



# **PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS**

Résumé non technique

Pièce n°4

28 septembre 2017

# SOMMAIRE

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
1.1 Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ? .....	3
1.2 Le PDU de l'agglomération albigeoise.....	3
<b>2. LE DIAGNOSTIC DU TERRIOIRE.....</b>	<b>7</b>
2.1 Contexte et organisation du territoire .....	7
2.2 Les habitudes et usages actuels de mobilité .....	9
<b>3. LES AMBITIONS DU PDU DE L'ALBIGEOIS .....</b>	<b>12</b>
3.1 Les ambitions du PDU .....	12
3.2 Les orientations stratégiques du PDU.....	12
<b>4. LE PLAN D' ACTIONS .....</b>	<b>14</b>
<b>PREAMBULE.....</b>	<b>14</b>
4.1 Développer les alternatives pour une ville multimodale (OS1) .....	15
4.2 Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération (OS2) .....	17
4.3 Soulager le cœur de l'agglomération du trafic de transit et prendre en compte l'évolution des besoins de mobilité par une structuration du réseau routier (OS3) .....	19
4.4 Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui de la stratégie de mobilité (OS4).....	20
4.5 Atténuer les nuisances liées aux transports de biens (OS5) .....	21
4.6 Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité (OS6).....	21
<b>5. PROGRAMMATION .....</b>	<b>23</b>
5.1 Calendrier.....	23
5.2 Coûts prévisionnels du PDU.....	23
<b>6. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....</b>	<b>25</b>
6.1 Evaluation comparative.....	25
6.2 Evaluation des actions du scénario retenu .....	26
6.2.1 Evaluation des orientations stratégiques .....	27
6.2.2 Evaluation des actions .....	28
6.2.3 Spatialisation des impacts .....	29
<b>7. CONCLUSION .....</b>	<b>31</b>

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

### • Un document de planification réglementé

Le plan de déplacements urbains (PDU) a été créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) en 1982, ancré par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure, 1996) qui l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, puis renforcé par plusieurs lois entre 2000 et 2010.

Le plan de déplacements urbains est un **document de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération**. Il définit les principes **directeurs d'organisation du transport, de la circulation et du stationnement des personnes et des marchandises**, tous modes confondus. Il coordonne à ce titre les politiques sectorielles portant sur les transports, comme la voirie, les modes actifs (vélo, marche) et le stationnement.

**Le PDU doit définir les grandes orientations de la politique de mobilité à court, moyen et long terme (stratégie à horizon de 5 à 20 ans) : il donne le cap à suivre.**

### • Un outil de programmation

**Le PDU est aussi un outil de programmation opérationnelle.** Il comprend un plan d'actions hiérarchisées et temporalisées. Le PDU prépare et facilite la mise en œuvre du **plan d'actions**. Il définit chaque action et sa **maitrise d'ouvrage**. Il prévoit le plan de **financement** des mesures et les priorise dans un **calendrier prévisionnel**.

### • Une démarche partenariale et concertée

**Le PDU est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale** et dans une **logique de coopération intercommunale**. Le PDU est élaboré par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable (AOMD). Son élaboration, comme son évaluation, associe différents acteurs institutionnels (État, Région, Département et Communes) et de la société économique et civile pour partager un projet de mobilité au service des habitants et des activités locales.

### • Un plan d'actions coordonné aux autres documents de planification

Les mesures du PDU s'imposent aux plans locaux d'urbanisme (PLU), aux actes et décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie. En revanche, le PDU doit être compatible avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement (DTA), avec le plan régional de la qualité de l'air (PRQA) et le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).

## 1.2 Le PDU de l'agglomération albigeoise

### • Une démarche volontaire motivée par des enjeux forts pour le territoire

L'agglomération albigeoise comptant moins de 100 000 habitants n'est pas soumise à la réalisation obligatoire d'un Plan de Déplacements Urbains. Néanmoins, la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois a souhaité s'engager dans l'élaboration d'un PDU (*approuvé par délibération du 30 mars 2010*) pour se doter d'une vision prospective et répondre aux enjeux majeurs de mobilité sur le territoire.

#### • 5 enjeux approuvés par le Conseil Communautaire

Le PDU à l'ambition de participer à l'essor de l'agglomération de l'Albigeois en tant que :

1. **territoire attractif**, où les ambitions publiques et privées s'accomplissent et positionnent l'Albigeois au rang des agglomérations les plus compétitives ;
2. **territoire de cohésion sociale et de proximité**, qui favorise une accessibilité pour tous et vers tous les espaces urbains, péri urbains, et ruraux ;
3. **territoire équilibré**, produit d'une planification urbaine responsable et cohérente avec ses objectifs démographiques et de maîtrise de consommation de l'espace ;
4. **territoire attentif à la santé et à la sécurité des habitants, à la protection de l'environnement**, et favorisant les comportements responsables ;

5. **territoire original et authentique** où l'activité culturelle, l'enseignement, la recherche et l'innovation sont vecteurs d'un modèle associant développement local et rayonnement (inter)national.

- **5 enjeux identifiés par l'Etat**

Dans le cadre du porter à connaissance (réglementaire en préalable à l'élaboration de tout PDU), les services de l'Etat ont remis leur note d'enjeux en juillet 2011, complété en fin 2012 par les éléments liés au PPB (plan de prévention du bruit). 5 enjeux ont été identifiés.

1. **La réduction des futurs besoins dans le domaine des déplacements**, en densifiant les zones urbaines et en évitant le mitage de l'espace rural
2. **La réorientation des déplacements vers l'utilisation des modes de déplacement alternatifs**, en particulier vers les modes actifs, en agissant sur la politique de stationnement
3. **La continuité de la chaîne des déplacements en garantissant le confort à tous les usagers**, par l'élaboration de pôles d'échanges fonctionnels et une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite
4. **La dimension sociale de l'accès au déplacement pour les populations les plus fragiles**, en adaptant la tarification et en mettant en place une billettique coordonnée avec les autres AOT actives sur le territoire
5. **La protection des citoyens, en restreignant** l'utilisation de la voiture pour réduire les conflits d'usages liés au partage de la voirie et limiter les pollutions sonore et atmosphérique.

- **Une démarche réglementaire et concertée**

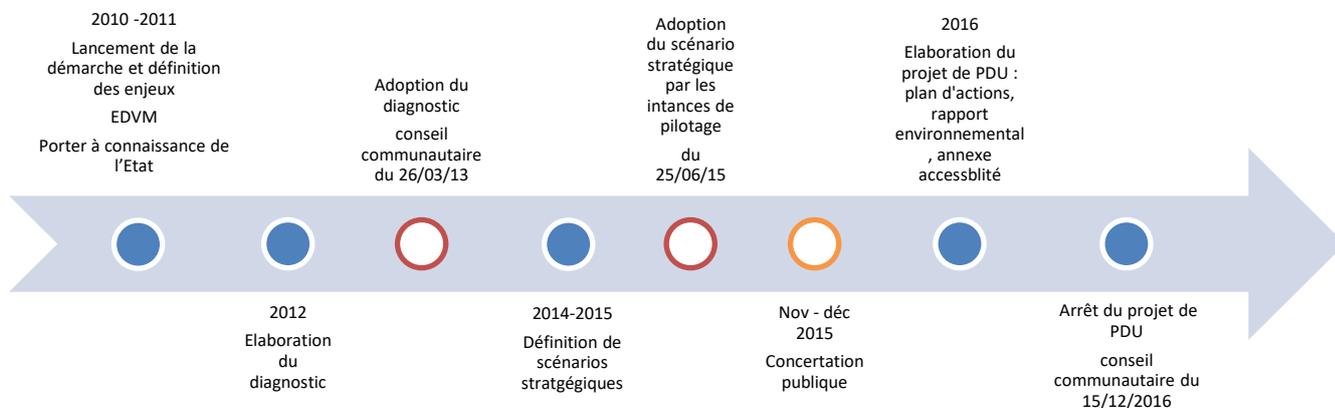
Bien que démarche volontaire, le PDU de l'agglomération albigeoise doit en respecter le cadre réglementaire d'élaboration, notamment quant aux exigences de concertation et de thématiques à traiter.

L'élaboration d'un PDU volontaire a été engagée par l'Agglomération, autorité organisatrice de la mobilité (AOM), en 2010.

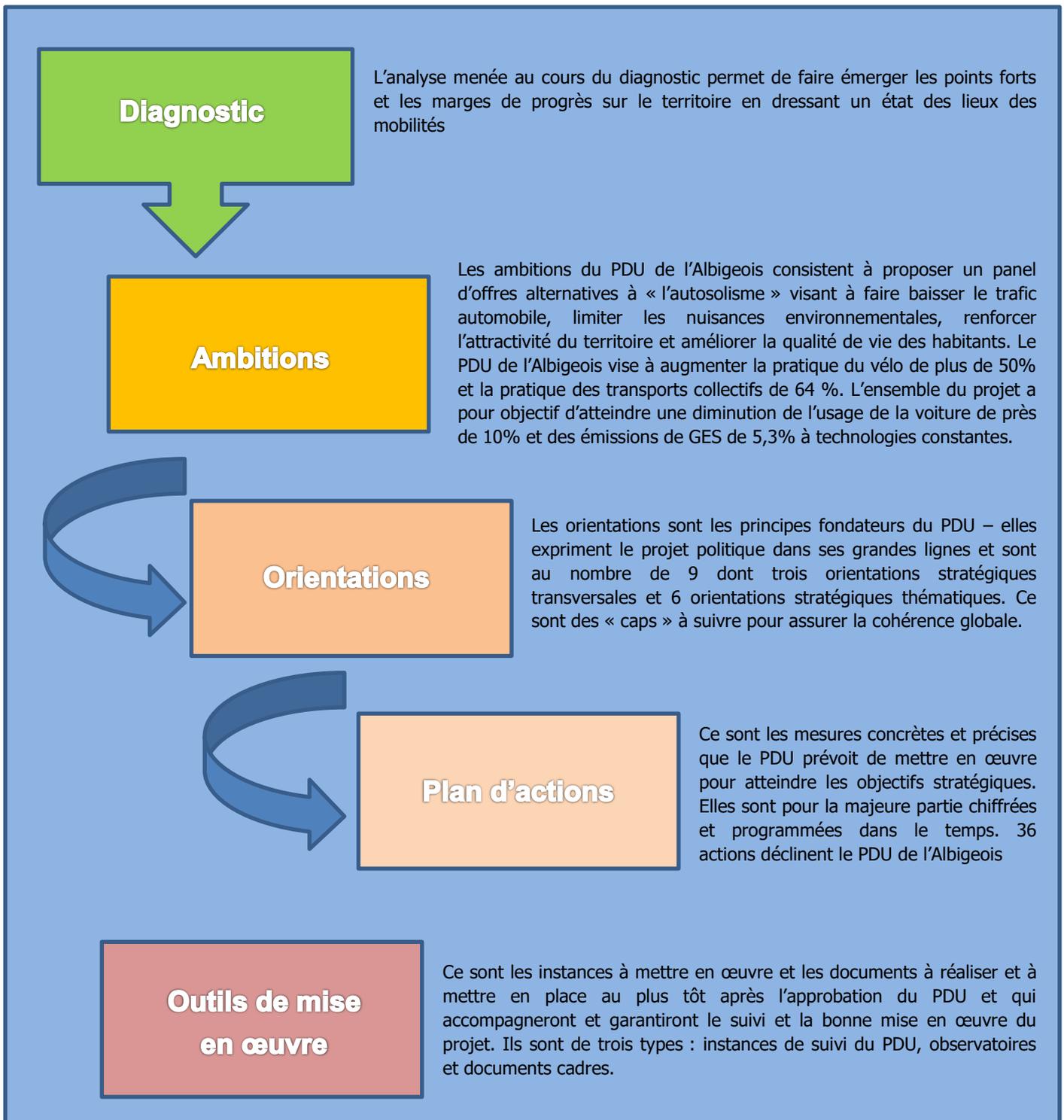
Chaque phase de la démarche a fait l'objet d'une adoption par les instances de pilotage.

