



PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Avis des Personnes Publiques Associées

Mémoire en réponse

28 septembre 2017

Avis de l'Etat

Le préfet dans son avis rendu le 6 avril 2017 émet un avis favorable au projet de PDU de l'agglomération assorti des recommandations suivantes :

Sur la forme

Une page de lexique s'impose

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération a ajouté une page de lexique des acronymes dans la version mise à jour du projet de PDU.

La pagination rapport n°2 ne facilite pas la référence aux remarques qui pourraient être faites.

Réponse de l'Agglomération :

Le sommaire de l'état initial de l'environnement a été détaillé et remplacé dans le rapport environnemental du PDU avant le démarrage de l'enquête publique.

Diagnostic très synthétiques et cartographies illisibles – manquent des références et datations – peu de bibliographie. L'intégralité du texte de certains encadrés dans le rapport n°1 n'apparaît pas.

Réponse de l'Agglomération :

L'agglomération a pris acte de ces remarques. Un atlas cartographique a été ajouté au dossier d'enquête publique avant son démarrage. La mise en page des encadrés a été modifiée dans la version finale du document.

Faire référence à la loi Handicap de 2005 dans les rapports 1 et 4.

Réponse de l'Agglomération :

La référence à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été ajoutée dans la version finale du document.

Faire référence au décret 2012-616 dans le rapport environnemental et y annexer la note de cadrage.

Réponse de l'Agglomération :

Le rapport environnemental fait bien référence au décret n° 2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement (cf. page 7 de l'état initial de l'environnement soumis aux PPA et à l'enquête publique). La note de cadrage sera jointe dans la version définitive du rapport environnemental

Dans le rapport n°1 en préambule, le PDU est limité au seul enjeu de réduction des GES.

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération convient que le PDU ne se limite pas au seul enjeu de réduction des GES. La rédaction du préambule a été modifiée en conséquence.

Trop d'enjeux sont identifiés au terme du diagnostic alors qu'ils sont plutôt des objectifs voire des actions déjà identifiées à mettre en œuvre.

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération prend acte de la remarque.

Le nombre d'indicateurs (120) prévu pour l'évaluation du PDU est excessif.

Réponse de l'Agglomération :

Compte tenu de la diversité des actions (travaux, services, fournitures, études), les indicateurs ont été classés selon 3 catégories :

- Effectivité : mise en place de la mesure et/ou des moyens
- Efficacité : résultat des actions
- Efficience : résultat entre les moyens mis en œuvre et les résultats obtenus

Le nombre d'indicateurs peut sembler élevé mais demeure pertinent pour un suivi fin du plan d'actions.

Par ailleurs, la liste d'indicateurs est transversale et servira à d'autres dispositifs de suivi que celui du PDU.

Toutefois, dans un souci de simplification, l'Agglomération propose de retenir pour les évaluations annuelles les seuls indicateurs d'efficacité figurant dans le rapport car ils illustrent le mieux les effets du PDU : Modes de déplacements (qualité et fréquentation du réseau de bus, évolution du nombre de cyclistes et de l'utilisation des services, ...), évolution du trafic automobile (comptages, vitesses), qualité de l'air, accidentologie.

De plus, l'Agglomération, dans le cadre de son projet de territoire CAP2030, souhaite établir un tableau de bord global croisant l'ensemble de ses politiques publiques sous la forme d'un observatoire du territoire. C'est à cette occasion que seront retravaillés et sélectionnés les indicateurs majeurs.

Sur le fond

1-Le plan d'actions

Schéma des aires de covoiturage : le projet ne fait pas référence (notamment l'action 4 dédiée au covoiturage) à l'obligation de la C2A, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), de réaliser ce document de planification conformément à l'article L1231-15 du code des transports modifié par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTE).

Réponse de l'Agglomération :

Une référence a été ajoutée dans le rapport pour préciser cette obligation de l'AOM. Le PDU prévoit deux actions fortes en matière de covoiturage (action 2 et 4) qui constituent un socle conséquent pour ce futur document.

Le transport à la demande : l'action 14 prévoit une réorganisation du service permettant les déplacements de bourg à bourg pour la zone sud (Rouffiac, Carlus, Saliès, Denat ...). Au regard de l'attractivité d'Albi et de Puygouzon pour les déplacements domicile/travail, la mobilité scolaire (collèges et lycées) et pour l'accès aux services pour les communes du sud de l'agglomération, une réflexion doit plutôt s'engager pour favoriser et développer l'offre existante.

Réponse de l'Agglomération :

La desserte de la commune de Puygouzon s'effectue dans le cadre de plusieurs services de transports collectifs.

La ligne urbaine G dessert le secteur de Garban, la Cayrié, le village et les coteaux. Depuis septembre 2015, au regard de la faible demande et de la fréquentation comptabilisée, un transport à la demande (TAD) vient se substituer à la ligne régulière en heures creuses, avec une offre toutes les 30' entre 9h00 et 12h00 et 14h00 et 16h00.

Par ailleurs, la ligne 703 du réseau Tarnbus dessert le secteur de Garban, avec un cadencement allant jusqu'à 6 minutes. Cette ligne peut être utilisée dans les mêmes conditions tarifaires que le réseau de l'agglomération et s'inscrit dans le cadre d'un accord de coopération intermodale visant à la complémentarité des réseaux de transport.

Enfin, deux services spéciaux scolaires desservent les secteurs de Montsalvy, du chemin des Crêtes et de Bramevaques à l'attention des élèves de Bellevue et du centre-ville.

Le secteur de Puygouzon bénéficie d'une offre adaptée et plurielle qui permet tant aux actifs, qu'aux scolaires de se déplacer.

Le TAD vise d'abord à relier les communes non desservies par une ligne régulière au cœur urbain de l'agglomération.

L'action 14 prévoit l'adaptation et l'évolution de l'offre existante du TAD et s'appuie sur des besoins identifiés. Elle doit permettre notamment d'effectuer des déplacements de bourg à bourg ce qui n'existe pas à l'heure actuelle. La commune de Puygouzon entrera dans ce dispositif.

Modernisation du parc de bus : l'action 21 ne fait pas référence à l'obligation de disposer d'une flotte de bus 100 % peu carbonée à compter du 1er janvier 2025 (horizon du PDU) imposée par la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (article 37). L'action est peu ambitieuse au regard des objectifs de la loi.

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération prend naturellement en compte le cadre fixé par la loi de transition énergétique pour la croissance verte. Le cadre fixé par cette loi pour les territoires de moins de 250 000 habitants est pleinement respecté par la politique actuelle de renouvellement.

L'Agglomération a initié en 2017 une étude de stratégie de motorisation visant à aller au-delà des ambitions de cette loi pour l'ensemble de son parc (bus compris).

Rappel des obligations de l'Agglomération en matière de flotte de véhicule :

L'article 37 de la loi de transition énergétique impose aux collectivités d'assurer un renouvellement d'une partie de leur flotte en véhicule à faible émission.

En synthèse, l'article impose :

- Pour les flottes de véhicules légers supérieurs à 20 véhicules, un renouvellement de 20% de véhicules à faible émission

- Pour les autobus, un renouvellement de la flotte à partir du 1^{er} janvier 2020 de 50% de la flotte par des véhicules à faible émission
- Pour les véhicules de plus de 3,5 t, un renouvellement de 50% de la flotte par des véhicules à faible émission sauf ceux liés à l'exploitation des réseaux d'infrastructures. Mais la loi ne concerne pour l'instant que les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

La notion de véhicules à faible émission n'est pas la même suivant les catégories de véhicules :

Catégories véhicules	Objectifs	Définition faible émission
Véhicules légers	20% du renouvellement	Véhicules électriques ou hydrogènes (ou hybride des deux technologies) 60g de CO2
Autobus	50% du renouvellement à partir de 2020, puis 100% en 2025 pour les parcs de plus de 20 véhicules.	Pour les Agglomérations de plus de 250 000 hab Véhicules électriques, hydrogènes, ou fonctionnement à partir de gaz (dont 20% est renouvelable) ainsi que les véhicules hybrides électriques ou gaz. Les véhicules fonctionnement au biocarburant. Pour les autres zones, les véhicules de niveau Euro VI sont acceptés
Véhicules +3,5 t	50% de renouvellement (flotte > 20 véhicules +3,5t) pour l'Etat. Etude à réaliser pour les collectivités.	Electrique, Hydrogène, gaz naturel (dont 20% renouvellement) Biocarburant qui ne compromet pas la vocation alimentaire de la terre.

Hiérarchiser le réseau routier (action 23) et établir un plan de jalonnement (action 25) : le service de l'État partenaire à associer est prioritairement la DIRSO.

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération confirme que la DIRSO sera associée à ces études.

La création de « zones 30 » : l'action 27 incite le partage de la voirie et la réduction de la vitesse, favorisant ainsi la sécurité routière. L'efficacité de ces dispositions repose sur leur bonne lisibilité et leur assimilation par les usagers au travers notamment de la communication prévue dans l'action du PDU. Il convient d'assortir cette signalisation à des aménagements de voirie appropriés comme le recommande les articles R 110-2 et R 411-4 du code de la route.

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération veillera à aménager des zones 30 selon les recommandations techniques et réglementaires du code de la route.

Organisation du stationnement : le PDU impose un plafonnement du nombre de places de stationnement s'appliquant au PLUi (action 29). La carte définissant les périmètres géographiques précis, conformément à l'article L. 1214-4 du code des transports, où s'appliqueront ces préconisations aurait dû être jointe, d'ores et déjà, au PDU et non une fois le document approuvé.

Réponse de l'Agglomération :

L'action 29 du PDU régleme le nombre de stationnement par logement suivant trois zonages au sein de l'agglomération. Le récent transfert à l'agglomération de la compétence urbanisme et l'élaboration en cours du plan local d'urbanisme intercommunal doit permettre de fixer précisément ces zonages.

Organisation des conditions d'approvisionnement : les actions 31 et 32 portent seulement sur les émissions liées aux pratiques des particuliers et les conditions de livraison en ville (dernier km). Il aurait été opportun d'intégrer les flux du transport routier nécessaires aux établissements commerciaux et artisanaux situés notamment dans les zones d'activités économiques de compétence communautaire

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération ne dispose pas de données suffisantes permettant de calculer ces flux.

Plan de mobilité des entreprises : l'action 33 ne cite pas la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte avec l'obligation pour les entreprises de plus de 100 salariés incluses dans un PDU de réaliser un plan de mobilité à compter du 1er janvier 2018 (art L 1241-8-2 code des transports).

Réponse de l'Agglomération :

L'obligation de plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés sera intégrée dans la fiche action 33.

2-Echéancier et financement

Un tableau de bord reprenant le coût et le financement prévisionnel de chaque action et proposant, en synthèse, le coût global jusqu'en 2026 serait un plus pour faciliter la compréhension du volet financier de ce PDU.

Réponse de l'Agglomération :

Le dossier de projet PDU soumis à enquête a été complété avant le démarrage de l'enquête publique par un document annexe intitulé « Coûts Prévisionnels » dans lequel 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. Il comporte également les coûts de fonctionnement associés aux actions.

