

PGDi - Plan Global de Déplacements intercommunal Cdc Pyrénées Catalanes

RÉUNION DE DÉMARRAGE

18 avril 2018



Groupement bureaux d'études



Partenaires financeurs



Partenaires techniques



*Elaboration d'un SCoT à l'échelle de
la Communauté de communes Pyrénées Catalanes*

Introduction

CONTEXTE MISSION

- Mission lancée en parallèle de l'étude du SCoT (tranche optionnelle du ScoT)
- Mission dans le cadre de l'appel à projet «Mobilité durable» lancé par l'ADEME.

PERIMETRE D'ETUDE

- à l'échelle de la Communauté de communes (19 communes) : **le territoire DE DECISION**
- à l'échelle élargie aux Com.com voisines et transfrontalières : **le territoire DE REFLEXION**

BUREAUX d'ETUDE

- Bureaux d'étude rattachés à l'étude SCoT : NICOLAS MUGNIER, TRANS'FAIRE
- EREA CONSEIL : Expertise et Appui technique - bureau d'étude spécialisé en Transport

Présentation du bureau d'étude Erea conseil

- 34 années d'expérience, 24 collaborateurs
- Basée à Bordeaux, Paris et Lyon
- Une transversalité de 4 pôles, assurant réactivité, complétude et conseil :
 - **Aménagement-Mobilités**
 - **Ingénierie-Stationnement-Transport**
 - **Urbanisme réglementaire**
 - **Environnement-Paysage**
- Une très large expérience en PGD/Schémas de mobilité/PDU/PLD/PMR :
 - **PDU : Nîmes, Valence, Ajaccio, Castres-Mazamet, Tours, Blois, Poitiers...**
 - **PGD : Saintes, Compiègne...**
 - **PLD : Cergy-Pontoise, Melun**
 - **PMR : Plaine d'Estrées (Oise)**
 - **Volet mobilité de SCoT : Vosges Centrales**
 - **Etc...**

- Une expertise technique avérée, permettant d'être force de proposition sur des sujets complexes
- Une prise en compte de toutes les échelles territoriales
- Une habitude de gestion de projets multipartenariaux et de la concertation

Pourquoi un PGDi ?

Une démarche volontariste engagée par la Communauté de communes en terme de « **MOBILITÉ DURALE** », en partenariat avec l'**ADEME** :

- Définir l'organisation optimale de la mobilité sur le territoire
- Répondre aux besoins de déplacements (tous modes) des habitants et visiteurs
- Favoriser le développement des solutions alternatives aux pratiques de mobilité habituelle

Qu'est ce qu'un PGDi ?