L'élaboration est le fruit d'une démarche partagée. Les partenaires institutionnels (services de l'Etat, Région, Département, SCOT, Communes, ADEME) ont été associés dans les réunions de comité technique et de comité de pilotage se tenant à chaque phase du processus d'élaboration.

Par ailleurs, les acteurs du territoire ont été associés à la démarche par le biais d'une concertation ouverte à la société civile qui s'est tenue sous la forme de deux ateliers les 8 et 16 décembre 2015.



## Les étapes du PDU de l'Albigeois



## Une politique articulée avec autres politiques publiques

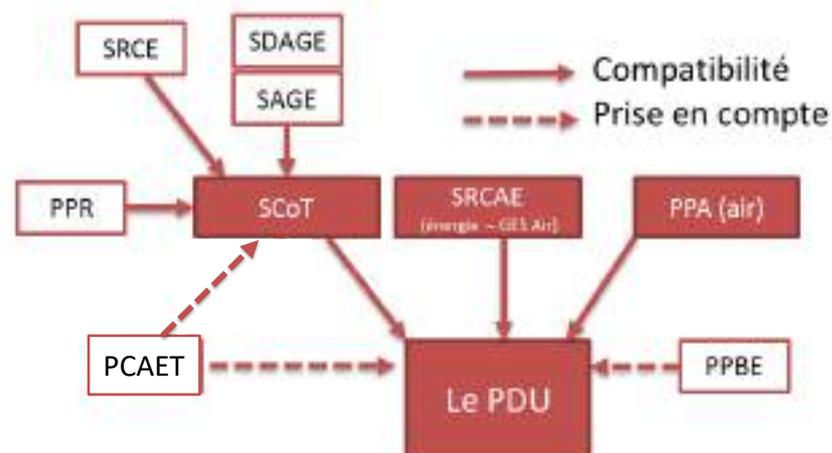
Le PDU doit être articulé avec de nombreux autres documents de planification:

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Albigeois
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) Midi Pyrénées
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) Midi Pyrénées
- Le Plan Régional Santé Environnement (PRSE 2) Midi Pyrénées

- Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) de l'Agglomération
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Bassin Adour Garonne
- Le Plan de Prévention Bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Agglomération.

Ainsi, le PDU doit être compatible ou prendre en compte les orientations ou préconisations de ces divers documents, à savoir :

- d'une manière générale, réduire l'usage de la voiture au profit de modes alternatifs, notamment les modes actifs, les transports collectifs, et le covoiturage, en accompagnant le changement d'habitudes
- la réduction des émissions de polluants (qualité de l'air)
  - objectifs du SRCAE Midi Pyrénées : - 30% de particules fines (PM2,5) à l'horizon 2015 (objectifs national) ; - 40% des émissions d'oxydes d'azotes (NOx) d'ici 2015 (objectif national).
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre (changement climatique)
  - objectifs du SRCAE Midi Pyrénées : - 13% des émissions de GES par rapport à 2005
- la maîtrise des consommations énergétiques
  - objectifs du SRCAE Midi Pyrénées : - 10% de la consommation énergétique régionale en 2020 par rapport à 2005.



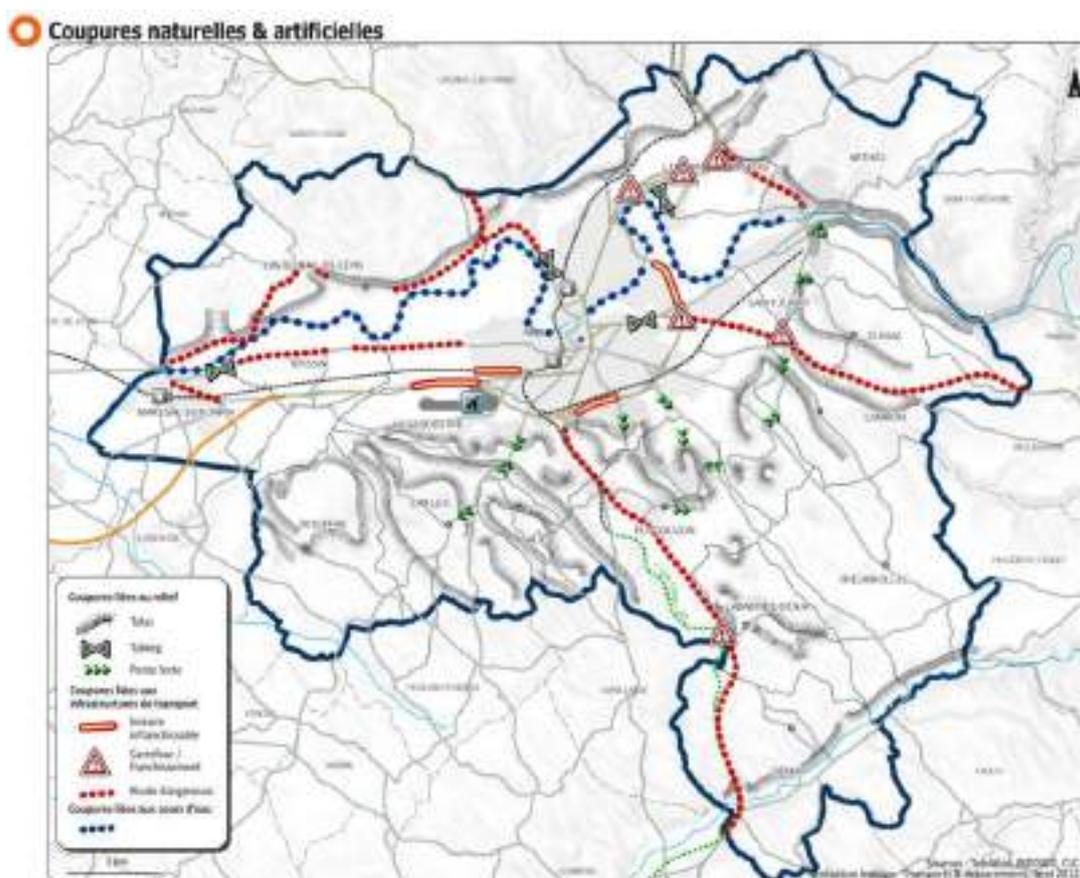
## 2. LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

La communauté d'agglomération de l'Albigeois rassemble 16 communes au 1<sup>er</sup> janvier 2017 : Albi, Arthès, Cambon, Carlus, Castelnau de Lévis, Cunac, Dénat, Fréjairolles, Le Séquestre, Lescure d'Albigeois, Marssac sur Tarn, Puygouzon, Rouffiac, Saint-Juéry, Saliès et Terssac pour une superficie de 208 km<sup>2</sup> et une population de 84 410 habitants.

### 2.1 Contexte et organisation du territoire

#### ● *Structure du territoire*

- **Un territoire structuré en lien avec le relief** avec une urbanisation principale en « doigt de gant » (Arthès – St-Juéry – Albi et Albi – Terssac – Marssac) qui forme le cœur d'agglomération (avec Lescure-d'Albigeois et Le Séquestre).
- Une urbanisation plus récente qui s'est affranchie du relief sur **le modèle du « tout voiture »** (Cambon, Puygouzon...).
- **Des déplacements contraints par un certain nombre de coupures**, de natures diverses, dont la principale est le Tarn auquel s'ajoutent quelques sections de la voie ferrée principale, de la rocade ou de l'autoroute, ainsi que des sections de routes à traversée dangereuse, et des barrières liées au relief contraignant.



- **Un certain nombre de coupures surfaciques**, sur la ville-centre, où le potentiel de la marche est le plus fort. Il s'agit d'îlots non traversables à pied ou à vélo, et où la création de perméabilité peut devenir un moyen d'action (de même que le confort des contournements)

## • **Des pôles générateurs guidés l'urbanisation**

- Concentration plus forte de pôles générateurs sur la commune d'Albi
  - Des pôles générateurs suivants les principaux axes d'urbanisation, au-delà de la ville-centre,
  - Majorité de communes avec peu de pôles de générateurs, principalement de proximité : la mairie l'école (à l'exception de Labastide-Dénat), et les équipements sportifs de proximité.
  - Poursuite de la spécialisation fonctionnelle des espaces: les zones nouvellement aménagées sont exclusivement commerciales ou d'activités. L'absence de mixité fonctionnelle constitue un frein à l'usage des modes doux.
- **Des centralités commerciales générant des flux moins importants**, mais essentiels à la vie quotidienne. Ces pôles offrent des opportunités pour structurer l'offre de logement de façon à développer au maximum la marche (ville des courtes distances).
  - **Des établissements d'enseignement concentrés sur Albi et Saint-Juéry** (généraux et professionnels, secondaires et supérieurs), les autres communes ne disposant que d'écoles primaires, à l'exception de Cunac qui accueille l'école des métiers.

## • **L'étalement urbain**

- **Une urbanisation principalement sur Albi** et sur un axe qui relie la ville-centre à St-Juéry et Arthès, le caractère très clairsemé de l'habitat dans le sud-est du territoire étant symptomatique de la densité de population.
- **Une augmentation de population qui s'est davantage traduite par la construction de logements nouveaux, en particulier dans les communes les moins urbaines** de la communauté d'agglomération.
- **Eloignement progressif des lieux de résidence**, y compris hors Agglomération donc hors périmètre des transports urbains (PTU) en raison d'une **croissance démographique plus marquée en milieu périurbain** que dans le cœur d'agglomération. Ce desserrement accompagne un mouvement de **diffusion de la maison individuelle**.
- **Faible impact de la desserte en transports publics, dans les critères de choix de lieu d'habitation** qui passe après la qualité du cadre de vie et celle du logement.