Pour l'action 4, l'estimation du coût de l'étude pour la mise place de RézoPouce aurait dû être chiffrée car elle ne peut rentrer dans le financement prévu à l'action 35 sur l'animation.

Réponse de l'Agglomération :

L'action 4 (Développer le covoiturage) prévoit notamment l'étude de la mise en œuvre d'un réseau d'autostop (de type RézoPouce). A ce stade, l'Agglomération ne dispose pas

d'éléments financiers suffisamment précis pour estimer ce type d'action. Il a été précisé dans la fiche que les coûts d'animation seraient pris en charge dans le cadre de l'action 35 (Valoriser les alternatives à la voiture par une communication volontaire).

La sécurisation des entrées de bourg et des zones à risque ainsi que l'aménagement des zones 30 n'ont pas fait l'objet d'une réelle programmation et mériterait d'être précisée. Or, le linéaire de voiries concernées et les secteurs identifiés dans la cartographie du rapport environnemental pour l'aménagement de zones 30 sont très importants. Une priorisation des travaux avec un calendrier de résorption constitueraient un gage de réalisation.

Réponse de l'Agglomération :

Les secteurs identifiés dans la cartographie constituent des zones potentiellement envisageables pour l'aménagement de zones 30. Il s'agit des zones résidentielles sans vocation de transit, des abords des écoles et sections où la vie locale est prépondérante. Le linéaire identifié est par conséquent très important.

Les aménagements de zone 30 s'effectueront progressivement en fonction des programmes de réfection de voirie, de l'urbanisation et des besoins identifiés.

L'estimation des principales recettes financières apportées par le versement transport, les recettes tarifaires et les subventions de collectivités locales aurait dû compléter le chapitre consacré aux coûts de fonctionnement et d'investissement.

Réponse de l'Agglomération :

Les recettes financières attendues n'ont pas été intégrées dans ce bilan compte tenu des nombreuses incertitudes sur les programmes d'aide et l'éligibilité des actions, sur les niveaux d'interventions, l'évolution du contexte financier des collectivités et des autres partenaires

3- Indicateurs de suivi des actions

Il est mentionné (pièce n°1/p165) la réalisation d'une nouvelle enquête déplacement ville moyenne (EDVM) au terme du PDU afin de pouvoir constater l'évolution des pratiques par rapport à l'EDVM réalisée en 2010. Le coût de cette étude aurait dû être intégré à l'action 36 afin de garantir sa réalisation.

Réponse de l'Agglomération :

L'EDVM sera réalisée au terme du PDU. Par conséquent elle n'a pas été identifiée en tant qu'action et n'a donc pas été chiffrée.

Concernant les indicateurs de suivi transversaux, l'évolution de la consommation énergétique doit être rajoutée afin de prendre en compte les objectifs du SRCAE et de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte. A titre d'exemple, le suivi du budget énergie déplacement et/ou la consommation énergétique annuelle moyenne seraient des indicateurs pertinents. Pour l'évaluation des GES, ce n'est pas l'ORAMIP mais l'OREMIP qui peut fournir des données.

Réponse de l'Agglomération :

La consommation énergétique a été rajoutée en tant qu'indicateur environnemental dans la version finale du PDU.

4-Evaluations et calculs des émissions de gaz à effet de serre (CO2 uniquement) et de polluants atmosphériques (article L1214-8-1 du code des transports)

Comme précisé à la p17 du rapport n°2/analyse comparative, les objectifs chiffrés pour les parts modales et le nombre de kilomètres parcourus par an sont établis sans prendre en compte les éléments structurants communs aux deux scénarios alternatifs. Or, les tableaux présentant les détails qualitatifs des impacts pour chaque action (P2/évaluation), montrent un effet négatif en terme de réduction des km parcourus en voiture pour l'action 23 (hiérarchisation du réseau routier) et une probabilité à définir pour l'action 22 (franchissement du Tarn) sans pouvoir savoir si, au final, les autres actions compensent cette évolution. Ces calculs devront être complétés en intégrant toutes les actions.

Réponse de l'Agglomération :

S'agissant de l'analyse comparative.

La formulation de la phrase en rouge gras page 17 induit effectivement en erreur. Les impacts de chaque scénario sont d'abord évalués en prenant en compte les invariants. Cela donne les résultats présentés dans le chapitre 3.1.

Le chapitre 3.2 s'attache quant à lui à analyser les différences entre les deux scénarios et prend ainsi en compte de la même manière les invariants présents dans chacun des deux scénarios. La page 17 a été modifiée en conséquence.

Pour ce qui est de la référence à l'action 23 (hiérarchisation du réseau routier) :

La hiérarchisation de la voirie peut amener à modifier les logiques de circulation sur le territoire et donc à allonger certaines liaisons. Mais l'objectif global de cette hiérarchisation est également de mieux répartir les flux et de libérer certains axes encombrés d'un trop-plein de trafic. En ce sens, il est attendu de cette action qu'elle réduise les impacts négatifs localement, qu'elle solutionne des problématiques de congestion et donc qu'elle réduise globalement les nuisances liées au trafic. L'allongement de la distance de certains déplacements devrait être compensé par une réduction des temps de déplacement. Les émissions de polluants et de GES sont plus élevées dans un contexte de voies congestionnées et lorsque les véhicules tournent plus longtemps. L'action 23 n'est pas à considérer de manière isolée mais de façon globale, le reste du plan d'action contribuant à réduire les kilomètres parcourus au global.

De manière générale, c'est bien l'impact du plan d'actions dans sa globalité qui a donné lieu aux projections de report modal et d'évolution des kilomètres parcourus.

L'évaluation des GES et des polluants atmosphériques, étant basée sur l'évolution des indicateurs mentionnés ci-dessus, les taux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 5,3 %, et de 8% pour les Nox et les particules fines en 2026 par rapport à 2011 sont donc, eux aussi, partiels. Or, ils sont présentés, notamment dans le rapport n°4, comme les objectifs de l'ensemble du projet de PDU. Afin de disposer d'indicateurs fiables pour la compatibilité avec le schéma régional climat air énergie de l'ex Midi-Pyrénées et pour l'évaluation propre du PDU, un nouveau chiffrage est attendu.

Réponse de l'Agglomération :

Les estimations de réduction des polluants atmosphériques et des GES sont bien basées sur une évolution des parts modales et des kilomètres parcourus, estimée à partir de l'impact de l'ensemble des actions du PDU.

Dans le rapport n°1 p81 et dans le rapport n°4 p71, il est indiqué une réduction de gaz à effet de serre de 5,3 % GES en 2026 par rapport à 2016 alors que dans le rapport n°2/évaluation des impacts/p8, le même chiffre est estimé entre 2026 et 2011.

Réponse de l'Agglomération :

Le PDU permet une réduction des émissions de GES de 5,3% entre 2016 et 2026. Tous les documents ont été modifiés en conséquence.

5- Compatibilité avec le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de l'ex région Midi-Pyrénées

Sur la qualité de l'air

Les mesures envisagées pour éviter ou limiter les impacts du trafic auraient dû être étudiées de manière quantitative et locale. L'exposition des populations qui n'est pas abordée dans le dossier est un paramètre essentiel pour approcher les impacts sur la santé et peut mener à des choix d'évitement pour certains projets prenant en compte ces risques. La carte de synthèse de l'évaluation des impacts du PDU montre d'ailleurs à terme un report de trafic sur certains axes par rapport à la situation actuelle.

Réponse de l'Agglomération :

L'analyse quantitative et locale des impacts du trafic relèvent de données de diagnostic non disponibles pour l'agglomération d'Albi (pas assez de stations de mesure, pas de modèle global de trafic). Ainsi, l'évaluation quantitative et locale des mesures prises dans le PDU pour réduire le trafic et maîtriser les lieux où le trafic est susceptible d'augmenter n'était pas possible. A noter que les phénomènes de report de trafic sont à ce stade hypothétiques. L'action 23 relative à la hiérarchisation de la voirie a été ajoutée notamment pour maîtriser ces phénomènes, du moment qu'ils induisent l'exposition de la population.

Le projet de construction d'un nouveau pont peut avoir effectivement des effets positifs et être considéré comme étant une mesure d'amélioration de la qualité de l'air en centre-ville, à condition que cette affirmation soit étayée. Mais, il peut également générer des effets négatifs qui doivent être étudiés (dégradation de la qualité de l'air pour ses riverains...) et devra être suivi de propositions de mesures de réduction comme par exemple la limitation de la vitesse.

Réponse de l'Agglomération :

Ce nouveau franchissement de la rivière Tarn et sa localisation en secteur Ouest d'Albi résultent du diagnostic du plan de déplacements urbains prenant notamment en compte les restrictions à venir concernant la circulation sur le Pont Vieux d'Albi et l'accompagnement de la croissance démographique de l'agglomération (100 000 habitants à l'horizon 2030) notamment sur le secteur Ouest. Ce pont ne doit pas générer de trafic supplémentaire compte tenu de son rôle au sein de l'agglomération et son impact environnemental fera l'objet d'une attention particulière lors des études préalables.

Ce projet participe aux politiques locales en matière de déplacements, d'habitat, de densification et de développement urbains, d'environnement et d'aménagement du territoire qui se traduisent dans les différents documents cadres de l'agglomération que sont le PDU, le PLH (Plan local de l'Habitat), le PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal), le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial), le plan Paysage et le projet de territoire du grand Albigeois « Cap 2030 ».

L'action 22 prévoit la réalisation d'une étude sur la commune d'Albi dans les secteurs de Canavières-fonvialane, ayant pour objet de :

- définir la fonction d'usage du pont concomitamment à la restriction des flux automobiles sur le pont vieux et à la densification urbaine du secteur ouest et nord-ouest de l'agglomération : analyse des flux, définition des voiries et quartiers à relier et à desservir ; dimensions de l'ouvrage public intégrant les différents modes de déplacements (véhicules légers, transports collectifs, déplacements doux) ;
- évaluer les localisations possibles en appréciant les enjeux environnementaux et paysagers, les impératifs techniques de fonctionnement de la ville dans la perspective des restrictions du pont vieux à la circulation, de densification de la tâche urbaine côté ouest, de disponibilités foncières et financières ;
- déterminer le fuseau de passage qui sera inscrit au plan local d'urbanisme intercommunal en emplacement réservé ;
- évaluer les infrastructures et les aménagements connexes à réaliser (voiries d'accès et de raccordement, adaptation du réseau viaire existant, acquisitions foncières) ;
- indiquer l'ensemble des procédures préalables et opérationnelles à mener pour la construction d'un tel ouvrage ;
- définir l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération, y compris les voiries d'accès à créer pour son raccordement au réseau viaire existant et modifications nécessaires pour l'écoulement du trafic prévisionnel ;
- établir le calendrier prévisionnel de l'opération complète en intégrant divers scénarios notamment les expropriations éventuellement nécessaires ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

- proposer des adaptations du schéma de circulation tenant compte des caractéristiques des voies existantes.