Des objectifs visés en matière de mobilité durable



le PGDi complète le SCoT

COHERENCE ENTRE LES ENJEUX ET LES ORIENTATIONS DU PADD DU SCoT ET LES ENJEUX DU PGDi

MISE EN ACTION DU DOO DU SCoT A TRAVERS LE VOLET OPERATIONNEL DU PGDi



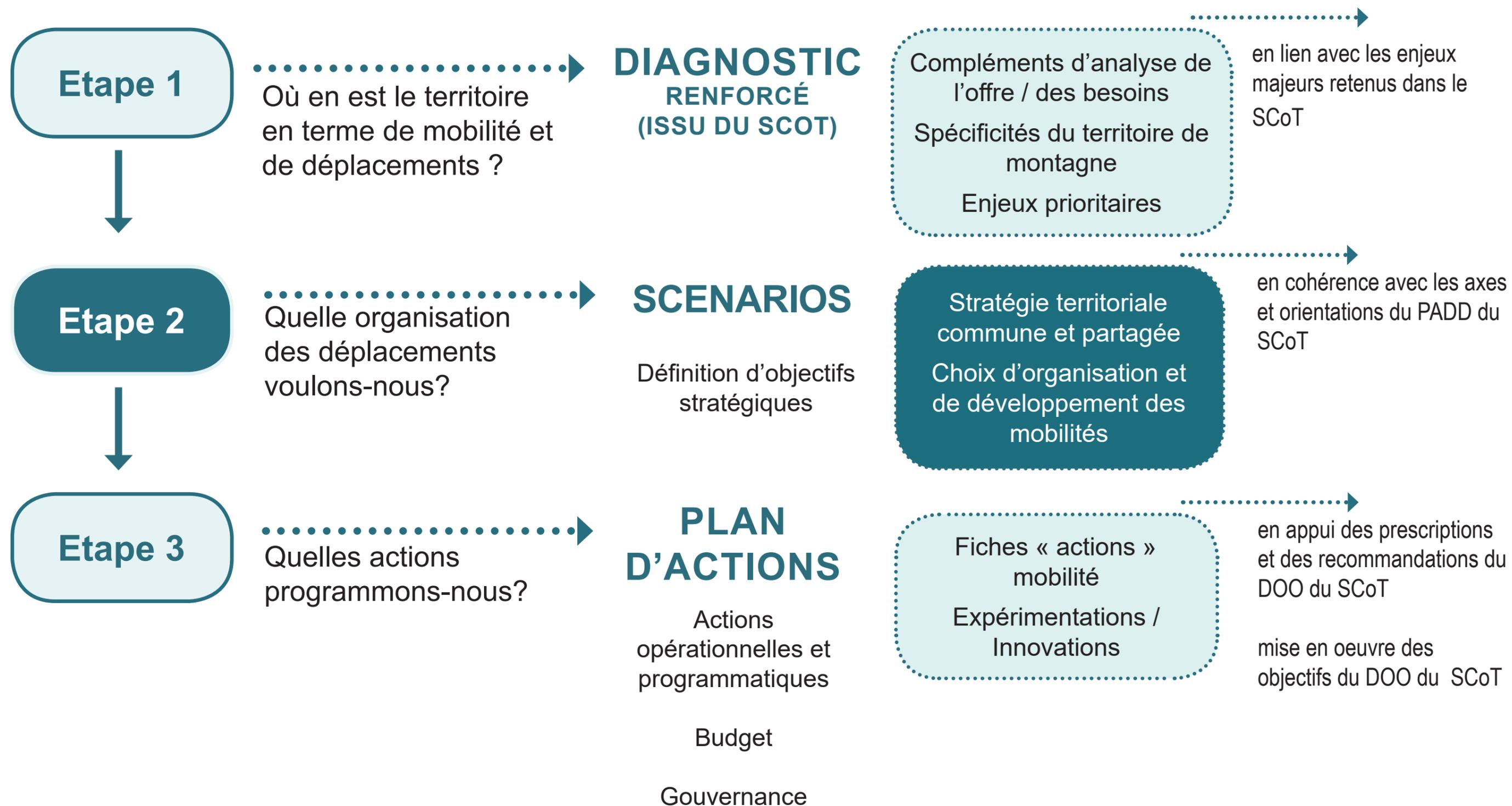
Mieux organiser et développer une offre efficace en transports collectifs, dans une perspective d'équilibre territorial

Réduire les nuisances générées par l'automobile (dont les pratiques autosolistes)

