

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE L'ALBIGEOIS

Plan de Déplacements Urbains

Diagnostic, enjeux et objectifs

Dossier synthétique



La réalisation d'un plan de déplacements urbains volontaire pour l'albigeois

Une réflexion globale à l'échelle de l'agglomération destinée à :

- **Urbaniser de manière à favoriser les modes alternatifs**
 - Densité
 - Mixité
 - Perméabilité
 - Accessibilité par les modes alternatifs
- **Rendre moins réflexe l'usage de la voiture**
 - Organisation de la politique de stationnement (limité, payant, éloigné, plafonné en temps...)
 - Plans de circulation (canalisant les flux principaux et favorisant les modes doux)
 - Réduction des vitesses et des capacités
- **Rendre plus facile le recours aux modes alternatifs**
 - Partage de la voirie
 - Intermodalité facilitée
 - Services
 - Travail sur l'évolution des comportements



Les 5 enjeux approuvés par le Conseil communautaire

Le PDU participe à l'évolution du territoire albigeois en tant que :

- **territoire attractif**
où les ambitions publiques et privées s'accomplissent et positionnent l'Albigeois au rang des agglomérations les plus compétitives ;
- **territoire de cohésion sociale et de proximité**
qui favorise une accessibilité pour tous et vers tous les espaces urbains, péri urbains, et ruraux ;
- **territoire équilibré**
produit d'une planification urbaine responsable et cohérente avec ses objectifs démographiques et de maîtrise de consommation de l'espace ;
- **territoire attentif à la santé et à la sécurité des habitants, à la protection de l'environnement**
et favorisant les comportements responsables ;
- **territoire original et authentique**
où l'activité culturelle, l'enseignement, la recherche et l'innovation sont vecteurs d'un modèle associant développement local et rayonnement (inter)national.

Les enjeux du PDU identifiés par l'Etat

(porter à connaissance – juillet 2011)

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

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

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

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

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

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

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

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

5. La protection des citoyens

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

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

1.1 L'urbanisme

1.2 Les caractéristiques de la population

1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé

2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité

2.3 L'amélioration de la sécurité

2.4 La diminution du trafic

2.5 Le développement des modes alternatifs

2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales

2.7 L'organisation du stationnement

2.8 Le transport de biens

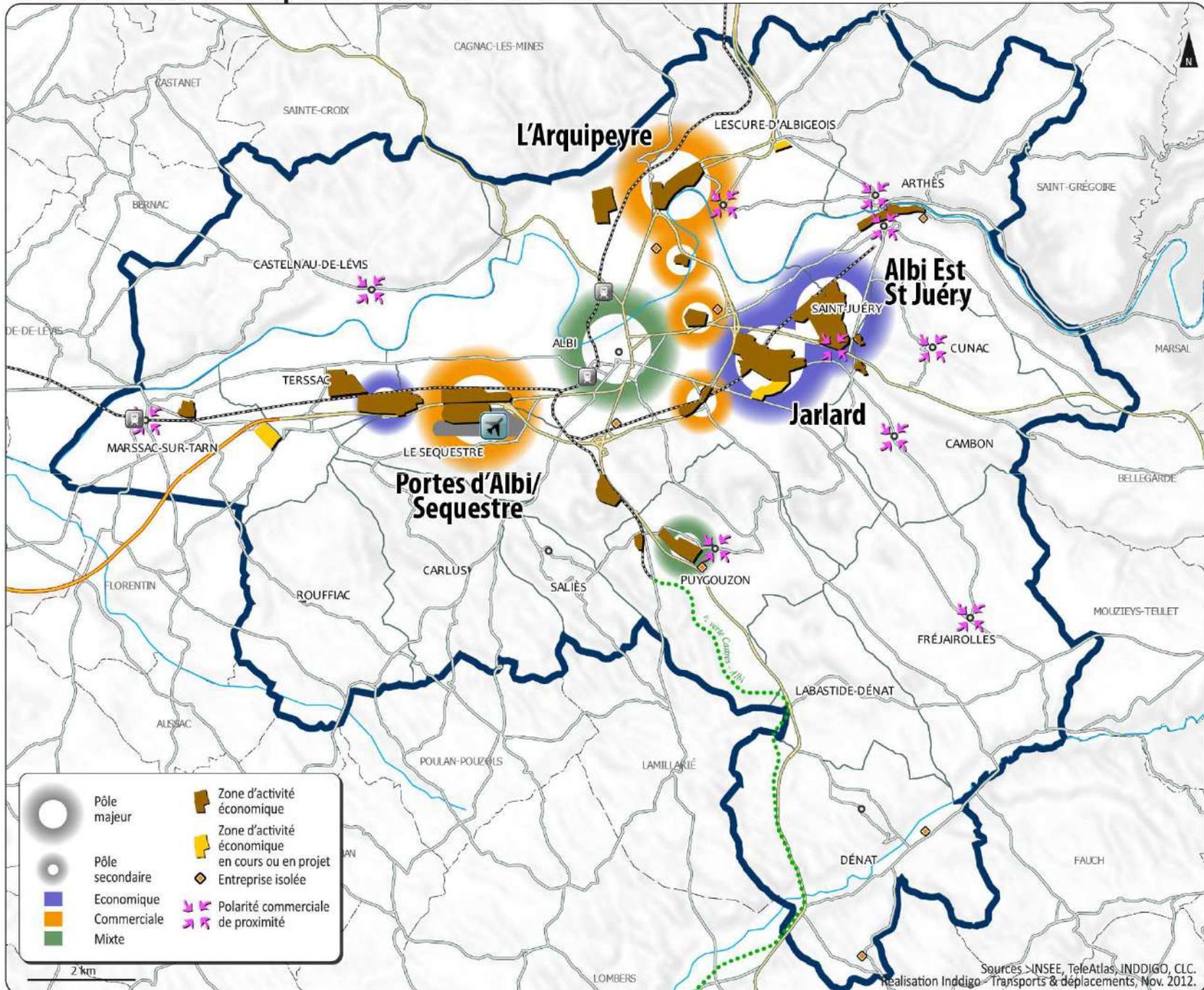
2.9 Le management de la mobilité

2.10 La tarification et la billettique

2.11 Les motorisations alternatives

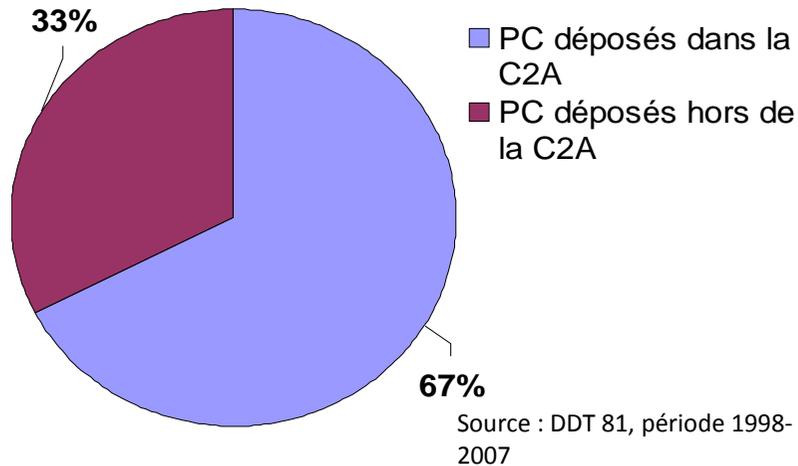


○ Pôles Générateurs de déplacements - Commerces & Economie

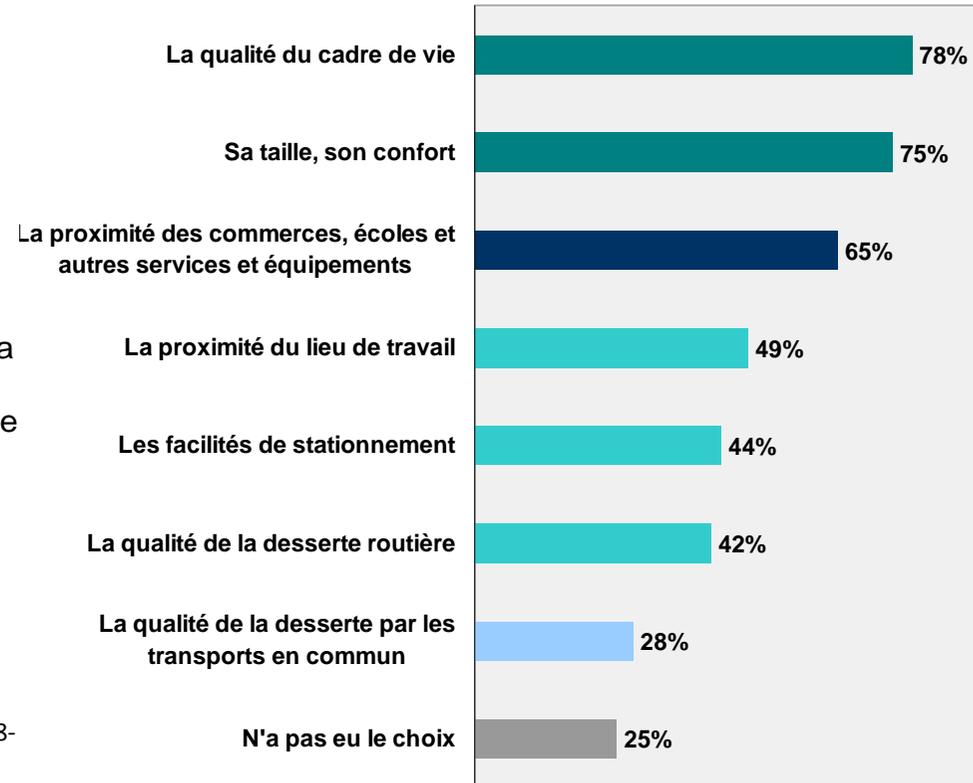


L'étalement urbain

Destination des habitants de la C2A au travers des permis de construire



Critères de choix du logement



- ***L'Agglomération est attractive, mais un tiers des permis de construire (PC) est déposé hors de son territoire***
- ***La desserte en transports en commun (TC) n'est pas un élément prioritaire de choix du logement***
- ***La notion de « proximité » aux services /emploi est un critère de choix prépondérant***

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

1.1 L'urbanisme

1.2 Les caractéristiques de la population

1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé

2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité

2.3 L'amélioration de la sécurité

2.4 La diminution du trafic

2.5 Le développement des modes alternatifs

2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales

2.7 L'organisation du stationnement

2.8 Le transport de biens

2.9 Le management de la mobilité

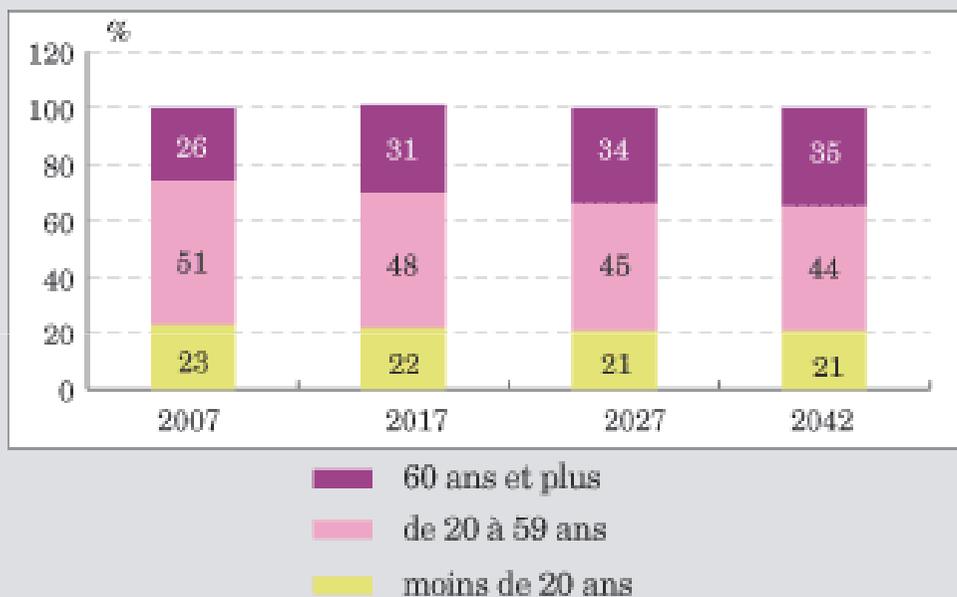
2.10 La tarification et la billettique

2.11 Les motorisations alternatives



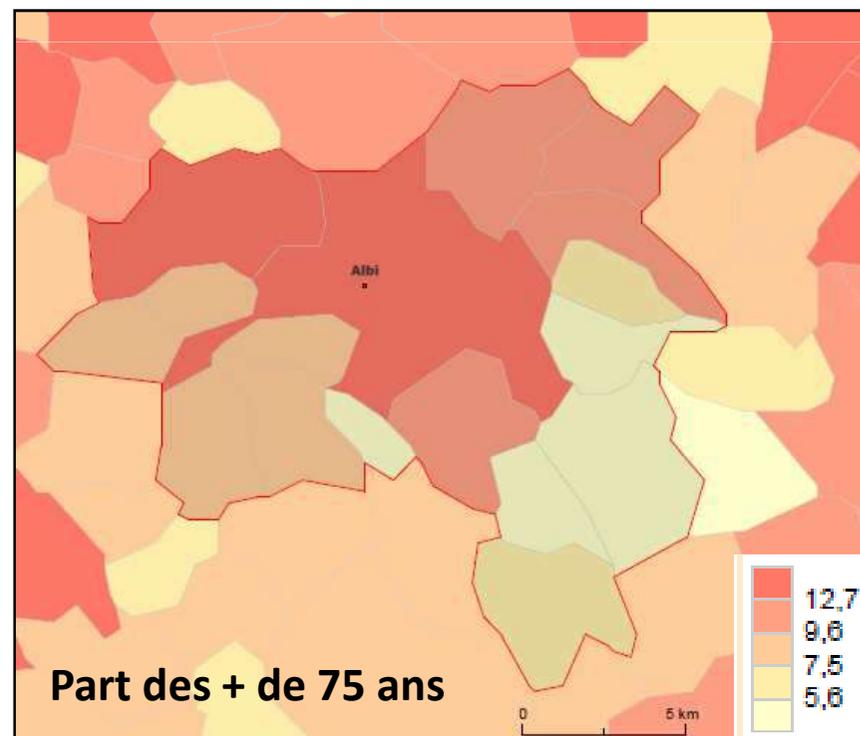
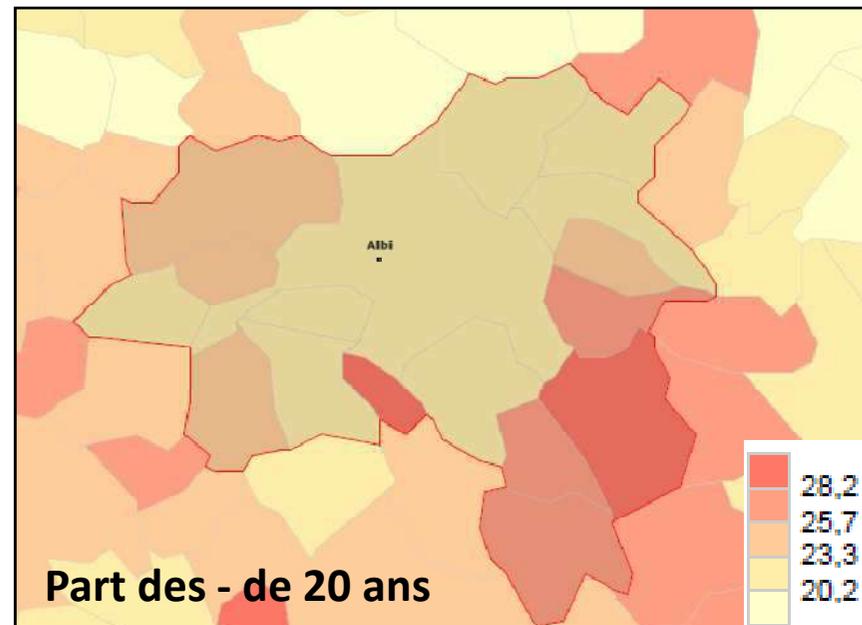
STRUCTURE ET EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Structure de la population par âge
(selon le scénario central)