S'agissant de la qualité de l'air, cette étude permettra de :

- modéliser les flux à l'échelle de l'agglomération et calculer les conséquences sur les kilomètres parcourus, les émissions de polluants et de GES et les consommations d'énergie,
- définir les mesures environnementales compensatoires en matière de destruction de milieux naturels,
- limiter l'ouverture à l'urbanisation des secteurs nouvellement desservis en lien avec le PLU

Le PDU ne fait pas référence à l'orientation du SRCAE portant sur la sensibilisation du grand public et des professionnels en améliorant par exemple la diffusion de l'information sur la qualité de l'air en période de pics de pollution (impact du chauffage au bois, modes de transport, diffusion des produits de traitement phytosanitaire, air intérieur, etc.).

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération prend note des actions à étudier en termes de sensibilisation du grand public et des professionnels sur la qualité de l'air.

Sur les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Même si le projet proposé tend à réduire le nombre de véhicules-kilomètres en offrant notamment des alternatives de mobilité pendulaires longues distances (politique de covoiturage et de desserte plus efficiente vers les communes périphériques) et à respecter les orientations du SRCAE, le projet d'un nouvel axe routier en franchissement du Tarn peut avoir des effets sur les flux routiers au regard de l'évolution de l'accessibilité d'une partie du territoire. Ainsi, il est primordial de présenter une quantification aussi transparente que possible sur les effets attendus en matière d'émissions de GES afin d'être conforme aux objectifs de réduction du SRCAE mais aussi avec la loi sur la transition énergétique et notamment de la stratégie bas carbone (diminution de 29 % des GES dans les transports à l'horizon 2024-2028 par rapport à 2013).

Réponse de l'Agglomération :

Voir la réponse ci-dessus relative à l'étude de l'ouvrage de franchissement du Tarn.

Pour les objectifs de réduction de consommation énergétique dans le domaine du transport, le rapport ne présente aucun chiffrage. Le SRCAE a pour objectif de diminuer de 10 % la consommation énergétique régionale en 2020 par rapport à 2005 dans le domaine des transports.

Réponse de l'Agglomération :

S'agissant de la consommation d'énergie et des émissions de GES.

Des calculs complémentaires ont été réalisés et intégrés dans la version finale du rapport environnemental. Ces calculs :

- intègrent le modèle d'évolution du parc roulant élaboré pour les estimations d'évolution des polluants atmosphériques aux estimations en matière d'énergie-climat ;
- fournissent les estimations d'évolution des consommations d'énergie, non détaillées dans le rapport environnemental

A cet effet, et plutôt que d'estimer l'évolution des émissions de GES et de consommations d'énergie sur la base d'un ratio constant (choix méthodologique du rapport environnemental pour l'estimation des évolutions d'émissions de GES), nous avons préalablement évalué l'évolution des consommations brutes liées aux déplacements, en litres de carburant et en kWh consommés, en prenant en compte le renouvellement du parc. Nous avons donc complété l'analyse à parc roulant constant présentée dans le rapport environnemental, par une analyse à parc roulant évolutif.

L'évaluation environnementale du PDU, en plus des estimations déjà effectuées dans le rapport environnemental soumis à l'enquête publique (évolution des GES à parc roulant constant), proposera dans sa version finale une estimation de l'évolution des consommations d'énergie à parc roulant constant et à parc roulant évolutif, ainsi qu'une estimation de l'évolution des émissions de GES à parc roulant évolutif.

Résultats des estimations de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de GES à parc roulant constant et à parc roulant évolutif à l'horizon 2026 :

	Consommations d'énergie	Emissions de GES
Parc roulant constant	-7.5%	-5,3%
Parc roulant évolutif	-20%	-29%

Les réductions estimées à parc roulant constant sont peu ou prou celles qui sont uniquement liées aux effets du PDU. En effet, le PDU ne peut agir que très indirectement sur le rythme de renouvellement du parc roulant et sur les choix technologiques des particuliers et des professionnels. Seule la flotte de bus sera renouvelée (action 21), mais le choix a été fait de réfléchir à parc roulant constant également pour les bus afin d'isoler totalement la dimension modale des déplacements.

Du point de vue méthodologique, voici comment ont été construites ces estimations (cette méthodologie est présentée dans l'annexe 1 du présent document et sera intégrée dans la version mise à jour du rapport environnemental):

Estimations à parc roulant constant :

- Consommations d'énergie : répartition du parc roulant par type de motorisation (essence/diesel, motorisations alternatives à 0%), application d'un ratio de consommation moyenne au 100km en 2015 et en 2025 (projections) par type de motorisation, conversion des consommations brutes en Tonnes équivalent carbone ;
- Emissions de GES : application d'un ratio moyen d'émissions de CO2 au kilomètre par type de véhicule.

Estimations à parc roulant évolutif :

- Consommations d'énergie : répartition du parc roulant actuel et projeté par type de motorisation (essence, diesel, hybride, hybride rechargeable et électrique) et norme EURO (ancienneté du parc), attribution d'une consommation moyenne au 100km par type de motorisation et norme EURO, conversion des consommations brutes en Tonnes équivalent carbone ;

- Emissions de GES : conversion des litres de carburant (essence et diesel séparément) et kWh consommés en Tonnes de CO₂, sur la base des ratios communiqués par l'ADEME.

Sur la consommation de l'espace (orientation du SRCAE pour le transport)

Le SRCAE a pour objectif de réduire d'ici 2020 au moins de moitié le nombre de nouvelles constructions implantées annuellement à l'extérieur des tâches urbaines par rapport au rythme actuel. Il est important de noter que les actions d'un PDU peuvent conduire à une consommation directe d'espace liée à la mobilité (aires de covoiturage, infrastructure...), qui a été bien relevée dans le rapport environnemental, mais également indirecte : l'amélioration de l'accessibilité de certains secteurs (projet de nouvel ouvrage de franchissement du Tarn) peut avoir comme conséquence leur ouverture à l'urbanisation. Or, la description de cette action dans le dossier n'aborde pas ces éventuelles problématiques : seules les emprises foncières nécessaires à sa réalisation et les aménagements annexes (voiries d'accès, adaptation du réseau...) sont mises en avant. Cette consommation d'espace devra être cohérente avec les autres documents de planification qui gèrent cet espace (SCoT, PLUi) mais aussi avec les objectifs du SRCAE.

Réponse de l'Agglomération :

Le PDU n'étant pas directement compétent sur ces aspects, il a néanmoins la préoccupation à contribuer à la maîtrise des constructions hors tache urbaine et se doit d'alerter le PLUi à ce sujet. Une vigilance sera effectivement de mise sur la nécessité d'évaluer l'impact du PDU sur l'extension de la tache urbaine.

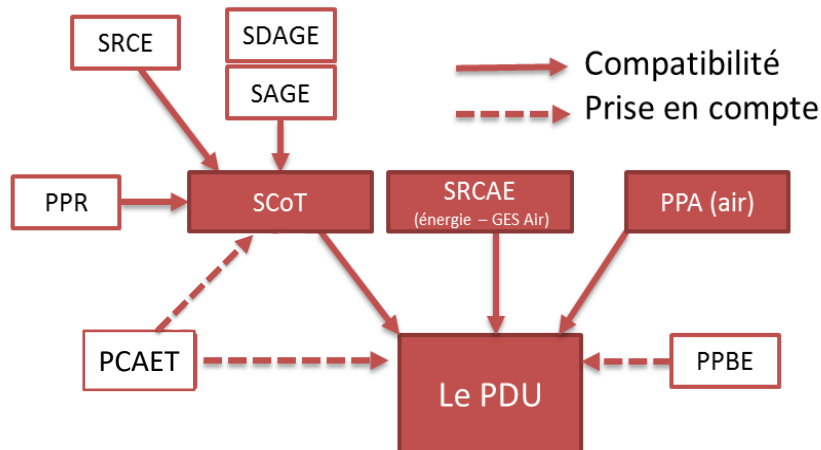
6- Articulation avec le plan climat énergie territorial (PCET) de l'agglomération de l'albigeois

Le projet de PDU est cohérent avec le PCET de l'agglomération albigeoise adopté en 2011. Par contre, les liens juridiques mentionnés dans le rapport sont erronés et non actualisés avec l'adoption de la loi transition énergétique sur la croissance verte en 2015, le futur plan climat air énergie territorial (PCAET) de l'agglomération devra prendre en compte le SCoT (et non le contraire).

Il faut rappeler que le futur PCAET de l'agglomération, compétente en transport, devra détailler les actions dédiées au développement de la mobilité sobre, décarbonée et faiblement émettrice de polluants atmosphériques et prendre en compte la stratégie nationale bas carbone avec un objectif de réduction de 29 % des émissions de GES à l'horizon 2024-2028 par rapport à 2013.

Réponse de l'Agglomération :

Les schémas ont été mis à jour dans la version finale du PDU conformément à la LTE.



7-Compatibilité SCOT

Avec le SCOT approuvé le 12 juillet 2011

Une première prescription du DOG affiche la volonté du SCoT pour les communes du pôle urbain central (PUC) qui intègre les communes d'Albi, Le Séquestre et Saint Juery et les communes associées au développement du PUC (Puygouzon, Cambon, Cunac, Arthès, Lescure d'albigeois, Terssac, Marssac sur Tarn) de « Mettre en place un réseau piétons/cycles sécurisé afin d'assurer la connexion entre pôles générateurs de trafic et les zones d'habitat » (90 % du trafic devra pouvoir être géré par une solution alternative de type piétons/cycles pour les communes du PUC). L'orientation stratégique du PDU « Développer les alternatives de mobilité pour une ville modulable » et sa déclinaison en actions notamment les actions n° 6, 7 8 et 9) répondent dans l'esprit aux attentes du SCoT. Cependant le PDU ne permet à aucun moment de quantifier le développement du réseau piétons/cycles pour atteindre l'objectif de 90 % fixé par la prescription du DOG. Il n'identifie pas les connexions entre les pôles générateurs de trafic et les zones d'habitat sur son périmètre, n'établit pas un bilan du réseau existant (instant t0) et ne donne pas les indicateurs de suivi pour atteindre l'objectif.

Une seconde prescription du DOG demande dans les mêmes strates de l'armature territoriale de « Créer des aires de stationnement « deux roues » (accessibles depuis la voie publique) dans les constructions de logements collectifs à raison de 2m²/logement minimum et dans les espaces publics ». L'action n° 29 « Réglementer et contrôler le stationnement » répond aux ambitions générales du SCoT. C'est toutefois dans la rédaction de ces prescriptions que naissent des incohérences avec le DOG. Il est écrit dans le paragraphe « Planchers de stationnement de véhicules non motorisés » :

- **« Le PLUi devra intégrer une réglementation de l'espace à dédier aux vélos pour les logements collectifs (...) » : la rédaction ne permet pas de qualifier la nature de l'espace dédié au stationnement (qui, par sous-entendu, reste dans le domaine privé) alors que dans le SCoT, il s'agit de l'espace public. Dans la logique normative entre la règle édictée au DOG et le PDU, le stationnement doit explicitement être prévu sur les espaces publics (et accessibles depuis la voie publique) pour cette action du PDU.**

- **La surface doit être d'1m²/logement minimum avec un minimum de 4 m² ». Il y a là incohérence avec le SCoT car le DOG fixe une règle à 2 m²/logement.**

Une dernière prescription vise dans les communes sous influence du PUC à « développer les déplacements doux et notamment relier les principales zones d'habitat aux équipements (écoles, stades,...). Pour les communes concernées, le PDU n'expose pas les dispositions permettant de satisfaire cette prescription.