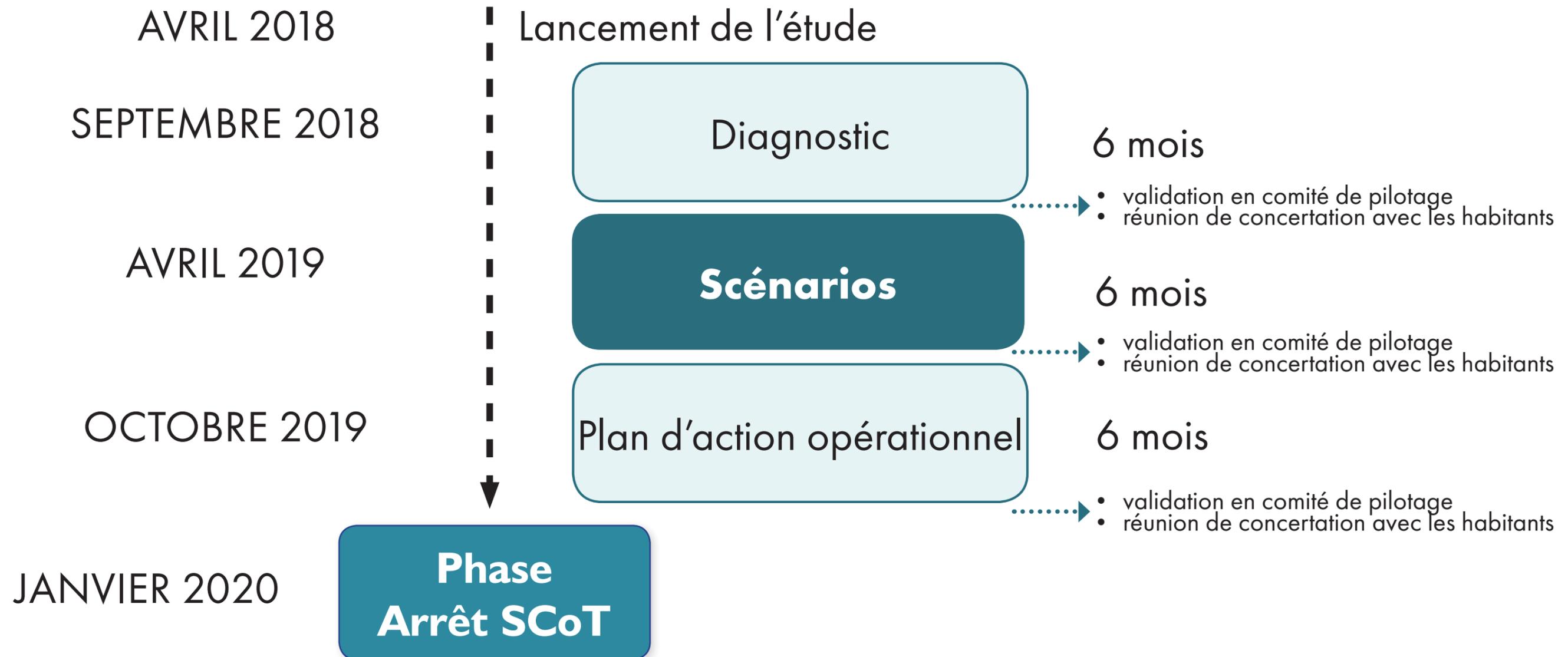
Améliorer les conditions de circulations des modes actifs (le vélo, la marche) et assurer l'accessibilité pour tous

Anticiper les évolutions de mobilité

De quoi se compose le PGDi ?



Le calendrier de l'étude



Les acteurs «clefs» de la mobilité sur le territoire

LES A.O.M
AUTORITE
ORGANISATRICE
DE MOBILITE



LA REGION



- chef de fil de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports (à travers le SRADDET) :
- compétence ferroviaire
- compétence transports interurbains
- compétence transports scolaires



LE DEPARTEMENT



- compétence sociale : transport scolaire des élèves et étudiant souffrant d'un handicap.
- schéma cyclable départemental
- entretien des routes



LE PNR



animation et études «Mobilité»

**LES AUTRES
ACTEURS
POUVANT
INTEVENIR
SUR LA
MOBILITE**



L'INTERCOMMUNALITÉ



Les Com. com peuvent choisir de ne pas se doter de la compétence «Mobilité» ou l'exercer en tout ou partie :

