



PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Pièce n°1

28 septembre 2017

Page laissée vide

SOMMAIRE

PARTIE 1 / LE PROJET DE PDU.....	5
1. Préambule	6
1.1 Rappel réglementaire.....	6
1.2 L'Etat des lieux des plans, schémas et programmes en vigueur, et de leurs objectifs en lien avec le PDU.....	9
1.2.1 Les lois « Grenelle »	10
1.2.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Albigeois (SCOT)	11
1.2.3 Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie Midi Pyrénées (SRCAE)	12
1.2.4 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).....	13
1.2.5 Le Plan Climat Energie Territoire (PCET)	14
1.2.6 Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).....	15
1.2.7 Le Plan Local d'Habitat (PLH)	15
1.2.8 Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).....	16
1.3 Le périmètre	17
1.4 Le processus d'élaboration du PDU	18
2. diagnostic : état des lieux et principaux enseignements.....	19
2.1 Contexte et organisation du territoire.....	19
2.1.1 structure du territoire	19
2.1.2 L'étalement urbain.....	22
2.1.3 Les caractéristiques de la population.....	23
2.2 Les habitudes et usages actuels de mobilité	25
2.2.1 La capacité à se déplacer	25
2.2.2 Les motifs de déplacement.....	25
2.2.3 Habitudes de déplacements	26
2.2.4 Les flux.....	26
2.3 L'état des lieux selon les 11 thématiques des PDU	27
2.3.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé	27
2.3.2 La cohésion sociale et l'accessibilité	42
2.3.3 L'amélioration de la sécurité.....	47
2.3.4 La diminution du trafic.....	50
2.3.5 Le développement des modes alternatifs	53
2.3.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales	64
2.3.7 L'organisation du stationnement.....	66
2.3.8 Le transport de biens.....	70
2.3.9 Le management de la mobilité	72
2.3.10 La tarification et la billettique	75
2.3.11 Les motorisations alternatives	76
3. scénario retenu : présentation et comparaison	78

4.	la Stratégie du PDU : les ambitions et orientations	81
4.1	Synthèse de la structuration du projet de PDU	81
4.2	Les ambitions du PDU.....	82
4.3	Les orientations stratégiques.....	87
5.	Déclinaison opérationnelle : les actions par orientation et par objectif	90
5.1	Listes des actions	90
6.	Compatibilité et conformité du PDU.....	100
6.1.1	<i>Les conformités requises.....</i>	<i>100</i>
6.1.2	<i>Les prises en compte requises.....</i>	<i>105</i>
6.1.3	<i>Les autres documents et texte</i>	<i>107</i>
	PARTIE 2 / LE PLAN d' ACTIONS	109
1.	La liste des actions : par orientation STRATEGIQUE.....	110
2.	Les actions par orientation : les ficheS actions.....	113
2.1	Orientation stratégique : Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale.....	113
2.2	Orientation stratégique : Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération	134
2.3	Orientation stratégique : 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	149
2.4	Orientation stratégique : mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui la stratégie de mobilité	161
2.5	Orientation stratégique : Atténuer les nuisances liées aux transports de biens.....	166
2.6	Orientation stratégique : Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité	170
3.	Mise en œuvre et suivi du PDU.....	175
3.1	Documents et études de mise en œuvre	175
3.2	Les outils de suivi et d'aide à la décision	178
3.2.1	<i>L'observatoire du PDU</i>	<i>178</i>
3.2.2	<i>L'observatoire du stationnement.....</i>	<i>178</i>
3.3	Instances de suivi et de mise en œuvre	178
3.4	Calendrier de mise en œuvre	180
3.5	Coûts prévisionnels du PDU.....	180
3.6	Les indicateurs de suivi et d'évaluation de la démarche de PDU.....	182

PARTIE 1 / LE PROJET DE PDU

1. PREAMBULE

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.

1.1 Rappel réglementaire

Les plans de déplacements urbains (PDU), formalisés pour la première fois par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI du 30 décembre 1982), ont été rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE). La loi solidarité et renouvellement urbains (loi SRU du 13 décembre 2000) a précisé et renforcé leur portée. Ainsi, ils ont pour vocation de définir les principes d'organisation des transports et des déplacements dans le périmètre des transports urbains.

Le Code des transports¹ décline le cadre juridique dans lequel s'inscrivent les PDU, en leur assignant 11 objectifs, que l'on peut résumer comme suit :

1. L'équilibre mobilité – environnement/santé
2. La cohésion sociale et urbaine (mobilité pour tous)
3. La sécurité des déplacements
4. La diminution du trafic automobile
5. Le développement des modes alternatifs
6. Le partage de la voirie et l'information sur la circulation
7. L'organisation du stationnement (volet le plus détaillé par la loi)
8. L'organisation des livraisons
9. L'incitation aux plans de déplacements
10. Une tarification et une billettique intégrée
11. Le soutien au développement des véhicules électriques et hybrides

Le Code des transports donne aussi aux PDU la charge de délimiter les périmètres à l'intérieur desquels la desserte en transports collectifs permet aux plans locaux d'urbanisme et plans de sauvegarde et de mise en valeur d'abaisser le nombre de places de stationnement à réaliser lors des constructions. A l'inverse, le PDU précise les obligations-planchers en matière de stationnement vélo.

Le PDU est même chargé de fixer les délais dans lesquels les actes administratifs (souvent communaux) relatifs au stationnement ou à la circulation doivent être rendus compatibles avec lui.

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) ou le schéma régional climat air énergie (SRCAE).

¹ Article L1214

Dates clefs du cadre de la planification des transports

- **Année 1970** : création du VT
- **Année 1980** : Droit aux transports (LOTI 1982) création concept PDU
- **Années 1990** : Loi sur l'air et utilisation rationnelle de l'énergie, droit à respirer un air de qualité (PDU obligatoire)
- **Années 2000 / 2002** : loi solidarité et renouvellement urbain (cohésion sociale et cohérence entre politiques)
- **Années 2004 / 2006** : lutte contre les changements climatiques (plan climat)
- **Année 2005** : loi Handicap du 2 février 2005
- **Années 2007 / 2008** : lutte contre les GES (TUGES puis COMOP Grenelle de l'environnement)
- **Année 2009 / 2010** : Lois de grenelle 1 et 2 (ENE) Lutte contre les émissions de CO², GES, économie d'énergie, consommation d'espace, protection de la biodiversité, des énergies fossiles... Intégration des politiques urbaines
- **Années 2012/ 2013** : Loi ALUR (coopération intercommunale, PLUi et AOMD)/ LOTI codifiée dans le code des transports
- **Années 2014 / 2015** : Loi MAPTAM, loi NOTRe (SRADDET), loi « Macron », loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TEPCV), loi relative à la délimitation des régions (12 au lieu de 21)

Le PDU est évalué et au besoin révisé tous les cinq ans.

La Communauté d'agglomération doit associer à l'élaboration du PDU l'Etat, la Région, le Département et l'établissement en charge du SCoT. A leur demande, l'Agglomération doit aussi consulter les représentants des professions, des associations d'usagers des transports ou de personnes handicapées, la CCI et les associations agréées de protection de l'environnement.

Le PDU est soumis pour avis aux Conseil municipaux, au Département, à la Région et à l'Etat puis soumis à enquête publique.

● **Les 5 enjeux du PDU approuvés par le Conseil communautaire**

Le pré diagnostic du PDU a permis aux élus de définir les enjeux structurants auxquels le PDU doit contribuer. 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.

Approuvé par délibération du 15 mars 2011

● **Les 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 (bruit). 5 enjeux ont été identifiés.

1. La réduction des futurs besoins dans le domaine des déplacements

- densifier les zones urbaines
- éviter le mitage de l'espace rural

2. La réorientation des déplacements vers l'utilisation des modes de déplacement alternatifs

- favoriser le développement des déplacements actifs
- mettre en place une politique générale d'offre et de gestion des stationnements
- favoriser l'accessibilité de la ville centre par des modes de déplacements plus soucieux de l'environnement

3. La continuité de la chaîne des déplacements en garantissant le confort à tous les usagers

- contribuer à l'élaboration de pôles d'échanges fonctionnels
- garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

4. La dimension sociale de l'accès au déplacement pour les populations les plus fragiles

- adapter la tarification
- mettre en place une billettique partagée des titres de transports avec les autres AOT actives dans le territoire

5. La protection des citoyens

- réduire les conflits d'usages liés au partage de la voirie
- limiter les pollutions sonore et atmosphérique
- restreindre l'utilisation de la voiture dans les déplacements

1.2 L'Etat des lieux des plans, schémas et programmes en vigueur, et de leurs objectifs en lien avec le PDU

Le PDU doit être compatible, ou doit prendre en considération, différents documents d'urbanisme, plans ou programmes, dont la liste est établie dans les articles L.122-4 et R. 122-7 du Code de l'Environnement. De plus, il est important de prendre en compte les lois Grenelle.

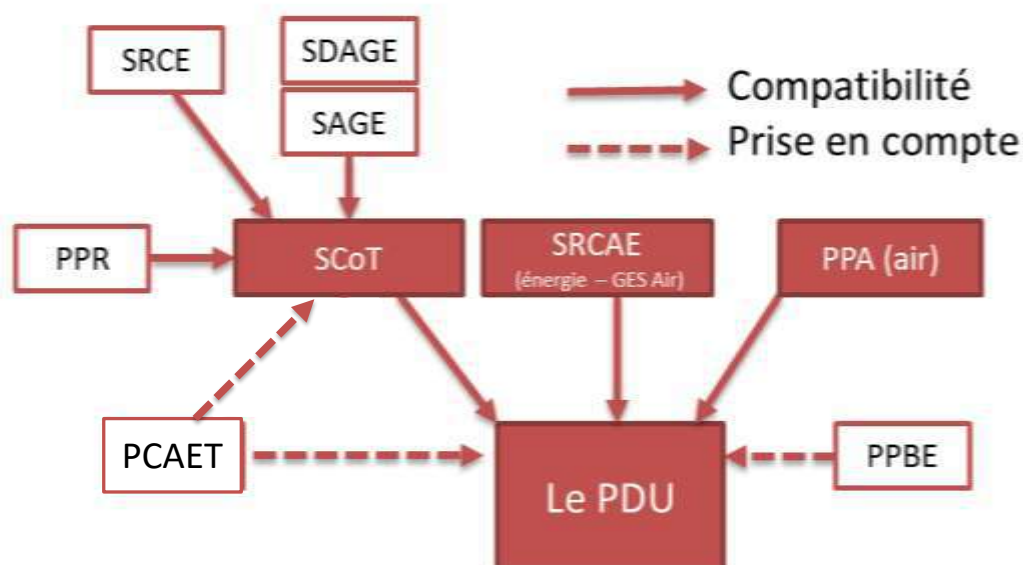
L'objectif de ce chapitre est donc de synthétiser les principales orientations de ces documents, qui représentent autant d'enjeux pour le projet, afin, dans un second temps, de préciser dans quelle mesure le PDU les prend en compte, et comment les actions proposées contribuent à atteindre les objectifs fixés.

Sur le périmètre du PDU de l'Albigeois, on examine :

- Les lois « Grenelle ».
- 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 la communauté d'agglomération de l'Albigeois.
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Bassin Adour Garonne
- Le Plan de Prévention Bruit dans l'environnement (PPBE) de la communauté d'agglomération de l'Albigeois

A noter que l'agglomération d'Albi n'est pas couverte par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) (concerne uniquement des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être)

A noter également que les Plans Régionaux pour la Qualité de l'Air (PRQA) sont « intégrés » aux Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) qui comprend depuis 2010 un volet « Air » et se substitue ainsi au PRQA.



1.2.1 LES LOIS « GRENELLE »

1.2.1.1 Les ambitions des textes dans le secteur des transports

Les engagements du Grenelle Environnement s'organisent en cinq grands textes de loi dont la loi dite « Grenelle I », loi sur la responsabilité environnementale et la loi dite « Grenelle II », portant « engagement national pour l'environnement ».

Ces deux textes législatifs doivent être pris en compte lors de l'élaboration de PDU, puisqu'ils contiennent des préconisations précises quant au secteur des transports.

- **La loi « Grenelle I »**

La loi « Grenelle I », promulguée le 3 août 2009, lance les prémices de la programmation du Grenelle de l'environnement, mis en œuvre depuis 2007 en France. Elle reprend les engagements de ce dernier, précise et complète certaines de ses orientations et donne des estimations budgétaires. Elle propose ainsi, à travers 57 articles, des mesures touchant les secteurs de l'énergie et du bâtiment, des transports, de la biodiversité et des milieux naturels, de la gouvernance et enfin, des risques pour l'environnement et la santé.

Pour le secteur des transports, la loi fixe deux enjeux majeurs :

- La confirmation de l'objectif de transfert modal, pour tout le fret routier de transit.
- La confirmation des programmes accélérés de transport collectif urbain et de lignes à grande vitesse.

Ainsi, la loi « Grenelle I » tend à répondre à plusieurs objectifs :

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020.
- Soutien et promotion des innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules.
- Développement des transports collectifs.
- Dans le cadre des PDU :
 - Mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité.
 - Développement du covoiturage, de l'autopartage et du télétravail.
 - Développement de la marche à pied et du vélo

- **La loi « Grenelle 2 »**

La loi « Grenelle II », promulguée le 12 juillet 2010, correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement. Les 248 articles qui composent ce texte de loi ont été largement enrichis par le Parlement et déclinent des mesures dans six « chantiers » majeurs : bâtiments et urbanisme, transports, énergie, biodiversité, risques / santé / déchets, gouvernance.

Concernant le chantier relatif au secteur des transports, le texte législatif porte sur une organisation de transports plus respectueux de l'environnement tout en assurant les besoins en mobilité. L'objectif est d'assurer une cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, dans le respect des engagements écologiques, en faisant évoluer les infrastructures de transports et les comportements.

Différents axes sont précisés :

- Développer les transports collectifs urbains, périurbains et à grande vitesse.
- Développer les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

- Expérimenter le péage urbain.
- Encourager le fret ferroviaire et les transports maritimes.

1.2.2 LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DU GRAND ALBIGEOIS (SCOT)

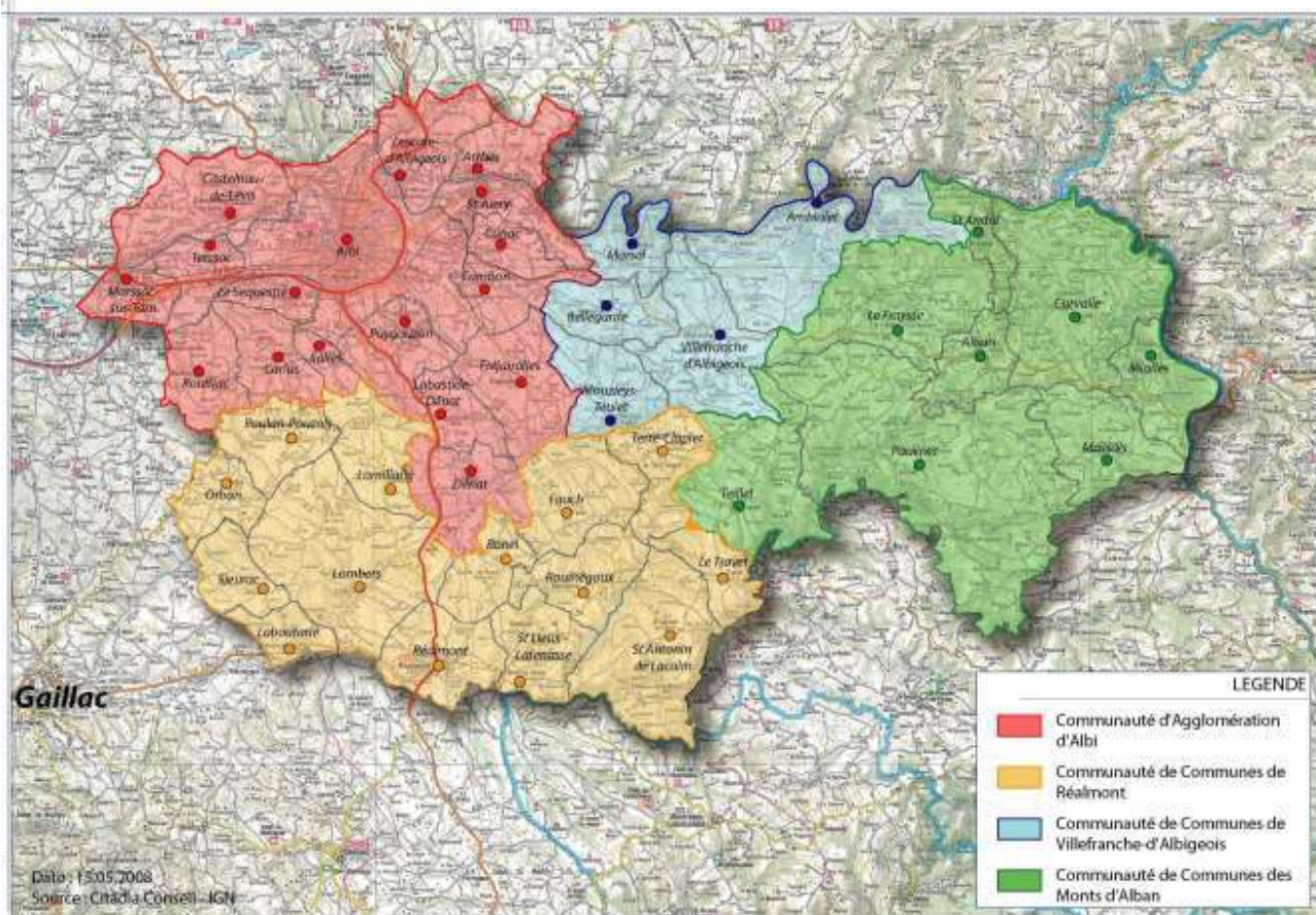
1.2.2.1 Contexte d'élaboration

Le SCot constitue un document de planification stratégique établi à l'échelle d'un bassin de vie.

Le SCot du Grand Albigeois a été approuvé le 12 juillet 2011.

Il couvre les territoires de la communauté d'agglomération de l'Albigeois ainsi que les communautés de communes du Réalmontais, du Villefrancois et des Monts d'Alban. La communauté d'agglomération représente 85% de la population de ce territoire principalement rural.

Les structures intercommunales



En prenant appui sur l'analyse prospective et sur les perceptions et souhaits recueillis auprès des acteurs locaux, les collectivités du Grand Albigeois proposent dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) un projet de vie pour les 20 prochaines années visant notamment à :

- Lutter contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère en veillant notamment à économiser les déplacements en véhicule individuel et à limiter le recours aux énergies fossiles (valorisation de la biomasse, du solaire, de l'éolien et de la géothermie,...),
- Préserver la biodiversité et protéger les ressources et les milieux remarquables du territoire. Cela passe notamment par la préservation des connexions et corridors écologiques, des zones humides, par le maintien des boisements, ripisylves...,

- Rechercher un développement raisonné pour préserver et valoriser le patrimoine historique, culturel et naturel du territoire, forgeant son identité,
- Placer au cœur des décisions l'épanouissement de tous les êtres humains en assurant notamment le développement d'équipements, en confortant l'offre en logements, en facilitant les déplacements...,
- Rechercher plus de cohésion sociale et de solidarité entre territoires et entre générations en passant par une organisation du développement par bassins de vie,
- Impulser une dynamique de développement suivant les modes de production et de consommation responsables,
- Permettre une évolution démographique dynamique favorisant la densification,
- Assurer une complémentarité entre les territoires urbains et ruraux.

Le PADD a donc été bâti sur 3 grands axes répondant à l'intérêt général du territoire.

- Aménager harmonieusement le territoire : le SCoT entend faciliter les déplacements en favorisant le développement des modes alternatifs à la voiture
- Préserver et valoriser les ressources environnementales, patrimoine d'aujourd'hui et de demain : le SCoT entend favoriser la diminution des émissions de gaz à effet de serre
- Penser le développement économique comme outils majeur d'aménagement de l'espace : le projet souhaite également favoriser l'optimisation des sites d'activités existants et développer une offre qualitative (amélioration des entrées de villes, développer la desserte en transports collectifs, etc.).

Le SCoT est en cours de révision depuis 2015 et devrait être soumis à l'enquête publique courant 2017.

1.2.3 LE SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE MIDI PYRENEES (SRCAE)

1.2.3.1 Contexte d'élaboration

La loi « Grenelle II » du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, crée, dans son article 68, les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE). Ces documents à vocation stratégique, définissent des orientations en matière de :

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Maîtrise de la demande énergétique.
- Développement des filières d'énergies renouvelables.
- Lutte contre la pollution atmosphérique.
- Qualité de l'air.
- Adaptation aux effets des changements climatiques.

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie de Midi-Pyrénées a été approuvé par l'assemblée plénière du conseil régional le 28 juin 2012 et arrêté par le préfet de région le 29 juin 2012

1.2.3.2 Les SRCAE Midi Pyrénées

Pour le secteur du Transport, les objectifs stratégiques du SRCAE sont :

- Diminution de 10% de la consommation énergétique régionale en 2020 par rapport à 2005
- Diminution de 13% des émissions de GES par rapport à 2005

Sur la Qualité de l'air, les objectifs stratégiques du SRCAE sont :

- -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)

Les grandes orientations régionales sur la thématique Transport sont :

- Développer les offres de transports alternatives d'une part à la voiture particulière pour les déplacements de personnes et d'autre part au transport routier des marchandises
- Développer l'intermodalité pour faciliter l'usage des transports collectifs
- Agir sur l'aménagement (conception et gestion) à toutes les échelles pour limiter les déplacements induits
- Agir sur les comportements individuels de mobilité (contrainte ou choisie) par une information et une sensibilisation adaptée
- Maîtriser et contrôler l'usage de la voiture en ville
- Accompagner les entreprises de transport en vue d'améliorer leurs performances en termes d'émissions
- Éclairer les éléments de connaissances dans le domaine du transport par l'angle climat / air / énergie

1.2.4 LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

1.2.4.1 Contexte d'élaboration

La loi portant engagement national pour l'environnement, dite « Loi Grenelle 2 » a fait émerger un nouvel outil d'aménagement du territoire en faveur de la biodiversité, la Trame Verte et Bleue (TVB).

A l'échelle régionale, la TVB se concrétise, en application de la loi, par l'élaboration d'un Schéma Régional de Cohérence Écologique co-piloté par l'État et la Région. Le SRCE de Midi-Pyrénées a été approuvé le 19 décembre 2014 par la Région Midi-Pyrénées et arrêté dans les mêmes termes par le Préfet de région le 27 mars 2015.

Ce schéma traduit à l'échelle régionale les enjeux et objectifs de la Trame verte et bleue. Il a pour objectif de lutter contre la dégradation et la fragmentation des milieux naturels, de protéger la biodiversité, de participer à l'adaptation au changement climatique et à l'aménagement durable du territoire.

Il définit pour Midi-Pyrénées les enjeux et objectifs en termes de continuités écologiques que devront prendre en compte les différents documents d'urbanisme tels que les schémas de cohérence territoriaux (SCoT) et les plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux (PLU et PLUi) 3 ans à compter de l'approbation du SRCE.

1.2.4.2 Enjeux et objectifs du SRCE

5 objectifs régionaux

- Préserver les réservoirs de biodiversité
- Préserver les zones humides, milieux de la TVB menacés et difficiles à protéger
- Préserver et remettre en bon état les continuités latérales des cours d'eau
- Préserver les continuités longitudinales des cours d'eau de la liste 1, pour assurer la libre circulation des espèces biologiques
- Remettre en bon état les continuités longitudinales des cours d'eau prioritaires de la liste 2, pour assurer la libre circulation des espèces biologiques

4 objectifs spatialisés

- Préserver et remettre en bon état la mosaïque de milieux et la qualité des continuités écologiques des piémonts pyrénéens à l'Armagnac, un secteur préservé mais fragile.
- Remettre en bon état les corridors écologiques dans la plaine et les vallées.
- Préserver les continuités écologiques au sein des Causses.
- Préserver les zones refuges d'altitude pour permettre aux espèces de s'adapter au changement climatique.

1.2.5 LE PLAN CLIMAT ENERGIE TERRITOIRE (PCET)

Par délibération du 27 septembre 2011, le conseil communautaire a approuvé la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre et le lancement du plan climat énergie.

Le plan climat énergie est un programme d'action élaboré et mis en œuvre par la collectivité afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et atténuer ainsi l'impact de son territoire sur le climat.

Cet outil doit contribuer aux objectifs fixés au niveau européen qui sont :

- 20% de consommation énergétique en moins en 2020.
- 20% d'émission de Gaz à Effet de Serre en moins en 2020 (14% pour la France).
- 20% d'énergies renouvelables en plus en 2020 (23% pour la France).

La Loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 (loi n°2010-788) portant engagement national pour l'environnement, rend obligatoire pour toutes collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre portant sur son patrimoine et ses compétences ainsi qu'une synthèse des actions envisagées pour réduire ces émissions et l'adoption d'un plan climat énergie territorial.

Il doit également permettre à la collectivité d'adapter son territoire et son organisation pour limiter sa vulnérabilité face aux conséquences du changement climatique telle que l'augmentation de la fréquence des événements climatiques extrêmes.

A noter que l'élaboration d'un PDU était l'une des actions du PCET (action n°16).

Principaux contenus en matière de transport du PCET :

- Réduire la consommation énergétique liée aux transports urbains:
 - Poursuivre le renouvellement de la flotte par des bus plus économes et moins polluants,
 - Développer des voies de bus en site propre,
 - Expérimenter la priorité au bus aux feux tricolores,
 - Diminuer les temps de parcours non commerciaux,
 - Organiser la relève en ligne des conducteurs,
 - Etudier le recours à des motorisations ou des énergies alternatives plus économes.
- Elaborer et mettre en œuvre le plan de déplacements urbains.
- Développer les transports urbains et l'intermodalité
- Développer la marche et le vélo dans les déplacements quotidiens

1.2.6 LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)

La communauté d'agglomération de l'Albigeois est concernée réglementairement en tant que gestionnaire de ses grandes infrastructures routières communales; routes supportant plus de 3 millions de véhicules par an, la communauté d'agglomération de l'Albigeois est à ce titre « autorité compétente » pour l'élaboration de son PPBE.

Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est un document stratégique sur un territoire (ou une infrastructure) pour la gestion du bruit dans l'environnement. C'est l'outil de proposition et d'orientation d'actions de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement, dont la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) est l'outil de diagnostic.

Ce document cible des axes prioritaires à traiter (en dépassement de seuil de bruit). Il s'agit de deux zones situées au niveau de la rue de la République et de l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny qui sont effectivement en dépassement de seuil.

Différentes solutions de réduction du bruit ont été proposées afin de protéger les populations exposées à un niveau de bruit dépassant les valeurs limites :

- Etude de l'aménagement de la rue de la République pour une réduction de la vitesse ;
- Etude pour la réfection de l'enrobé routier fortement dégradé sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny ;

L'étude demande la prise en compte de l'impact acoustique dans l'étude du PDU notamment au niveau de la rue de la République et l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny.

1.2.7 LE PLAN LOCAL D'HABITAT (PLH)

Ce dispositif met l'accent sur les enjeux suivants :

- 1. Renforcer les atouts pour habiter le territoire
 - Valoriser les centres bourgs, notamment en ciblant une dynamisation des centres bourg et en y améliorant la qualité de vie
 - Promouvoir des espaces de vie cohérents
 - Préserver la qualité de l'environnement
- 2. Permettre à tous de se loger dans l'agglomération Albigeoise
 - Développer et équilibrer l'offre de logements à prix maîtrisés :
 - par la diversification des logements
 - par la maîtrise du foncier

- Organiser l'offre en logement des étudiants et des jeunes
- Améliorer le logement des personnes âgées

Une priorisation de la densification de ces typologies autour des transports

- 3. S'associer à la lutte contre les formes d'exclusion liées à l'habitat
 - Développer et équilibrer l'offre en logement très social
 - Améliorer l'adaptation des logements au handicap
 - Accueillir les Gens du voyage
- 4. Mettre en place les outils pour une politique de l'habitat
 - Dispositif stratégique
 - Dispositif technique et financier

Par ailleurs, le PLH définit des orientations démographiques pour l'agglomération, et équilibre l'offre de logement en conséquence

Le PLH précise que le suivi de sa mise en place doit être mené en collaboration avec les acteurs de la politique de transport.

Le PLH est en cours de révision et sera soumis à l'enquête publique courant 2017.

1.2.8 LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)

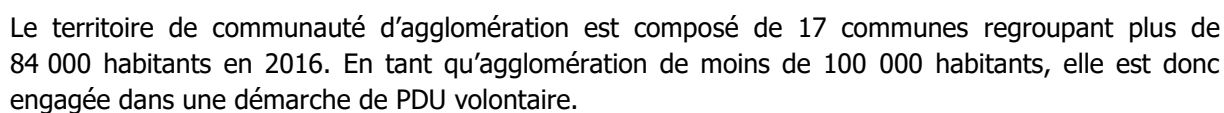
Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Adour-Garonne a été révisé (adopté le 16 novembre 2009) et fixe les objectifs fondamentaux à respecter dans le domaine de l'eau. Six orientations fondamentales ont été retenues :

- créer les conditions favorables à une bonne gouvernance
- réduire l'impact des activités sur les milieux aquatiques
- gérer durablement les eaux souterraines, préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides
- assurer une eau de qualité pour les activités et usages respectueux des milieux aquatiques
- maîtriser la gestion quantitative de l'eau dans la perspective du changement climatique
- privilégier une approche territoriale et placer l'eau au cœur de l'aménagement du territoire

Le SDAGE a par ailleurs défini 232 dispositions et un programme de mesures qui vise à permettre une gestion harmonieuse des ressources en eau à moyen et long terme. Trois axes prioritaires ont été retenus, à savoir :

- 1- réduire les pollutions diffuses,
- 2- restaurer le fonctionnement de tous les milieux aquatiques,
- 3- maintenir des débits suffisants dans les cours d'eau en période d'étiage en prenant en compte le changement climatique (gestion rationnelle des ressources en eau).

Le PDU concerne l'ensemble du ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable (AOMD), à savoir l'ensemble des communes de la communauté d'agglomération de l'Albigeois.



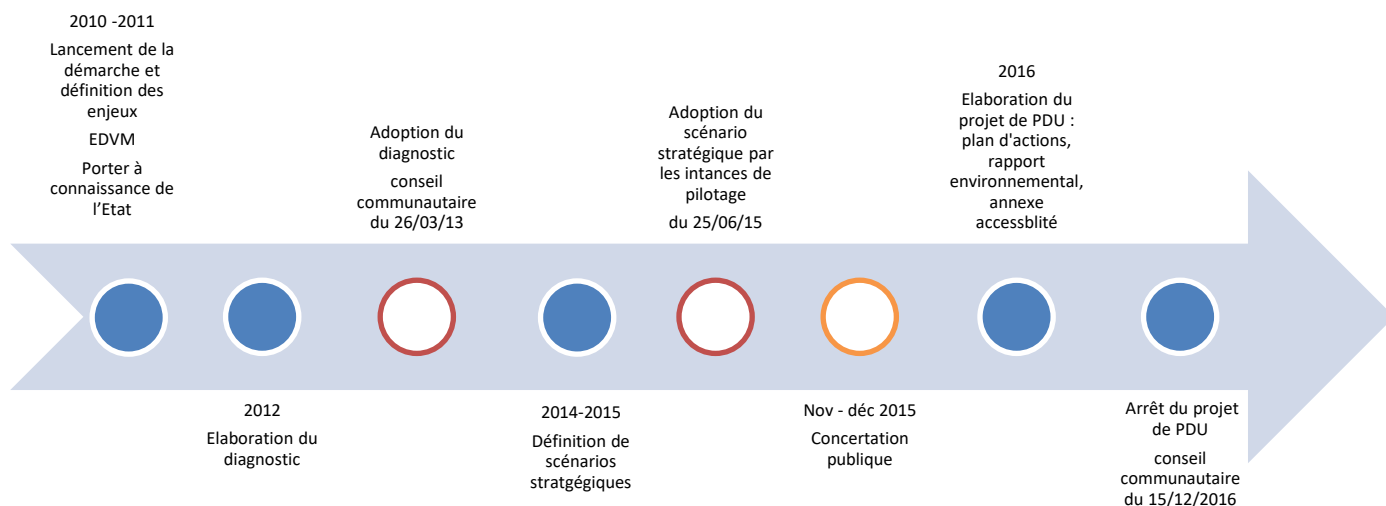
1.4 Le processus d'élaboration du PDU

L'élaboration d'un PDU volontaire a été engagée par l'Agglomération 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 grandes étapes du processus d'élaboration du PDU

2. DIAGNOSTIC : ETAT DES LIEUX ET PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

La présente partie est une synthèse du diagnostic arrêté en 2013.

Le diagnostic se compose de trois parties complémentaires :

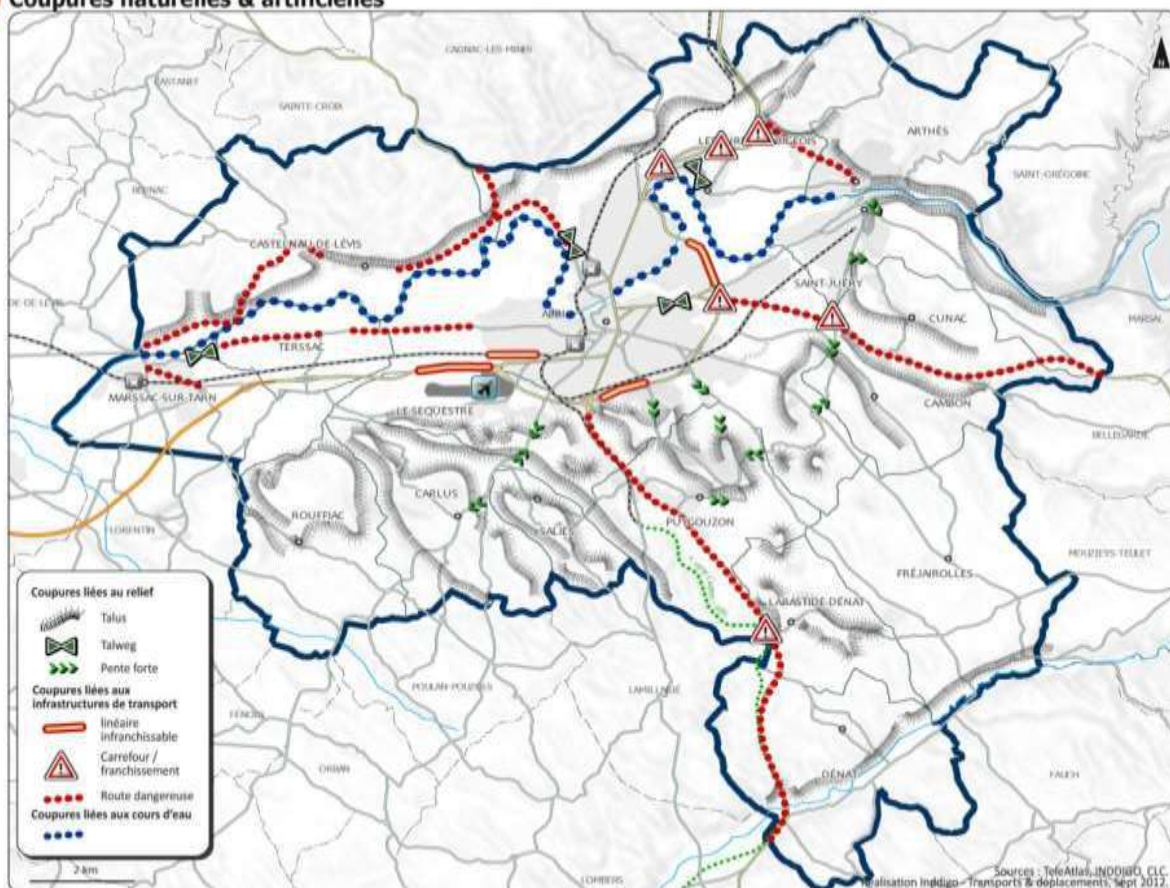
- **Le contexte et organisation du territoire**, qui permet de comprendre le fonctionnement du territoire, ses atouts et ses contraintes,
- **Les flux et usages actuels de mobilité**, qui permet d'appréhender la demande de déplacements et ses besoins.
- **L'état des lieux pour les 11 thématiques réglementaires du PDU.**

2.1 Contexte et organisation du territoire

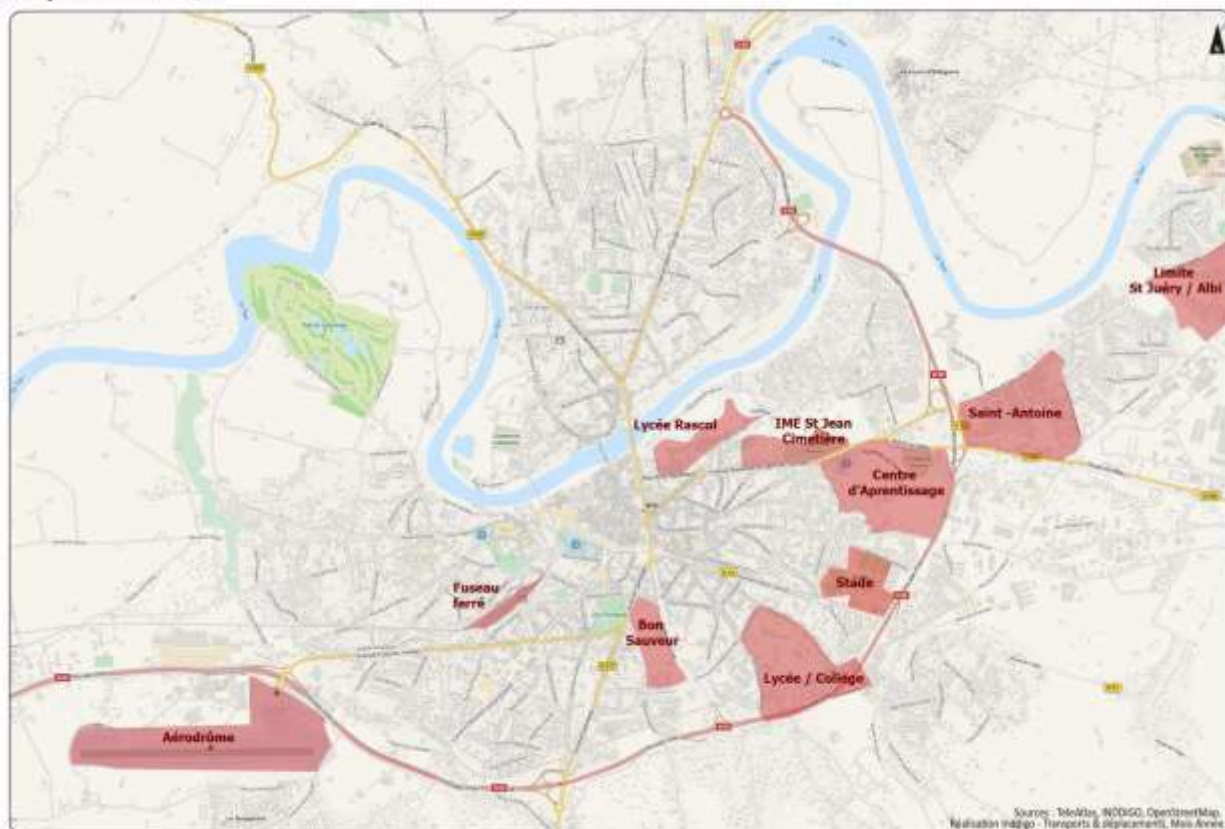
2.1.1 STRUCTURE DU TERRITOIRE

- **Un territoire structuré en lien avec le relief** avec une urbanisation principale en « doigt de gant » (Arthès – St-Juéry – Albi et Albi – Terrasac – 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 principalement les modes doux.

Coupures naturelles & artificielles



Coupures artificielles

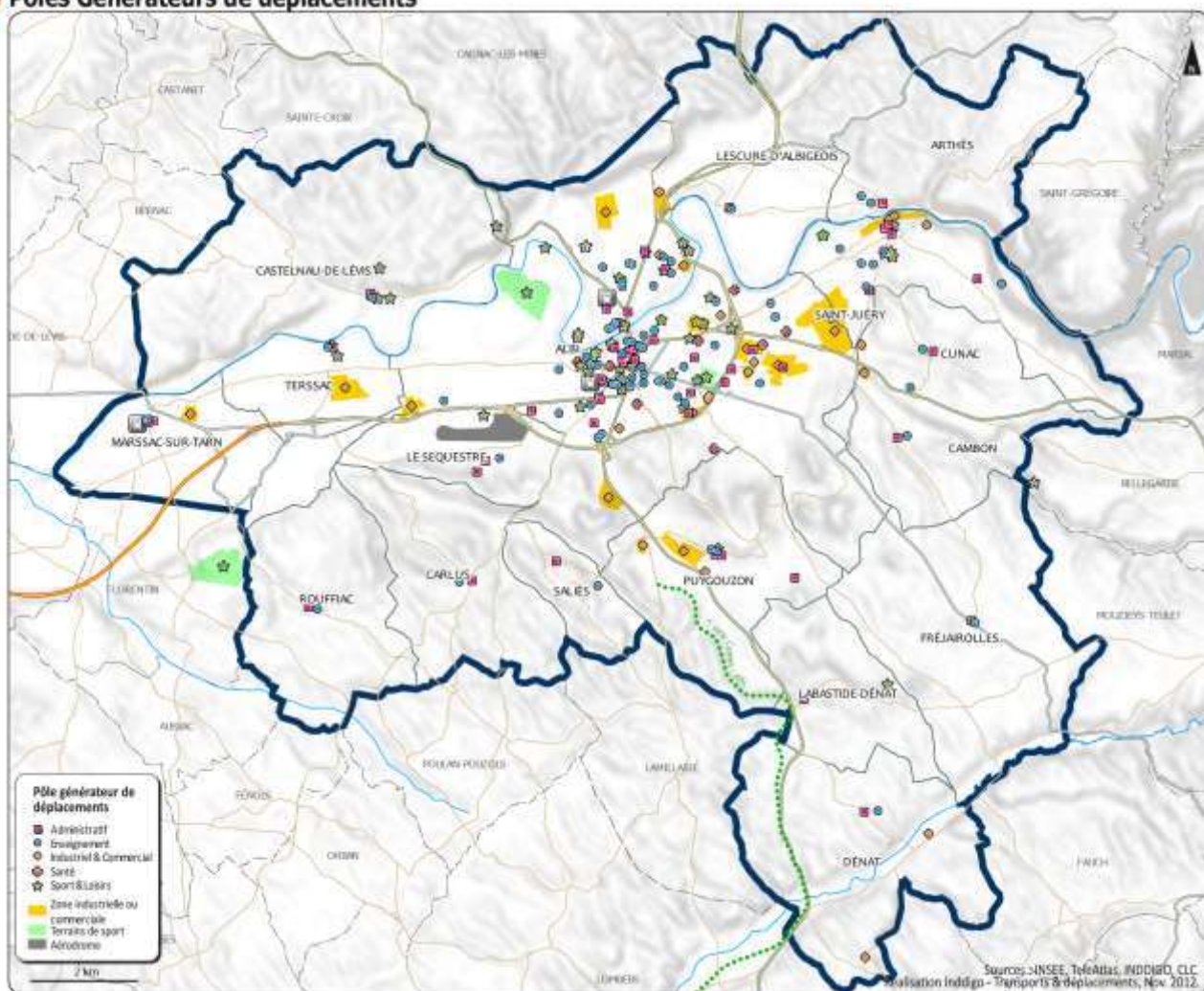


- **Un certain nombre de coupures surfaciques**, sur la ville-centre, où le potentiel de la marche est le plus fort. Il s'agit d'îlots non traversables à pied ou à vélo, où la création de perméabilité peut devenir un moyen d'action.

- **Des pôles générateurs guidés l'urbanisation**

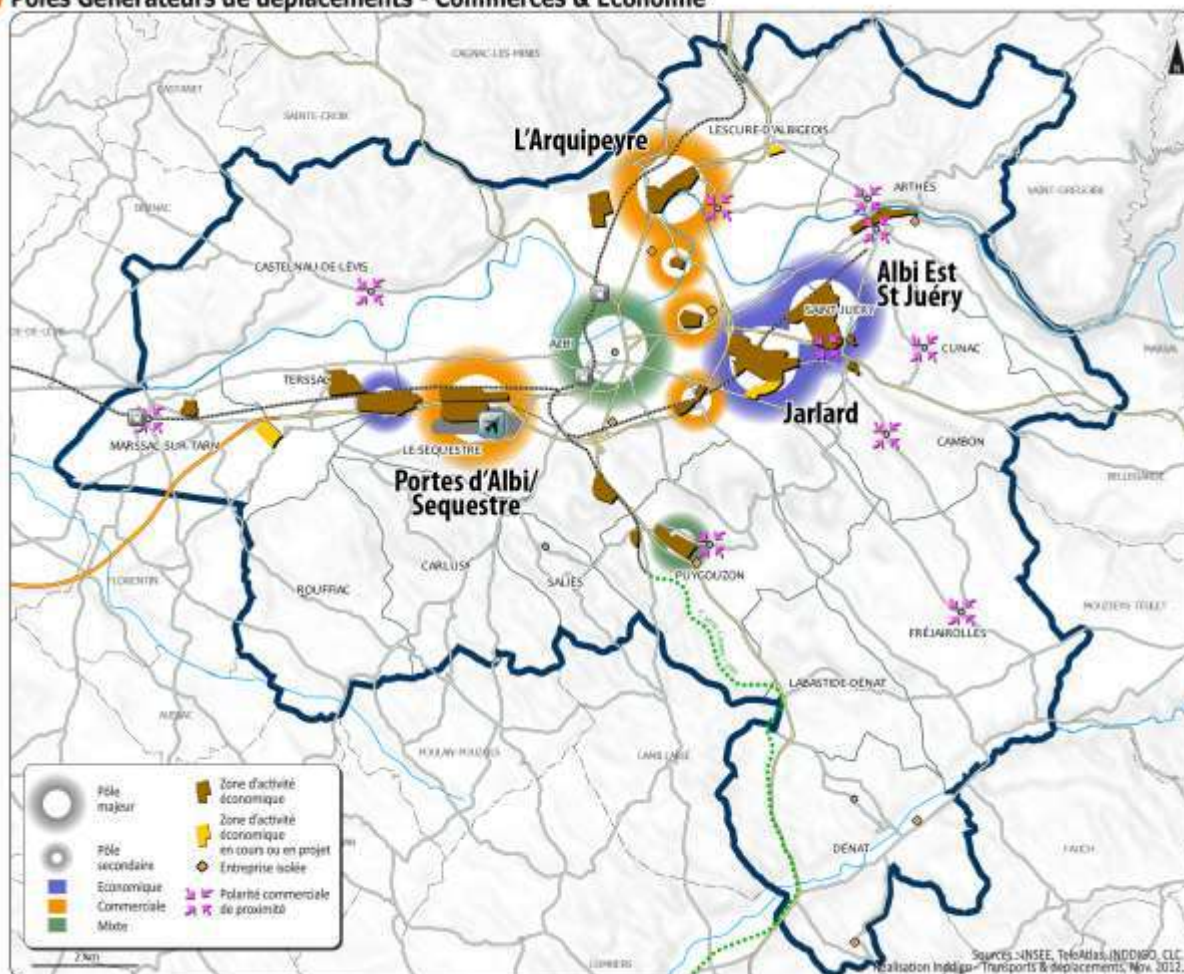
- Concentration plus forte de pôles générateurs sur la commune d'Albi
- Des pôles générateurs, au-delà de la ville-centre, qui suivent les principaux axes d'urbanisation
- Une majorité de communes avec peu de pôles de générateurs, principalement de proximité : mairie école, équipements sportifs
- Une poursuite de la spécialisation fonctionnelle qui freine l'usage des modes doux : les zones nouvellement aménagées sont exclusivement commerciales ou d'activités.

Pôles Générateurs de déplacements



- **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).

○ Pôles Générateurs de déplacements - Commerces & Economie

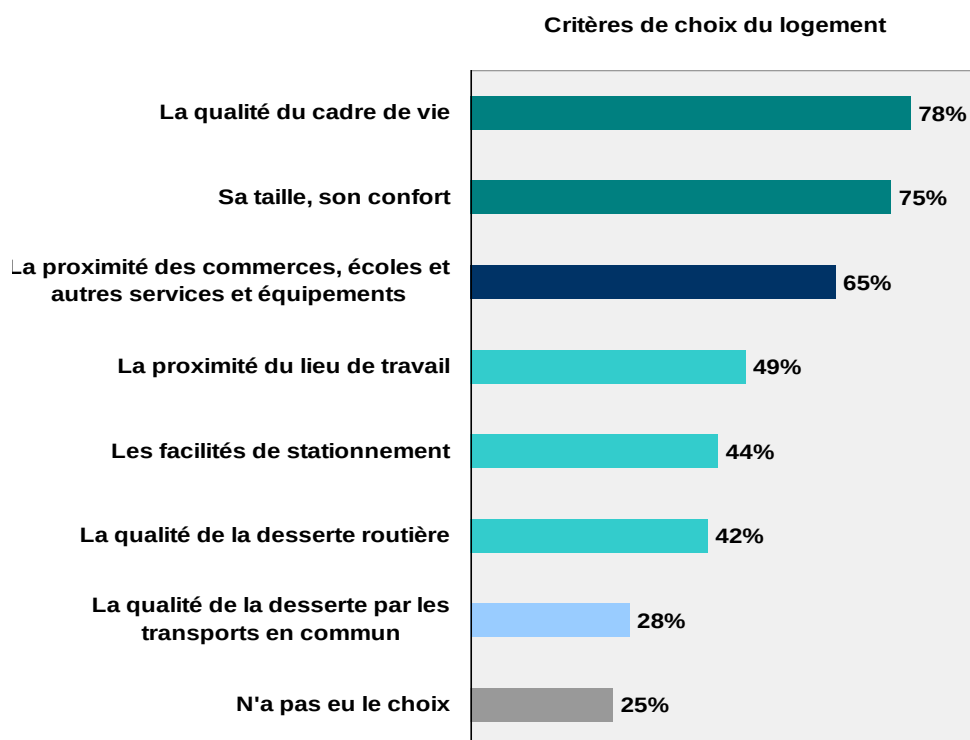


- **Des établissements d'enseignement concentrés sur Albi et Saint-Juéry** (général et professionnels, secondaires et supérieurs), les autres communes ne disposant que d'écoles primaires, à l'exception de Cunac qui accueille l'école des métiers.