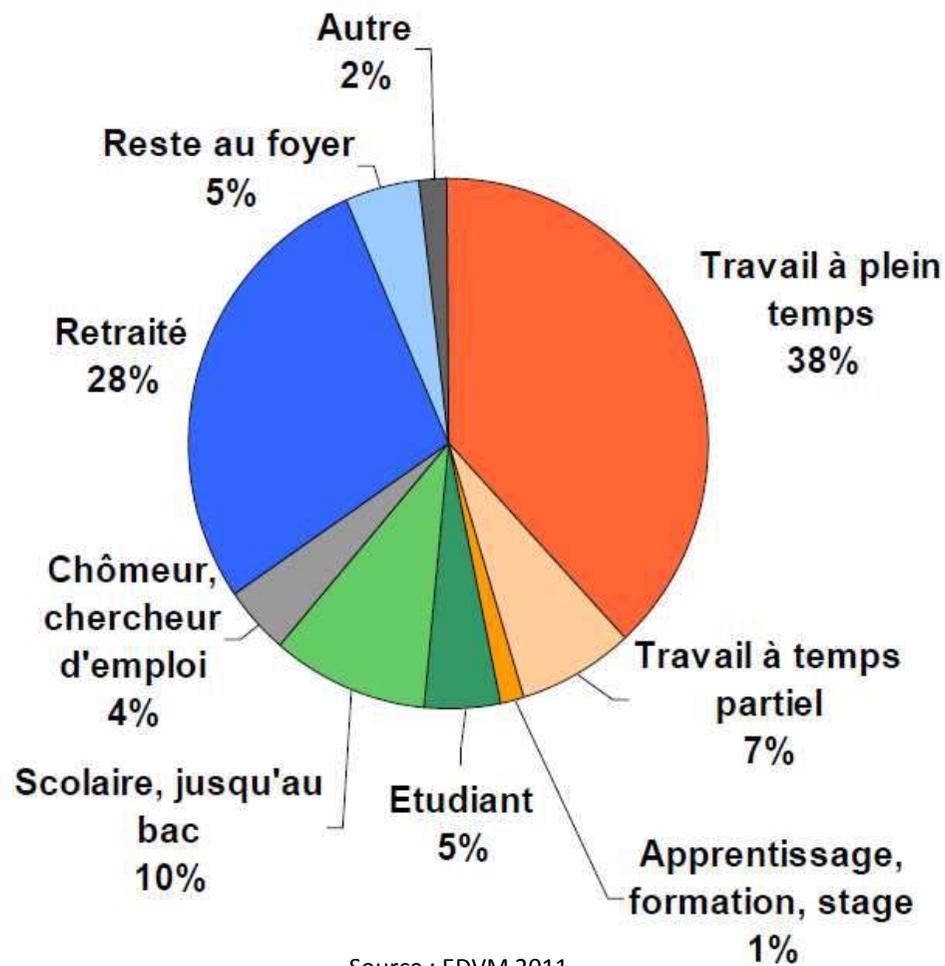
Note de lecture : en 2042, 35 % de la population de l'aire urbaine aurait 60 ans et plus.

Projection INSEE pour 2040 :
+ 20 000 habitants dans l'aire urbaine.

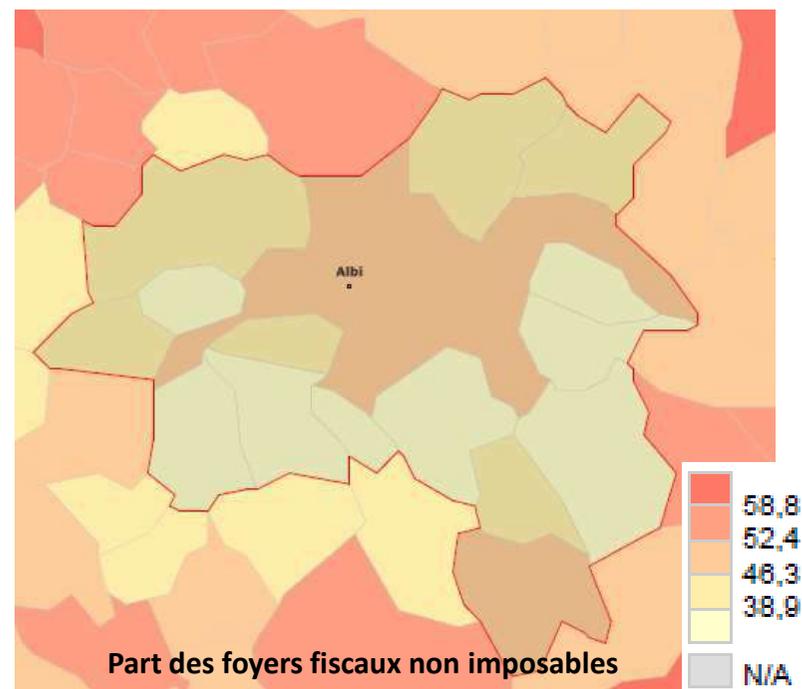
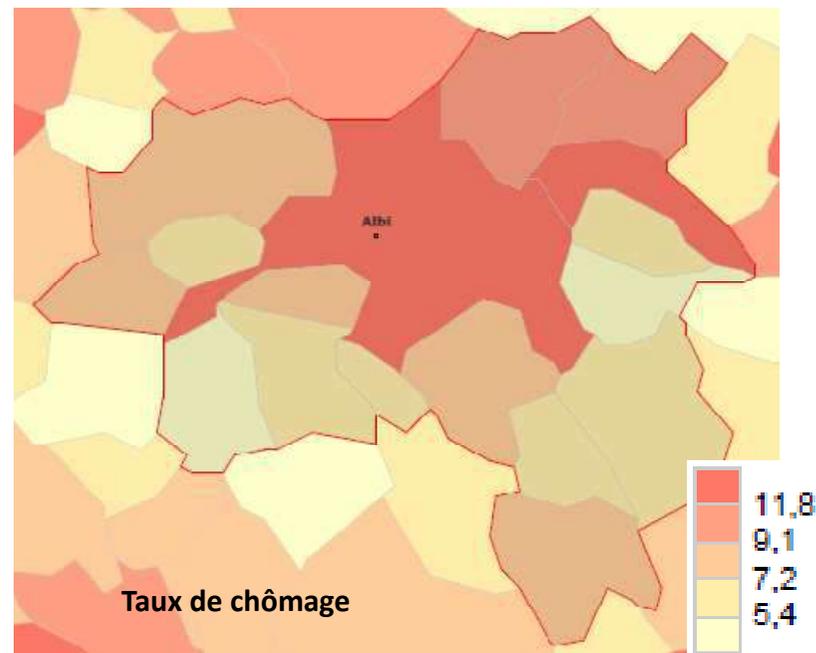


PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA POPULATION

Une répartition classique des activités



Source : EDVM 2011



Source : INSEE 2009

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

1.1 L'urbanisme

1.2 Les caractéristiques de la population

1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé

2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité

2.3 L'amélioration de la sécurité

2.4 La diminution du trafic

2.5 Le développement des modes alternatifs

2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales

2.7 L'organisation du stationnement

2.8 Le transport de biens

2.9 Le management de la mobilité

2.10 La tarification et la billettique

2.11 Les motorisations alternatives



Les caractéristiques de la mobilité locale

Une motorisation plutôt élevée

1,4 voiture/ménage

Motorisation élevée même en zone dense (1,3 voiture/ménage)

Les habitants (de plus de 11 ans) se déplacent 3,9 fois par jour

Mobilité très forte et très automobile chez les plus de 35 ans

11% des personnes ne se déplacent pas

Un déplacement moyen très court

3,6 km en moyenne et 4,3 km vers le travail

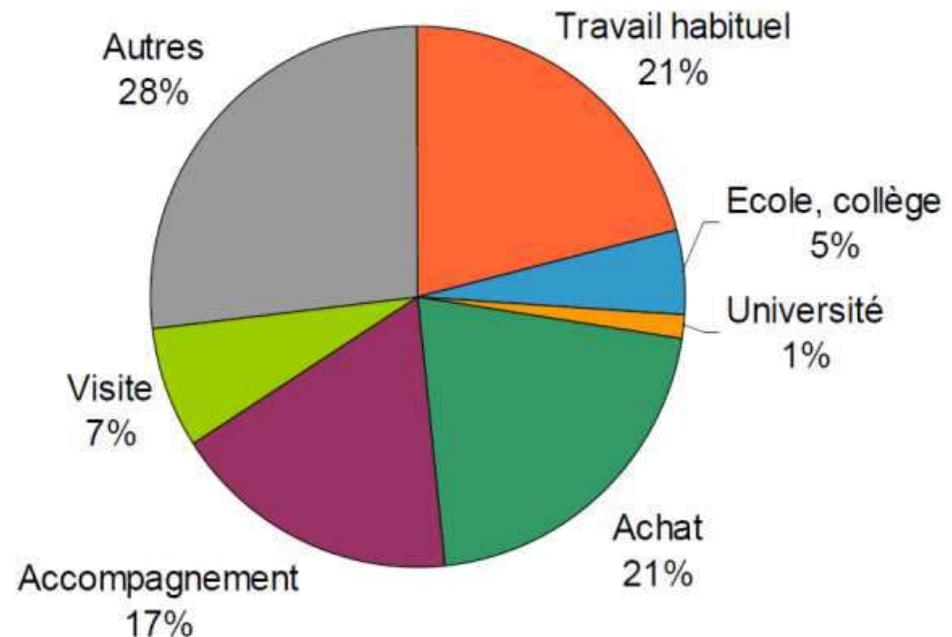
Déplacements courts même en voiture (4,4 km en moyenne)

13 minutes par déplacement

Les motifs : travail = 21 %

Répartition des déplacements par motifs

Source : EDVM 2011

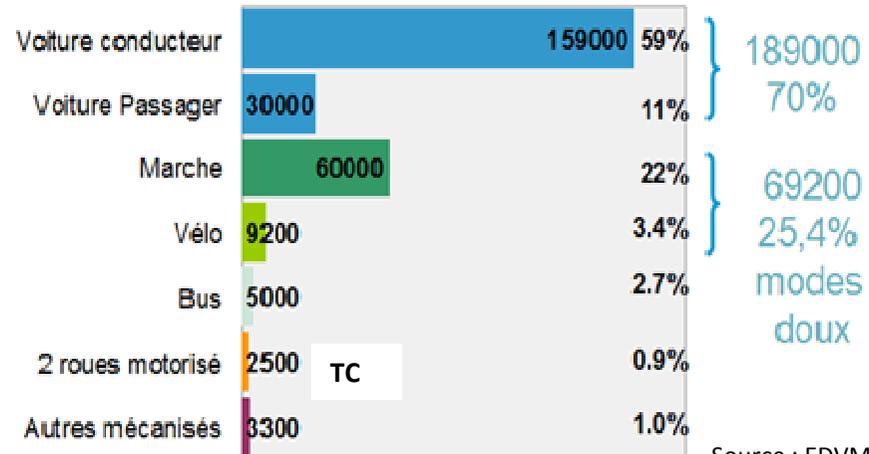


Quelle forme prend la mobilité des résidents ?

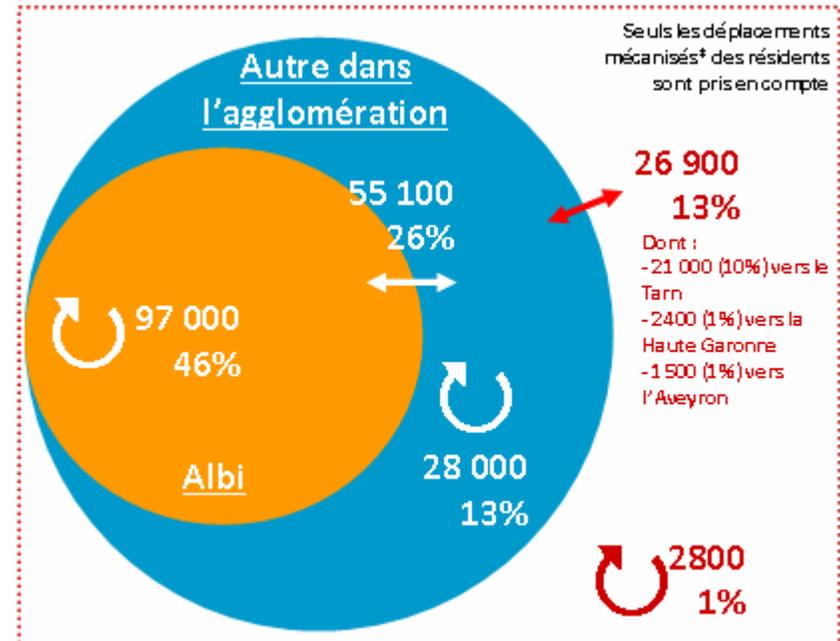
- Usage fort de la voiture :
- Les spécificités :
 - très utilisée pour accompagner/ déposer quelqu'un, se rendre à l'université, au travail ,
 - moins pour faire des achats et se rendre au collège ou au lycée,
- Usage assez élevé du vélo
- Usage plutôt faible des Transports en Commun
- Bonne pratique de la marche (forte dans la ville centre, et faible ailleurs) pratiquée tout au long de la journée

→ **Une mobilité assez classique : un usage marquée de la voiture pour la plupart des motifs de déplacement et sur tout le territoire**

Nombre de déplacements quotidiens et part de chaque mode



Source : EDVM 2011



Répartition géographique des déplacements des habitants de l'Agglomération

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé**
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique
- 2.11 Les motorisations alternatives



