ANNEXE 1.1

FOURNITURE ET POSE DE BORNES ESCAMOTABLES

EN VILLE-BASSE

-oOo-

NOTICE EXPLICATIVE

LE CONTEXTE :

Caractéristiques de la ville d'ELNE :

La ville d'ELNE compte 9 861 habitants à 2023. Chef-lieu de canton, situé au carrefour de voies de communications, à seulement quelques kilomètres au sud de Perpignan, elle possède un patrimoine historique et monumental hérité de sa grandeur passée, ainsi que des terres agricoles de bonne qualité qui en font sa renommée.

Toutefois, l'urbanisation de ces dernières années, notamment au-delà de l'avenue Narcisse Planas vers le nord, a eu pour effet de **fragiliser le centre ancien et en particulier la ville basse,** aujourd'hui très abimée et de plus en plus désertée de ses habitants.

Il en résulte un très fort taux de chômage, des revenus faibles et un ensemble de difficultés qui se concentrent dans le centre historique, mais également un nombre important de logements laissés vacants qui se dégradent du fait de l'absence d'entretien par manque de moyens mais aussi suite au décès des propriétaires. Cette situation renforce le **sentiment d'abandon général ressenti par les habitants du quartier**, population déjà fragilisée par la précarité sociale et économique.

Engagement « Quartier 2030 » :

L'ensemble des difficultés qui se concentre dans le centre historique a amené la Commune à entrer dans la géographie prioritaire de la **Politique de la Ville** avec la signature d'un contrat de ville en 2015 renouvelé le 3 mai 2024 par un **nouveau contrat de ville « quartiers 2030 ».** L'objectif est de poursuivre la réduction des écarts de développement et l'amélioration des conditions de vie des habitants de ce quartier défavorisé.

Le plan quartier 2030 va beaucoup plus loin que la précédente génération des contrats de ville en se recentrant sur les enjeux locaux les plus prégnants et les priorités identifiées avec les habitants, notamment pour **lutter contre l'insécurité et apaiser l'espace public**. La concertation menée avec les habitants dans le cadre du plan a permis d'identifier quelques enjeux comme : **améliorer les problématiques liées au logement (dont celle du stationnement) et favoriser le vivre-ensemble.**

Aujourd'hui ce sont 1300 habitants dans le QPV centre-ville pour lesquels il faudra permettre le vivre-ensemble mais aussi la **transition écologique** en favorisant les solutions de **mobilités sobres et douces** telles que le vélo ou la marche à pied.

Il est donc important d'agir pour favoriser le piéton en désencombrant la ville ancienne et surtout la ville-basse qui concentre le plus de difficultés et d'incivilité. **L'amélioration du cadre de vie et la réappropriation de la ville-basse nécessitent différentes mesures dont celle en matière de trame viaire.**

ELNE « petite ville de demain » :

La commune s'est engagée dans le **programme « Petites Villes de Demain » depuis 2021** car elle a tout d'une collectivité qui exerce des fonctions de centralités mais qui présente des signes de fragilité. Elle veut se donner les moyens de concrétiser ses projets de territoire pour conforter son statut de ville dynamique, où il fait bon vivre et respectueuse de l'environnement.
Parmi le programme développé, figure l'orientation stratégique concernant le renouvellement du centre ancien et sa redynamisation. Elle se décline sur la **fiche-action** dénommée « **le renforcement de l'attractivité résidentielle et commerciale du centre-ville d'ELNE** ».

La volonté de la commune est donc clairement de se **recentrer sur le tissu urbain existant**, en agissant sur la reconquête du cœur de ville en accélérant la transformation de la ville pour en faire un territoire démonstrateur de **solutions inventées au niveau local contribuant aux objectifs de développement durable.**

Le secteur du centre ancien de la ville se caractérise par un bâti très ancien, datant de l'époque médiévale avec un tissu urbain très dense, composé de petites rues étroites, façonnant un paysage urbain compact, ce qui ne facilite pas la circulation automobile et le stationnement. Aujourd'hui la ville est complètement engorgée par les véhicules.

Ceinturée par les remparts dont certains vestiges perdurent, la ville-basse est accessible essentiellement depuis la porte de Perpignan au Nord et la porte de Collioure au Sud, anciennes fortifications de l'aire médiévale, inscrites au titre de la loi sur la protection des monuments historiques.

La fermeture de la ville-basse devient alors facilement applicable en agissant sur ces deux entrées principale, sur la rue nationale et sur la rue Dagobert.

C'est dans ces conditions qu'elle a menée sa réflexion sur la piétonnisation de la ville-basse.