2.1.2 L'ETALEMENT 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.

- **Un éloignement 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**.
- **Un 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.

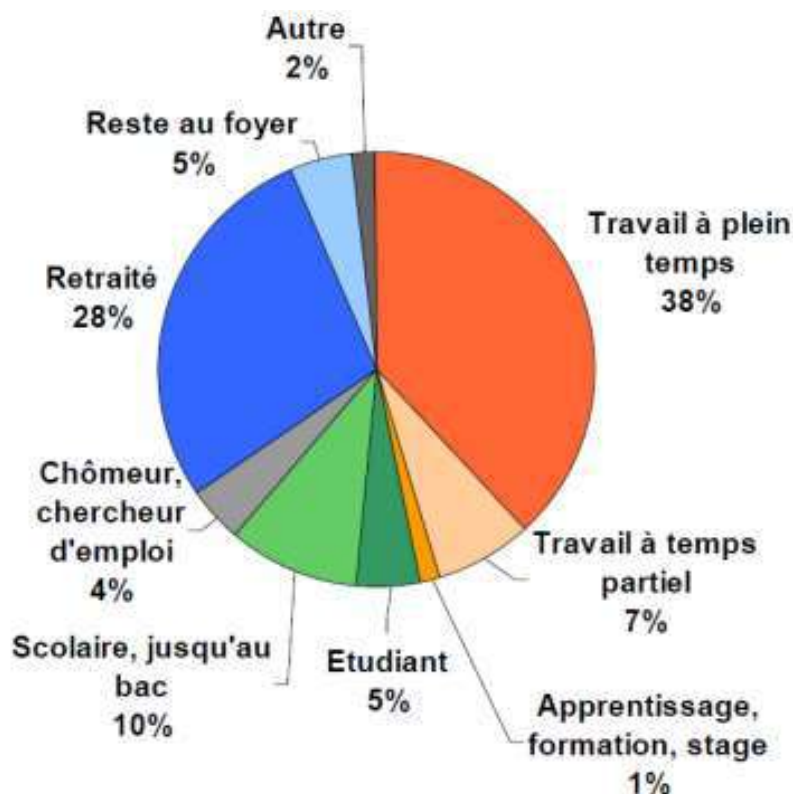


2.1.3 LES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

- Une population d'environ 82 300 habitants sur le territoire (population légale en 2012) dont plus de 60 % résidant à Albi.

<i>Evolution de la population</i>	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2009
Agglomération	+ 0,7 %	+ 0,5 %	+ 0,2 %	+ 0,8 %
Département	+ 0,06 %	+ 0,12 %	+ 0,02 %	

- **Une 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 urbaine² d'Albi. Selon un scénario central de l'INSEE, la population de l'aire urbaine devrait augmenter d'environ 20 % d'ici 2042.
- **Une 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.



- **Une structure assez classique de la population**, avec environ la moitié d'actifs et près d'un tiers de retraités.

² 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

2.2.1 LA CAPACITE A SE DEPLACER

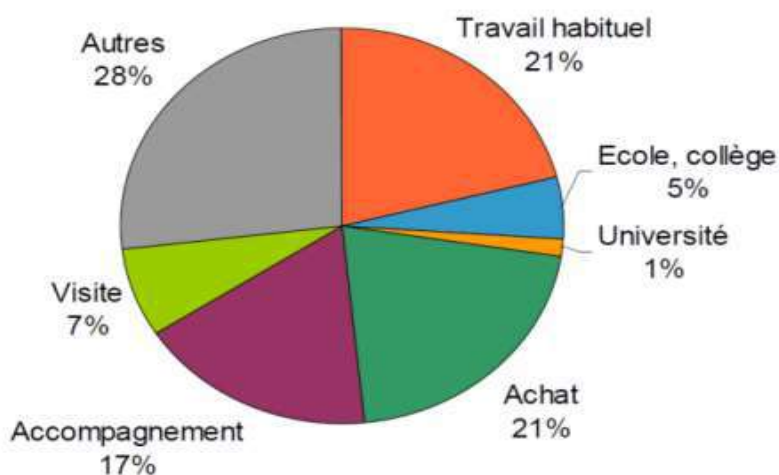
Plusieurs constats permettent de qualifier la capacité à se déplacer des Albigeois :

- **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.

2.2.2 LES MOTIFS DE DEPLACEMENT

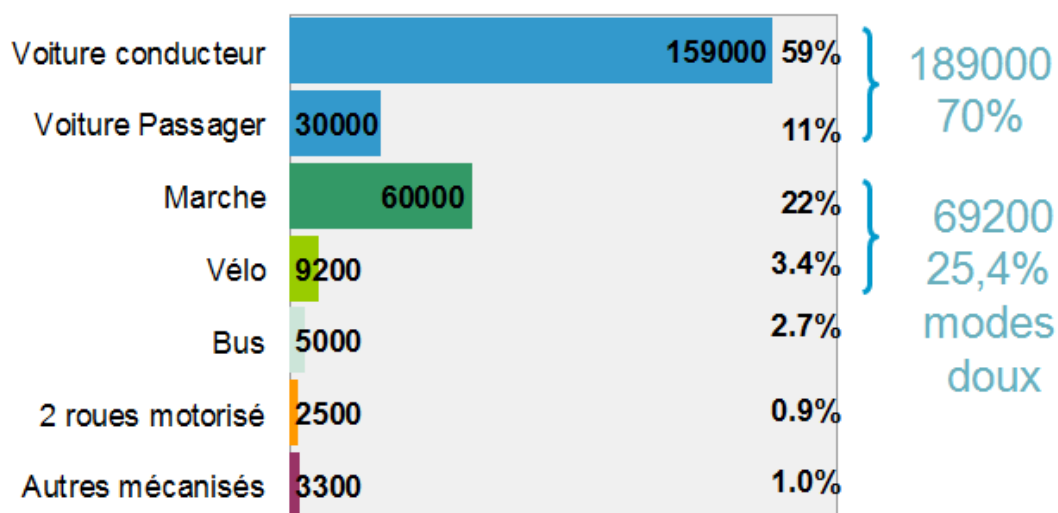
Les motifs de déplacements sont très diversifiés. Il en ressort les points saillants suivants :

- 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.



2.2.3 HABITUDES DE DEPLACEMENTS

- 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**).

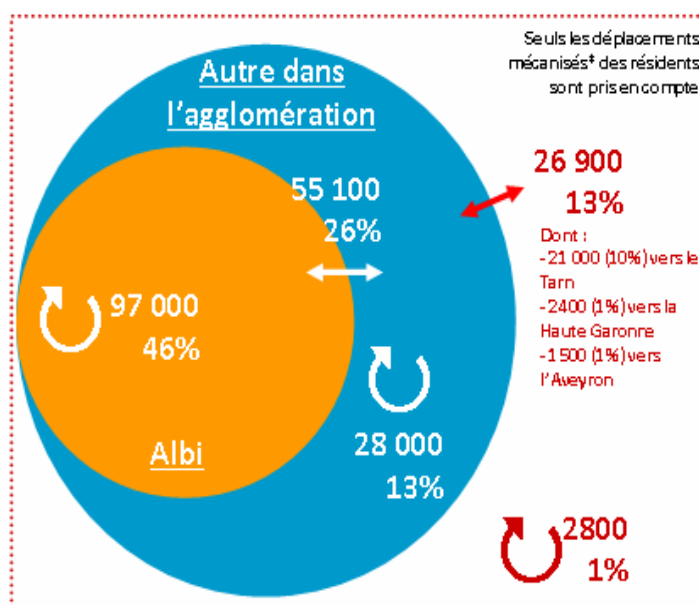


Nombre de déplacements quotidiens et part de chaque mode Source : Agglomération de l'Albigeois, EDVM 2011

- Des habitudes de mobilité dans la moyenne des agglomérations de taille similaire**, en dehors des transports collectifs dont l'usage reste très faible.

2.2.4 LES FLUX

- 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.



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

- **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.

2.3 L'état des lieux selon les 11 thématiques des PDU

2.3.1 L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT : LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE

La qualité de l'air

La surveillance de la qualité de l'air de l'agglomération d'Albi est assurée par l'organisme régional de surveillance de la qualité de l'air, l'ATMO OCCITANIE³. Pour suivre la qualité de l'air de l'agglomération d'Albi, l'ATMO OCCITANIE dispose en 2012 de deux stations de mesures, une au Square Delmas en Centre-ville et l'autre dans le quartier de Cantepau.



Localisation des deux stations de mesure de la qualité de l'air en place autour d'Albi (source : ORAMIP)

³ Observatoire Régional de la qualité de l'air d'Occitanie

Qualité de l'air et mobilité

Les déplacements sont une source majeure d'émission de polluants atmosphériques. La dégradation de la qualité de l'air est d'autant plus marquée que les ménages sont fortement équipés en automobiles. La combustion de carburants engendre la production de polluants dérivés qui constituent un risque sanitaire plus ou moins grand en fonction de leur nature mais aussi et surtout de leur concentration dans l'air que nous respirons.

Principaux polluants émis par les véhicules motorisés :

- Monoxyde de carbone (CO)
- Dioxyde de soufre (SO₂)
- Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et monocycliques (HAM)
- Particules (PM₁₀, PM_{2.5}, PM₁, PM_{0.1})
- Oxydes d'azote (NO_x) : monoxyde d'azote (NO), dioxyde d'azote (NO₂), dérivé en ozone (O₃). L'ozone est un polluant secondaire, issu de la mutation d'un polluant primaire (ou précurseur), le dioxyde d'azote, notamment sous l'action de la chaleur (rayonnement UV).
- Composés Organiques Volatils (COV)
- Dioxyde de carbone (CO₂).

Pour chacun des polluants mesurés dans le cadre de la surveillance de la qualité de l'air, il existe des **quantités « seuil »** déclenchant les procédures d'information, et la mise en place de mesures visant la diminution de la concentration en polluants dans l'atmosphère ainsi que l'exposition des populations.

L'indice de qualité de l'air regroupe les mesures effectuées sur le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone et les particules fines. Il s'agit d'un indice allant de 0 à 10, la valeur 10 étant la plus mauvaise.

- **Absence de dépassement ces dernières années des objectifs de qualité**, sauf pour l'ozone (O₃).
- **Tendance à la diminution ou à la stabilisation des concentrations en polluants** dans l'atmosphère, depuis le début des années 2000
- **Pic de concentrations en ozone** pour l'année 2003, année de la canicule, et variations annuelles relativement importantes du fait notamment d'une sensibilité aux températures.
- **Globalement un bon indice de qualité de l'air** :
 - En 2010 à Albi, seules 14 journées ont été placées sous un indice 6 ou 7 (médiocre). 72.7% de l'année, l'indice de qualité fut bon.

Le bruit

Les points noirs de bruit s'étendent sur l'ensemble du réseau structurant de l'agglomération, et notamment le long de la Route Nationale 88, ainsi qu'en centre-ville d'Albi.

Certaines zones exposées sont particulièrement critiques, notamment sur la commune d'Albi où les densités urbaines sont élevées aux abords des grands axes.

La problématique est alors double :

- S'agissant des secteurs urbains de Centre-ville, comme à Albi, la résorption des points noirs de bruit passe par un travail sur les flux automobiles, et plus précisément sur la fréquentation des axes, la fluidité du trafic et les vitesses de circulation.

Bruit et mobilité

Le bruit routier est un des **principaux facteurs de dégradation de la qualité du cadre de vie**. Les déplacements sont à l'origine des principales nuisances sonores et sont à cet effet concernés par la réglementation en vigueur en matière de lutte contre ces nuisances. La réglementation vise le bruit routier et autoroutier, mais aussi le bruit ferroviaire et aéroportuaire. Le bruit est une thématique environnementale majeure dans le cadre d'un PDU.

On distingue deux évaluations sonores des axes de déplacement :

- Le classement sonore des voies
- Les cartes de bruit stratégique (CBS).

- Sur les axes où des aménagements de voirie sont possibles, des travaux d'isolation acoustique des axes pourraient rendre plus efficaces des mesures de régulation du trafic.

■ Les émissions de gaz à effet de serre

L'Agglomération ne dispose pas d'un recensement fin de ses émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. Un Plan Climat Energie Territorial (PCET) Patrimoine et Service a été adopté en 2012. En revanche, l'ATMO OCCITANIE propose une estimation de ces émissions relativement complète, sur la base des quatre principaux secteurs d'émissions : le trafic, l'agriculture, l'industrie et le résidentiel / tertiaire.

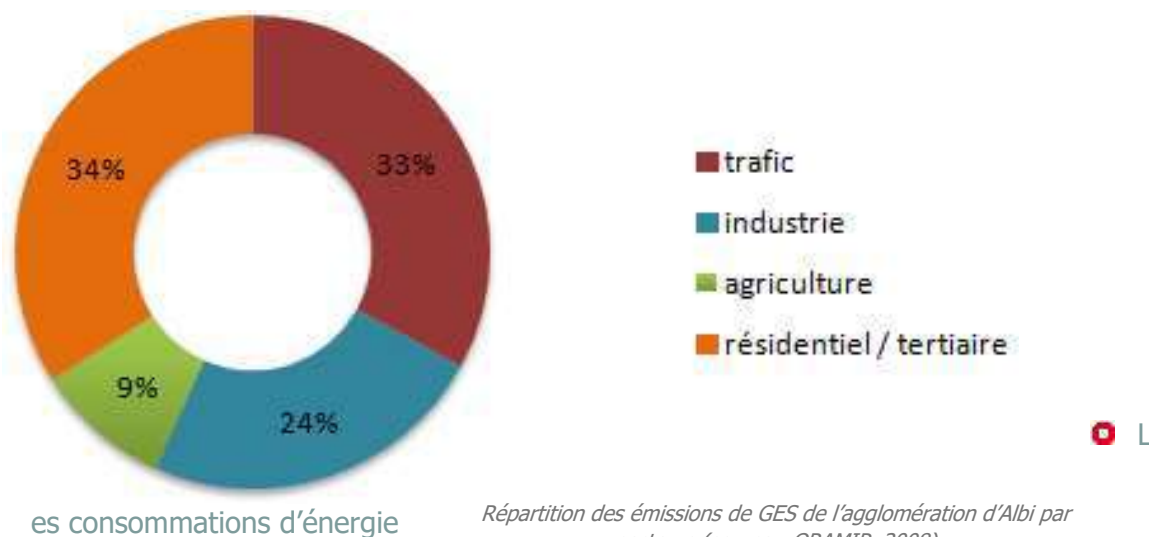
Gaz à effet de serre et mobilité

Le changement climatique est un **phénomène de réchauffement de l'atmosphère** qui engendre, entre autres, des **dérèglements météorologiques et d'autres manifestations climatiques** considérées comme irrégulières sur une échelle de temps longue (fréquence, puissance ou encore localisation d'événements exceptionnels). Il est lié à une augmentation fulgurante des activités industrielles depuis la moitié du 19ème siècle, et de manière générale à une production de plus en plus importante de gaz à effet de serre comme le dioxyde de carbone (CO₂).

Le développement des modes de transports motorisés fait partie de ces évolutions techniques et industrielles qui ont fortement influencé la production de gaz à effet de serre. Les transports sont aujourd'hui un des postes les plus importants d'émissions, avec le logement et l'alimentation. Les GES produits et comptabilisés dans le secteur des transports sont ceux issus de la combustion des carburants mais aussi ceux liés à la fabrication et à la mise en œuvre des infrastructures et des moyens de transport.

Le secteur trafic est à l'origine de la production de 130.2 kteqCO₂/an à l'échelle de l'agglomération albigeoise.

- Le trafic représente près de 33% des émissions de GES, soit 1/3 des émissions. Le trafic a un poids carbone proportionné et proche des répartitions rencontrées dans d'autres agglomérations.
- Les communes qui présentent les plus fortes émissions liées au trafic routier sont celles situées le long de la Nationale 88 et de la RD 612 (route de Castres), l'estimation prenant en compte le flux de transit.



- Peu de données existantes pour le moment en matière d'énergie consommée sur le territoire, notamment par les déplacements.
- **Une évaluation des consommations énergétiques liées aux activités de la communauté d'agglomération** effectuée dans le cadre de son Plan Climat-Energie Patrimoine et Services,
- **Une exploitation du réseau de bus au rang de la troisième source de consommations d'énergie** de la communauté d'agglomération, avec une consommation d'environ 400 Tep (tonnes équivalent pétrole) en 2011 exclusivement en carburant fossile.
- **Une flotte de bus totalement alimentée en gazole** y compris pour le transport à la demande.

La consommation d'espace

La problématique de la consommation d'espace dans le cadre d'un PDU vise à analyser le rôle des stratégies d'évolution démographique du territoire au regard de la desserte et de l'accessibilité de ce territoire.

- **Un territoire attractif avec un phénomène notable d'étalement urbain et de mitage de l'espace.**
- **Une dynamique de densification du cœur d'agglomération**, par la construction de logements et notamment de logements sociaux en particulier à Albi
- **Une urbanisation des communes les plus éloignées** du cœur aggloméré qui incite au recours à la voiture pour atteindre les lieux d'emploi et de consommation, et ce à l'échelle communautaire.
- **Une typologie d'habitat, à dominante individuelle**, une source de consommation d'espace importante.
- **Une croissance démographique diffuse** qui ne favorise pas le développement d'un réseau de transports en commun (faible potentiel de fréquentation).
- **De forts enjeux sur le territoire au niveau de l'axe Albi - Réalmont – Castres.** Les données en matière de nuisances sonores et d'émissions de GES ciblent déjà cet axe à fort enjeux. Une attention particulière doit également être portée sur l'axe Albi-Carmaux et sur la RD 100, axes déjà très fortement empruntés.
- **Une consommation de 283ha d'espaces non urbanisés**, entre 2001 et 2006 liée à une période de croissance importante du parc de logements
 - selon le SCoT du Grand Albigeois, la communauté d'agglomération de l'Albigeois a accueilli entre 1999 et 2009 plus de 5000 logements, soit une population supplémentaire d'environ 12 500 habitants (taux d'occupation moyen des logements de l'agglomération de 2,5 personnes).

Energie et mobilité

Les déplacements sont une **source de consommation d'énergie** à part entière. Les consommations énergétiques liées aux déplacements sont du fait de la fabrication et du fait de l'usage des infrastructures et des moyens de déplacement (pétrole, électricité, gaz, biocarburants...).

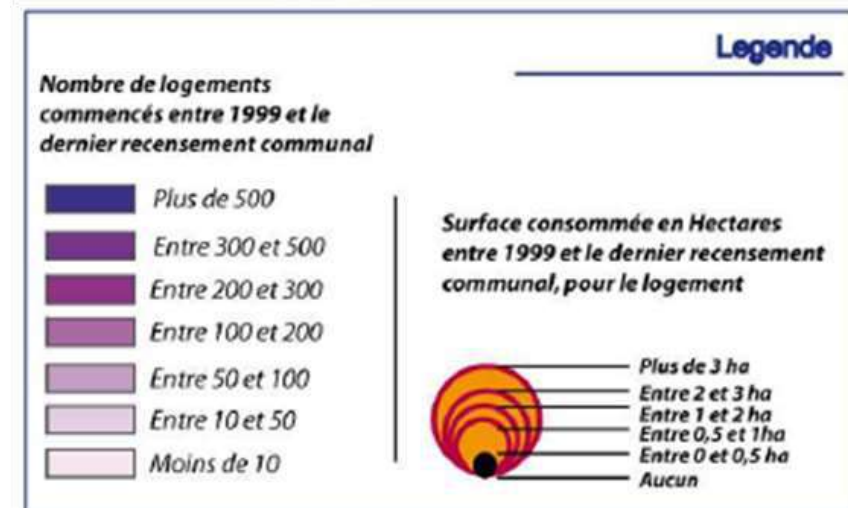
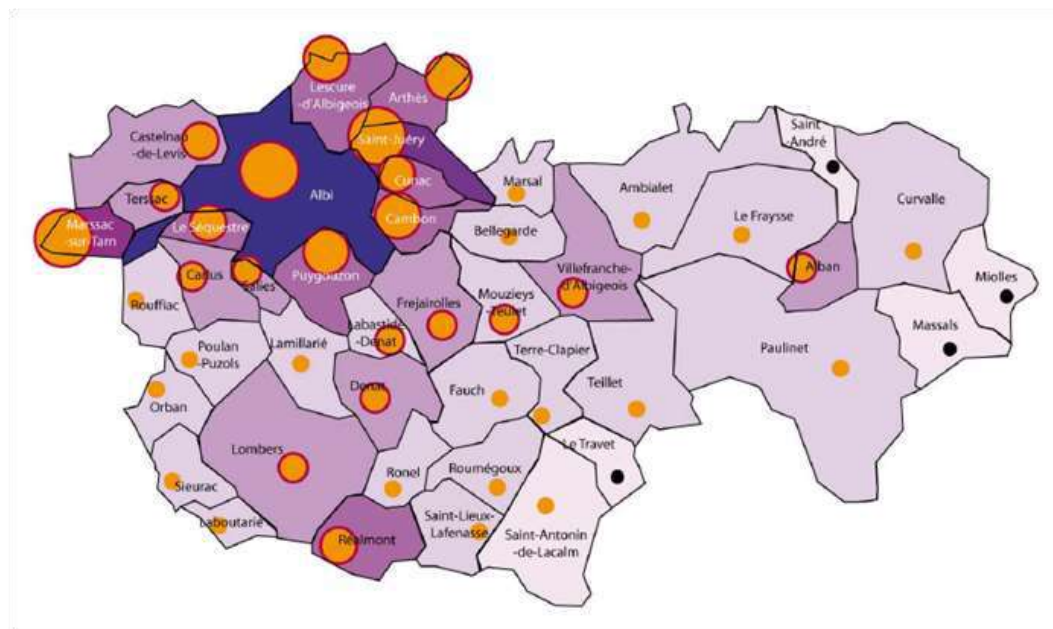
Pour les véhicules motorisés, il s'agit des consommations d'énergie liées à la **fabrication de l'ensemble des biens** (voitures, vélos, trains,...), des **infrastructures** (routes, voies ferrées...), sur leur **fonctionnement et leur entretien**. L'Analyse du Cycle de Vie (ACV) des supports de déplacement (véhicules, routes, ...) permet par exemple de connaître la quantité d'énergie qui a été nécessaire à la fabrication ou à la mise en œuvre du bien (l'énergie grise).

Consommation d'espace et mobilité

L'**urbanisation accroît le besoin en déplacements et en surfaces occupées** par des infrastructures de transports ou par le stationnement. Plus l'espace urbain va s'étaler, plus les ménages seront dépendants de leurs propres moyens de transport, disposant de moins de possibilité de se déplacer en bus, à vélo ou à pied. A l'inverse, une nouvelle desserte pourra provoquer de l'étalement urbain.

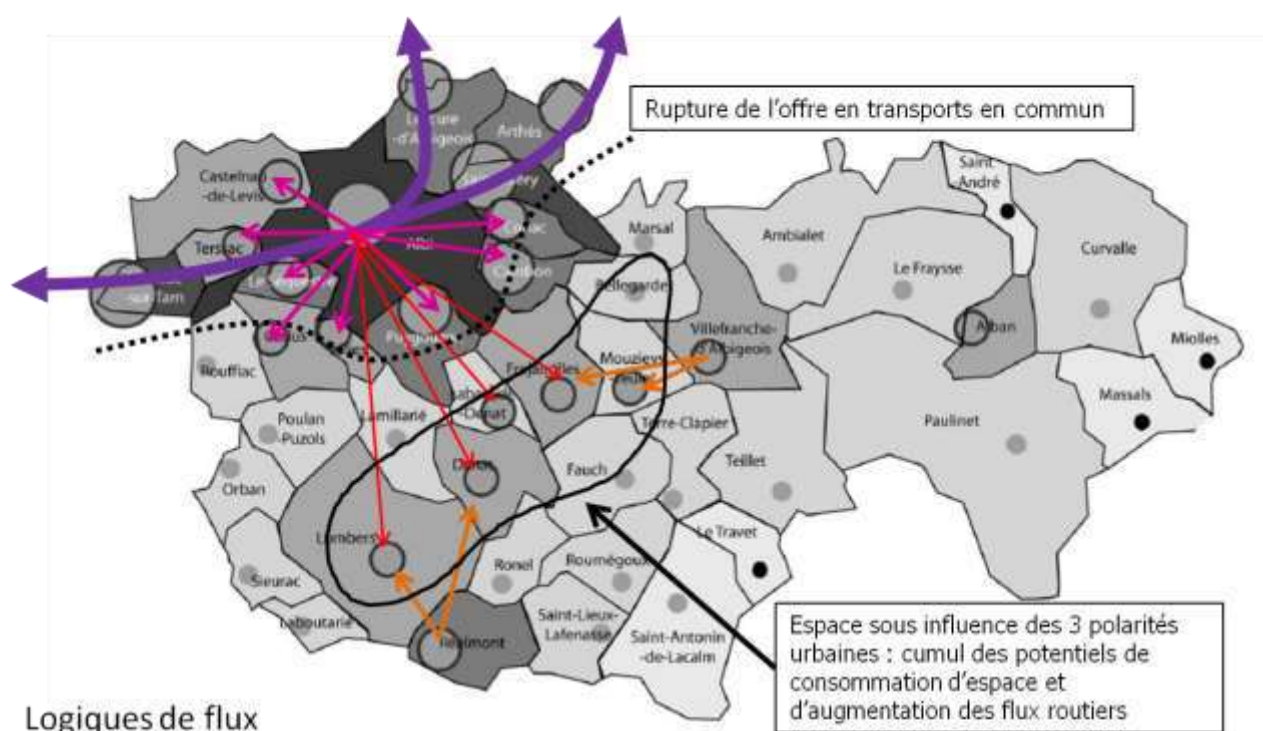
Les **trois grands facteurs de consommation d'espace** liés aux déplacements sont :

- Le stationnement (ex : dépôt bus)
- La circulation (ex : route)
- Les infrastructures (ex : gare).



Nombre de logements commencés entre 1999 et le dernier recensement communal (source : SCoT du Grand Albigeois)

- Une logique d'étirement le long des axes de déplacement identique pour le développement des activités économiques notamment dans les zones d'activités.
 - Le phénomène est moins diffus qu'en matière de logement, et le déploiement d'activités de proximité peut être souhaitable en milieu rural pour la réduction des besoins en déplacement.
 - Néanmoins, les zones d'activités économiques sont fortement consommatrices d'espace. La proportion de surfaces imperméables y est élevée notamment pour des besoins en stationnement, en dépit d'efforts de traitement paysager (végétalisation). Cette consommation d'espace a de multiples effets environnementaux, notamment celui de renforcer les effets d'îlots de chaleur et les pics d'ozone.
- Les choix d'urbanisation influencent l'espace consommé par la création de voiries et par les surfaces de stationnement. **Le SCOT fixe les limites de principe d'urbanisation**, pour initier une vision prospective sur l'accessibilité des futures zones urbanisées.



Logiques de flux

- ➡ Phénomène d'étalement urbain mixte (résidentiel / activités) en lien avec la présence d'une infrastructure de déplacement majeure, étalement urbain linéaire
- ➡ Phénomène d'étalement urbain mixte (résidentiel / activités) en périphérie immédiate de la polarité urbaine d'Albi, étalement urbain concentrique
- ➡ Phénomène d'étalement urbain résidentiel en périphérie éloignée de la polarité urbaine d'Albi au sein d'un espace rural intermédiaire, étalement urbain diffus
- ➡ Influence des polarités urbaines secondaires dans le développement de l'urbanisation des espaces ruraux intermédiaires

Illustration de la problématique des flux de déplacements en lien avec l'étalement urbain (fond: SCOT du Grand Albigois)

La biodiversité

Dans le cadre de sa mission de surveillance de la qualité de l'air, l'ATMO OCCITANIE propose une analyse des niveaux de pollution à l'ozone au regard des objectifs de qualité pour la protection de la végétation. L'ozone est à l'origine d'une dégradation de la végétation en milieu urbain. Elle provoque une perturbation des mécanismes de photosynthèse et des nécroses au niveau des feuilles, appelées blessures d'ozone.



*Traces d'une blessure d'ozone sur feuille
(Source : USDA – ARS)*

- **Dépassement de l'objectif de qualité pour la protection de la végétation au niveau d'Albi, mais aucun dépassement de la valeur cible.**

L'eau

Les qualités chimiques du Tarn sont influencées par les pressions subies par le cours d'eau : agriculture, viticulture, mais aussi et surtout les rejets domestiques et industriels présents sur le territoire. Les rejets industriels sont modérés et les rejets domestiques pris en charge par des installations récentes. Cependant, le ralentissement de l'écoulement des eaux et ces caractéristiques chimiques engendrent un phénomène d'eutrophisation plus ou moins prononcé. L'agglomération est ainsi concernée par un périmètre de sensibilité à l'eutrophisation.

Biodiversité et mobilité

Les déplacements et l'ensemble des infrastructures de transports peuvent avoir des **impacts multiples sur la biodiversité et les milieux naturels**. Ces impacts se distinguent par leur radicalité (disparition totale ou appauvrissement des milieux), leur réalité spatiale (impact concentré ou diffus) ou encore leur manifestation dans le temps (impact immédiat, impact sur le long terme).

De manière générale, on distingue :

- **un impact lié à la consommation d'espace** : destruction d'espaces supports de biodiversité
- **et un impact lié aux conséquences de cette consommation d'espace** : fragmentation des milieux, pollutions et nuisances sur les milieux situés à proximité, développement de linéaires de végétation qui peuvent avoir un intérêt fonctionnel...

Eau et mobilité

L'eau est une **ressource naturelle dont la présence sur un espace engage à des précautions d'aménagement**. Les déplacements et les infrastructures de transport peuvent avoir un impact à la fois quantitatif et qualitatif sur cette ressource.

Les déplacements vont avoir **un impact mécanique** (physique) **et biochimique** sur l'eau. L'impact mécanique est lié à la présence d'infrastructures de transport en elles-mêmes et l'impact biochimique à la circulation des véhicules, sur l'ensemble des infrastructures dédiées.

Risques et santé

- **Plusieurs risques naturels présents sur le territoire:** Le risque d'inondations, d'effondrement, de retrait et de gonflement des argiles, ce dernier concernant toutes les communes.

- **Plusieurs plans de prévention en cours :**

- un plan de prévention des risques « effondrement des berges » approuvé le 14 novembre 2000 concernant les communes d'Albi, Arthès, Castelnau de Lévis, Lescure d'Albigeois, Marssac sur Tarn, Saint-Juéry et Terssac.
- 4 plans de prévention des risques naturels relatifs aux inondations impliquant les communes de l'agglomération.

Risques et mobilité

Le risque est défini comme la vulnérabilité multipliée par l'aléa (risque = vulnérabilité x aléa).

La **vulnérabilité** renvoie à une notion d'exposition au risque. L'aléa est un phénomène naturel ou technologique considéré comme un risque lorsqu'il concerne une population.

Les infrastructures de transport impactent d'un côté la vulnérabilité des populations, et de l'autre la capacité à modifier (voire à créer) un aléa.

Ainsi, les déplacements peuvent **renforcer** (ex : exposition des promeneurs à des chutes de pierre ou à des éboulis en bordure des terrasses du Tarn) **voire déclencher un aléa** (ex : un véhicule qui transporte des matières dangereuses déversées dans un cours d'eau suite à une fuite ou un accident constitue un aléa technologique) **ou à l'inverse diminuer les risques** (ex : une route placée en zone forestière peut être positionnée afin de limiter la contagion d'un feu (route coupe-feu) et de faciliter l'accès des pompiers).

- **Point de vigilance particulier : le transport des matières dangereuses.**

- De par ses entreprises industrielles, le département du Tarn connaît un volume important de transport de matières dangereuses et de déchets toxiques.
- Les produits dangereux les plus fréquemment transportés sont les produits pétroliers et les produits chimiques. Les accidents de transport de matières dangereuses peuvent donc se produire quasiment partout du fait de la distribution courante de certains produits (essence, gaz, chlore, engrais...) indispensables au quotidien des habitants. Cependant la probabilité du risque est plus élevée sur les principaux axes (vitesse élevée, grande capacité de transport...) qui traversent Albi : la RN88, la RD612, la RD999, la RD600, la RD81 ... et la voie ferrée.
- Pour rappel, en moyenne dans les agglomérations de taille équivalente à elle d'Albi, le transport par voies routières représente environ 2/3 du trafic en tonnes kilomètre et le transport ferroviaire environ 1/3.
- Le dernier incident en rapport avec le transport de matière dangereuse est repéré le 22 juin 2004 à Saint-Juéry⁴ (lors d'une livraison chez un client, 200 l de fioul domestique se déversent d'un camion sur la chaussée puis dans le Tarn) et à Albi le 29 juin 2011 (32 m³ d'essence se déversent dans le Tarn suite au même type d'incident).
- Pour sécuriser et « atténuer » le trafic dans les faubourgs d'Albi, un arrêté municipal de circulation en date du 9 février 2010 interdit la circulation et le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses et signalés comme tels dans la ville d'Albi.

4 (Base de données ARIA. Site Internet du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement).

- **Trois enjeux sociétaux majeurs** associés à la problématique de la **santé**:

- Les **impacts des nuisances atmosphériques et climatiques** sur la santé humaine : problèmes respiratoires, maladies chroniques, ...,
- Les **vertus sanitaires des modes doux** aussi appelés modes actifs (vélo, marche, roller, trottinette...) recourant à l'énergie musculaire, et permettant de lutter contre les risques sanitaires de la sédentarité.
- Le **risque lié à l'insécurité routière** et l'exposition des piétons et des deux roues aux dangers de la circulation de la voiture et des véhicules lourds.
 - De manière générale, on observe une occurrence plus forte des accidents entre une voiture et un vélo dans les secteurs ruraux qu'en milieu urbain. Les accidents concernant les piétons se concentrent quant à eux dans les milieux urbains, où la marche occupe une place plus importante dans les déplacements.

Paysages

Les déplacements sont à la fois :

- un **facteur de transformation des paysages** (vecteur de paysages)
- un **facteur de mise en valeur des espaces** (accessibilité des espaces naturels, accès à des points de vue)
- un **facteur de requalification des espaces** (passage d'un mode classique à un mode doux et requalification paysagère et fonctionnelle des espaces urbains)



Paysage des collines du centre (source : SCoT du Grand Albigeois)

- **Des espaces naturels et agricoles de qualité.**

- Les espaces pentus de la vallée du Tarn, autrefois cultivés, sont devenus des espaces naturels à dominante boisée.
- Cependant, la pression urbaine croissante peut "consommer" une part non négligeable des espaces agricoles et naturels restants (plus de 100 ha chaque année), un développement peu structuré de l'urbanisation (développement linéaire le long des axes, mitage de l'habitat,...) rendrait difficile l'exploitation des terres situées à proximité.

- **De profondes mutations entre les années 60 et 90 des structures bocagères**, l'organisation du parcellaire, le bâti rural et agricole,... . Ces dix dernières années, les mutations les plus marquantes concernent les abords des villages et hameaux, notamment sur des secteurs soumis depuis peu à la pression "urbaine" (Dénat, Labastide Dénat, Fréjairolles).

Paysages et mobilité

Les infrastructures de transport peuvent avoir un **impact paysager négatif plus ou moins fort**. Cet impact relève du type d'infrastructure (dimensions, esthétique,...) et de la sensibilité du paysage qu'elle traverse (pentes, grands paysages, paysage urbain qualitatif). Mais elles sont également des **moyens de mettre en valeur le paysage**, notamment en rendant accessible les espaces ou en créant des points de vue intéressants.

La présence de panoramas, de paysages remarquables ou emblématiques est un facteur de mobilité. En effet, la pratique de sports de plein air ou de la marche à pied seront d'autant plus favorisés qu'ils s'inscrivent dans un cadre paysager préservé et/ou mis en valeur.

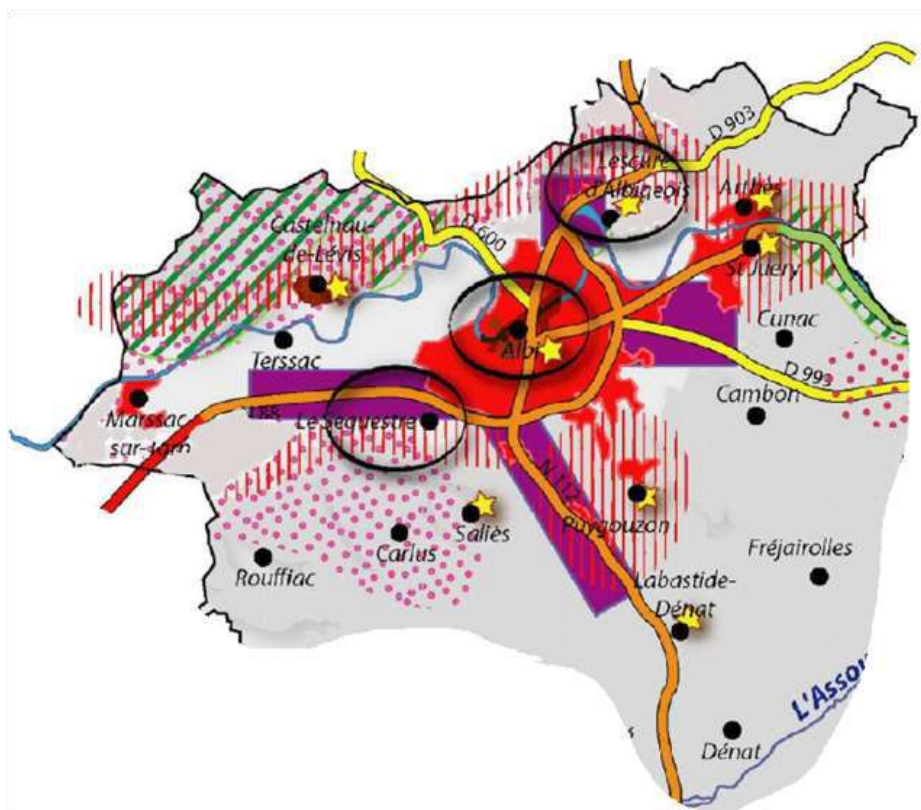
La mise en place de nouvelles infrastructures de transport peut également permettre la requalification de paysages urbains, comme à travers la rénovation des espaces publics liée à la mise en place de sites propres pour les bus ou de bandes cyclables.



Illustration de la problématique à Salies (fond de carte : GoogleMap)

- **Une pression foncière récente qui a favorisé le développement d'une urbanisation pavillonnaire "plaquée" en continuité des villages**, sans respect de la forme urbaine et des typologies de bâtis que présentent chacun d'eux. L'absence de règles d'implantation établies localement (par l'intermédiaire d'un Plan Local d'Urbanisme par exemple) n'a pas permis d'assurer une bonne greffe des extensions récentes au tissu ancien, ni une implantation satisfaisante du bâti dans les espaces sensibles (pentes, lignes de crêtes, espaces ouverts de plateaux,...). Cette tendance tend aujourd'hui à s'inverser comme en témoigne les dispositifs de certains PLU comme celui de Cambon (par exemple).
- **Un territoire composé de villages et de bourgs aux morphologies variées.**
 - Deux types de formes villageoises étroitement liées aux axes de déplacement co-existent : les villages-rue (ou « traversés » selon le SCoT) et les villages-carrefour.
 - Chaque ensemble villageois constitue un élément paysager majeur dans l'espace rural du territoire.
- **La ville d'Albi : marqueur paysager majeur à l'échelle du territoire.**
 - Elle est également constituée d'une multitude de paysages de proximité, en lien avec les axes de déplacements et les éléments paysagers phares, tels que le Tarn ou la Cité Episcopale.
 - Les paysages de la ville centre ont une importance patrimoniale en tant qu'ensemble urbain. Les axes et espaces publics qui sont insérés dans ce tissu patrimonial constitue un paysage traditionnel majeur.
- **Faible qualité paysagère des entrées d'agglomération et abords de voies à grande circulation du territoire** (RN 88, A 68, RD 612 et RD 999 notamment) qui dévalorisent un territoire présentant par ailleurs de nombreuses qualités paysagères et patrimoniales (diversité architecturale, importance de la voiture, enseignes publicitaires, manque d'aménagements paysagers).





Synthèse : enjeux <paysagers du territoire albigois (source : SCoT du Grand Albigois

La rocade de contournement d'Albi : un élément paysager important. Située en interface des plateaux sud de l'agglomération et de la ville centre, elle constitue une coupure physique et paysagère du territoire. Cet effet de coupure ou de fragmentation est plus prononcé sur certains tronçons de la rocade.

- **Les réseaux de déplacement : outils de mise en valeur et de présentation des paysages.**

- Ainsi, les sentiers visent à rendre accessibles certains espaces et paysages tout en profitant d'un patrimoine naturel. Ces sentiers sont des outils de mise en valeur des paysages. Ils permettent aussi un suivi et un entretien du territoire.

Patrimoine

Consciente de l'importance du réseau routier dans la mise en valeur du patrimoine, la ville d'Albi a lancé une **étude pour fixer des règles de requalification des axes structurants** les intégrant mieux dans les dynamiques urbaines et périurbaines. Ce programme de requalification a donc une portée à la fois paysagère et patrimoniale, et fonctionnelle. A travers ce programme, **les axes structurants de déplacements sont reconnus comme un patrimoine urbain à mettre en valeur.**

Patrimoine et mobilité

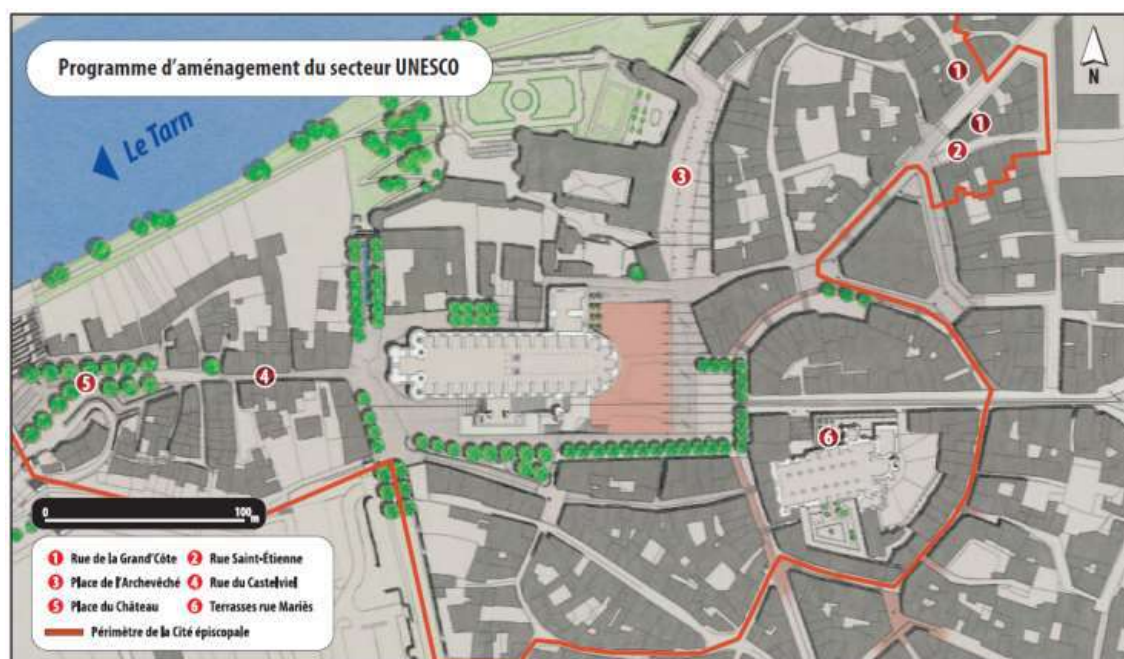
Le patrimoine bâti, qu'il soit historique ou commun, peut être touché par les déplacements et plus particulièrement par les polluants qu'ils émettent. Les **polluants responsables de la dégradation du patrimoine bâti** (façades essentiellement) ont des propriétés abrasives, salissantes et corrosives. Par exemple, Le noircissement des façades en pierre est dû entre autres à une incrustation des particules volatiles et des poussières. Ils proviennent pour l'essentiel des processus de combustion, comme ceux des moteurs de véhicules ou ceux des feux de cheminée.

En outre, la présence d'une infrastructure de transport à proximité ou dans le **champ de vision d'un monument** ou d'un secteur patrimonial peut être source de dégradation comme de valorisation du patrimoine lorsque l'infrastructure permet de souligner la présence du monument ou d'en améliorer son cadre (cas des rénovations d'axes ou d'espaces publics).

La Cité Episcopale d'Albi, inscrite au Patrimoine Mondial de l'UNESCO en 2010, fait l'objet d'un **plan de gestion** pour la mise en valeur continue du site classé, notamment par un **programme d'aménagement** du périmètre UNESCO et de sa zone tampon. Au-delà des travaux de requalification de voies et d'aménagements paysagers, le plan de gestion intègre également un volet accessibilité et déplacements (Action III du Plan de gestion) visant à :

- Gérer et limiter la circulation automobile pour un meilleur partage du domaine public
- Développer les déplacements doux, en améliorant l'accessibilité de la cité aux cyclistes et aux piétons
- Gérer le stationnement, en améliorant l'offre de stationnement pour les résidents et de livraison

- Améliorer l'accessibilité des personnes handicapées aux espaces publics.



Programme d'aménagement des espaces publics dans le périmètre UNESCO (source : Plan de gestion du bien de la Cité Episcopale d'Albi)

Enjeux majeurs

Qualité de l'air

- La mise en œuvre et la déclinaison locale des objectifs du Schéma Régional Climat-Air-Energie en matière de réduction des émissions de polluants: baisse de 40% de production de NOx et de 30% des PM2.5
- La maîtrise des épisodes de pics de pollutions, notamment en matière de particules fines au niveau des axes principaux de l'agglomération
- La poursuite des efforts de réduction des émissions afin de pérenniser la satisfaction des objectifs de qualité à long terme.

Bruit

- La réduction du bruit sur les axes problématiques et exposant le plus de population, en particulier hors réseau national.
- Le développement des zones de calme en milieu urbain, en réduisant la place de la voiture (concentrer les efforts sur les cœurs de quartiers, les secteurs touristiques et à intérêt patrimonial en agissant sur le partage de l'espace et sur une diminution de la place de la voiture).
- Le traitement des points noirs de bruit à travers la mise en place de projets de requalification fonctionnelle ou paysagère des voies et recherchant une pacification de la circulation.
- L'identification des limites d'urbanisation en rapport avec les zones concernées par un point noir de bruit et afin de limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores.

Gaz à effet de serre et consommations d'énergie

- La mise en œuvre et la déclinaison locale des objectifs du SRCAE en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre
- La réduction de la part modale des déplacements motorisés au sein de la ville d'Albi et notamment les déplacements internes motorisés.
- La mise en place des moyens pour un report modal de la voiture vers les TC et modes doux en amont de la ville d'Albi (petite couronne) aux abords des principaux axes d'accès pour compenser le poids carbone des flux entrants et de transit.
- La mise en place d'une stratégie de mutualisation des déplacements renforcée pour les communes les plus éloignées d'Albi, notamment le long de la RD 612, et pour diminuer les flux routiers entre Albi - Villefranche d'Albigeois, Albi - Carmaux et Albi - Réalmont (limitation des flux sur le réseau structurant et du cumul de trafic autour et dans Albi).
- Un parc de bus urbain répondant aux normes de rejets atmosphériques maximales fixées par l'Union Européenne (norme Euro 6).
- La maîtrise des dépenses énergétiques du service public des transports et d'éclairage.

Consommation d'espace

- La mise en cohérence des politiques de desserte du territoire en transports en commun avec celles en matière d'aménagement de l'espace
- L'identification des zones de desserte à long terme en TC et en modes doux pour anticiper la réponse à apporter à l'étalement urbain, et pour agir sur les documents de planification et sur les projets urbains (place réservée aux déplacements et à la voiture).
- Le renforcement de manière stratégique de l'offre en TC et en cheminement doux pour les secteurs où une urbanisation future et importante est prévue.
- Le croisement des limites d'urbanisation future et du réseau de déplacements existant (cyclables, viaire, TC) au sein des espaces d'urbanisation future pour définir les évolutions de ce réseau et limiter l'exposition des populations aux nuisances.
- La mise en place d'une stratégie de réduction des nuisances liées au trafic au sein des espaces d'urbanisation future.

Enjeux secondaires

Biodiversité

- Le développement des itinéraires modes doux intégrant une biodiversité non existante ou intégrés à la biodiversité urbaine et périurbaine
- La prise en compte du rôle de la biodiversité dans le confort (ombrage, paysages, but pédagogique, culturel...) des déplacements et notamment en matière d'ombrage.
- Le développement des alignements d'arbres.
- L'identification des points de conflits entre le réseau de déplacements et les continuités écologiques et la mise en œuvre d'actions de restauration des continuités.
- La maîtrise des impacts du développement des axes cyclables et des sentiers de randonnées sur l'équilibre des milieux et les corridors écologiques, et notamment au niveau des ripisylves.
- L'identification des axes de déplacements aux abords desquels des opérations de génie écologique ou de renforcement de la biodiversité sont souhaitables au regard de la future trame verte et bleue locale.