Avec le SCOT en cours de révision

Le SCoT en cours de révision est composé des 3 pièces « projet » suivantes : le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et enfin le document d'orientations et d'objectifs (DOO).

Le projet de DOO affiche à la fois des orientations et des objectifs, et des prescriptions qui sont opposables dans un rapport de compatibilité avec le PDU. L'armature territoriale du SCoT en révision a évolué par rapport à l'armature du SCoT opposable.

Il convient dès lors d'être vigilant sur les secteurs sur lesquels s'appliquent les prescriptions du projet de DOO.

Les orientations et les objectifs affichés dans le chapitre « Développer l'offre en transports tout en réduisant les besoins en déplacements » du DOO préconisent le développement des modes de déplacements alternatifs à l'automobile et son usage individuel, le développement des modes doux, l'accessibilité du territoire en améliorant le réseau structurant et le franchissement de rupture (sous-entendu, un quatrième ouvrage sur le Tarn).

De ces orientations et objectifs découlent une série de prescriptions :

- **Sur l'ensemble du territoire de SCoT, les prescriptions A20 à A25 affichent clairement la volonté du SCoT de développer les modes de déplacements alternatifs afin de lutter contre l'usage individuel de l'automobile, de promouvoir les modes doux notamment les réseaux cyclables et piétonniers, d'encourager l'essor du transport à la demande (TàD) et de favoriser l'aménagement de pôles multimodaux, parcs relais et parkings de covoiturage.**
- **Sur le pôle urbain central (Albi, Puygouzon, Saint Juéry, Lescure d'Albigeois, Le Séquestre et Marssac sur Tarn), la prescription A24 impose que toute ouverture d'urbanisation ou tout projet de renouvellement urbain d'ampleur soient assorti d'une desserte de transports collectifs adaptée. Ce point n'est pas soulevé au PDU, en particulier dans les fiches actions.**
- **Sur l'ensemble des communes du SCoT (sauf les communes associées à l'espace rural), la prescription A25 impose de porter une cohérence entre urbanisme et transport (intensification des secteurs à urbaniser à proximité des secteurs les mieux desservis par les transports publics existants ou programmés).**

Il est à noter également que la prescription A25 du DOO demande la « création de places de stationnement « deux roues » accessibles depuis la voie publique ». L'action n° 29 du PDU régit les places de stationnement dédiées aux deux roues mais elle ne précise pas l'accessibilité du stationnement depuis la voie publique.

Réponse de l'Agglomération :

- *S'agissant du SCOT de 2001 et de sa révision.*

Le PDU a été élaboré sur la base légale du SCOT approuvé en 2011, en vigueur au moment de son arrêt en décembre 2016. Néanmoins, il a été tenu compte des éléments connus de la révision du SCOT afin de s'assurer de la cohérence des actions et de la compatibilité entre le PDU et le SCOT révisé.

Le SCOT fixe la stratégie en visant un développement équilibré de notre territoire ainsi qu'un renforcement de la cohérence des différents politiques publiques. Le DOO fixe les orientations générales d'aménagement. Les prescriptions A16 à A25 concernent plus particulièrement la mobilité des biens et des personnes.

Les actions du PDU de l'agglomération sont compatibles avec le DOO du SCOT en cours de révision.

Les principes d'aménagements en matière de déplacements sont définis dans le PDU mais ne peuvent, pour certains, faire l'objet de prospective concrète de localisation puisqu'ils sont repris dans le cadre du PLUI en cours d'élaboration. Les études prospectives intégreront et conditionneront parfois les zonages du PLUI.

S'agissant de la localisation, la qualification et la quantification des infrastructures ciblées envisagées dans le cadre du PDU, chaque fiche action précise ces éléments lorsqu'ils sont identifiés.

A ce stade, plusieurs actions sont quantifiées et localisées : PEM Albi-ville, parcs relais, parcs de co-voiturage, schéma directeur cyclable, voies bus, dispositifs de priorisation des bus aux feux tricolores.

D'autres actions liées à la réalisation d'infrastructures doivent faire l'objet d'études spécifiques pour préciser leur localisation et/ou leur qualification : ouvrage de franchissement du Tarn (voir ci-avant), voies express vélos, aménagements spécifiques liés à l'étude en cours sur la RD612.

- *S'agissant du développement des déplacements pour relier les principales zones d'habitat aux équipements (écoles, stades,...).*

Le schéma directeur cyclable de l'Agglomération, approuvé en 2013, et dont la mise en œuvre fait l'objet de la fiche action n°6 du PDU, s'est fixé des orientations stratégiques et prioritaires et notamment :

- Développer des axes forts interurbains :
 - Est-Ouest : Marssac – Terressac – Le Séquestre – Albi
 - Albi - Saint-Juéry
 - Albi – Puygouzon pour rejoindre la voie verte Albi-Castres
- Développer les continuités sur le territoire d'Albi (le long de la rocade, traversées nord/sud) avec la poursuite de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable sur la commune ;
- Développer des infrastructures de mobilité à vélo, internes aux communes (déplacements vers l'école, les équipements publics)

Pour chaque commune de l'Agglomération, et donc celles sous l'influence du pôle urbain central, le schéma directeur cyclable précise les axes prioritaires à aménager. Ils répondent à des enjeux de continuités du réseau cyclable mais aussi et surtout de desserte des générateurs de déplacements (écoles, commerces, équipements sportifs..).

Ils constituent la colonne vertébrale du réseau cyclable. Ils sont traités soit sous la forme d'aménagements en site propre, majoritaires sur les liaisons intercommunales, soit par

des aménagements sur voirie (bandes cyclables, chaudiou, zones 30, zones 20, doubles sens cyclables).

Sur des axes à vocation communale, le niveau de priorité peut évoluer en fonction des opportunités liées par exemple à des opérations de requalifications de voirie.

Plus systématiquement, l'Agglomération, propose, à chaque fois que cela est possible, et à une échelle plus fine (quartier par exemple) de renforcer la place des modes de déplacements doux dans le cadre des programmes annuels de réfection de voirie.

- S'agissant du stationnement dédié aux deux roues :

La fiche action n°29 va être complétée pour assurer la compatibilité avec les prescriptions du SCOT concernant, sur le domaine privé, l'intégration d'espaces dédiés au stationnement des vélos dans les constructions de logements collectifs : 2m²/logement et stationnement accessible depuis la voie publique

Le développement du stationnement pour les vélos sur les espaces publics est prévu dans la fiche action n°8 (apporter des services vélos aux habitants et au étudiants)

8-L'annexe accessibilité

L'annexe accessibilité (Pièce 4) fait référence aux documents nécessaires : les Schémas Directeurs d'Accessibilité des Transports, Agendas d'Accessibilité Programmée, les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics d'Albi et de Saint-Juéry. Le document aurait pu être complété avec le contenu des documents des PAVE et des éléments sur l'activité de la commission intercommunale d'accessibilité qui se réunit régulièrement. Par ailleurs, le calendrier des mesures et actions envisagées n'est fourni que pour les transports.

L'annexe devrait être plus explicite sur la façon dont sera assurée l'interface voirie/transport, et les mesures prises ou envisagées pour gérer au mieux cet interface.

Réponse de l'Agglomération :

Le PDU prévoit dans son annexe accessibilité un renforcement du suivi des PAVE communaux, de la coordination des différents documents de planification (schéma directeur d'accessibilité des transports urbains, PAVE) et du rôle de la commission intercommunale d'accessibilité pour les personnes handicapées qui dresse notamment le constat d'accessibilité de la voirie et des transports urbains.

L'activité de la commission intercommunale d'accessibilité constitue l'interface qui permet d'analyser les problématiques d'accessibilité à la fois en termes de voirie et de transport. Les réunions de cette commission au cours desquelles sont débattues et soumises des propositions et sont établis des bilans permettront d'alimenter le suivi du PDU.

9-La sécurité routière

Dans le projet de PDU, le diagnostic (pièce n° 1, partie 2) repose sur les données accidentologiques (partie 2.3.3) de la période 2007-2011 et des données trafic (partie 2.3.4) de 2012 qui paraissent obsolètes en ce qui concerne notamment la rocade d'Albi dont le doublement intégral s'est terminé en 2015. Aussi, vous trouverez, en annexe, la carte de répartition des accidents sur le périmètre de la communauté d'agglomération pour la période 2011-2015, réalisée par l'observatoire départemental de la sécurité routière, afin de compléter les données du diagnostic et d'actualiser les axes et les points sensibles en matière d'accidents corporels.

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération prend acte de l'obsolescence des données accidentologiques (en raison d'un diagnostic réalisé en 2013) et intégrera la nouvelle carte dans la version finale du PDU.

Dans le paragraphe 2.3.3, l'amélioration de la sécurité routière de la pièce n°1 et de la pièce n° 4, il est stipulé que « l'observatoire de la sécurité routière de la préfecture réalise chaque année un suivi de l'accidentalité sur le territoire ». Il serait préférable d'indiquer : « les données relatives à l'accidentalité corporelle sont disponibles annuellement auprès de l'observatoire départemental de la sécurité routière de la direction départementale des territoires du Tarn »

Réponse de l'Agglomération :

Les pièces 1 et 4 seront modifiées selon la remarque ci-dessus.

10-Le volet routier

Au titre de la sécurisation des entrées de bourg et des zones à risques, il convient de rappeler l'opération de sécurisation de la RN 88 entre les giratoires de l'Arquipeyre et de l'Hermet. Le projet de bretelle de Lescure d'Albigeois, qui fait l'objet d'un emplacement réservé au nom de l'État dans le PLU actuel, n'est pas mentionné dans le projet de PDU.

Réponse de l'Agglomération :

Dans le cadre de l'élaboration du PDU de l'Albigeois, les services de l'Etat ont été interrogés et ont transmis dans le porter à connaissance les enjeux auxquels le PDU de l'Albigeois devait répondre. La DIRSO et la DREAL ont fait part de leurs projets concernant les infrastructures routières dont l'Etat assure la gestion à court, moyen et long terme. Ces projets portaient sur les opérations de doublement de la rocade et les aménagements de sécurité de Lescure dans l'objectif « d'optimiser l'écoulement du trafic véhicules légers et poids lourds avec le maximum de sécurité et de fluidité, tout en assurant la sécurité des autres usagers (riverains, piétons, cycles...) ». Le projet de bretelle de Lescure d'Albigeois n'est pas mentionné par la DREAL dans le porter à connaissance et n'a pas été soulevé par les services de l'Etat lors des différents comités techniques ou de pilotage. Les délais pour ce projet ne sont vraisemblablement pas compatibles avec ceux du PDU. Cependant lors des réunions de travail sur les aménagements de sécurité de Lescure, les services de l'Etat ont précisé que ces aménagements ne remettaient pas en question la bretelle de Lescure.

L'agglomération est actuellement très attentive à la réalisation des travaux de sécurisation de la traversée de Lescure ; elle est partie prenante avec le département des réunions techniques et des débats financiers organisés par l'Etat sur ce projet.