## • **Les caractéristiques de la population**

- Population d'environ 82 300 habitants sur le territoire (population légale en 2012) dont plus de 60 % résidant à Albi.
- **Tendance à l'augmentation de population sur le territoire albigeois plus forte** que dans l'ensemble du département, d'autant plus forte dans les communes périphériques de l'Agglomération et de l'aire urbaine<sup>1</sup> d'Albi. Selon un scénario central de l'INSEE, la population de l'aire urbaine devrait augmenter d'environ 20 % d'ici 2042.
- **Tendance nette au vieillissement de la population**, avec une stabilisation progressive de la tranche des habitants de moins de 20 ans. Un tiers des jeunes de 18 ans quitte le département, ce qui contribue au vieillissement, de même que le départ ou la non captation des 30-45 ans.
- **Structure assez classique de la population**, avec environ la moitié d'actifs et près d'un tiers de retraités.

---

<sup>1</sup> Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci (INSEE).

## 2.2 Les habitudes et usages actuels de mobilité

### • *La capacité à se déplacer*

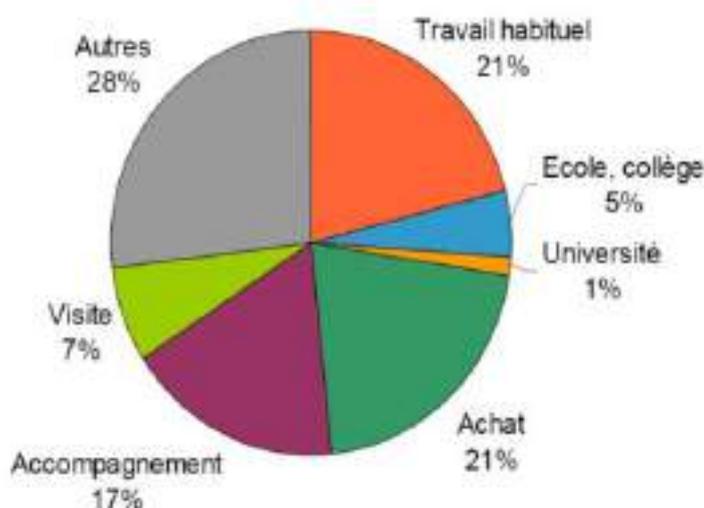
Plusieurs constats permettent de qualifier la capacité à se déplacer des Albigeois :

- **Un accès plutôt généralisé à la voiture :**
  - En moyenne, 90% de la population de plus de 18 ans dispose du permis de conduire.
  - Chaque personne possède en moyenne de 0,68 véhicule (contre 0,59 sur d'autres agglomérations) ; la motorisation est toutefois moins forte dans le cœur urbain, en particulier à Albi où la part de ménages ayant 2 voitures ou plus est la plus faible.
- **Une mobilité comparable à d'autres agglomérations similaires**
  - En moyenne un albigeois réalise 3,9 déplacements par jour.
  - 11 % des personnes ne se déplacent pas.
- **Des déplacements de courte distance :**
  - **Distance moyenne par déplacement assez courte, qui varie selon le mode utilisé : 3,6 km** (860 m pour un déplacement à pied, 2,2 km à vélo, 4,4 km en voiture).
  - **Déplacements les plus longs : ceux vers ou depuis le travail** (21 % des déplacements) avec une moyenne de 4,3 km (contre plus de 10km dans les grandes agglomérations).
  - **De courts déplacements effectués en voiture: 4,4 km en moyenne.** Les déplacements durent 13 minutes, ce qui est rapide et suppose des déplacements en moyenne courts et effectués dans des conditions de congestion limitée.

### • *Les motifs de déplacement*

**Les motifs de déplacements sont très diversifiés.** Il en ressort les points saillants suivants :

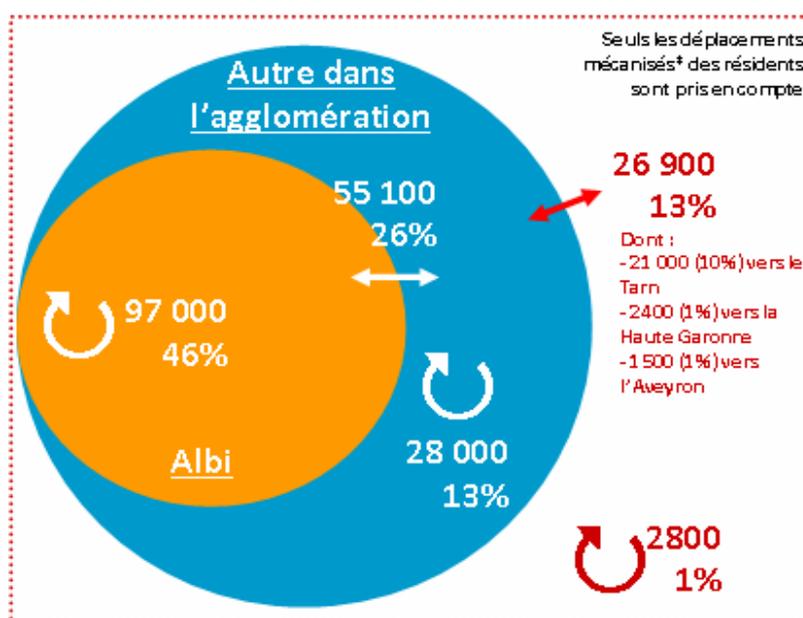
- Les déplacements domicile-travail représentent 21 % des déplacements, comme les achats.
- 17 % de déplacements ont pour motif l'accompagnement, notamment des enfants à l'école.
- 44 % des déplacements scolaires sont réalisés en automobile (élèves de plus de 11 ans).
- La voiture est davantage utilisée pour les motifs accompagnement, études supérieures et travail, que pour les motifs « achats » et « école, collège » qui recourent davantage aux transports collectifs.



## ● *Habitudes de déplacements*

- Des habitudes de mobilité caractérisées par un **usage prédominant de la voiture** (70% des déplacements) pour la plupart des motifs de déplacements et sur tout le territoire.
- **Une montée des modes alternatifs** qui représentent près d'un tiers des trajets en 2011 (28%, dont **22% pour la marche, 3.4% pour le vélo et moins de 3% pour les transports collectifs**).
- **Des habitudes de mobilité dans la moyenne des agglomérations de taille similaire**, en dehors des transports collectifs dont l'usage reste très faible.

## ● *Les flux*



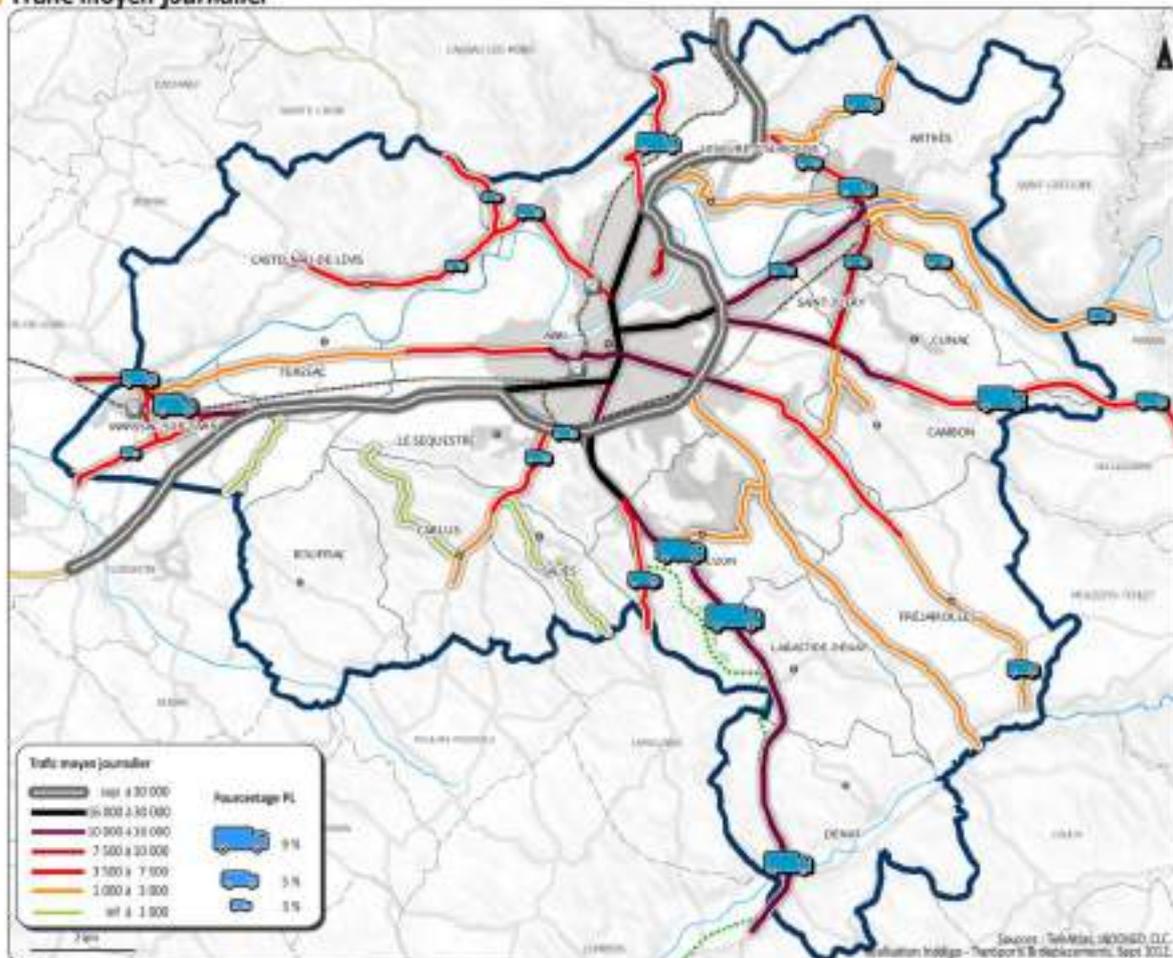
Répartition géographique des déplacements des habitants de l'Agglomération  
Source : Agglomération de l'Albigeois, EDVM 2011

- **86 % des déplacements internes au territoire** de la Communauté d'agglomération.
- Une **pointe du soir** nettement plus accentuée pour tous les modes, et en particulier pour l'usage de la rocade.
- **Un rôle très attractif de la ville d'Albi** : 72 % des déplacements en point d'origine, de destination ou les deux.
- **Un rayonnement important de l'agglomération** albigeoise qui attire de nombreux flux domicile-travail de nombreuses communes et intercommunalités alentours (Gaillac, Carmaux...) tandis qu'elle-même répond principalement à l'attraction de Toulouse.
- **Des flux touristiques essentiellement motorisés**, dont la Cité épiscopale est emblématique avec son potentiel annuel d'un million de visiteurs mais une mobilité des visiteurs qui se caractérise par :
  - un accès essentiellement automobile (et camping-car)
  - seul le car représente également une part significative des modes utilisés (4 %)
  - une provenance majoritairement locale (65 % de Midi-Pyrénéens) mais tout de même 24 % d'étrangers (surtout espagnols, britanniques et allemands).
  - de courts séjours (mais qui tendent à se rallonger) : 67 % de visites à la journée
  - une forte saisonnalité de juin à septembre, mais qui tend à s'étendre sur l'année.