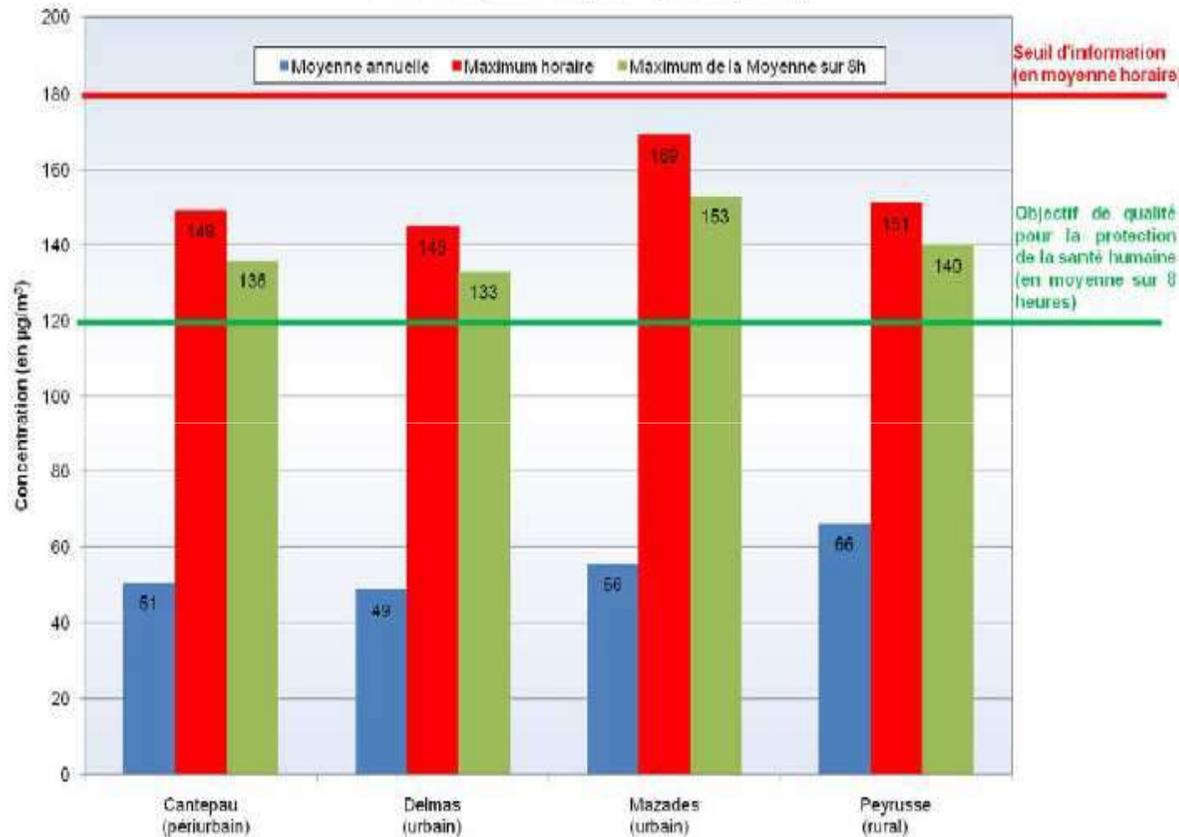
Des objectifs de qualité de l'air respectés, sauf pour l'ozone

Historique des mesures d'ozone à Albi (source: ORAMIP, 2010)



Des objectifs de qualité de l'air respectés, sauf pour l'ozone

Statistiques en ozone en 2010 sur les stations albigeoises, comparées aux stations Mazades (Toulouse) et Peyrusse (Gers)



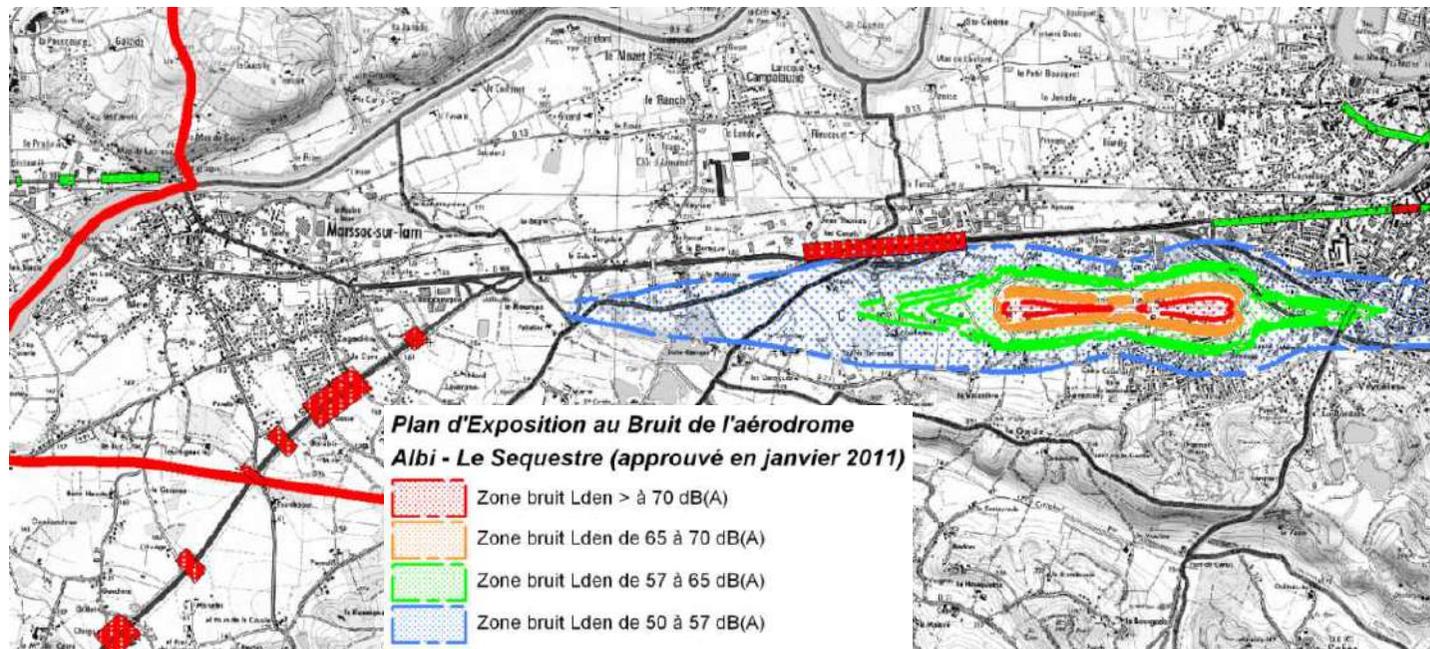
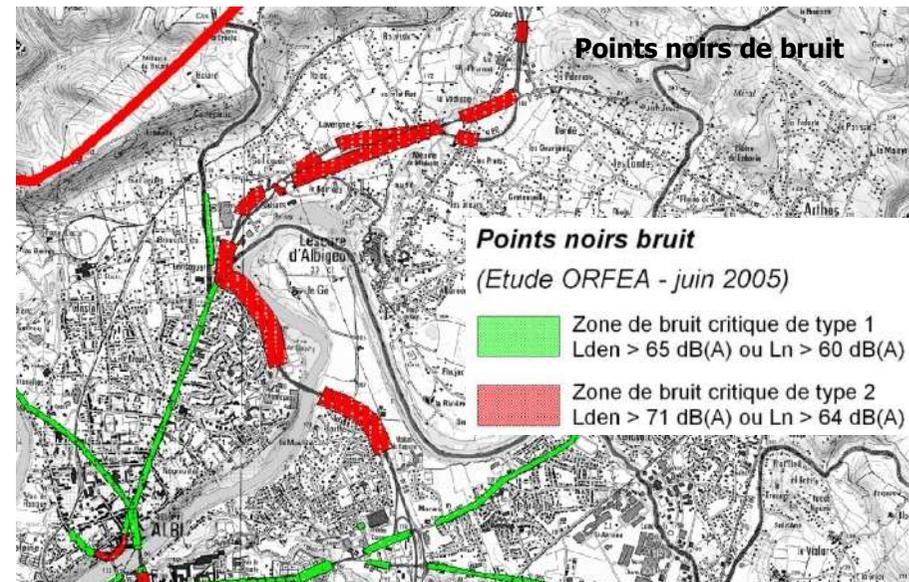
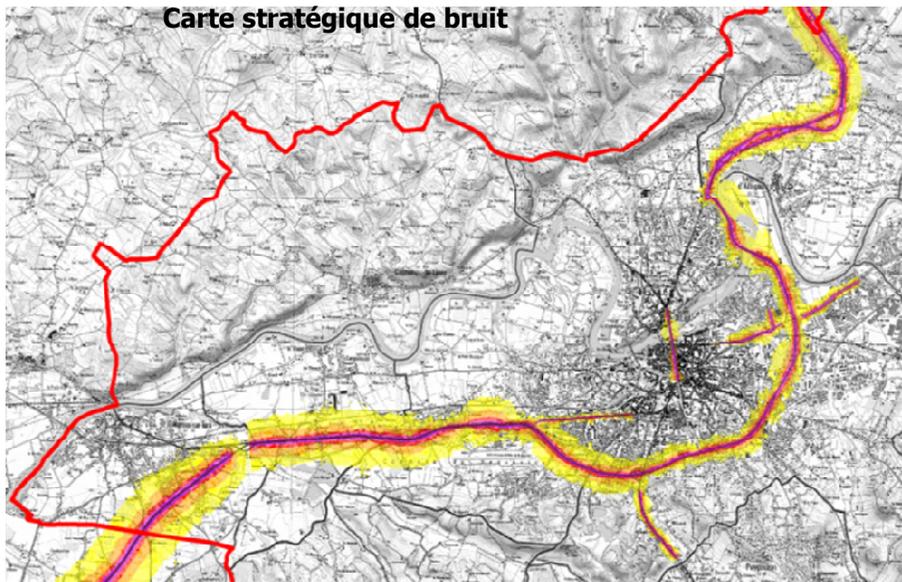
(source: ORAMIP, 2010)

La concentration maximale horaire en ozone en 2010 à Albi a été mesurée sur la station urbaine Cantepau le 25 mai avec 149 microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Le seuil des $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ n'a pas été atteint en 2010 à Albi (source: ORAMIP, 2010).

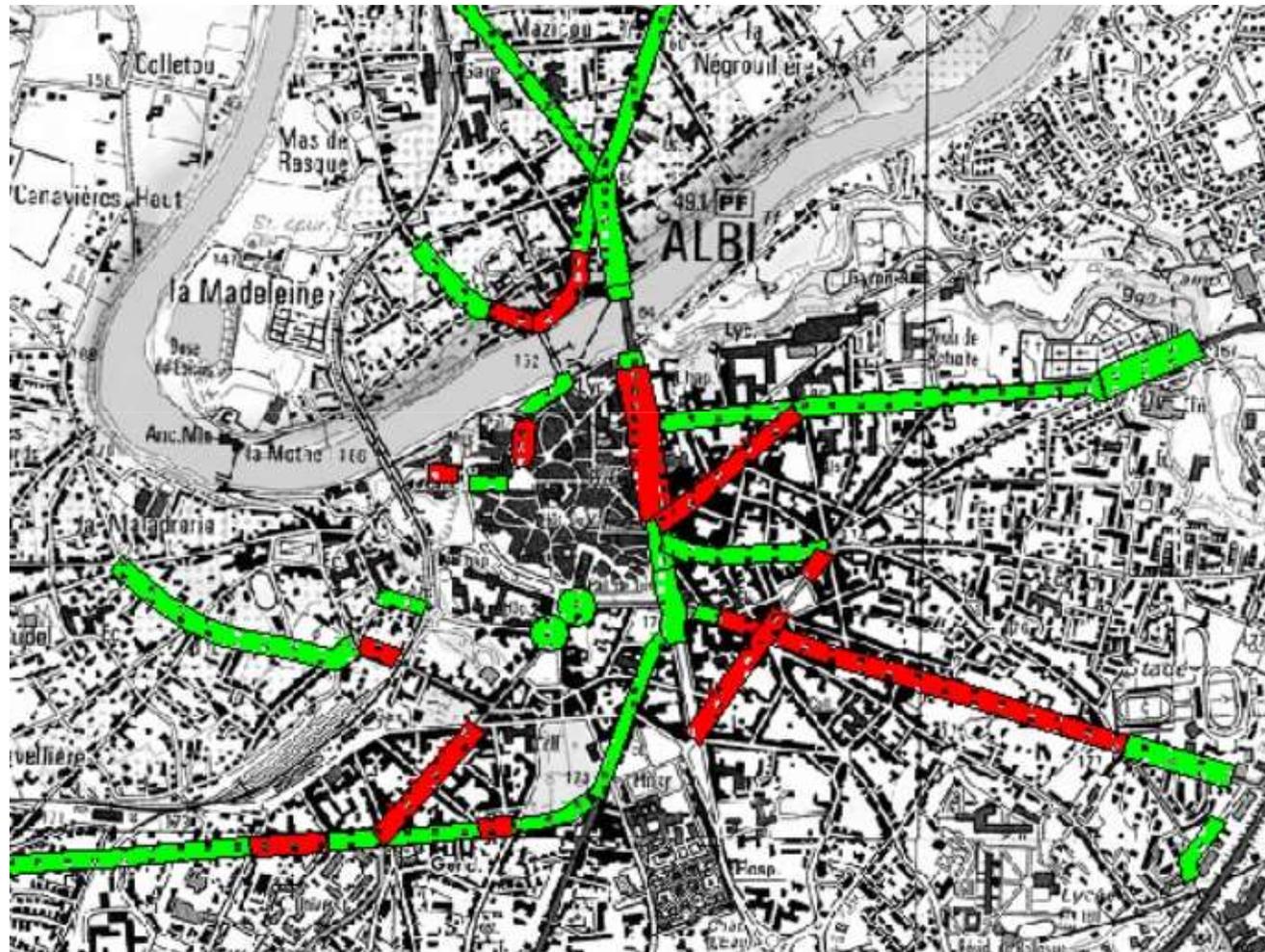
Le nombre de jours de dépassement de l'objectif de qualité pour la protection de la santé humaine en matière d'ozone est respectivement de 11 et de 7 jours pour les stations Cantepau et Delmas en 2010.

L'enjeu est donc de continuer à ne pas dépasser le seuil de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ et de contribuer à la diminution de la présence d'ozone (l'ozone est un gaz à effet de serre particulièrement diffus, dont la provenance n'est pas exclusivement locale).