- des missions obligatoires
- des missions facultatives

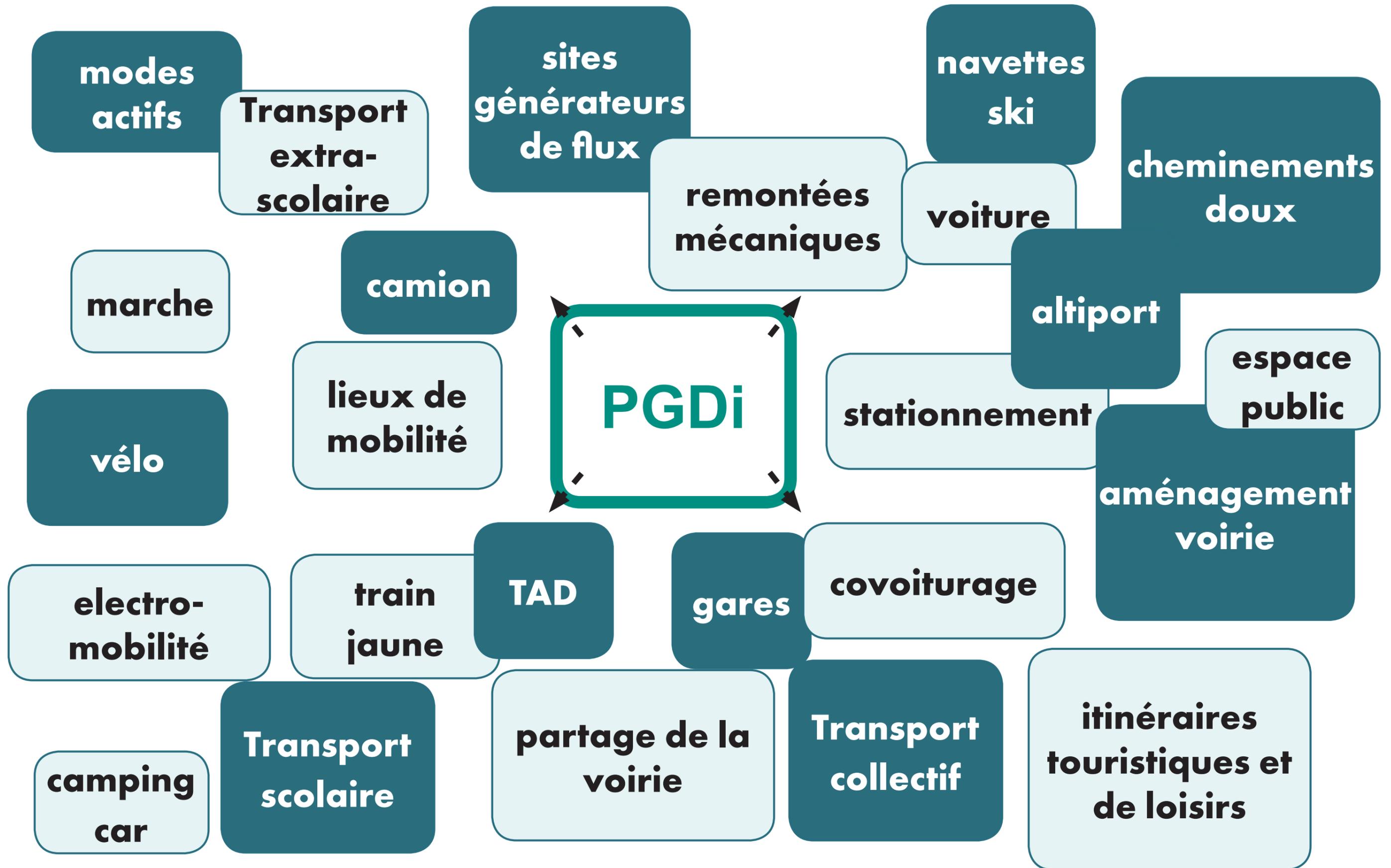


**LES
COMMUNES**
**ET LES STATIONS DE
MONTAGNE**



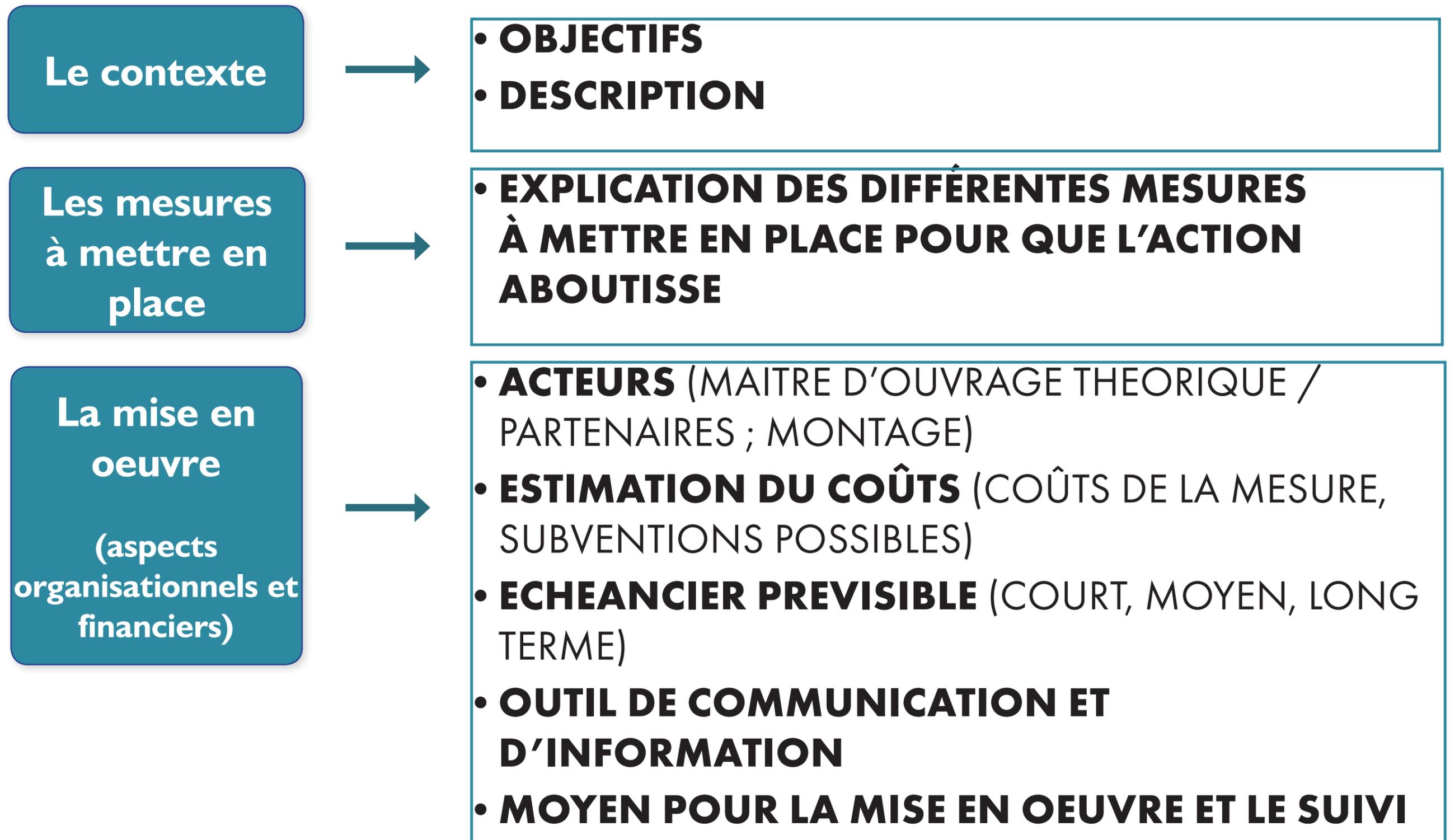
- Gestion des voiries : aménagements de voies communales, stationnement, réalisation d'un PAVE
- documents d'urbanisme (PLU-OAP, charte, PTU)

Les thématiques et sujets développés dans le PGDi



Que contient une Fiche Action ?

A titre indicatif, selon l'action retenue



Les résultats attendu de l'étude

- La construction d'une offre de transports diversifiée **adaptée aux besoins**, assurant une cohérence entre développement territorial et mobilités
- Une réflexion en faveur :
 - de la **prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements**, notamment des modes actifs et des Transports en commun
 - d'une **meilleure accessibilité** aux lieux générateurs de déplacements (équipements, noeuds de transports...)