- **Un trafic de centre-ville encore trop élevé**

La carte ci-dessous (septembre 2012) visualise les niveaux de trafic sur les principaux axes de l'agglomération et dans le cœur de ville.

**Trafic moyen journalier**



Les trafics sont particulièrement élevés sur la rocade et au centre-ville notamment sur l'ancienne RN 88 et l'avenue De Lattre de Tassigny.

Ces données sont à prendre avec précautions, car relevés au moment des travaux de doublement de la rocade d'Albi. Celle-ci est mise en service depuis 2015 et un fort report de transit de centre-ville vers celle-ci a pu être constaté, les points de congestion étant en 2017 essentiellement concentrés sur la RN 88 au niveau de l'Arquipeyre et sur la RD 612.

## 3. LES AMBITIONS DU PDU DE L'ALBIGEOIS

### 3.1 Les ambitions du PDU

La Communauté d'Agglomération s'est engagée dans la réalisation de son PDU volontaire avec pour objectif de proposer un panel d'offres alternatives à l'autosolisme visant à baisser le trafic automobile, limiter les nuisances environnementales, renforcer l'attractivité du territoire et améliorer la qualité de vie des habitants.

Pour cela, l'Agglomération, au travers de son PDU, a la volonté de **développer les modes alternatifs** par le biais d'un **rééquilibrage des modes dans l'espace public**, d'apporter des **alternatives attractives** et d'encourager les habitants et usagers du territoire communautaire vers ces alternatives sans pour autant rendre impossible le recours à la voiture.

L'ambition portée par le PDU vise à augmenter la pratique du vélo de plus de 50% et la pratique des transports collectif de 64%.

**L'ensemble du projet a pour objectif d'atteindre une diminution de l'usage de la voiture de près de 10% et des émissions de GES de 5,3% à technologies constantes (-29% si l'on tient compte des évolutions technologiques des motorisations).**

Cette ambition d'abaisser la pratique de la voiture, s'inscrit dans un contexte de croissance démographique impliquant une hausse de la mobilité. L'ambition du PDU est de diminuer l'usage de la voiture en absolu, dans un contexte de hausse de la mobilité. A l'horizon 2026, l'objectif est une diminution de plus de 10 000 déplacements quotidiens en voiture.

### 3.2 Les orientations stratégiques du PDU

**Les orientations transversales** : Il s'agit d'un cadre d'actions correspondant aux objectifs globaux du PDU ; on y retrouve les impératifs environnementaux, l'accessibilité et la diminution des risques routiers. L'ensemble des actions contenues dans le projet de PDU vise à contribuer à au moins l'une de ces orientations.

**Synthèse : les 3 orientations stratégiques transversales**

*Diminuer les impacts environnementaux liés aux déplacements*

*Proposer des solutions de mobilité accessibles à tous les habitants*

*Améliorer la sécurité des déplacements*

Les **orientations stratégiques thématiques (OS)** correspondent aux axes clef d'intervention propre au territoire, définis à partir des objectifs et enjeux identifiés par diagnostic du PDU.

Le diagnostic a mis en évidence la problématique d'engorgement du cœur de ville et les importantes opportunités qu'apportait la finalisation de la mise à 2x2 de la rocade pour repenser le fonctionnement du cœur de ville et apaiser les espaces centraux (**OS3**). Le développement d'alternatives à la voiture est désormais une priorité d'intervention, et cela à travers l'amélioration des conditions de déplacement à pied, à vélo et en transports collectif ou en véhicules à faibles émissions (**OS1**).

Les transports collectifs font l'objet d'un objectif d'intervention à part entière. Un renforcement de l'action publique doit être engagé pour doter l'agglomération d'un réseau attractif pour un public large, doté d'une image nouvelle et modernisée (**OS2**).

Le déploiement d'alternative est accompagné d'une forte articulation entre urbanisme et mobilité, s'appuyant notamment sur la compatibilité PLUI – PDU (**OS4**).

Pour accompagner les habitants et usagers du territoire, le PDU fait de l'accompagnement du changement de comportement en matière de mobilité (**OS6**) une orientation stratégique de son action.

Enfin la diminution du volume et de la distance parcourue par les biens et déchets, que ce soit en local ou à longue distance, est également un axe d'intervention du PDU (**OS5**) contribuant à l'ambition générale.

### Synthèse : les 6 orientations stratégiques thématiques

<b>OS1</b>	<b><i>Développer les alternatives à la voiture pour une ville multimodale</i></b>
<b>OS2</b>	<b><i>Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération</i></b>
<b>OS3</b>	<b><i>Soulager le cœur de l'agglomération du trafic de transit et prendre en compte l'évolution des besoins de mobilité par une structuration du réseau routier</i></b>
<b>OS4</b>	<b><i>Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui de la stratégie de mobilité</i></b>
<b>OS5</b>	<b><i>Atténuer les nuisances liées au transport de biens</i></b>
<b>OS6</b>	<b><i>Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité</i></b>

L'ensemble de ces orientations recouvre, d'une part, les 11 objectifs réglementaire que doivent obligatoirement traiter les PDU et, d'autre part, embrasse l'ensemble des enjeux d'intervention identifiés dans le cadre du diagnostic du PDU de l'Agglomération.

# 4. LE PLAN D' ACTIONS

## PREAMBULE

Sur la base du diagnostic, de l'état initial de l'environnement et des orientations, trois scénarios d'évolution ainsi qu'un état de référence ont été étudiés :

**L'état de référence** est la situation de mobilité observée en 2011.

**Le scénario 1** intègre toutes les actions engagées depuis 2011, et notamment toutes les actions engagées en matière de transports et de déplacement. Il intègre les grandes orientations d'aménagement du territoire, y compris le SCoT. Tous ces éléments sont intégrés dans l'évaluation environnementale comme des coûts-partis. Ils sont intégrés dans l'évaluation du PDU à travers l'état de référence.

**Le scénario 2a développe une stratégie basée sur un renforcement des transports en commun.** Elle suppose une transformation profonde des espaces publics et en particulier du partage de la voirie. La mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sous la forme d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), sur les grandes pénétrantes de l'agglomération suppose également une réduction forte de la place de la voiture et la création de véritables portes d'entrée au cœur d'agglomération avec l'aménagement de plusieurs parkings relais.

### 2a Scénario structuré autour des transports collectifs

Vers un réseau de bus à haut niveau de service

Stratégie de rabattement vers les axes forts

Contraintes de stationnement le long de ces axes

**Le scénario 2b propose une stratégie moins offensive en matière de transports en commun, mais plus large, en positionnant le vélo, l'auto-partage et le covoiturage comme des nouvelles solutions de mobilité à développer.** Au lieu d'agir sur la voirie et son partage par le biais de la mise en place d'un réseau de bus en site propre, le scénario 2b vise plutôt à améliorer la hiérarchisation de la voirie et à limiter les flux de transit en centre-ville. L'amélioration de la place du vélo est également un levier majeur pour repenser le partage de la voirie. En matière de transport en commun, le scénario intègre un réseau de bus modernisé (cadencé et hiérarchisé) doté de ponctuellement de site propre. Le réseau est également plus large et va jusqu'aux communes périphériques.

### 2b Scénario multimodal

Plan de circulation dissuadant le transit en centre ville

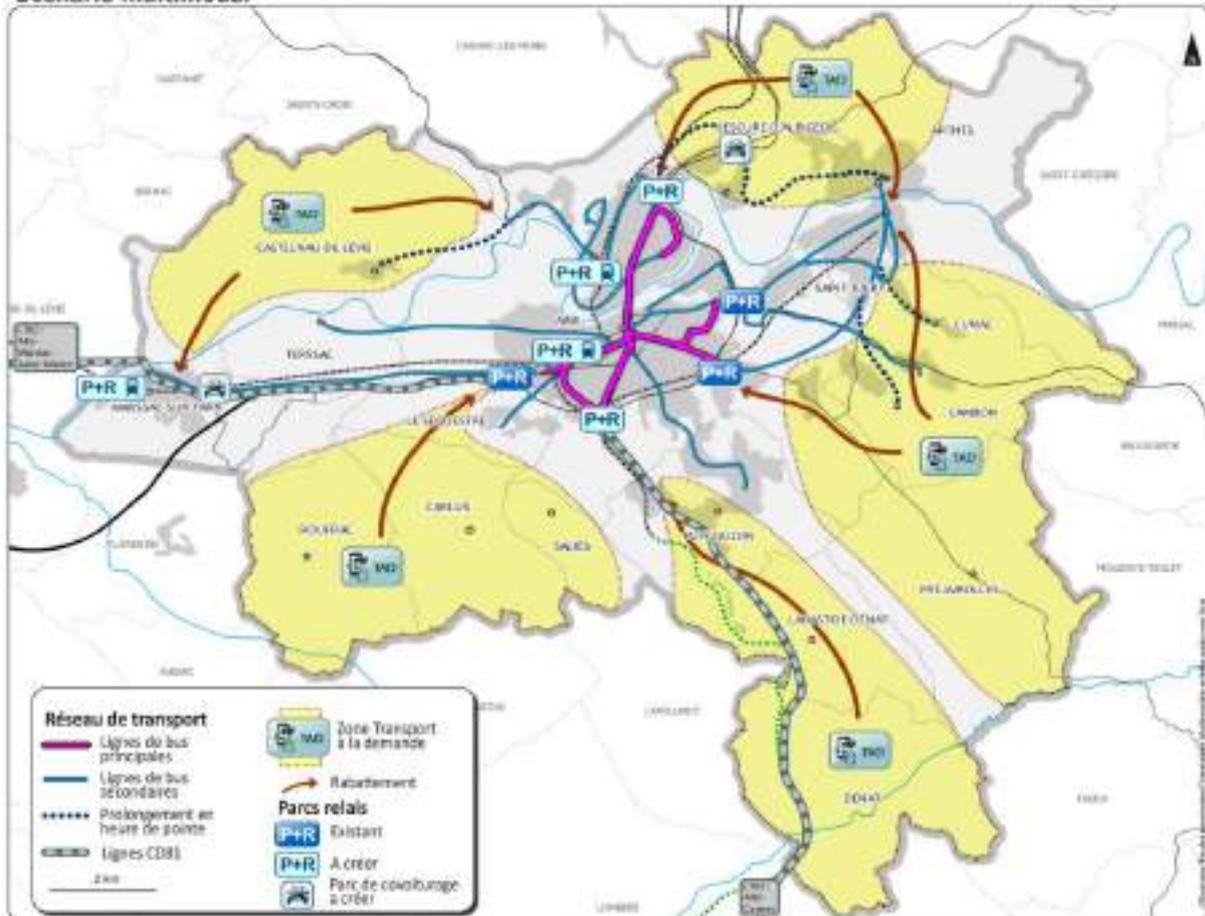
Réseau de bus hiérarchisé, maillé et cadencé

Mise en oeuvre de services à la mobilité : services vélo, autopartage...