Eau

- L'intégration des infrastructures de déplacement dans les zones sensibles (périmètre de protection AEP, périmètres de captage, zones de forte infiltrabilité des eaux et de vulnérabilité des nappes), notamment en matière de récupération des eaux de voirie.
- La non perturbation de l'écoulement des eaux de surface et de ruissellement (imperméabilisation, détournement de couloirs de ruissellement...), notamment aux abords des prairies humides, dans le cadre de la rénovation et de l'extension du réseau de déplacement.
- L'évacuation des eaux de voirie vers les réseaux (vitesse d'évacuation, pré-traitement en bassin...) et prévenir les risques de pollution aux abords du réseau hydrographique, notamment au niveau des itinéraires empruntés par les véhicules transportant des matières dangereuses.

Risques et santé

- L'évaluation de l'impact des infrastructures de déplacement envisagées sur les aléas naturels et sur les risques technologiques potentiellement engendrés (notamment les pollutions accidentelles).
- L'exposition des cyclistes et des piétons aux risques naturels (hors inondations) et technologiques dans le développement des itinéraires modes doux.
- La prise en compte du risque d'effondrement des berges du Tarn dans le développement des réseaux modes doux et des phénomènes de vibrations induits par le passage de poids lourds ou de bus.
- La mise en valeur des zones inondables pour le développement des modes actifs.

Paysages

- L'intégration des infrastructures de transports dans le paysage dans le cadre de travaux de rénovation, d'entretien ou de développement du réseau viaire. L'identification et le traitement des points noirs paysagers en lien avec la présence d'une infrastructure de déplacement.
- La place occupée par les déplacements et la voiture autour des espaces publics patrimoniaux du territoire.
- Le développement des réseaux modes doux pour rendre accessible (ou en fonction) les points de vue et les sites panoramiques du territoire.
- L'intégration des objectifs du plan de gestion UNESCO dans le PDU.

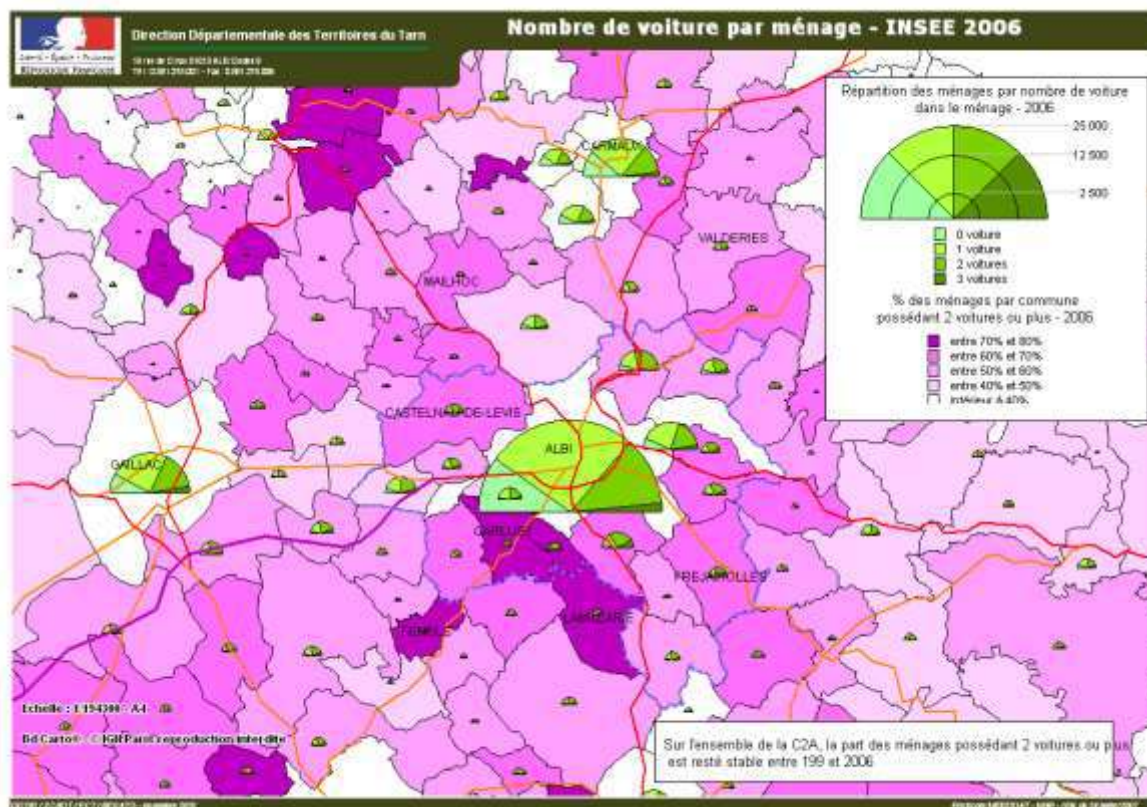
Patrimoine

- Le dégagement du secteur UNESCO des nuisances liées à un fort trafic (voir enjeux environnementaux majeurs du PDU : bruit, pollutions de proximité), et plus particulièrement pour maîtriser la dégradation du patrimoine bâti liée au dépôt de particules fines et à l'action corrosive des polluants atmosphériques.
- Le développement des outils de déplacements alternatifs pour atteindre les principaux ensembles patrimoniaux du territoire.
- La place de la voiture dans les périmètres de monuments historiques et aux abords des espaces et sites patrimoniaux.
- Le renforcement de la stratégie de requalification des voies en combinant les objectifs de pacification ou de réduction des nuisances et celui de valorisation et de rénovation paysagère, que ce soit à Albi ou dans les Centre-bourgs et villes de l'agglomération.

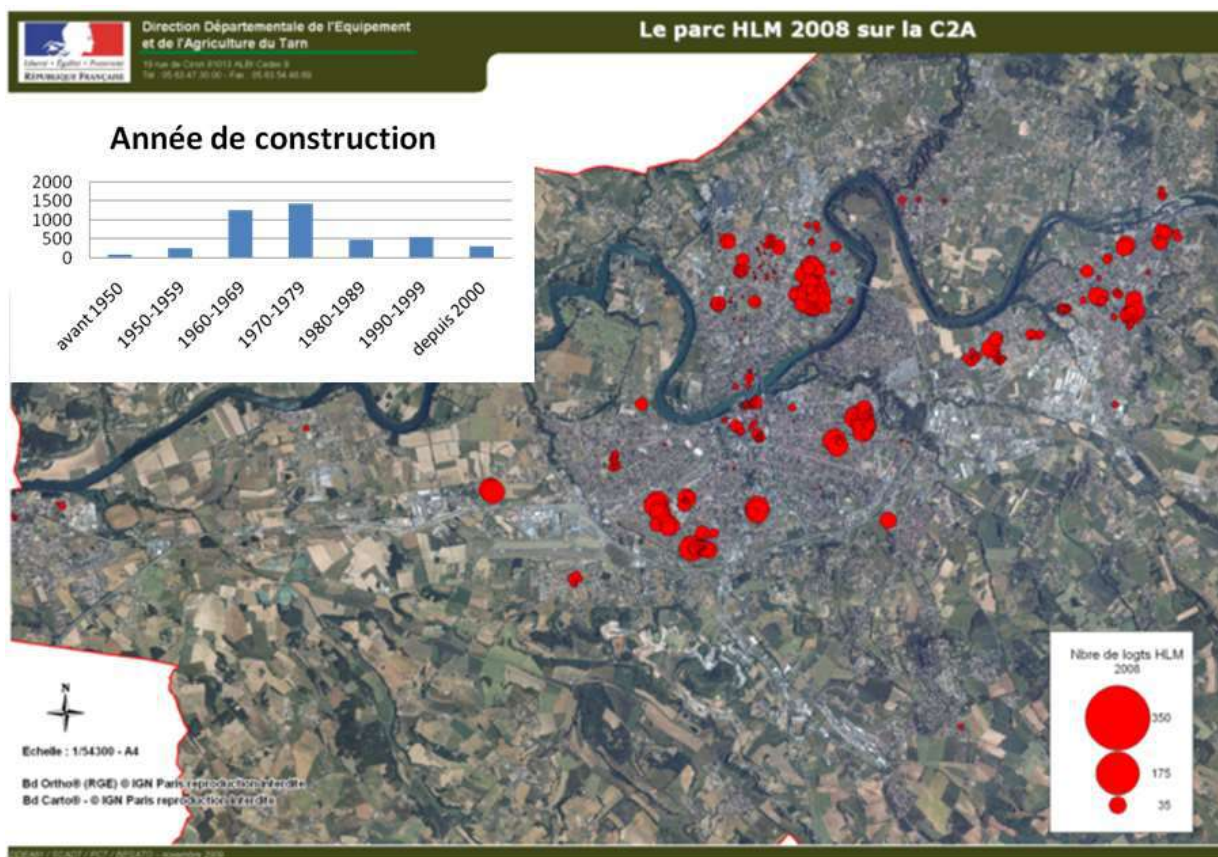
2.3.2 LA COHESION SOCIALE ET L'ACCESSIBILITE

■ Accès à la mobilité

- Malgré une diffusion assez large de la possession de voiture (0,68 véhicule/personne), **20 % des ménages de la ville-centre sont non motorisés**. La part des ménages sans voiture est aussi significative à Saint-Juéry, Lescure, Marssac... A Albi, Saint-Juéry et Marssac, les ménages disposant de deux voitures sont mêmes fortement minoritaires. Si la non motorisation ne pose pas de problème en ville centre, elle devient **source de dépendance automobile ou d'exclusion de la mobilité dans les secteurs moins denses**, offrant moins d'alternatives à la voiture.



- Ainsi, l'installation de ménages en maison individuelle sur des communes éloignées d'Albi (Dénat et Rouffiac, notamment) augmente les **risques d'exclusion de la mobilité ou de précarité énergétique** liée à la dépendance automobile (factures de carburant), d'autant plus pour ceux qui s'éloignent pour accéder à un logement abordable.



Une politique sociale concentrée sur les tarifs

- **Des tarifs réduits proposés par les réseaux urbains et TER** sur critères sociaux et/ou d'âge et de catégories socio-professionnelles, pouvant aller jusqu'à la gratuité sur le réseau TER.
- **Des freins personnels d'accès la mobilité**, non levés par la tarification sociale :
 - à l'accès au permis de conduire, à une voiture, à son entretien...
 - à des problèmes linguistiques
 - à des difficultés de repérage dans l'espace
 - à l'incapacité de certaines personnes à faire du vélo.
- **Des initiatives récentes prises sur la ville-centre** pour contribuer à trouver des solutions à certaines de ces limites :
 - Vélocité. Il s'agit de trois centres sociaux albigeois (Cantepau, Lapanouse et Veyrières-Rayssac), qui mettent progressivement en place des activités et des services autour du vélo : ateliers de réparation participatifs, prêt de vélos, sorties en ville et exercices de maniabilité...
 - des initiatives embryonnaires d'aides au permis de conduire (Mission locale, Pôle emploi, Conseil général pour les bénéficiaires du RSA...), avec un potentiel de développement conséquent. par rapport à la taille de l'agglomération.

Cadre réglementaire de l'accessibilité

« La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Dans un délai de 10 ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles ».

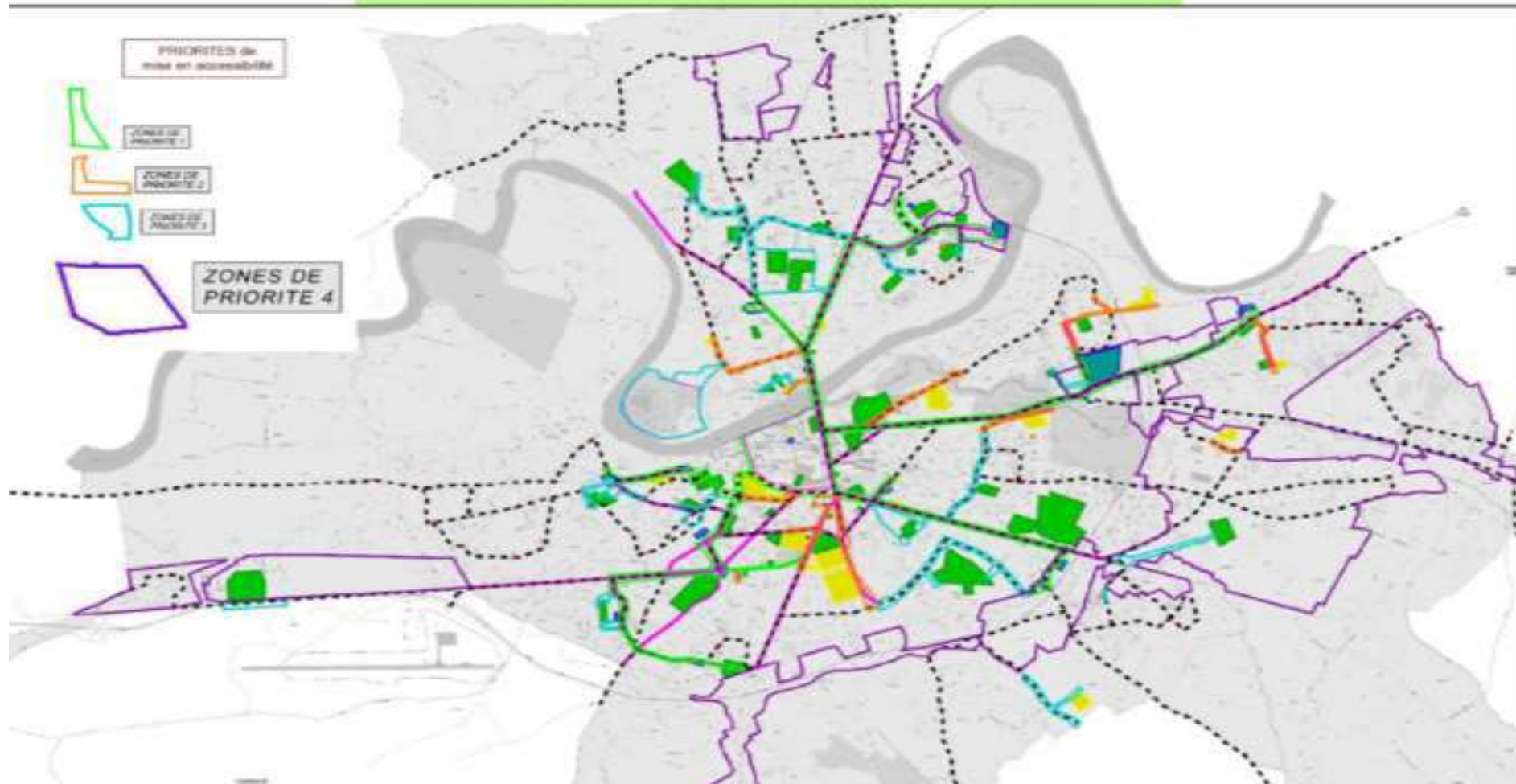
La notion d'accessibilité est posée ici au regard de la **loi du 11 février 2005** (loi « handicap »). Elle est accompagnée de plusieurs obligations dont celle de réaliser un **plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics** (PAVE) dans chaque commune de plus de 5 000 habitants et également un schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains pour l'AOT compétente.

En parallèle, la mise en œuvre d'une commission intercommunale traite des questions d'accessibilité aux personnes handicapées.

Traiter la question de l'accessibilité est une obligation réglementaire que l'agglomération prend en compte :

- **Dans ses nouveaux aménagements ou nouvelles voiries.** Ainsi, en 2011, l'association des paralysés de France (APF) a attribué une « mention bien » aux communes de Saint-Juéry et d'Albi.
- **Par un schéma directeur d'accessibilité des transports urbains à réaliser avant 2015**
 - En 2010, le plan de renouvellement de la flotte des véhicules de la régie des transports urbains prévoyait de renouveler 12 bus (sur les 34 bus) dans les 4 ans afin de disposer d'un parc accessible, de 7 ans d'âge en moyenne. Les nouveaux bus sont équipés pour répondre aux normes d'accessibilité : rampe manuelle, emplacements réservés, annonces sonores. Ils disposent d'un emplacement réservé UFR (utilisateur de fauteuil roulant) supplémentaire et de portes à ouverture extérieure type métro facilitant les descentes et montées.
 - Le transport des personnes à mobilité réduite a été mis en place en juillet 2004. Ce service spécialisé est destiné aux personnes ayant un handicap supérieur ou égal à 80 %. Le service de transports de personnes à mobilité réduite compte près de 320 adhérents avec 2 véhicules aménagés, de 9 places au maximum. Le service effectue en moyenne 45 à 50 voyages par jour, et peine aujourd'hui à répondre à une demande de plus en plus forte.
- Par le PAVE de la ville d'Albi dont le prédiagnostic faisait état d'un **taux d'accessibilité** de la voirie **de 7 %**. Le diagnostic a démontré qu'il serait relativement aisé d'amener le taux d'accessibilité à 35 %, en jouant sur le taux de tolérance (capacité d'un seul dysfonctionnement à disqualifier tout un axe). La ville de Saint-Juéry prévoit également la mise en place d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE). On note trois limites :
 - Le PAVE est très orienté sur les handicaps moteurs et visuels, les handicaps mentaux et psychiques sont moins pris en compte.
 - Le PAVE se concentre sur l'infrastructure et traite peu des usages (gestion des étales de commerce, stationnement illicite, communication...) et du savoir-faire (formation des agents...).
 - Il n'existe pas de charte d'aménagement ce qui n'exclut pas le risque de mauvaise prise en compte des normes d'accessibilité.

PLAN DE DEPLACEMENTS



Enjeux de cohésion sociale et d'accès à la mobilité pour tous

Orientations du SCoT et autres documents

Concernant la desserte des opérations nouvelles, **le SCoT** prescrit de « respecter la loi de 2005 sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ».

Le PLH a la volonté d'organiser un travail en réseau pour améliorer l'adaptation et l'accessibilité des logements au handicap (Action III-4). Dans le cadre du PDU, nous devons retenir que ce travail doit être coordonné par la Maison départementale des personnes handicapées. Cette structure sera une ressource clé pour tout ce qui concerne la question de l'accessibilité.

L'agenda 21 de la Ville d'Albi traite aussi d'accessibilité :

- Fiche action n°18 : « améliorer l'intégration dans la ville des personnes souffrant d'un handicap ». Cette action précise notamment qu'il faut recenser le nombre de places de stationnements réservées, poursuivre les aménagements spécifiques pour l'accès des pôles générateurs principaux ou encore préparer une campagne de sensibilisation sur les dangers des obstacles sur les trottoirs pour les personnes handicapées.
- Fiche action n°19 : « consolider les actions d'insertion auprès des jeunes de 18 à 25 ans ». Cette action mentionne notamment la création d'un fond d'aide aux jeunes qui financerait entre autres des titres de transports pour faciliter l'insertion professionnelle des plus défavorisés.
- Fiche action n°26 : « développer les services de lecture publique de proximité ». Cette action est intéressante car elle « inverse » le déplacement : c'est le service public qui se rend auprès des personnes et non l'inverse.

Accès à la mobilité pour tous

- ➔ Diversifier l'aide sociale à la mobilité, des tarifs réduits à une palette de services
- ➔ Considérer l'ensemble des handicaps, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération

Précarité énergétique

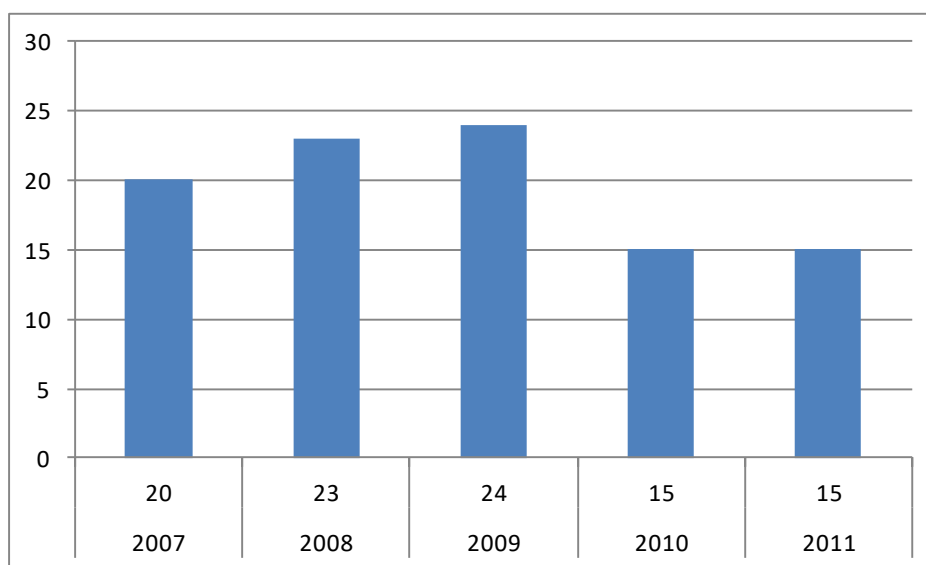
- ➔ Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages périurbains

2.3.3 L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

Les données relatives à l'accidentalité corporelle sont disponibles annuellement auprès de l'observatoire départemental de la sécurité routière de la DDT du Tarn.

■ Une accidentalité en baisse

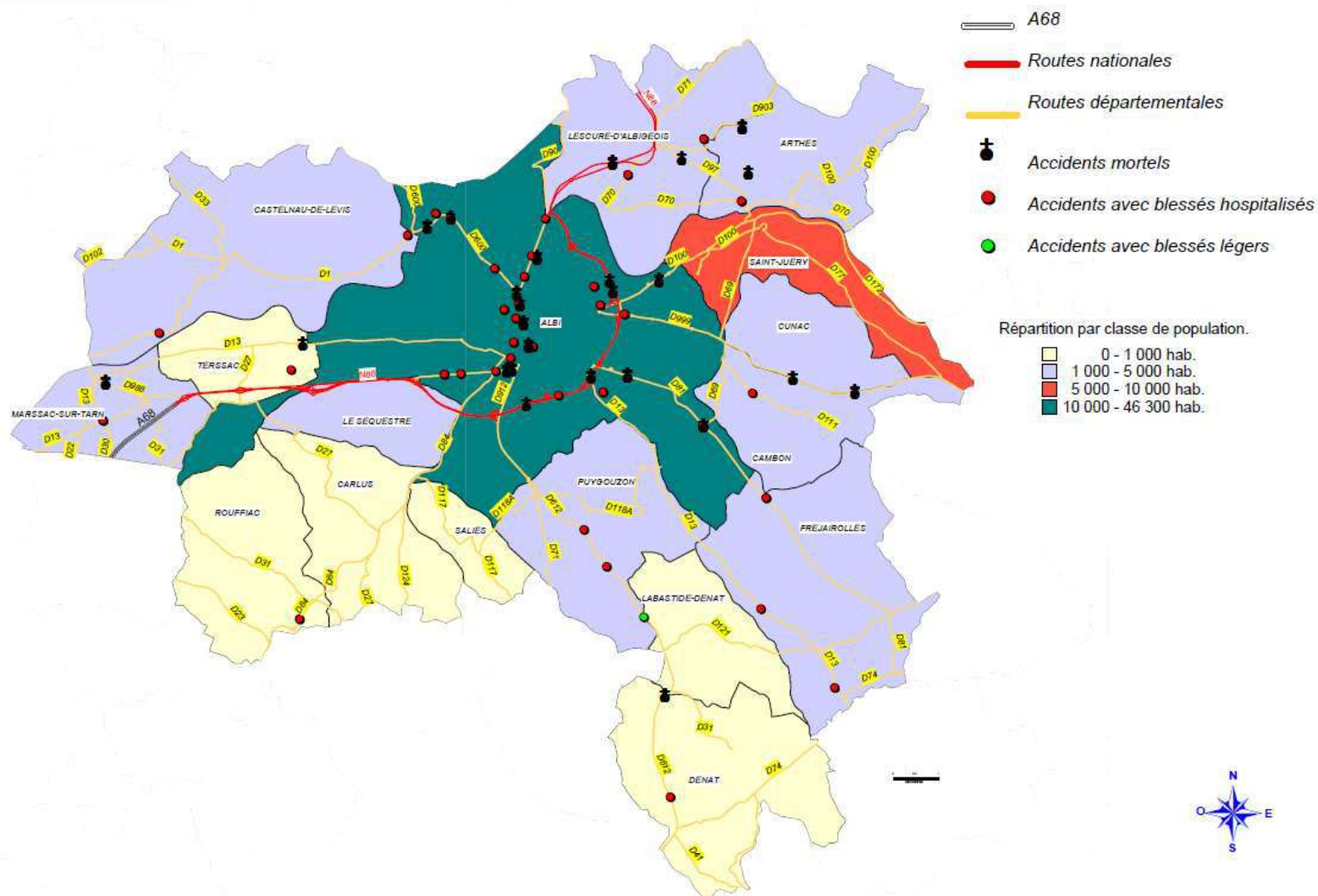
- **Baisse de l'accidentalité sur le territoire depuis 2010 avec une stabilisation** à 15 accidents recensés sur les deux dernières années. Seuls les accidents impliquant l'intervention des pompiers, de la gendarmerie ou de la police sont recensés ; ce chiffre est en réalité très éloigné du nombre réel d'accidents mais recense assez largement les accidents ayant occasionné des blessures.



Nombre d'accidents corporels par an de 2007 à 2011 Source : bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC)

■ Des accidents surtout sur les axes les plus roulés

- Augmentation du nombre d'accidents mortels (statistiquement non significative) sur les périodes glissantes comparées (2005-2009 et 2007-2011).
- **Des accidents corporels majoritairement sur les axes les plus fréquentés** : RN 88, RD 988 et RD 999. Sur les deux dernières années (2010-2011), les accidents se sont plus densément produits sur les routes départementales secondaires : D97, D13. Si le centre-ville d'Albi est peu concerné par le risque routier, les pénétrantes (intrarocade, ou au niveau de la rocade) sont en revanche accidentogènes.



Les sur-risques

- **Les voitures particulières : le type de véhicule le plus impliqué dans les accidents corporels.** Elles sont impliquées dans près de 91 % des accidents recensés.
 - accidents entre véhicules légers et/ou utilitaires (23 cas),
 - entre une voiture et un piéton (20 cas),
 - entre un deux-roues motorisé et une voiture (13 cas), puis entre un vélo et une voiture (8 cas).
- **Un sur-risque routier très important pour les deux-roues motorisés** (cyclomoteurs et motos) qui représentent 24 % des accidents (en hausse) mais seulement 1 % des déplacements selon l'EDVM.
- **Des cyclistes et piétons ne présentant pas de sur-risque routier :**
 - **Vélo** : 3 % des déplacements pour 3 % des modes impliqués dans un accident (9 % des accidents).
 - **Piétons** : 22 % des déplacements (en hausse par rapport à la période 2005-2009) pour 25 % des modes impliqués.

Synthèse des enjeux de sécurité des déplacements

Enjeux de sécurité des déplacements

Orientations de l'Agenda 21 de la Ville d'Albi

L'agenda 21 de la Ville d'Albi prévoit principalement trois actions visant, entre autres objectifs, à réduire le risque routier :

- Fiche action n°5 : « **réaménager les principales voies de circulation et les entrées de quartiers** ». Parmi les buts de cette action figurent « organiser et sécuriser la circulation à l'échelle de la ville » et « favoriser un meilleur partage du domaine public entre circulation automobile, déplacements doux, transports en commun et stationnement ».
- Fiche action n°7 : « **améliorer la sécurité des déplacements** » par :
 - le suivi de l'accidentologie, du trafic et de la vitesse
 - l'amélioration des aménagements sur les zones accidentogènes et les zones sensibles (scolaires) dont le programme pluriannuel de sécurisation des abords des écoles élémentaires
 - Des actions de prévention routière dont celles déjà réalisées par la police municipales dans 23 établissements scolaires.
- Fiche action n°35 : « **Créer un observatoire de la santé des agents municipaux** ». Cette action peut inclure l'observation de l'accidentologie des agents lors des déplacements (domicile-travail ou lors des déplacements professionnels)

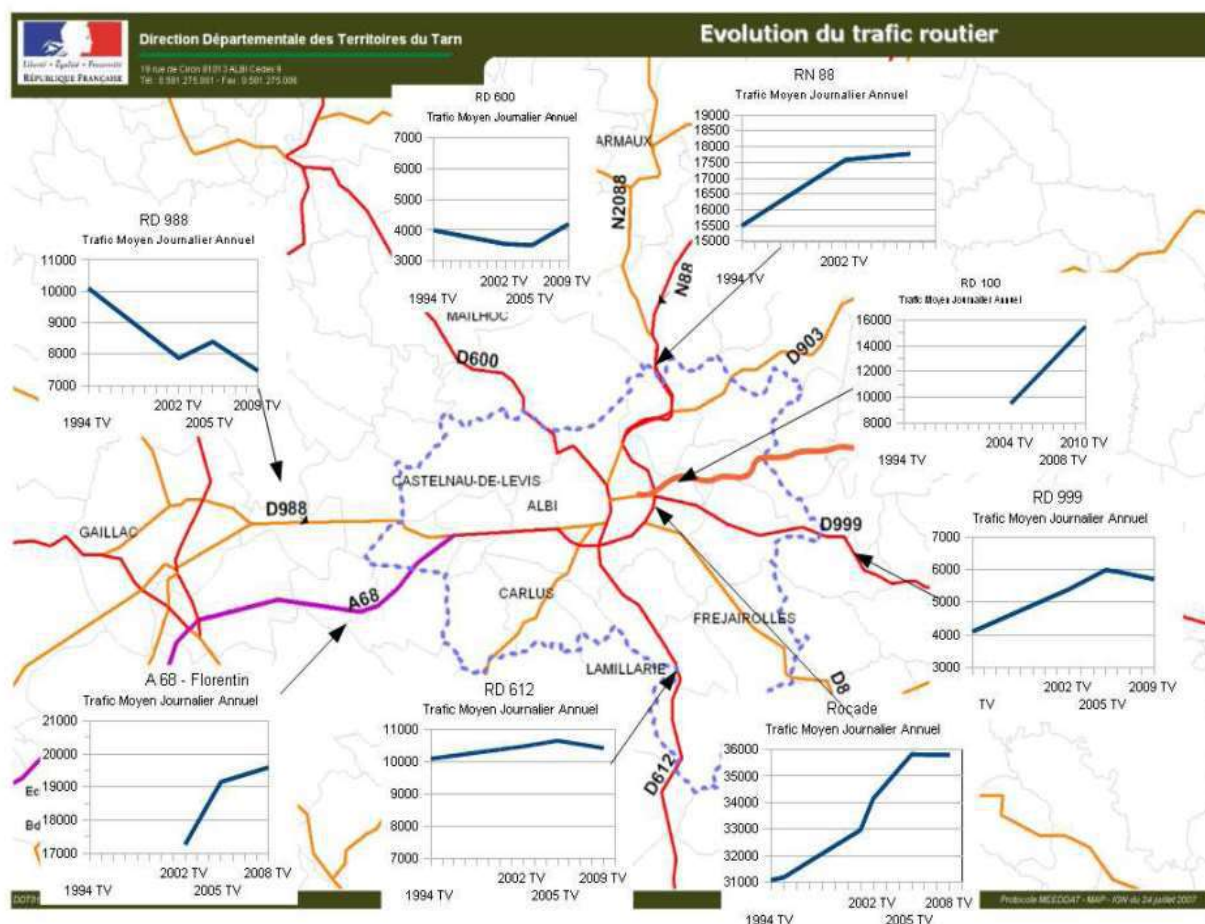
Diminuer et prévenir les risques routiers

- ➔ Diminuer le risque routier sur les pénétrantes en traitant notamment les carrefours et la vitesse en section courante
- ➔ Diminuer les risques routiers sur les zones objectivement accidentogènes par la diminution des largeurs et/ou par des dispositifs physiques (écluses, giratoire, traitement d'entrée de ville)
- ➔ Développer une politique de prévention en appui au traitement des infrastructures.

2.3.4 LA DIMINUTION DU TRAFIC

L'évolution des comptages routiers sur les principales radiales fait ressortir une contradiction très forte : l'étalement urbain s'est fortement diffusé, au-delà même des limites de l'agglomération mais la circulation diminue ou plafonne.

- Diminution ou plafonnement de la circulation sur des radiales majeures (route de Millau et de Castres) et dans une moindre mesure sur la rocade (arrivée à saturation). Sa croissance faiblit sur la RN 88 et l'A 68.



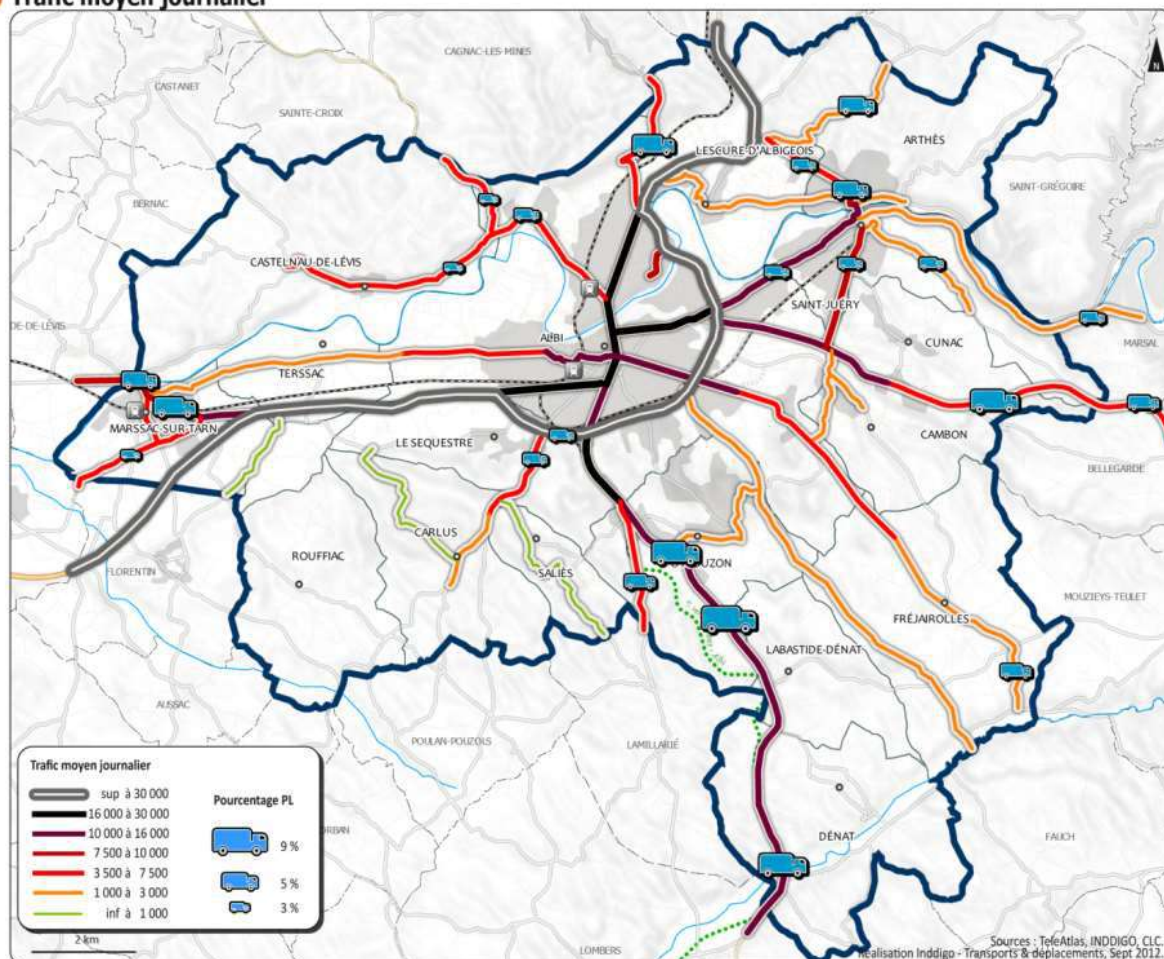
- Une augmentation de trafic limitée à certaines voies :
 - la route de Cordes, phénomène récent sur un volume moindre que sur les autres radiales (de l'ordre de 4000 véh/j)
 - la D 100, avec un trafic essentiellement interne à l'agglomération pour lequel le report modal est envisageable,
 - la D81 (route de Fréjairolles), avec + 4,4 % entre 2010 et 2011.

Comment expliquer ce constat ?

- Le vieillissement de la population : les retraités sont moins mobiles que les actifs.
- La forte baisse de la mobilité (tous modes), notamment celle des jeunes en particulier du fait des e-comportements.

- Le niveau historiquement élevé et encore en hausse du chômage et l'augmentation de la précarité, qui entraînent une limitation de la mobilité et en particulier de la mobilité en voiture, accentuée par le prix de l'énergie.
- Les efforts des autorités organisatrices pour améliorer l'offre de transports collectifs routiers et ferroviaires et les augmentations de fréquentations associées.

Trafic moyen journalier



Toutefois des dynamiques en cours peuvent être de nature à atténuer ou à ralentir cette dynamique :

- l'attractivité du territoire,
- la poursuite d'une croissance démographique plus marquée dans les communes de deuxième couronne,
- le développement du tourisme, lié au classement par l'UNESCO de la cité épiscopale au patrimoine de l'humanité, au renouveau du musée Toulouse-Lautrec...
- le dynamisme économique,
- l'expansion du pôle universitaire.

Une circulation trop forte dans le cœur d'agglomération

En 2012, on déplore une circulation encore trop élevée dans le cœur d'agglomération :

- **Saturation des axes nord-sud** (14 000 véh/j sur l'avenue Albert Thomas, 22 000 véh/j le Pont Neuf), liée à l'évitement de la rocade mais aussi au trafic local, interne à l'Agglomération ou externe vers son arrière-pays.
- **Trafic très local dense (inter-quartiers)**: entre les quartiers ouest et le centre d'Albi, entre St-Juéry et Albi. Un important report modal est pourtant à portée de main sur de telles liaisons, où la marche, le vélo et le bus peuvent monter en puissance.
- **Trafic de transit sur les carrefours et les axes principaux impliquant une sous-utilisation d'itinéraires de contournement**: les axes principaux du centre-ville d'Albi sont largement empruntés par des véhicules en transit, qui pourraient être attirés sur des itinéraires de contournement du centre, notamment la rocade dédoublée. De même les flux routiers du nord-ouest de l'agglomération (routes de Cordes et de Castelnau-de-Lévis) sont orientés vers le centre d'Albi plutôt que vers la rocade.

Le doublement de la rocade : une réalisation qui change la donne

En 2012, ce doublement est largement commencé et doit être mené à son terme en 2015. Il est une **condition au soulagement du centre d'Albi et de ses ponts**, soumis aujourd'hui à la pression du trafic :

- Ce doublement équivaut à une infrastructure nouvelle, susceptible d'écouler des flux aujourd'hui limités par la saturation de la section à 2x1 voie.
- La rocade pourrait alors être utilisée davantage qu'aujourd'hui pour des dessertes locales.
- En ce sens, elle doit permettre de réduire le trafic dans le centre urbain.
- Son doublement intégral a créé une opportunité de mutation des espaces publics afin de favoriser les modes alternatifs sur des axes aujourd'hui engorgés.

L'achèvement de ce doublement ne suffira pas à réduire la circulation sur les ponts centraux : il existe un risque « d'appel d'air » à anticiper. Un dégagement de capacité routière nouvelle est susceptible de générer des flux nouveaux. Il est donc opportun de réfléchir à une réorganisation du trafic dans le respect des objectifs nationaux de réduction assignés à tous les PDU. Ce doublement doit donc être accompagné de mesures complémentaires :

- pour répondre à la congestion occasionnée par la coupure du Tarn sur le secteur ouest de l'agglomération,
- pour intégrer le développement et l'aménagement du territoire,
- pour préserver le patrimoine,
- pour préserver la liaison entre quartiers.

Le doublement complet de la rocade constitue donc une occasion idéale d'engager une stratégie de diminution du trafic.

Enjeux de diminution du trafic automobile

La stratégie du SCoT

Le SCoT affirme qu'une attention particulière doit être portée à « la réduction des besoins », notamment avec l'objectif de réduire les distances domicile-travail et domicile-équipement. Ainsi, il est proposé de :

- Conforter l'offre en équipement de proximité dans les communes sous influence du pôle urbain central, c'est-à-dire Castelnau-de-Lévis, Rouffiac, Carlus, Saliès, Dénat, Labastide-Dénat et Fréjairolles.
- Satisfaire les besoins des habitants et consommateurs par un maillage commercial plus équilibré (rural/urbain, centre/périphérie) et lisible. Des épiceries multi-services existent déjà sur les communes de Cambon, Dénat et Fréjairolles.

Enjeux

- ➔ Intégrer le doublement de la rocade, les évolutions de trafic et les facteurs de développement et de préservation de l'agglomération avant de définir la création d'infrastructures nouvelles :
 - respectant les objectifs réglementaires du PDU
 - soulageant le cœur de l'agglomération du trafic de transit tout en préservant la liaison inter-quartiers
- ➔ Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic : modifier l'offre de stationnement en ville, politique de partage de la voirie, de baisse des vitesses, organisation de la circulation en pétales...
- ➔ Connecter le nord-ouest de l'agglomération au réseau principal.

2.3.5 LE DEVELOPPEMENT DES MODES ALTERNATIFS

La marche

Les pratiques

- **22 % des déplacements** (part modale), dont 9 % pour les déplacements vers/depuis les études supérieures, 15 % pour le travail, 27 % vers/depuis l'école, 32 % pour le motif achats. Ces chiffres montrent un potentiel de développement : il n'est pas rare de voir ce mode atteindre des parts comprises entre 25 et 30 % dans les agglomérations françaises moyennes.
- **Très pratiquée dans le centre-ville d'Albi**, la part modale de la marche y est supérieure à 51 %. Dans le reste d'Albi, elle est supérieure à 20 %. Sur le reste du territoire elle est comprise entre 10 et 15 %, ce qui est conforme aux moyennes nationales.
- **Le marcheur type est une marcheuse**, en emploi (temps plein ou partiel) ou en études.
- La distance moyenne des déplacements à pied est **inférieure à 860 m**.
- La marche est pratiquée **toute la journée** sans subir de pointe marquée comme c'est le cas pour la voiture.
- **Le manque de temps est le principal frein à la marche**, notamment chez les jeunes, devant les conditions météo, l'insécurité, le confort, l'enchaînement des déplacements et le manque d'envie.

Les infrastructures

- En interurbain :
 - Peu d'aménagements (exception faite des chemins de randonnée).
 - De nombreux aménagements dangereux ou peu qualitatifs pour les piétons : échangeur de la route de Millau, traversée de la commune de Lescure... notamment en intersections du réseau routier national. Ces sites représentent des « coupures », parfois rédhibitoires
- En périurbain :
 - Nombreuses routes dont les abords se sont progressivement urbanisés, sans réaliser de continuités piétonnes le long des chaussées.
- Dans le pôle urbain :
 - Des voiries avec trottoirs, sauf exception.
 - Une difficulté de cohabitation avec la voiture, là où les trottoirs sont trop étroits ou confrontés à des pratiques de stationnement sur trottoir.
 - Beaucoup de carrefours ont déjà été réaménagés.
 - Des besoins de sécurisation de traversées piétonnes et mise en accessibilité des traversées.
 - Des perméabilités inter-quartiers qui offrent un avantage concurrentiel important aux modes doux, à préserver et sécuriser, et développer.



Cas d'une route bordée d'habitations sans qu'un trottoir ait été réalisé



Cas d'un trottoir de Saint-Juéry rendu accessible... vainement du fait du stationnement illégal.



Cas de perméabilité en secteur pavillonnaire

Synthèse des enjeux pour la marche

- ➔ Développer un urbanisme des courtes distances favorisant la densité et les perméabilités
- ➔ Améliorer la « marchabilité » des trottoirs et traversées (confort, sécurité, agrément...)
- ➔ Mettre en place un jalonnement lisible par tous, guidant les visiteurs (étudiants, touristes...), mentionnant les temps de parcours
- ➔ Développer la marche en rabattement vers les transports collectifs
- ➔ Développer la marche au-delà des centres denses en favorisant les continuités piétonnes

Les pratiques

- Une part modale supérieure à celle des transports collectifs : **3,4 %**.
- **L'utilisateur type du vélo est un homme de 25 ans ou moins**, cadre, étudiant ou de profession intermédiaire (niveau d'étude Bac+3).
- Une distance moyenne de déplacement à vélo faible : **2,2 km/déplacement**. Au niveau national, on observe que 75 % des déplacements font moins de 3,2 km (ENTD 2008).
- Seulement **20 % des habitants de l'agglomération utilisent le vélo régulièrement** (plus de 2 fois par mois) et 14 % des habitants le pratiquent plusieurs fois par semaine. A contrario, 80% des habitants de plus de 11 ans enquêtés disent ne pas pratiquer le vélo « régulièrement » et 69 % ne pratiquent jamais le vélo.
- De **fortes disparités d'usage** au sein du territoire.
 - sur les territoires les plus « urbains » (commune d'Albi), entre 1/4 et 1/3 des personnes pratiquent le vélo (au moins deux fois par mois).
 - Sur les autres communes de la vallée du Tarn (Terressac, Marssac, Saint Juéry, Lescure et Arthès), la pratique est plus faible (de 15 % à 20 % d'utilisateurs).
 - Sur les territoires du sud, plus ruraux et plus vallonnés, ce chiffre descend à 6 %.

La pratique est donc conséquente, mais dispose encore de **marges de progression importantes** au regard :

- du territoire (dense et sans relief en vallée, particulièrement à l'est de l'Albi)
- de la mobilité (courtes distances et part importante de personnes qui n'ont pas le « réflexe vélo »).

Les infrastructures

L'agglomération dispose de **nombreuses infrastructures pour favoriser la pratique du vélo**.

- **La Ville d'Albi dispose d'un schéma directeur cyclable** dont l'objectif est le développement du vélo pour les déplacements de tous les jours. Ce schéma a défini des axes d'aménagements phasés qui permettront à terme de rendre l'ensemble de son territoire cyclable.
- **La Ville de Saint-Juéry a également une politique cyclable ambitieuse**. De nombreux axes ont été aménagés, notamment ceux vers Albi et vers Arthès. Le cœur de ville est amené prochainement à passer en zone 30.
- **Dans les autres communes, le vélo est variablement intégré** dans les aménagements de voirie, mais des aménagements ont été réalisés au Séquestre, à Marssac...
- **Le Conseil Départemental et la DREAL aménagent des équipements cyclables** le long de leur réseau routier. Ces aménagements sont du type voies vertes (ex : voie ferrée vers Castres, le long de la RN 88 entre Marssac et Albi, le long de la rocade...) ou de type bandes cyclables ou bandes dérasées multifonctionnelles (RD 81, RD 13...).
- Le Conseil Départemental développe également le **tourisme à vélo le long de la voie verte et sur véloroutes** (itinéraire empruntant principalement le réseau routier « classique »). Tous ces itinéraires aboutissent en périphérie d'Albi, mais aucun n'accède jusqu'au centre-ville. Le cycliste doit donc se débrouiller pour trouver son itinéraire, parfois dans un contexte routier dangereux (cf. lien à la Voie Verte).
- Afin de **donner une cohérence à toutes ces initiatives à l'échelle intercommunale, la Communauté d'agglomération prépare en 2012 un schéma directeur des aménagements cyclables** visant à prendre en compte les schémas et actions déjà réalisés dans

les communes, à définir les axes à aménager et harmoniser les pratiques (charte d'aménagement ou guide technique).

- Des **coupures importantes limitent encore la pratique** : en 2012, aucun itinéraire continu n'existe sur l'agglomération.

Le vélo fait l'objet d'une politique visible d'aménagements mais reste non prioritaire lorsque que la situation est contrainte. En comparaison, le budget moyen vélo de l'agglomération est de 250 000 €/an alors que le budget transport collectifs est près de 20 fois supérieur (5 000 000€/an).

Les services

- Le **territoire reste peu doté en équipements de stationnement** vélo. Beaucoup de dispositifs sont inadaptés aux besoins réels (mauvaise protection face au vol, mauvaise implantation, risque d'endommagement des vélos...).
- Les **nouveaux équipements publics** sont dotés de stationnement.
- Il existe des **dispositifs de stationnement dans les 3 gares de l'agglomération**, qui nécessitent d'être confortés.
- **L'emport des vélos dans les trains** est possible sur l'ensemble des trains TER qui desservent l'agglomération, sans supplément tarifaire. En revanche les cars régionaux ne tolèrent pas l'embarquement. Le réseau de car départemental **Tarnbus** a expérimenté le transport des vélos, soit en soute, soit dans des racks situés à l'arrière des cars. Cette initiative n'a pas rencontré de public régulier.
- Il n'existe **pas de service « public » de location ou prêt de vélo** sur l'agglomération.
- **Des initiatives associatives se développent dans le milieu étudiant** (location, atelier de réparation, récupération).
- L'agglomération organise périodiquement avec l'association Tous à pied et à vélo en Albigeois une **bourse aux vélos** (200 vélos présentés en 2010).



Offre de stationnement vélo en gare d'Albi-Madeleine

Synthèse des enjeux pour le vélo

Orientations du SCoT

Le **SCoT** pose des orientations en matière de vélo. Il prévoit notamment d'imposer la réalisation d'aires de stationnements « 2 roues » dans la construction de logements collectifs à raison de 2 m² par logement minimum. Il prévoit également de les développer sur l'espace public.

Enjeux

- ➔ Prioriser la continuité des itinéraires cyclables sur le stationnement auto
- ➔ Accompagner les changements d'habitudes en développant des services (prêt, location, information...)
- ➔ Développer des infrastructures et une offre de stationnement permettant notamment la pratique du vélo en intermodalité
- ➔ Développer des continuités cyclables interurbaines et des produits touristiques.