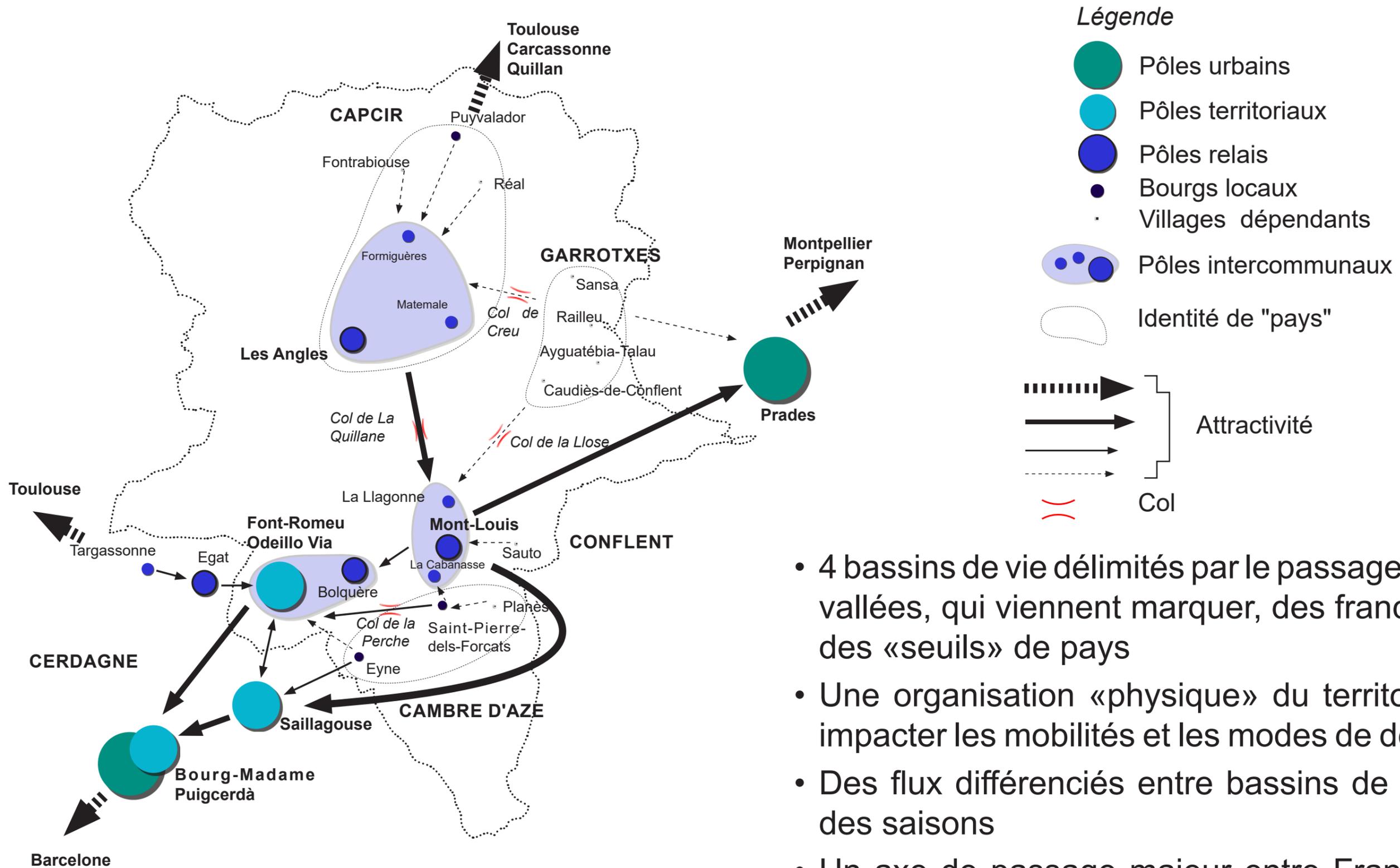


La prise en compte des projets et des réflexions en cours

- Le volet mobilité des PLU-i des Cdc voisines
- Les projets et actions des communes et de l'intercommunalité
- Les projets et pratiques des stations de montagne
- L'étude «Train Jaune», outil de développement touristique et de loisirs et outil de desserte du territoire, animé par le PNR
- L'expérimentation «« Territoire d'Expérimentation et d'Actions innovantes de Mobilité en Montagne » (TEAMM) portée par le PNR et portant sur l'amélioration de la mobilité durable des personnes
- Le déploiement du Rézo'pouce (réseau d'auto-stop organisé et sécurisé) mis en œuvre par le PNR
- Les réflexions et les orientations définies dans le SRADDET (Région) et les schémas départementaux (vdéplacements, vélo, covoiturage)