Avis de l'Agence Régionale de Santé Occitanie

La directrice générale de l'ARS Occitanie (par délégation, le directeur délégué départemental du Tarn) a fait part de ses remarques dans son avis du 16 février 2017 :

Forme du document

Réponse de l'Agglomération :

Voir la réponse supra apportée à l'avis de l'Etat.

Les données

Les données de l'état initial de l'environnement datent de 2011

Réponse de l'Agglomération :

Les données réactualisées ont été intégrées dans le document final.

Enjeu santé et cadre de vie favorable à la santé

L'enjeu sur la santé mériterait d'être davantage mis en exergue dans le PDU

Réponse de l'Agglomération :

L'évaluation des impacts du PDU sur l'environnement a été complétée par un volet santé.

Qualité de l'air

Réponse de l'Agglomération :

L'Etat Initial de l'Environnement a été mis à jour.

Prévention du bruit

Le dossier aurait mérité d'être approfondi sur l'influence sonore et l'impact sur la santé de la mise en œuvre du PDU

Réponse de l'Agglomération :

L'évaluation des impacts a été complétée sur le thème des impacts sanitaires du bruit.

Action éducative

Le PDU aurait mérité qu'une fiche action (n°37 axe 4) soit dédiée à l'information, la sensibilisation et à la pédagogie sur le thème « nos choix / nos déplacements / notre santé »

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération n'a pas fait le choix de dédier une fiche action uniquement sur ce thème, mais elle l'intégrera dans les opérations déclinant la fiche n°35 : valoriser les alternatives à la voiture en ville par une communication volontaire

Lutte contre les espèces exotiques envahissantes – Prévention de l'infestation des espèces végétales à pollen allergisant

L'ambroisie est une plante colonisatrice qui se développe sur tous les terrains où elle ne rencontre pas de concurrence trop vive notamment en bordure des routes. Certaines mesures prévenant l'infestation de ces plantes peuvent être intégrées dans le PDU comme la végétalisation rapide des terres nues, l'entretien des espaces verts des zones de chantier...

Par ailleurs, le PDU doit intégrer la recommandation de diversifier les espèces dans l'aménagement des haies par exemple le long des pistes cyclables et piédestres afin de contribuer à améliorer la santé des populations sensibles à certains pollens (cyprés, thuyas).

Réponse de l'Agglomération :

Dans la mesure où l'action de mise en œuvre d'une piste cyclable ou d'un aménagement piétons n'engendre pas d'impact négatif sur la biodiversité et la trame verte et bleue, il n'est pas jugé pertinent de définir des règles ayant un objectif strictement mélioratif et qui amèneraient à considérer le PDU comme une opportunité.

Il a été rajouté dans la fiche concernée, la recommandation suivante : « Les aménagements cyclables et piétons, 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 ».

Eau destinée à la consommation humaine

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération prend note des recommandations de l'ARS.

Avis de la direction départementale des finances publiques du Tarn

Le directeur départemental des finances publiques du Tarn a fait part de ses remarques dans son avis du 24 janvier 2017 :

Le directeur des finances publiques du Tarn souligne la faible desserte du centre des finances d'Albi situé au 209 rue du Roc et précise qu'une vraie desserte à partir du centre-ville par bus est indispensable d'autant plus qu'en l'absence de transport en commun, les usagers du CfiP d'Albi (...) stationnent de manière anarchique sur les trottoirs de la rue du Roc.

Réponse de l'Agglomération :

Depuis septembre 2016, pour faire suite notamment à une rencontre avec les représentants de la DDFP, l'Agglomération a mis en place une ligne de bus qui dessert le centre des finances publiques d'Albi rue du Roc et qui est reliée directement au centre-ville (boulevard Andrieu).

Avis de la direction départementale de la sécurité publique du Tarn

Le directeur départemental de la sécurité publique du Tarn a fait part de l'absence de commentaire particulier dans son avis du 24 janvier 2017.

Avis de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi Occitanie

Le responsable de l'unité territoriale du Tarn a fait part de l'absence d'éléments susceptibles d'apporter une plus-value dans l'élaboration du PDU de l'Agglomération dans son avis du 6 février 2017.

Avis de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Le directeur régional adjoint a fait part de ses remarques dans son avis du 3 avril 2017 :

Le projet mentionne l'objectif de réduction des GES pour le secteur transports du SRCAE de -13% et des objectifs nationaux par le PCAET (-14%).

La partie « ambition » du PDU ne mentionne pas d'objectifs chiffrés (p68) ni dans les objectifs stratégiques ; les objectifs de report modal mériteraient d'être traduits en réduction de GES et mentionnés dans le rapport. Ce point doit être clairement affiché et argumenté. Le volet consommation d'énergie n'est pas évoqué. L'analyse comparative des scénarios (page 21 du rapport environnemental) pour le scénario retenu 2b prévoit une baisse de 5,1% des émissions de GES. Le manque d'éléments ne permet pas de mettre en perspective ces données pour estimer l'efficacité des mesures proposées.

Réponse de l'Agglomération :

S'agissant de la consommation d'énergie et des émissions de GES.

Des calculs complémentaires ont été réalisés et intégrés dans la version finale du rapport environnemental. Ces calculs :

- intègrent le modèle d'évolution du parc roulant élaboré pour les estimations d'évolution des polluants atmosphériques aux estimations en matière d'énergie-climat ;
- fournissent les estimations d'évolution des consommations d'énergie, non détaillées dans le rapport environnemental

A cet effet, et plutôt que d'estimer l'évolution des émissions de GES et de consommations d'énergie sur la base d'un ratio constant (choix méthodologique du rapport environnemental pour l'estimation des évolutions d'émissions de GES), nous avons préalablement évalué l'évolution des consommations brutes liées aux déplacements, en litres de carburant et en kWh consommés, en prenant en compte le renouvellement du parc. Nous avons donc complété l'analyse à parc roulant constant présentée dans le rapport environnemental, par une analyse à parc roulant évolutif.

L'évaluation environnementale du PDU, en plus des estimations déjà effectuées dans le rapport environnemental soumis à l'enquête publique (évolution des GES à parc roulant constant), proposera dans sa version finale une estimation de l'évolution des consommations d'énergie à parc roulant constant et à parc roulant évolutif, ainsi qu'une estimation de l'évolution des émissions de GES à parc roulant évolutif.

Résultats des estimations de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de GES à parc roulant constant et à parc roulant évolutif à l'horizon 2026 :

	Consommations d'énergie	Emissions de GES
Parc roulant constant	-7.5%	-5,3%
Parc roulant évolutif	-20%	-29%

Les réductions estimées à parc roulant constant sont peu ou prou celles qui sont uniquement liées aux effets du PDU. En effet, le PDU ne peut agir que très indirectement sur le rythme de renouvellement du parc roulant et sur les choix technologiques des

particuliers et des professionnels. Seule la flotte de bus sera renouvelée (action 21), mais le choix a été fait de réfléchir à parc roulant constant également pour les bus afin d'isoler totalement la dimension modale des déplacements.

Du point de vue méthodologique, voici comment ont été construites ces estimations (cette méthodologie est présentée dans l'annexe 1 du présent document et sera intégrée dans la version mise à jour du rapport environnemental):

Estimations à parc roulant constant :

- Consommations d'énergie : répartition du parc roulant par type de motorisation (essence/diesel, motorisations alternatives à 0%), application d'un ratio de consommation moyenne au 100km en 2015 et en 2025 (projections) par type de motorisation, conversion des consommations brutes en Tonnes équivalent carbone ;
- Emissions de GES : application d'un ratio moyen d'émissions de CO2 au kilomètre par type de véhicule.

Estimations à parc roulant évolutif :

- Consommations d'énergie : répartition du parc roulant actuel et projeté par type de motorisation (essence, diesel, hybride, hybride rechargeable et électrique) et norme EURO (ancienneté du parc), attribution d'une consommation moyenne au 100km par type de motorisation et norme EURO, conversion des consommations brutes en Tonnes équivalent carbone ;
- Emissions de GES : conversion des litres de carburant (essence et diesel séparément) et kWh consommés en Tonnes de CO2, sur la base des ratios communiqués par l'ADEME.

Ces calculs complémentaires attestent de la compatibilité du PDU avec le SRCAE, d'autant que ce dernier intègre dans ses objectifs les évolutions technologiques, comme celles du parc roulant.

Précision importante : le PDU de l'Agglomération albigeoise a la capacité à agir sur des déplacements majoritairement de courte distance, et sur un volume de kilomètres parcourus ou un nombre de déplacements proportionnels à la taille et à la démographie du territoire (16 communes, moins de 100 000 habitants).

Les objectifs portés à l'échelle nationale et régionale portent sur toute la chaîne de déplacements. Le principal levier de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de GES, pour ce qui est du déplacement de personnes, demeure la réduction des distances parcourues et donc la baisse des déplacements longue-distance, déplacements qui représentent la majorité des kilomètres parcourus sur le territoire national et régional.

Ainsi, le PDU doit chercher à accompagner le SRCAE et les engagements nationaux, dans une logique de compatibilité. Toutefois, son champ d'action est relativement réduit en comparaison avec ces deux échelles. Le PDU vise en effet les déplacements du quotidien de moyenne à courte distance.

On notera tout de même que le PDU cherche à s'intégrer et à jouer son rôle dans les politiques de mobilité régionale, en particulier sur les trajets interurbains de longue distance, en intégrant la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal.

La partie « ambition » du projet de PDU a été complétée au vu de ces éléments.

Le volet logistique relatif à l'organisation des conditions de l'approvisionnement de l'Agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales (horaires de livraison, aires de livraisons...) n'est pas développé. Les actions n°31-32 ne traitant que de l'aspect émissions pour les transports de biens.

Réponse de l'Agglomération :

L'agglomération ne disposait pas des données suffisantes pour développer spécifiquement ce point. Cependant l'analyse établie sur le volet environnemental intègre l'ensemble des émissions du territoire.

L'analyse a porté sur les incidences de livraisons de centres villes – la logistique concernant les zones d'activités extérieures n'a pas soulevé dans le diagnostic de problématique particulière hors une réflexion sur le fret.

En ce concerne le volet routier les actions 23 à 36 nécessitent des précisions.

Il est prévu la réalisation d'une étude permettant de clarifier la hiérarchisation du réseau de voies, de traiter de façon homogène les voiries et d'élaborer une meilleure organisation des déplacements pour réduire le trafic. Le partenaire Etat identifié dans la fiche action est la DREAL. Il convient d'associer en priorité la DIRSO, exploitant de la RN88. Pour l'étude relative à la définition d'un nouveau plan de jalonnement, le service de l'Etat partenaire à associer est également la DIRSO (et non la DREAL mentionnée dans la fiche action) qui élabore entre 2017 et 2019 un schéma directeur de signalisation de la RN88. Cette démarche associera les collectivités et devra être cohérente, en termes de calendrier et de contenu, avec le projet de jalonnement de la C2A.

Réponse de l'Agglomération :

Les fiches actions seront modifiées en conséquence.