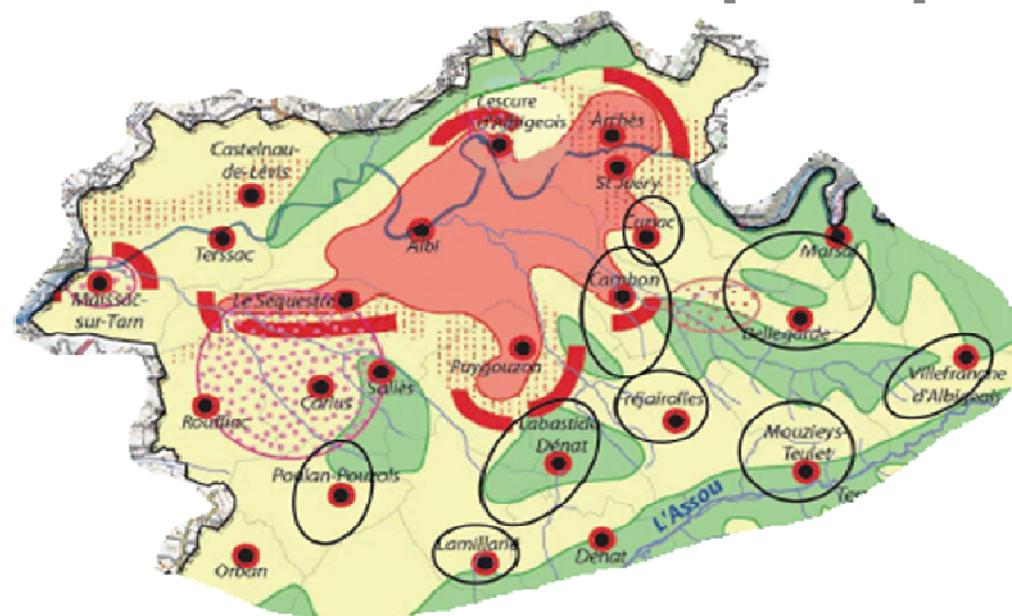
Le bruit, nuisance constaté sur de nombreux axes y compris en secteur urbain



Le bruit, nuisance constaté sur de nombreux axes y compris en secteur urbain



La consommation de l'espace par l'urbanisation



LEGENDE

Espaces à préserver

- Activité agro-sylvo-pastorales à développer ou espaces mixtes agricoles et forestiers à valoriser
- Activité agricole à protéger
- Activité viticole à protéger

Espaces de frange à gérer

- Zone à urbanisation lâche (organiser la cohabitation habitat - agriculture)
- Espaces urbanisée
- Mitage à maîtriser
- Etalement à maîtriser

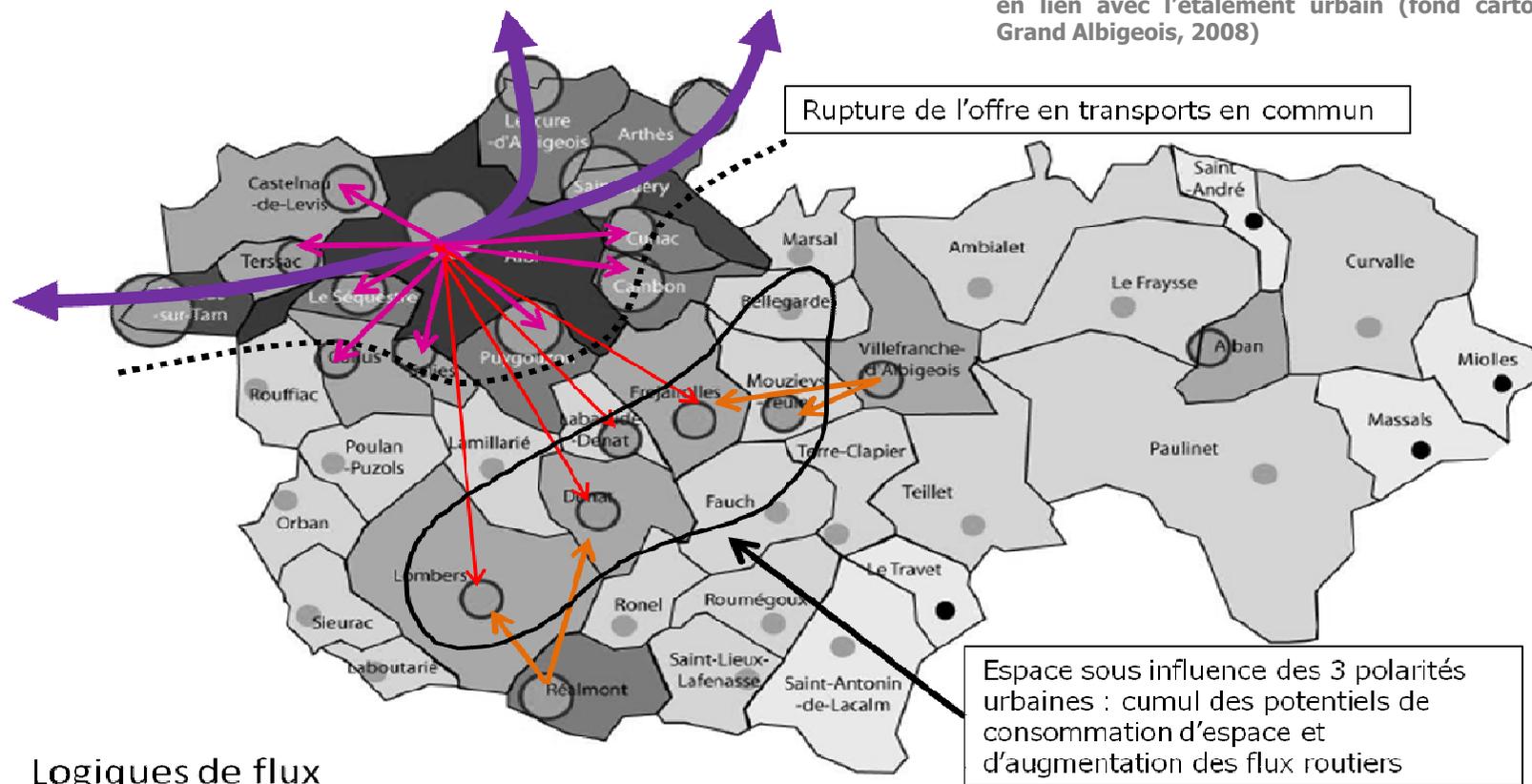
Enjeux majeurs d'occupation des sols (source : SCOT du Grand Albigeois, 2008) :

	Surface totale consommée par les logements individuels (entre 2001 et 2005)	Répartition de la consommation d'espace	Nombre de logements individuels	Consommation moyenne par logement individuel
CA de l'Albigeois	283 ha	81,4 %	1 995	1 417 m ²
CC du Réalmontais	81 ha	11,8 %	290	2 792 m ²
CC du Villefranchois	28 ha	4,4 %	109	2 565 m ²
CC des Monts d'Alban	27 ha	2,2 %	55	4 891 m ²
TOTAL	419 ha			

Source : Données Sitadel 2000/2006

La consommation de l'espace par l'urbanisation guidée par les infrastructures

Illustration de la problématique des flux de déplacements en lien avec l'étalement urbain (fond carto : SCoT du Grand Albigeois, 2008)



Logiques de flux

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

Les risques... dont la santé

- **3 aspects pour le PDU :**
- Les impacts des nuisances atmosphériques et climatiques sur la santé humaine : problèmes respiratoires, maladies chroniques...
- Le risque lié à l'insécurité routière et l'exposition des piétons et des deux roues aux dangers liés à la voiture et aux véhicules lourds.
- Les **vertus sanitaires des modes doux** aussi appelés modes actifs : vélo, marche, roller, trottinette...

Extrait de l'étude sur l'économie du vélo menée en 2008 par N. Mercat (Inddigo-Altermodal) basée sur des données de l'OMS et une étude Danoise (Danish Ecological Council) :

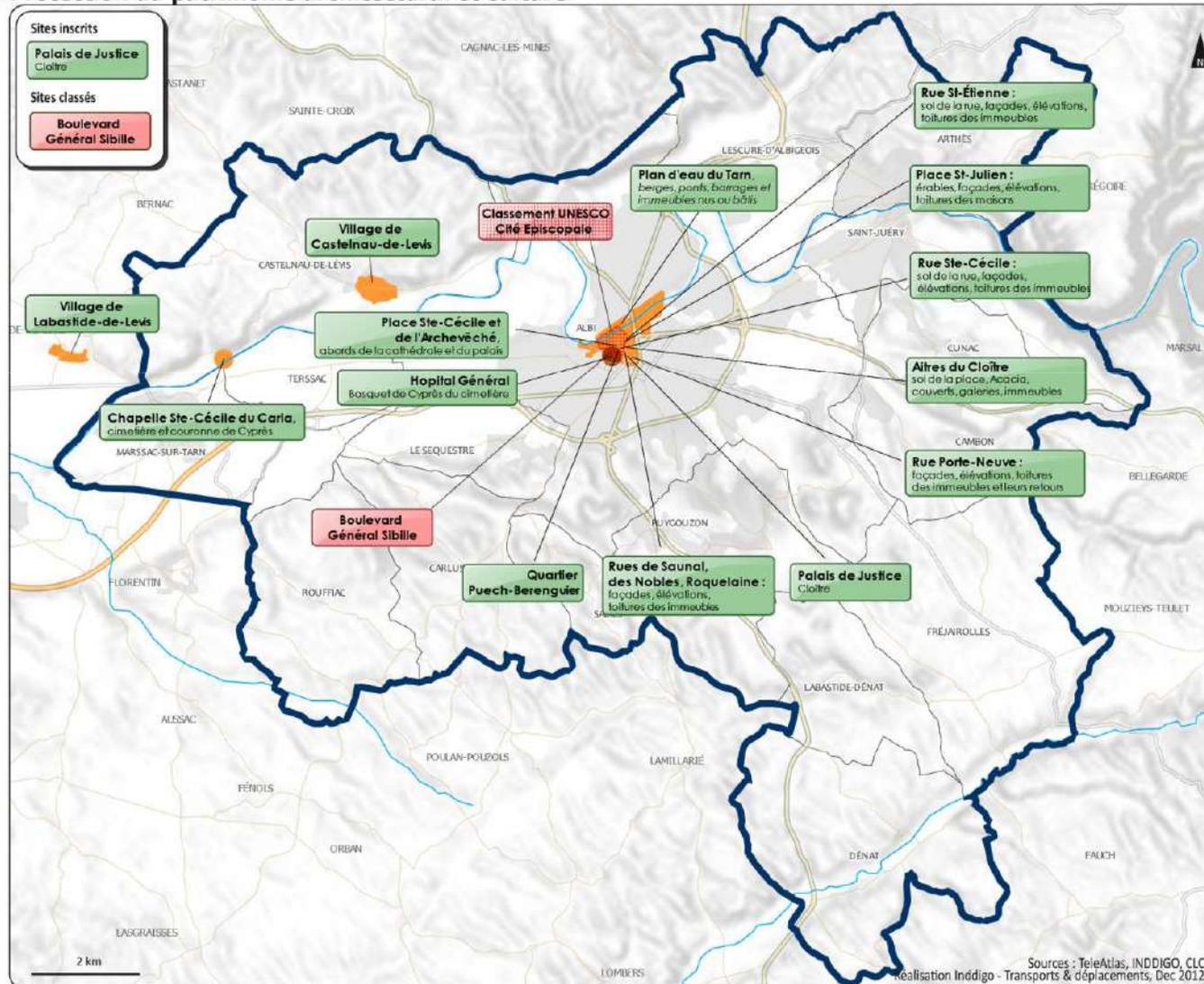


- Une pratique de plus de 3h par semaine induit une diminution très importante des maladies cardio-vasculaires, des accidents vasculaires cérébraux, des cancers du colon et du sein, du diabète de type II, des affections liées à l'obésité.
- L'indice relatif de mortalité des pratiquants réguliers par rapport à l'ensemble de la population est de 0,72 toutes causes de mortalité confondues.
- Les 4 600 000 000 km/an parcourus à vélo en France ont un impact de réduction de la mortalité monétarisé pour une valeur de 5 600 000 000 €, soit plus de 1,2 €/km.

Couverture de l'étude commandée par l'Union Européenne à l'Organisation Mondiale pour la Santé, (Programme Santé 2008-2013) pour la mise en œuvre de l'outil HEAT, visant à évaluer les gains financiers d'une pratique active des déplacements à travers ses effets sanitaires.

Le patrimoine à préserver (pollution, paysage) et à valoriser (accessibilité : PMR, modes doux, signalétique, desserte viaire et TC, stationnement)

Protection du patrimoine architectural et culturel



2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.1 La protection de l'environnement et la santé

Enjeux et objectifs :

- **Participer aux objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie - 40 %** pour les Nox (oxydes d'azote), - 30 % pour les PM10 (particules en suspension), - 13 % pour les GES (gaz à effet de serre) du secteur des transports
- **Mettre en place une stratégie spécifique pour les communes les plus éloignées d'Albi** : report modal, covoiturage, rabattement
- **Mener une réflexion en matière d'étalement urbain et de consommation d'espace** dans le cadre de l'élaboration et de l'évaluation des scénarios du PDU (objectif complémentaire aux préconisations du SCoT)
- Renforcer la maîtrise des épisodes de pics de pollution
- Mettre en place une stratégie de réduction du bruit sur les axes problématiques ; renforcer la réflexion sur la période nocturne et sur des zones de calme en milieu urbain
- Poursuivre l'adaptation du parc de bus urbain à l'évolution des normes de rejets fixées par l'UE

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

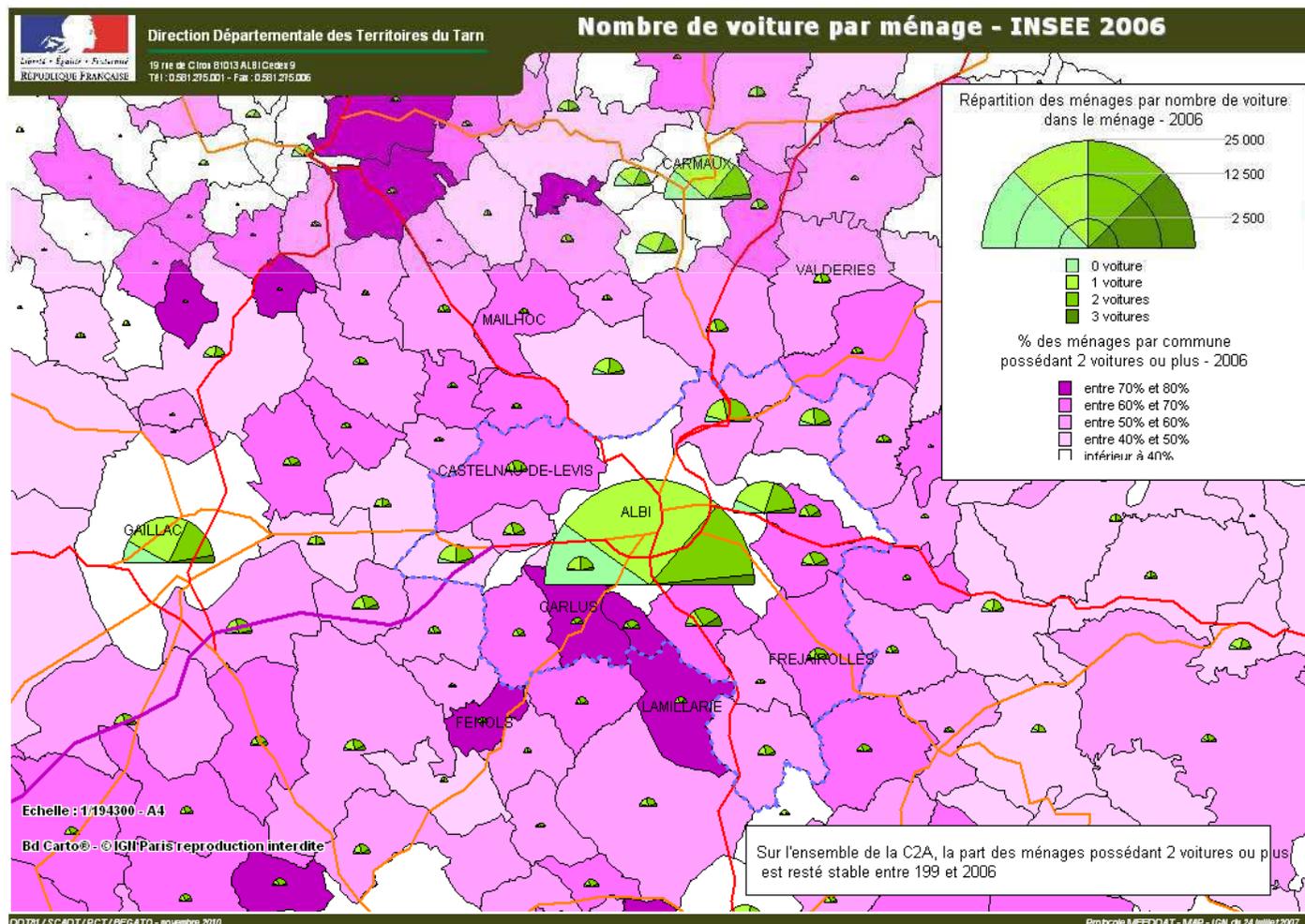
- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité**
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique
- 2.11 Les motorisations alternatives



L'écomobilité, un enjeu social sur tout le territoire

Modes alternatifs = enjeu social

- Des ménages non-motorisés à Albi mais aussi à Saint-Juéry, Lescure, Marssac...
- Double-motorisation minoritaire à Albi, Saint-Juéry, Marssac
- Un risque de précarité énergétique dans les communes les plus éloignées du pôle d'attractivité principal



Une politique sociale essentiellement concentrée sur les tarifs

- **Les réseaux urbains et TER proposent des tarifs réduits sur critères sociaux et/ou d'âge**
- **Des aides à la mobilité existent**
 - Financement partiel ou intégral du permis de conduire: mission locale, pôle emploi, conseil général via RSA
 - Dispositifs d'accompagnement financés par l'agglomération via le plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE) et le contrat urbain de cohésion sociale (CUCS)
- **Un projet au cœur des quartiers**
 - Vélocité (porteur de projet : CAF du Tarn): 3 centres sociaux albigeois (Cantepau, Lapanouse, Veyrières-Rayssac) où se mettent en place des ateliers, prêt de vélos, sorties et exercices à vélo,
- **Mais des difficultés de déplacements également liées à :**
 - Accès au permis de conduire (handicap, lecture...), à une voiture, à son entretien...
 - Problèmes linguistiques
 - Repérage dans l'espace
 - Incapacité à faire du vélo

Une prise en compte du handicap moteur

- Des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements de l'espace public (PAVE) réalisés à Albi et en cours à Saint-Juéry,
- Une mise aux normes des établissements recevant du public (ERP) effectuée pour chaque rénovation ou construction de bâtiment,
- **L'accessibilité des bus urbains régulièrement améliorée :**
 - Plan de renouvellement du matériel roulant,
 - Equipement progressif des communes en arrêts de bus accessibles,
 - Service de transports des personnes à mobilité réduite (TPMR),
 - Réalisation du schéma directeur d'accessibilité dont le diagnostic est en cours,
- **Des initiatives municipales reconnues :**
 - Des commissions communales d'accessibilité représentatives et dynamiques,
 - Mentions « bien » attribuées par le baromètre accessibilité de l'association des paralysés de France (APF) aux villes d'Albi et Saint-Juéry
 - Albi, première ville de France à s'être équipée de feux sonores en 2006.