Les transports collectifs urbains

L'offre : lignes, infrastructures et moyens en 2012

Le réseau de transports urbains de l'agglomération est constitué en 2012 de :

- **19 lignes régulières** desservant 11 communes pour un linéaire total (hors troncs communs) de 190 km,
- **3 lignes de transport à la demande** (TAD) desservant 6 communes (Rouffiac, Carlus, Saliès, Dénat, Labastide Dénat et Fréjairolles) les plus éloignées du pôle urbain central (les moins denses et qui présentent des difficultés d'accessibilité en bus) accessible au même tarif que le réseau régulier.
- **14 lignes de transports spéciaux scolaires,**
- **Un transport pour personnes à mobilité réduite** (TPMR), service à la demande destiné aux personnes invalides dont le taux dépasse 80 %. Le tarif est celui du billet unitaire du réseau régulier. Environ 300 abonnés sont inscrits à ce service.
- **L'offre kilométrique** est de 1 200 000 km par an.
- Le **parc de véhicules** est composé de 3 bus articulés, 27 bus standard, 4 midibus, 3 véhicules de TAD et 2 véhicules pour le service TPMR.
- Un **nouveau mobilier urbain** est en cours d'installation en 2012 (300 poteaux d'arrêt et 130 abris voyageurs, pour un nombre total d'arrêt s'élevant à 485). Cela doit permettre d'accentuer la lisibilité du service et d'améliorer l'information sur l'offre.



Source : Communauté d'agglomération de l'Albigeois

La couverture du réseau

- La grande majorité des logements sociaux et plus largement des zones d'habitats densifiées, sont couvertes par le réseau régulier.
- Les zones d'activité sont moins bien desservies par le réseau, mais cette couverture reste satisfaisante : les dessertes de Montplaisir, Jarlard et Innoprod ont été améliorées. Ranteil et Puygouzon sont aussi desservies par le réseau interurbain.
- Le réseau régulier dessert finement tout le territoire aggloméré. Des secteurs peu denses au regard du potentiel (nombre d'habitants à 300 m des points d'arrêts) sont ainsi desservis par une offre régulière.
- A contrario, il ressort que la desserte du territoire « intense » (c'est-à-dire disposant d'emplois, d'habitats et ou de commerces...) est très souvent insuffisante, en terme de fréquence, pour être attractive. Seules 3 lignes offrent des fréquences supérieures à un passage toutes les 30 min en heure de pointe et aucune ne descend au-dessous du ¼ d'heure.
- Les zones d'extension urbaines sont en grande partie localisées à l'extérieur du périmètre desservi par le réseau actuel.

L'organisation du réseau

Les atouts :

- Le PTU est volontairement ouvert aux transports interurbains pour une meilleure intermodalité,
- Toutes les lignes urbaines assurent une liaison directe avec le pôle le plus attractif du territoire (centre d'Albi),
- Il existe de nombreuses possibilités de correspondances qui permettent de se connecter à l'ensemble du territoire.

Les faiblesses :

- L'absence d'un point nodal clairement identifié. La place Jean-Jaurès est le point nodal majeur mais son organisation est complexe et peu lisible (3 points d'arrêt).
- Une gare ferroviaire principale insuffisamment desservie : de nombreux secteurs de l'agglomération ne sont pas reliés directement à la gare. La gare Albi-Ville dispose du même niveau de desserte ferroviaire que la Gare de la Madeleine, mais cette dernière est bien moins fréquentée.
- L'absence de ligne diamétralisée, hormis la récente ligne R, et de ligne non radiale. De fait, certains services sont pourtant diamétralisés (lignes C et H notamment) ou tangentiels (lignes B et E).
- L'existence d'un grand nombre de variantes d'itinéraires (arrêt desservis à certains horaires) représentés ou non sur les cartographies. Elles sont généralement justifiées par des dessertes scolaires, non représentées sur le plan du réseau.
- La présence de nombreuses boucles, d'itinéraires peu directs et terminus partiels (non notés sur les plans) nuisent globalement à la lisibilité et à l'attractivité du réseau.
- Certains troncs communs offrent des cumuls d'offres très importants mais ces sections sont peu valorisées (Lices, Pont Neuf : 12 bus/h en heure de pointe, soit potentiellement 1 toutes les 5 minutes)
- Il n'existe aucun service de nuit, ni même de soirée (cela occasionne des difficultés pour certains employés travaillant en horaires décalés : hôpitaux, industrie en 3/8, ménage, sécurité...).

Lisibilité du réseau

En matière d'affichage, le réseau de transport de l'agglomération se distingue par une dénomination de lignes manquant de clarté, ne faisant pas apparaître de hiérarchie alors que toutes les offres ne se valent pas (ex : Lignes K, C et R beaucoup plus fréquentes que les lignes F et F1) et laissant croire à des hiérarchies là où il n'y en a pas (les dénominations A/A1 ou B/B1 par exemple). Le site internet ne fournit pas de cartographie des points d'arrêt des TàD, il est donc difficile pour l'utilisateur d'accéder à l'information.

Par ailleurs, la valorisation du service est peu développée (nom commercial du réseau, informations aux points d'arrêt, agence commerciale, lisibilité des plans, lignes diamétralisées).

La fréquentation du réseau en 2012

- **Les lignes les plus fréquentées** : la ligne C (Cantepau), la plus fréquente du réseau est également la plus fréquentée (28 % du total), largement en tête. La ligne H Rayssac, fréquente également, rencontre elle aussi son public (9 % du total sur une ligne courte). Ces deux lignes se caractérisent par une desserte de quartiers d'habitat social en direction du centre.
- **Les arrêts les plus fréquentés** : outre ceux du centre d'Albi, les arrêts de Cantepau sont les plus fréquentés. Quelques arrêts situés notamment au Séquestre et à Saint-Juéry ont une fréquentation située autour des 10 000 voyageurs / an.
- **Une ligne bien utilisée malgré sa faible fréquence** : La Ligne L (Marssac) se caractérise par une fréquentation relativement importante compte tenu de sa fréquence plutôt faible. Sa longueur et l'importance de certains des pôles qu'elle dessert expliquent probablement le phénomène.
- **Des lignes peu fréquentées** : Enfin, les lignes A (Pélissier), A1 (Fonvialane, Castelnau), F et F1 (Cambon, Albi-est), G (Puygouzon), S1 (Maladrerie), S3 (Maranel), S4 (Lapanouse) sont très peu fréquentées.
- **Faible usage des TàD** : Les TàD de substitution des lignes régulières ont des fréquentations relativement faibles à l'exception de Marssac / Terssac (100 à 200 voyageurs par mois selon les périodes) et de Lescure (l'été). De même, les 3 TàD virtuels est très faible, quel que soit le secteur considéré.
- **Les utilisateurs réguliers** : il s'agit des scolaires, des personnes voyageant avec des titres unitaires (aller simple et aller-retour) et les catégories « moins de 25 et plus de 65 ans » (a priori principalement « moins de 25ans »). Les abonnés « actifs » et « tous publics » sont à l'inverse très sous représentés.

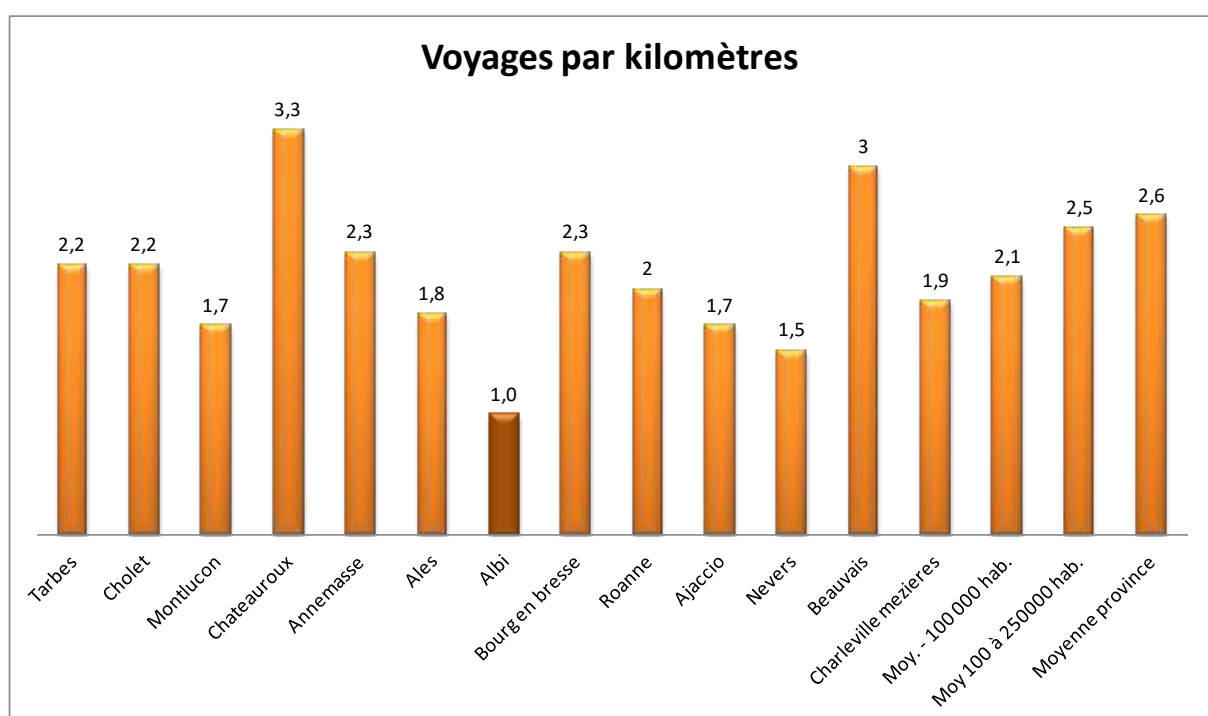
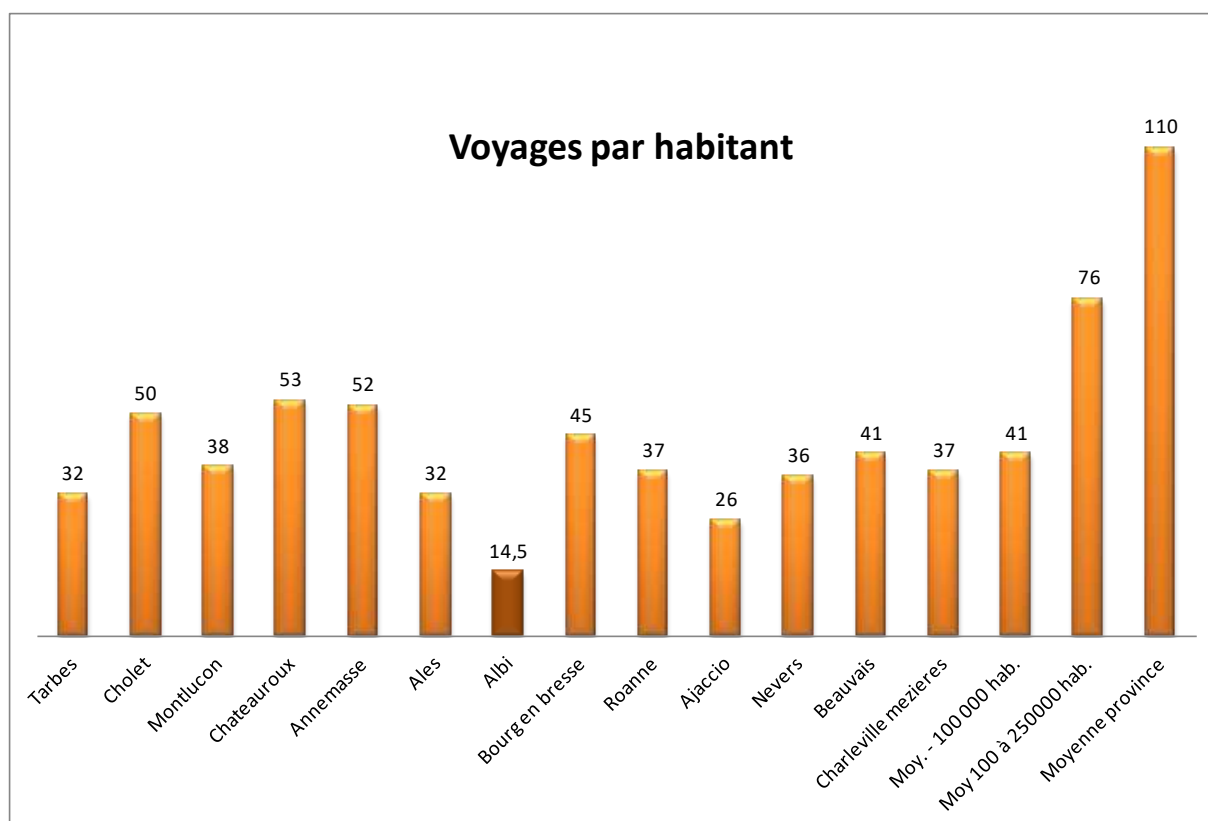
Les usages du réseau

L'**Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM)** réalisée en 2011 corrobore les analyses de fréquentation :

- La part modale des TCU est de 1,9 % (total TC : 2,7 %). En dehors des motifs scolaires (pour ce motif, les transports en commun représentent 24 % de part modale), les transports collectifs sont très peu utilisés (< 3 % de part modale).
- Les transports collectifs sont, pour tous les motifs (hors scolaire) **moins utilisés que le vélo**, le rapport d'usage étant de 1 à 2 pour la plupart des motifs (travail, universités, visites, achats...)
- Outre l'assez faible fréquentation des transports collectifs au regard de la moyenne, une très grande majorité des personnes ne les utilisent jamais (84 %), ou très rarement (89 %). En résumé, les transports collectifs sont très peu utilisés, et essentiellement par les jeunes.

- Le client type est **un adolescent en cours de scolarité ne disposant pas du permis**. Il peut s'agir également de personnes au foyer, d'étudiants ou de personnes en formation. On note que les retraités utilisent peu les transports collectifs.
- Dès lors, il n'est pas étonnant que la desserte en transports collectifs soit un facteur très secondaire dans le choix du lieu de vie (prise en compte par 28 % des personnes selon l'EDVM).

Comparaison avec d'autres agglomérations similaires :



A partir des données de l'Union des Transports Publics (2010), des comparaisons avec des réseaux de tailles similaires ont été établies. En synthèse, du point de vue de l'offre, le réseau paraît bien géré (km/salariés, et coût au km) mais il semble globalement peu dense (nombreuses lignes à faible fréquence) et présente in fine une offre totale rapportée au nombre d'habitants limitée. La faiblesse de la fréquentation au regard de l'offre kilométrique globale peut s'expliquer à la fois par un manque de lisibilité du réseau, par des itinéraires parfois complexes pour répondre à une desserte du territoire très fine et induisant une faible densité d'offre (peu de lignes cadencées, des fréquences faibles).

Synthèse des enjeux pour les transports collectifs urbains

Orientations du SCoT

Le document d'orientations générales du SCoT précise que pour le pôle urbain central (Albi, Saint-Juéry, Le Séquestre), 90 % des logements créés doivent être desservis par un réseau de transports collectifs (accès piéton à moins de 300 m) cadencé vers les pôles multimodaux et le centre de la ville d'Albi. Le taux passe à 75 % pour les communes dites « associées au développement du pôle urbain » (Marssac, Terssac, Lescure, Arthès, Cunac, Cambon et Puygouzon).

Le PADD du SCoT suggère que « la desserte en transports en commun pourrait être organisée autour de la RD612 et de la RD999 avec la mise en place de dessertes cadencées sur lesquelles quelques points d'arrêts pourraient être organisés sous forme de parcs-relais ».

Le SCOT envisage une structuration du territoire en « bassins de vie ». En ce qui concerne le réseau de transports en commun, il s'agit de renforcer le maillage entre le pôle urbain central et les pôles d'équilibre (Villefranche d'Albigeois, Réalmont, Teillet) en développant deux lignes supplémentaires :

- Une ligne Albi / Villefranche d'Albigeois / Alban
- Une ligne Alban / Villefranche d'Albigeois / Teillet / Réalmont

Les accords entre Département et Agglomération quant aux déplacements en car à l'intérieur du PTU vont dans le sens de ces orientations.

Enjeux

- Adapter le réseau dans sa structure et par sa valorisation pour élargir le public au-delà des captifs
- Améliorer la vitesse commerciale en apportant une vision globale à l'échelle de chaque ligne ou faisceau de lignes
- Redéployer une partie des km commerciaux sur les axes les plus porteurs
- Etudier des transports à la demande plus attractifs et plus visibles que les offres actuelles
- Développer les intermodalités avec le car, mais surtout le train et le vélo
- Simplifier l'organisation au centre en faisant ressortir un point d'échanges central et des sites multimodaux
- Redynamiser le réseau et investir sur le marketing et la communication

Les transports collectifs départementaux et régionaux

- **Réseau Tarnbus** (autorité organisatrice : Conseil Départemental du Tarn) en 2012 :
 - **11 lignes desservant le territoire** de l'agglomération albigeoise. Toutes convergent vers la « halte routière », située place Jean Jaurès. La gare n'est pas desservie par les lignes du Conseil Départemental.



- **Une boutique commerciale** située place Jean Jaurès.
- **Des fonctions variables.** Certaines offrent, avec une fréquence adaptée, une desserte à des territoires peu denses et d'autres sont destinées à attirer des automobilistes.
- Utilisation pour les déplacements scolaires (grande partie de ces déplacements réalisée via des lignes dédiées).
- Une partie des lignes départementales tend à concurrencer la voiture sur les déplacements pendulaires en offrant d'une part de la fréquence (4 lignes assurent plus de 20 rotations/jour) et d'autre part des trajets express (ligne T'ex Albi – Lavar par autoroute).
- Près de 510 000 voyages comptabilisés au premier trimestre 2012, sur tout le réseau soit 18 % d'augmentation par rapport au premier trimestre 2011.
- Tarification unique à 2 €/voyage et 40 € mensuel (une augmentation est prévue prochainement). Cette tarification attractive peut expliquer en partie l'augmentation de fréquentation observée sur le réseau.
- Un protocole de coopération intermodale passé avec l'Agglomération permettant aux usagers de voyager dans le PTU sur les lignes départementales, à tarification urbaine. Le support commun Carte Pastel facilite ce fonctionnement. Par ailleurs les conducteurs délivrent également des titres urbains unitaires. A l'intérieur du PTU, les autocars départementaux sont autorisés à transporter quelques voyageurs debout sur les derniers kilomètres parcourus.

- **le réseau TER** en 2012 (autorité organisatrice : Région)

- une ligne ferroviaire (Toulouse – Rodez) et d'une ligne routière (Albi – Toulouse).
- des lignes routières non TER : la société « Verdié autocars », en délégation de service public, s'est établie dans l'Albigeois avec deux lignes régulières (Albi – Rodez, et Toulouse – Albi – Millau avec un à trois trajets journaliers).
- trois gares SNCF : Albi-Ville, Albi- Madeleine et Marssac. Ces gares n'offrent pas le même niveau de service aux usagers. Albi-ville est la gare principale de l'agglomération, desservie par tous les trains de la ligne Toulouse – Rodez. La gare de Marssac-sur-Tarn est plus faiblement desservie. Avec une offre quasi équivalente, la gare de la Madeleine est beaucoup moins empruntée que celle d'Albi-Ville.

Cohérence entre les offres

Les offres départementale et régionale tendent à répondre au mieux aux principaux flux domicile-travail.

Le réseau du Conseil Départemental dispose sur deux axes (Albi-Castres et Albi-Gaillac-St-Sulpice) d'une offre très attractive, que l'on peut situer à un niveau de qualité de service proche de celui offert par les trains régionaux.

En outre, les tarifications de ces deux réseaux sont différentes.

Enfin, sur l'axe vallée du Tarn, les deux offres agissent en doublon.

Synthèse des enjeux pour les transports collectifs départementaux et régionaux

Enjeux

- ➔ Améliorer les coordinations entre les réseaux régional, interurbain et urbain (pôles d'échanges, horaires, tarification, points de vente, ...)
- ➔ Généraliser les possibilités d'utilisation des autres réseaux de transports collectifs dans le PTU avec des titres urbains (notamment TER entre Marssac, Albi-Ville et Albi-Madeleine).

2.3.6 L'AMÉLIORATION DE L'USAGE DES VOIRIES PRINCIPALES

Un travail déjà amorcé, surtout au profit du vélo

- Territoires pionniers en France pour l'aménagement de chaussées à voie centrale banalisée, également appelées « chaudiou ».
- Axes importants dotés de bandes cyclables.
- Artères grand-albigeoises traitées par amélioration des trottoirs, création d'un couloir bus, dispositifs de réduction de vitesse, traitements d'intersections.

Une problématique pluridisciplinaire

L'amélioration des voiries principales est un thème à traiter obligatoirement dans un PDU. C'est une problématique complexe qui nécessite de croiser différents champs de réflexion.

- L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite :
 - des trottoirs
 - des traversées
 - des places de stationnement
 - des arrêts de bus et de car
- Le stationnement
 - Arbitrage récurrent entre commerçants (voire riverains) et partage de la voirie
 - Lien fort avec le volume d'offre de stationnement sur les axes concernés
La réalisation de trottoirs confortables, d'aménagements cyclables continus ou de couloirs bus nécessite souvent de supprimer, réduire ou déplacer l'offre en places de stationnement.
- La sécurité routière
 - Problème des masques de visibilité (véhicules, mobilier...)
 - Gestion des intersections (rayons de giration, nombre de points de conflits)
- La circulation
 - Quels types et volumes de flux souhaite-t-on accueillir sur chaque axe ?
 - Comment la voirie est-elle hiérarchisée ?



De façon générale, on rencontre dans l'agglomération albigeoise peu de « vestiges de la ville routière ». Notamment, aucune rue n'est à 2x2 voies.

On peut toutefois souligner quelques exceptions : la trémie et les abords de la place Jean Jaurès, quelques routes rattrapées par l'urbanisation (N88, D97, D988), un mobilier urbain parfois routier...



Dans le cœur d'agglomération, les voies artérielles souffrent encore de la place accordée au stationnement, au détriment du partage de la voirie.



Avenue Albert Thomas, les automobilistes disposent de 3 voies de circulation et 2 voies de stationnement et empiètent sur les trottoirs

Boulevard de Strasbourg, malgré l'importance des flux piétons, il n'y a presque pas de trottoirs, l'espace étant affecté essentiellement au stationnement

Boulevard Edouard Andrieu, 4 voies de circulation et 6 lignes de stationnement

Le rôle de la rocade

La rocade est un axe de contournement d'Albi pour le trafic de transit. Mais elle est surtout très utilisée par les habitants du territoire, pour leurs trajets internes à l'agglomération ainsi que pour leurs déplacements vers l'extérieur.

Trois échangeurs prédominent : Caussels (routes de Millau et de Saint-Juéry), l'Arquieyre et le Séquestre (accès principaux à la RN 88).

Néanmoins, en 2012, la rocade n'est pas encore au maximum de sa capacité, n'ayant pas encore été doublée sur l'ensemble de sa longueur. En particulier, le pont de Cantepau, qui lui est à 2x2 voies, recèle encore d'importantes réserves de capacités : selon l'EDVM, le pont du 22 Août 1944 (Pont-Neuf - centre-ville d'Albi), à 2x1 voie est plus emprunté que celui de Cantepau (notamment à midi).

En revanche, à 14h le pont de Cantepau est plus utilisé. Le flux est supérieur à 1 800 déplacements/h. Le Pont Vieux est utilisé comme un complément capacitaire en heures de pointe.

Synthèse des enjeux

Synthèse des enjeux pour l'amélioration des usages de la voirie

Orientations du SCoT et de l'agenda 21 d'Albi

Dans une perspective de liaison entre l'A75 et Toulouse, le SCoT intègre la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la traversée albigeoise (doublement de la RN88 dont la rocade d'Albi).

Il préconise aussi de chercher à faire évoluer le réseau actuellement en étoile de l'agglomération, par la création de connexion entre les différentes branches de l'étoile et par l'étude de nouveaux ouvrages de franchissement du Tarn.

L'agenda 21 de la Ville d'Albi, dans sa fiche action n°5, évoque la volonté de favoriser un meilleur partage de la voirie entre tous les modes de déplacement. Les actions opérationnelles qui en découlent sont générales : programme pluriannuel d'aménagement des axes structurants et développement du réseau cyclable.

Enjeux

- ➔ Ne pas cantonner les réductions de vitesses aux voies secondaires
- ➔ Hiérarchiser clairement le réseau de voirie (zone urbaine, pôles générateurs de déplacements et maillage du territoire de l'agglomération)
- ➔ Instaurer un plan de mobilité lisible, dissuadant le recours prioritaire à la voiture en ville
- ➔ Travailler à partir des géométries existantes et agir en deux temps (« retouches » puis requalifications lourdes si besoin).

2.3.7 L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

L'offre en 2012

- **Dimensionnement de l'offre** pour le centre d'Albi :
 - Parkings Jean Jaurès, Vigan, Marché couvert et Cordeliers : 1570 places
 - Places payantes sur voirie : 928 places (638 limitées à 2h, 290 limitées à 4h)
 - Places gratuites en centre-ville : 3000 places
 - L'agenda 21 de la Ville d'Albi a abouti à créer 200 places de stationnement gratuites supplémentaires.
- **Une offre gratuite importante** : 54 % de places du centre d'Albi sont gratuites, incitant fortement les pendulaires à se rendre dans le cœur d'agglomération en voiture.
- **Des offres tarifaires des parkings en ouvrage qui questionnent les pratiques attendues** : deux abonnements (journée/nuit) sont proposés moins chers que l'abonnement résidentiel, qui cherche à inciter les habitants du centre à laisser leur voiture au parking. Une telle offre encourage les pendulaires à venir travailler chaque jour en voiture dans le centre d'Albi.

Les pratiques

- **Un stationnement payant extrêmement minoritaire**, quel que soit le motif de déplacement.
- **Le stationnement gratuit sur voirie : la pratique la plus répandue** pour les déplacements vers l'emploi, en raison :
 - des tarifs, plus faibles sur voirie qu'en ouvrage, voire de la possibilité de non-paiement tandis qu'il n'est pas possible d'y échapper en ouvrages,
 - du fait de la possibilité de stationnement de courte durée pour 0,30 € (non proposée en ouvrages)
 - de la dégressivité du prix sur voirie qui contraste avec progressivité en parkings.
- **Une faible distance entre la destination et le lieu de stationnement.** Seulement 5 % des personnes stationnent à plus de 100 m de leur destination (hors domicile). Naturellement la part des personnes stationnant à plus de 100 m est plus élevée dans Albi-centre (15 %), en raison notamment de la contrainte plus forte sur le stationnement sur ce secteur dense.
- **Un stationnement au domicile généralement sur emplacements réservés.** Le stationnement résidentiel sur rue représente 27 % du stationnement en zone centre, 25 à 26 % dans les autres quartiers d'Albi.
- **Un problème de stationnement sur trottoir**, licite ou non, sur les faubourgs d'Albi avec trois résultantes :
 - la sur-attractivité de la voiture qu'engendrent ces « places de stationnement de fait »,
 - les discontinuités occasionnées sur les cheminements piétons, particulièrement problématiques pour les personnes à mobilité réduite et les enfants,
 - une consommation d'espace qui rend difficile la réalisation d'aménagements cyclables et peut poser des problèmes de sécurité aux cyclistes (ouvertures de portières...).
- **Une offre de stationnement parfois créée au détriment du piéton**, ou de protection anti-stationnement qui pénalisent la marche.



Au Séquestre, mobilier anti-stationnement restreignant la largeur des trottoirs



Rues de la République et de la Visitation, des trottoirs étroits encore resserrés par des potelets



Boulevard Alsace-Lorraine, places surdimensionnées et trottoirs étroits

Une politique de parcs-relais en développement

Un certain nombre de parkings ont d'ores et déjà une vocation intermodale affirmée.

- Une aire de covoiturage/parc-relais réalisée au Séquestre est très utilisée. N'étant pas mitoyenne d'équipements ou de logements, l'offre qui y est proposée n'est pas détournée de son objet par des véhicules non-désirés.
- Les trois gares de l'agglomération sont également équipées de parkings, mais ceux-ci ne sont en revanche pas clairement réservés à cette pratique intermodale.



Le parking de la gare d'Albi-Ville, gratuit, gratuit et saturé



Celui de la gare d'Albi-Madeleine, qui offre des réserves de capacité



Le parking de la gare de Marssac ; n'est pas jalonné ni identifié comme parc relais

- Un parc réalisé été créé à la Milliassole en 2012, mais cet équipement reste à aménager et à valoriser.



Les places de stationnement sont très éloignées de l'arrêt de bus



Cette perméabilité doit être empruntée aussi pour relier bus et parking



Il n'existe pas de continuité piétonne entre le parking et l'arrêt de bus

- En 2012, d'autres sites sont envisagés pour implanter des parcs relais/aires de covoiturage : Atlantis (parking existant pour l'équipement nautique, qui pourrait être mutualisé), l'Arquipeyre, Caussels, rond-point de l'Europe...

La réglementation dans d'autres secteurs de l'agglomération

A Marssac, Saint-Juéry et Albi, il existe une réglementation du stationnement liée au commerce (places courte durée, où le stationnement est gratuit mais limité en temps).



Marssac et ses trois types de zones



Places réservées au stationnement minutes devant les commerces d'Albi

Au-delà de ces quelques exemples, l'offre en 2012 est globalement non réglementée.

- Stationnement possible aux abords immédiats des écoles, favorisant la pratique très répandue de la dépose/reprise en voiture des élèves à l'école qui génère un usage très fort de la voiture sur la « boucle de déplacements » domicile – école – travail, rend les abords des écoles peu praticables à pied et en vélo, et forge les repères de la culture mobilité des citoyens de demain.
- Absence d'usage du disque européen sur l'agglomération (qui permet une réglementation propre à chaque zone selon ses spécificités).
- Stationnement gratuit autour du centre d'Albi, générant des déplacements pendulaires en voiture, qui pourraient être reportés pour partie sur d'autres modes.
- Absence de prise en compte des professionnels en zone payante dans les abonnements spécifiques (artisans, professions médicales intervenant à domicile...).
- Offre privée souvent monofonctionnelle (résidentiel, activité...), rarement mutualisée entre plusieurs usages, obligeant à multiplier le nombre de parkings, vides en dehors des horaires de fonctionnement des équipements qu'ils desservent (et donc accroître la consommation, et imperméabilisation, d'espace inhérentes).
- Proximité de l'offre de stationnement privée au logement, facilitant le « réflexe voiture », y compris pour des déplacements très courts.

Synthèse des enjeux

Synthèse des enjeux pour l'amélioration des usages de la voirie

Orientations du SCoT et autres documents de planification

Le SCoT recommande de favoriser l'aménagement de pôles multimodaux, parc relais et parkings de covoiturage aux entrées d'agglomération et prescrit la création d'aires de stationnement «deux roues» (accessibles depuis la voie publique) dans les constructions de logements collectifs à raison de 2 m² /logement minimum, et dans les espaces publics.

Le PAVE de la ville d'Albi a affirmé le besoin de supprimer des places de stationnement pour améliorer la covisibilité aux passages piétons car seule une part minoritaire (30%) de la voirie est conforme aux normes d'accessibilité.

Les PLU imposent, dans leur article 12 pour chaque type de zones, un nombre de places à réaliser lors des constructions selon leur usage prévu. La réalité vécue des ménages est à cet égard à prendre en compte : ils possèdent en général 2 voitures ou moins (1 à 1,5 voiture/ménage à Albi et St-Juéry, 1,6 à 1,8 à Arthès, Lescure et Marssac...)

Enjeux

- rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs que l'offre péricentrale
- poursuivre et clarifier la politique de stationnement dans le centre d'Albi
- supprimer le stationnement sur trottoirs aux abords des écoles et l'organiser sur la chaussée
- réduire de façon progressive le stationnement gênant sur trottoirs.
- stopper le mouvement historique de « spécialisation fonctionnelle des espaces », pour favoriser les déplacements courts et la mutualisation du stationnement
- revoir la politique de stationnement automobile au droit des habitations et des lieux d'emploi, de façon à favoriser la marche, le vélo et le bus
- éviter d'imposer dans les PLU des normes planchers supérieures au taux de motorisation réel
- mettre en place une veille foncière sur les secteurs de pertinence pour des P+R.

2.3.8 LE TRANSPORT DE BIENS

Dispositions en 2012

- Dans le centre piétonnier d'Albi, l'accès aux rues piétonnes se fait par bornes escamotables et la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes est interdite dans toutes les rues.
- Pour rejoindre la rocade ou le centre-ville d'Albi depuis le Nord de l'agglomération, les poids lourds peuvent circuler sur des axes qui n'ont pas été conçus pour les accueillir (notamment la route de Gaillaguès) ou dans des milieux urbains denses peu adaptés à ce type de trafic (quartiers Breuil et Mazicou).
- La Ville de Saint-Juéry a elle aussi réglementé la circulation des poids lourds dans son centre-ville, de façon à y interdire le transit.
- Il n'existe pas sur l'agglomération de places de stationnement réservées aux livraisons. Mais dans les communes qui ont mis en place une offre de stationnement minute au plus près des commerces, ces espaces peuvent également servir aux livreurs.
- Il n'existe pas non plus d'espace logistique urbain (la forme la plus intéressante, le centre de distribution urbaine, est un site où les transporteurs livrent leurs marchandises pour qu'une flotte urbaine organisée par la collectivité prenne le relais sur le « dernier kilomètre »)
- Quelques entreprises, publiques ou privées, ont toutefois pris des initiatives intéressantes :
 - La Poste s'est équipée d'une flotte de véhicules électriques
 - Deux transporteurs locaux et une enseigne se sont équipés d'un véhicule électrique pour leurs livraisons dans la Cité Episcopale.

Un potentiel ferroviaire à développer

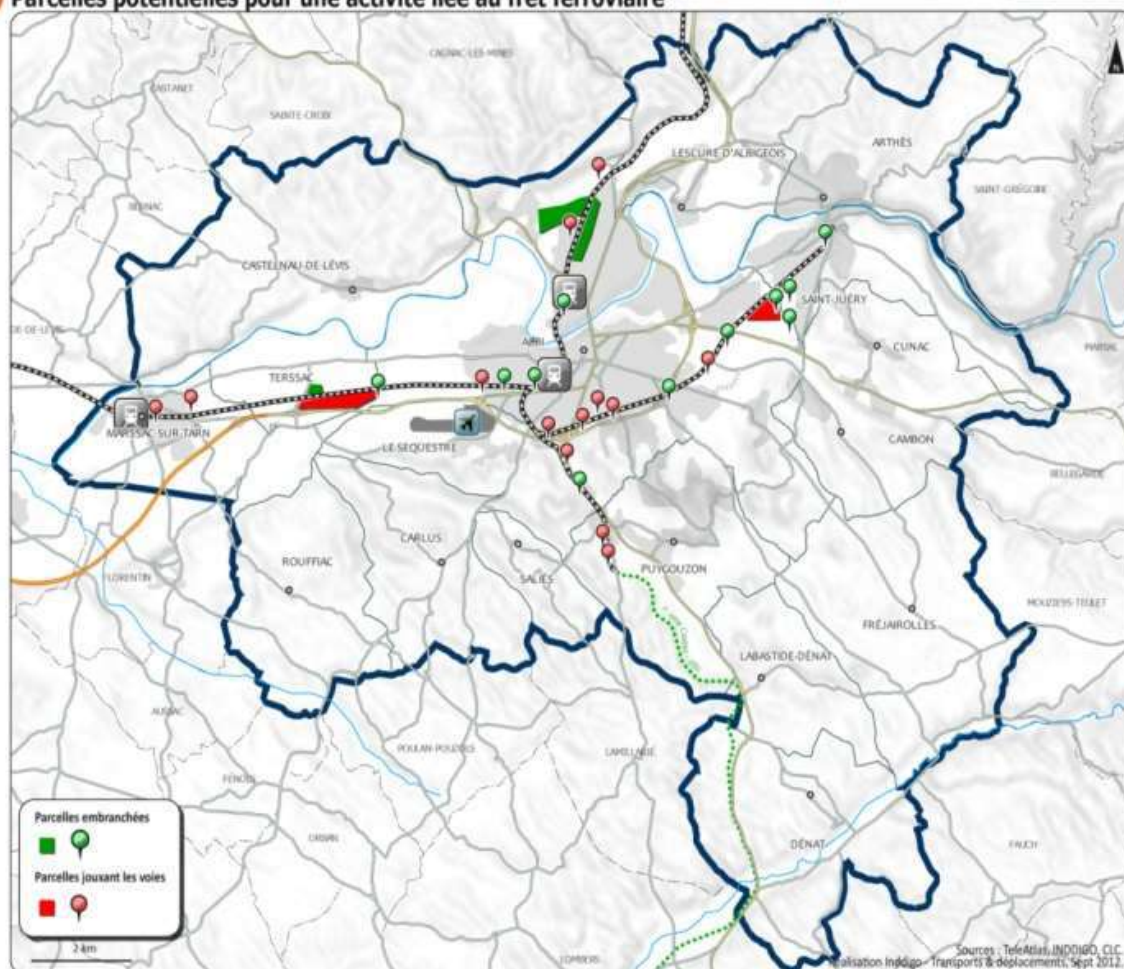
Il est rappelé que le mode ferroviaire est généralement pertinent :

- pour des flux très importants (plusieurs wagons, fréquemment)
- sur des distances d'au moins 400 km
- en chargement direct, c'est-à-dire sans rupture de charge route/rail, ce qui sous-entend que les chargeurs soient équipés d'une installation terminale embranchée, leur permettant d'accueillir des wagons directement sur le site de production).

En 2012, un opérateur ferroviaire de proximité se fait jour en Midi-Pyrénées. Il sera intéressant d'étudier ses dispositions à transporter des « wagons isolés », c'est-à-dire des volumes ne permettant pas de charger un train entier, activité dont l'opérateur historique s'est désengagé.

La carte ci-contre est le fruit d'un premier repérage de parcelles non construites, spacieuses et jouxtant le réseau ferré. L'opportunité, la faisabilité technique et foncière resteraient à examiner.

Parcelles potentielles pour une activité liée au fret ferroviaire



Synthèse des enjeux pour le transport de marchandises

Enjeux

- ➔ Agir d'abord sur les volumes transportés et les distances parcourues
- ➔ Equilibre rail/route : préserver l'avenir et structurer les filières
- ➔ Prévoir des espaces et des temps de livraisons
- ➔ Concentrer l'effort de l'Agglomération sur le « dernier kilomètre »

2.3.9 LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE

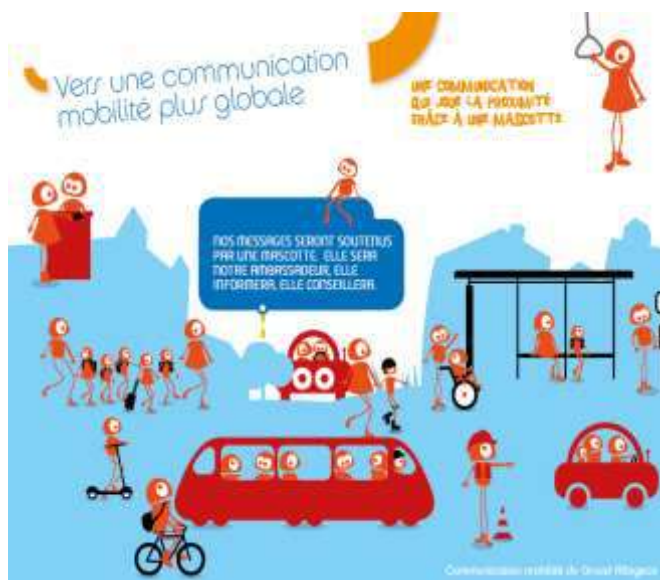
Le diagnostic s'est attaché à répertorier les actions de management de la mobilité déjà mises en place en 2012 sur le territoire.

- Comment les alternatives à la voiture sont-elles mises en avant ?
- Existe-il des plans de déplacements d'entreprises, de collectivités ou d'établissements scolaires sur le territoire ? Comment sont-ils soutenus par la Communauté d'agglomération et les autres collectivités locales ?
- Le covoiturage et l'autopartage sont-ils des pratiques développées et accompagnées sur le territoire ?

La communication

Le socle du management de la mobilité, c'est d'abord apporter une information claire et accessible sur les alternatives à la voiture. En effet, un certain nombre de personnes sont souvent prêtes à renoncer à leur voiture mais ignorent les possibilités offertes. La Communauté d'agglomération recourt à plusieurs canaux pour communiquer sur la mobilité :

- le site internet Grand-Albigeois, apportant essentiellement une information sur le réseau de bus urbain et le covoiturage
- un Espace Infos Mobilités situé à Albi, qui joue un rôle de centralisation de l'information
- le site internet Mobimipy dont le calculateur d'itinéraires semble comporter quelques dysfonctionnements
- la revue Grand-Albigeois qui consacre régulièrement des pages sur le sujet de la mobilité (notamment lorsque la carte Pastel a été mise en place, pour le lancement du PDU, l'évolution du réseau...)
- la création d'une mascotte mobilité avec la volonté de rendre ses actions de communication sur le sujet plus lisibles.



Les plans de déplacements

Des actions de management de la mobilité peuvent également être portées par d'autres structures que la Communauté d'agglomération : des entreprises, des groupements d'entreprises, d'autres administrations, des établissements scolaires.

- En 2012, peu de structures ont mis en place des plans de déplacements à destination de leurs salariés/administrés.
 - Le Conseil Départemental du Tarn qui a lancé son Plan de Déplacements en 2010
 - Quelques établissements scolaires : collège Jean Jaurès (Albi), une école à Saint-Juéry et une école au Séquestre, qui proposent des bus pédestres
 - La Ville d'Albi exprime dans son agenda 21 la volonté de lancer son PDA
 - La DDT et d'autres administrations d'Etat se lancent dans un PDA

- Sur un bassin d'emploi de près de 7000 entreprises comptabilisant environ 17000 salariés⁵, c'est encore assez peu. Il peut exister deux explications principales à ce faible nombre de plan de déplacements :
 - le tissu d'entreprises est essentiellement composé de TPE/PME qui peuvent ne pas se sentir l'envergure pour lancer ce genre de projet. Il existe néanmoins quelques gros employeurs : CMCO, ONET, VOA Verrerie, Banque Populaire Occitane, Distribution Casino, SADAM, Flow Control Technologies, Lavida, Compobaie, Eternit, SAFRA...
 - peu de structures locales les encouragent à le faire (accompagnement financier) ou sont en capacité de les conseiller (accompagnement technique).
- Deux structures peuvent apporter un appui aux plans de déplacements :
 - L'ADEME : subventions pour les Plans de Déplacements Inter-Entreprises uniquement. Elle n'a jamais été sollicitée par un groupement d'entreprises grand-albigeoises.
 - L'association CPIE (Centre permanent d'Initiatives pour l'environnement) des Pays tarnais qui est en particulier relais régional de l'écomobilité scolaire par l'ADEME (réseau MOBI'dule). Plus globalement cette structure propose des actions pédagogiques également à destination des adultes (conférences, expositions photos, guide sur l'écomobilité, animation)
- Il existe aussi une action de la Communauté d'agglomération à destination des entreprises/collectivités : la possibilité de créer des cartes Pastel à destination de personnes morales afin que les employeurs puissent mettre à disposition de leur personnel des titres de transports.
- En 2012, ni la Communauté d'agglomération ni la CCI n'ont d'enveloppes budgétaires pour le cofinancement d'un PDE/PDA/PDES.

Le covoiturage et l'autopartage

Ces deux pratiques sont d'excellents indicateurs de l'évolution des habitudes de déplacement, et en particulier du rapport à la voiture (possession et usage)

- **L'autopartage quasi-absent** : Aucun système d'autopartage sur le territoire hormis du partage de voiture entre particuliers, notamment un collectif d'étudiants organisé afin de partager leurs voitures.
- **Un développement du covoiturage plus affirmé.**
 - Mise à disposition d'une aire de covoiturage à proximité de l'échangeur du Séquestre de la RN88, occupée en moyenne par 50 véhicules souvent à destination des villes de l'ouest (Gaillac, Toulouse). Cette aire dispose :
 - d'une centaine de places voitures dont 5 pour les personnes à mobilité réduite
 - des places pour les motos
 - d'un abri pour une dizaine de vélos, qui mériterait d'être plus sécurisé
 - de 5 places pour les bus de grand tourisme
 - d'un abri pour l'attente des passagers de covoiturage
 - d'une desserte par les transports urbains (ligne R)
 - d'un accès à vélo par la piste cyclable qui longe la rocade.
 - Etude d'une autre aire de covoiturage à Marssac, en entrée d'agglomération.

⁵ Chiffres au 1^{er} janvier 2006 – source : SCOT Grand Albigeois (janvier 2009)

- Identification d'aires de covoiturage spontanées par la Communauté d'agglomération à Lescure-d'Albigeois (environ 17 véhicules quotidiens).
- Mise en place d'une aire à Rosières, par le territoire voisin du Pays Albigeois et Bastides.
- Relais vers des sites spécialisés de mise en relation de covoitureurs: covoiturage.fr, easycovoiturage.com, covoituron.org... et un partenariat entre le conseil départemental et covoiturage.fr pour une page d'accueil tarnaise.

Synthèse des enjeux pour le management de la mobilité

Orientations du SCoT et autres documents

Le SCoT encourage « les initiatives individuelles ou collectives qui visent à limiter l'usage des véhicules individuels et notamment les démarches qui visent à faciliter le développement du covoiturage ». La Communauté d'agglomération est donc invitée à structurer et développer le management de la mobilité. L'accompagnement des changements de comportement de mobilité est un enjeu d'envergure dans le cadre du PDU.

La fiche action n°29 de l'Agenda 21 d'Albi exprime le souhait de créer une Cellule de Conseil et d'Ingénierie Administrative (CCIA). Cette CCIA ayant des prérogatives d'intervention sur des volets à la fois économique, sociale et environnemental, elle pourrait éventuellement être un support, au moins financier, à la mise en place de PDE ou PDIE.

Enjeux

- ➔ Provoquer du report modal en agissant sur les comportements
- ➔ Favoriser le développement du covoiturage
- ➔ Garantir la lisibilité des offres de transports et de déplacement
- ➔ Mobiliser et soutenir de nouveaux acteurs sur le territoire (les entreprises notamment)
- ➔ Mener des campagnes de sensibilisation, renforcer le marketing
- ➔ Favoriser le développement du télétravail partiel.

2.3.10 LA TARIFICATION ET LA BILLETTIQUE

Les transports urbains

- **Choix d'une tarification sans abonnements** depuis 2012, afin que chacun ne paie que ce qu'il consomme réellement. Ce choix intéressant pour l'usager présente toutefois quelques limites :
 - au tarif combiné transports urbains/interurbains même si la carte Pastel est déjà interopérable (y compris avec le Réseau Routier Régional, le TER, Tisséo...)
 - aux choix et préférences de certains usagers pour un abonnement
 - au remboursement à 50 % d'un abonnement pour les actifs, sujet à interprétation par les employeurs
 - aux recettes tarifaires (baisse de l'ordre de 10% par rapport à l'ancienne grille, avec abonnements).

<i>Comparaison des tarifications appliquées dans des agglomérations de taille équivalente Prix 2011</i>	Ticket à l'unité	Carnet de 10 voyages	Remise/coût unitaire¹
Albi	1,10 €	10,00 €	9 %
Saint Briec	1,20 €	10,50 €	12.5 %
Aurillac	1,30 €	9,80 €	25 %
Colmar	1,25 €	9,00 €	28 %
Agen	1,10 €	8,80 €	20 %
Vienne	1,10 €	8,70 €	21 %
Périgueux	1,25 €	8,10 €	35 %

- **La dégressivité des tarifs :**
 - La dégressivité entre le billet à l'unité et le carnet de 10 est moins forte sur le territoire de la Communauté d'agglomération que chez les autres agglomérations de même taille, car le prix à l'unité y est plus faible. Le prix du carnet est tout à fait dans la moyenne.
 - La situation grand-albigeoise est donc intéressante pour l'usager ; elle l'est moins si l'on se place du point de vue du taux de couverture des dépenses de la régie par les recettes commerciales.
- **Tarifs spéciaux**
 - **Nombreux tarifs spéciaux** proposés pour les actifs, les ayants droits SRU, les scolaires (spéciaux transports scolaires non urbains), les moins de 26 ans, les plus de 65 ans et les personnes à mobilité réduite (dont le taux d'invalidité dépasse 80%).
 - **Absence de tarifs de groupes** ou pour familles nombreuses (hors groupe de plus de 10 pers.)
 - **Aides variables des CCAS** : le CCAS de la Ville d'Albi offre 30 voyages gratuits tous les 1,5 mois aux demandeurs d'emploi dont les ressources ne dépassent pas 680 € pour une personne seule (plafond CMU) tandis que le CCAS de Puygouzon propose un transport à la demande tous les jeudis pour les personnes ne pouvant pas se déplacer et souhaitant faire des courses.
- **Billettiq**
 - Une démarche claire mais non dématérialisée pour obtenir sa carte Pastel.

Réseau interurbain Tarnbus

- Une coopération intermodale permet aux usagers de voyager dans le PTU sur les lignes départementales, à tarification urbaine. Le support commun Carte Pastel facilite ce fonctionnement. Par ailleurs les conducteurs délivrent également des titres urbains unitaires. A l'intérieur du PTU, les autocars départementaux sont autorisés à transporter quelques voyageurs debout sur les derniers kilomètres parcourus.