Enfin au titre de la sécurisation des entrées de bourg et des zones à risques, il convient de rappeler l'opération de sécurisation de la RN88 entre les giratoires de l'Arquieyre et de l'Hermet, inscrite au CPER 2015-2020

Le projet de bretelle de Lescure, qui fait l'objet d'un emplacement réservé au nom de l'Etat dans le PLU actuel de cette commune, n'est pas du tout mentionné dans le projet de PDU : ce projet ancien permet de dévier la commune de Lescure à 2*2 voies par la RN88, grâce notamment à un nouveau pont sur le Tarn. Il n'est pas inscrit au CPER 2015-2020.

Au regard des grandes orientations, notamment un nouveau franchissement du Tarn au nord-ouest de l'agglomération, il conviendrait que le PDU précise la place du projet dans le schéma de voirie de l'agglomération.

Réponse de l'Agglomération :

Dans le cadre de l'élaboration du PDU de l'Albigeois, les services de l'Etat ont été interrogés et ont transmis dans le porter à connaissance les enjeux auxquels le PDU de l'Albigeois devait répondre. La DIRSO et la DREAL ont fait part de leurs projets concernant les infrastructures routières dont l'Etat assure la gestion à court, moyen et long terme. Ces projets portaient sur les opérations de doublement de la rocade et les aménagements de sécurité de Lescure dans l'objectif « d'optimiser l'écoulement du trafic véhicules légers et poids lourds avec le maximum de sécurité et de fluidité, tout en assurant la sécurité des autres usagers (riverains, piétons, cycles...) ». Ces éléments étant actés et programmés, ils ont été pris en compte mais n'apparaissent pas dans le plan d'actions du PDU en cours.

Le projet de bretelle de Lescure d'Albigeois n'est pas mentionné par la DREAL dans le porter à connaissance et n'a pas été soulevé par les services de l'Etat lors des différents comités techniques ou de pilotage pour qu'il soit inscrit au titre des études dans le projet de PDU. Les délais pour ce projet ne sont vraisemblablement pas compatibles avec ceux du PDU. Cependant lors des réunions de travail sur les aménagements de sécurité de Lescure, les services de l'Etat ont précisé que ces aménagements ne remettaient pas en question la bretelle de Lescure.

L'agglomération est actuellement très attentive à la réalisation des travaux de sécurisation de la traversée de Lescure ; elle est partie prenante avec le département des réunions techniques et des débats financiers organisés par l'Etat sur ce projet.

La réalisation de la bretelle de Lescure répond à des enjeux de contournement prenant en compte des évolutions de trafic à des échelles régionales et nationales dont seul l'Etat peut en garantir la fiabilité. Les éléments de continuité du trafic entre Rodez et Toulouse ont été évoqués en réunion technique des différents partenaires avec l'Etat qui a les cartes en main et l'entière responsabilité des aménagements à définir à long terme pour y répondre.

Les études et la réalisation de ces aménagements dépassent la temporalité du PDU en cours. L'emplacement réservé de la bretelle est cependant mentionné dans les documents d'urbanisme au titre de l'Etat qui en reste le garant.

Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

La MRAe Occitanie a formulé les recommandations suivantes :

Compléter le rapport environnemental conformément aux exigences définies par le R122-20, en particulier avec une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, un résumé non technique portant sur l'évaluation environnementale, et une organisation clarifiée des informations entre le projet de PDU et le rapport environnemental.

Réponse de l'Agglomération :

Une note relative à l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 a été annexée au rapport environnemental.

Une version plus synthétique du résumé non technique a été élaborée et jointe au projet final.

Améliorer la qualité des illustrations dans le dossier qui sera porté à la consultation du public.

Par ailleurs, le dossier mériterait d'être complété de cartes/schémas synthétiques et plus précis sur les enjeux forts du territoire ou encore les actions envisagées. De tels schémas ou cartes sont des outils de communication importants et permettraient d'appréhender le plan dans son ensemble.

Réponse de l'Agglomération :

Un atlas cartographique a été ajouté au dossier d'enquête publique avant son démarrage. Il figure dans la version finale du PDU.

Clarifier la définition des termes « enjeux », « objectifs », « leviers » et « actions » et de veiller à ce que ces termes soient employés de manière cohérente entre les différentes pièces du dossier.

Cet effort de clarification devra également inclure une identification, une hiérarchisation et une localisation des enjeux environnementaux faisant référence à l'état initial de l'environnement. Ces enjeux hiérarchisés doivent servir de base à l'évaluation des incidences, qui doit être déclinée à l'échelle de l'action du PDU par thématique et territoire.

Réponse de l'Agglomération :

Les objectifs définis dans les différentes thématiques de l'Etat Initial de l'Environnement ont été pensés comme des enjeux. Il s'agit d'une maladresse de vocabulaire. La version finale du document lève toute ambiguïté à ce sujet.

La hiérarchisation des enjeux a été faite en distinguant des enjeux prioritaires et des enjeux secondaires.

Lors de l'élaboration du PDU, nous ne sommes pas passés par l'étape de définition d'objectifs environnementaux. Ce sont les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité qui ont guidé le travail, les problématiques environnementales n'étant pas sources de problèmes sanitaires majeurs. L'environnement a servi d'indicateur pour évaluer l'efficacité des mesures prises.

D'un point de vue du vocabulaire utilisé dans l'évaluation environnementale, il est précisé que nous considérons comme :

- Leviers : toutes les politiques publiques et phénomènes permettant d'agir sur les conséquences environnementales des déplacements
- Actions : la concrétisation des leviers en mesures opérationnelles

Compléter et préciser les mesures environnementales sur la base de l'évaluation des incidences complétée.

Réponse de l'Agglomération :

La mesure a vocation à seulement aiguiller les actions du PDU, à les cadrer et à leur imposer des conditions de mise en œuvre. Les mesures peuvent donner lieu à des actions particulières, dans la mesure où elles seront développées et rendues opérationnelles par l'Agglomération, en parallèle des actions inscrites dans le plan d'actions du PDU.

Intégrer les mesures environnementales aux actions du PDU plutôt que seulement mentionnées dans le rapport environnemental

Réponse de l'Agglomération :

Les mesures environnementales sont incluses dans les fiches de la version finale du plan d'actions.

Présenter les actions déjà engagées dans une actualisation de l'état initial ou soient clairement identifiées dans le programme d'actions.

Réponse de l'Agglomération :

Les actions déjà engagées depuis 2011 dont certaines sont réalisées constituent le scénario 1 du PDU. Elles sont notamment précisées dans la partie consacrée à l'analyse comparative des scénarios (page 7).

L'intégration de ces actions dans le plan d'action n'a pas été retenue afin d'éviter toute confusion pouvant nuire à la visibilité du projet de PDU.

Compléter l'état initial de l'environnement sur l'activité ferroviaire de l'agglomération et ses incidences pour le développement du territoire ainsi que sur l'accessibilité du centre-ville, l'attractivité du site Unesco, l'organisation du stationnement et le trafic de transit.

Réponse de l'Agglomération :

La question de l'activité ferroviaire et de ses incidences pour le développement du territoire entre dans une logique socio-économique à l'échelle de la Région. C'est la raison pour laquelle ce point précis n'a pas été développé dans l'état initial de l'environnement du PDU.

Cependant, cette problématique, que ce soit en termes d'accessibilité et d'attractivité du centre-ville ou d'organisation du stationnement et du transit, fera l'objet d'un traitement dans le cadre de l'élaboration du pôle d'échanges multimodal qui sera réalisé en partenariat avec la Région, le Département, la SNCF et la ville d'Albi.

Vu l'importance de la cohérence urbanisme-transport pour la maîtrise de la mobilité sur le territoire, prendre en compte les orientations définies dans le SCoT de l'Albigeois en cours de révision, arrêté en décembre 2016.

Réponse de l'Agglomération :

Le PDU a été élaboré sur la base légale du SCOT approuvé en 2011, en vigueur au moment de son arrêt en décembre 2016. Néanmoins, il a été tenu compte des éléments connus de la révision du SCOT afin de s'assurer de la cohérence des actions et de la compatibilité entre le PDU et le SCOT révisé.

Le SCOT fixe la stratégie en visant un développement équilibré de notre territoire ainsi qu'un renforcement de la cohérence des différents politiques publiques. Le DOO fixe les orientations générales d'aménagement. Les prescriptions A16 à A25 concernent plus particulièrement la mobilité des biens et des personnes.

Les actions du PDU de l'agglomération sont compatibles avec le DOO du SCOT en cours de révision.

Evoquer la démarche de « Territoire à énergie positive pour la croissance verte », pour laquelle le pôle territorial de l'Albigeois et des Bastides a été désigné lauréat par le Ministère de l'environnement, notamment en ce qui concerne les actions prévues sur la mobilité.

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération est lauréate de l'appel à projets Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte.

Le programme retenu dans le cadre des conventions TEPCv comprend plusieurs actions figurant dans le PDU :

- Acquisition de bus hybrides
- Acquisition de véhicules électriques pour les services communautaires et installation de bornes de recharge
- Réalisation d'une étude de faisabilité pour la création de pôles d'échanges multimodaux à la Gare-Albi ville et la gare routière Albi-Jean Jaurès
- Création d'un itinéraire de découverte et de sensibilisation à la préservation des paysages de la communauté d'agglomération
- Achat et pose de 7 bornes d'information voyageurs transports urbains
- Achat de vélos électriques pour créer un nouveau service vélo

Toutes ces actions bénéficient d'un soutien financier important de l'Etat qui facilitera leur mise en œuvre.

Mettre en place un tableau de bord de suivi du PDU à la fois plus resserré autour d'un nombre restreint d'indicateurs, en vue de garantir sa faisabilité, mais également enrichi pour ce qui a trait au suivi des thématiques environnementales plus directement touchées par les actions du PDU (consommation d'espaces, report modal, émissions de polluants, imperméabilisation ...). Pour cela, la réalisation d'une nouvelle EDVM à l'issue du PDU et le diagnostic énergie émissions des mobilités (DEEM) apparaissent comme des sources à mobiliser pour l'évaluation du PDU après son approbation.

Réponse de l'Agglomération :

Compte tenu de la diversité des actions (travaux, services, fournitures, études), les indicateurs ont été classés selon 3 catégories :

- Effectivité : mise en place de la mesure et/ou des moyens
- Efficacité : résultat des actions
- Efficience : résultat entre les moyens mis en œuvre et les résultats obtenus

Le nombre d'indicateurs peut sembler élevé mais demeure pertinent pour un suivi fin du plan d'actions.

Par ailleurs, la liste d'indicateurs est transversale et servira à d'autres dispositifs de suivi que celui du PDU.

Toutefois, dans un souci de simplification, l'Agglomération propose de retenir pour les évaluations annuelles les seuls indicateurs d'efficacité figurant dans le rapport car ils illustrent le mieux les effets du PDU : Modes de déplacements (qualité et fréquentation du réseau de bus, évolution du nombre de cyclistes et de l'utilisation des services, ...), évolution du trafic automobile (comptages, vitesses), qualité de l'air, accidentologie. Des indicateurs liés aux thématiques environnementales ont également été intégrés dans le nouveau tableau de suivi de suivi.

De plus, l'Agglomération, dans le cadre de son projet de territoire CAP2030, souhaite établir un tableau de bord global croisant l'ensemble de ses politiques publiques sous la forme d'un observatoire du territoire. C'est à cette occasion que seront retravaillés et sélectionnés les indicateurs majeurs.