→ des handicaps psychiques ou mentaux à prendre en compte

2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité

Objectifs :

- *Diversifier l'aide sociale à la mobilité*
- *Anticiper les situations de précarité énergétique pour les ménages périurbains*
- *Considérer l'ensemble des handicaps, à l'échelle de l'agglomération*

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité**
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique
- 2.11 Les motorisations alternatives



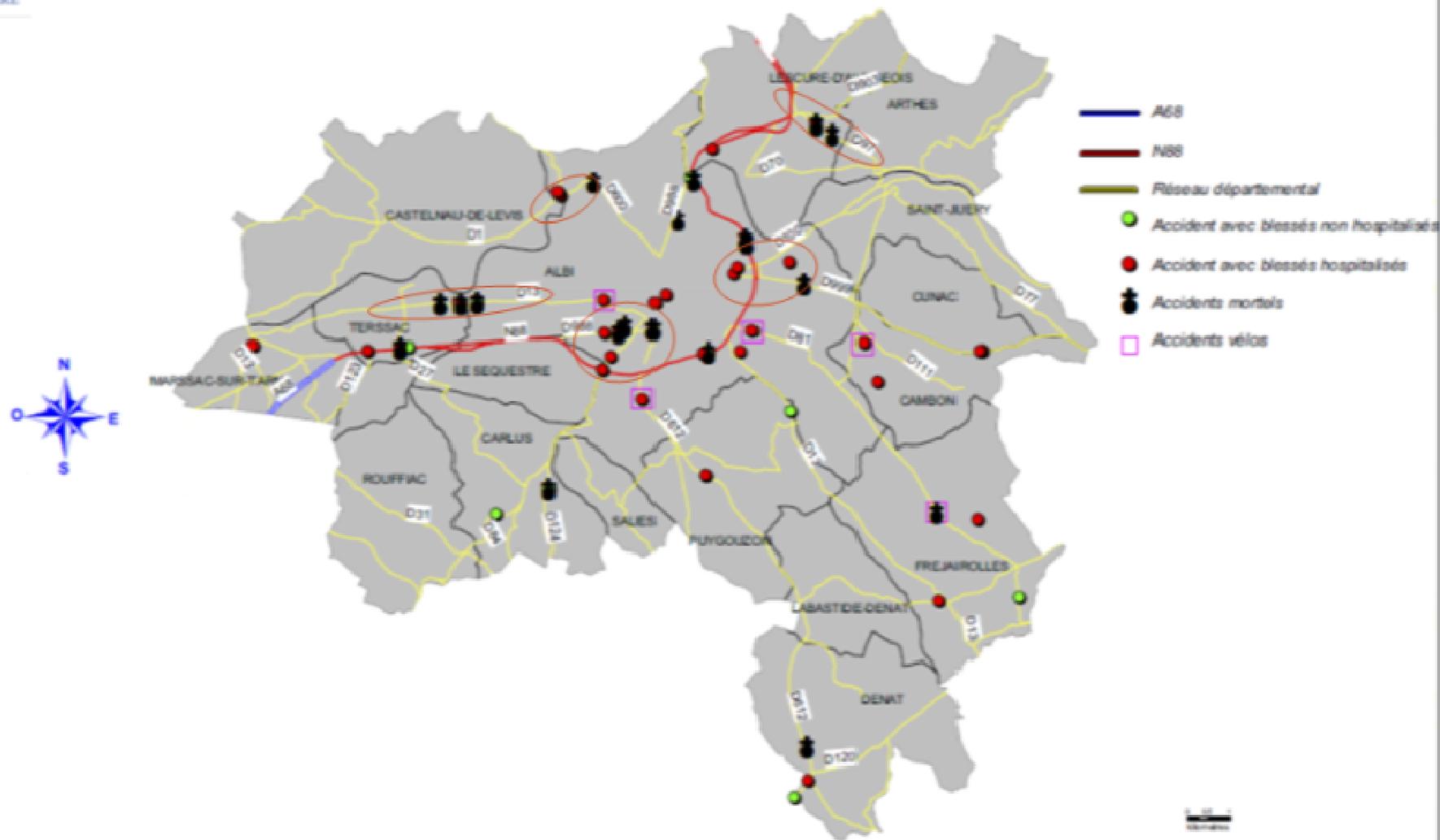
L'amélioration de la sécurité

- **Des accidents concentrés sur les grands axes (rocade d'Albi et RN88, RD 97, RD 69, RD 612 ...)**
 - ➔ Mais qui se diffusent sur les RD secondaires
- **Une forte surexposition des deux-roues motorisés, se situant dans la moyenne nationale**
 - 1 % des déplacements mais implication dans 24 % des accidents (12 % des modes impliqués)
 - Pas de sur-risque pour les vélos : 3 % des déplacements, 3 % des modes impliqués
 - Léger sur-risque pour la marche : 22 % des déplacements, 25 % des modes impliqués



Répartition géographique des accidents périmètre C2A
2007 / 2011

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE



2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.3 L'amélioration de la sécurité

Enjeux :

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

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic**
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique
- 2.11 Les motorisations alternatives



Circulation automobile trop forte dans le cœur de l'agglomération

Trafic moyen journalier

- ❑ Une congestion sur axe nord-sud :

- Des options de liaisons nord/sud réduites (2 ponts en cœur de ville dont un en secteur sauvegardé)

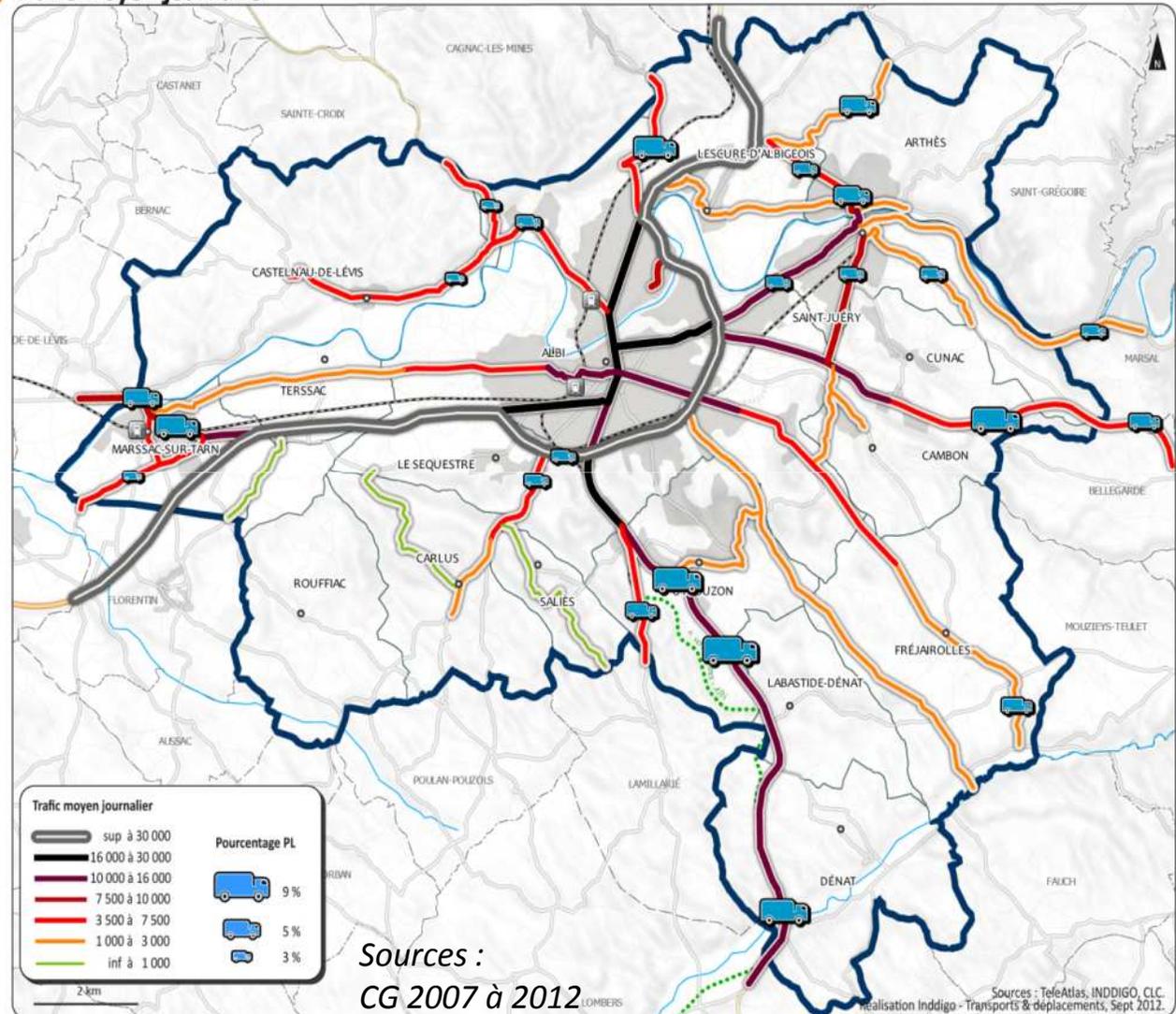
Ex : 22 000 veh/jour sur Pont neuf

- Un évitement de la rocade (en travaux)
- Une concentration des activités en centre ville

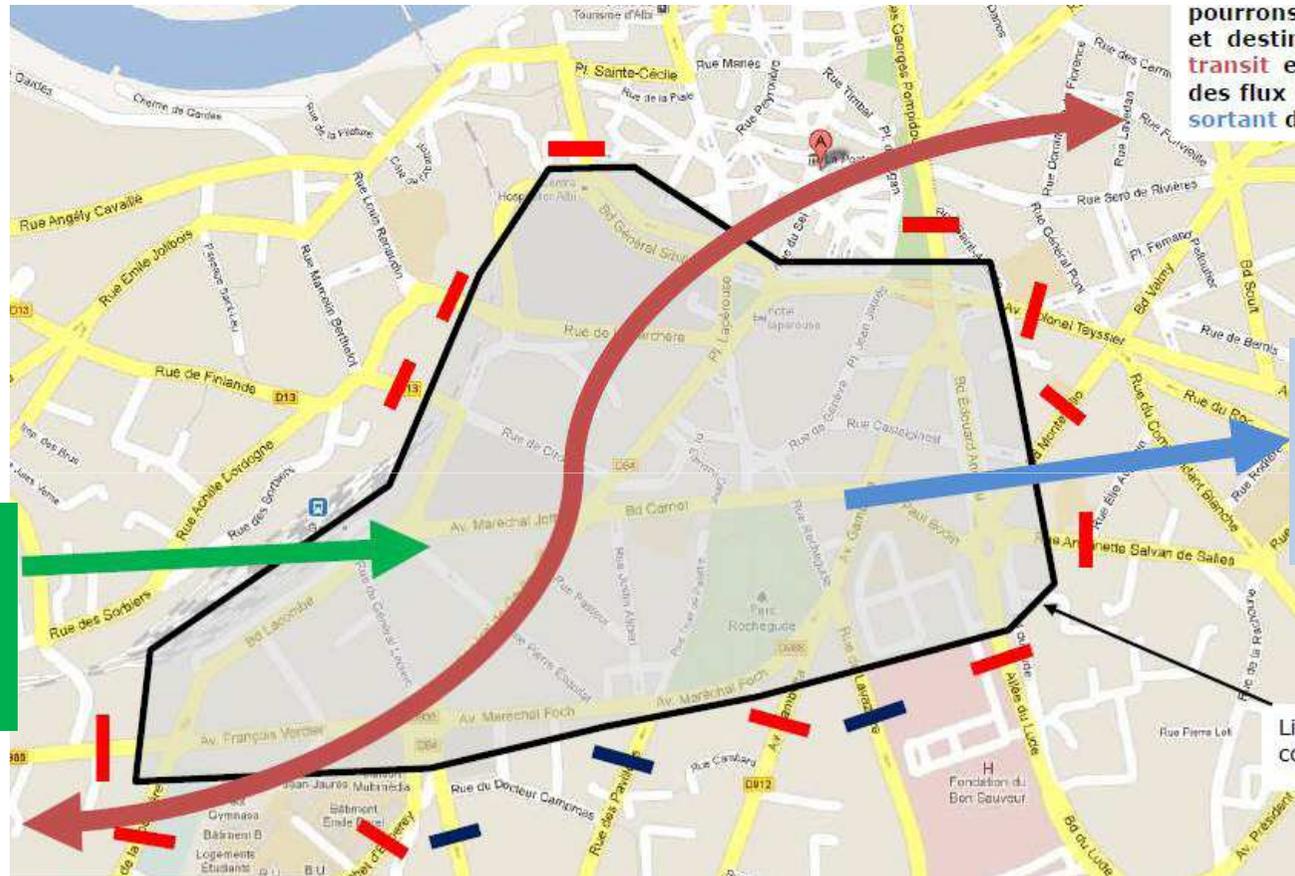
- ❑ Flux internes importants (St-Juéry – Albi, quartiers ouest d'Albi...)