Après analyse comparative des scénarios, le scénario 2b « stratégie multimodale » a été validé par les instances de pilotage et les élus communautaires.

Ce scénario est présenté de façon synthétique sur la carte suivante.

## Scénario multimodal



Le scénario retenu est décliné ci-après en actions réparties par orientations thématiques permettant un découpage unitaire des mesures concrètes à réaliser.

Pour chacune de ces actions est définie une enveloppe budgétaire, un planning prévisionnel ainsi que des indicateurs de suivi permettant d'apprécier l'avancement des projets et leur mise en œuvre ainsi que la capacité des réalisations à répondre aux objectifs visés.

Les actions sont les mesures concrètes et précises pour atteindre les objectifs stratégiques. Elles sont pour la majeure partie chiffrées et programmées dans le temps. Le plan d'action se décompose en **36 actions** ayant pour certaines des sous décompositions.

Par souci de cohérence et de lisibilité, **les actions sont rattachées à leurs orientations stratégiques thématiques**. Elles contribuent toutes par ailleurs à une ou plusieurs orientations stratégiques transversales (environnement, accessibilité, sécurité).

### 4.1 Développer les alternatives pour une ville multimodale (OS1)

L'organisation du territoire doit évoluer vers une plus grande place offerte aux modes alternatifs de déplacements pour l'ensemble des déplacements. La diminution de la dépendance à la voiture passe par une meilleure organisation du territoire, une plus grande place donnée aux modes actifs, aux nouveaux usages de la voiture pour ainsi offrir aux populations des possibilités de mobilités autres que la voiture en « solo » thermique, pour un maximum de déplacements.

Par ailleurs, le système de mobilité du PDU tend à faciliter et encourager les déplacements intermodaux, c'est-à-dire, ceux utilisant un mode puis un autre dans les mêmes déplacements.

Les 12 actions développées dans cette orientation stratégique :

### **Action 1 : aménager un pôle d'échanges multimodal à la gare Albi-ville**

- ✓ Intégration fonctionnelle des réseaux TC, deux-roues, piétons, taxis, voitures
- ✓ Intégration du PEM dans un projet urbain plus large du quartier Gare
- ✓ PEM organisé en lien avec le site de Jean-Jaurès
- ✓ Déplacement des terminus des lignes interurbaines vers la gare Albi-ville
- ✓ Equipements d'information voyageurs multimodale
- ✓ Services à la mobilité (location vélos, consignes, ....)

### **Action 2 : aménager de nouvelles aires de co-voiturage**

2 nouveaux sites : Rieumas, Gaillaguès (RN88)

### **Action 3 : créer de nouveaux parcs-relais**

2 nouveaux sites : Echangeur rocade/route de Castres, Avenue A. Thomas (Albi)  
1 extension : P+R Caussels

### **Action 4 : développer le co-voiturage**

- ✓ Référencer les aires - Sensibiliser et accompagner à la pratique
- ✓ Etudier un outil de mise en relation

### **Action 5 : développer l'autopartage**

- ✓ Créer des conditions favorables à l'implantation d'acteurs d'auto-partage
- ✓ Mettre à disposition de l'espace public - Communiquer

### **Action 6 : mettre en œuvre le schéma directeur cyclable communautaire**

- ✓ Aménager les axes prioritaires du SDCC : vers Saint-Juéry, le long de la rocade d'Albi, vers la voie verte Albi-Castres, vers Marssac
- ✓ Aménager les axes secondaires en fonction des programmes de voirie

### **Action 7 : étudier la création d'un réseau de voies express vélo dans la partie la plus urbaine de l'Agglomération**

La voie express vélo (VEV) est une piste cyclable qui offre aux cyclistes un haut niveau de confort et de sécurité ainsi que la priorité aux intersections.

- ✓ Expérimenter la réalisation de voies express vélo
- ✓ Elaborer un schéma directeur des voies express complémentaire au schéma directeur cyclable

### **Action 8 : apporter des services vélo aux habitants et aux étudiants**

- ✓ Renforcer les services existants (bourse aux vélos, cyclo, vélo-école..)
- ✓ Déployer 100 arceaux/an + consignes sur sites multimodaux
- ✓ Etudier un service location de vélo grand public
- ✓ Etudier la création d'une Maison du vélo

### **Action 9 : développer la marchabilité des centres-villes et des centres bourgs**

- ✓ Dégager de l'espace pour les modes doux dans les centres-villes et les centres-bourgs
- ✓ Renforcer l'accessibilité et le confort des parcours piétons
- ✓ Instaurer un plan de jalonnement piéton encourageant la marche

### **Action 10 : prendre en compte le vieillissement de la population et les problématiques de mobilité liées**

- ✓ Coordonner les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports et le Programme Local de l'Habitat (PLH)
- ✓ Repérer les besoins de mobilité des aînés, en lien avec les CCAS
- ✓ Adapter l'offre de transport et les services à la mobilité
- ✓ Développer une communication spécifique

### **Action 11 : développer un urbanisme propice aux modes alternatifs**

- ✓ Privilégier la densité urbaine et la mixité des fonctions urbaines (PLH)
- ✓ Imposer des orientations au PLUi :
  - densification,
  - stationnement,
  - perméabilité des ilots urbains,
  - emplacements réservés pour infrastructures

### **Action 12 : déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques**

Opération réalisée dans le cadre de l'appel à projet national de déploiement de bornes électriques publiques

## **4.2 Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération (OS2)**

L'organisation du territoire doit évoluer vers une plus grande place offerte aux modes alternatifs de déplacements pour l'ensemble des déplacements. Le réseau de transport collectif est un élément essentiel de cette politique. Le projet de PDU vise à prolonger et renforcer l'effort de modernisation opéré sur le réseau ces dernières années.

Cette modernisation porte sur plusieurs pans complémentaires de l'organisation du système de transports : réorganisation du réseau, amélioration de la lisibilité, amélioration de la vitesse commerciale, évolution de la logique tarifaire et communication autour du réseau.

L'ensemble de cette stratégie sert la logique d'ensemble de report modal, notamment en attirant de nouveaux publics dans le réseau et en développant l'intermodalité autour du réseau.

### **Action 13 : déployer un réseau de bus attractif et hiérarchisé**

### **Action 14 : adapter le transport à la demande (TAD)**

Réorganiser, hiérarchiser et améliorer les fréquences des lignes de bus :

- ✓ lignes principales : 15' à 20' – itinéraires directs – information voyageurs – dessertes parcs relais
- ✓ lignes secondaires : 30' à 60' – itinéraires moins directs – zones moins denses

Transport à la demande :

- ✓ permettre des déplacements de bourg à bourg
- ✓ créer des lignes virtuelles sur les fins de lignes de bus régulières

### **Action 15 : aménager des voies réservées aux bus**

- ✓ Aménager des voies bus sur les lignes principales du réseau à Albi

### **Action 16 : installer des dispositifs de priorisation des bus aux carrefours à feux**

- ✓ Installer des systèmes donnant la priorité aux bus sur les lignes principales
- ✓ Pont Neuf : Prioriser les bus s'engageant sur le pont depuis le bd de Strasbourg

### **Action 17 : adapter la grille tarifaire**

- ✓ Réorganiser la grille tarifaire sous une forme simplifiée

### **Action 18 : mettre en place une tarification commune aux différents réseaux de transports**

- ✓ Permettre l'utilisation des titres de transports urbains pour voyager en TER à l'intérieur de l'agglomération
- ✓ Etudier avec la Région la mise en œuvre d'une tarification combinée

### **Action 19 : mettre en œuvre de nouvelles procédures d'achat des titres**

- ✓ Permettre l'achat de titres par internet - Installer des distributeurs automatiques - Expérimenter la dématérialisation de la vente à bord

### **Action 20 : développer l'information voyageurs du réseau de transports urbains**

- ✓ Application smartphone avec des services multimodaux - site internet dédiée aux transports et à la mobilité
- ✓ Bornes d'information voyageurs - écrans à bord des bus

### **Action 21 : moderniser le parc de bus et diversifier les motorisations**

Remplacer progressivement les bus thermiques - Mettre en service des bus hybrides - Tester des véhicules à faible émission

### 4.3 Soulager le cœur de l'agglomération du trafic de transit et prendre en compte l'évolution des besoins de mobilité par une structuration du réseau routier (OS3)

La stratégie générale visant développer les alternatives à la voiture nécessite d'apaiser les espaces centraux et de dégager ponctuellement de l'espace pour les transports collectifs.

Cette politique de ne peut être mise en œuvre sans une ambition en matière d'organisation du réseau routier visant à mieux utiliser le réseau structurant (notamment la rocade) et à diminuer les flux non obligés dans les zones résidentielles et les zones centrales de l'agglomération. Le volet circulation doit donc servir la stratégie de mobilité du PDU.

Par ailleurs, au regard de la croissance démographique du territoire, le PDU prévoit le lancement de l'étude d'un nouvel ouvrage de franchissement sur le Tarn en aval d'Albi.