Synthèse des enjeux pour la tarification et la billettique

Enjeux

- Simplifier les procédures d'achat/recharge de cartes
- Tendre vers un équilibre de la régie des transports urbains
- par augmentation de la fréquentation
- par évolutions successives de la tarification
- Mise en cohérence des tarifs des transports collectifs dans le PTU
- S'adresser à des usagers variés, n'ayant pas tous le même rapport à la tarification

2.3.11 LES MOTORISATIONS ALTERNATIVES

- La Communauté d'agglomération n'a pas, en 2012, de politique établie sur la question. Deux axes sont à prendre en compte :
 - Etre en conformité avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) : l'obligation, lors du renouvellement des flottes publiques, d'acquérir un certain nombre de véhicules propres, c'est-à-dire des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel
 - Tenir compte du déploiement du marché des véhicules « propres » soutenu par l'Etat pour anticiper ce développement et pouvoir accueillir ces véhicules sur son territoire. Des analyses de marché évoquent de 2 millions de véhicules⁶ sur le territoire français à l'horizon 2020 soit 10 % du parc et 20 % des déplacements. De plus l'Etat s'emploie à soutenir ce développement à travers diverses mesures plus ou moins incitatives, notamment un Plan national de développement pour le développement des véhicules électriques et hybrides des bornes de recharge en France comprenant 14 actions (Grenelle 2).
- La loi n'impose aux PDU que de traiter du développement de la motorisation électrique. Mais il est intéressant d'élargir la réflexion à l'ensemble des motorisations alternatives compte tenu de leurs différents avantages. La collectivité s'interroge d'ailleurs sur l'opportunité d'intégrer dans ses réflexions le projet de recherche « Eever Hy Pôle » (essais de véhicules à hydrogène en partenariat avec l'école des Mines d'Albi).
- Seules quelques collectivités comme la Ville d'Albi entreprennent des démarches pour se mettre en conformité avec la loi (LAURE) en ce qui concerne le nombre de véhicules à motorisation alternative de leur flotte.

⁶ Site www.developpement-durable.gouv.fr

Synthèse des enjeux pour les motorisations alternatives

Enjeux

- ➔ Utiliser chaque motorisation à bon escient
 - L'électrique : un enjeu de santé plutôt que d'environnement
 - Cibler les flottes de véhicules circulant essentiellement en ville
- ➔ S'inspirer de quelques bonnes pratiques d'autres agglomérations.

3. SCENARIO RETENU : PRESENTATION ET COMPARAISON

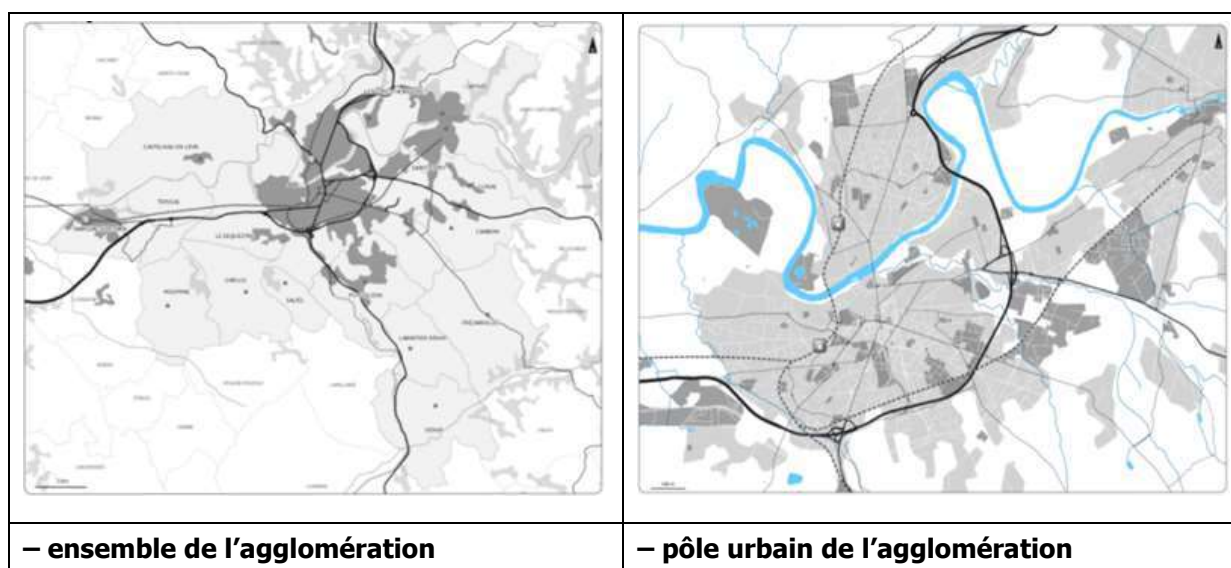
La définition du scénario cible du projet de PDU fait suite à un travail de scénarisation de visions prospectives de la mobilité sur le territoire. Dans les grandes lignes, 3 scénarios et un fil de l'eau ont été constitués durant cette phase :

- Scénario fil de l'eau sur la base de la situation de 2011
- Scénario 1 : bâti sur la base de l'ensemble des actions réalisées en matière de mobilité entre 2011 et 2015 (schéma directeur vélo, doublement de la rocade, aménagement de P+R au Caussels...)
- Scénario 2a : un projet de mobilité bâti autour de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
- Scénario 2b ; un projet bâti autour d'une stratégie multimodale appuyée sur une amélioration du réseau de bus, un apaisement du cœur d'agglomération, et la mise en œuvre de services à la mobilité au sens large (service vélo, autopartage...)

Suite à la présentation des 3 scénarios de PDU, les instances de pilotage et élus communautaires ont décidé du choix du scénario 2b dit de « stratégie multimodale ».

Le scénario retenu a pour fil conducteur 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.

La constitution de ce scénario a pris en compte l'ensemble des enjeux de mobilité à l'échelle de l'agglomération, c'est-à-dire en intégrant d'une part les problématiques de mobilité spécifiques au pôle urbain (essentiellement constitué par les communes d'Albi et St-Juéry) et d'autre part les problématiques plus périurbaines des autres communes de l'agglomération. Ces deux échelles de réflexion sont donc prises en compte dans les solutions de mobilité proposées.



Si le pôle urbain concentre la majorité des flux de circulation et des nuisances induites par ces flux, l'action du scénario retenu prend en compte les besoins de déplacement sur tout le territoire afin d'apporter des solutions de mobilité à tous les habitants et de traiter « en amont » les problématiques rencontrées dans l'urbain dense.

Plus concrètement, conformément aux orientations stratégiques, le scénario tend à limiter les flux automobiles dans les secteurs denses en utilisant au mieux les infrastructures routières disponibles, c'est-à-dire par une optimisation de l'utilisation des réseaux de voiries structurantes (rocade, pénétrantes...). En parallèle, la stratégie de circulation doit protéger les axes secondaires et centraux qui n'ont plus vocation à accueillir des flux élevés de circulation. Le scénario porte le lancement d'étude d'usage et de positionnement du nouveau pont tout en précisant que la création d'un nouvel ouvrage devra avant tout permettre le renforcement de **l'apaisement du cœur de ville** (baisse de flux routier, amélioration des conditions de déplacement par les modes alternatifs). Le positionnement de ce pont devra être défini en tenant compte entre autres de l'impératif de minimiser les impacts environnementaux engendrés par cet ouvrage.

Le partage de l'espace est un objectif majeur du scénario, cela dans l'optique de répondre enjeux de développement des mobilités alternatives. **L'apaisement des espaces** s'appuie principalement sur deux volets d'action :

- la **diminution des flux routiers** sur les zones denses habitées
- un **meilleur partage de l'espace public**.

Ainsi, le scénario vise à augmenter les espaces réservés à la circulation des transports en commun (actions d'aménagement de sites propres sur les voiries structurantes et sur les axes identifiés comme les plus problématiques en matière de vitesse commerciale), des vélos (mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable à l'échelle de l'agglomération) et des piétons (zone 30, resserrement des profils de voiries en carrefour) et enfin, son corollaire, à diminuer les surfaces dévolues au stationnement (en règlementant le stationnement sur les zones centrales) et à la circulation automobile.

Les interventions visant à réorganiser le réseau routier ont avant tout pour objectif d'apaiser le centre et d'apporter une meilleure attractivité aux solutions alternatives à la voiture sans empêcher les mobilités en voiture pour autant.

En matière de transports collectifs, le scénario retenu apporte une stratégie « d'évolution » du réseau de bus urbain sans pour autant révolutionner ce dernier afin d'apporter des évolutions sensibles sur tout le territoire. La **modernisation du réseau** s'appuie sur une amélioration de la vitesse commerciale sur les sections stratégiques (tronc commun) les plus saturées par des actions d'aménagements ponctuels de site propres et de priorisation des bus aux carrefours les plus chargés et sur une hiérarchisation des lignes du réseau. En secteur peu dense, une modernisation des TAD est proposée pour apporter des solutions de mobilité à des publics plus larges qu'aujourd'hui.

En parallèle de l'action sur l'infrastructure, **une amélioration de la communication et de la grille tarifaire** est engagée pour donner une image plus dynamique au réseau de bus.

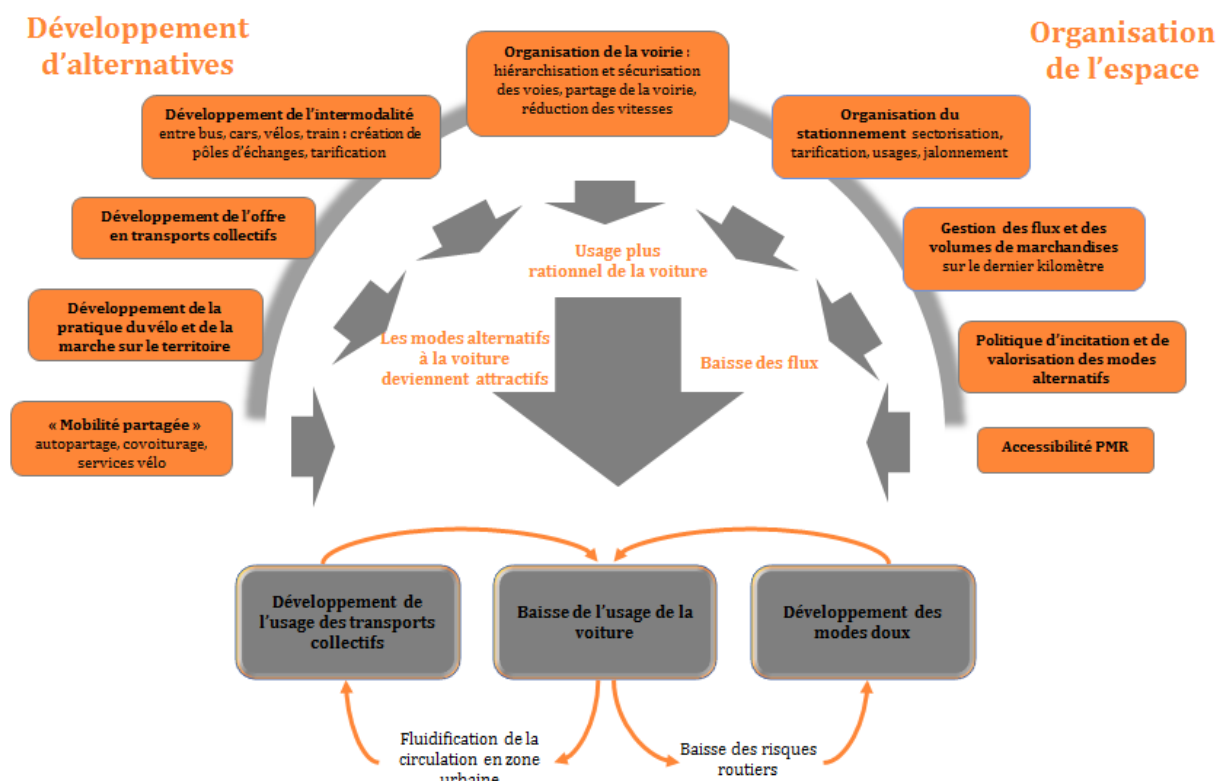
Ce développement du réseau urbain s'appuie également sur une **modernisation des nœuds de correspondance** entre réseau urbain et réseaux interurbains avec la création notamment du pôle multimodal à la gare Albi-Ville.

Le projet retenu met l'accent sur l'importance des politiques d'accompagnement des habitants vers les mobilités alternatives au-delà de la simple création d'offres nouvelles. Ainsi au-delà des infrastructures, le scénario retenu insiste sur le **développement de services incitant à la pratique d'une mobilité moins dépendante de la voiture** : location de vélo, service d'auto partage, aires de covoiturage, jalonnement des itinéraires modes doux, information voyageurs aux arrêts de bus, parkings relais, etc.

Cet accompagnement des changements de comportements vise également la **diminution des flux de marchandises et de déchets** par le biais d'une éducation à l'environnement et l'encouragement de l'économie circulaire.

Enfin la stratégie met l'accent sur les **changements de motorisation** en déployant des bornes électriques et en mettant en place une stratégie incitant les livraisons par motorisations alternatifs.

Il s'agit donc d'une stratégie complète à mettre en œuvre, dont l'efficacité générale tient en grande partie à la complémentarité des actions à engager dans les différentes thématiques. L'ensemble des actions thématiques servent donc un même **objectif central de limitation du recours à la voiture, individuelle et thermique**, et de **développement d'alternatives attractives** pour un public large.



Logigramme de principe de la stratégie multimodale e

4. LA STRATEGIE DU PDU : LES AMBITIONS ET ORIENTATIONS

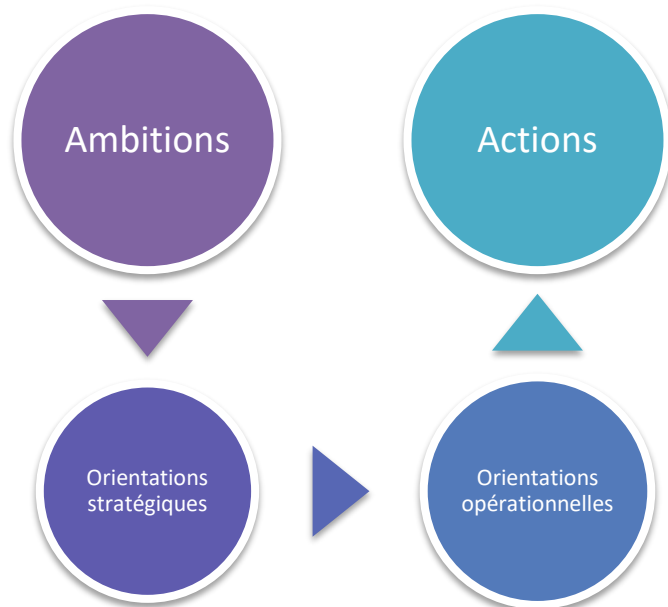
4.1 Synthèse de la structuration du projet de PDU

Le projet de PDU est issu des objectifs identifiés par le diagnostic. Le projet de PDU est la traduction réglementaire d'un projet de territoire validé sur la base de plusieurs scénarios. Il s'agit d'une vision prospective de la mobilité, pour laquelle des ambitions en matière de report modale ont été définies. Pour atteindre ces ambitions tout en répondant directement aux objectifs identifiés par le diagnostic, le projet est décomposé en orientations stratégiques. Ces orientations traitent de l'ensemble des 11 champs réglementaires du PDU.

Ces orientations stratégiques, recoupent l'ensemble des objectifs opérationnels identifiés dans le diagnostic.

Le plan d'action du PDU est une décomposition en action unitaire permettant une définition précise des moyens mis en œuvre pour répondre aux objectifs stratégiques et opérationnels.

Ces actions peuvent être individuellement suivies et évaluées. Cette continuité logique permet d'assurer, dans la durée, la logique générale du PDU et d'assurer que les actions mise en œuvre participent à l'atteinte des ambitions fixées.



Logigramme : Articulation entre Ambitions, orientations stratégiques et actions.

Les actions sont des décompositions d'orientations stratégiques au service d'une ambition générale en matière de mobilité.

Les liens entre actions et orientations stratégiques et opérationnelles sont détaillés dans le volet plan d'action du PDU.

4.2 Les ambitions du PDU

La mobilité et l'organisation des offres de mobilité occupent une place de plus en plus prépondérante dans le fonctionnement, le rayonnement et le développement d'un territoire. La mobilité individuelle motorisée, encore majoritaire sur les flux de déplacements, montre ses limites avec une certaine saturation des grands axes de circulations, des impacts sur le plan économique et social avec des coûts importants pour les ménages mais également sur le plan environnemental (qualité de l'air, le bruit, Gaz à effet de serre, artificialisation des sols...).

Pour inscrire ces changements dans la durée, 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 afin de limiter les nuisances environnementales, renforcer l'attractivité du territoire et la qualité de vie des résidents. Le projet proposé vise à répondre aux différentes aux différentes échelles de la mobilité :

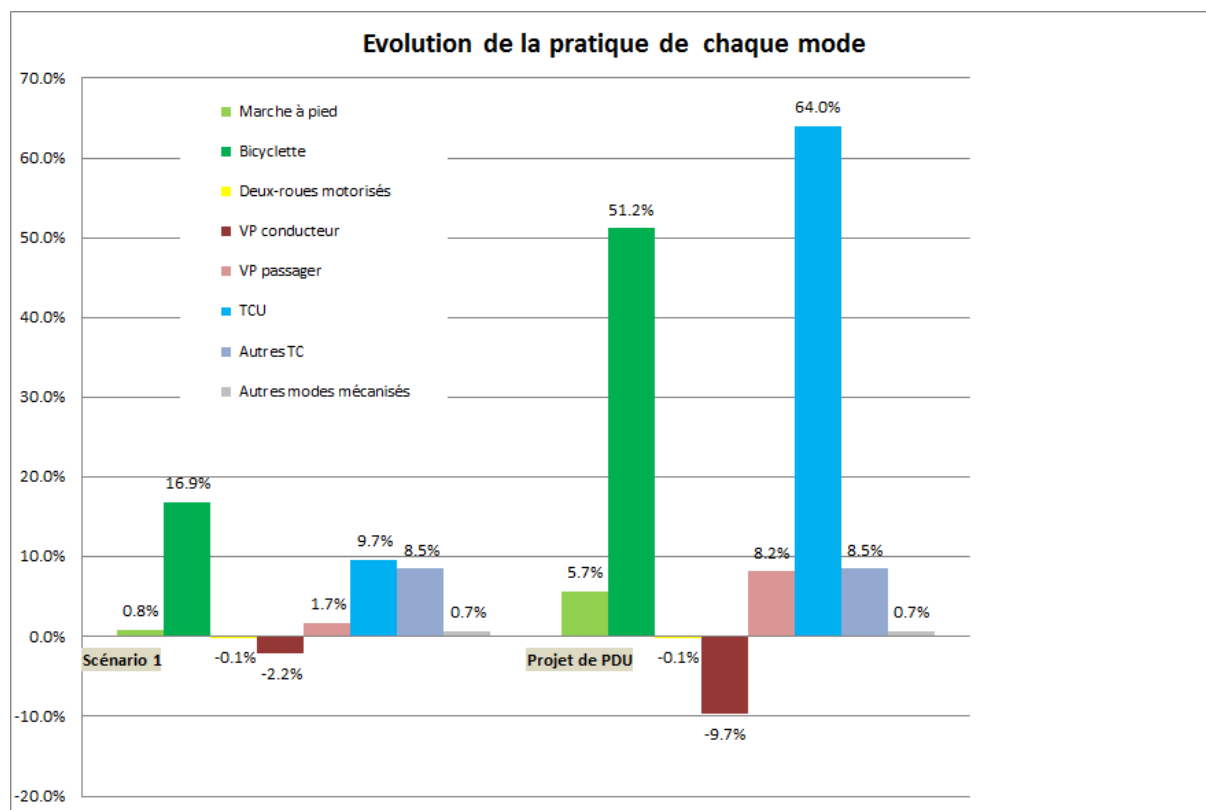
- Echelle large : offrir des alternatives de mobilité pour les pendulaires longues distances : améliorations de l'intermodalité entre modes interurbains et solutions urbaines, politique de covoiturage, amélioration des temps de parcours des transports urbains par des sites propres dans l'agglomération
- Echelle de l'agglomération : meilleure intégration des transports urbains au système de mobilité de l'agglomération, sécurisation des axes à enjeux, amélioration générale de l'attractivité du réseau bus et amélioration des conditions de déplacement à vélo
- Echelle locale : sécurisation des déplacements à pied, apaisement des centralités urbaines, politique de gestion de vitesses.

LES AMBITIONS EN CHIFFRES

A partir de la structure des déplacements issue de l'EDVM de 2011 et des hypothèses d'évolution démographique du SCoT et de l'INSEE, **dans l'hypothèse où aucune action particulière ne serait mise en œuvre pour améliorer l'offre en mobilité actuelle (Scénario fil de l'eau), le volume de kilomètres parcourus en voiture particulière par les résidents augmenterait en accentuant l'impact des déplacements sur la qualité de l'air, les émissions de GES et le cadre de vie.**

Face à ce constat, des objectifs ambitieux de parts modales ont été définis afin de diminuer le trafic automobile et d'augmenter les déplacements alternatifs.

Evolutions en % de la pratique des modes par rapport à la situation initiale de 2011

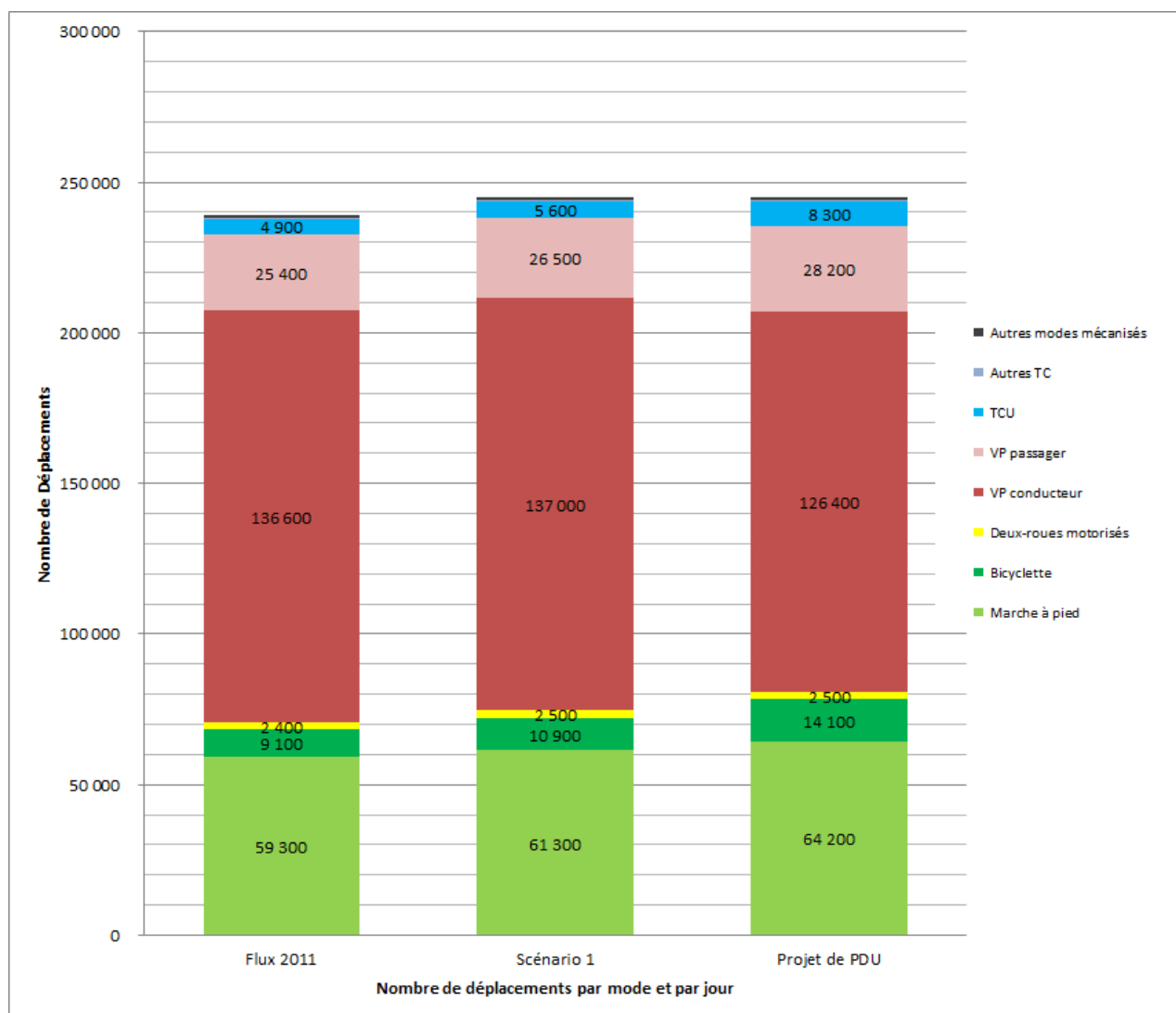


Evolution de la pratique de chaque mode par rapport à la situation de 2011 (EDVM)

L'ambition portée vise à **augmenter la pratique du vélo de plus de 50% et d'augmentation de la pratique des transports collectif de 64%.**

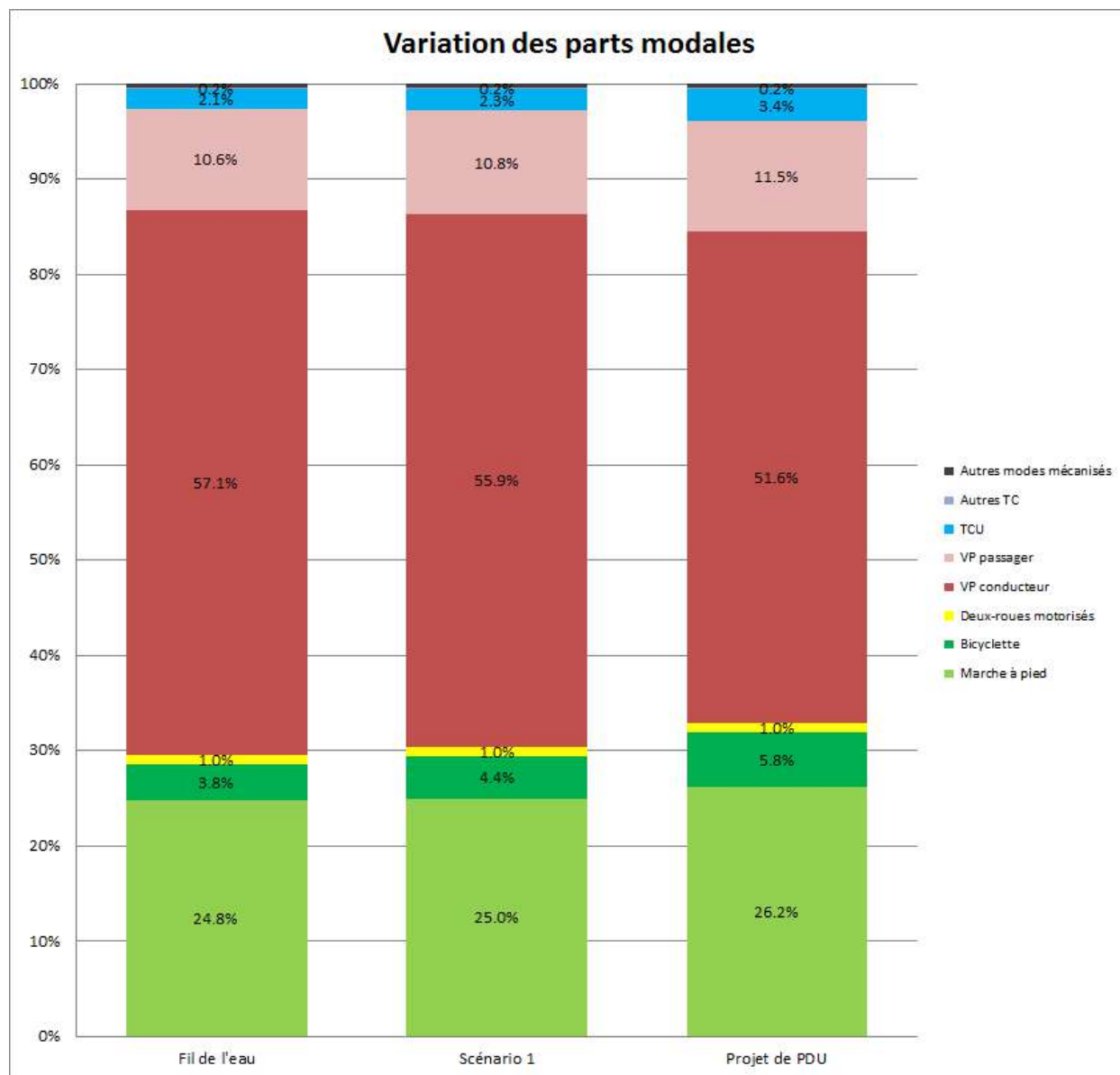
L'ensemble du projet a pour objectif d'atteindre une diminution de l'usage de la voiture de près de 10%.

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 projet de PDU est de diminuer l'usage de la voiture en absolu, dans un contexte de hausse de la mobilité. A horizon 2026, l'objectif est de diminuer le nombre de déplacements quotidiens en voiture d'environ 10 000 déplacements quotidiens.**



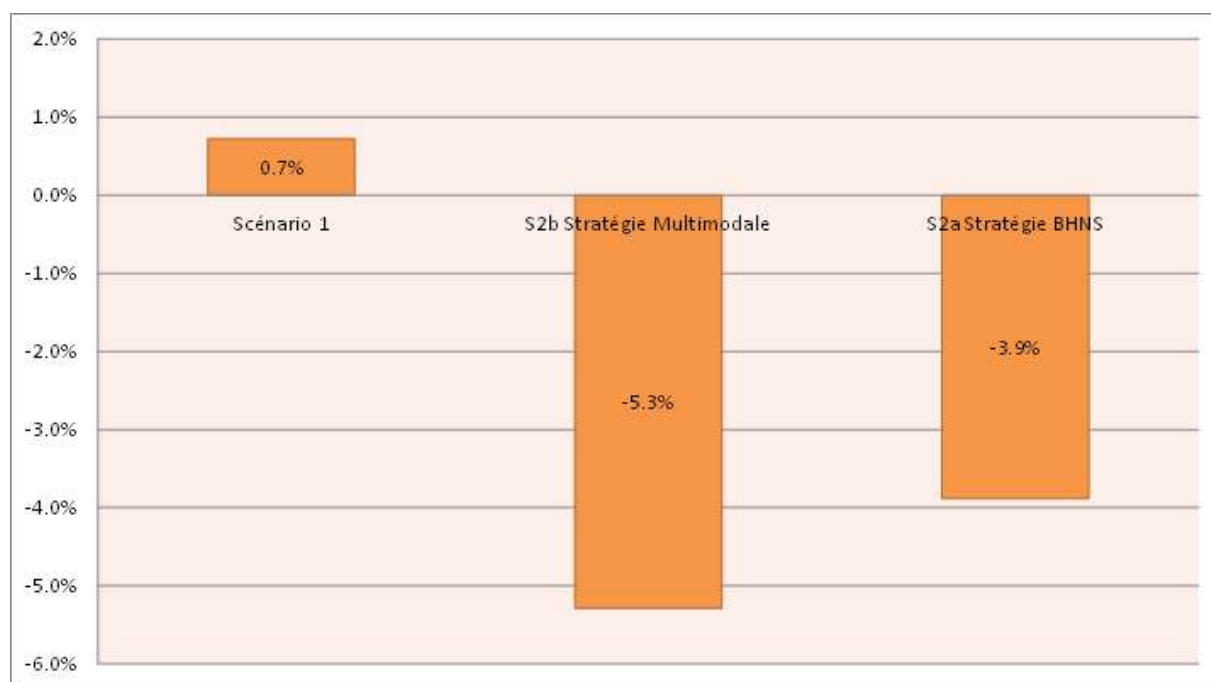
Nombre de déplacements quotidiens par mode pour les situations 2011, le scénario 1 et à horizon 2026 du Projet de PDU

Ce projet, **exprimé en part modale**, permettrait d'atteindre une baisse de 5.6% de l'usage de la voiture permettant d'abaisser la part modale de la voiture seul de 57.1% (2011) à 51.6% (projet de PDU, horizon 2026).



Histogramme des parts modales pour les situations 2011, le scénario 1 et à horizon 2026 du Projet de PDU

Ce projet permet une baisse des gaz à effet de serre de 5,3% à l'horizon 2026, sans intégrer les évolutions technologiques des motorisations



Histogramme des évolutions des émissions de GES pour les situations 2011, le scénario 1 et à horizon 2026 du Projet de PDU

4.3 Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques sont les principes fondateurs du PDU : ces orientations guideront la planification des déplacements sur le territoire ces 10 prochaines années. 9 orientations expriment le projet politique dans ses grandes lignes. Ces orientations sont des « caps » à suivre pour assurer la cohérence de l'action globale. Toutes les actions du PDU répondent à au moins une de ces orientations stratégiques.

Les orientations stratégiques sont de deux types : les **orientations stratégiques transversales** et les **orientations stratégiques thématiques**

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. Il s'agit du cadre du PDU, notamment défini d'un point de vue juridique et par les documents auxquels il doit se conformer. L'ensemble des actions contenues dans le projet de PDU vise à contribuer à au moins l'un de ces objectifs.

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** correspondent aux axes clef d'intervention propre au territoire, définis à partir des objectifs et enjeux identifiés par le diagnostic du PDU.

Le diagnostic a mis en évidence les 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**). En parallèle de cette orientation, le développement d'alternatives à la voiture, historiquement contraint par les impératifs d'écoulement de flux, et 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, modernisée (**OS2**).

Le déploiement d'alternative de mobilité attractive ne peut être efficacement engagé sans une forte articulation entre urbanisme et mobilité, qui fait donc l'objet d'une orientation stratégique spécifique, s'appuyant notamment sur la compatibilité PLUI et PDU (**OS4**).

De la même façon, le déploiement d'alternatives de mobilité attractives n'est pas toujours suffisant pour générer le changement attendu des habitudes de mobilité ancrées depuis longtemps. Le PDU positionne l'accompagnement au changement de comportements de mobilité des habitants et usagers du territoire (**OS6**) une orientation stratégique, qui vient renforcer les actions spécifiques de développement des alternatives de transports.

Enfin la diminution du volume et de la distance parcourues 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.

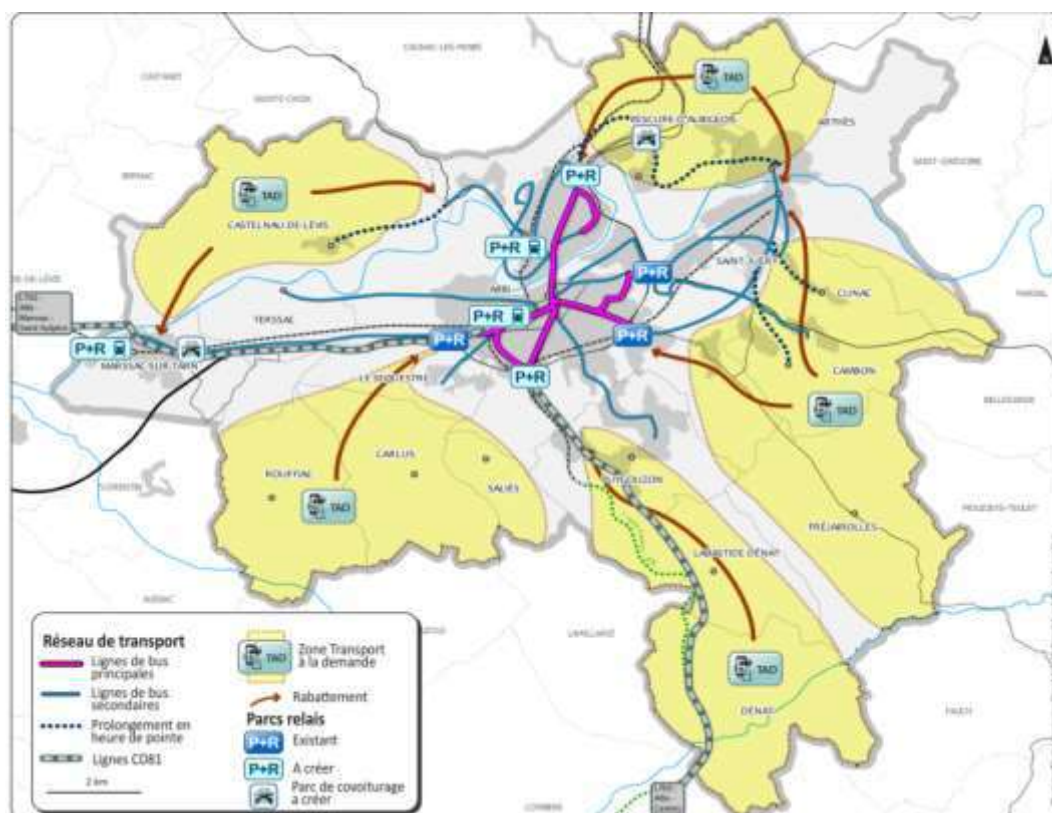
Synthèse : les 6 orientations stratégiques thématiques

OS1	<i>Développer les alternatives à la voiture pour une ville multimodale</i>
OS2	<i>Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération</i>
OS3	<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>
OS4	<i>Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui de la stratégie de mobilité</i>
OS5	<i>Atténuer les nuisances liées au transport de biens</i>
OS6	<i>Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité</i>

L'ensemble de ces orientations recouvre d'une part les objectifs réglementaires (11) que doivent obligatoirement traiter les PDU et d'autres parts embrassent l'ensemble des enjeux d'intervention identifiés dans le cadre du diagnostic du PDU de l'Agglomération d'Albi.

L'ensemble des actions du projet de PDU servent l'ambition générale. Les cartes de synthèse ci-après offrent une représentation spatialisée de l'ambition en matière de mobilité sur les volets circulation et transports collectifs.

Les parkings relais sont pensés comme des interfaces entre un système de voirie automobile structurant et un système de transport modernisé. Ce réseau modernisé offre, sur le pôle urbain des fréquences attractives sur les lignes connectées aux P+R et des solutions à la demande sur les communes périurbaines



Carte de synthèse de l'organisation des transports du projet de PDU

Cette organisation des mobilités implique un cœur de ville d'Albi plus apaisé, et donc dégagé d'une partie des flux qui le traversent aujourd'hui. L'illustration ci-après est la transcription des orientations en matière de circulation dans le pôle urbain.



Carte de synthèse de l'organisation du réseau routier du projet de PDU

5. DECLINAISON OPERATIONNELLE : LES ACTIONS PAR ORIENTATION ET PAR OBJECTIF

Sur la base de ces orientations, un scénario stratégique a été validé par les instances de pilotage et les élus communautaires.

Le scénario retenu est décliné ci-après en actions qui sont un découpage unitaire des mesures concrètes et des outils à mettre en œuvre au plus tôt après l'approbation du PDU pour la bonne mise en œuvre du projet et son suivi.

Pour chacune de ces actions est définie une enveloppe budgétaire, un planning prévisionnel, 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 indicateurs sont présentés le projet de PDU, dans la partie 2 § 3.6 « Les indicateurs de suivi et d'évaluation de la démarche de PDU ».

5.1 Listes des actions

Ce sont les mesures concrètes et précises que le PDU prévoit de mettre en œuvre 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 thématiques ayant pour certaines des sous décompositions.

Par soucis 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).

Les actions ont été définies comme des moyens d'atteindre des objectifs opérationnels identifiés par le diagnostic. Ceux-ci sont ciblés dans la colonne de gauche

Le tableau ci-après synthétise les liens existants entre **actions, objectifs opérationnels** (issus du diagnostic) et **orientations stratégiques thématiques**.

Orientation stratégiques thématiques	Actions liées	Objectifs opérationnels
Orientation stratégique Développer les alternatives pour une ville multimodale	ACTION 1 : Aménager un pôle d'échanges multimodal à la gare Albi-ville	Améliorer les coordinations entre les réseaux de transport régional, interurbain et urbain Développer les intermodalités entre transports collectifs, vélo et marche Augmenter la fréquentation du réseau de bus Requalifier le secteur de la gare Albi-ville Renforcer la sécurité des piétons et des vélos aux abords de la gare
	ACTION 2 : Aménager de nouvelles aires de covoiturage	Mettre en place une stratégie spécifique de mobilité pour les communes les plus éloignées du cœur urbain de l'Agglomération : report modal, covoiturage, rabattement vers les transports collectifs Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages périurbains Diminuer le trafic routier et améliorer la sécurité Participer à la protection de l'environnement et de la santé
	ACTION 3 : Créer de nouveaux parcs-relais (P+R))	Mettre en place une stratégie spécifique de mobilités pour les communes les plus éloignées du cœur urbain de l'agglomération : report modal, covoiturage, rabattement Rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs que l'offre de stationnement centrale et péricentrale Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages périurbains Développer des infrastructures et une offre de stationnement permettant notamment la pratique du vélo en intermodalité
	ACTION 4 : Développer le co-voiturage	Favoriser le développement du covoiturage Agir sur les comportements en provoquant du report modal Mettre en place une stratégie de déplacement spécifique pour les communes les plus éloignées du cœur urbain de l'Agglomération Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages périurbains

	ACTION 5 : Développer l'autopartage	Réduire la consommation d'espace public par les voitures particulières Contribuer à la diminution du taux de motorisation des ménages Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages
	ACTION 6 : Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable communautaire	Aménager des axes cyclables forts entre communes Desservir les pôles générateurs de déplacements les plus importants Assurer les continuités cyclables avec les réseaux départementaux, régionaux et nationaux Créer des aménagements cyclables internes aux communes Prioriser la continuité des itinéraires cyclables sur le stationnement auto Développer des infrastructures et une offre de stationnement permettant notamment la pratique du vélo en intermodalité
	ACTION 7 : Etudier la création d'un réseau de voies express vélo dans la partie la plus urbaine de l'agglomération	Déclencher la pratique chez les cyclistes les moins aguerris Dégager de l'espace pour les modes doux dans les centres villes Prioriser la continuité des itinéraires cyclables sur le stationnement et les voies de circulation automobile
	ACTION 8 : Apporter des services vélo à destination des habitants et étudiants	Accompagner les changements d'habitude de déplacement en développant des services vélos Faciliter, encourager et déclencher la pratique du vélo comme mode de déplacement unique ou complémentaire aux transports en commun et à la marche
	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 bourg Renforcer l'accessibilité et le confort des parcours piétons Instaurer un plan de jalonnement piéton encourageant le recours à la marche
	ACTION 10 : Prendre en compte le vieillissement de la population et les problématiques de mobilité liées	Assurer les besoins en mobilité des aînés en développant des alternatives à la voiture individuelle Limiter l'isolement et la dépendance des séniors
	ACTION 11 : Développer un urbanisme propice aux modes alternatifs	Développer un urbanisme des courtes distances favorisant la densité et les

		perméabilités Stopper le mouvement historique de « spécialisation fonctionnelle des espaces », pour favoriser les déplacements courts et la mutualisation du stationnement
	ACTION 12 : Déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques	Contribuer au développement des motorisations alternatives Contribuer à la réduction du bruit et à l'amélioration de la qualité de l'air

Orientation stratégiques thématiques	Actions liées	Objectifs opérationnels
Orientation stratégique Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération	ACTION 13 : Déployer un réseau de bus attractif et hiérarchisé	Augmenter la fréquentation du réseau de transports urbains Elargir le public au-delà des clients captifs en attirant les actifs Redéployer une partie des km commerciaux sur les axes les plus porteurs Renforcer la lisibilité de l'offre de transport
	ACTION 14 : Adapter les transports à la demande	Proposer un transport à la demande plus attractif et plus visible que l'offre actuelle Mettre en place une stratégie spécifique pour les communes les plus éloignées d'Albi Anticiper les situations de précarité et/ou de vieillissement de la population
	ACTION 15 : Aménager des voies réservées aux bus	Améliorer la vitesse commerciale des bus Elargir le public au-delà des clients captifs en attirant les actifs Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic : privilégier une politique de partage de la voirie Rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs
	ACTION 16 : Installer des dispositifs de priorisation des bus aux carrefours à feux	Améliorer la vitesse commerciale des bus Elargir le public au-delà des clients captifs en attirant les actifs Rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs
	ACTION 17 : Adapter la grille tarifaire	Simplifier la grille tarifaire Augmenter la fréquentation Faciliter les dispositifs de prise en charge par les employeurs Faciliter l'interopérabilité avec les autres réseaux de transports situés sur le territoire Tendre vers un équilibre de la régie des transports urbains

	ACTION 18 : Mettre en place une tarification commune aux différents réseaux de transports situés sur le territoire	Généraliser les possibilités d'utilisation des autres réseaux de transports du territoire avec des titres urbains Elargir le public à une clientèle d'actifs Développer les intermodalités avec le car, le train et le vélo
	ACTION 19 : Mettre en œuvre de nouvelles procédures d'achat des titres de transport	Simplifier les procédures d'achat des titres Proposer de nouvelles procédures d'achat pour des publics variés Renforcer les recettes de la régie de transports
	ACTION 20 : Développer l'information voyageurs du réseau de transports urbains	Améliorer la lisibilité des offres de transports et de déplacements Améliorer l'information en temps réel Augmenter la fréquentation du réseau et élargir le public au-delà des clients captifs
	ACTION 21: Moderniser le parc de bus et diversifier les motorisations	Poursuivre l'adaptation du parc de bus urbain à l'évolution des normes de rejets fixées par l'UE Participer aux objectifs du schéma régional climat énergie Redynamiser le réseau et investir sur le marketing et la communication Garantir la lisibilité des offres de transports et de déplacement
<u>Orientation stratégique</u> Soulager le cœur de l'agglomération du trafic de transit et prendre en compte l'évolution des	ACTION 22 : Etudier pour 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 sur une nouvelle infrastructure de franchissement du Tarn Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic Connecter le nord-ouest de l'agglomération au réseau principal Hiérarchiser clairement le réseau de voirie (zone urbaine, pôles générateurs de déplacements et maillage du territoire de l'agglomération) Instaurer un plan de mobilité lisible

besoins de mobilité par une structuration du réseau routier	ACTION 23 : Hiérarchiser le réseau routier	Hiérarchiser clairement le réseau de voirie Elaborer une stratégie de meilleure organisation des déplacements routiers et de réduction du trafic Traiter de façon homogène les voiries de même typologie Connecter le nord-ouest de l'agglomération au réseau principal
	ACTION 24 : Renforcer le maillage du territoire	Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic Mener une réflexion en matière d'étalement urbain et de consommation de l'espace Développer un urbanisme des courtes distances favorisant la densité et les perméabilités Développer la marche au-delà des centres denses en favorisant les continuités piétonnes Développer des continuités cyclables interurbaines Instaurer un plan de mobilité lisible, dissuadant du recours prioritaire à la voiture en ville
	ACTION 25 : Etablir un nouveau plan de jalonnement	Instaurer un plan de mobilité lisible, dissuadant du recours prioritaire à la voiture en ville Hiérarchiser clairement le réseau de voirie (zone urbaine, pôles générateurs de déplacements et maillage du territoire de l'agglomération) Intégrer le doublement de la rocade, les évolutions de trafic et les facteurs de développement et de préservation de l'agglomération Mettre en place une stratégie de réduction du bruit sur les axes problématiques
	ACTION 26 : Sécuriser les entrées de bourg et des zones à risques	Diminuer le risque routier sur les pénétrantes en traitant notamment les carrefours et la vitesse Sécuriser les voiries d'échanges autour du pôle urbain Diminuer le risque routier sur les zones objectivement accidentogènes Développer une politique de prévention en accompagnement du traitement des infrastructures

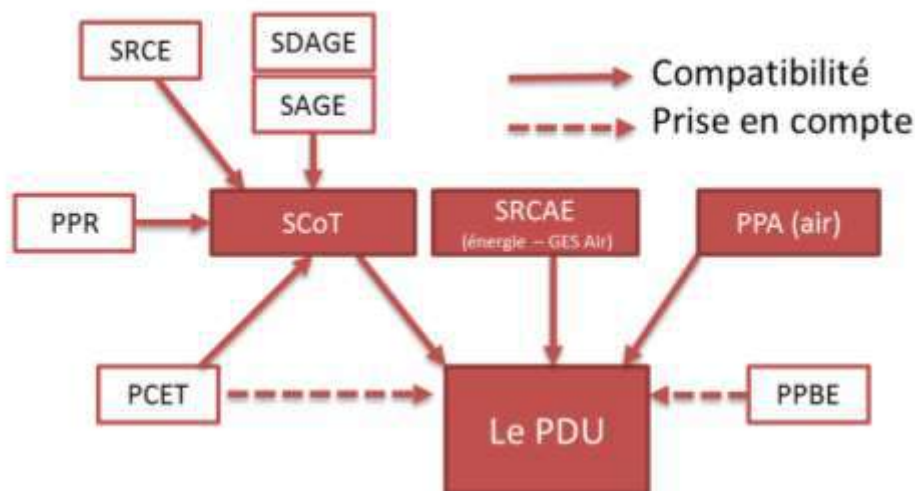
	ACTION 27 : Aménager des zones 30 dans les centres-villes et centres-bourgs	Apaiser et sécuriser le réseau de voirie pour favoriser les modes doux Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic : modifier l'offre de stationnement en ville, de partage de la voirie, modération des vitesses Améliorer la « marchabilité » des trottoirs et traversées piétonnes Développer la prévention en accompagnement du traitement des infrastructures
<u>Orientation stratégique</u> Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui la stratégie de mobilité	ACTION 28 : Poursuivre une politique de stationnement des actifs	Poursuivre la mise en œuvre d'une organisation du stationnement des actifs en centre-ville. Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic Rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs que l'offre centrale et péricentrale
	ACTION 29 : Réglementer et contrôler le stationnement (zonage, tarification, PLUI, moyens de contrôle)	Encourager la mutualisation du stationnement Supprimer le stationnement sur trottoirs aux abords des écoles et l'organiser sur la chaussée Produire un urbanisme non générateur d'un usage excessif de la voiture dans les espaces urbains denses et/ou desservis par les transports collectifs Poursuivre la politique de stationnement automobile au droit des habitations et des lieux d'emploi, de façon à favoriser la marche, le vélo et le bus
	ACTION 30 : Mesurer et suivre du stationnement	Encourager la mutualisation du stationnement Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic
<u>Orientation stratégique</u> Atténuer les nuisances liées aux transports de biens	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 et les distances parcourues Concentrer l'effort de l'agglomération sur le « dernier km » Participer aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie
	ACTION 32 : Favoriser en ville les livraisons à basse émission	Participer aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie Renforcer la maîtrise des épisodes de pics de pollution Organiser et améliorer les conditions de livraison en ville

Orientation stratégique : Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité	ACTION 33 : Accompagner les démarches plans de déplacements entreprises et administration	Agir sur les comportements et provoquer du report modal Favoriser le co-voiturage et l'autopartage Favoriser le télétravail partiel
	ACTION 34 : Développer la politique commerciale du réseau de transport	Augmenter la fréquentation du réseau en élargissant le public au-delà des clients captifs Garantir la lisibilité des offres de transports et de déplacements S'adresser à des publics divers Agir sur les comportements et provoquer du report modal
	ACTION 35 : Valoriser les alternatives à la voiture en ville par une communication volontaire	Garantir la lisibilité des offres de transports et de déplacements S'adresser à des publics divers Agir sur les comportements et provoquer du report modal
TOUTES LES ORIENTATIONS	ACTION 36 : Suivre et évaluer la mise en œuvre du plan de déplacements urbains	Suivre la mise en œuvre du plan d'action du PDU et adapter les objectifs si besoin Mesurer les changements de comportements et le niveau de réalisation des objectifs du PDU

6. COMPATIBILITE ET CONFORMITE DU PDU

Cette partie a pour vocation de préciser les modalités de prise en compte, de compatibilité et de conformité du PDU avec les différents documents réglementaires.