L'OBJET DE L'OPERATION :

L'opération consistera donc à fermer la ville-basse par la pose de **4 dispositifs** suivants (voir photos en annexe 1) :

- **Porte de Perpignan** :
  Pose d'une borne escamotable automatique à motorisation électrique et d'un totem (mobilier de commande pour piloter la borne escamotable)

- **Porte de Collioure** :
  pose d'une borne escamotable automatique à motorisation électrique et d'un totem (mobilier de commande pour piloter la borne escamotable)

- **Rue Dagobert** :
  pose d'une borne escamotable automatique à motorisation électrique, d'un totem (mobilier de commande pour piloter la borne escamotable) et rajout de deux bornes mécaniques

- **Rue Nationale** :
  pose d'une borne escamotable automatique à motorisation électrique, d'un totem (mobilier de commande pour piloter la borne escamotable) et rajout d'une borne fixe.

Une déclaration préalable sera nécessaire au titre de l'urbanisme du fait de la situation du projet en site patrimonial remarquable, dans le périmètre Monuments Historiques (MH). Elle a été déposée le 30 décembre 2025 et fait l'objet d'une instruction avec avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France. L'arrêté d'autorisation de travaux sera fourni ultérieurement.

De même, le projet fera l'objet d'une commande publique avec avis d'appel public à la concurrence selon la procédure adéquate en fonction du montant estimé de l'opération.

LES DETAILS TECHNIQUES DU PROJET

Chaque borne automatique est associée à un mobilier technique qui regroupe tous les équipements nécessaires pour activer son fonctionnement et libérer le passage aux véhicules autorisés.

La borne est l'obstacle installé sur la chaussée, qui permet de sécuriser ou de fermer temporairement un accès. En position abaissée, elle rend le passage libre et permet l'accès aux usagers.

Le totem est l'équipement de pilotage pour activer la montée et la descente de la borne. Il est équipé de « l'intelligence » de la borne et des systèmes de contrôle d'accès. Afin d'actionner la borne, l'usager doit se munir d'un moyen de commande (badge, téléphone mobile …).

Les boucles de présence, permettent de détecter les véhicules et de sécuriser l'accès. Elles empêchent la borne de remonter tant que le véhicule est présent sur une ou plusieurs boucles sur la chaussée. Elles sont obligatoires pour une installation dans le domaine public.

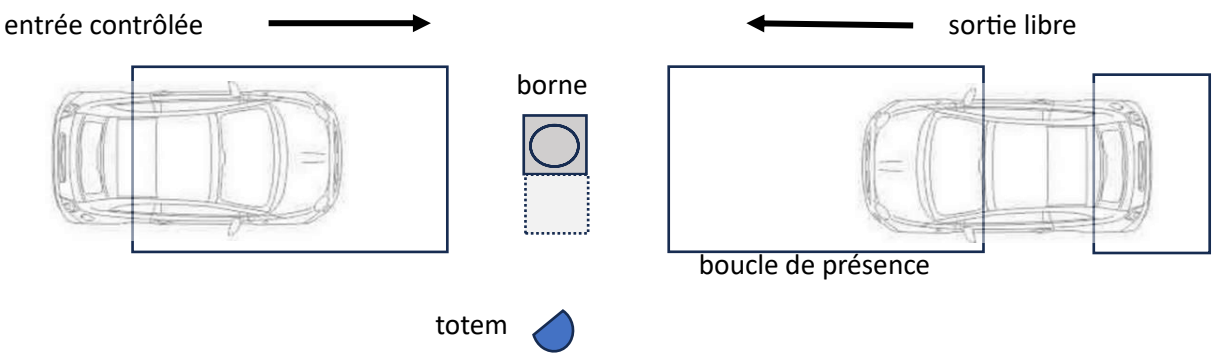
Le principe de fonctionnement sera installé pour un double sens de circulation :

Dans le sens de l'entrée en ville-basse, la boucle sert de détection du véhicule et valide l'ouverture de la borne (à condition que l'usager possède d'une télécommande ou l'application mobile).

Dans le sens de la sortie de la ville-basse, une première boucle sert de détection et une seconde boucle valide l'ouverture de l'accès. Tant que le véhicule est présent soit sur une des boucles, soit sur les deux boucles simultanément, la borne reste en position basse.

L'entrée est donc contrôlée et la sortie est libre.

double sens de circulation



Le système de commande peut se faire par téléphone ou par télécommande : le véhicule se présente devant la borne escamotable. Avec le téléphone portable, il suffit d'appeler le numéro associé au

mobilier de commande (qui sera préalablement communiqué par la ville). Le système reconnait le numéro de mobile et libère l'accès. Avec la télécommande, il suffit de la présenter en direction du mobilier de commande et le système la reconnaît et libère l'accès.

Chaque habitant de la ville-basse le désirant, pourra faire une demande d'autorisation d'accès en mairie pour un ou plusieurs véhicules en fonction du stationnement intérieur dont il dispose. En cas d'absence de garage, il pourra bénéficier d'un accès par foyer sur les places extérieures affectées à cet usage.