#### Action 22 : étudier un nouvel ouvrage de franchissement du Tarn

- ✓ Répondre aux objectifs de densification urbaine et de croissance démographique
- ✓ Soulager le cœur de l'agglomération du trafic de transit en s'appuyant sur la rocade et une nouvelle infrastructure de franchissement du Tarn
- ✓ Connecter le nord-ouest de l'agglomération au réseau principal
- ✓ Anticiper les restrictions de circulation nécessaires sur le Pont-vieux

#### Action 23 : hiérarchiser le réseau routier

Définir une organisation et une hiérarchisation du réseau routier de l'agglomération :

- ✓ Réseau primaire : concentrer la majeure partie du trafic ;
- ✓ Réseau secondaire : accueillir le trafic local - dissuader les déplacements longue distance et la vitesse.
- ✓ Traiter de façon homogène les voiries de même typologie

#### Action 24 : renforcer le maillage du territoire

Identifier et renforcer les liaisons directes entre communes, tous modes confondus

#### Action 25 : établir un nouveau plan de jalonnement

Elaborer un nouveau plan de jalonnement en fonction de la hiérarchisation des voies

#### Action 26 : sécuriser les entrées de bourg et les zones à risques

- ✓ Aménager les entrées de bourg de l'Agglomération
- ✓ Traiter les carrefours et les sections à risques
- ✓ Traiter les largeurs de voirie afin de ne pas créer d'appel de vitesse
- ✓ Etude de l'aménagement d'entrée d'agglomération sur la RD 612

### **Action 27 : Aménager des zones 30 dans les centres villes et les centres-bourgs**

- ✓ Apaiser et sécuriser le réseau de voirie pour favoriser les modes doux

La mise en zone 30 de voiries concerne :

- ✓ Les zones résidentielles sans vocation de transit
- ✓ Les abords d'écoles (y compris sur les axes de transit)
- ✓ Les sections de voirie de transit où la vie locale est prépondérante

Accompagner les mises en zone 30 par des actions de sensibilisation

## **4.4 Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui de la stratégie de mobilité (OS4)**

L'atteinte des objectifs du projet de PDU ne peut reposer uniquement sur la création de services de mobilité nouveaux. La cohérence entre urbanisme et transport est une nécessité pour que le plus grand nombre des déplacements aient une alternative possible à la voiture.

La politique de stationnement est un autre levier clef de report modal. Le PDU s'emploie à poursuivre les dynamiques installées en matière de stationnement dans le cœur de ville. Cette politique s'appuie sur la mise en œuvre d'une organisation lisible d'un système de stationnement : parkings centraux, parkings péricentraux, P+R.

Ces deux leviers sont donc des éléments essentiels de projet de PDU.

### **Action 28 : Poursuivre une politique de stationnement pour les actifs**

Proposer aux actifs motorisés des solutions en dehors de la zone de stationnement réglementée de surface, en s'appuyant sur :

- ✓ Le développement de l'offre des parkings relais et de co-voiturage
- ✓ Les parkings en ouvrage en adaptant des tarifs préférentiels
- ✓ La valorisation des parkings péricentraux gratuits existants ou à créer

### **Action 29 : Réglementer et contrôler le stationnement (zonage, tarification, PLUI, moyens de contrôle)**

- ✓ Définir à la parcelle et/ou par logement, des plafonds/planchers de places de stationnement voiture/vélos
- ✓ Poursuivre la politique de contrôle du stationnement
- ✓ Mise en place de la réforme sur la décentralisation et dépenalisation du stationnement.

### **Action 30 : Mesurer et suivre le stationnement**

- ✓ Mettre en place un observatoire du stationnement
- ✓ Constituer une base de données sur le stationnement, source d'informations objectives et opposables.

## 4.5 Atténuer les nuisances liées aux transports de biens (OS5)

Les transports de biens sont générateurs de nuisances et d'émission dans l'agglomération. Le PDU a pour objectifs d'actionner les leviers territoriaux qui pourront atténuer ces nuisances et amorcer un avenir moins impactant sur ce volet, en agissant sur les volumes transportés et sur le choix modaux des transporteurs et livreurs.

Cette orientation stratégique sectorielle est portée par deux actions :

### Action 31 : diminuer les émissions liées aux flux de marchandises et de biens générées par les personnes et les entreprises

Agir sur les volumes transportés, les distances parcourues et les modes de livraison (dernier kilomètre) en expérimentant différentes actions.

### Action 32 : Favoriser en ville les modes de livraison à basse émission

Faciliter l'accès des véhicules de livraison à faible émission (gaz, électrique, vélo triporteur) :

- ✓ Instaurer une carte véhicule de livraison propre
- ✓ Mettre en œuvre des plages horaires différenciées selon les catégories de véhicule
- ✓ Organiser des espaces de livraisons dédiés à ces véhicules

## 4.6 Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité (OS6)

L'ensemble des actions du PDU doivent être accompagnées pour générer une réelle dynamique de report modal. La création d'une offre ou d'un service est nécessaire pour générer un report modal, mais n'est pas suffisante pour toucher un public large, notamment les automobilistes les plus ancrés dans leurs habitudes. La communication, la valorisation des comportements vertueux, l'encouragement et la sensibilisation aux lieux clef de la mobilité que sont les entreprises (PDE, PDA, PDIE) peuvent avoir des impacts très importants sur la mobilité. A titre d'exemple, les PDE peuvent générer jusqu'à 20% de report modal dans une entreprise.

La modernisation de la stratégie de communication du réseau de transport fait également partie de l'accompagnement du changement. En effet, la modernisation de l'image d'un réseau amène généralement des non usagers à s'interroger sur la nouveauté et ainsi de reconsidérer leurs habitudes de mobilité.

Le PDU se dote donc d'un volet dédié à l'accompagnement des changements de comportement en matière de mobilité.

### Action 33 : accompagner les démarches « plan de déplacements entreprise » et « plan de déplacements administration »

- ✓ Inciter au lancement de démarches de PDE et PDIE
- ✓ Disposer d'un poste d'animateur de la mobilité au sein de l'agglomération afin de mener des actions d'information et de sensibilisation des entreprises et administrations

**Action 34 : Développer la politique commerciale du réseau de transport**

**Action 35 : Valoriser les alternatives à la voiture en ville par une communication volontaire**

- ✓ Assurer la promotion du réseau de transport
- ✓ Sensibiliser régulièrement le grand public en valorisant les atouts des modes : vélo = santé, économie, écologie
- ✓ Identifier le réseau de transport avec un nom commercial et une notion de marque à l'ensemble des services de mobilité mis en œuvre

**Action 36 : Suivre la mise en œuvre du plan d'action du PDU**

Créer un comité de suivi du PDU avec les principaux acteurs : Agglomération, Communes, Département, Région, SNCF, Etat, ADEME, Associations

# 5. PROGRAMMATION

## 5.1 Calendrier

Le PDU est le document définissant la politique de mobilité pour la période 2017 – 2026. Pour chaque action est défini un calendrier de mise en œuvre.

Ce calendrier pourra être amené à évoluer lors de l'évaluation à 5 ans du PDU.

## 5.2 Coûts prévisionnels du PDU

Dans le cadre de l'élaboration du PDU, un budget estimatif a été établi pour chaque action. Ce budget estimatif comptabilise l'ensemble des études à engager ainsi que l'ensemble des travaux faisant partie du projet de PDU.

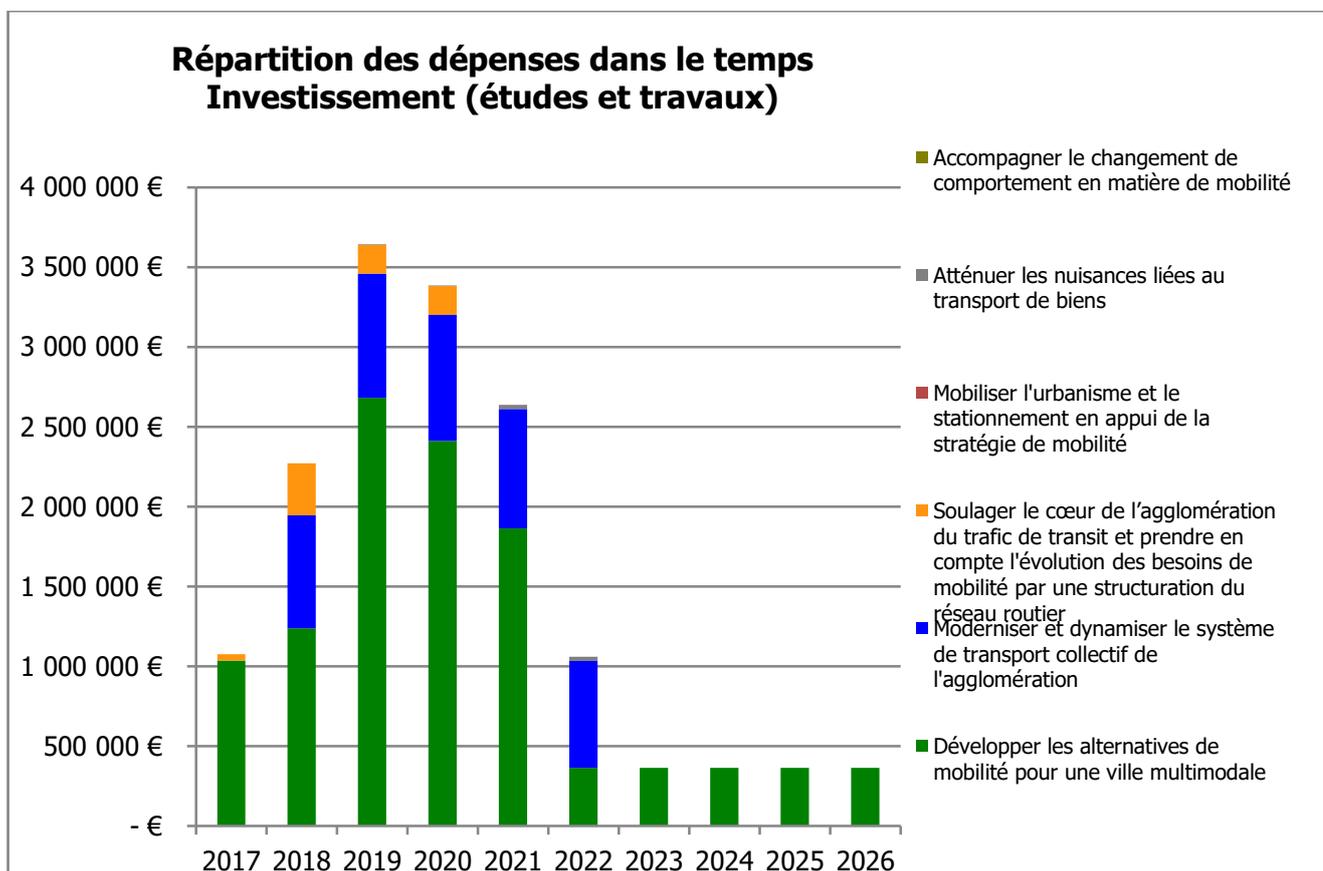
L'évaluation financière présentée est globale et comprend les dépenses à engager par l'ensemble des collectivités, autorités organisatrices et gestionnaires de voirie partenaires pour la réalisation des actions du PDU.