Ex : 18 000 veh/j sur RD 100

- ❑ Flux en provenance du nord-ouest de l'agglomération aiguillés vers Albi-centre



Circulation automobile trop forte dans le cœur de l'agglomération



pourrons
et destina
transit et
des flux d
sortant du

Echange
entrant :
30 % en HPM
16 % en HPS

Echange
sortant :
18 % en HPM
32 % en HPS

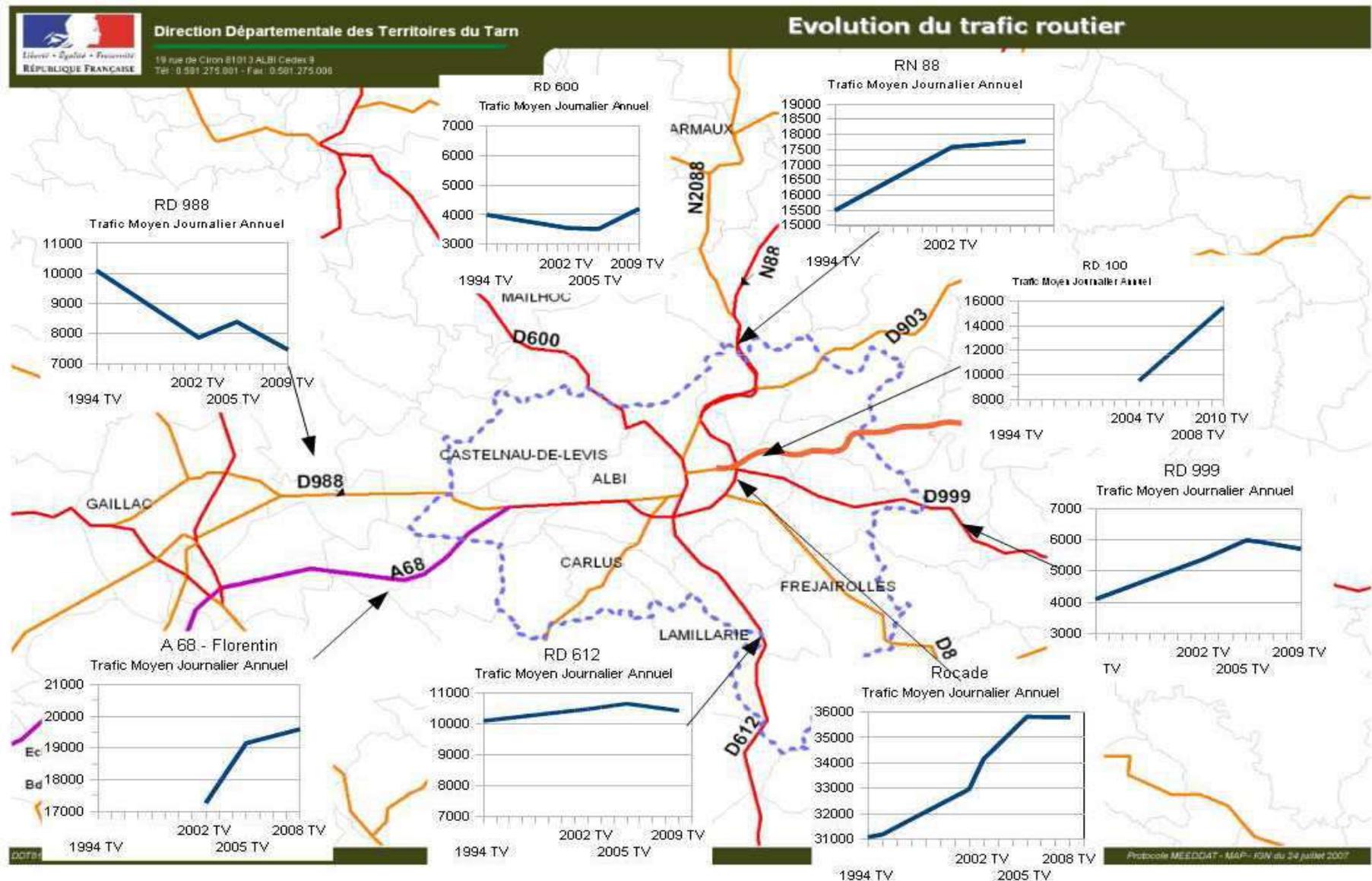
Un transit important
de plus de 52 % le
matin et le soir

HPM : Heures
Pointes Matin
HPS : Heures
Pointes Soir

Une tendance au plafonnement du trafic

- Conséquences de la croissance démographique résidentielle, l'étalement urbain a pour effet de rallonger les distances parcourues (domicile/travail par exemple...)
 - Malgré cette croissance, les chiffres des comptages routiers montrent un plafonnement :
 - Légère baisse sur radiales majeures (route de Millau et de Castres)
 - Plafonnement sur la rocade, mais les travaux en cours ont pu reporter la circulation sur d'autres axes
 - croissance faiblissante sur N88 et A68
 - Exceptions : route de Cordes (phénomène récent, compensatoire et sur volume faible) et D100 (trafic interne)
- Les hypothèses chiffrées de croissance de la circulation du dossier de voirie d'agglomération (DVA – 2000) ne se vérifient pas dans leur globalité**

Une tendance générale au plafonnement du trafic sur les RD



Un ralentissement de la croissance du trafic sur la RN 88



**Comptages DIRSO A68 – RN 88
2009, 2010, 2011.**
Chiffres exprimés en moyennes journalières annuelles.

	2009	2010	2011	Evolution 09/11
Dév. Carmaux	7 000	7 365	7 727	+ 10 %
La Tête	19 000	19 254	19 445	+ 2 %
Rocade d'Albi	36 000	35 701	34 546	- 4 %
Le Séquestre	32 000	32 110	33 077	+ 3%
Florentin	22 000	21 662 (sur 7 mois)	22 577	+ 2%
Lisle sur Tarn	20 500	20 494	21 181	+ 3%
Rieu	24 000	23 439 (sur 10 mois)	23 894	- 0.5%

Une tendance au plafonnement du trafic

- Un phénomène déjà constaté
 - Autour d'autres agglomérations (Tarbes, Agen...)
 - Correspondant à la tendance nationale, voire occidentale
 - ✓ Baisse de la mobilité quotidienne
 - ✓ Attrait moins marqué pour la voiture et plafonnement de son usage
- Explications souvent avancées :
 - Vieillesse de la population
 - E-comportements
 - Moindre retour à domicile des périurbains pour la pause méridienne
 - Augmentation du chômage et de la précarité
 - Prix élevé de l'énergie (restrictions, covoiturage...)
 - Efforts des autorités organisatrices de transports

➔ Une tendance à relativiser localement car la situation peut être conjoncturelle

Des perspectives de croissance pouvant avoir une incidence sur le trafic

- **Une attractivité du territoire qui progresse (*étude Université Paris Dauphine*)**
- **Une croissance démographique dans l'agglomération, plus marquée dans les communes de la deuxième couronne**
- **Une attractivité touristique et culturelle en plein essor : classement de la cité épiscopale au patrimoine de l'humanité (Unesco), musée Toulouse Lautrec ...**
- **Un dynamisme économique reconnu (*Albi 1^{ère} ville du sud où « il fait bon innover »*, magazine Challenge)**
- **Un pôle d'enseignement supérieur en pleine expansion (*1^{ère} université de France licence*)**

Le doublement de la rocade : un projet acté consensuel qui va changer la donne

- Doit soulager le centre urbain et les ponts (soumis aujourd'hui à la pression du trafic)
 - Le doublement complet de la rocade
 - ✓ Est une infrastructure routière nouvelle,
 - ✓ À utiliser pour les dessertes locales,
 - ✓ Doit permettre de réduire le trafic en centre urbain,
 - ✓ Crée une opportunité pour assurer une mutation des espaces publics afin de favoriser les modes alternatifs sur des axes aujourd'hui engorgés

→ Opportunité de réfléchir à une réorganisation du trafic dans le respect des objectifs nationaux de réduction assignés à tous les PDU



2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.4 La diminution du trafic

Enjeux :

- **Intégrer le doublement de la rocade, les évolutions de trafic et les facteurs de développement et de préservation de l'agglomération avant de définir la création d'infrastructures nouvelles :**
 - **respectant les objectifs réglementaires du PDU**
 - **soulageant le cœur de l'agglomération du trafic de transit tout en préservant la liaison inter-quartiers**

- **Elaborer une stratégie de meilleure organisation et de réduction du trafic : modifier l'offre de stationnement en ville, politique de partage de la voirie, de vitesses, organisation de la circulation en pétales...**

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

→ Stratégies potentiellement cumulables et à faire varier selon les scénarii

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs**
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique
- 2.11 Les motorisations alternatives



La marche

La pratique (selon l'EDVM)

Distance moyenne : 860 m

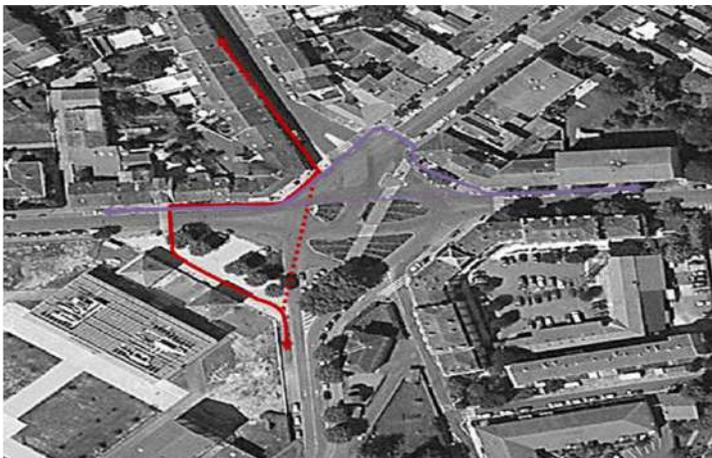
Part modale : 22 % (51 % en hypercentre)

- *objectivement améliorable : peu pratiquée pour les déplacements vers le travail (15 %) et les études (9 %), peu pratiquée dès qu'on s'éloigne des centres villes*
- Le marcheur type est une marcheuse en emploi (temps plein ou partiel) ou un élève (école/collège).

La marche

Les infrastructures

- **Des aménagements de voirie de qualité très variable**
 - **Centres urbains** de Saint-Juéry et Albi très favorables à la marche...
 - ... mais certaines traversées piétonnes encore peu pratiques et peu sécurisées
 - **Péricentre et périurbain** : espace public peu propice (place de la voiture hégémonique ; stationnement sur trottoir et cheminements de mauvaise qualité)
 - Problématiques d'**axes périurbains** encore ruraux
- ➔ *Beaucoup d'initiatives en faveur de la marche (perméabilités, impasses « percées ») : la Madeleine, Saint-Juéry, Saliès, etc.*



2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.5 Le développement des modes alternatifs

2.5.1 La marche

Enjeux et objectifs :

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

Le vélo

La pratique et le rapport au mode vélo

- Une pratique importante : 3,4 % de part modale et une moyenne de 2,2 km par déplacement
- Mais 80 % des habitants n'utilisent pas le vélo « régulièrement »

→ *Une pratique conséquente, qui dispose de marges de progression importantes au regard :*

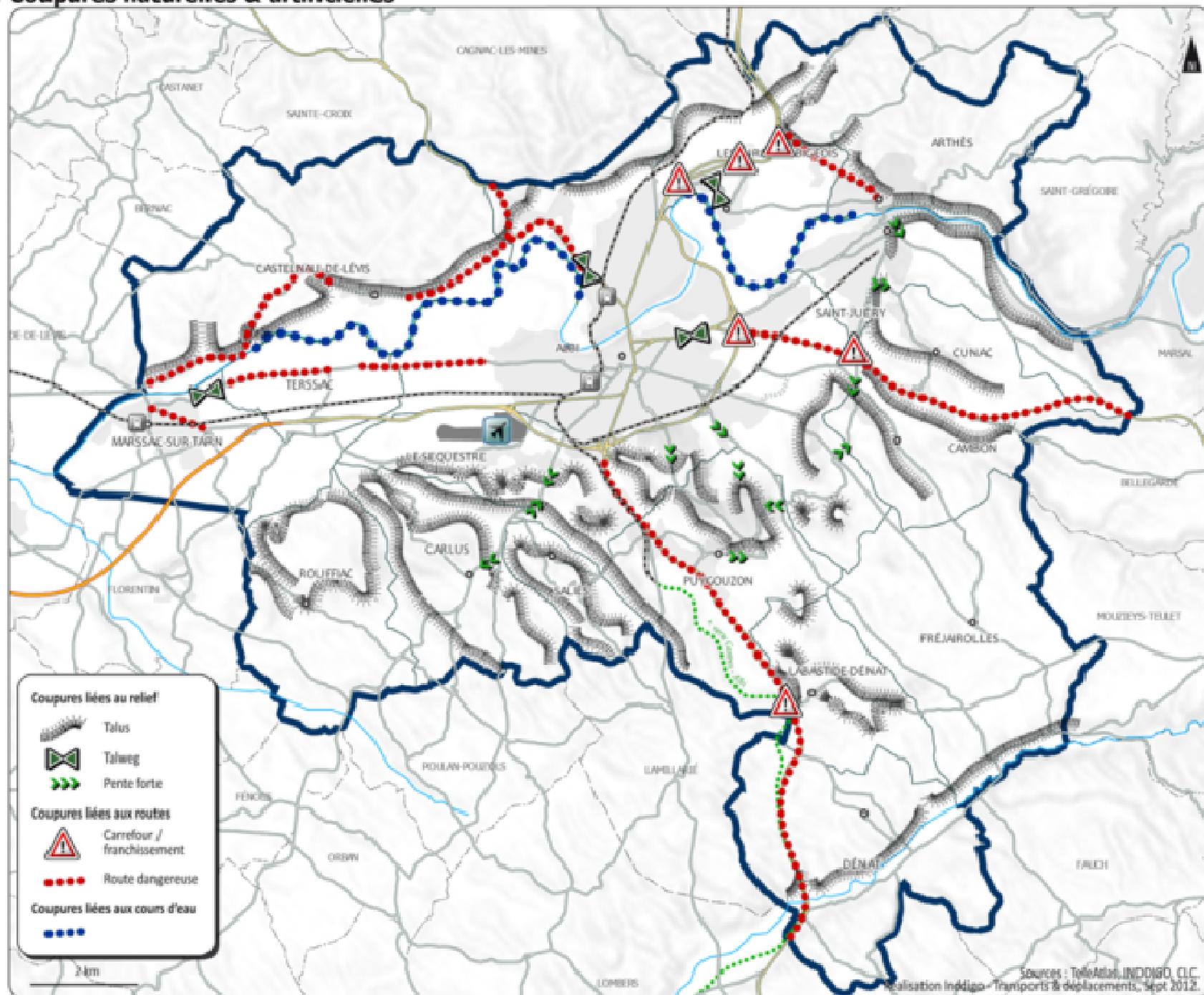
- du territoire dense et sans relief en vallée du Tarn,
- de la mobilité observée (courtes distances des déplacements effectués et part importante de personnes qui n'ont pas le « réflexe vélo »)

Le vélo

Les infrastructures et services

- Un enjeu important de mobilité à vélo identifié dans la vallée du Tarn et surtout sur l'est de l'agglomération
- Des collectivités dynamiques : Agglomération, Albi, Saint-Juéry, le Séquestre, Marsillac, Conseil général
- Des coupures importantes qui limitent la pratique
 - Coupures majeures dissuasives : échangeur Caussels, RN 88, etc.
 - Une infrastructure interurbaine (voie verte) non valorisée car difficilement accessible depuis Albi
- Des aménagements qui facilitent la pratique : zone 30, doubles sens cyclables, arceaux,
 - ➔ *Une politique visible d'aménagements mais le vélo reste non prioritaire dès que la situation est contrainte*
- Les services au public :
 - Equipement en stationnement insuffisant
 - Une bourse aux vélos organisée dans l'agglomération depuis 2010 (plus de 500 vélos vendus),
 - Peu de service vélo : la plupart des initiatives sont associatives (prêt de vélo, insertion) ou privées (location), parfois publiques mais sociales (centres sociaux).
A noter : prêt de vélo aux employés de la mairie d'Albi ou du CG81.

