMP
Stationnement vélo (arceaux)	●	●	●	●
Panneau d'entrée et information sur place	●	●	●	●
Renvoi vers l'offre locale	●	●	●	●
Assise, puis table de pique-nique dès le N2	○	●	●	●
Ombre végétale, puis abri contre la pluie		●	●	●
Point d'eau potable		●	●	●
Gonflage et petit outillage en libre-service	○	●	●	●
Poubelle	○	○	●	●
Sanitaires simples		○		
Sanitaires entretenus et accessibles			●	●

RESTER, RÉPARER, REPARTIR

ÉQUIPEMENT	N1	N2	N3	CAMP
Relais d'information sur l'offre locale			●	●
Stationnement vélo sécurisé			●	○
Consigne à bagages			●	○
Recharge VAE		○	○	○
Douche			○	○
Réparation spécialisée (atelier ou prestataire)			○	○
Lavage			○	○
Location de vélos (dont VAE et vélos enfants)			○	●
Stationnement du véhicule			·	●
Panneau des boucles au départ			·	●
Aire de jeux			·	○

Emprise indicative : 10 à 30 m² pour le point d'arrêt, 50 à 150 m² pour la halte, 200 à 500 m² pour l'aire de services, 300 à 800 m² pour le camp de base.
Régime d'accès : libre et permanent pour le point d'arrêt et la halte, mixte pour l'aire de services et le camp de base.
Distances retenues par l'appel à projets : la halte-repos sur la voie autant que possible et à 1 km au maximum, l'aire de services à 3 km au maximum.

Synthèse Iter (septembre 2026), à partir de l'appel à projets départemental 2026-2028 et de son annexe 6, de la fiche-action n° 8 de Vélo & Territoires (2022) et des grilles Accueil Vélo 2025.

Chaque profil utilise les différentes aires de service

PROFIL	N1 · Point d'arrêt	N2 · Halte	N3 · Aire de services	Camp de base
Itinérant · arrêt long	Se repère et relance son étape	Fait une pause à l'ombre et refait le plein d'eau	**Sanitaires, douche, consigne et réparation**	
Itinérant · arrêt court	Se repère et est renvoyé vers le village	**Eau, table, ombre et gonflage**	Confort supplémentaire s'il prolonge l'arrêt	
Entrée et sortie d'itinéraire	S'oriente en sortant de la gare		Stationnement sécurisé et consigne longue durée	**Location, information intermodale, recharge VAE**
Pratique familiale	Repère la boucle et les services proches	Pique-nique ombragé en cours de balade	Sanitaires et location si besoin	**Stationnement, jeux, activités à proximité**
Cycliste quotidien	**Stationnement et gonflage, toute son attente**			
VTT et gravel	Information de parcours au départ	Eau et gonflage en cours de sortie	Douche, lavage et réparation spécialisée	**Stationnement et départ des boucles**

➔ **Aucun profil ne reste sans réponse et aucun objet ne fait double emploi : le point d'arrêt sert les six profils, la halte et l'aire de services servent ceux qui traversent, le camp de base sert ceux qui arrivent d'ailleurs.**

Les éléments à décider lors de la phase 2

1

Créer une aire, ou équiper un lieu qui existe déjà

Les équipements du N1 et du N2 tiennent sans personne, ceux du N3 exigent un local, une eau raccordée et le plus souvent quelqu'un. Équiper un office de tourisme, un commerce ou une gare permet de régler la question de l'eau, des sanitaires et l'entretien, mais expose le cycliste à l'horaire d'ouverture, et les entreprises privées ne sont pas éligibles à l'appel à projets.

Façons de faire

2

À quel rythme implanter chaque niveau

L'appel à projets fixe une halte tous les 10 km et une aire tous les 20 à 30 km, sans tenir compte du dénivelé, alors que c'est lui qui fatigue. Le Département devra décider s'il module ce rythme dans les vallées et sur les cols, et sur quel critère.

Rythme

3

Qui porte, qui entretient, et jusqu'à quelle heure

Le modèle catalan sépare celui qui finance et installe de celui qui exploite et entretient. L'appel à projets demande au porteur de préciser la fréquence et les intervenants, mais aucun référentiel ne publie de convention type ni d'exigence d'amplitude d'ouverture. C'est le point le plus déterminant sur le terrain.

Gestion

4

Comment on le signale et comment on le compte

Un panneau d'entrée normalisé, un vocabulaire et des pictogrammes communs de part et d'autre de la frontière et un code couleur qui n'entre pas en concurrence avec celui déjà déployé

Signalétique et données

Synthèse Iter (septembre 2026), à partir de l'appel à projets départemental 2026-2028, du benchmark des référentiels français et européens et des huit entretiens.

PYRENEES ORIENTALES
le Département

Merci !



Corentin Rey et Jeanne Wisser

Coopérative de conseil
en mobilités
118 rue Bonnat
31400 Toulouse
www.iternet.org