Certaines actions seront réalisées dans le cadre des enveloppes annuelles affectées aux travaux de voirie et d'aménagement de l'espace public. Ces opérations seront en cohérence avec les actions du PDU. Cette enveloppe s'élève aujourd'hui à 4,2 M € HT par an. L'évaluation financière du PDU n'intègre pas ces montants.

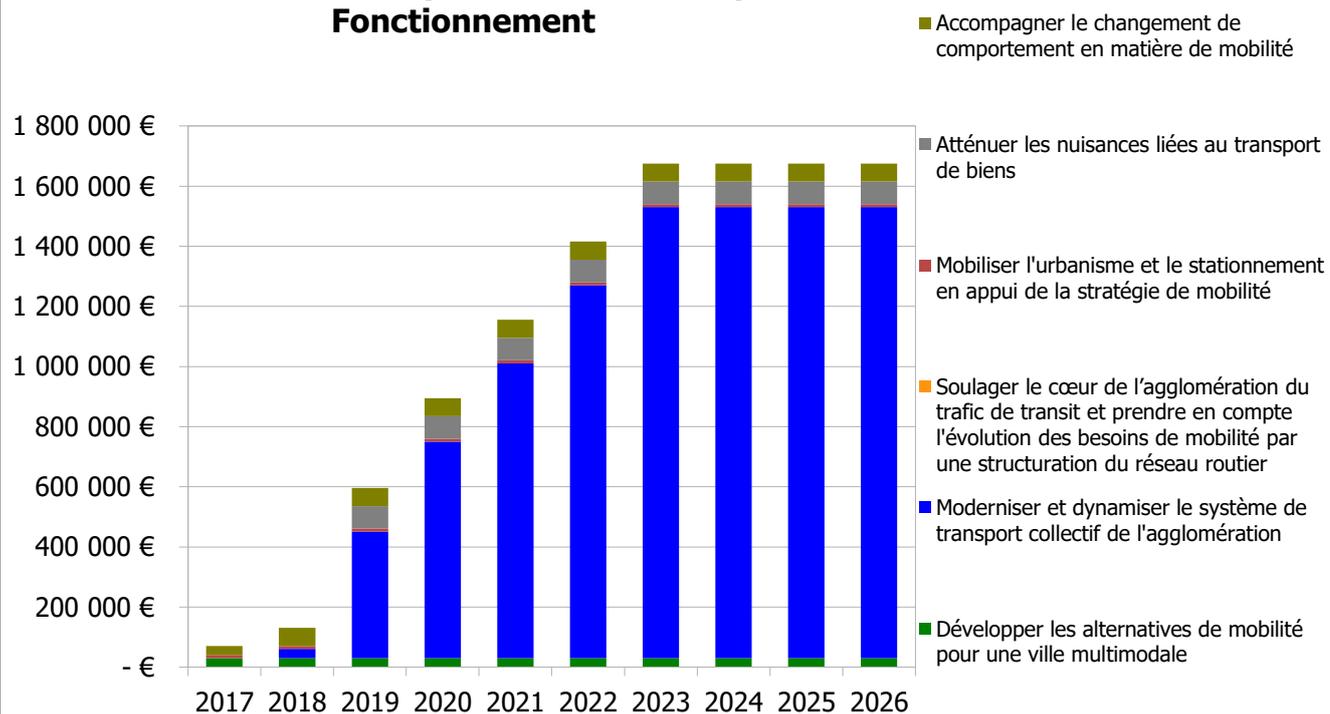
La réalisation du programme d'actions reste cependant également conditionnée à l'évolution des ressources de la collectivité.

Les graphiques ci-dessous correspondent à la répartition annualisée indicative des dépenses d'investissement et de fonctionnement, au regard du planning indiqué dans les fiches actions.

Les coûts de fonctionnement (généralement annuels) induits par chaque action ont été distingués des coûts d'investissement proprement dits (travaux, études, fournitures...).



## Evolution des dépenses dans le temps Fonctionnement



# 6. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

## 6.1 Evaluation comparative

L'analyse comparative sert dans le processus de décision à sélectionner le meilleur scénario, mais surtout à justifier ce choix au regard de l'environnement, afin que le scénario retenu soit celui le plus vertueux du point de vue environnemental.

### ● Conséquence sur les parts modales

En proposant une offre en transport en commun très performante et particulièrement concurrentielle à la voiture, le scénario 2a aura un effet plus fort en matière d'évolution de la part modale du bus, mais un effet plus limité en matière de réduction des kilomètres parcourus en voiture.

Le fait que le scénario 2b multimodal intègre des actions en faveur de l'auto-partage et du covoiturage constitue une différence stratégique de taille avec le scénario 2a. En insistant sur le comportement de déplacement et l'évolution du rapport à la voiture individuelle, le scénario 2b propose une action plus globale et plus large. Avec l'accès à un réseau du bus performant et qui n'est pas réservé uniquement au centre-ville, le scénario 2b possède une dimension comportementale plus développée.

Evolution des parts modales (en %) des scénarios par rapport à la situation de référence en 2011

modes	Situation 2011	Scénario 1	Stratégie BHNS	Stratégie Multimodale - Projet de PDU
VP conducteur	57,1%	55,9%	51,6%	61,6%
VP passager	10,6%	10,8%	11,0%	11,5%
TCU	2,1%	2,3%	4,4%	3,4%
Autres TC	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
Autres modes mécanisés	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
Marche à pied	24,8%	25,0%	26,2%	26,2%
Bicyclette	3,8%	4,4%	5,2%	5,8%
Deux-roues motorisés	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%

### ● Conséquences environnementales

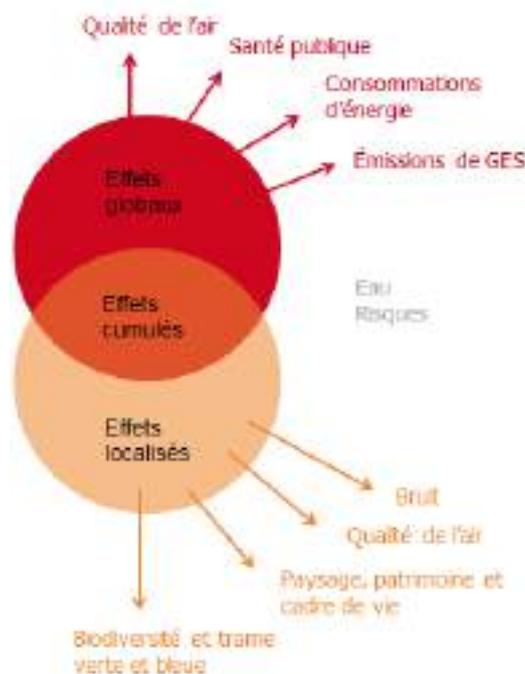
	Scénario 2a	Scénario 2b
Consommations d'énergie et émissions de GES	Report modal important dû à la mise en place d'un TCSP performant	Baisse des kilomètres parcourus en VP grâce à une desserte performante des villes périphériques
Qualité de l'air	Amélioration significative de la qualité de l'air aux abords des axes aménagés pour le TCSP	Amélioration globale de la qualité de l'air dans le cœur d'agglomération grâce à une réduction des flux de transit
Bruit	Réduction du bruit au niveau des axes aménagés pour le TCSP	Logique de pacification plus large du cœur d'agglomération qui bénéficierait à une plus large population
Consommation d'espace	Fort pouvoir de densification dans le cœur d'agglomération et nette amélioration du partage de la voirie sur les axes aménagés pour le TCSP	Report des populations vers les périphéries urbaines mais intéressant dans une logique de densification des villes et bourgs périurbains (lien transport et urbanisation) Evolution du partage de la voirie grâce à un travail plus global sur la hiérarchisation de la voirie à l'échelle du territoire et la diminution des flux de transit dans les cœurs urbains Déploiement plus aisé de la politique d'aménagements cyclables
Paysages et patrimoine	Fort potentiel de renouvellement urbain (paysager) aux abords des axes accueillant le TCSP	La stratégie constitue une offre de découverte du territoire

Milieux naturels et biodiversité	Potentiel de renforcement et de développement de la trame verte en milieu urbain à travers le réaménagement des axes concernés par le TCSP	Potentiel de réduction des impacts négatifs des épisodes de pollution à l'ozone sur la végétation (peu vérifiable)
Risques et santé	Amélioration de la qualité de l'air aux abords des axes aménagés pour le TCSP	Augmentation plus forte de la pratique du vélo qui a des effets positifs sur la santé
Eau	Pas d'impact significatif	Pas d'impact significatif
Résultat global	++	+++

## 6.2 Evaluation des actions du scénario retenu

Le scénario retenu un scénario centré sur l'intermodalité.

Le plan d'actions est évalué de manière qualitative et non pas quantitative. Les actions sont évaluées par rapport à leur capacité à agir sur les leviers environnementaux.

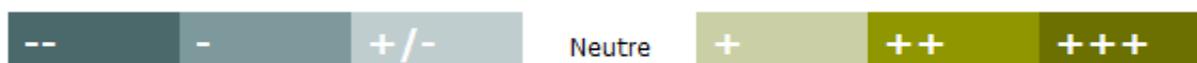


Ces leviers sont :

Levier	Thématiques impactées
La réduction des kilomètres parcourus	Air, énergie-climat, bruit, santé
Le report modal vers les TC	Air, énergie-climat, bruit, santé
Le développement des véhicules propres	Air, énergie-climat, bruit, santé
L'augmentation de la pratique des modes actifs	Air, énergie-climat, bruit, santé, paysages patrimoine et cadre de vie
La réduction localisée des flux et des nuisances	Air, bruit, santé, paysages patrimoine et cadre de vie
L'aménagement des espaces publics	Paysages patrimoine et cadre de vie, biodiversité et trame verte et bleue
La consommation et le partage de l'espace	Air, bruit, santé, paysages patrimoine et cadre de vie
L'amélioration de la sécurité	Santé

Les impacts étant qualifiés et non quantifiés, leur poids est représenté par une échelle de valeur allant des impacts très négatifs aux impacts très positifs. Chaque impact négatif fait l'objet de mesures d'accompagnement (évitement, réduction, compensation).