Enfin, le PDU prévoit la réalisation d'une nouvelle Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) qui donnera une indication précise de la pratique des déplacements et de l'évolution depuis 2011.

S'agissant particulièrement du bruit, l'indicateur proposé devra être précisé et disposer d'une valeur initiale de référence.

Réponse de l'Agglomération :

En ce qui concerne l'indicateur sur le bruit, le plus approprié est le nombre d'habitant exposé à des dépassements de valeur limite de bruit sur 24h (indicateur $L_{den} > 68dB(A)$) et de nuit (indicateur $L_n > 62 dB(A)$). La valeur de référence est fournie dans l'Etat initial de l'environnement mis à jour.

La fiche action n°26 prend en compte le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'Agglomération adopté en novembre 2015.

Apporter des compléments soient sur les limites de l'état initial de l'environnement, les sources de données et les méthodologies utilisées notamment pour les projections de déplacements à l'horizon 2026 (modèle numérique, source des données, hypothèses).

Réponse de l'Agglomération :

Une note relative à la méthode d'évaluation des impacts du PDU sur les parts modales est jointe dans le rapport final.

En ce qui concerne les limites de l'état initial de l'environnement et les sources de données, il convient d'apporter les précisions suivantes :

L'Etat initial de l'environnement, élaboré une première fois en 2013, a fait l'objet d'une mise à jour en 2017 afin de consolider le dossier de PDU avant son approbation et de repartir d'une situation territoriale plus proche de la réalité. Les mises à jour se sont essentiellement concentrées sur les thématiques prioritaires, à savoir la qualité de l'air, le bruit et le volet énergie-climat.

La première des difficultés, pour élaborer puis mettre à jour cet état initial, fut la disponibilité et l'exhaustivité des données. Faute de disposer d'un état des lieux précis et

récent de son territoire, l'Agglomération dépendait pour son PDU de porteurs de données multiples qui n'ont pas tous pu répondre favorablement aux demandes de données et de compléments. Lors du démarrage de l'étude et de la mise à jour de l'état initial, aucune procédure de planification à l'échelle communautaire type PLUi n'était lancée, travail qui aurait pu servir de base pour l'état initial.

On notera également l'ancienneté de certaines données et études dont les mises à jour sont programmées à plus ou moins court termes. C'est le cas des données de modélisation de bruit ou encore du SCoT.

Pour alimenter l'état initial de l'environnement, nous avons fait appel à quelques partenaires institutionnels incontournables :

- L'Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées
- L'Observatoire Régional de l'Energie de Midi-Pyrénées
- La Direction Départementale des Territoires, en particulier pour les données relatives au bruit routier.

Une partie des données mobilisées dans le rapport environnemental du PDU sont issus de plans et programmes en vigueur sur le territoire albigeois qui ont pu alimenter le PDU directement ou indirectement. C'est le cas :

- Du PCET
- Du SCoT du Grand Albigeois
- Du Schéma Régional de Cohérence Ecologique de Midi-Pyrénées

Conforter les qualités opérationnelles du dossier en apportant notamment des compléments sur la localisation et l'échéance de mise en œuvre des actions prévues mais aussi le volet financier insuffisamment explicite et qui mériterait a minima d'être complété par un tableau récapitulatif des budgets prévisionnels associés.

Réponse de l'Agglomération :

S'agissant de la localisation des actions envisagées dans le cadre du PDU, chaque fiche précise ces éléments lorsqu'ils sont identifiés.

A ce stade, plusieurs actions sont localisées : PEM Albi-ville, parcs relais, parcs de co-voiturage, schéma directeur cyclable, voies bus, dispositifs de priorisation des bus aux feux tricolores.

D'autres actions liées à la réalisation d'infrastructures doivent faire l'objet d'études spécifiques pour préciser leur localisation : ouvrage de franchissement du Tarn, voies express vélos, aménagements spécifiques liés à l'étude en cours sur la RD612.

S'agissant du volet financier.

Le dossier de projet PDU soumis à enquête a été complété avant le démarrage de l'enquête publique par un document annexe intitulé « Coûts Prévisionnels » dans lequel 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.

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 qui relèvent des investissements courants annuels de la collectivité sur son patrimoine de voirie.

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

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

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.

Les recettes financières attendues n'ont pas été intégrées dans ce bilan compte tenu des nombreuses incertitudes sur les programmes d'aide et l'éligibilité des actions, sur les niveaux d'interventions, l'évolution du contexte financier des collectivités et des autres partenaires.

Apporter des précisions sur le calcul des effets du PDU sur les kilomètres parcourus, les émissions de polluants et de CO2 ainsi que sur la consommation d'énergie, qui ne sont pas quantifiés.

Ces éléments doivent permettre de mieux justifier la compatibilité du PDU avec les objectifs du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), du plan climat-air énergie territorial (PCET) et de la loi sur la transition énergétique (diminution de 29 % des GES dans les transports à l'horizon 2024-2028 par rapport à 2013).

Réponse de l'Agglomération :

S'agissant des effets du PDU sur les kilomètres parcourus.

Une note relative à la méthode d'évaluation des impacts du PDU sur les parts modales est jointe dans le rapport final.

S'agissant de la consommation d'énergie et des émissions de GES.

Des calculs complémentaires ont été réalisés et intégrés dans la version finale du rapport environnemental. Ces calculs :

- intègrent le modèle d'évolution du parc roulant élaboré pour les estimations d'évolution des polluants atmosphériques aux estimations en matière d'énergie-climat ;
- fournissent les estimations d'évolution des consommations d'énergie, non détaillées dans le rapport environnemental

A cet effet, et plutôt que d'estimer l'évolution des émissions de GES et de consommations d'énergie sur la base d'un ratio constant (choix méthodologique du rapport environnemental pour l'estimation des évolutions d'émissions de GES), nous avons préalablement évalué l'évolution des consommations brutes liées aux déplacements, en litres de carburant et en kWh consommés, en prenant en compte le renouvellement du parc. Nous avons donc complété l'analyse à parc roulant constant présentée dans le rapport environnemental, par une analyse à parc roulant évolutif.

L'évaluation environnementale du PDU, en plus des estimations déjà effectuées dans le rapport environnemental soumis à l'enquête publique (évolution des GES à parc roulant constant), proposera dans sa version finale une estimation de l'évolution des consommations d'énergie à parc roulant constant et à parc roulant évolutif, ainsi qu'une estimation de l'évolution des émissions de GES à parc roulant évolutif.

Résultats des estimations de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de GES à parc roulant constant et à parc roulant évolutif à l'horizon 2026 :

	Consommations d'énergie	Emissions de GES
Parc roulant constant	-7.5%	-5,3%
Parc roulant évolutif	-20%	-29%

170928-DEL2017_168-DE

Les réductions estimées à parc roulant constant sont peu ou prou celles qui sont uniquement liées aux effets du PDU. En effet, le PDU ne peut agir que très indirectement sur le rythme de renouvellement du parc roulant et sur les choix technologiques des particuliers et des professionnels. Seule la flotte de bus sera renouvelée (action 21), mais le choix a été fait de réfléchir à parc roulant constant également pour les bus afin d'isoler totalement la dimension modale des déplacements.

Du point de vue méthodologique, voici comment ont été construites ces estimations (cette méthodologie est présentée dans l'annexe 1 du présent document et sera intégrée dans la version mise à jour du rapport environnemental):

Estimations à parc roulant constant :

- Consommations d'énergie : répartition du parc roulant par type de motorisation (essence/diesel, motorisations alternatives à 0%), application d'un ratio de consommation moyenne au 100km en 2015 et en 2025 (projections) par type de motorisation, conversion des consommations brutes en Tonnes équivalent carbone ;
- Emissions de GES : application d'un ratio moyen d'émissions de CO2 au kilomètre par type de véhicule.

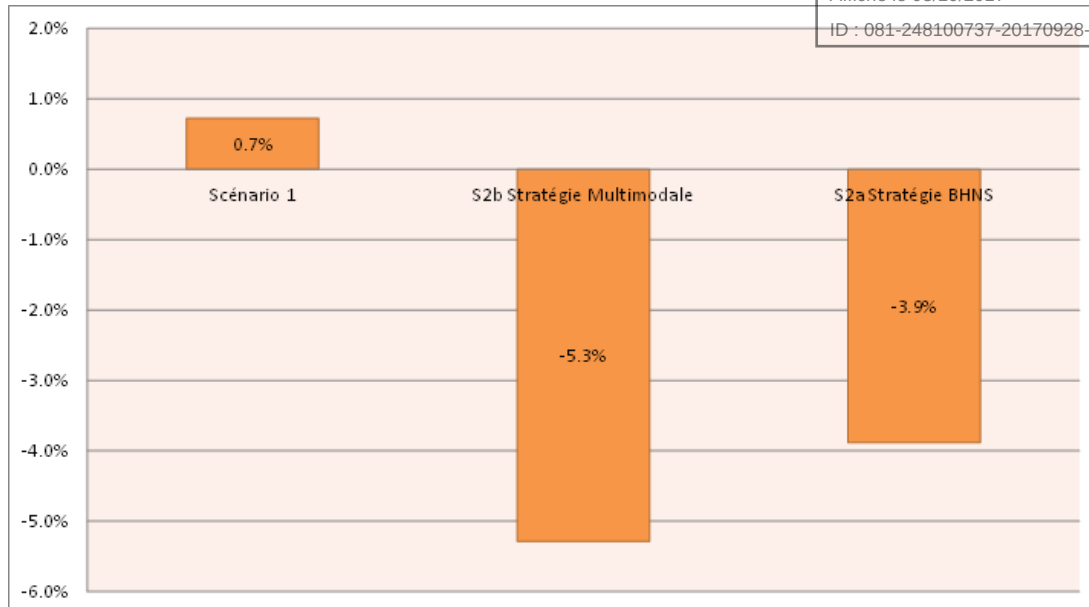
Estimations à parc roulant évolutif :

- Consommations d'énergie : répartition du parc roulant actuel et projeté par type de motorisation (essence, diesel, hybride, hybride rechargeable et électrique) et norme EURO (ancienneté du parc), attribution d'une consommation moyenne au 100km par type de motorisation et norme EURO, conversion des consommations brutes en Tonnes équivalent carbone ;
- Emissions de GES : conversion des litres de carburant (essence et diesel séparément) et kWh consommés en Tonnes de CO2, sur la base des ratios communiqués par l'ADEME.

S'agissant du différentiel de chiffres concernant les émissions de CO2.

La différence provient du mode de calcul des émissions des transports collectifs et de l'affinage des hypothèses. Le mode de calcul a été affiné durant la phase projet. (dans un cas calculé par déplacement en BUS et dans l'autre par km bus parcourus, donc directement liés aux facteurs d'émissions des véhicules). La valeur de référence à conserver est 5.3%. Les valeurs 5.1% seront supprimées des rapports.

Cette évolution du mode de calcul impacte également le scénario BHNS. (nouveau graphique comparatif ci-dessous).



S'agissant des particules fines.

Les données et calculs présentés dans l'analyse des impacts du PDU sur l'environnement en matière de particules fines raisonnent en particules fines totales (PM_{tot}), associant les particules fines d'un diamètre minimum de 10µm (PM₁₀) et celle d'un minimum de 2,5µm (PM_{2.5}).