- Le PDU doit compatibilité avec le Scot le SCCAE et le PPA.
- Le PDU doit prise en compte du PPBE ainsi que du PCET



Nota : le territoire de l'agglomération n'est pas recouvert par un PPA

6.1.1 LES CONFORMITES REQUISES

6.1.1.1 Articulation du PDU avec le SCoT

Le Scot du Grand Albigeois a été approuvé en 2011. C'est sur cette base que repose l'articulation avec le PDU. Une démarche de révision a été entreprise en 2015 et devrait être soumise à l'enquête publique courant 2017. A ce stade, le PADD et le DOO du SCoT ne sont pas arrêtés.

SCOT PADD	Contenu du PDU
Aménager harmonieusement le territoire : le SCoT entend faciliter les déplacements en favorisant le développement des modes alternatifs à la voiture	Le PDU répond à cet axe du PADD à travers son orientation stratégique : Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale et 12 actions associées. Le développement de la marche passe par exemple par le développement d'aménagements piétons qui repose sur une pacification de la circulation (zones 30, zones de rencontre, traitement des intersections,...) et sur l'aménagement des espaces publics (augmentation de la place réservée aux piétons, amélioration de la continuité des itinéraires de marche). Le développement de la pratique du vélo est porté par les actions 6 et 7 du plan d'action.

Préserver et valoriser les ressources environnementales, patrimoine d'aujourd'hui et de demain : le SCoT entend favoriser la diminution des émissions de gaz à effet de serre	L'ensemble du PDU vise à répondre à cet objectif de diminution des GES. La diminution des émissions est d'ailleurs l'objet de la première orientation stratégique transversale du PDU, « <i>Diminuer les impacts environnementaux liés aux déplacements</i> ». Concrètement de nombreuses actions y contribuent de façon très directe • Action 4 Développer le covoiturage • Action 1 : Développer un urbanisme propice aux modes alternatifs • Action 21 : Moderniser le parc bus et diversifier la motorisation • Action 27 : Aménager des zones 30. • Action 31 : diminuer les émissions liées aux flux de marchandises et de biens générés par les personnes entreprises • Action 32 : favoriser les modes de livraison à basse émission en ville
Penser le développement économique comme outils majeur d'aménagement de l'espace : le projet souhaite également favoriser l'optimisation des sites d'activités existants et développer une offre qualitative (amélioration des entrées de villes, développer la desserte en transports collectifs, etc.).	Le PDU contribue à cet objectif en valorisant les gares, notamment le PEM d'Albi Ville (Action1) et le développement d'entrée de ville (action 27)

SCOT DOO	Compatibilité du PDU
Axe 1 : Aménager harmonieusement le territoire 1.4 : agir sur les politiques de peuplement : faciliter les déplacements	
1.4.1. Accessibilité globale du territoire Le ScoT affirme la nécessité d'assurer une desserte multi-modes de qualité	Il s'agit d'un des objectifs cadre de la démarche du PDU, pour lequel le plan d'action est compatible avec les orientations du DOO. Plus spécifiquement, le PDU contribue à cette orientation par son action n°1 de création d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) au niveau de la gare d'Albi. A l'échelle régionale, la création d'un PEM permet de mieux accompagner les besoins en déplacement et surtout les échanges entre polarités urbaines. La mise en place du PEM est par ailleurs l'occasion de compléter la démarche de mise en

	valeur menée par Albi, en complément des actions menées dans le cadre du périmètre UNESCO. Le co-voiturage (actions n° 2 et 4) et les P+R (action n° 3) sont renforcés pour toucher les déplacements dont l'origine est en dehors du cœur d'agglomération, dans les zones rurales et les pôles urbains secondaires. Le schéma vélo (action 6) est également un élément contribuant à cet axe
1.4.2. Accessibilité des pôles (réseau de desserte principal) Maillage de qualité du réseau routier et du réseau de transport en commun	Le PDU répond à cette préconisation du DOO à travers ses actions à travers son orientation stratégique « Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération ». Les principales actions sont la hiérarchie du réseau bus (action13), l'aménagement de voies bus (action15) et de priorités bus aux carrefours (action 16). Ces actions seront menées en travaillant notamment sur une armature principale du réseau qui permette le rabattement depuis d'autres lignes ou d'autres modes de déplacements. Le PDU est également compatible avec les objectifs de maillage du réseau routier du SCOT, notamment via les actions 23 (Hiérarchie du réseau routier) et 24 (renforcement du maillage du territoire).
1.4.3 : l'accès des communes et quartier au réseau primaire Une connexion entre les différentes « branches de l'étoile » et une meilleure fluidité des connexions Nord-Sud aujourd'hui entravées par la frontière naturelle que représente la rivière Tarn sont à rechercher avec la création de nouveau(x) ouvrage(s) de franchissement.	Le PDU est également conforme à cette orientation du DOO à travers son action n°22 : étude portant l'étude relative à un nouvel ouvrage de franchissement du Tarn

6.1.1.2 Articulation du PDU avec le SRCAE

Le PDU vise directement à diminuer la part de la voiture (notamment autosoliste) et des transports les plus polluants (poids-lourds et VUL) dans les déplacements en développant la pratique des modes doux (marche à pied et vélo notamment), l'utilisation des transports en commun et le covoiturage.

Les actions définies dans le PDU permettent donc de participer aux objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques, de GES et de consommation énergétique du SRCAE de la Région.

Les orientations du SRCAE qui concernent le secteur des transports sont également traitées dans leur grande majorité par le projet de PDU, en favorisant un aménagement de l'espace favorable aux transports collectifs et modes doux, agissant auprès des acteurs pour développer ces pratiques, etc.

Le PDU est donc compatible avec les orientations du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie.

SRCAE	Compatibilité du PDU
Développer les offres de transports alternatives d'une part à la voiture particulière pour les déplacements de personnes et d'autre part au transport routier des marchandises	Le PDU est compatible avec cet objectif à travers plusieurs de ses orientations : orientation stratégique Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale et ses 12 actions associées (vélo, covoiturage, P+R, autopartage) orientation stratégique Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération et ses 9 actions associées Enfin l'orientation stratégique : Atténuer les nuisances liées aux transports de biens a pour objectif de limiter les transports routiers thermiques de marchandises.
Développer l'intermodalité pour faciliter l'usage des transports collectifs	Le PDU est compatible avec cet objectif à travers : orientation stratégique : Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale et notamment l'action 1 (Pôle d'échange multimodal). orientation stratégique : Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération
Agir sur l'aménagement (conception et gestion) à toutes les échelles pour limiter les déplacements induits	Les actions définies dans le PDU agissent sur l'aménagement : création P+R (action 3), PEM (action 1), Voie dédiée Bus (action 15 et 16), zone 30...mais aussi sur les formes urbaine et sur le stationnement à travers l'ensemble de l'orientation stratégique Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui la stratégie de mobilité
Agir sur les comportements individuels de mobilité (contrainte ou choisie) par une information et une sensibilisation adaptée	Le PDU répond à cet objectif pour chaque mode : TC : Information voyageur réseau (action n°20), tarification commune (actions n° 17, 18 et 19) Vélo : services vélo (action n°8)... Le PDU répond à cet objectif à travers son orientation stratégique : Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité
Maîtriser et contrôler l'usage de la voiture en ville	Le PDU répond à cet objectif à travers : action n° 9 développement de la marchabilité : un levier pour repenser le partage de l'espace en zone urbaine qui aura des conséquences sur l'occupation de l'espace par la voiture en ville orientation stratégique : Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui la stratégie de mobilité ; et ses 3 actions associées Le stationnement est une variable d'ajustement et d'accompagnement majeur pour les politiques de mobilités. A la fois levier de report modal et d'amélioration du cadre de vie lorsqu'il est réduit, il fait partie des outils pour maîtriser la demande de déplacement en voiture individuelle. On note également, que l'action 27 (Zones 30) et l'action 23 (Hiérarchie du réseau rotutier) contribue à une meilleur maîtrise de la voiture en ville.

Pour le secteur du Transport, le SRCAE pose des objectifs chiffrés sur une période décalée par rapport au PDU. Les objectifs stratégiques du SRCAE sont :

- Diminution de 10% de la consommation énergétique régionale en 2020 par rapport à 2005
- Diminution de 13% des émissions de GES par rapport à 2005

Sur la Qualité de l'air, les objectifs stratégiques du SRCAE sont :

- -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)

SRCAE	Prise en compte PDU
Diminution de 10% de la consommation énergétique régionale en 2020 par rapport à 2005	Le PDU vise une diminution d'environ 6% des km parcourus sur seulement entre 2011 et 2026. L'évolution des facteurs de consommation/km des véhicules aura un effet mélioratif dans le sens où ils devraient renforcer les impacts positifs du PDU dans ce domaine permettant d'atteindre une diminution de la consommation d'énergie proche de l'objectif
Diminution de 13% des émissions de GES par rapport à 2005	Le PDU vise une diminution de 5.6% de part modale de l'usage de la voiture. Le PDU seul permet une réduction annuelle des émissions de GES liées au trafic automobile de l'ordre de 5,3% à Horizon 2026 par rapport à 2016 à facteur d'émission équivalent (c'est-à-dire sans prendre en compte les évolutions des émissions au km du parc automobile, PL et bus). En 10 ans, le PDU contribue à plus de 50% de l'objectif fixé sur 25ans.
-30% de particules fines (PM2,5) à l'horizon 2015 (objectifs national)	Le PDU est compatible avec cet objectif avec une baisse de 79% des émissions prévus à horizon 2026
-40% des émissions d'oxydes d'azotes (NOx) d'ici 2015 (objectif national)	Le PDU est compatible avec cet objectif avec une baisse de 68% des émissions prévus à horizon 2026

6.1.2 LES PRISES EN COMPTE REQUISES

6.1.2.1 Articulation du PCET avec le PDU

PCET	Prise en compte PDU
Axe 1 : Diminuer les consommations énergétiques de l'Agglomération	
Axe 1 : Diminuer les consommations énergétiques de l'Agglomération	
Réduire la consommation énergétique liée aux transports urbains: • Poursuivre le renouvellement de la flotte par des bus plus économes et moins polluants, • développer des voies de bus en site propre, • expérimenter la priorité au bus aux feux tricolores, • diminuer les temps de parcours non commerciaux, • organiser la relève en ligne des conducteurs, • Etudier le recours à des motorisations ou des énergies alternatives plus économes.	Le PDU contribue à la réalisation de cet objectif à travers son orientation stratégique : Moderniser le réseau de Bus Les actions du PCET relevant du champ d'action du PDU sont ainsi reprises dans son plan d'action Action 15 : des voies réservées aux bus Action 16 : priorisation des bus Action 21 : Modernisation du Parc bus et diversification des motorisation vise faire évoluer le parc vers des motorisations alternative (renouvellement du parc de bus, vers le GNV, l'hybride ou l'électrique) L'action 13 et 14 : Déployer un réseau de bus attractif et hiérarchisé /Adapter les transports urbain vise une meilleure optimisation du réseau et des kilomètre réalisés.
Elaborer et mettre en œuvre le plan de déplacement urbain.	
Développer la marche et le vélo dans les déplacements quotidien :	Le PDU contribue à la réalisation de cet objectif à travers son orientation stratégique : vers une ville multimodale Le développement de la marche passe par exemple par le développement d'aménagements piétons qui repose sur une pacification de la circulation (zones 30, zones de rencontre, traitement des intersections,...) et sur l'aménagement des espaces publics (augmentation de la place réservée aux piéton, amélioration de la continuité des itinéraires de marche). Pour le vélo, il s'agit de mieux partager la chaussée.
Axe 2 : Contribuer à la réduction des consommations énergétiques du territoire et à l'amélioration du cadre de vie	

Elaborer et mettre en œuvre le plan de déplacement urbain	
Développer la marche et le vélo dans les déplacements quotidiens : • Elaboration et mise en oeuvre d'un schéma directeur cyclable. • Jalonnement et aménagement de parcours piétons. • Organisation de journées « vélo école ». • Mise en place de services vélo : stationnement, location vélo, etc.	Le PDU contribue à la réalisation de cet objectif à travers son orientation stratégique : vers une ville multimodale Plus spécifiquement les actions 6 (réalisation d'un schéma cyclable), 8 (mise en œuvre de service vélo) et 9 (amélioration de la marchabilité), répondent directement à ces axes.
Développer les transports urbains et l'intermodalité	Le PDU contribue à la réalisation de cet objectif à travers son orientation stratégique : Moderniser le réseau de Bus, notamment les actions relatives à la tarification intermodale (action 17) Les actions 1 (PEM) et 3 (Création de nouveaux P+R) contribuent au développement de l'intermodalité
Axe 4 : Inciter, sensibiliser, accompagner la population, les communes et les entreprises dans la diminution de leur impact sur l'environnement	
Réaliser des actions de promotion de l'éco-mobilité : • Transports urbains. • Déplacements doux. • Covoiturage. • Organiser des cours d'éco-conduite sur le circuit d'Albi.	Le PDU partage à cet objectif à travers son orientation stratégique : Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité Les Actions 33, 34 et 35 prévoient le développement des PDE/PDA, la promotion et la valorisation des alternatives à la voiture, notamment le réseau TC.

6.1.2.2 Articulation du PDU avec le PPBE

Le PPBE contient des préconisations pour le traitement des axes concernés par l'atteinte de seuils de bruit (Rue de la République, Av. de Lattre de Tassigny, Av. Teyssier, Av. Gambetta, les Lices Pompidou et Moulin, ...). Les aménagements envisagés (voie bus, priorité bus, zones 30, réfections de revêtement..) sont conformes au projet de PDU.

Par ailleurs, le renforcement de l'offre de transports collectifs et le développement des modes actifs participent également à la diminution des seuils de bruits sur les axes principaux de l'Agglomération.

6.1.3 LES AUTRES DOCUMENTS ET TEXTE

6.1.3.1 Articulation du PDU avec le SRCE

Dans son orientation, le projet de PDU vise en relation avec le SCoT à axer le développement autour des zones urbaines et des secteurs avec des moyens de transport durables. Ainsi, la diminution de l'artificialisation des sols est visée comme préconisé par le SRCE.

Le projet de PDU prévoit la réorganisation des axes de transport existants ce qui pourra être l'occasion de participer à des travaux d'atténuation voire de compensation des effets des infrastructures sur la trame verte et bleue.

6.1.3.2 Articulation du PDU avec les lois « grenelle I et II »

Grenelle I	Contenu du PDU
Réduction des émissions de GES de 20% d'ici 2020	Le PDU contribue à cet objectif : l'évaluation environnementale met en avant une réduction annuelle des émissions de GES liées au trafic automobile de l'ordre de 5,3% à l'horizon 2026, par les mesures du PDU et sans compter le renouvellement du parc roulant par des véhicules moins émissifs, qui devrait permettre de réduire encore plus les émissions de GES
Soutien et promotion des innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules.	Le PDU répond à cet objectif par les actions suivantes : <i>Action 21</i> : Le renouvellement de la flotte de bus, vers le GNV, l'hybride ou l'électrique <i>Action 12</i> : bornes de recharge électriques
Développement des transports collectifs.	Le PDU répond à cet objectif à travers son orientation stratégique : Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération et 9 actions associées. La refonte du réseau et l'augmentation des cadences visent directement l'offre. Le développement d'un système d'information voyageur fiable et une modification de la tarification et de l'achat de tickets complètent la démarche de modernisation par une dimension comportementale essentielle.
Mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité.	Le PDU répond à cet objectif par la mise en place de l'action 34 qui encourage la mise en œuvre de PDE/PDA
Développement du covoiturage, de l'autopartage et du télétravail.	Le PDU répond à cet objectif à travers son orientation stratégique : Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale ; et 3 actions associées pour favoriser le développement du covoiturage et de l'autopartage (<i>actions n°2, 4 et 5</i>)
Développement de la marche à pied et du vélo	Le PDU répond à cet objectif à travers son orientation stratégique : Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale ; et 4 actions associées pour favoriser le développement de la marche et du vélo (<i>actions n°6, 7, 8 et n°9</i>)

Grenelle II	Contenu du PDU
Développer les transports collectifs urbains, périurbains et à grande vitesse.	Le PDU répond à cet objectif à travers son orientation stratégique : Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération; et 9 actions associées. La refonte du réseau et l'augmentation des cadences visent directement l'offre. Le développement d'un système d'information voyageur fiable et une modification de la tarification et de l'achat de tickets complètent la démarche de modernisation par une dimension comportementale essentielle.
Développer les véhicules électriques et hybrides rechargeables.	Le PDU répond à cet objectif par les actions suivantes : <i>Action 12</i> : bornes de recharge électriques

PARTIE 2 / LE PLAN D' ACTIONS

1. LA LISTE DES ACTIONS : PAR ORIENTATION STRATEGIQUE

Les actions sont regroupées par orientations stratégiques thématiques, au nombre de 6. Chaque action du PDU contribue également à une ou plusieurs 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**

Ci-dessous, le tableau de structuration des actions par orientations stratégiques thématiques :

Orientation stratégique

Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale

ACTION 1 : Aménager un pôle d'échanges multimodal à la gare Albi-ville

ACTION 2 : Aménager de nouvelles aires de covoiturage

ACTION 3 : Créer de nouveaux parcs-relais (P+R)

ACTION 4 : Développer le co-voiturage

ACTION 5 : Développer l'autopartage

ACTION 6 : Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable communautaire

ACTION 7 : Etudier la création d'un réseau de voies express vélo dans la partie la plus urbaine de l'agglomération

ACTION 8 : Apporter des services vélo à destination des habitants et étudiants

ACTION 9 : Développer la marchabilité des centres villes et des centres bourgs

ACTION 10 : Prendre en compte le vieillissement de la population et les problématiques de mobilité liées

ACTION 11 : Développer un urbanisme propice aux modes alternatifs

ACTION 12 : Déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques

Orientation stratégique

Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération

ACTION 13 : Déployer un réseau de bus attractif et hiérarchisé

ACTION 14 : Adapter le transport à la demande

ACTION 15 : Aménager des voies réservées aux bus

ACTION 16 : Installer des dispositifs de priorisation des bus aux carrefours à feux

ACTION 17 : Adapter la grille tarifaire

ACTION 18 : Mettre en place une tarification commune aux différents réseaux de transports situés sur le territoire

ACTION 19 : Mettre en œuvre de nouvelles procédures d'achat des titres de transport

ACTION 20 : Développer l'information voyageurs du réseau de transports urbains

ACTION 21 : Moderniser du parc de bus et diversifier les motorisations

Orientation stratégique

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

ACTION 22 : Etudier un nouvel ouvrage de franchissement du Tarn

ACTION 23 : Hiérarchiser du réseau routier

ACTION 24 : Renforcer le maillage du territoire

ACTION 25 : Etablir un nouveau plan de jalonnement

ACTION 26 : Sécuriser les entrées de bourg et les zones à risques

ACTION 27 : Aménager des zones 30 dans les centres-villes et centres-bourgs

Orientation stratégique

Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui la stratégie de mobilité

ACTION 28 : Poursuivre une politique de stationnement des actifs

ACTION 29 : Réglementer et contrôler le stationnement

ACTION 30 : Mesurer et suivre le stationnement

Orientation stratégique

Atténuer les nuisances liées au transport de biens

ACTION 31 : Diminuer des émissions liées aux flux de marchandises et de biens générées par les personnes et les entreprises

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

Orientation stratégique

Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité

ACTION 33 : Accompagner les démarches de plans de déplacements entreprises et administration

ACTION 34 : Développer la politique commerciale du réseau de transport

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

ACTION 36 : Suivre et évaluer la mise en œuvre du plan de déplacements urbains

Les actions préconisées peuvent être de six types, à savoir :

- **ETUDES** : correspondent aux études à initier pour définir plus précisément les actions décrites
- **TRAVAUX** : correspondent travaux et aménagement à engager soit directement, soit après réalisation d'études amont. Il génère principalement des coûts d'investissement pour les collectivités engagées
- **SERVICES** : Correspondent aux services à la mobilité à mettre en œuvre dans le cadre de la stratégie de mobilité du PDU
- **FOURNITURES** : correspondent aux actions impliquant l'équipement en fournitures diverses
- **PLANIFICATION** : correspondent aux actions ayant un impact sur les autres documents de planification, comme les PLU/PLUI
- **COMMUNICATION** : correspondent aux actions ayant pour objectifs de valoriser des politiques publiques ou d'encourager le changement de comportement par la communication

Chaque action peut correspondre à plusieurs de ces items.

Les actions ont été définies comme des moyens d'atteindre des objectifs opérationnels identifiés par le diagnostic.

2. LES ACTIONS PAR ORIENTATION : LES FICHES ACTIONS

Dans cette partie, sont déclinées les actions du projet de PDU pour chaque orientation stratégique sectorielle.

2.1 Orientation stratégique : Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale

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 (covoiturage, véhicule électriques...) pour ainsi offrir aux populations des possibilités de mobilités autres que la voiture thermique en « solo », pour un maximum de déplacements.

La ville multimodale est également intermodale. Le système de mobilité du PDU tend à faciliter et encourage les déplacements intermodaux, c'est-à-dire utilisant un mode puis un autre dans les mêmes déplacements. Le développement d'un pôle d'échange, et de P+R sert cet objectif

Les 12 actions développées dans cette orientation stratégique sont :

- ACTION 1 : Aménager un pôle d'échanges multimodal à la gare Albi-ville
- ACTION 2 : Aménager de nouvelles aires de covoiturage
- ACTION 3 : Créer de nouveaux parcs-relais (P+R)
- ACTION 4 : Développer le covoiturage
- ACTION 5 : Développer l'autopartage
- ACTION 6 : Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable communautaire
- ACTION 7 : Etudier la création d'un réseau de voies express vélo dans la partie la plus urbaine de l'agglomération
- ACTION 8 : Apporter des services vélo à destination des habitants et étudiants
- ACTION 9 : Développer la marchabilité des centres villes et des centres bourgs
- ACTION 10 : Prendre en compte le vieillissement de la population et les problématiques de mobilité liées
- ACTION 11 : Développer un urbanisme propice aux modes alternatifs
- ACTION 12 : Déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques

AMENAGER UN POLE D'ECHANGES MULTIMODAL A LA GARE ALBI-VILLE
Type d'action : ETUDES, TRAVAUX et SERVICES
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Améliorer les coordinations entre les réseaux de transport régional, interurbain et urbain
 Développer les intermodalités entre transports collectifs, vélo et marche
 Augmenter la fréquentation du réseau de bus
 Requalifier le secteur de la gare Albi-ville
 Renforcer la sécurité des piétons et des vélos aux abords de la gare

PERIMETRE

Quartier de la gare Albi-ville et place Jean-Jaurès

DESCRIPTIF

Réaliser sur le site de la gare SNCF Albi-ville un pôle d'échanges multimodal de voyageurs qui devra intégrer de la façon la plus fonctionnelle :

- Le réseau ferré
- Les réseaux de transports collectifs urbain et interurbain
- Les taxis
- Les deux roues
- Les piétons
- La voiture

Ce pôle sera un lieu privilégié d'accueil et d'échanges des usagers et utilisateurs des différents modes de transport sur le territoire de l'agglomération.

Ce pôle sera dimensionné pour les besoins des réseaux de bus urbains et interurbains (arrêts, nombres de quais, voies affectés).

Il intégrera également le stationnement intermodal des voitures particulières, celui des taxis et des vélos.

Les cheminements piétons autour de la gare seront aménagés et sécurisés.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté
d'Agglomération
de l'Albigeois / Ville d'Albi

PARTENAIRES

Région
Département
Ville d'Albi
Etat
SNCF

COÛTS PREVISIONNELS

Etudes et travaux : 5
millions € HT

ECHEANCIER

Programme : 2017
Maîtrise d'œuvre 2018
Réalisation 2019-2020

Cette opération doit être intégrée dans le cadre d'un projet urbain d'ensemble du quartier gare.

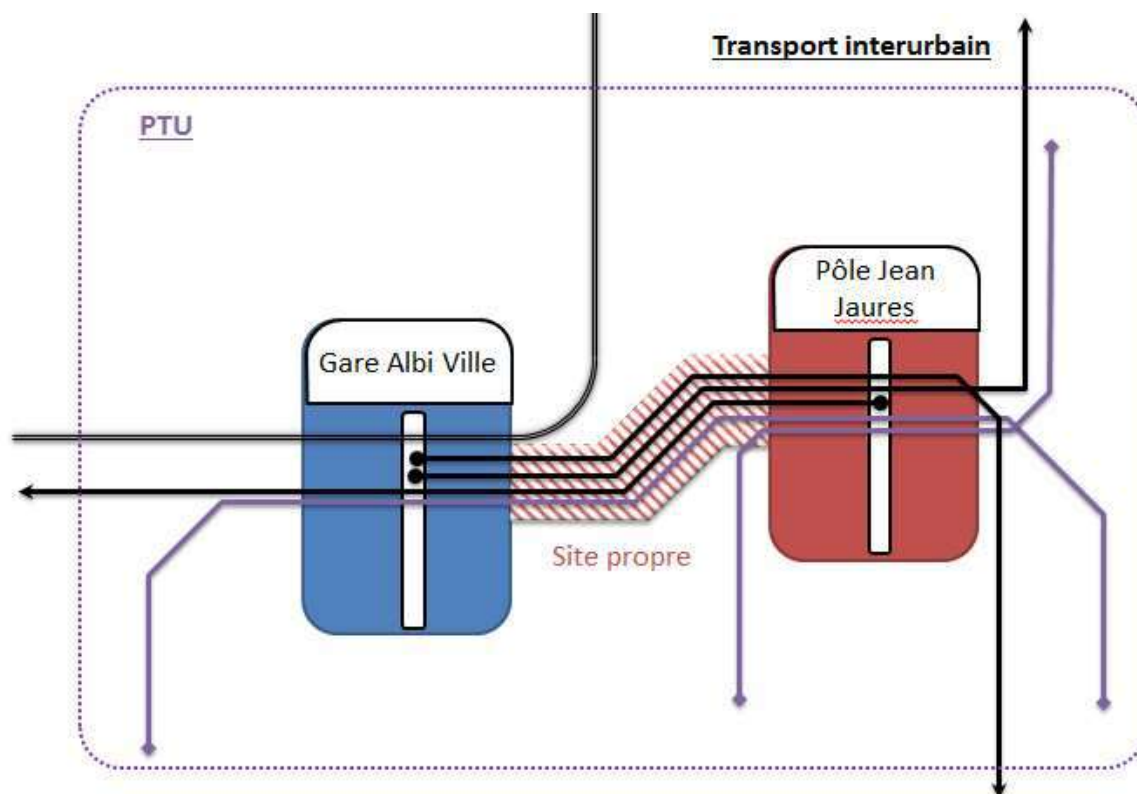
Le pôle d'échanges sera pourvu d'équipements d'information voyageurs multimodale (espace commercial, vente de titres, affichage dynamique) et de services à la mobilité (location vélos, consignes)

Ce pôle d'échange sera organisé en lien avec le site de Jean-Jaurès dont les fonctionnalités sont complémentaires :

- Albi-ville : pôle d'échanges multimodal intégral (gare ferroviaire, ensemble des réseaux de transports collectifs, taxis, vélos)
- Jean-Jaurès : pôle d'échanges central à proximité immédiate de générateurs de déplacements majeurs (établissements scolaires, administrations).

Cette complémentarité entre les deux sites implique en matière de transports collectifs :

- La création de nouvelles dessertes de la gare Albi-ville par les lignes urbaines régulières et notamment les lignes principales.
- L'achèvement de la voie réservée aux bus entre les 2 sites
- Le déplacement des terminus des lignes interurbaines vers la gare Albi-ville
- Une nouvelle desserte de la gare Albi-Ville par les lignes de transport à la demande (TAD)



AMENAGER DE NOUVELLES AIRES DE COVOITURAGE
Type d'action : ETUDES & TRAVAUX
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Favoriser le développement du covoiturage

Mettre en place une stratégie spécifique de mobilité pour les communes les plus éloignées du cœur urbain de l'Agglomération : report modal, covoiturage, rabattement vers les transports collectifs

Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages périurbains

Diminuer le trafic routier et améliorer la sécurité

PERIMETRE

Agglomération : RN 88 secteur Nord et Ouest

DESCRIPTIF

Les parcs de covoiturage sont réalisés sur les axes structurants du réseau routier.

Equipement existant : une aire de covoiturage a été créée au niveau de l'échangeur du Séquestre, aux abords de la RN88. Ce site a une double fonctionnalité car il sert également de parc-relais étant situé à proximité d'une ligne du réseau de transports urbains. Ce parc est en limite de saturation et ne pourra supporter une augmentation de sa fréquentation.

Conformément à l'article L 1231-15 du code des transports, l'Agglomération établira un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage.

Deux nouvelles implantations ont d'ores et déjà été identifiées :

- le site de Rieumas (direction Toulouse, Marssac-sur-Tarn)
- le secteur de Gaillaguès (direction Rodez / Lyon, Lescure d'Albigeois) dans le nord de l'agglomération

Chaque site devra être équipé d'éléments de confort et de services homogènes:

- Accès direct depuis les axes routiers
- Capacité : de 50 à 100 places
- Zone d'attente abritée
- Eclairage public
- Jalonnement depuis les axes routiers (RN, RD)
- Borne de recharge rapide pour véhicules électriques

La qualité générale de l'aménagement devra être soignée.

Chaque aire devra être facilement accessible et parfaitement lisible depuis le réseau routier.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Etat
Communes
Département
Région

COÛTS PREVISIONNELS

750 000 € HT (pour la réalisation des deux aires de Gaillaguès et Rieumas et des équipements associés)

ECHEANCIER

Parking Rieumas : 2018
Parking RN88 / Gaillaguès : 2019

Mesures environnementales :

- *Mener une réflexion pour développer les P+R et aires de covoiturage de manière mutualisée*
- *La création de surfaces dédiées au stationnement, que ce soit pour la création d'aires de covoiturage ou de parking relai (P+R) donnera lieu à une réflexion en matière d'intégration paysagère et de neutralité hydraulique. Les aménagements intégreront ainsi les ouvrages nécessaires pour atteindre le zéro rejet. En cas d'impossibilité liée à la nature des sols, ces espaces respecteront la règle imposée par le PLU en matière de maîtrise des débits, ou a minima un débit régulé à 3 litre par seconde par hectare. En cas d'aménagements inférieurs à 1ha, et dans la mesure où l'infiltration est impossible, aucun débit de fuite ne sera imposé, sauf règles locales différentes. En revanche, des dispositions adaptées devront être trouvées pour réduire au maximum les surfaces imperméabilisées (revêtements perméables ou semi-perméables)*
- *Explorer la possibilité d'exploiter des surfaces de stationnement sur lesquelles l'usage pendulaire est faible (remplissage en journée comme les parkings de surfaces commerciales)*
- *Standardiser l'aménagement paysager des aires de covoiturage et les P+R : pas un modèle unique mais des obligations en termes de paysagement et de prise en charge des eaux pluviales*

CREER DE NOUVEAUX PARCS-RELAIS (P+R)
Type d'action : ETUDES & TRAVAUX
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Mettre en place une stratégie spécifique de mobilités pour les communes les plus éloignées du cœur urbain de l'agglomération : report modal, covoiturage, rabattement

Rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs que l'offre de stationnement centrale et péricentrale

Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages périurbains

Développer des infrastructures et une offre de stationnement permettant notamment la pratique du vélo en intermodalité

PERIMETRE

Entrées du pôle urbain en lien avec des lignes principales de transports collectifs

DESCRIPTIF

Un parc relais est un espace de stationnement gratuit pour automobiles, situé en périphérie du pôle urbain central et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport collectif ou en modes doux.

L'agglomération dispose de trois parcs-relais :

- Parc-relais du Séquestre (100 places)
- Parc-relais de la Milliassole (100 places)
- Parc-relais du Caussels (50 places actuellement avec prévision d'extension)

L'action consiste à compléter le maillage des P+R en équipant les secteurs suivants :

- Echangeur rocade – route de Castres (RD612)
- Avenue Albert Thomas (Commune Albi)

Chaque aire devra être desservie par une ligne de bus à forte fréquence et équipée d'éléments de confort et de services homogènes:

- Accès direct depuis les axes routiers
- Capacité : de 50 à 100 places
- Parking vélo sécurisé
- Aires d'attente abritées
- Eclairage public
- Afficheur dynamique pour l'information voyageurs
- Borne de recharge rapide pour véhicules électriques
- Jalonnement depuis les axes routiers (rocade, RD)

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes
Etat
Département
Région

COÛTS PREVISIONNELS

1 700 000 € HT pour deux parkings de 100 places avec quais et équipements et l'extension du parc de Caussels

ECHEANCIER

Extension P+R Caussels : 2018-2019
P+R échangeur route de Castres : 2019
P+R Avenue Albert Thomas : 2020

Mesures environnementales :

- *Mener une réflexion pour développer les P+R et aires de covoiturage de manière mutualisée*
- *La création de surfaces dédiées au stationnement, que ce soit pour la création d'aires de covoiturage ou de parking relai (P+R) donnera lieu à une réflexion en matière d'intégration paysagère et de neutralité hydraulique. Les aménagements intégreront ainsi les ouvrages nécessaires pour atteindre le zéro rejet. En cas d'impossibilité liée à la nature des sols, ces espaces respecteront la règle imposée par le PLU en matière de maîtrise des débits, ou a minima un débit régulé à 3 litre par seconde par hectare. En cas d'aménagements inférieurs à 1ha, et dans la mesure où l'infiltration est impossible, aucun débit de fuite ne sera imposé, sauf règles locales différentes. En revanche, des dispositions adaptées devront être trouvées pour réduire au maximum les surfaces imperméabilisées (revêtements perméables ou semi-perméables)*
- *Explorer la possibilité d'exploiter des surfaces de stationnement sur lesquelles l'usage pendulaire est faible (remplissage en journée comme les parkings de surfaces commerciales)*
- *Standardiser l'aménagement paysager des aires de covoiturage et les P+R : pas un modèle unique mais des obligations en termes de paysagement et de prise en charge des eaux pluviales*

DEVELOPPER LE COVOITURAGE
Type d'action : ETUDES ET SERVICES
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Favoriser le développement du covoiturage
 Agir sur les comportements en provoquant du report modal
 Mettre en place une stratégie de déplacement spécifique pour les communes les plus éloignées du cœur urbain de l'Agglomération
 Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages périurbains

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Le développement du covoiturage à l'échelle de la communauté d'agglomération implique de s'appuyer sur les outils de mise en relation et les équipements existants ou en projet (cf. action n°2).

La politique de covoiturage doit se concentrer sur :

- le référencement des aires de covoiturage auprès des opérateurs de cartographie et des services de mise en relation de covoitureurs
- la sensibilisation et l'accompagnement à la pratique
- le développement du covoiturage domicile-travail

Les outils mobilisables :

- Aménagement de nouvelles aires en complément des aires déjà existantes (cf. action n°2)
- Promotion des sites internet de mise en relation existants
- Etude d'un outil de mise en relation des covoitureurs pour les déplacements domicile-travail à l'intérieur de l'Agglomération
- Promotion du covoiturage par l'Agglomération auprès des entreprises et des administrations dans le cadre des démarches de type Plan de déplacements entreprises (PDE), plan de déplacements administrations (PDA) et plan de déplacements inter-entreprises (PDIE)
- Actions de sensibilisation et de communication via l'espace mobilités, site internet, évènementiels (action n°35)
- Etude de la mise en œuvre d'un réseau d'autostop (de type Rezo Pouce)

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté
d'Agglomération
de l'Albigeois

PARTENAIRES

ADEME
 Entreprises
 Administrations
 Opérateurs de cartographie
 et de mise en relation
 covoitureurs

COÛTS PREVISIONNELS

Coûts d'animation inclus
dans l'action 35

ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive

DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE

Type d'action : ETUDES ET SERVICES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Réduire la consommation d'espace public par les voitures particulières
Contribuer à la diminution du taux de motorisation des ménages
Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages
Accompagner les changements d'habitudes en développant des services

PERIMETRE

Communauté d'agglomération

DESCRIPTIF

L'autopartage est un système de location de voitures en milieu urbain, qui permet d'utiliser des véhicules en libre-service et de façon ponctuelle selon trois formules :

- autopartage entre particuliers dans un cadre privé,
- location de voiture entre particuliers via des sites internet
- services d'autopartage gérés par des structures spécialisées (commerciales ou associatives).

L'Agglomération s'engage à créer les conditions favorables à l'implantation d'acteurs d'autopartage en étudiant la faisabilité de promotion de l'une ou de l'autre de ces formules.

Exemples d'actions : mise à disposition d'une partie du parc des véhicules des administrations, site internet de mise en relation d'autopartageurs, promotion de l'autopartage.



MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

ADEME
Communes
Entreprises
Opérateurs de service d'autopartage

COÛTS PREVISIONNELS

Etudes faisabilité : 5 000 € HT

ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive

METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE COMMUNAUTAIRE

Type d'action : TRAVAUX

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Aménager des axes cyclables forts entre communes
 Desservir les pôles générateurs de déplacements les plus importants
 Assurer les continuités cyclables avec les réseaux départementaux, régionaux et nationaux
 Créer des aménagements cyclables internes aux communes
 Prioriser la continuité des itinéraires cyclables sur le stationnement auto
 Développer des infrastructures et une offre de stationnement permettant notamment la pratique du vélo en intermodalité

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur cyclable communautaire (SDCC) :

Aménager les axes de priorité n°1 au SDCC :

- Vers Saint-Juéry
- Vers la Voie Verte Albi-Castres
- Traversée Nord-Sud de la ville centre : le long de la rocade et franchissement du Tarn
- Vers Marssac

Aménager les axes secondaires du SDCC et les voies de desserte en fonction des programmes de réfection de voirie et en cohérence avec le schéma directeur

Mettre en œuvre un jalonnement des itinéraires cyclables interurbains et des liaisons avec les véloroutes de la vallée du Tarn et la voie verte Albi-Castres (Schéma régional des véloroutes et voies vertes)

Mesures environnementales :

Les aménagements cyclables, dans la mesure où cela est pertinent, en particulier en zone naturelle, seront accompagnés de plantations d'arbustes et d'arbres diversifiés, choisis parmi les essences locales, et au faible pouvoir allergène

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes
 Département
 Etat
 Région
 Associations d'usagers

COÛTS PREVISIONNELS

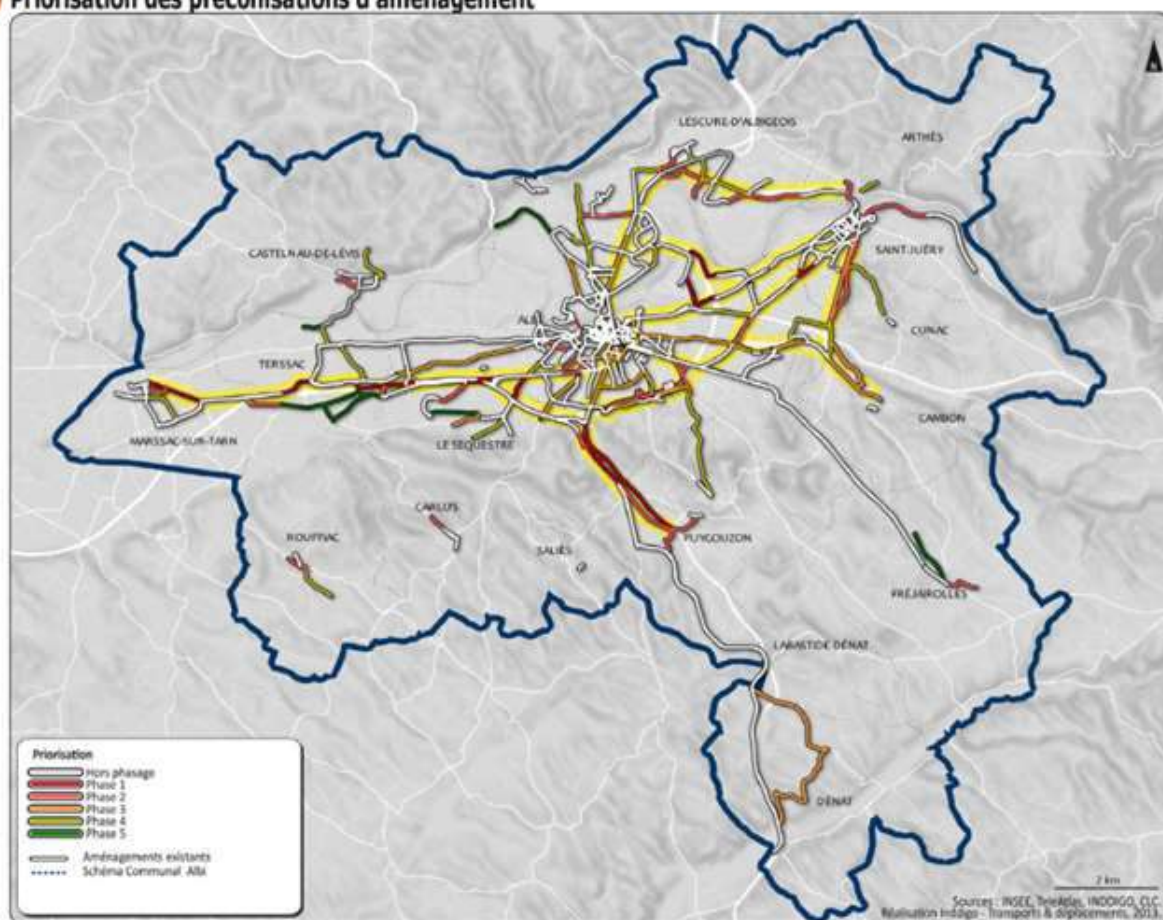
Investissement : 350 000 € HT/an

ECHEANCIER

Mise en œuvre annuelle

Pièce annexe : schéma directeur cyclable

○ Priorisation des préconisations d'aménagement



ETUDIER LA CREATION D'UN RESEAU DE VOIES EXPRESS VELO DANS LA PARTIE LA PLUS URBAINE DE L'AGGLOMERATION
Type d'action : ETUDES & TRAVAUX
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Déclencher la pratique chez les cyclistes les moins aguerris
 Dégager de l'espace pour les modes doux dans les centres villes
 Prioriser la continuité des itinéraires cyclables sur le stationnement et les voies de circulation automobile

PERIMETRE

Partie urbaine de l'Agglomération

DESCRIPTIF

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.

Ce type d'aménagement implique de libérer de l'espace pour les modes doux sur des axes majeurs afin de créer un aménagement ne souffrant d'aucune discontinuité (en section courante et en approche de carrefour).

Il est proposé :

- d'étudier la faisabilité de voies express vélo dans la zone la plus urbaine de l'Agglomération en privilégiant l'expérimentation
- d'élaborer un schéma directeur des voies express complémentaire au schéma directeur cyclable

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté
d'Agglomération
de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes
Département
Région

COÛTS PREVISIONNELS

Inclus dans l'action n°6

ECHEANCIER

Etudes : 2018
Mise en œuvre progressive

APPORTER DES SERVICES VELO AUX HABITANTS ET AUX ETUDIANTS

Type d'action : ETUDES et SERVICES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Accompagner les changements d'habitude de déplacement en développant des services vélos
Faciliter, encourager et déclencher la pratique du vélo comme mode de déplacement unique ou complémentaire aux transports en commun et à la marche

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Poursuivre, renforcer et/ou étendre les services vélos existants :

- La bourse aux vélos d'occasion
- la mise à disposition de vélos " Cyclo " aux établissements d'enseignements supérieurs
- les cours de vélo pour adultes et en milieu scolaire

Déployer chaque année 100 arceaux de stationnement

vélo à proximité immédiate des lieux générateurs de déplacements



Equiper les futurs pôles multimodaux et parcs relais de consignes à vélo sécurisées pour renforcer l'intermodalité.

Etudier l'opportunité et les modalités de gestion d'un service de location de vélos à l'attention du grand public



Etudier la faisabilité d'une maison du vélo, porte d'entrée unique de la politique vélo de l'agglomération :

- Atelier participatif pour la réparation de vélo
- "Ressourcerie" vélo : récupération / vente vélo d'occasion

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes
ADEME
Etat – Education nationale
Associations

COÛTS PREVISIONNELS

Services vélos existants : 30 000€HT/an
Arceaux (par an) : 6 000 €HT
Consignes (par site) : 40 000 €HT
Animation : coûts inclus dans l'action 35
Maison du Vélo : à chiffrer

ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive

- Mise à disposition de vélos au grand public : test vélo assistance électrique, location longue durée vélo urbain (potentiel pour 150 à 200 vélos)
- Cours de vélo

Communiquer et promouvoir le recours aux modes doux dans les déplacements quotidiens auprès du grand public, dans les écoles, dans les entreprises et dans les administrations (cf. action n°35)

DEVELOPPER LA MARCHABILITE DES CENTRES-VILLES ET DES CENTRES BOURGS

Type d'action : ETUDES & TRAVAUX

OBJECTIFS OPERATIONNELS

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

PERIMETRE

Centres villes et centres bourgs de l'Agglomération

DESCRIPTIF

Elaborer et mettre en œuvre un **schéma directeur piéton** afin de sécuriser et renforcer la place des piétons :

- **Réaliser des aménagements de voirie et d'espaces publics** pour dégager de l'espace aux profits des modes doux : création ou élargissement de trottoirs, piétonisation, sécurisation des traversées piétonnes
- **Poursuivre la modération de la vitesse** dans les secteurs où la vie locale (commerces, services publics, quartiers touristiques, rues résidentielles,...) est prédominante sur la circulation : création de zones 30 km/h (cf. action n°26) ou de zones 20 km/h
- **Faciliter et sécuriser l'accès des modes doux aux services de proximité**, aux équipements publics, aux pôles d'échanges et aux arrêts des lignes de transports urbains
- **Créer des espaces publics plus propices à la marche** en proposant des lieux de repos (ombrages, bancs), en veillant à limiter la chaleur en été (végétalisation, choix des revêtements de sol...) et en assurant la sécurité (éclairage...).



Mettre en œuvre un jalonnement distance/temps des parcours piétons dans les centres-villes

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes
ADEME
Etat
Région
Département

COÛTS PREVISIONNELS

Etudes : 30 000 € HT
Jalonnement : 50 000 € HT
Travaux : inclus dans les programmes d'aménagement de voirie et des espaces publics
Animation : coûts inclus dans action 35

ECHEANCIER

2017 : réalisation du schéma directeur piéton
Mise en œuvre progressive

Réaliser des plans de ville piétons à positionner aux carrefours importants, sur les pôles d'échanges, les parcs de stationnement et les lieux touristiques.



Promouvoir et valoriser la marche, notamment vis-à-vis de la santé (cf. action n°35)

Illustrations : Carte temps piétons à Béziers (source Carfree) et à Grenoble (source la Métro)

PRENDRE EN COMPTE LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION ET LES PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ LIÉES
Type d'action : ETUDES ET SERVICES
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Assurer les besoins en mobilité des aînés en développant des alternatives à la voiture individuelle

Limiter l'isolement et la dépendance des séniors

PERIMETRE

Communauté d'agglomération

DESCRIPTIF

Le vieillissement de la population peut s'accompagner de problématiques de déplacements : cheminements piétons, accès aux bus.