Coupures naturelles & artificielles



2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.5 Le développement des modes alternatifs

2.5.2 Le vélo

Enjeux :

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

Les transports collectifs urbains

La structure de l'offre : répondre à un maximum de besoins.

- Un PTU volontairement ouvert au transport interurbain pour une meilleure intermodalité
- Une bonne desserte du territoire (au plus près des zones d'emploi, d'enseignement et d'habitat) → ces objectifs de desserte ambitieux sont renforcés par le SCoT,
- Une liaison directe au pôle le plus attractif du territoire (centre ville d'Albi) assurée pour toutes les lignes urbaines,
- De nombreuses correspondances permettant de se connecter à l'ensemble du territoire,
- Un parc de matériels roulants régulièrement renouvelés pour plus de confort et de sécurité des usagers, et pour répondre aux exigences environnementales (normes européennes),
- Un nouveau mobilier urbain qui accentue la lisibilité du service, dans le cadre d'une bonne intégration paysagère tout en améliorant l'information transport,
- Une offre kilométrique qui se situe dans la moyenne des agglomérations de moins de 100 000 habitants,

Les transports collectifs urbains

La structure de l'offre : la performance du service impactée

- Les itinéraires sont parfois complexes et peu directs avec une desserte fine et étendue du territoire au détriment de la fréquence et de la lisibilité du réseau
- Les infrastructures dédiées au TC sont peu nombreuses (1,5 km de couloirs fin 2012) mais sont en cours d'amélioration (nouveaux couloirs/sites propres, priorités aux feux),
- Une faible partie du PTU est directement reliée à la gare d'Albi-Ville par les transports urbains,
- Le transport à la demande (TAD) reste confidentiel et peu attractif
- Les nombreux points de correspondance autour de Jean Jaurès peuvent gêner la lisibilité du service,
- Peu de communication sur les lignes de transport urbain diamétralisées (sauf ligne R),
- La valorisation du service est peu développée (nom de réseau, information aux points d'arrêts, agence commerciale, lisibilité des plans...),

Les transports collectifs urbains

La fréquentation des lignes et les catégories d'usagers (données Régie TU 2012)

- Les lignes desservant les quartiers sociaux (Rayssac, Cantepau, Saint-Juéry) sont les plus fréquentées (par exemple: ligne C/Cantepau= 28 % des voyages),
- Le service fonctionne bien également sur des lignes à longues distances (par exemple: ligne de Marssac= 10% des voyages),
- Les usagers « scolaires » représentent 48 % des voyages,
- Les usagers « jeunes » (hors scolaires) et « personnes âgées » sont des catégories d'usagers représentatives (19,2 %),
- Les usagers « sociaux » sont relativement nombreux (7%),
- Les publics actifs et grand public reste faibles (4,8 % des voyages),
- Une fréquentation globale plutôt faible (1 voyageur par kilomètre commercial, la moyenne des agglomérations similaires se situant à 2 : source UTP 2010)

→ Un état des lieux qui révèle des opportunités de dynamisation du service des transports urbains

2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.5 Le développement des modes alternatifs

2.5.3 Les transports collectifs urbains

Enjeux et objectifs :

- **Elargir le public au-delà des captifs**
- **Améliorer la « vitesse commerciale »** en apportant une vision à l'échelle de chaque ligne ou faisceau de lignes
- **Redéployer une partie des km « commerciaux » sur les axes les plus porteurs**
- **Etudier des TàD plus attractifs et plus visibles que les offres actuelles**
- Développer les intermodalités avec le car, mais surtout le train et le vélo
- Simplifier l'organisation en faisant ressortir un point d'échanges central et des sites multimodaux
- Redynamiser le réseau et investir sur le marketing et la communication

Les transports collectifs non-urbains

Cohérence entre les offres et intermodalité

- L'offre urbaine est coordonnée avec le réseau interurbain (nombreuses correspondances le matin et le soir)
- Possibilité d'utilisation du réseau interurbain TarnBus dans le PTU avec titres urbains
- Pas de possibilité d'utiliser le TER de la même manière dans le PTU
- Le réseau interurbain Tarnbus et le réseau urbain disposent d'un même lieu d'échange sur le site de Jean Jaurès
 - ➔ L'aménagement des lieux est contraint et n'est pas en adéquation avec sa fonction (gare routière « temporaire », réseau urbain peu visible)
- Le réseau interurbain Tarnbus ne dessert pas la gare

Objectifs :

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

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales**
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique
- 2.11 Les motorisations alternatives



Un travail déjà bien amorcé, surtout au profit du vélo

- Les « chaucidou » et les bandes cyclables apaisent les artères
- Parfois aussi des trottoirs, couloirs bus, dispositifs de réduction de vitesse, traitements d'intersections
- Dans l'agglomération, peu de « vestiges de la ville routière »



Un travail déjà bien amorcé, surtout au profit du vélo

- Mais le stationnement en ville limite le partage de la voirie



2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales

Enjeux et objectifs :

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

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement**
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique
- 2.11 Les motorisations alternatives



Les normes imposées par les documents d'urbanisme

Le SCoT

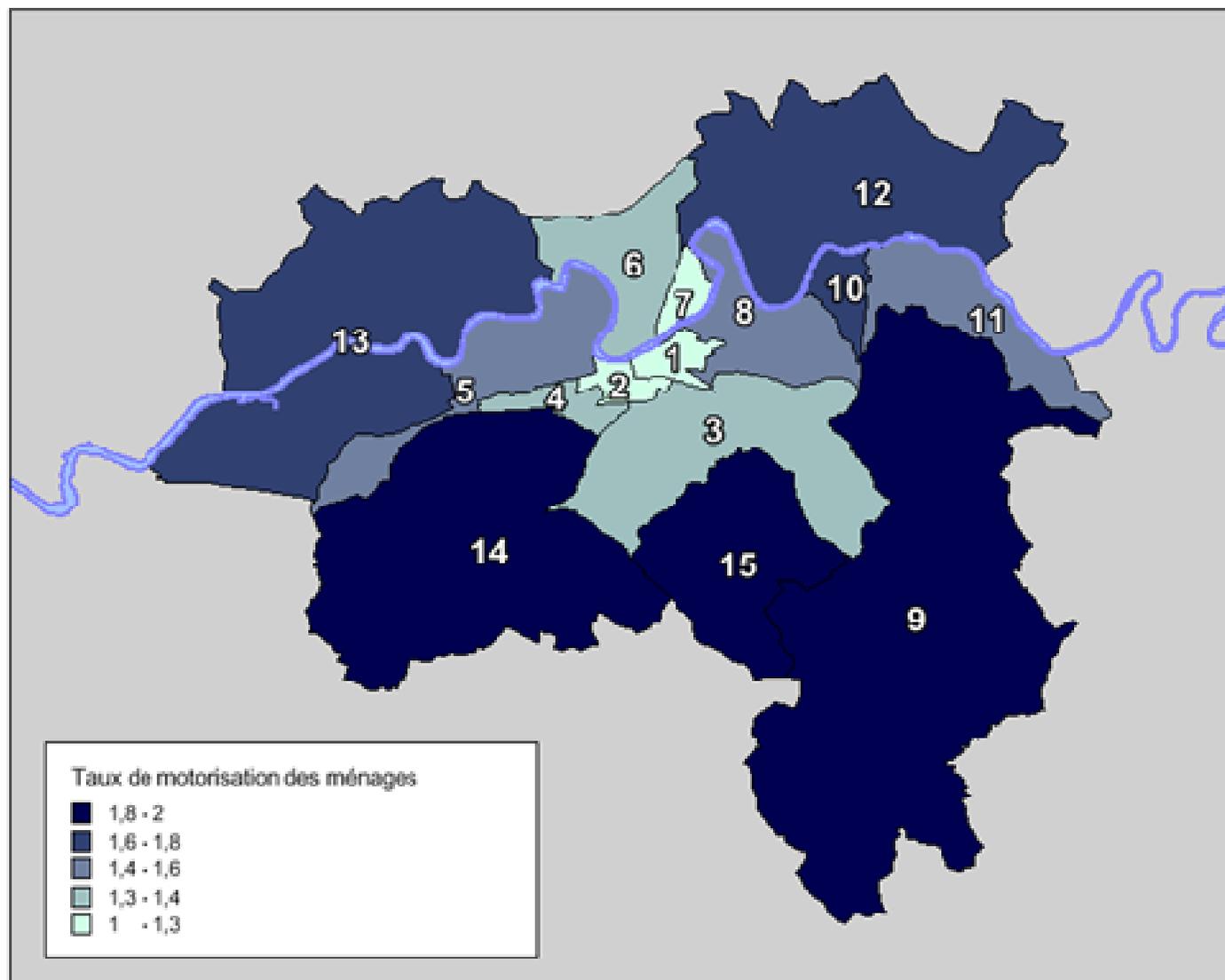
- Envisage des points de stationnements autocars, P+R, covoiturage
- Impose $\geq 2 \text{ m}^2$ de stationnement « deux-roues » dans les constructions de logements collectifs, accessible depuis la voie publique
- Stipule que les espaces publics devront intégrer des aires de stationnement deux-roues
- Prévoit l'amélioration de la circulation et du stationnement aux entrées d'agglomération (A68, RN88, RD988, RD999, RD612)

Les normes imposées par les documents d'urbanisme

La réalité des ménages est à prendre en compte

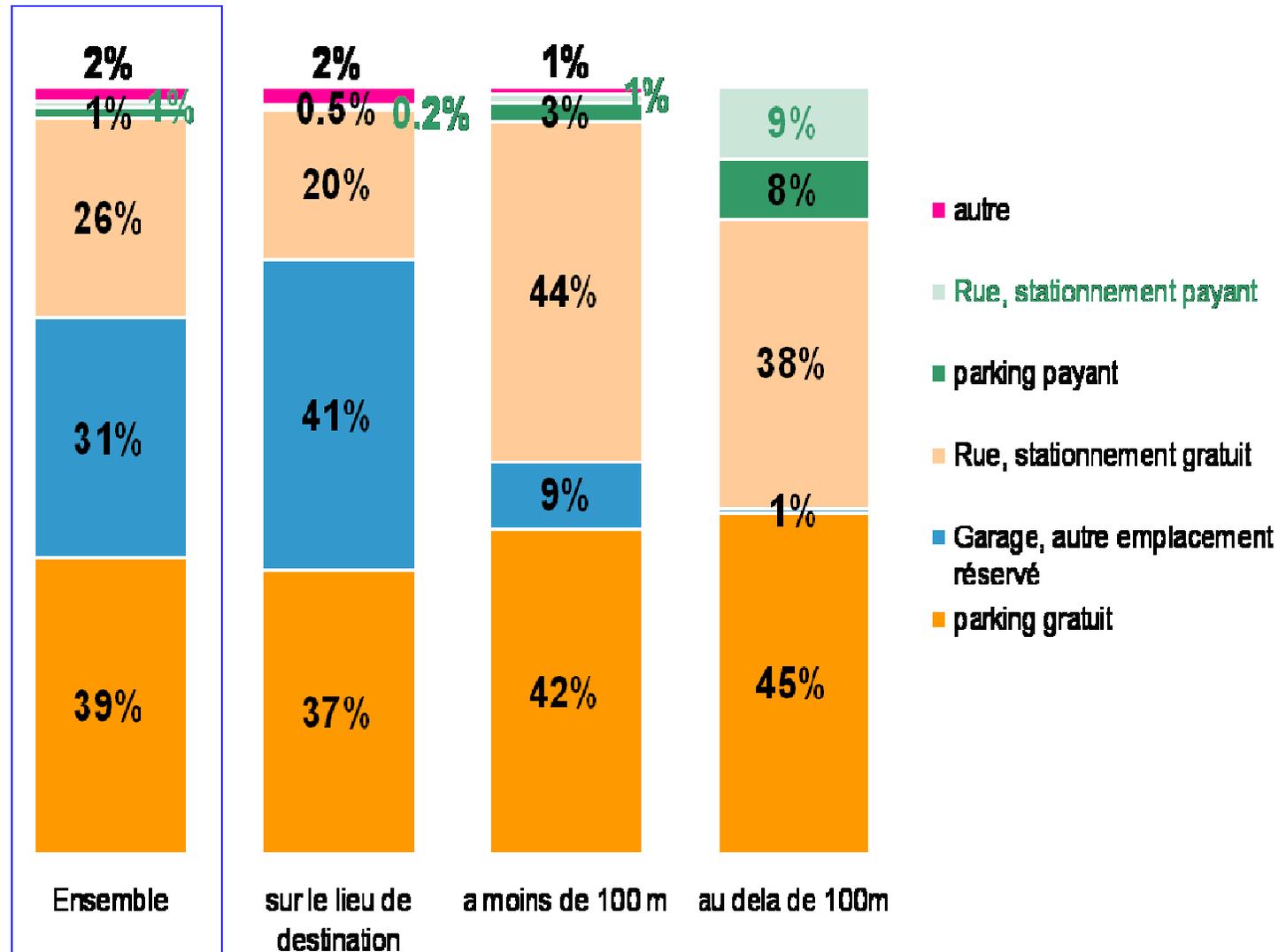
l'ensemble des ménages possèdent 2 voitures ou moins

1 à 1,5
voiture/ménage à
Albi et St-Juéry, 1,6 à
1,8 à Arthès, Lescure
et Marssac