Les droits d'accès peuvent être permanents, temporaires ou sur plages horaires. L'accès peut être ouvert à distance dans le cas du téléphone (à condition que le véhicule soit présent devant la borne).

Les différentes étapes :

Etudes des réseaux et déclarations obligatoires (DICT)
Implantation et traçage des équipements de mobiliers (plan des bornes et de mobiliers périphériques (totem, coffret, bornes mécaniques, bornes fixes etc. et des boucles)
Terrassement (réalisation des tranchées)
Choix de la solution d'écoulement des eaux
Pose et réglage des bornes et scellement des mobiliers de commande
Installation du réseau de gaines et réalisation de la prise de terre
Réglages et vérifications
Réalisation des finitions de sol
Sciage et pose des boucles de présence
Pose et fixation des totems
Pose et tirage des câbles et raccordement des équipements
Raccordement et mise en fonction de l'alimentation électrique 230 V

LES OBJECTIFS POURSUIVIS :

Les objectifs poursuivis par ces installations sont intimement liés à la diminution du nombre de véhicules présents dans la ville-basse. Ils concernent tant des domaines de sécurité publique, que ceux liés à l'environnement et à l'amélioration du cadre de vie.

Les objectifs seront les suivants :

1. Objectif de tranquillité et de sécurité publique :

    - Moins de dégradations de biens publics dues aux véhicules stationnant de manière anarchique
    - Moins de relations de violences entre conducteurs ou propriétaires de véhicules et forces de l'ordre (lutte contre les incivilités)
    - Moins de risque de rodéo motorisé
    - Moins de risque de cambriolage avec fuite à bord d'un véhicule

2. Objectif environnemental :

    - moins d'émission de gaz à effet de serre
    - moins de zones de stationnement anarchiques et plus de nature en ville (Elne ville-jardin)
    - plus de mobilité décarbonée (avec étude de l'intégration de la ville-basse dans le schéma des pistes cyclables)

ANNEXE 1.1

3. Objectif d'amélioration du cadre de vie :

   - des rues désencombrées et des perspectives bâties visibles (amélioration du paysage urbain)
   - un partage plus équitable entre le piéton et la voiture (pour une circulation des piétons en toute sérénité).

De plus, cette opération répond aux solutions privilégiées par les riverains eux-mêmes, à l'issue de l'enquête réalisée en mai 2024 intitulée « **vers une piétonnisation du cœur de ville** ». En effet, l'option retenue a été celle de la fermeture de la ville-basse avec accès contrôlé aux résidents du quartier et stationnement aux parkings avoisinants et/ou garage privé auxquels se rajoute une place de stationnement autorisée par foyer sur emplacements matérialisés disponibles (voir annexe 2, résultat du questionnaire).

Enfin, pour aller plus loin dans la suppression de la voiture, la ville poursuit la création de poches de stationnement aux abords du centre ancien, suite à celles déjà réalisées (parking sur l'ancien boulodrome, réaménagement du parking Epicentre, aménagement d'un parking sur la bretelle du secteur des blanqueries …). De même, au sein-même de la ville-basse, des places de stationnement seront clairement organisées et matérialisées aux endroits expressément prévus à cet effet.

LA DUREE DE L'OPERATION :

Une fois la commande réalisée (notification du marché avec ordre de service), la pose des bornes et du mobilier peut être estimée à une durée de **4 à 5 semaines,** à compter de la livraison.

Toutefois, la Commune ne maitrise pas le calendrier d'intervention de ENEDIS pour la mise en service. Cette durée est donc susceptible d'évoluer légèrement.

LE COUT PREVISIONNEL GLOBAL DE L'OPERATION :

Le coût prévisionnel de l'opération figure au sein du plan de financement de l'opération.

Le coût global est estimé à **135 400 euros H.T.** soit 162 480 euros T.T.C.

MONTANT DES SUBVENTIONS SOLLICITEES :

DETR : dans les deux catégories d'opération suivantes :

- Sécurité publique (catégorie 2)
- Renouvellement urbain en zone tendue des centres anciens ou requalification des centres anciens (catégorie 11)

Montant sollicité à hauteur de 60 % du prévisionnel global soit : **81 240 euros H.T.**

Département 66 : dans la catégorie du soutien aux aménagement communaux sur le volet investissement sur le quartier prioritaire de la ville – Exercice 2026, à hauteur de 20 % du montant total H.T. de l'opération, soit : **27 080,00 euros H.T.**

L'octroi de subventions les plus élevées possible permettrait de soutenir cette opération à forts enjeux qui dépassent largement la question de la place du véhicule dans la ville du fait qu'ils œuvrent en faveur de la ville verte, décarbonée ou il fait bon vivre : la ville désirable.