Il est proposé de :

- coordonner les actions des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), du schéma d'accessibilité des transports et les programmes de voirie
- coordonner les programmes de logements dédiés aux " séniors " ou " aînés ", issus des actions du PLH, avec ceux du PDU (articulation entre la localisation des nouveaux programmes de logements, de type opérations intergénérationnelles etc..., et les enjeux d'accessibilité issus des actions du PDU). Articulation avec le PLH 2015-2020 (action n°3.3)
- approfondir la connaissance et le repérage des besoins des personnes âgées en termes de mobilité qui restent à domicile :
 - Articulation avec la connaissance et les réflexions menées avec les CCAS via le portage de repas à domicile
 - Articulation avec l'action n°14 du PDU (TAD)
- intégrer systématiquement la question des déplacements des séniors dans l'aménagement de l'espace public
- approfondir la connaissance et le repérage des besoins en mobilité des personnes âgées qui restent à domicile, en partenariat avec les CCAS
- adapter l'offre de transport, notamment aux heures creuses
- étudier la mise en œuvre de services à la mobilité adaptés aux aînés
- développer une communication spécifique

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes
Centres communaux d'action sociale

COÛTS PREVISIONNELS

Transport : coûts inclus dans les actions 13 et 14

Ingénierie interne

ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive

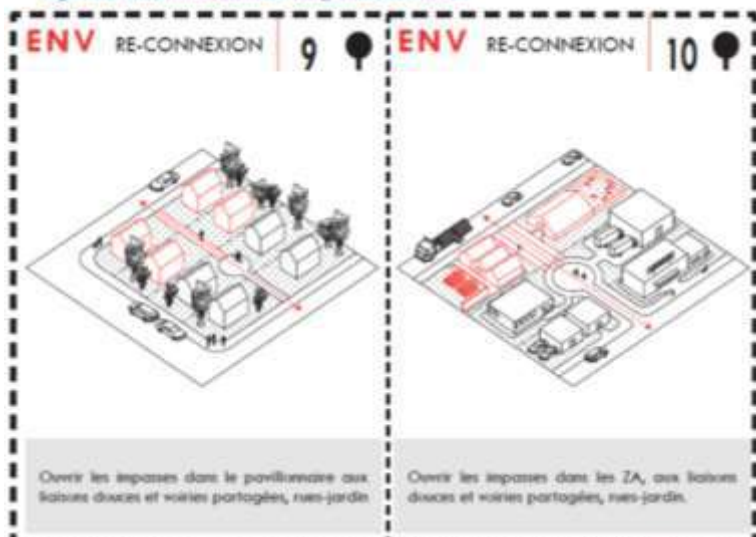
DEVELOPPER UN URBANISME PROPICE AUX MODES ALTERNATIFS
Type d'action : ETUDES et PLANIFICATION

OBJECTIFS OPERATIONNELS	
Développer un urbanisme des courtes distances favorisant la densité et les perméabilités Stopper le mouvement historique de « spécialisation fonctionnelle des espaces », pour favoriser les déplacements courts et la mutualisation du stationnement	
PERIMETRE	
Agglomération	
DESCRIPTIF	MAÎTRE D'OUVRAGE
Le PDU doit encourager un développement urbain durable, en cohérence avec les orientations du SCoT du Grand Albigeois, du Programme Local de l'Habitat (PLH), des documents d'urbanismes communaux et le futur PLUi. Un des enjeux du PLH est de renforcer l'attractivité résidentielle de l'Albigeois, en permettant de répondre aux besoins en logements des habitants actuels et futurs. Pour ce faire, le PLH 2015-2020 prévoit, et en cohérence avec le SCoT en cours de révision et le PLUi en cours d'élaboration, de mettre en œuvre des projets habitat qui soient toujours plus économes de l'espace, afin de préserver les espaces naturels agricoles et forestiers, lutter contre l'étalement urbain pour limiter l'impact écologique et la précarité énergétique induite par les déplacements domicile-travail. Pour ce faire, la production de logement en intensification doit s'accroître (développement de l'habitat en continuité du tissu urbain existant, densité urbaine, renouvellement urbain, dents creuses, etc...). Le Plan de Déplacements urbains confirme et soutient ces orientations, favorables au développement des transports collectifs et des modes doux. Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) prendra en compte, dans la définition des zonages et du règlement, les orientations du PDU, notamment : • Densifier à proximité des lignes de transports collectifs, des pôles de commerces et de services • Favoriser les zonages mixtes aux zonages fonctionnels dans les documents graphiques du PLUI • Perméabiliser les ilots urbains pour les mobilités douces • Définir un plafond de stationnement VL et vélo à la	PARTENAIRES
	Communauté d'Agglomération de l'Albigeois
	Communes Etat
	COÛTS PREVISIONNELS
	Sans objet
	ECHEANCIER
	2018 - 2020

parcelle ou par logement (cf. action 29)

- Créer des emplacements réservés pour les infrastructures prévues par le PDU : voies bus, carrefour, voies cyclables, parking relais/covoiturage...

Agir sur la forme urbaine longeant les voies



Extrait du PLUI de Nantes Métropoles

DEPLOYER DES BORNES DE RECHARGES POUR VEHICULES ELECTRIQUES

Type d'action : ETUDES & TRAVAUX

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Contribuer au développement des motorisations alternatives
Contribuer à la réduction du bruit et à l'amélioration de la qualité de l'air

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Le développement de la voiture électrique (VE) peut être encouragé par le développement d'un réseau de points de recharge ayant pour fonction de sécuriser les pratiques et de lever des craintes lors de l'achat de véhicules. Ces bornes n'ont généralement pas vocation à être utilisées quotidiennement par les mêmes usagers.

La recharge sur borne publique représente un surcoût par rapport à une recharge au domicile. Ces bornes ont généralement deux fonctions :

- permettre occasionnellement une recharge de confort (" au cas où ") ou de réassort pour récupérer quelques km d'autonomie (recharge lente ou rapide)
- permettre des déplacements occasionnels de longue distances pour des événementiels dans les équipements à fort rayonnement (ex : cinéma, stade, théâtre...). Dans ces cas de figures, les recharges rapides sont préconisées.

L'action consiste à déployer un réseau de bornes électriques par le Syndicat Départemental d'Energie du Tarn. Cette opération est réalisée dans le cadre de l'appel à projet national de déploiement de bornes électriques publiques.

Les bornes seront implantées :

- Commune d'Albi : 12 bornes sont programmées : Stadium, parking relais du Caussels (x2), boulevard du Lude, parking du Bondidou (x2), Castelvieu, gare Albi Madeleine, Atlantis, avenue François Verdier, Pratgrausals, Innoprod.
- Commune du Séquestre : 1 borne zone de la Baute
- Commune de Saint-Juéry : 2 bornes
- Commune de Castelnau de Lévis : 1 borne à proximité de la mairie

MAÎTRE D'OUVRAGE

SDET
Collectivités (communes, département, région)
ADEME
Etat
Communauté d'Agglomération de l'Albigeois
Structures privées

PARTENAIRES

COÛTS PREVISIONNELS

Fonctionnement 500 € HT / borne / an

ECHEANCIER

3 ans pour l'installation

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• <u>Commune de Cambon</u> : 1 borne Côte des Ecoliers• <u>Commune de Marssac</u> : 1 borne <p>Les structures privées (employeurs, zones commerciales...) doivent également être encouragées à mettre en place des bornes pour véhicules électriques.</p> | |
|--|--|

2.2 Orientation stratégique : Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération

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.

Les 9 actions qui concernent cette orientation stratégique thématique sont :

ACTION 13 : Déployer un réseau de bus attractif et hiérarchisé

ACTION 14 : Adapter les transports à la demande

ACTION 15 : Aménager des voies réservées aux bus

ACTION 16 : Installer des dispositifs de priorisation des bus aux carrefours à feux

ACTION 17 : Adapter la grille tarifaire

ACTION 18 : Mettre en place une tarification commune aux différents réseaux de transports situés sur le territoire

ACTION 19 : Mettre en œuvre de nouvelles procédures d'achat des titres de transport

ACTION 20 : Développer l'information voyageurs du réseau de transports urbains

ACTION 21: Moderniser du parc de bus et diversification des motorisations

DEPLOYER UN RESEAU DE BUS ATTRACTIF ET HIERARCHISE

Type d'action : ETUDES & SERVICES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Augmenter la fréquentation du réseau de transports urbains
Elargir le public au-delà des clients captifs en attirant les actifs
Redéployer une partie des km commerciaux sur les axes les plus porteurs
Renforcer la lisibilité de l'offre de transport

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Réorganiser, hiérarchiser et améliorer les fréquences des lignes du réseau selon deux niveaux :

Lignes principales :

- **Fréquence cible heure de pointe = 15minutes**
- **Fréquence cible heure creuse = 20minutes**
- Itinéraires directs
- (marque/nom dédiée ex : *Liane* ®, *Linéo* ®, etc...)
- Dispositif d'amélioration de la vitesse commerciale (site propres ponctuels, priorité carrefours, arrêt de bus sur chaussée...)
- Desserte des parcs-relais P+R
- Mise en accessibilité prioritaire des arrêts
- Information voyageurs aux arrêts
- Lignes diamétrales
- Cibles : tout public, y compris actifs

Lignes secondaires ou locale

- **Fréquence cible heure de pointe = 30 à 45 min**
- **Fréquence cible heure creuse = 45 min à 1h**
- Itinéraires moins directs (desserte des zones moins denses)

Transports à la demande : réorganisation du service de TAD dans les communes non desservies par les lignes régulières (cf. action n°14) et en substitution de lignes régulières en heures creuses.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes, Région

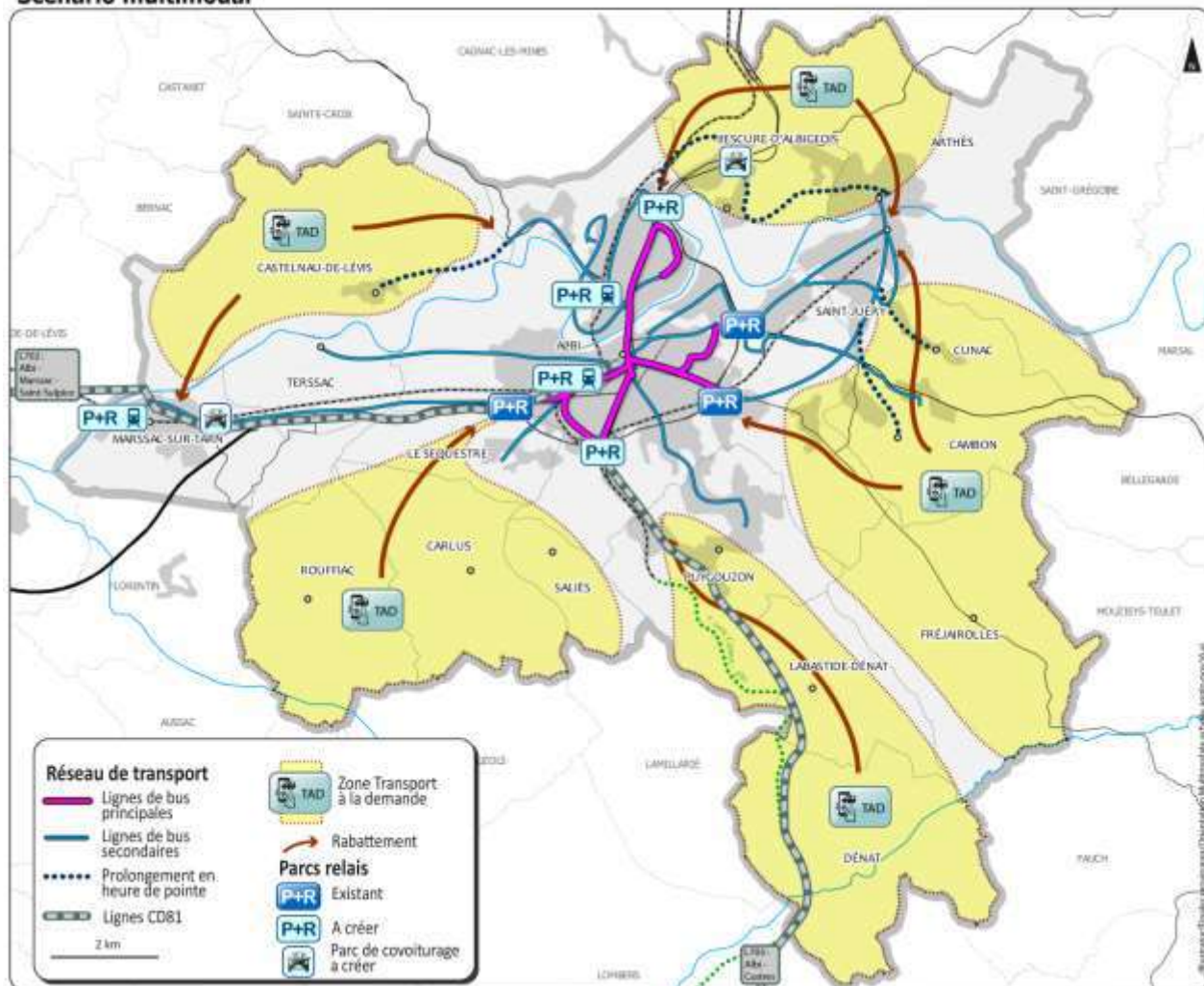
COÛTS PREVISIONNELS

Acquisition 9 bus supplémentaires : 2,3 M € HT
Fonctionnement : + 1,3 M € HT/an
Aménagement d'un nouveau dépôt de bus

ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive

Scénario multimodal



Les lignes principales proposées répondront aux enjeux de facilitation du rabattement de voiture vers les bus pour les déplacements vers le cœur de l'agglomération, (en desservant des parkings relais accessibles) et desserviront les espaces denses intra rocade. Les tracés représentés sont indicatifs et pourront évoluer durant les phases de définition opérationnelle.

ADAPTER LE TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)
Type d'action : ETUDES & SERVICES
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Proposer un transport à la demande plus attractif et plus visible que l'offre actuelle
Mettre en place une stratégie spécifique pour les communes les plus éloignées d'Albi
Anticiper les situations de précarité et/ou de vieillissement de la population

PERIMETRE

Ensemble des communes non desservies par les lignes régulières : Carlus, Saliès, Dénat, Fréjairolles, Rouffiac et Labastide-Dénat

DESCRIPTIF

Le transport à la demande (TAD) actuel fonctionne en boucles prédéterminées (horaires et points d'arrêts fixes). Chaque boucle est déclenchée sur demande (réservation client), l'itinéraire est réalisé en totalité ou partiellement selon les réservations.

Le service actuel ne permet pas de déplacement aller-retour d'une commune à une autre sans passer par Albi.

La réorganisation consiste à créer :

- un service de TAD permettant les déplacements de bourg à bourg pour la zone sud : Rouffiac / Carlus / Saliès / Dénat / Labastide Dénat / Fréjairolles.
- des lignes virtuelles sur les fins de lignes régulières actuellement peu fréquentées du réseau en dehors des heures scolaires : Castelnau de Levis, Cambon et Cunac.
- une articulation entre les espaces urbanisés existants (habitat, services, équipements...) et les futures zones ouvertes à l'urbanisation, identifiés via le programme d'action territorialisées du PLH 2015-2020, les documents d'urbanisme communaux et les réflexions engagées via le PLUi, pour une mise en compatibilité des points d'arrêts du TAD avec les zones d'habitat actuelles ou à venir, les équipements et services de santé éventuels présents sur les communes, pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite (personnes âgées notamment).

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes

COÛTS PREVISIONNELS

Acquisition de 3 véhicules supplémentaires : 120 000 € HT

Fonctionnement : + 200 000 € HT /an

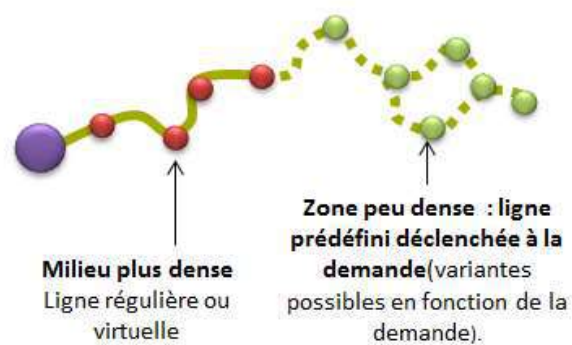
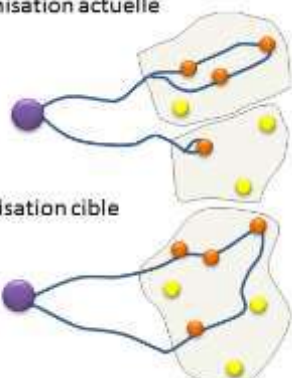
ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive

Ci-dessous, les schémas de principe de desserte des TAD zonaux (à gauche) et en ligne virtuelle déclenchées à la demande (à droite)

Organisation actuelle

Organisation cible



AMENAGER DES VOIES RESERVEES AUX BUS
Type d'action : ETUDES & TRAVAUX
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Améliorer la vitesse commerciale des bus

Elargir le public au-delà des clients captifs en attirant les actifs

Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic : privilégier une politique de partage de la voirie

Rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs

PERIMETRE

Divers secteurs du pôle urbain

DESCRIPTIF

La vitesse commerciale des bus en zone urbaine dense constitue un enjeu majeur de l'attractivité du réseau de transports urbains.

La réalisation de voies réservées sur les axes principaux du réseau présentant un cadencement soutenu permet de répondre à cette problématique.

En fonction des contraintes, ces « sites propres » peuvent être partiels (accès au carrefour, voie centrale) ou intégraux (voie de bus en continu).

Les sites potentiels à aménager sont :

- l'avenue Albert Thomas - entre la rue Soulages et le carrefour de la Madeleine
- le boulevard de Strasbourg dans le sens entrant
- l'avenue Maréchal Joffre, afin de disposer d'une liaison en site propre entre la place Jean-Jaurès et la gare Albi-ville
- l'avenue Gambetta entre l'avenue Foch et la place Jean-Jaurès
- l'avenue de Saint-Juéry entre le carrefour de l'Europe et l'échangeur de Caussels

Ces voies seront réservées aux transports collectifs, aux vélos et aux taxis.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté
d'Agglomération
de l'Albigeois

PARTENAIRES

Commune d'Albi
Département

COÛTS PREVISIONNELS

Inclus dans les programmes
de voirie annuels

ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive



INSTALLER DES DISPOSITIFS DE PRIORISATION DES BUS AUX CARREFOURS A FEUX

Type d'action : ETUDES & TRAVAUX

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Améliorer la vitesse commerciale des bus
Elargir le public au-delà des clients captifs en attirant les actifs
Rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs

PERIMETRE

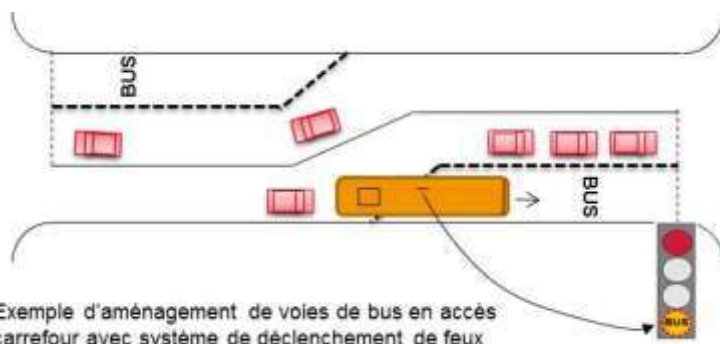
Divers secteurs du pôle urbain

DESCRIPTIF

La vitesse commerciale des bus en zone urbaine dense constitue un enjeu majeur de l'attractivité du réseau de transports urbains.

L'installation de systèmes permettant de donner la priorité aux bus aux carrefours à feux situés sur les axes principaux du réseau présentant un cadencement soutenu permet de répondre à cette problématique.

Le dispositif installé à chaque carrefour communique en temps réel avec le système d'aide à l'exploitation du réseau de transports urbains et entraîne la modification du régime de feu selon la position du bus (avance ou retard) et les conditions de circulation.



Les sites à équiper sur les lignes structurantes (cf. carte action précédente) sont :

- Carrefour A. Thomas / Lannes / Bermond
- Carrefour A. Thomas / Escapadou / Negrouillère
- Carrefour Strasbourg / Dembourg / Alsace-Lorraine / Porta
- Carrefour Lices Pompidou / République Carrefour Teyssier / Lices Jean Moulin / Savary
- Carrefour Teyssier / Bellet
- Carrefour Gambetta / Carnot / Bodin

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Commune d'Albi
Département

COÛTS PREVISIONNELS

Investissement : 80 000 € HT

ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive

- Carrefour Gambetta Foch
- Carrefour Gambetta / Mistral
- Carrefour Mistral / Franchet d'Esperey
- Carrefour Verdier / Lacombe / Poudrière
- Carrefour Verdier / Parayre

Dispositif particulier aux abords du Pont-neuf : La réalisation d'une voie bus s'avère complexe sur cet ouvrage. Par conséquent, le système devra effectuer une régulation de la circulation en amont (boulevard de Strasbourg) et permettre aux bus de s'engager prioritairement sur le pont.

ADAPTER LA GRILLE TARIFAIRE
Type d'action : ETUDES & SERVICES
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Simplifier la grille tarifaire
Augmenter la fréquentation
Faciliter les dispositifs de prise en charge par les employeurs
Faciliter l'interopérabilité avec les autres réseaux de transports situés sur le territoire
Tendre vers un équilibre de la régie des transports urbains

PERIMETRE

Réseau urbain

DESCRIPTIF
Réorganiser la grille tarifaire sous une forme simplifiée :

- Ticket Unitaire
- Dix déplacements
- Abonnement mensuel
- Abonnement annuel

Cette nouvelle grille permettra de faciliter :

- La lisibilité des tarifs
- La fidélisation de la clientèle
- L'augmentation de la fréquentation notamment aux heures creuses
- L'interopérabilité avec les autres réseaux (action n°18)
- Le remboursement par l'employeur des abonnements domicile-travail

La grille évoluera pour répondre à de nouvelles cibles : familles et groupes.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté
d'Agglomération
de l'Albigeois

PARTENAIRES

Région

COÛTS PREVISIONNELS

Communication/accompagne
ment : 10 000 €HT

ECHEANCIER

2018

METTRE EN PLACE UNE TARIFICATION COMMUNE AUX DIFFERENTS RESEAUX DE TRANSPORT

Type d'action : ETUDES & SERVICES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Généraliser les possibilités d'utilisation des autres réseaux de transports du territoire avec des titres urbains

Elargir le public à une clientèle d'actifs

Développer les intermodalités avec le car, le train et le vélo

PERIMETRE

Réseau urbain, interurbain, TER

DESCRIPTIF

La carte pastel est le support commun permettant de voyager sur plusieurs réseaux de transports de la région et notamment Tisseo, TER Occitanie, Tarnbus et le réseau de l'agglomération. Les voyageurs doivent néanmoins charger sur leur carte un contrat distinct selon le réseau utilisé.

Un accord de coopération intermodale permet aux usagers de l'agglomération de voyager sur les lignes interurbaines selon la tarification de l'agglomération. A l'intérieur de notre territoire, les autocars de Tarnbus acceptent donc les cartes pastel de l'agglomération.



tout autre service à la mobilité pouvant être développé : vélo, autopartage...

Les actions consistent à :

- permettre **l'utilisation des titres de transports urbains pour voyager en TER** à l'intérieur de l'Agglomération (Marssac/Albi, Albi-ville/Albi-Madeleine)
- étudier avec la Région Occitanie, **la création d'abonnements combinés** permettant l'utilisation d'un seul titre de transport valable sur plusieurs réseaux. Ce dispositif permettra de faciliter les déplacements intermodaux entrants et sortants du territoire

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois et Région

PARTENAIRES

SNCF

COÛTS PREVISIONNELS

Etudes et développement système billettique : 70 000 € HT

Tarification combinée

ECHEANCIER

2021

METTRE EN ŒUVRE DE NOUVELLES PROCEDURES D'ACHAT DES TITRES DE TRANSPORT
Type d'action : ETUDES, FOURNITURES, SERVICES et TRAVAUX
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Simplifier les procédures d'achat des titres
Proposer de nouvelles procédures d'achat pour des publics variés
Renforcer les recettes de la régie de transports

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Décomposition de l'action

- Permettre l'achat de titres de transport par internet
- Installer des distributeurs automatiques de titres de transport sur des sites stratégiques (pôles d'échanges et parcs-relais)
- Expérimenter la dématérialisation des titres de transports vendus dans les bus (application type smartphone)



Exemple : boutique en ligne réseau de Grenoble

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Département
Région

COÛTS PREVISIONNELS

Titre transport internet : 30 000 €HT
Distributeur automatique : 10 000 €HT/unité
Dématérialisation vente de titres : 50 000 €HT

ECHEANCIER

2019-2020

DEVELOPPER L'INFORMATION VOYAGEURS DU RESEAU DE TRANSPORTS URBAINS

Type d'action : ETUDES, SERVICES et TRAVAUX

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Améliorer la lisibilité des offres de transports et de déplacements
Améliorer l'information en temps réel
Augmenter la fréquentation du réseau et élargir le public au-delà des clients captifs

PERIMETRE

Réseau urbain

DESCRIPTIF

Développer l'application smartphone de calcul d'itinéraire en temps réel des bus en la complétant avec d'autres informations mobilité (parc-relais, stationnement et services vélos, autres réseaux...)

Créer un **site internet dédié aux transports urbains et à la mobilité de l'Agglomération**

Poursuivre l'installation de bornes d'information voyageurs sur les points d'arrêt importants du réseau et sur les parkings-relais

Mettre en place des écrans d'information en temps réelle à bord des bus

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

COÛTS PREVISIONNELS

Application smartphone : 20 000 €HT
Site internet : 9 000 €HT
Borne information voyageur : 5 000 €HT/unité
Ecran dans les bus : 800 €HT/unité

ECHEANCIER

2018-2019

MODERNISER LE PARC DE BUS ET DIVERSIFIER LES MOTORISATIONS
Type d'action : ETUDES, FOURNITURES ET SERVICES
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Poursuivre l'adaptation du parc de bus urbain à l'évolution des normes de rejets fixées par l'UE

Participer aux objectifs du schéma régional climat énergie

Redynamiser le réseau et investir sur le marketing et la communication

Garantir la lisibilité des offres de transports et de déplacement

PERIMETRE

Parc de bus de la régie de transports urbains

DESCRIPTIF
Diversification de la motorisation

En 2016, le parc de la régie de transports urbains est constitué de 32 bus standards et de 2 bus articulés

La stratégie de réduction des émissions s'appuie sur :

- la modernisation du parc et le remplacement progressif des véhicules thermiques EURO 4 et EURO5 en norme EURO6 moins émetteurs de polluants
- la mise en service sur le réseau de véhicules hybrides
- l'étude de faisabilité du remplacement progressif du parc par des véhicules «propres» de type hybride ou GNV
- le test de véhicules à faibles émissions.

Marketing du réseau

Afin de moderniser l'image du réseau et en s'appuyant sur une nouvelle offre (cf. action n°13), la livrée des bus sera personnalisée sur les lignes principales.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté
d'Agglomération
de l'Albigeois

PARTENAIRES

Etat
ADEME

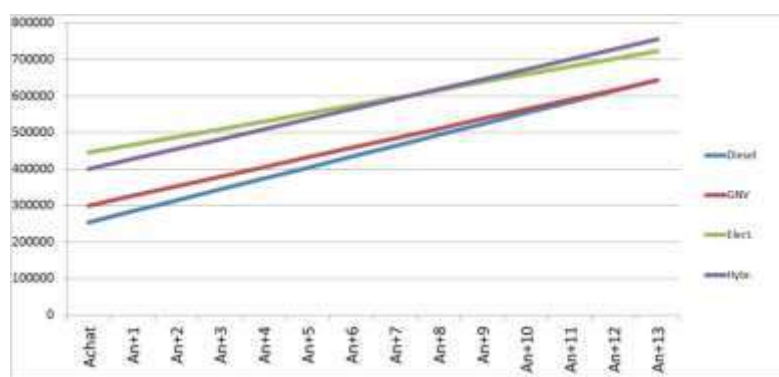
COÛTS PREVISIONNELS

Etude diversification parc :
15 000 € HT

Surcoût d'un bus
technologie hybride :
100 000 € HT

ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive



Coût global (Acquisition + entretien + consommation) du renouvellement de parc selon les motorisations

2.3 Orientation stratégique : 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

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.

Les 6 actions développées dans cette orientation stratégique sont :

ACTION 22 : Etudier un nouvel ouvrage de franchissement du Tarn

ACTION 23 : Hiérarchiser le réseau routier

ACTION 24 : Renforcer le maillage du territoire

ACTION 25 : Etablir un nouveau plan de jalonnement

ACTION 26 : Sécuriser les entrées de bourg et les zones à risques

ACTION 27 : Aménager des zones 30 dans les centres-villes et centres-bourgs

ETUDIER UN NOUVEL OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DU TARN

Type d'action : ETUDES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

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 sur une nouvelle infrastructure de franchissement du Tarn

Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic

Connecter le nord-ouest de l'agglomération au réseau principal

Hierarchiser clairement le réseau de voirie (zone urbaine, pôles générateurs de déplacements et maillage du territoire de l'agglomération)

Instaurer un plan de mobilité lisible

PERIMETRE

Agglomération – secteur ouest du centre urbain

DESCRIPTIF

Le dynamisme économique et démographique de la communauté d'agglomération devrait se concrétiser par une population de 100 000 habitants à l'horizon 2030 (projet d'agglomération).

Le plan de déplacements urbains doit préserver l'avenir en anticipant l'accroissement des besoins en mobilité de l'ensemble des habitants de l'agglomération en fonction des politiques d'aménagement du territoire.

Le diagnostic du plan de déplacements urbains fait apparaître la nécessité d'un nouveau franchissement du Tarn :

- Soulageant le trafic de transit du cœur de l'agglomération tout en préservant les liaisons inter-quartiers ;
- Anticipant les restrictions de circulation nécessaires à la préservation du Pont-vieux ;
- Connectant le nord-ouest de l'agglomération au réseau viaire principal.

Les études pour l'implantation de ce nouveau franchissement du Tarn doivent être engagées dans le cadre des études préalables du PLUI afin de pouvoir réserver les emprises foncières nécessaires à sa réalisation et aux aménagements annexes.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Ville d'Albi
Etat
Région
Département

COÛTS PREVISIONNELS

Etudes : 80 000 €HT

ECHEANCIER

2017-2018

Cette action constitue une étude préalable au PLUI définissant l'implantation du nouveau franchissement du Tarn.

Elle devra définir :

- La fonction d'usage du pont liée à l'urbanisation actuelle et future du secteur ouest et nord-ouest de l'agglomération : définition des voiries et quartiers à relier et à desservir
- Les localisations possibles selon des contraintes techniques, foncières, environnementales et financières ;
- Les principales caractéristiques et fonctionnalités du pont : dimensions, nature du trafic supporté par l'ouvrage, modalités d'intégration des différents modes (transports collectifs, déplacements doux)
- Les différentes solutions d'intégration au réseau viaire actuel
- Les infrastructures et les aménagements connexes à réaliser (voiries d'accès et de raccordement, adaptation du réseau viaire existant, acquisitions foncières)
- Les impacts générés sur les milieux et notamment environnementaux : quantification des impacts sur les milieux, sur les nuisances, les espaces naturels consommés directement et indirectement par le projet, l'impact sur la flore et la faune. Ces éléments d'analyse devront être intégrés à l'analyse comparative des scénarios d'implantation afin de minimiser l'impact environnemental de l'ouvrage. Une attention particulière sera portée à la maîtrise des émissions des GES



HIERARCHISER LE RESEAU ROUTIER

Type d'action : ETUDES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Hiérarchiser clairement le réseau de voirie
Elaborer une stratégie de meilleure organisation des déplacements routiers et de réduction du trafic
Traiter de façon homogène les voiries de même typologie
Connecter le nord-ouest de l'agglomération au réseau principal

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Jusqu'en 2015, la capacité de la rocade d'Albi était insuffisante pour assurer pleinement les fonctions d'échange urbain et de franchissement du Tarn. Par conséquent, cette situation a entraîné un transit routier important au cœur d'Albi. Depuis 2015, la finalisation de la mise à 2x2 de voies de la rocade a permis entre autres une amélioration significative des temps de parcours et une décongestion du centre-ville.

Il convient aujourd'hui de définir une organisation et une hiérarchie du réseau routier de l'agglomération.

Dans cette nouvelle configuration, la hiérarchisation du réseau consiste à classer les voiries en :

- réseau primaire : efficace visant à concentrer la majeure partie du trafic ;
- réseau secondaire : destiné à accueillir le trafic local et cherchant à dissuader les déplacements longue distance et la vitesse.

Un étude de circulation générale permettra d'évaluer les différents flux et complètera les données pour aboutir à une hiérarchisation des voies.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois - Communes

PARTENAIRES

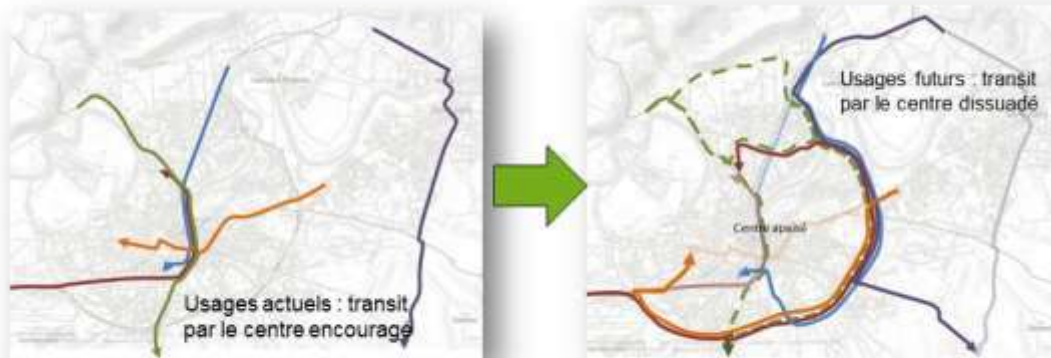
Ensemble des gestionnaires de voiries/pouvoir de police : communes
Département
Services de l'état / DIRSO

COÛTS PREVISIONNELS

Etudes : 45 000 €HT
Ingénierie interne

ECHEANCIER

2018



Cette hiérarchisation permettra de définir un schéma de déplacements ayant pour objectif :

- d'améliorer l'efficacité des voiries structurantes qui organisent le transit ;
- de réduire le trafic urbain de transit au cœur de l'Agglomération et dans les voiries de desserte de quartier
- de décomposer la priorité et les fonctions des voiries
- d'harmoniser les aménagements sur les voiries de même nature : largeur, vitesse, équipements, partage de la voirie entre les différents modes (bus, vélos, marche, voiture...)

Mesures environnementales :

Mise en place de mesures d'accompagnement sur les axes magistraux et principaux issus du travail de hiérarchisation : dispositions en faveur de la maîtrise des nuisances sonores et de l'exposition des populations aux bruits (bâtiments concernés), aménagement et mise en valeur des espaces publics / renforcement de la présence du végétal, déploiement de moyens de surveillance de la qualité de l'air sur ces axes (à voir avec l'ATMO OCCITANIE), garantie de la sécurité de circulation pour les vélos, franchissements piétons tous les 100 à 150 mètres,...

RENFORCER LE MAILLAGE DU TERRITOIRE

Type d'action : ETUDES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic
 Mener une réflexion en matière d'étalement urbain et de consommation de l'espace
 Développer un urbanisme des courtes distances favorisant la densité et les perméabilités
 Développer la marche au-delà des centres denses en favorisant les continuités piétonnes
 Développer des continuités cyclables interurbaines
 Instaurer un plan de mobilité lisible, dissuadant du recours prioritaire à la voiture en ville

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Cette action s'inscrit dans la continuité de la hiérarchisation des voies et doit permettre d'appréhender et de conforter les liaisons directes entre communes afin de faciliter et d'encourager les différents modes de déplacements.

La majorité des déplacements s'effectuent entre les centres bourgs et le centre urbain. Cependant de nombreux déplacements existent entre communes et il convient de permettre d'encourager ces déplacements directs en favorisant notamment des modes alternatifs à la voiture (modes doux, TAD). Pour cela, ils doivent être identifiés et facilités.

Cela nécessite de les inclure dans la hiérarchisation des voies et dans le plan de circulation pour ce qui concerne la voiture, et dans le schéma directeur cyclable et piétons pour les modes doux et traiter par ailleurs les coupures naturelles et artificielles qui pourraient aujourd'hui les limiter.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Ensemble des gestionnaires de voiries/pouvoir de police :

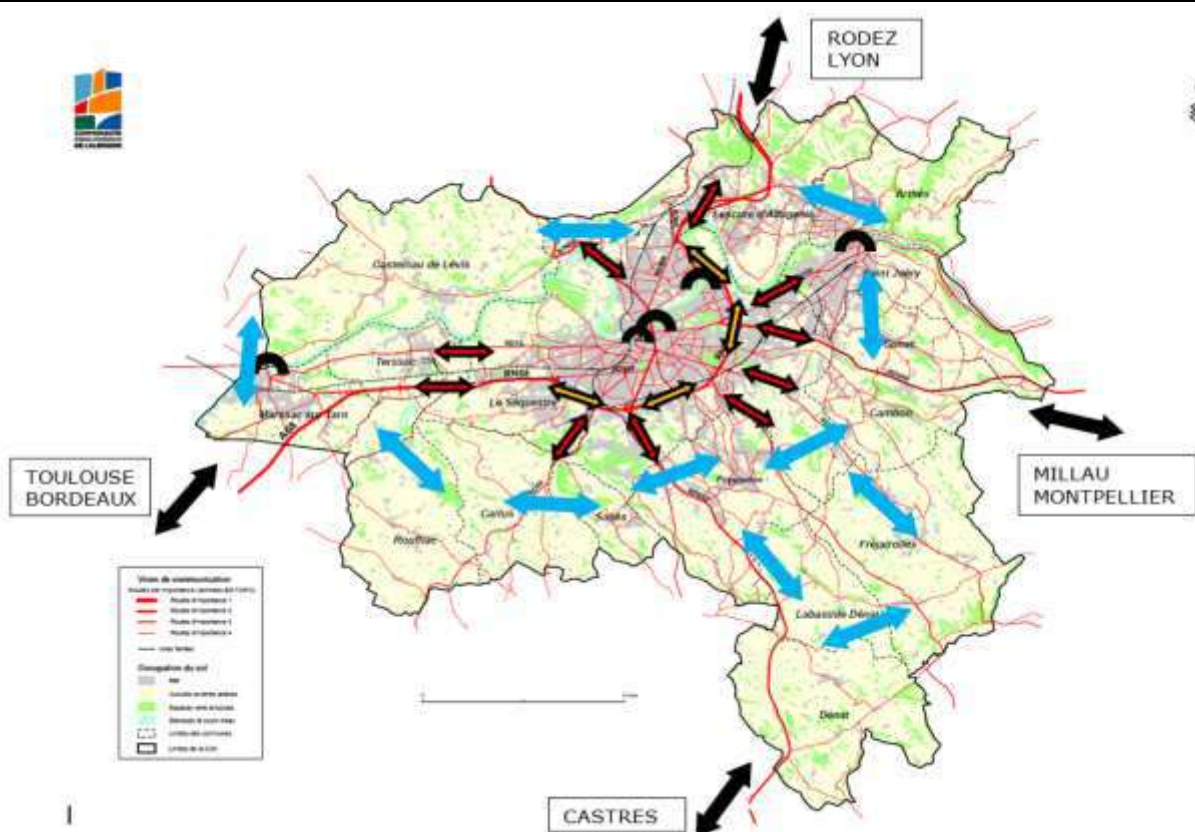
- Communes
- Département
- Etat / DIRSO

COÛTS PREVISIONNELS

Coût d'études intégré dans action 23

ECHEANCIER

5 ans



Cette hiérarchisation des voies est à articuler avec les espaces urbanisés existants (habitat, services, équipements...) et les futures zones ouvertes à l'urbanisation, identifiée via le programme d'action territorialisées du PLH 2015-2020, les documents d'urbanisme communaux et les réflexions engagées via le PLUi.

Cette articulation permettra de mettre en cohérence l'urbanisation actuelle et future avec le maillage du territoire en termes de mobilité (voiries, TAD, bus...). A terme, le PLUi permettra de mettre en place des emplacements réservés selon le type de mobilité à conforter ou à développer

Mesures environnementales :

Mise en place de mesures d'accompagnement sur les axes magistraux et principaux issus du travail de hiérarchisation : dispositions en faveur de la maîtrise des nuisances sonores et de l'exposition des populations aux bruits (bâtiments concernés), aménagement et mise en valeur des espaces publics / renforcement de la présence du végétal, déploiement de moyens de surveillance de la qualité de l'air sur ces axes (à voir avec l'ATMO OCCITANIE), garantie de la sécurité de circulation pour les vélos, franchissements piétons tous les 100 à 150 mètres,...



Plan de déplacements urbains

Orientation stratégique : 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

**Action
n°25**

ETABLIR UN NOUVEAU PLAN DE JALONNEMENT

Type d'action : ETUDES & TRAVAUX

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Instaurer un plan de mobilité lisible, dissuadant du recours prioritaire à la voiture en ville
Hiérarchiser clairement le réseau de voirie (zone urbaine, pôles générateurs de déplacements et maillage du territoire de l'agglomération)
Intégrer le doublement de la rocade, les évolutions de trafic et les facteurs de développement et de préservation de l'agglomération
Mettre en place une stratégie de réduction du bruit sur les axes problématiques

PERIMETRE

Etude portant sur l'ensemble du pôle urbain

DESCRIPTIF

Le schéma de déplacements établi dans le cadre de la hiérarchisation des voies (actions n°23 et n°24) se traduira en matière de circulation par l'adaptation des plans de circulation généraux dans les communes et une modification du jalonnement sur le terrain.

Cette action consiste à élaborer un nouveau plan de jalonnement en fonction de la hiérarchisation des voies (action n°23)

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté
d'Agglomération
de l'Albigeois

PARTENAIRES

Ensemble des gestionnaires
de voiries/pouvoir de police :

- Communes
- Département
- Services de l'état / DIRSO

COÛTS PREVISIONNELS

Etudes : 100 000 €HT
Travaux jalonnement :
500 000 €HT

ECHEANCIER

2018-2019-2020

SECURISER LES ENTREES DE BOURG ET LES ZONES A RISQUES

Type d'action : ETUDES & TRAVAUX

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Diminuer le risque routier sur les pénétrantes en traitant notamment les carrefours et la vitesse
Sécuriser les voiries d'échanges autour du pôle urbain
Diminuer le risque routier sur les zones objectivement accidentogènes
Développer une politique de prévention en accompagnement du traitement des infrastructures

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Les axes secondaires sont pour certains des axes étroits et peu adaptés à leur fonction d'échange périurbain voire de transit. Par ailleurs, de nombreux axes principaux et secondaires présentent des problématiques de sécurité routière.

Prenant en compte le résultat de la hiérarchisation des voies, l'action doit permettre :

- Aménager les entrées de bourg de la Communauté d'Agglomération
- Traiter les carrefours à risques
- Traiter les largeurs de voirie afin de ne pas créer d'appel de vitesse.
- Apporter un éclairage urbain adapté
- Sécuriser les sections dangereuses (vitesse autorisée, élargissement de chaussée...)
- Traiter en zone 30 les abords d'établissements scolaires (action n°27)

Lancement dès 2016 d'une étude d'aménagement d'entrée d'agglomération sur la RD 612

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois
Département
Communes / pouvoir de police

PARTENAIRES

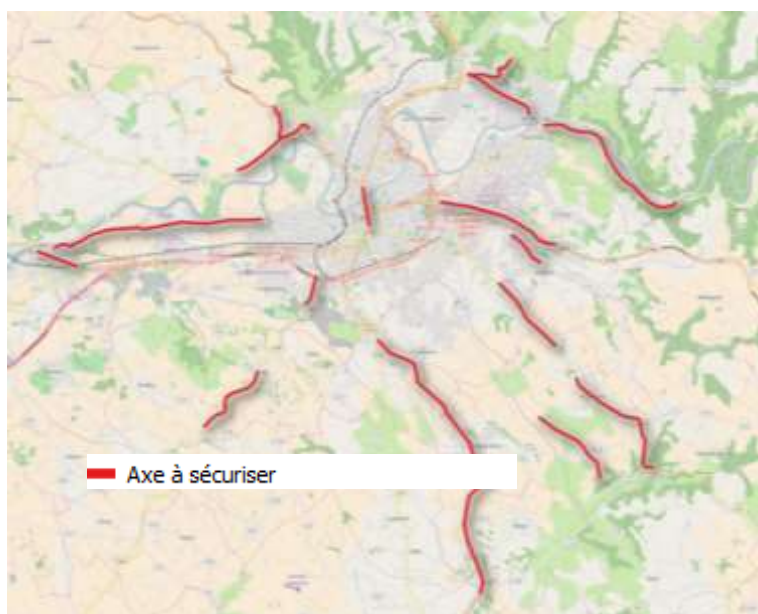
Département
Communes

COÛTS PREVISIONNELS

Inclus dans les programmes de voirie et d'aménagements des espaces publics

ECHEANCIER

5 ans



Axes accidentogènes (Carte issue du porter à connaissance de l'Etat – 2011 et actualisée sur la base de l'accidentalité observée entre 2011 et 2015)

Sécurité aux carrefours : Les règles d'aménagement des voiries ont un impact sur l'accidentalité. La réalisation d'une charte d'aménagement routier est de nature à limiter la réalisation d'aménagements peu sécuritaires. Les principaux leviers pour améliorer la sécurité routière :

	Limiter les rayons de courbure aux carrefours : les courbures d'angle trop ouvertes génèrent des survitesses Généraliser les avancées de trottoirs au niveau des carrefours
	Améliorer la covisibilité piéton/auto mobiliste au niveau de passages piétons en effaçant les masques de visibilité (plantation, panneau publicitaire, véhicules en

		stationnement) Traiter les transitions d'aménagements cyclables (cf. charte cyclable)
Au-delà des zones à enjeux de sécurisation, des travaux d'aménagements devront être menés sur les axes dépassant les seuils de bruit identifiés par le PPBE, à savoir la rue de la République et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. Mesures environnementales : <i>Mise en place de mesures d'accompagnement sur les axes magistraux et principaux issus du travail de hiérarchisation : dispositions en faveur de la maîtrise des nuisances sonores et de l'exposition des populations aux bruits (bâtiments concernés), aménagement et mise en valeur des espaces publics / renforcement de la présence du végétal, déploiement de moyens de surveillance de la qualité de l'air sur ces axes (à voir avec l'ATMO OCCITANIE), garantie de la sécurité de circulation pour les vélos, franchissements piétons tous les 100 à 150 mètres,...</i>		

AMENAGER DES ZONES 30 DANS LES CENTRES-VILLES ET CENTRES-BOURGS

Type d'action : ETUDES & TRAVAUX

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Apaiser et sécuriser le réseau de voirie pour favoriser les modes doux
Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic : modifier l'offre de stationnement en ville, de partage de la voirie, modération des vitesses
Améliorer la « marchabilité » des trottoirs et traversées piétonnes
Développer la prévention en accompagnement du traitement des infrastructures

PERIMETRE

Ensemble des centres-bourgs et quartiers urbains denses

DESCRIPTIF

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 insérées dans un tissu où la vie locale est prépondérante

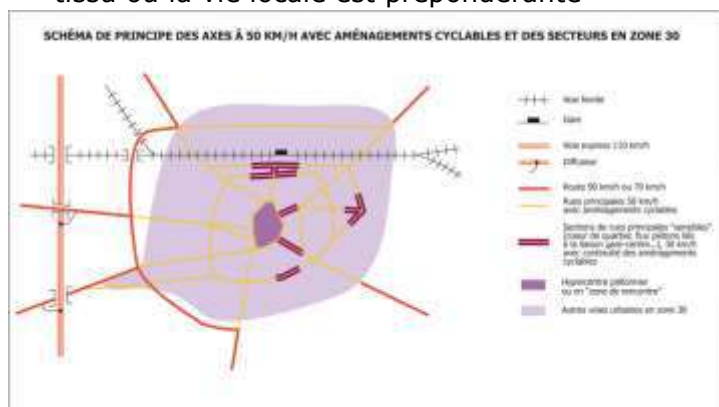


Schéma de principe d'une ville apaisée

Les zones résidentielles sans vocation de transit

Mise en œuvre de secteur en zone 30 sur les espaces résidentiels non concernés par les flux de transit (cf. action relative à la hiérarchisation du réseau routier). Les entrées de zones devront faire l'objet d'un traitement soigné ayant un impact sur la vitesse.

Le cœur de la zone devra faire l'objet d'aménagement de réduction de la vitesse régulier (distance de 150m max entre deux aménagements de réduction de vitesse).

MAÎTRE(S) D'OUVRAGE

Communes et Communauté d'agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Département

COÛTS PREVISIONNELS

Inclus dans les programmes de voirie et d'aménagements des espaces publics

ECHEANCIER

Aménagement progressif sur 10 ans et en fonction des programmes de réfection de voirie

Sauf exception, ces axes ne nécessitent pas de requalification de façade à façade. La mise en œuvre se fera par zone entière

Les abords d'écoles

Traitement de ces secteurs en zone 30 sur des linéaires courts (50m). Ces zones doivent comprendre des traitements de voirie efficaces en matière de réduction de la vitesse, voire de dissuasion des flux.

Les sections de voirie de transit insérées dans un tissu urbain où la vie locale est prépondérante

Il s'agit dans ce cas de traitements ponctuels à mettre en œuvre sur la longueur des linéaires concernés.

Communication / Valorisation

La mise en zone 30 s'accompagnera d'actions de communication

Mesures environnementales :

Mise en place de mesures d'accompagnement sur les axes magistraux et principaux issus du travail de hiérarchisation : dispositions en faveur de la maîtrise des nuisances sonores et de l'exposition des populations aux bruits (bâtiments concernés), aménagement et mise en valeur des espaces publics / renforcement de la présence du végétal, déploiement de moyens de surveillance de la qualité de l'air sur ces axes (à voir avec l'ORAMIP), garantie de la sécurité de circulation pour les vélos, franchissements piétons tous les 100 à 150 mètres,...

2.4 Orientation stratégique : mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui la stratégie de mobilité

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 du déplacement 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.