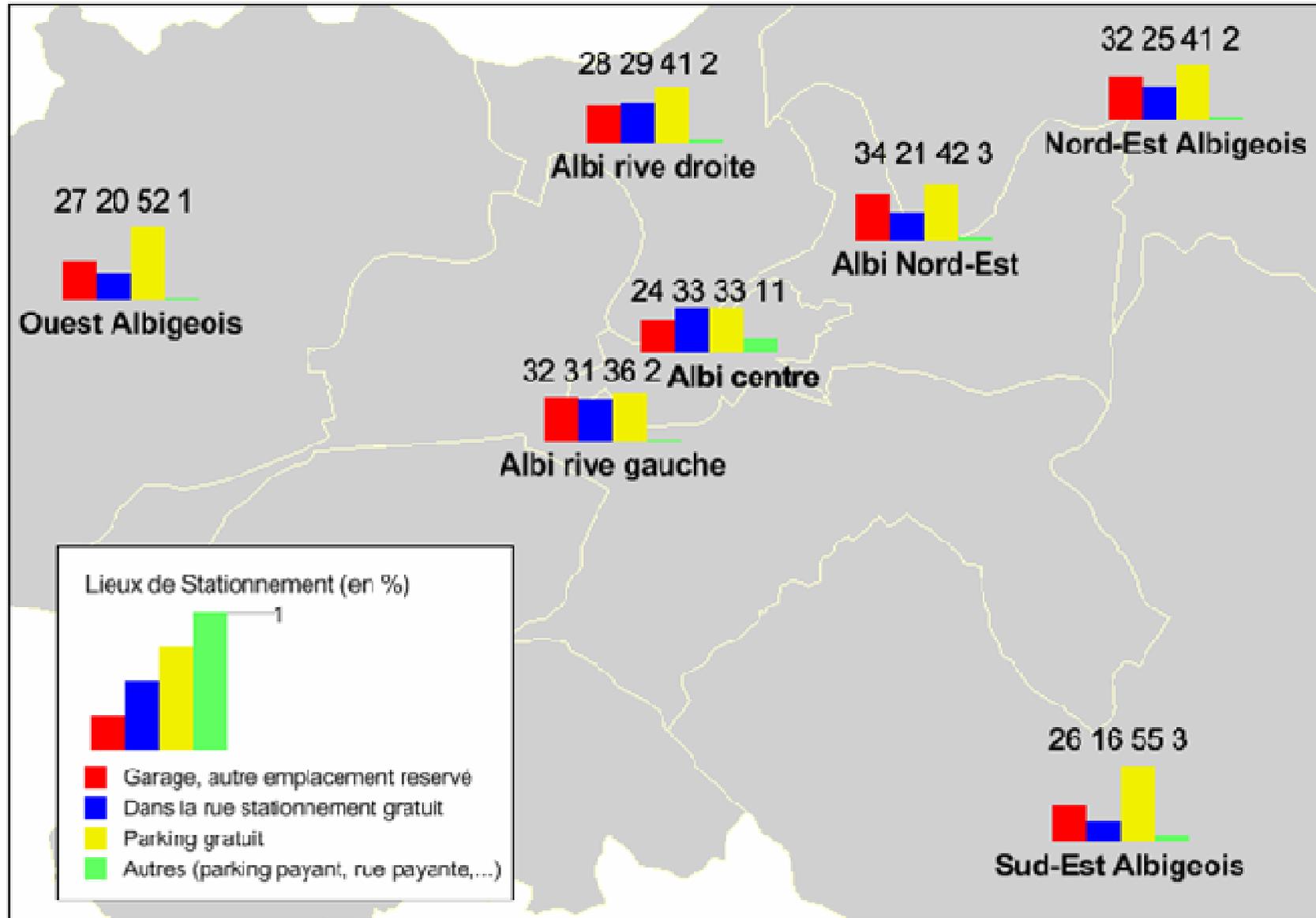


Une offre de stationnement majoritairement gratuite à proximité du lieu final de destination

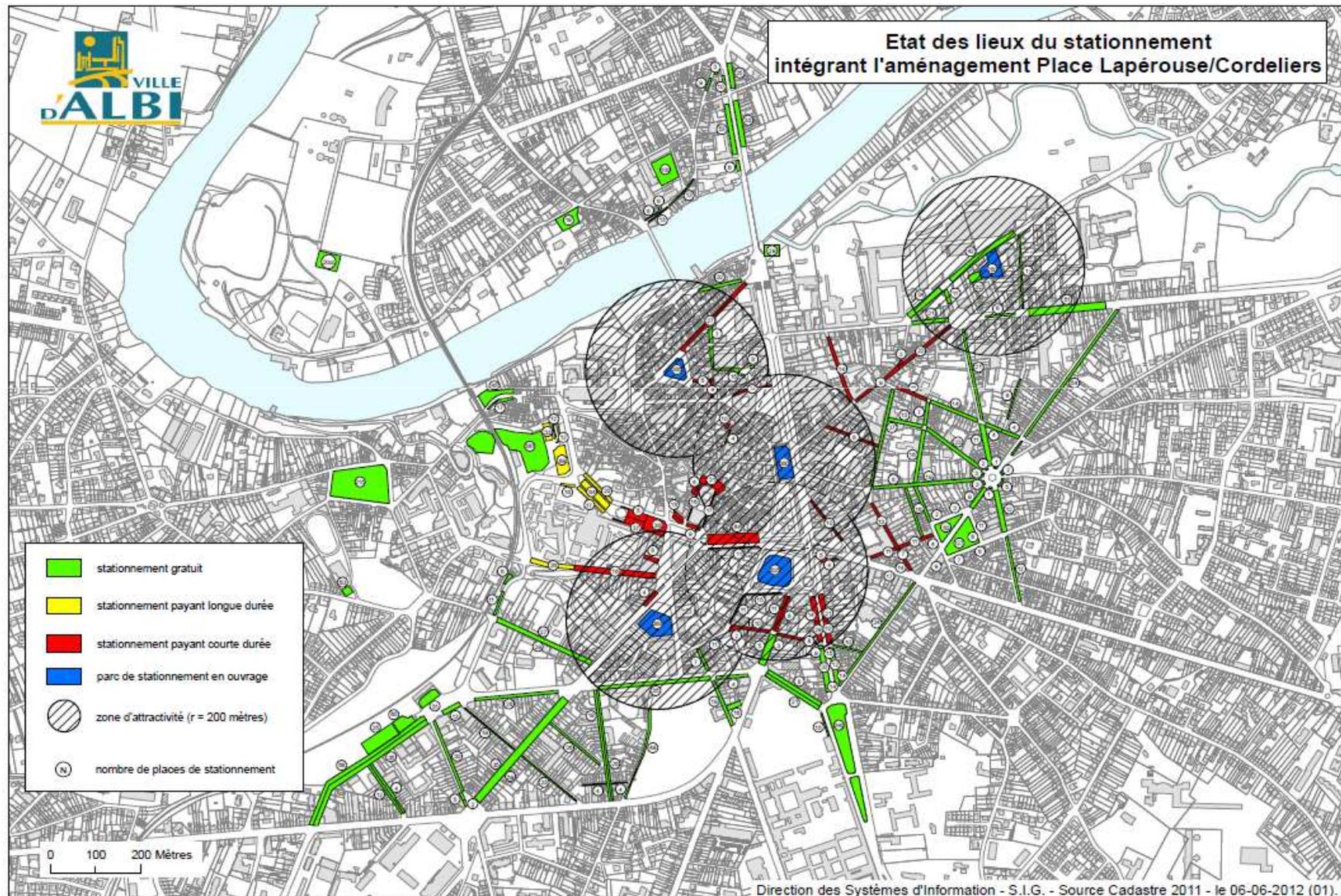
72% des stationnements (hors retour au domicile) se font directement sur le lieu de destination et à peine 5 % au-delà de 100 m de la destination.



Une offre de stationnement majoritairement gratuite à proximité du lieu final de destination



L'offre de stationnement dans le centre d'Albi



L'offre de stationnement dans le centre d'Albi

- Volume d'offre

Places gratuites en centre-ville : 3 000 places

→ 54 % des places de stationnement en centre ville sont gratuites (hors places offertes par des employeurs à leurs salariés ou à leurs clients), ce qui incite fortement à se rendre dans le cœur d'agglomération en voiture en favorisant les migrants pendulaires au détriment des visiteurs et des riverains.

- Type d'offre en parkings

- Abonnement longue durée
- ... mais aussi nuit
- ... et journée

→ Quels usages souhaités ?

- Tarification (Q-Park 2011)

- le stationnement sur voirie est favorisé (taux d'occupation : 85 à 90 %)
 - Non paiement constaté (taux de paiement : 50 à 55 %)
 - Courte durée possible
 - Tarifs plus faibles sur voirie qu'en parking

L'offre de stationnement dans le centre d'Albi

Les pratiques autour du centre payant

- Un fort problème de stationnement sur trottoirs, parfois même autorisé



Dans l'agglomération

Une politique de parc-relais en développement

- Une aire de covoiturage/parc-relais réalisée au Séquestre
- Trois gares équipées de parkings non identifiés et réservés à une pratique intermodale (Gare de Marssac, Albi-ville – Albi-Madeleine)
- Des parkings communaux pouvant être aménagés ou en cours d'aménagement en parking de covoiturage ou en parc-relais (parking de la Milliassole...)
- Des sites existants envisagés pour implanter des parcs relais/aires de covoiturage (Atlantis, Caussels, l'Arquipeyre, Puygouzon, rond point de l'Europe...)

2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.7 L'organisation du stationnement

Enjeux :

- *Rendre le report modal et les parcs-relais plus attractifs que l'offre péricentrale*
- *Poursuivre et clarifier la politique de stationnement dans le centre d'Albi*
- *Supprimer le stationnement sur trottoirs aux abords des écoles et l'organiser sur la chaussée*
- *Réduire de façon progressive le stationnement gênant sur trottoirs*
- *Stopper le mouvement historique de « spécialisation fonctionnelle des espaces » (c'est-à-dire la création de zones isolées spécifiquement commerciales, économiques ou d'habitat...), pour favoriser les déplacements courts et la mutualisation du stationnement*
- *Revoir la politique de stationnement automobile au droit des habitations et des lieux d'emploi, de façon à favoriser la marche, le vélo et le bus*
- *Eviter d'imposer dans les PLU des normes planchers supérieures au taux de motorisation réel*
- *Mettre en place une veille foncière sur les secteurs de pertinence pour des P+R*

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens**
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique
- 2.11 Les motorisations alternatives



De gros flux transportés par de petits véhicules

- Le transport d'objets ne se réduit pas aux marchandises
 - Le débat est focalisé sur l'équilibre rail/route et les livraisons, mais l'essentiel des flux est assuré par des particuliers effectuant des achats
 - Trois leviers essentiels :
 - Les volumes de marchandises achetées
 - La provenance des marchandises achetées
 - Le choix modal pour motif achats
- ➔ Ces questions sont à l'interface entre les transports et d'autres champs de l'action publique

Des « livraisons » insuffisamment organisées

- La circulation des poids lourds en centre-ville est insuffisamment réglementée à Albi et Saint-Juéry
- Quelques aires de livraison et particularités de places gratuites limitées à 15 min sur Albi
- Quelques initiatives d'entreprises publiques ou privées
 - La Poste s'est équipé d'une flotte de véhicules électriques
 - Deux transporteurs locaux et une enseigne se sont équipés d'un véhicule électrique pour leurs livraisons dans la Cité Episcopale

Un potentiel ferroviaire à développer

- Le mode ferroviaire est généralement pertinent
 - Pour des flux très importants (plusieurs wagons, fréquents)
 - Sur des distances supérieures à 400 km
 - En chargement direct (= embranchement)
- Un opérateur ferroviaire de proximité apparaît en Midi-Pyrénées

2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.8 Le transport de biens

Objectifs :

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

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité**
- 2.10 La tarification et la billettique
- 2.11 Les motorisations alternatives



Management de la mobilité

- Des outils de communication communautaires performants: magazine « Grand A », site Internet, mascotte « MOBI », espace info transports, édition de guide/dépliants,
- Des aménagements publics structurants : aires de covoiturage, parcs relais, site Internet de mise en relation pour les covoitureurs,
- Des opportunités pour la mise en œuvre de PDE/PDA/PDES : accompagnement de l'ADEME, carte pastel pour personne morale, des zones d'activités desservies par les transports urbains, un PDA en cours de réalisation à la ville d'Albi et à la DDT,
- Des comportements « spontanés » encourageants : aire de covoiturage « sauvages », collectif d'étudiant promouvant l'autopartage,
- Un bon potentiel pour développer le management de la mobilité à condition d'améliorer
 - L'approche marketing : identité du réseau de bus (nom de réseau), service client,
 - La centralisation des informations mobilités : réalisation d'un plan cyclable, visibilité des connexions transports urbains/transports interurbains sur un même plan de réseau,
 - Le soutien aux pratiques d'autopartage, covoiturage,
 - L'accompagnement à la réalisation des PDE/PDA/PDES,
 - Les actions de sensibilisation aux bonnes pratiques,

2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.9 Le management de la mobilité

Enjeux et objectifs :

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

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique**
- 2.11 Les motorisations alternatives



La tarification et billettique

- Une tarification attractive avec une logique dégressive selon les catégories d'usagers
- Un coût du transport maîtrisé pour les usagers qui ne paient que les voyages réellement effectués
- Utilisation possible du réseau interurbain dans le PTU avec des titres urbains
- Une carte sans contact pratique et interopérable
- La possibilité pour une personne morale (employeur, association, collectivité) de posséder un carte collective pouvant être utilisée par ses salariés
- Un système billettique qui permet d'analyser avec précision les fréquentations du réseau et les recettes
- La création d'un titre journée dédié notamment aux visiteurs, touristes et congressistes,
- Des recettes faibles au regard de l'offre kilométrique
- Des réticences de certains employeurs pour le financement à 50% des coût de transports du fait de l'absence d'abonnement
- Des difficultés pour créer des titres combinés urbain / interurbain
- Pas de démarche dématérialisée pour créer une carte Pastel – nécessité de se rendre à l'espace infos transports

2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.10 La tarification et la billettique

Enjeux et objectifs :

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

DIAGNOSTIC

Préambule

1. Contexte et organisation du territoire

- 1.1 L'urbanisme
- 1.2 Les caractéristiques de la population
- 1.3 Les flux

2. L'état des lieux par thématiques PDU

- 2.1 L'état initial de l'environnement : La protection de l'environnement et de la santé
- 2.2 La cohésion sociale et l'accessibilité
- 2.3 L'amélioration de la sécurité
- 2.4 La diminution du trafic
- 2.5 Le développement des modes alternatifs
- 2.6 L'amélioration de l'usage des voiries principales
- 2.7 L'organisation du stationnement
- 2.8 Le transport de biens
- 2.9 Le management de la mobilité
- 2.10 La tarification et la billettique

2.11 Les motorisations alternatives



Motorisations alternatives : trouver le bon équilibre

Tenir compte de la politique de l'Etat et du développement sur le marché de ce type de véhicules

Bien analyser le besoin pour définir le dimensionnement et la priorité des actions

1. Etre en conformité avec la LAURE : 20 % du renouvellement du parc auto des collectivités doit être à motorisation alternative

2. Grenelle 2009 : équipement obligatoire en prises de recharge des logements avec parking, bureaux avec parking

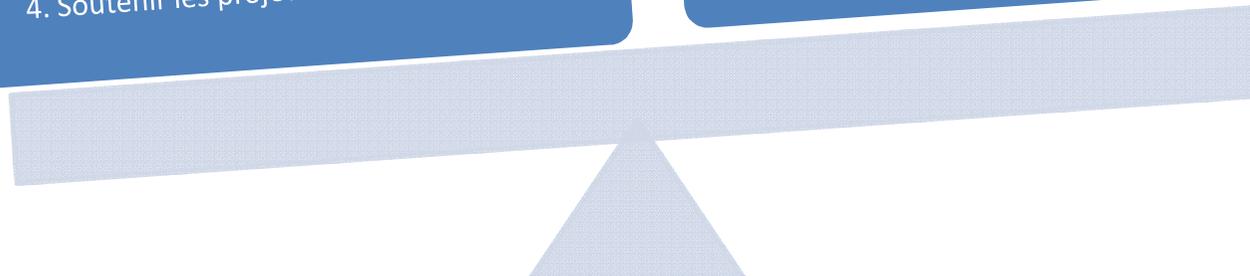
3. Article L 1214-2 code des transports : Le PDU doit permettre la réalisation, configuration, localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables

4. Soutenir les projets locaux innovants

Les motorisations alternatives ne se substituent ni aux courtes distances ni au report modal. Elles sont à envisager plutôt pour les bus et les véhicules de service urbains...

Chaque type de motorisation a ses avantages et ses inconvénients : il ne s'agit pas réfléchir « tout électrique »

90 % des installations (bornes de recharges) relèvera de la sphère privée en raison des obligations du Grenelle (immeuble, parking)



2. L'état des lieux par thématiques du PDU

2.11 Les motorisations alternatives

Enjeux et objectifs :

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