*Echelle de valeur utilisée dans l'évaluation du plan d'action*



### 6.2.1 EVALUATION DES ORIENTATIONS STRATEGIQUES

	Air	Bruit	GES	Conso d'espace	TVB	Paysage patrimoine	Eau	Risques
<b>Orientation 1 :</b> Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale	++	+++	++	+/-	+	+++		
<b>Orientation 2 :</b> Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération	+++	+++	+++			+		
<b>Orientation 3 :</b> Soulager le cœur de l'agglomération du trafic de transit et prendre en compte l'évolution des besoins de mobilité par une structuration du réseau routier	+	++	+	++	+/-	+	+/-	
<b>Orientation 4 :</b> Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui la stratégie de mobilité	+	+	++	+		+		
<b>Orientation 5 :</b> Atténuer les nuisances liées au transport de biens	+	++	++					
<b>Orientation 6 :</b> Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité	++	+	++	+				

## 6.2.2 EVALUATION DES ACTIONS

Action	Réduction des kilomètres parcourus en voiture	Report modal global	Réduction localisée des flux / des nuisances	Développement des véhicules propres	Hausse des modes actifs (santé)	Aménagement de l'espace public	Consommation et partage de l'espace	Amélioration de la sécurité
1 : PEM de la Gare								
2 : aires de covoiturage								
3 : P+R								
4 : développement du co-voiturage								
5 : autopartage								
6 : SD cyclable								
7 : VEV (étude)								
8 : Services vélo								
9 : marchabilité								
10 : vieillissement								
11 : urbanisme et modes alternatifs								
12 : Bornes de recharge								
Action	Réduction des kilomètres parcourus en voiture	Report modal global	Réduction localisée des flux / des nuisances	Développement des véhicules propres	Hausse des modes actifs (santé)	Aménagement de l'espace public	Consommation et partage de l'espace	Amélioration de la sécurité
13 : réseau de bus								
14 : TàD								
15 : Voies bus								
16 : priorisation des bus								
17 : grille tarifaire								
18 : tarification commune								
19 : procédures d'achat								
20 : information voyageurs								
21 : parc de bus								
Action	Réduction des kilomètres parcourus en voiture	Report modal global	Réduction localisée des flux / des nuisances	Développement des véhicules propres	Hausse des modes actifs (santé)	Aménagement de l'espace public	Consommation et partage de l'espace	Amélioration de la sécurité
22 : franchissement du Tarn (étude)								
23 : hiérarchie du réseau routier								
24 : maillage du territoire								
25 : plan de circulation								
26 : sécurisation								
27 : aménagement de zones 30								

*\*En hachuré, les impacts liés à des études*

Action	Réduction des kilomètres parcourus en voiture	Report modal global	Réduction localisée des flux / des nuisances	Développement des véhicules propres	Hausse des modes actifs (santé)	Aménagement de l'espace public	Consommation et partage de l'espace	Amélioration de la sécurité
28 : stationnement des actifs								
29 : réglementation et contrôle								
30 : mesure et suivi du stationnement								

Action	Réduction des kilomètres parcourus en voiture	Report modal global	Réduction localisée des flux / des nuisances	Développement des véhicules propres	Hausse des modes actifs (santé)	Aménagement de l'espace public	Consommation et partage de l'espace	Amélioration de la sécurité
31 : émissions des flux de marchandises								
32 : modes de livraison à basse émission								

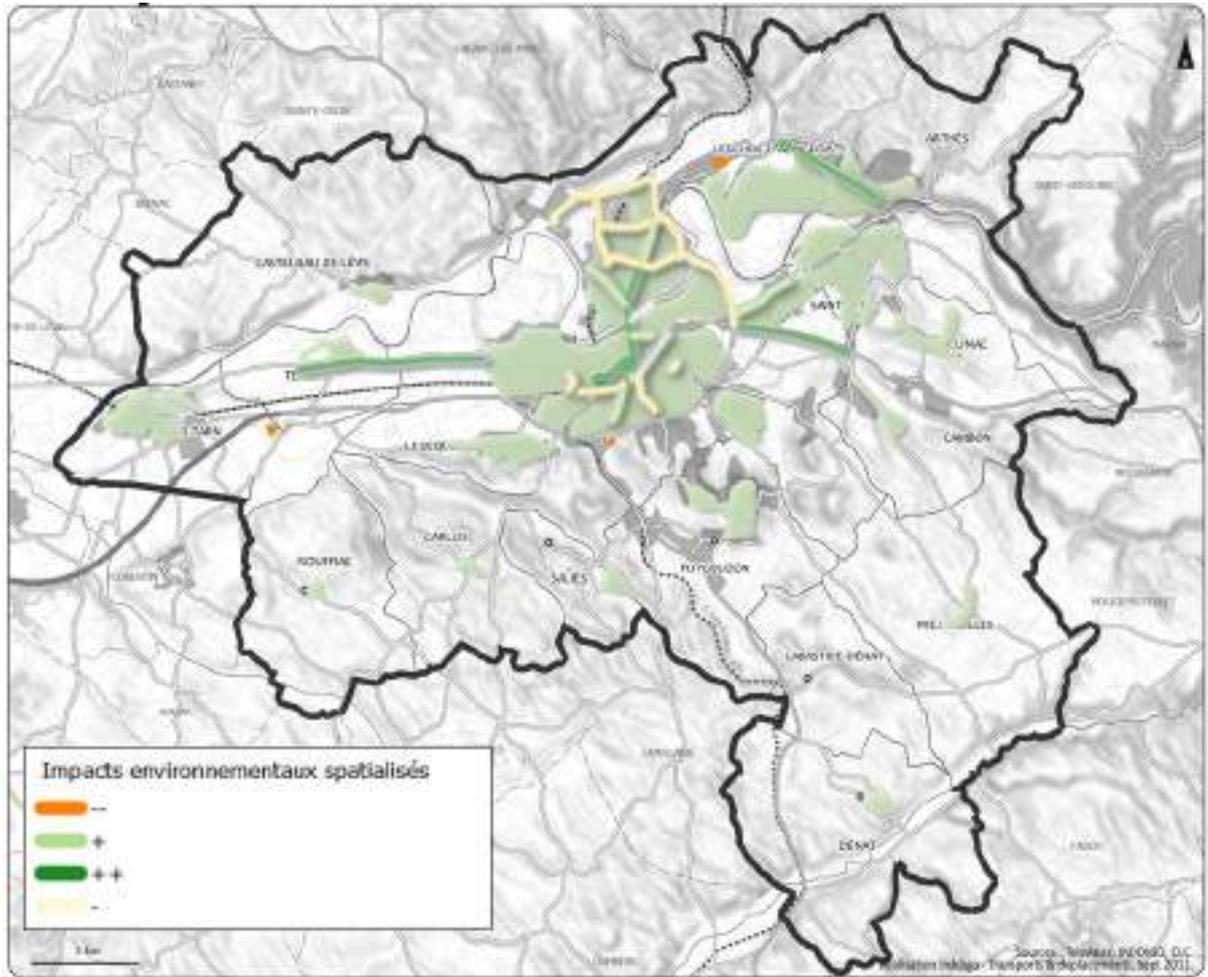
Action	Réduction des kilomètres parcourus en voiture	Report modal global	Réduction localisée des flux / des nuisances	Développement des véhicules propres	Hausse des modes actifs (santé)	Aménagement de l'espace public	Consommation et partage de l'espace	Amélioration de la sécurité
33 : démarches PDE/PDA								
34 : politique commerciale du réseau de transports								
35 : valorisation des alternatives à la voiture en ville								
36 : suivi et mise en œuvre du PDU								

### 6.2.3 SPATIALISATION DES IMPACTS

La carte ci-dessous synthétise les impacts localisables du PDU, c'est-à-dire les impacts locaux. Sont pris en compte dans cette carte :



- Les axes qui vont voir leur partage modifié au profit des transports en commun, des vélos et de la marche : réduction des nuisances sonores et des pollutions de proximité
- Les secteurs qui vont bénéficier d'une pacification du trafic et d'un travail sur la sécurisation des personnes (en particulier les zones 30)
- Les axes qui vont absorber un trafic supérieur dans le futur, en lien avec une modification de la hiérarchisation de la voirie et de la révision du plan de circulation : augmentation des nuisances et mise en place d'une stratégie d'adaptation
- Les secteurs où du stationnement dédié au covoiturage (aires) ou à un report modal sur les transports en commun (P+R) est prévu (consommation d'espace et impacts sur l'eau par ruissellement des eaux pluviales)



## 7. CONCLUSION

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération albigeoise pose les bases d'une évolution des mobilités et engage en cela l'évolution de la qualité environnementale du territoire. Cet engagement est considéré à travers l'évaluation environnementale comme positif.

Il permet d'amener à terme à une réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Du point de vue global, le PDU arrive à agir sur les émissions liées aux déplacements des particuliers. Il vise également les flux liés aux mouvements de marchandises dans la même logique.

Il permet surtout de se doter de moyens de déplacement qui puissent à terme absorber l'évolution de la demande, y compris du point de vue quantitatif en lien avec les évolutions démographiques. L'évolution de la demande est également cadrée par une politique permettant de la faire évoluer vers les modes actifs et la mutualisation des moyens de transports (multimodalité voiture + bus ou voiture + vélo, covoiturage et auto-partage). Cette stratégie est particulièrement importante pour toucher les déplacements de moyenne distance (entre 1 et 4km), ainsi que les zones rurales.

C'est le sens même du scénario retenu qui cherche un équilibre entre les investissements sur les infrastructures et les moyens, et une portée pédagogique et comportementale.

Le PDU n'est pas pour autant sans impacts négatifs. Néanmoins, ces impacts sont très localisés et il est possible de chercher à les réduire ou à les compenser à travers la mise en place de mesures adaptées et inscrites au PDU. À cet effet, des travaux complémentaires (chantiers, études) devront être engagés pour trouver des solutions adaptées.

Les impacts a priori négatifs de certaines actions auront pourtant indirectement une portée positive (à titre d'exemple : création de P+R) et sont également pris en compte dans une logique d'anticipation.

L'ensemble des mesures définies dans l'évaluation environnementale pour éviter, réduire et compenser les impacts prévisibles comme potentiels seront intégrées au dispositif de suivi du PDU.

Le PDU aura un effet sensible, au-delà de ses impacts visibles et mesurables que sont l'accidentologie et la protection des personnes, la réduction de la pollution et du bruit. Les modifications apportées sur le partage des modes dans le cœur d'agglomération vont contribuer à faire évoluer le confort des espaces extérieurs. Elles auront également un effet sur les logements (confort, valeur immobilière) qui se trouvent dans des secteurs ou sur des axes concernés par une politique de pacification.

Le PDU aura un impact sur les espaces publics et leur confort. Il aura également un impact sur les habitudes de déplacement et sur les modes de vie. Il aura donc une portée en matière de cadre de vie au sens large ou en matière de bien-être.

L'augmentation des modes actifs, la réduction des nuisances sonores et l'amélioration de la qualité de l'air devraient quant à eux avoir un impact positif plus direct sur la santé.