Préciser l'évaluation des incidences du PDU sur le bruit, particulièrement dans les secteurs de « points noirs » identifiés dans l'état initial, et au niveau des axes routiers qui subissent une hausse de trafic. Il conviendrait de préciser les mesures envisagées au regard des « objectifs » affichés en fin d'état initial et d'établir des indicateurs pertinents comme le nombre d'habitants exposés au bruit, qui permettrait de mieux appréhender le traitement réservé à cet enjeu susceptible d'impacter la santé des populations concernées.

Réponse de l'Agglomération :

L'état initial de l'environnement mis à jour précise les axes à enjeux en matière de bruit sur le territoire. Le PPBE adopté en 2015 n'identifie par formellement de PNB. Pour ce qui est des axes à enjeux, le PDU s'engage :

- A réduire les vitesses et à reprendre le profil de la voirie, laissant plus de place aux vélos et aux piétons sur la rue de la République
- A rénover le revêtement de l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Pour rappel, le développement des voies réservées en cœur d'agglomération, en particulier sur les axes problématiques en matière de nuisances sonores, aura pour effet de déconcentrer les flux et d'apaiser ces axes.

Les impacts du PDU en matière de bruit sur les axes identifiés comme potentiellement soumis à des hausses de flux n'ont pas été formellement analysés. Les hausses de trafic ne sont pas précisées, tant les phénomènes de report de circulation sont complexes à estimer. Aucun modèle de trafic n'a été utilisé pour L'élaboration du PDU n'a pas été accompagnée d'une modélisation de trafic qui aurait pu apporter des premières réponses sur ce sujet. Cependant, à la suite de la hiérarchisation de la voirie et du plan de circulation (action 23), l'agglomération pourra évaluer les reports de trafic engendrés. L'étude de hiérarchisation devra prévenir ce genre de phénomène. Dans le cas où les nuisances sonores seraient en augmentation sur certains axes, les mesures suivantes pourront être prises (à adapter en fonction des configurations) :

- Modification du plan de circulation
- Réduction des vitesses
- Interdiction de circulation aux poids lourds
- Réfection du revêtement de la chaussée

Par ailleurs, l'indicateur sur le bruit le plus approprié est le nombre d'habitant exposé à des dépassements de valeur limite de bruit sur 24h (indicateur Lden > 68dB(A)) et de nuit (indicateur Ln > 62 dB(A)). La valeur de référence est fournie dans l'Etat Initial de l'Environnement mis à jour.

La question du bruit sera enfin liée à terme à une mise à jour du PPBE de l'agglomération. Le futur PPBE devra faire l'objet d'un travail d'identification des points noirs de bruit approfondi (identification des bâtiments et du nombre de personnes exposés par rue, cartographie des bâtiments inclus dans la zone d'exposition au-delà de 68dB(A) sur 24 et 62 dB(A) la nuit).

Préciser la programmation des aménagements relatifs au traitement de la sécurité routière.

Réponse de l'Agglomération :

La programmation pluri-annuelle des aménagements relatifs au traitement des axes ou points accidentogènes n'est pas établie à ce jour. Elle sera établie à l'issue de l'étude sur la hiérarchisation du réseau routier (action 23) en lien avec les services du département et de l'Etat.

Traduire concrètement au sein du projet de PDU du principe de cohérence urbanisme-transport prochainement affirmé dans les prescriptions A24 et A25 du SCOT en cours de révision.

Réponse de l'Agglomération :

Le PDU a été élaboré sur la base légale du SCOT approuvé en 2011, en vigueur au moment de son arrêt en décembre 2016. Néanmoins, il a été tenu compte des éléments connus de la révision du SCOT afin de s'assurer de la cohérence des actions et de la compatibilité entre le PDU et le SCOT révisé.

Le SCOT fixe la stratégie en visant un développement équilibré de notre territoire ainsi qu'un renforcement de la cohérence des différents politiques publiques. Le DOO fixe les orientations générales d'aménagement. Les prescriptions A24 et A25 concernent plus particulièrement la cohérence urbanisme-transport.

Les actions du PDU de l'agglomération sont compatibles avec le DOO du SCOT en cours de révision.

Les principes d'aménagements en matière de déplacements sont définis dans le PDU mais ne peuvent, pour certains, faire l'objet de traduction concrète puisqu'ils sont repris dans le cadre du PLUI en cours d'élaboration. Les études prospectives intégreront et conditionneront parfois les zonages du PLUI.

Prendre mieux en compte dans le programme d'actions du projet de PDU les enjeux environnementaux notamment dans le domaine de la biodiversité, de l'eau, des risques naturels et des paysages. En premier lieu, l'évaluation des incidences du projet de PDU sur ces thématiques mérite d'être complétée.

Réponse de l'Agglomération :

Il existe d'autres plans, programmes et démarches locales favorisant la prise en compte de ces thématiques. Le PDU s'inscrira dans ces démarches pour limiter ses impacts sur

la biodiversité, l'eau et les paysages, voire pour constituer un levier d'impacts positifs. On citera notamment le Plan de Paysage, le plan de gestion UNESCO. En l'absence de données précises sur les impacts des déplacements sur la biodiversité, l'eau et les paysages, il n'était pas possible de définir des actions précises, ni des mesures appropriées.

L'Etat Initial de l'Environnement s'est positionné comme un révélateur de problématiques dans ces domaines, afin d'alimenter les réflexions portées dans d'autres domaines de politiques publiques de l'Agglomération. En cela, le PDU n'est pas porteur d'actions particulières sur ces sujets.

Avis Région Occitanie

La Région qui s'est réunie en commission permanente le 24 mars 2017 a émis un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains dans un courrier du 24 avril 2017, sous réserve de la prise en compte des remarques formulées en annexe et ci-dessous :

- la définition et la structuration d'un Pôle d'Echanges Multimodal autour du site de la gare d'Albi Ville doit se faire en étroite collaboration et concertation avec la Région Occitanie ;

- la coordination et la concertation en matière de politique de transport doit être renforcée avec la Région Occitanie, en particulier sur les aspects favorisant l'intermodalité entre les réseaux urbains et non-urbains (ferroviaires et routiers).

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération a rencontré les services de la Région pour la réalisation du pôle multimodal afin de définir les modalités de travail en commun sur ce dossier. La collaboration est en cours et la Région sera membre du comité de pilotage de l'étude.

Dans le cadre du volet transport du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), les services de la Région ont rencontré les services de l'Agglomération le 23 juin 2017 pour faire le point sur les coopérations à conduire sur le volet transport. Cette rencontre a permis d'aborder l'ensemble des points soulevés dans l'annexe jointe à l'avis de la Région. La coordination et la concertation sont en cours.

Avis Département du Tarn

La directrice générale adjointe des services techniques du Département du Tarn a émis un avis sur le PDU en date du 27 mars 2017 assorti des remarques suivantes :

Ajout d'un site de covoiturage situé sur la commune de Puygouzon à proximité du giratoire de Garban sur la RD 612 pouvant répondre à une forte demande

Réponse de l'Agglomération :

L'agglomération a privilégié la réalisation d'un parking relais au niveau de l'échangeur de la route de Castres avec le RD 612 dans le planning de réalisation des parkings relais et de co-voiturage. Ce site présentant un plus fort potentiel au regard de sa localisation à proximité de la rocade.

Action 23 – intégrer la possibilité de réexaminer la domanialité de voies principales

Réponse de l'Agglomération :

Cette réflexion est incluse dans l'action n°23 et des échanges techniques entre l'Agglomération et le département ont déjà eu lieu sur cette thématique.

Prendre en compte dans les différentes actions la prise en compte de la gestion des eaux de ruissellement (qualitative et quantitative), la gestion des risques inondations et les effondrements des berges. Mesurer les impacts en matière de ruissellements lors de créations de voiries et zones imperméabilisées.

Réponse de l'Agglomération :

Si les problématiques hydrauliques ne sont pas explicitement prises en compte dans les actions du PDU, c'est avant tout parce que cela relève de la compétence assainissement locale, peu évidente à cibler dans le cadre d'un document de planification dédié aux mobilités. La mesure environnementale consistant à étudier toute possibilité de mutualiser les aires de stationnement avant d'en créer des nouvelles va dans ce sens. Cependant, afin de renforcer la vigilance, la version finale du PDU a été modifiée avec l'ajout de la mesure environnementale suivante pour les actions relatives à la création d'aires de covoiturage et de P+R :

« 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 zonage d'assainissement pluvial annexé au PLUI en matière de maîtrise des débits. Des dispositions adaptées devront être trouvées pour réduire au maximum les surfaces imperméabilisées (revêtements perméables ou semi-perméables) »

Plusieurs schémas directeurs pluviaux sont déjà existants sur le territoire, notamment sur le territoire de la ville d'Albi, permettant de prescrire les mesures nécessaires pour réduire les ruissellements lors des créations d'imperméabilisation. Le service hydraulique et assainissement lance par ailleurs la réalisation d'un schéma directeur pluvial communautaire en 2017 afin d'harmoniser les règles de gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales sur le territoire. Ce document sera annexé au PLUI.

Inscriptions des boucles de randonnées pédestres au PDIPR

Réponse de l'Agglomération :

L'Agglomération a bien prévu d'accompagner les communes de son territoire qui n'ont pas encore inscrit leur sentier au plan départemental des itinéraires de randonnée pédestre.

Continuité de la voie verte du « chemin des droits de l'homme »

Réponse de l'Agglomération :

Le prolongement de la voie verte du « chemin des droits de l'homme » vers le centre-ville d'Albi fait partie des axes prioritaires du schéma directeur cyclable. Des démarches ont été engagées auprès de SNCF réseau pour étudier la faisabilité d'une reconversion de l'embranchement ferroviaire de Ranteil en voie verte.

Plus globalement, l'Agglomération est en train de constituer progressivement des itinéraires qui permettront d'assurer une liaison entre la voie verte du « chemin des droits », la véloroute du Tarn et la future voie verte du « chemin noir » étudiée par le Département.

Mettre en avant l'utilité des réseaux de déplacements doux pour permettre de sortir de l'Agglomération vers les espaces naturels dans un objectif récréatif et de ressourcement.

L'Agglomération prend acte de cette remarque et valorisera également son réseau cyclable en ce sens.

Avis des communes**16 Communes de l'Agglomération**

Albi	Avis favorable - Délibération
Arthès	Avis réputé favorable
Cambon d'Albi	Avis favorable - Délibération
Carlus	Avis réputé favorable
Castelnau-de-Lévis	Avis réputé favorable
Cunac	Avis favorable - Délibération
Dénat	Avis réputé favorable
Lescure d'Albigeois	Avis favorable - Délibération
Le Séquestre	Avis réputé favorable
Fréjairolles	Avis réputé favorable
Marssac-sur-Tarn	Avis favorable - Délibération
Puygouzon	Avis favorable - Délibération
Rouffiac	Avis réputé favorable
Saint-Juéry	Avis réputé favorable
Saliès	Avis réputé favorable
Terressac	Avis réputé favorable

Dans leurs avis respectifs, les communes n'ont pas formulé de remarques ou d'observations particulières.