Rappel de l'armature territoriale de la Cdc Pyrénées catalanes et des spécificités du territoire de montagne



Légende

- Pôles urbains
- Pôles territoriaux
- Pôles relais
- Bourgs locaux
- Villages dépendants
- Pôles intercommunaux
- Identité de "pays"
- ➔ Attractivité
- ⌞ Col

- 4 bassins de vie délimités par le passage de cols et de vallées, qui viennent marquer, des franchissements, des «seuils» de pays
- Une organisation «physique» du territoire qui vient impacter les mobilités et les modes de déplacements
- Des flux différenciés entre bassins de vies et au fil des saisons
- Un axe de passage majeur entre France/Espagne/Andorre

Rappel des éléments de diagnostic sur le territoire en matière de mobilité

USAGE DE LA VOITURE



74,2 %
des habitants utilisent leur
voiture pour se rendre sur leur
lieu de travail

TRAIN JAUNE



**Perte de 2/3 de
fréquentation en 15 ans**

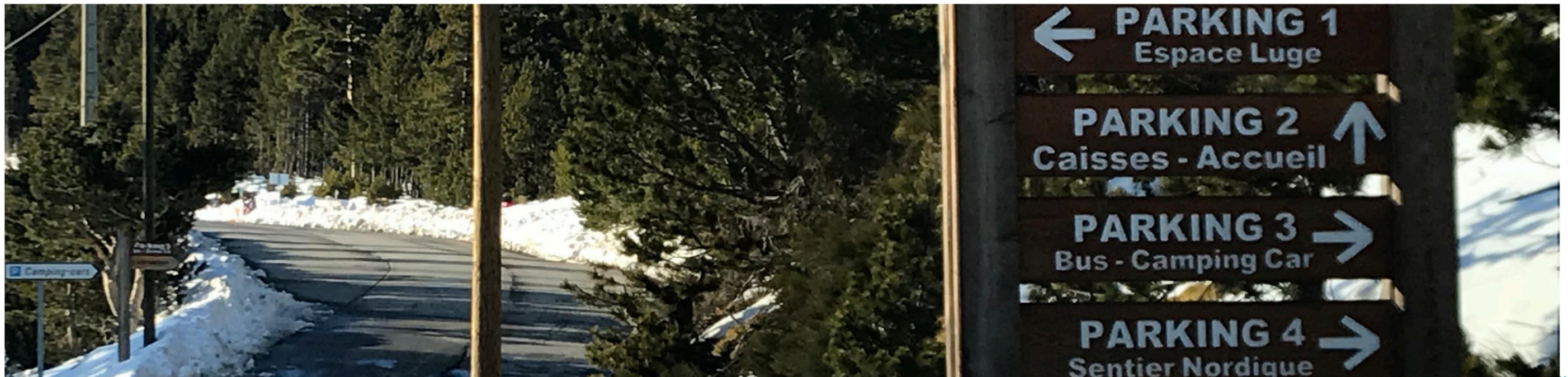
- manque de fiabilité
- prix trop élevé
- parcours trop long
- manque de coordination avec les autres modes de transport

MODES ALTERNATIFS



**Un manque de
coordination**

dans les offres alternatives à la voiture
qui se développent (navettes, TAD, pistes
cyclables, Rezo Pouce)



Rappel des enjeux « Mobilité » issus du diagnostic du ScoT



- Le renforcement de l'intermodalité des transports en commun en lien avec les gares du Train Jaune
- L'amélioration de la desserte en transport en commun des principaux équipements pour tous les publics
- Le développement d'une offre de transport alternative à l'automobile individuelle et durable vers les sites d'animation touristique
- Le développement d'alternatives pour les déplacements du quotidien

Rappel des enjeux « Mobilité » issus du diagnostic du ScoT



- La revalorisation des espaces publics dans les cœurs de village, les stations de montagne et les sites touristiques
- L'accessibilité pour tous aux lieux de vie
- La place du piéton dans les espaces publics
- Le partage de la voirie intégrant les différents modes actifs
- La réduction de la part des GES dans les déplacements du territoire

**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**

Plus de renseignements

site internet :

CDC Pyrénées Catalanes

contact :

developpement@pyrenees-catalanes.com