Les 3 actions développées dans cette orientation stratégique sont :

ACTION 28 : Poursuivre de la politique d'organisation du stationnement des actifs

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

ACTION 30 : Mesurer et suivre le stationnement

POURSUIVRE UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT DES ACTIFS

Type d'action : COMMUNICATION – ETUDES – SERVICES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Poursuivre la mise en œuvre d'une organisation du stationnement des actifs en centre-ville.
Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic
Rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs que l'offre centrale et péricentrale

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

L'offre de stationnement de surface du centre-ville doit privilégier l'activité des commerces et professions libérales, le stationnement de courte durée et les résidents.

L'action vise à **proposer aux actifs motorisés des solutions en dehors de la zone de stationnement réglementée** de surface, s'appuyant sur :

- Le développement de l'offre de parkings relais et de covoiturage (actions n°2 et n°3).
- Les parkings en ouvrage en adaptant des tarifs préférentiels :
 - Parking Marché couvert
 - Parking Jean-Jaurès
 - Parking Cordeliers
 - Parking du Vigan
- La valorisation des parkings péricentraux gratuits existants et à créer (jalonnement, continuités piétonnes avec centre-ville, ..) :
 - Parking du Lude
 - Parking de Pratgrausals (accès centre via passerelle) qui est en cours d'étude
 - Parking du Castelveil
 - Parking caserne Teyssier
 - Parking des Temps modernes
 - Parking stade Lagrèze
 - Parking du domaine de la Mouline
 - Parking de l'Université

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois
Commune d'Albi / pouvoir de police

PARTENAIRES

COÛTS PREVISIONNELS

Jalonnement : coût inclus dans les actions 9 et 25

ECHEANCIER

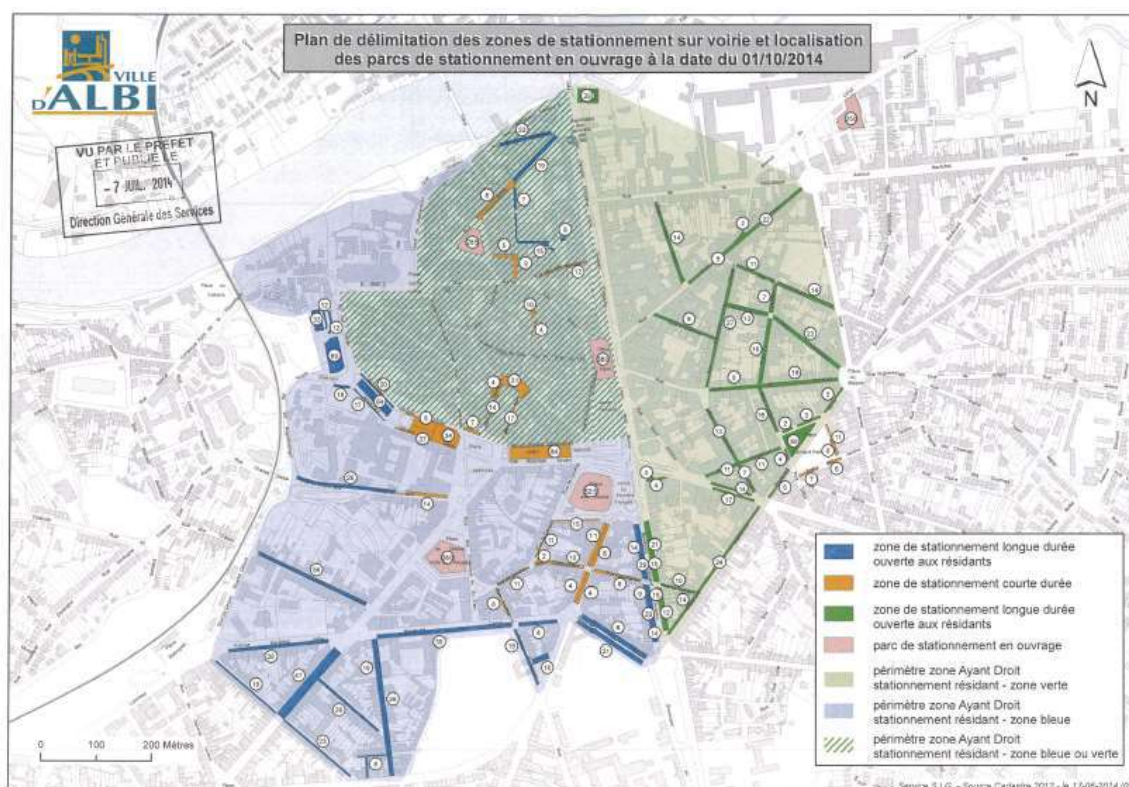
Voir actions n°2 et n°3 pour les parkings relais et de covoiturage
Evolution progressive de la tarification du stationnement de surface et en ouvrage

Le plan de zonage du stationnement payant actuel est considéré comme adapté à la politique de mobilité pour les dix années à venir, aussi, le PDU ne définit pas de zonages supplémentaires.

La définition des parkings péricentraux autour d'une zone réglementée apporte une cohérence d'offre en stationnement sur la zone centrale d'Albi, et valorise ainsi les solutions en P+R, puisque concurrentiels en temps de parcours.



Zonage de stationnement



REGLEMENTER ET CONTROLER LE STATIONNEMENT

Type d'action : ETUDES & SERVICES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Encourager la mutualisation du stationnement
 Supprimer le stationnement sur trottoirs aux abords des écoles et l'organiser sur la chaussée
 Produire un urbanisme non générateur d'un usage excessif de la voiture dans les espaces urbains denses et/ou desservis par les transports collectifs
 Poursuivre la politique de stationnement automobile au droit des habitations et des lieux d'emploi, de façon à favoriser la marche, le vélo et le bus

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Plafond du PDU s'appliquant au PLU

Le PDU doit définir un plafonnement du nombre de place par logement équivalent au taux de motorisation observé sur le territoire afin de ne pas inciter à l'usage de la voiture, à savoir :

- 1 véh/logement en cœur de ville d'Albi
- 1.5 véh/logement sur les zones urbaines denses d'Albi et St Juéry
- 2 véh/logement sur le reste du territoire

Une carte sera réalisée afin de définir précisément les différents zonages.

Planchers de stationnement de véhicules non motorisés sur les espaces privés

Le PLUI devra intégrer, une réglementation de l'espace à dédié aux vélos pour les logements collectifs et un encadrement de sa conception ;

- Emplacement clos et couvert, accessible depuis la voie publique
- Réservé aux 2 roues non motorisés (c'est-à-dire différent du local poubelle ou poussette et interdit aux 2RM).
- Local doit être situé proche de l'entrée en RDC ou avec un plan incliné d'accès
- Eclairé et équipé d'éléments fixes permettant l'attache des cadres.

La surface doit être de 2m²/logement mini avec un minimum de 4m².

Ces éléments sont à compléter avec les lois et règlements en vigueur (décrets d'application de la LTE).

Poursuivre la politique de contrôle du stationnement

Mise en place de la réforme sur la décentralisation et dépenalisation du stationnement. Définition et organisation du service et des redevances à mettre en œuvre au premier janvier 2018 dans le cadre de la réforme.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois
 Communes (pouvoir de police)

PARTENAIRES

COÛTS PREVISIONNELS

ECHEANCIER

2017 – 2018

MESURER ET SUIVRE LE STATIONNEMENT

Type d'action : ETUDES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Encourager la mutualisation du stationnement

Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Mise en place d'un observatoire du stationnement :

Réalisation d'une base de données sur le stationnement. Ces données, présentées en tableaux de bord synthétiques, constituent une source d'informations objectives et opposables. La prise et le suivi des décisions d'aménagement s'en trouvent facilités.

Ces données concernent l'ensemble du stationnement : voirie, parcs en ouvrage, parc relais, parc péricentraux, ...

Exemples de données :

- Taux de respect du stationnement payant sur voie publique,
- Taux de places vides autorisées,
- Recettes sur voie publique par place et par an,
- Taux d'efficacité (d'utilisation) des parcs de stationnement,
- Temps moyen de recherche d'une place de stationnement

L'observatoire devra impliquer l'ensemble des gestionnaires de parking ainsi que les détenteurs du pouvoir de police.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois
Communes

PARTENAIRES

Communes
Délégataires
Gestionnaires de stationnement privés

COÛTS PREVISIONNELS

Recueil données, suivi, mise à jour : 10 000 €HT/an

ECHEANCIER

2018 : mise en place de l'observatoire puis compte rendu annuel

2.5 Orientation stratégique : Atténuer les nuisances liées aux transports de biens

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 thématique est portée par deux actions :

ACTION 31 : Diminuer des émissions liées aux flux de marchandises et de biens générées par les personnes et les entreprises

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

DIMINUER LES EMISSIONS LIEES AUX FLUX DE MARCHANDISES ET DE BIENS GENEREES PAR LES PERSONNES ET LES ENTREPRISES

Type d'action : ETUDES & SERVICES
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Agir sur les volumes transportés et les distances parcourues
Concentrer l'effort de l'agglomération sur le « dernier km »
Participer aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

Le transport de biens réalisé par les particuliers, les entreprises et les collectivités dans le cadre de leur activité génère des flux important de circulation et de stationnement : transport de matériel, de déchets, de matériaux, d'objets, déménagements, voyages

Pour le transport des marchandises, l'essentiel des flux sont produits par les particuliers. Ils sont généralement peu optimisés et concernent principalement le transport entre commerce et domicile.

Ces questions sont à l'interface entre les transports, l'éducation à l'environnement et la prévention des déchets. L'agglomération doit agir sur les volumes transportés, les distances parcourues et les modes de livraison en concentrant ses efforts sur « le dernier km ».

Il est proposé d'étudier la mise en œuvre et/ou le renforcement d'expérimentations et d'actions visant à répondre à cette problématique. Exemples d'actions en cours ou envisagées :

- installation de conteneurs enterrés dans les zones d'habitat collectif visant à diminuer le nombre de passages de véhicules de collecte
- élaboration d'un plan de prévention de la production des déchets en agissant notamment sur la gestion de proximité des déchets organiques (compostage), le gaspillage alimentaire et les gestes écoresponsables

Autres exemples :

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes
Entreprises
Opérateurs
ADEME

COÛTS PREVISIONNELS

Etudes : 50 000 €HT
Renforcement PPD : 75 000 €HT/an

ECHEANCIER

Mise en œuvre progressive

- valorisation des circuits courts (repas des cantines scolaires, AMAP...)
- tarification ou redevance incitative
- développement de l'économie circulaire
- pratiques collaboratives dans le domaine de la logistique (ex. Colis-voiturage pour le transport des colis, Instacart pour la livraison des courses à domicile)

FAVORISER EN VILLE LES MODES DE LIVRAISON A BASSE EMISSION
Type d'action : ETUDES ET SERVICES
OBJECTIFS OPERATIONNELS

Concentrer l'effort de l'Agglomération sur le « dernier kilomètre »
Participer aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie
Renforcer la maîtrise des épisodes de pics de pollution
Organiser et améliorer les conditions de livraisons en ville

PERIMETRE

Centres-villes

DESCRIPTIF

L'action consiste à 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

Mesures complémentaires : limiter le stationnement illicite, limiter le gabarit pour éviter les gros véhicules, harmoniser les réglementations à l'échelle du territoire communautaire

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communes (Pouvoir de police)

PARTENAIRES

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

COÛTS PREVISIONNELS

Signalisation : 10 000 € HT

ECHEANCIER

2019-2020

2.6 Orientation stratégique : Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité

L'ensemble des actions du PDE doit être accompagné 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 suffisant pour toucher un public large, notamment les automobilistes les plus enracinés 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. Il comporte 4 actions :

ACTION 33 : Accompagner les démarches plans de déplacements entreprises et administration

ACTION 34 : Développer la politique commerciale du réseau de transport

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

ACTION 36 : Suivre et évaluer la mise en œuvre du plan de déplacements urbains



Plan de déplacements urbains

Orientation stratégique : Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité **Action n°33**

ACCOMPAGNER LES DEMARCHES DE PLANS DE DEPLACEMENTS ENTREPRISES ET ADMINISTRATION

Type d'action : ETUDES ET SERVICES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Agir sur les comportements et provoquer du report modal
Favoriser le co-voiturage et l'autopartage
Favoriser le développement du télétravail partiel

PERIMETRE

Les principaux employeurs de l'agglomération

DESCRIPTIF

Les plans de déplacements entreprises (PDE), interentreprises (PDIE) ou administrations (PDA) sont un ensemble d'outils visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles et favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Ces outils présentent de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Ils permettent la mise en place d'un échange entre la collectivité et les entreprises sur les questions de mobilité, et la mise en œuvre de solutions agiles.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail, mais aussi les déplacements professionnels des salariés, des clients et des partenaires.

L'action consiste à :

- **Inciter et accompagner le lancement de démarches de PDE et PDIE** et notamment dans le cadre de l'article 1241-8-2 du code des transports
- **Initier un PDA dans au sein des services de la communauté d'agglomération ainsi que dans les communes importantes du territoire**
- **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 à ces enjeux

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

ADEME
Entreprises
Administrations

COÛTS PREVISIONNELS

Animation : coût inclus dans action 35

ECHEANCIER

Mise en œuvre continue

DEVELOPPER LA POLITIQUE COMMERCIALE DU RESEAU DE TRANSPORTS

Type d'action : SERVICES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Augmenter la fréquentation du réseau en élargissant le public au-delà des clients captifs
Garantir la lisibilité des offres de transports et de déplacements
S'adresser à des publics divers
Agir sur les comportements et provoquer du report modal

PERIMETRE

Réseau urbain

DESCRIPTIF

La communication et la valorisation de l'offre de transport constituent un enjeu majeur pour son développement. Les actions suivantes doivent être développées ou mise en œuvre :

- Assurer la promotion du réseau de transport dans le cadre de partenariats avec des institutions et entreprises ou des manifestations diverses
- Assurer une sensibilisation régulière du grand public
- Réaliser des campagnes de communication régulières
- Créer un site internet dédié aux transports et à la mobilité
- Identifier le réseau de transport avec un nom commercial
- Elargir la notion de « marque » à l'ensemble des services de mobilité mis en œuvre (services vélo, autopartage...)

Exemple : La marque Optymo est déclinée pour tous les services à la mobilité de l'agglomération de Belfort



MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

PARTENAIRES

ADEME
Entreprises
Administrations

COÛTS PREVISIONNELS

Animation : coût inclus dans action 35
Supports communication : 10 000€HT

ECHEANCIER

En continu



Plan de déplacements urbains

Orientation stratégique : Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité

**Action
n°35**

VALORISER LES ALTERNATIVES A LA VOITURE EN VILLE PAR UNE COMMUNICATION VOLONTAIRE

Type d'action : SERVICES

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Garantir la lisibilité des offres de transports et de déplacements
S'adresser à des publics divers
Agir sur les comportements et provoquer du report modal

PERIMETRE

Agglomération

DESCRIPTIF

La communication est un élément clef de la politique de mobilité. L'Agglomération met déjà en œuvre des actions de communication qu'il convient de mettre en cohérence au regard des objectifs du PDU.

Objectifs :

- Informer sur les possibilités offertes en matière de mobilité de façon monomodale et multimodale
- Informer sur les projets en matière de mobilité
- Valoriser et encourager la pratique de modes alternatifs à la voiture seule (modernisation de l'image du vélo et du bus dans l'Agglomération).

Les actions :

- Une communication institutionnelle régulière sur l'espace public (« 4x3 », bus, afficheur dynamique...)
- Une communication numérique large : espace mobilités du site de l'agglomération, outils numériques divers (moteur de recherche multimodal)
- Une communication ciblée : usagers des transports, usagers du covoiturage, mailing, réseaux sociaux
- Une sensibilisation visant à faire réfléchir sur les pratiques quotidiennes de déplacements et leurs effets (pollution de l'air, bruit, santé) en valorisant les atouts des modes :
 - vélo = santé, économie, écologie
 - marche = santé, bien être...
 - bus/train = disponibilité, économie, écologie
 - covoiturage = sécurité, économie, écologie
- Agenda d'événements clefs à des dates spécifiques et récurrentes pour communiquer sur les mobilités (Semaine européenne de la mobilité, fête du vélo, semaine de la sécurité routière...)

MAÎTRE D'OUVRAGE

Communauté
d'Agglomération
de l'Albigeois

PARTENAIRES

Communes
ADEME
Entreprises
Administrations

COÛTS PREVISIONNELS

Animation : 30 000 €/an
Supports communication :
20 000 €HT/an

ECHEANCIER

En continu

SUIVI ET EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Type d'action : SUIVI

OBJECTIFS OPERATIONNELS	
Suivre la mise en œuvre du plan d'action du PDU et adapter les objectifs si besoin Mesurer les changements de comportements et le niveau de réalisation des objectifs du PDU	
PERIMETRE	
Agglomération	
DESCRIPTIF	MAÎTRE D'OUVRAGE
Création d'un comité de suivi du PDU associant les principaux acteurs du PDU : Agglomération, Communes, Département, Région, SNCF, Etat, ADEME, Associations, ... Il aura pour mission : - de veiller à la mise en œuvre des actions du PDU dans les échéances fixées, - de conforter les coopérations entre les différents partenaires, - de présenter le bilan des actions du PDU notamment en matière d'impact sur la mobilité du territoire et l'environnement. - de veiller à l'évaluation obligatoire du PDU. L'agglomération établira l'évaluation sur la base d'indicateurs de mobilité (cf. partie 3 : Mise en œuvre et suivi du PDU)	Communauté d'Agglomération de l'Albigeois
	PARTENAIRES
	Communes Département Région Etat Associations
	COÛTS PREVISIONNELS
	ECHEANCIER

3. MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

Dans ce volet du rapport sont définis les outils d'accompagnement à mettre en œuvre pour assurer la mise en place de l'ensemble du plan d'action, et permettant une évaluation de l'efficacité (objectifs/résultats) et de l'efficience (résultats/ressources) de la démarche.

On distinguera, **les outils de mise en œuvre** qui sont l'ensemble des démarches et études nécessaires au PDU pour atteindre ses objectifs et pour préciser les modalités de mise en œuvre de certaines actions (étude complémentaire, étude de définition, schéma...) des **outils de suivi et d'évaluation** qui ont vocation à doter le PDU d'une structure et d'une méthodologie apte à en suivre les réalisations et ressources et en évaluer les résultats et impacts.

3.1 Documents et études de mise en œuvre

Dans cette partie, est défini l'ensemble des actions permettant d'assurer la mise en œuvre totale du PDU.

Il s'agit des documents à réaliser et mettre en place au plus tôt après l'approbation du PDU et qui accompagneront et garantiront le suivi et la bonne mise en œuvre du projet. Il s'agit de documents de programmation, d'études de définition et /ou de guides d'aménagement.

Ainsi, les documents cadres suivants seront à réaliser :

- **Un schéma de hiérarchie des infrastructures routières**
 - Le schéma de hiérarchie des infrastructures routières a pour objet de définir finement les modalités d'action pour atteindre les objectifs d'apaisement des cœurs urbains tels que décrit dans le plan d'action du PDU. Sur cette base, l'étude devra aboutir à la définition de la hiérarchie viaire du réseau final (classification des voiries) en identifiant le report de flux et les modalités d'orientation des flux sur les axes définis (modalités de jalonnement, de restriction et augmentation de capacité des axes). L'étude pourra ponctuellement modifier des principes de circulation (sens de circulation possibilité de transit). Les conclusions de l'étude devront permettre la réalisation d'un plan de jalonnement routier et identifier les travaux d'adaptation de voiries à réaliser et les mesures compensatoires éventuelles à mettre en œuvre.
 - L'étude devra par ailleurs définir une charte d'aménagement par catégorie de voirie.
 - Gouvernance pressentie
 - Porteur : Agglomération
 - Acteurs à associer : Etat, Département, Communes
- **Un plan de jalonnement routier**

- Le plan de jalonnement devra définir les modifications à apporter au jalonnement routier pour servir la politique d'apaisement et de stationnement du PDU. Il s'appuiera sur le schéma de hiérarchie.
- Gouvernance pressentie
 - Porteur : Agglomération
 - Acteurs à associer : Etat, Département, Communes
- **Un plan Marche**
 - Le plan devra définir les axes d'intervention prioritaire pour développer la pratique de la marche au sein de l'agglomération. Il identifiera les secteurs à enjeu, les cibles à enjeu, et les modalités d'intervention sur l'espace public (amélioration et création de cheminement..).
 - Gouvernance pressentie
 - Porteur : Agglomération
 - Acteurs à associer : Département, Communes
- **Un plan de jalonnement piéton**
 - Le plan de jalonnement piéton devra, en s'appuyant sur le plan marche, définir les itinéraires à valoriser pour encourager la pratique de la marche. Ce plan aura notamment pour fonction de valoriser les perméabilités piétonnes et de porter des informations de temps de parcours à pied
 - Gouvernance pressentie
 - Porteur : Agglomération
 - Acteurs institutionnels à associer : Communes
- **Etude d'insertion du réseau VEV**
 - L'étude d'insertion aura pour objectif de définir l'axe test sur lequel mettre en œuvre une voie express vélo. Il aura également pour objectif de définir les modalités pratiques de l'insertion de l'axe dans le milieu urbain (gestion des carrefours, de la circulation, du stationnement...)
 - Gouvernance pressentie
 - Porteur : Agglomération
 - Acteurs institutionnels à associer : Département, Communes
- **Un schéma de restructuration du réseau bus et de définition opérationnelle des sites propres et aménagements d'amélioration de la vitesse commerciale**
 - Le schéma aura pour objectif d'approfondir le schéma cible de transport collectif défini au PDU et d'évaluer finement les modalités d'implantation de dispositif d'amélioration de la vitesse commerciale.
 - Gouvernance pressentie
 - Porteur : Agglomération
 - Acteurs institutionnels à associer : Région, Communes
- **Une étude définition du pôle d'échanges de la gare Albi-ville**
 - En concertation avec les acteurs concernés (ville d'Albi, Région, SNCF,), l'étude devra définir les fonctionnalités à intégrer au pôle d'échange, estimer le budget d'intervention et poser les modalités de financement du PEM
 - Gouvernance pressentie
 - Porteur : Agglomération
 - Acteurs institutionnels à associer : Région, Communes , SNCF,
 -
- **Etude d'usage et de positionnement « nouveau pont »**

- Cette étude examinera :
 - Les fonctionnalités du pont : l'ouvrage de franchissement peut recouvrir des fonctions d'échanges locaux, et/ou des fonctions de transit plus marquées... une étude de définition des usages est un élément nécessaire. Par ailleurs, les enjeux de multimodalité devront être étudiés : nécessité d'un site propre bus, prise en compte du piéton et du vélo...
 - Les solutions d'intégration au réseau viaire actuel : si en rive droite les possibilités de raccordements au réseau viaire sont nombreuses et relativement lisibles, les modalités de raccordement d'un ouvrage de franchissement sont moins évidentes et plus impactantes en rive gauche (pas de réseau structurant et correctement dimensionné, pas de continuité naturelle vers la RN88...)
 - La localisation : le choix de la localisation est à analyser au regard de nombreux enjeux : enjeux fonctionnels (intérêt au regard de la fonction du pont), enjeux environnemental (impact sur les milieux, le bruit...)
 - Les aménagements et infrastructures à réaliser
 - Les impacts sur le milieu et sur les populations
- Gouvernance pressentie
 - Porteur : Agglomération
 - Acteurs institutionnels à associer : DREAL, DDT, Département, Communes

- **Un guide d'aménagement et d'intervention en matière de zones 30**

- Il aura pour objectif de définir les priorités d'intervention en matière de zones 30. Il définira également une charte technique d'aménagement des zones 30 visant à apporter une cohérence de traitement au sein de l'agglomération
- Gouvernance pressentie
 - Porteur : Agglomération
 - Acteurs institutionnels à associer : Communes, Département

3.2 Les outils de suivi et d'aide à la décision

3.2.1 L'OBSERVATOIRE DU PDU

Afin d'assurer un suivi de la mise en œuvre du projet et de ses effets, l'observatoire du PDU sera l'outil essentiel qui viendra alimenter les différentes instances de travail et compilera l'ensemble des indicateurs du PDU défini ci-après. Il sera mis à jour de manière continue et fera l'objet d'un rapport régulier à destination des partenaires. Il sera composé de 2 volets :

- **le tableau de bord** du PDU, qui reprendra l'ensemble des actions, avec leur descriptif et leur état d'avancement. C'est l'outil de suivi des réalisations et ressources mobilisées pour la mise en œuvre du PDU.
- **l'observatoire de la mobilité**, qui rassemblera des indicateurs liés à l'ensemble des offres de transports (transports en commun, modes actifs, voiture, covoiturage, parc de véhicules, ...), à la mobilité sur le territoire et à la sécurité routière. Il contiendra également les indicateurs environnementaux (qualité de l'air, nuisances sonores...) et permettra de suivre les incidences du projet. C'est l'outil de suivi et d'évaluation des effets de la mise en œuvre du plan d'actions sur l'offre de transport, la demande en mobilité et leurs impacts cumulés sur l'environnement, la sécurité ou l'accessibilité (enjeux transversaux du PDU).

L'observatoire aura pour vocation de suivre les effets de la mise en œuvre du PDU, et de dresser un bilan de son efficacité (atteinte des objectifs) et de son efficience (pertinence des moyens alloués).

L'évaluation obligatoire à mi-parcours (au bout des 5 ans de mise en œuvre) du PDU s'appuiera en grande partie sur l'observatoire du PDU et visera à mesurer le degré de réalisation du projet et d'atteinte des objectifs fixés.

3.2.2 L'OBSERVATOIRE DU STATIONNEMENT

Le PDU identifie le stationnement comme un levier majeur de report modal et de valorisation du cadre de vie urbain. Afin de définir plus précisément et de mettre en œuvre la stratégie communautaire dont les grands principes sont énoncés dans le plan d'action, l'observatoire du stationnement aura pour vocation de produire la connaissance nécessaire à l'organisation des politiques de stationnement à l'échelle de l'agglomération, en cohérence entre elles et avec la desserte en TC, et en tenant compte des nouvelles opportunités que constitue la réforme sur la décentralisation et la dépenalisation du stationnement sur voirie.

Dans cette perspective la réalisation du diagnostic complet de l'organisation de l'offre (volumes, localisation, tarification...) sera un préalable à une réflexion approfondie et au suivi des politiques de stationnement.

L'observatoire sera également un outil de suivi actualisé et fournira un support aux réflexions qui seront engagées.

Afin de prendre en compte l'ensemble des problématiques concernées par le stationnement, l'observatoire ne se limitera pas au stationnement automobile, mais portera aussi sur le stationnement des deux roues motorisés et des vélos. Il pourra aussi concerner le stationnement dédié aux livraisons de marchandises en ville.

3.3 Instances de suivi et de mise en œuvre

Les *instances* de suivi et de mise en œuvre prévues visent à poser la structure d'une gouvernance politique et technique, associant les acteurs concernés :

- **Comité de Pilotage (COPIL) :**
 - **Acteurs :** les élus des collectivités locales (Agglomération, Département, Région).
 - **Rôle :** suivi politique de la mise en œuvre du PDU sur la base des travaux des COTECH.
 - **Fréquence :** réunions 1 fois à 2 fois par an.
- **Comité technique (COTECH) :**
- **Acteurs :**
 - Représentants des maîtres d'ouvrages associés à la mise en œuvre du PDU
 - Les acteurs associés : Région, Département, Etat, ADEME.
 - Les communes peuvent être associées en fonction des ordres du jour
- **Rôle :** programmation détaillée du PDU, suivi technique (études, outils, réalisations) et financier (ressources) de la mise en œuvre du PDU, préparation des validations politiques en COPIL,
- **Fréquence :** 3 à 4 réunions par an.

- **Groupe de travail (GT):**
- **Acteurs :**
- La composition varie selon les sujets de chaque GT.
- Les maîtres d'ouvrages et leurs partenaires en seront les principaux participants.
- Pour chaque groupe de travail, l'association de la population, via la société civile et associative devra être étudiée si elle permet d'apporter de la connaissance. Aussi, pourront être conviés les associations de commerçant, associations de quartiers, associations d'usagers ou de cyclistes, CCI, chambre des métiers...

Rôle :

- Ils peuvent être de plusieurs ordres et sont à mobiliser et à composer en fonction des besoins et des sujets à aborder. Ils ont pour but de dégrossir les problématiques et d'enrichir la connaissance des maîtres d'ouvrage sur des thématiques spécifiques pour assurer une réponse opérationnelle et en phase avec les besoins des usagers et les contraintes des acteurs. A titre d'exemple :
 - Groupe de travail inter AOM : vocation à assurer une pleine cohérence des stratégies de transport, de service et de tarifications préconisées par le plan d'action
 - Groupe de travail urbanisme/transport : vocation à assurer une cohérence entre les documents d'urbanisme et le PDU
- **Fréquence :** selon les besoins de chaque sujet, un nombre de réunions à tenir sera défini pour chaque groupe de travail. (NB : le groupe de travail est une instance, non un temps d'échanges ; il doit donc être envisagé sur une durée définie).
- **Comité des partenaires :**
- **Acteurs :** tous les partenaires institutionnels, associatifs et privés du PDU
- **Rôle :** information régulière des partenaires clés du PDU
- **Fréquence :** 2 réunions par an

A côté de ces instances, des temps de consultation pourront intervenir sous forme de **réunion publique à destinations des citoyens**. A intervalle régulier, la population devra être informée de l'état d'avancement des chantiers et des projets en cours. Cette association de la population pourra s'opérer via les groupes représentatifs (les associations de commerçant, associations de quartiers, associations d'usagers ou de cyclistes, CCI, chambre des métiers...).

De la même manière, des Assises de la mobilité à destination des professionnels pourront être organisées pour rassembler une fois par an l'ensemble des acteurs associés au PDU, et ce afin de :

- **Restituer l'avancement annuel du PDU**
- **Partager les bonnes pratiques issues de la mise en œuvre du PDU**
- **Offrir un cadre interdisciplinaire de dialogue et d'échanges sur le PDU.**

3.4 Calendrier de mise en œuvre

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

L'évaluation à 5 ans pourra amener à réajuster ce calendrier.

3.5 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.

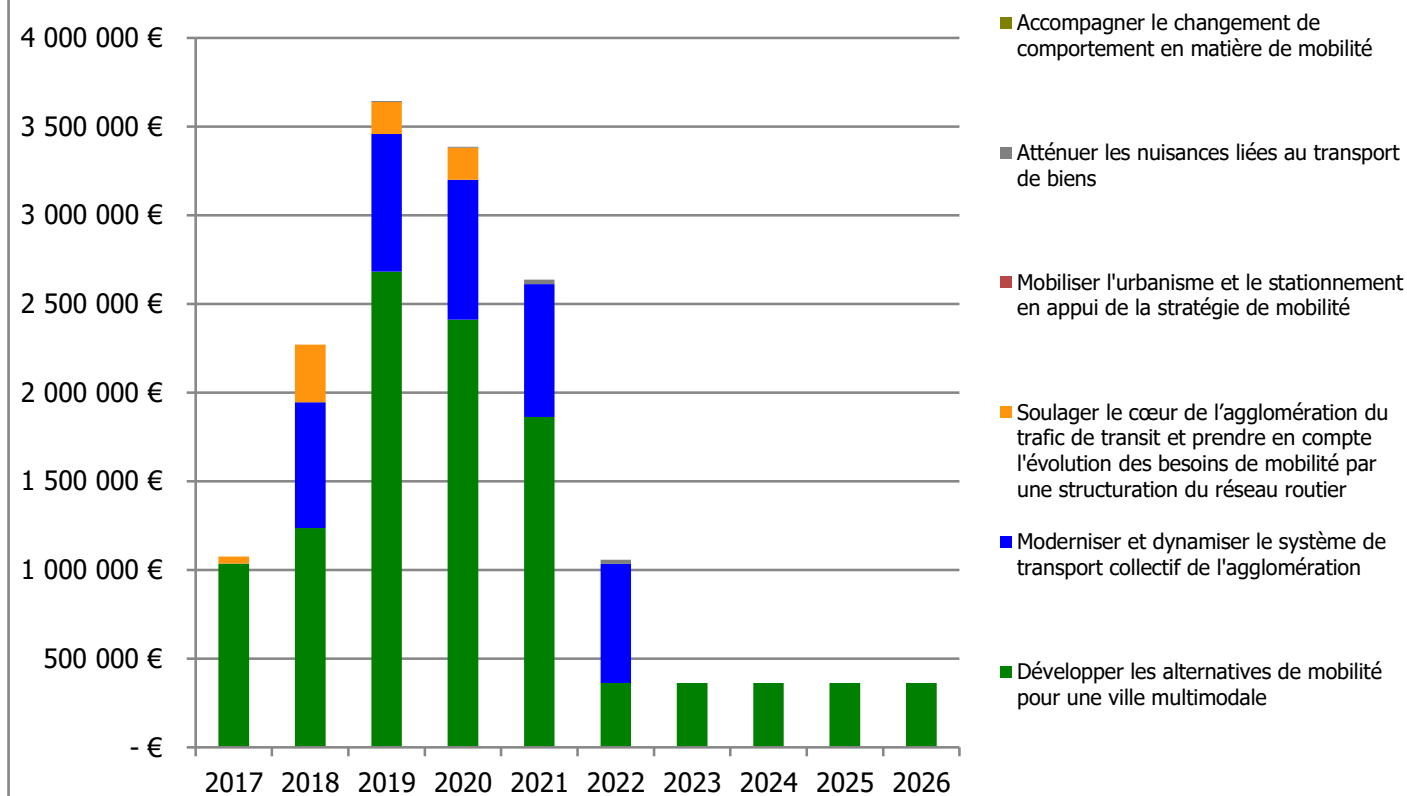
Certaines actions seront réalisées dans le cadre des enveloppes annuelles affectées aux travaux de voirie et d'aménagement de l'espace public. Ces opérations seront en cohérence avec les actions du PDU. Cette enveloppe s'élève aujourd'hui à 4,2 M € HT par an. L'évaluation financière du PDU n'intègre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

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

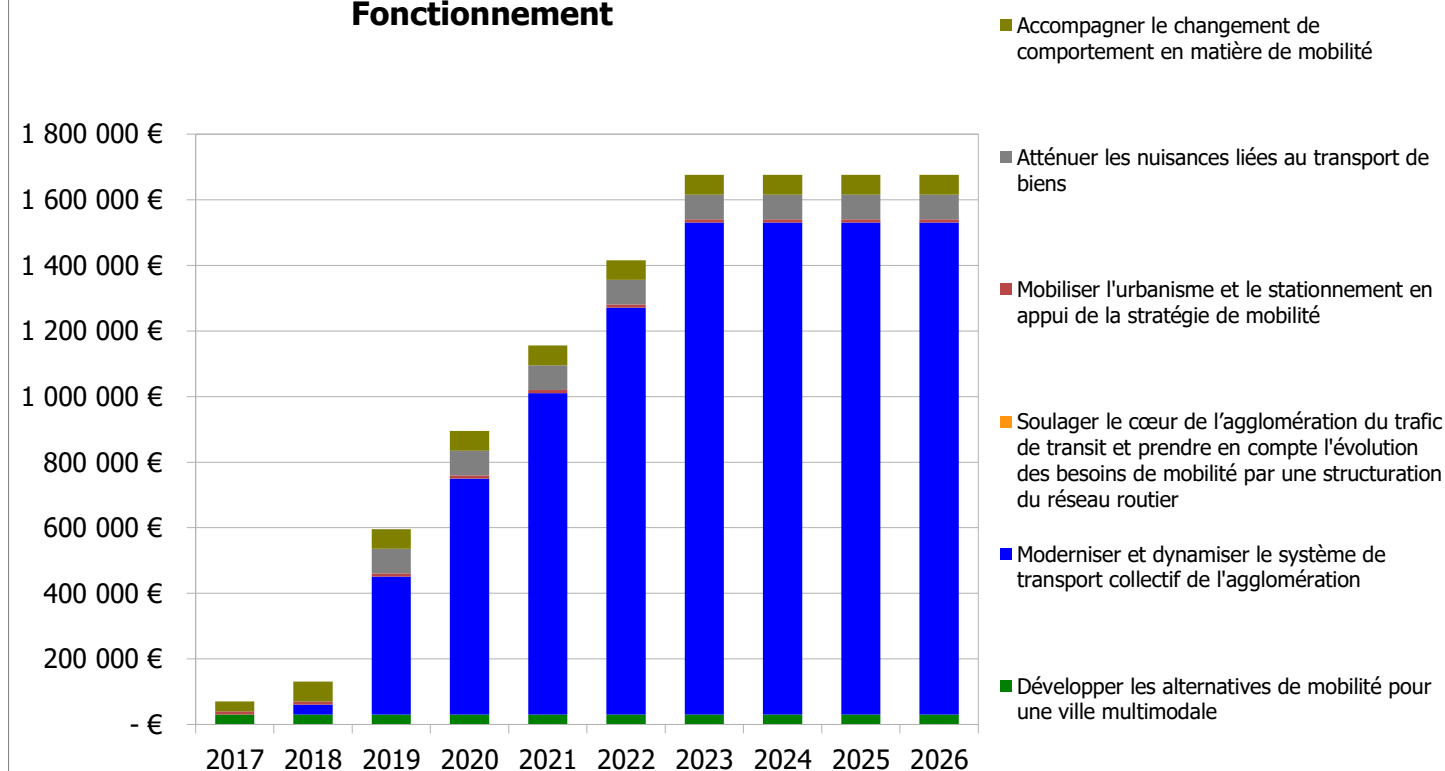
Les graphiques ci-dessous correspondent à la répartition annualisée indicative des dépenses d'investissement et de fonctionnement, au regard du planning indiqué dans les fiches actions.

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

Répartition des dépenses dans le temps Investissement (études et travaux)



Evolution des dépenses dans le temps Fonctionnement



3.6 Les indicateurs de suivi et d'évaluation de la démarche de PDU

Le suivi du PDU est essentiel pour assurer l'atteinte des objectifs énoncés précédemment.

Pour chaque action ont été défini un ou des indicateurs permettant d'en évaluer les résultats.

Notons que par ailleurs, ce suivi d'indicateurs devra être couplé à l'établissement d'un enquête déplacement ville moyenne (EDVM) au terme du PDU pour évaluer, au global le niveau d'atteinte de l'ambition fixe en matière de report modal. L'observatoire du PDU aura la responsabilité de la collecte des indicateurs ainsi que de leur analyse et de la diffusion.

Le tableau ci-après définit les indicateurs à suivre pour chaque action. Par définition, sauf en cas de précision contraire, les indicateurs sont à relever de façon annuelle.

	Description de l'indicateur	Unité	Modalité de collecte/calcul et propriétaire de la donnée à solliciter
<u>Orientation stratégique : Développer les alternatives de mobilité pour une ville multimodale</u>			
ACTION 1 : Aménager un pôle d'échanges multimodal à la gare Albi-ville	Evaluation de la fréquentation du pôle gare	voyages/an	Transporteurs (SNCF/CD/Région/Régie transport agglo)
ACTION 2 : Aménager de nouvelles aires de covoiturage	Nombre d'usagers	véh/aire	comptabilisation du nombre d'usagers par enquête périodique
ACTION 3 : Créer de nouveaux parcs-relais (P+R)	Nombre d'usagers	véh/aire	comptabilisation du nombre d'usagers par enquête périodique
ACTION 4 : Développer le co-voiturage	Nombre de covoitureurs dans les entreprises Nombre d'inscrit site de covoiturage	Unité	CF action PDE (enquête de suivi) Gestionnaire de sites
ACTION 5 : Développer l'autopartage	Etat d'avancement mise en œuvre de l'autopartage	Etape	Référent PDU
ACTION 6 : Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable communautaire	Nombre de cyclistes	Unité/Durée (selon modalité de collecte)	Mise en œuvre d'un ou plusieurs points de comptage vélo (soit permanents soit par observation périodique tenant compte du facteur climatique et saisonnier)

	Description de l'indicateur	unité	Modalité de collecte/calcul et propriétaire de la donnée à solliciter
ACTION 7 : Etudier la création d'un réseau de voies express vélo dans la partie la plus urbaine de l'agglomération	Nombre de cyclistes	Unité/Durée (selon modalité de collecte)	Mise en œuvre d'un ou plusieurs points de comptage vélo (soit permanents soit par observation périodique tenant compte du facteur climatique et saisonnier)
ACTION 8 : Apporter des services vélo à destination des habitants et étudiants	Nombre de jours annuels de location Nombre d'usager unique du service	J/vélo/an Usagers/an	Régie transport aggro Régie transport aggro
ACTION 9 : Développer la marchabilité des centres villes et des centres bourgs		Part modale marche	Suivi des des PDES
	Nombre de piéton sur site à enjeu (ex : franchissement Lices)	Nb de piéton/h	Comptage périodique durée courte (1h) tenant compte de la saisonnalité et de la météo
ACTION 10 : Prendre en compte le vieillissement de la population [...]	Nombre de campagne de communication spécifique	Unité	Référent PDU
ACTION 11 : Développer un urbanisme propice aux modes alternatifs	Nombre moyen de m² de stationnement vélo par logement neuf	m² vélo/m² SHON	Observatoire du PLUI
ACTION 12 : Déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques	Nombre de bornes mises en service	unité	Référent PDU
	Suivi de l'utilisation (nombre de charge, kWh fournis)	kwh consommé/an	(Rapport d'activité gestionnaire)
	Taux d'utilisation des bornes	% temps en charge	(Rapport d'activité gestionnaire)

	Description de l'indicateur	unité	Modalité de collecte/calcul et propriétaire de la donnée à solliciter
Orientation stratégique : Moderniser et dynamiser le système de transport collectif de l'agglomération			
ACTION 13 : Déployer un réseau de bus attractif et hiérarchisé ²	Evolution de la fréquentation globale du réseau	Evolution nombre de voyages par rapport à n-1 (état de référence avant restructuration)	Régie transport agglo
ACTION 14 : Adapter les transports à la demande	Nombre de déplacement annuel	Voyage/an	Régie transport agglo
	Taux de déclenchement	courses réalisées/ totale des courses possibles	Régie transport agglo
	Taux de remplissage (groupage)	nb de personne transporté/déclenchement	Régie transport agglo
ACTION 15 : Aménager des voies réservées aux bus	Suivi vitesse commerciale des lignes concernées	km/h moyen	Régie transport agglo
ACTION 16 : Installer des dispositifs de priorisation des bus aux carrefours à feux	Suivi vitesse commerciale des lignes concernées	km/h moyen	Régie transport agglo
ACTION 17 : Adapter la grille tarifaire	suivi de l'évolution des recettes	€/an	Régie transport agglo

	Description de l'indicateur	unité	Modalité de collecte/calcul et propriétaire de la donnée à solliciter
ACTION 18 : Mettre en place une tarification commune aux différents réseaux de transports situés sur le territoire	Suivi de la fréquentation multimodale sur le réseau urbain	Evolution nombre de déplacements multimodaux	Régie transport agglo
ACTION 19 : Mettre en œuvre de nouvelles procédures d'achat des titres de transport	Part des titres achetés par les différentes procédures mises en œuvre	% recette par modalité d'achat	Régie transport agglo
ACTION 20 : Développer l'information voyageurs du réseau de transports urbains	Suivi de la qualité de service perçue	Evolution critère qualité relatif au confort à bord	Régie transport agglo
	Suivi de la fréquentation du site	Nombre de visites annuel	Régie transport agglo
	Suivi de la fréquentation du site	Nombre de visites annuel	Régie transport agglo
ACTION 21: Moderniser du parc de bus et diversification des motorisations	Evolution des émissions de GES sur le Parc	Calcul sur la base des facteurs d'émission constructeur	Référent PDU
	Suivi des consommations	Total des consommations par énergie	Régie transport agglo

	Description de l'indicateur	unité	Modalité de collecte/calcul et propriétaire de la donnée à solliciter
Orientation stratégique : 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			
ACTION 22 : Etudier un nouvel ouvrage de franchissement du Tarn	Mise en œuvre (% avancement)	Etapes (non amorcé/ défini/ en cours de mise en œuvre/mis en place)	Référent PDU
ACTION 23 : Hiérarchiser le réseau routier	Mise en œuvre (% avancement)	Etapes (non amorcé/ défini/ en cours de mise en œuvre/mis en place)	Référent PDU
ACTION 24 : Renforcer le maillage du territoire	Nombre d'axes traités	Nombre	Référent PDU
ACTION 25 : Etablir un nouveau plan de jalonnement	Suivi TMJA sur les pénétrantes d'Albi, le Pont Neuf, et le Pont de St Juéry/Arthès	TMJA/an	Ville d'Albi/CD81
	Définition d'indicateurs de suivi précis dans le cadre plan de Hiérarchisation	A définir	A définir
ACTION 26 : Sécuriser les entrées de bourg et les zones à risques	Suivi des vitesses constatées (comptage vitesse) dans chaque commune	V85/an	CD81/Agglo
	Suivi des vitesses constatées (comptage vitesse) sur les axes à enjeu	V85/an	CD81/Agglo
ACTION 27 : Aménager des zones 30 dans les centres-villes et centres-bourgs	Suivi des vitesses constatées (comptage vitesse) sur secteurs témoins	V85/an	CD81/Agglo
	Suivi des flux sur les axes traités en Zone 30 dans un but de dissuasion de transit	TMJA/an	Ville d'Albi/CD81

	Description de l'indicateur	unité	Modalité de collecte/calcul et propriétaire de la donnée à solliciter
Orientation stratégique : Mobiliser l'urbanisme et le stationnement en appui la stratégie de mobilité			
ACTION 28 : Poursuivre une politique de stationnement des actifs	Taux de disponibilité (réserve de capacité) dans la zone règlementée	place dispo/place	Enquête sur un secteur cible identifié (heure et jour d'enquête à définir)
	Suivi du taux de rotation sur des zones commerçantes test	véhicule/place	Enquête sur un secteur cible identifié (heure et jour d'enquête à définir)
ACTION 29 : Réglementer et contrôler le stationnement	Suivi de la verbalisation	Nombre de véhicules verbalisés	Via Agents (durée d'enquête à calibrer)
	Taux de respect de la réglementation	Nb véhicule en infrAction/nb véhicule	Via Agents (durée d'enquête à calibrer)
ACTION 30 : Mesurer et suivre le stationnement	Mise en œuvre de l'observatoire	Etapes (non amorcé/ défini/ en cours de mise en œuvre/mis en place)	Référent PDU

	Description de l'indicateur	unité	Modalité de collecte/calcul et propriétaire de la donnée à solliciter
Orientation stratégique : Atténuer les nuisances liées au transport de biens			
ACTION 31 : Diminuer des émissions liées aux flux de marchandises et de biens générées par les personnes et les entreprises	Evolution du tonnage de déchets par type	T par type (OM TS VERRE...)	Référent PDU/service déchet
	Suivi du km de collecte des OM	km annuel OM +TRI	Référent PDU/service déchet
ACTION 32 : Favoriser en ville les modes de livraison à basse émission	Suivi du nombre de véhicules propres autorisés	nb de carte délivrées	Référent PDU/service déchet

	Description de l'indicateur	unité	Modalité de collecte/calcul et propriétaire de la donnée à solliciter
Orientation stratégique : Accompagner le changement de comportement en matière de mobilité			
ACTION 33 : Accompagner les démarches plans de déplacements entreprises et administrations	Suivi des abonnements TC des entreprises	nb abonnement TC parmi les salariés des entreprises impliqué	Référent PDU/service déchet
ACTION 34 : Développer la politique commerciale du réseau de transport	Suivi de l'efficacité des évènementiels	Nombre de visiteurs / nombre de documents de communications diffusés (ex: nb de plan du réseau diffusés lors d'évènementiels)	Régie transport agglo
ACTION 35 : Valoriser les alternatives à la voiture en ville par une communication volontaire	Nombre de campagne de communication	nombre + budget	Référent PDU
ACTION 36 : Suivre et évaluer la mise en œuvre du plan de déplacements urbains	Taux de collecte des indicateurs	% des indicateurs relevés	Référent PDU

Sur le volet environnemental, les indicateurs de suivi retenus sont transversaux ; ils permettent le suivi des incidences de l'ensemble du projet de PDU sur l'environnement, et non pas des incidences d'une seule action.

Qualité de l'air

Indicateurs	Source
Evolution de la pollution de fond et part liée aux transports	ATMO OCCITANIE
Nombre de pics de pollution liés à la circulation automobile (nombre de déclenchement de procédure d'information et d'alerte)	ATMO OCCITANIE
Pourcentage de population exposée à des niveaux de concentration de polluants élevés (NOx, NO ₂ , PM)	ATMO OCCITANIE

Emissions de gaz à effet de serre

Indicateurs	Source
Consommations énergétiques	Données trafic / OREMIP (calcul à l'aide du nombre de véhicule à moteur thermique en circulation)
Estimation des GES produits	

Ambiance sonore

Indicateurs	Source
Pourcentage de population exposée au bruit des véhicules > 68dB(A) sur 24h et 62 dB(A) de nuit	Document : PPBE – carte du bruit Porteurs : DDT, Agglomération, Département

Consommation d'espace

Indicateurs	Source
Superficie de la voirie publique (voies, stationnement) dédiée à la voiture	Agglomération
Pourcentage de l'occupation de la voirie publique par mode de déplacement	Agglomération
Pourcentage de voirie 'apaisée' (sans voitures ou avec des critères de circulation limitatifs type zone 30)	Agglomération
Linéaire d'itinéraires cyclables	Agglomération
Superficie de voirie nouvelle (parcs relais, ...)	Agglomération

Sécurité et santé

Indicateurs	Source
Nombre de victimes par mode	Fichier BAAC – DDT
Nombre de pics de pollution liés à la circulation automobile	ATMO OCCITANIE
Pourcentage de population exposée à des niveaux de concentration de polluants élevés	ATMO OCCITANIE
Nombre de personnes pratiquant quotidiennement le vélo ou la marche à pied	Enquête déplacements