



PROJET MOBILITES 2020.2025.2030

Valant révision du Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine

RAPPORT D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE VOLET 2 / Démarche d'évaluation environnementale et Objectifs du Projet Mobilités 2020.2025.2030

Approuvé au Comité Syndical du 7 février 2018 et exécutoire au 8 février 2018

**Rapport Evaluation environnementale
réalisé pour Tisséo-Collectivités
par l'aua/T**

Sommaire

I. Démarche d'évaluation environnementale	4
I.1. Modalités de l'évaluation environnementale	4
I.2. Le cadre juridique de l'évaluation environnementale	4
I.3. L'évaluation environnementale dans le document de PDU	5
I.4. Déroulement de l'évaluation environnementale et principes méthodologiques	5
II. Contexte et objectifs du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU	7
II.1 Enjeux du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU	7
II.2 Objectifs du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU.....	8
II.3 Un périmètre cohérent avec les autres exercices de planification et programmes.....	9
III. Le plan d'actions du Projet Mobilités 2020.2025.2030	10
III.1. Axe 1 : Levier du report modal – Transports en commun et intermodalité	11
III.2. Axe 1 : Levier du report modal – Modes actifs et partage de l'espace public.....	12
III.3. Axe 2 : Levier de la cohérence urbanisme / mobilités.....	13
III.4. Axe 3 : Levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements	14
IV. Contexte législatif et références réglementaires	15
IV.1 Un contexte juridique qui a beaucoup évolué récemment et qui interpelle spécifiquement l'exercice de PDU.....	15
IV.2 Un cadre réglementaire à respecter	18

I. Démarche d'évaluation environnementale

I.1. Modalités de l'évaluation environnementale

La démarche environnementale permet de s'assurer que l'environnement est pris en compte le plus en amont possible et de façon continue et itérative dans le processus d'élaboration du projet de territoire, afin de garantir à ce dernier un développement équilibré et cohérent, sans porter préjudice aux enjeux environnementaux identifiés.

Les objectifs partagés de l'évaluation environnementale sont ainsi de :

- Vérifier que l'ensemble des facteurs environnementaux a été pris en compte lors de l'élaboration ou de la révision d'un PDU,
- Mettre en évidence et hiérarchiser les enjeux environnementaux spécifiques à la Grande agglomération toulousaine, en lien avec la thématique des transports et des déplacements,
- Analyser tout au long du processus d'élaboration les effets potentiels des objectifs et actions d'un PDU sur toutes les composantes de l'environnement,
- Permettre les inflexions nécessaires pour garantir la compatibilité des objectifs d'un PDU avec les enjeux environnementaux,
- Dresser un bilan factuel à terme des effets de la mise en œuvre d'un PDU sur l'environnement.

Ces objectifs assurent une meilleure connaissance de l'état général de la situation et des impacts du projet. Cet état de connaissance est essentiel pour mieux décider et effectuer les choix politiques les plus pertinents.

L'évaluation environnementale a aussi pour objectif d'informer le public. L'avis de l'autorité environnementale émis préalablement à l'enquête publique renforce cet éclairage.

Une évaluation environnementale ne doit pas forcément traiter tous les thèmes de l'environnement de façon détaillée et exhaustive.

L'attention porte particulièrement sur les thèmes sur lesquels les PDU ont le plus d'incidences et ceux sur lesquels il y a le plus d'enjeux environnementaux.

I.2. Le cadre juridique de l'évaluation environnementale

La directive européenne du 27 juin 2001 s'inscrit dans l'objectif d'intégrer l'environnement et le développement durable dans les politiques de planification. Elle impose une procédure d'évaluation environnementale systématique et complète pour certains documents d'urbanisme. Elle met l'accent sur la traçabilité des choix retenus dans le projet de document d'urbanisme, l'information et la participation du public, en imposant la formalisation d'un rapport environnemental structuré et la saisine de l'Autorité environnementale compétente.

La transposition nationale de cette directive est présente dans le code de l'urbanisme (L.104-1 à L.104-8 et R.104-1 à R.104-33) et le code de l'environnement (L.122-4 et suivants).

Elle a été actualisée avec le décret du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme qui a élargi le champ d'application de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et introduit une procédure d'examen au cas par cas par l'Autorité environnementale. Ce décret ne remet pas en cause le contenu du rapport environnemental ; il se limite à quelques ajustements formels et précise le contenu spécifique du rapport environnemental d'une carte communale. Il rappelle la notion de proportionnalité du rapport à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

I.3. L'évaluation environnementale dans le document de PDU

Le code de l'environnement (article R122-20) précise la composition du rapport environnemental d'un PDU, dans une organisation laissée néanmoins à l'appréciation de la maîtrise d'ouvrage. Il est à noter que le rapport environnemental peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

Référence juridique (Code de l'environnement)	Rapport environnemental
Article R122-20	
1° Une présentation résumée des objectifs du plan ou du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec d'autres plans et documents visés à l'article R. 122-17 et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;	Volet 2 du rapport Démarche d'évaluation environnementale, Objectifs du Projet Mobilités Volet 9 du rapport Articulation avec les autres documents de planification
2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le projet ;	Volet 3 du rapport Etat initial de l'environnement et dynamiques d'évolution
3° Une analyse exposant : a) Les effets notables probables de la mise en œuvre du plan ou document sur l'environnement et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages ; b) L'évaluation des incidences Natura 2000 prévue aux articles R. 414-21 et suivants ;	Volet 5 du rapport Effets notables probables Volet 6 du rapport Evaluation des incidences Natura 2000
4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;	Volet 4 du rapport Exposé des motifs
5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du plan ou du document sur l'environnement et en assurer le suivi ;	Volet 7 du rapport Mesures envisagées pour l'environnement
6° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessus et la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.	Volet 1 du rapport Résumé non technique Volet 8 du rapport Méthodes utilisées pour l'évaluation environnementale

L'évaluation du projet sur les sites Natura 2000 fait l'objet d'un volet spécifique (volet 6), afin de respecter le cadre réglementaire imposé par le décret n°2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 (articles R414-19 à R414-26 du code de l'environnement).

I.4. Déroulement de l'évaluation environnementale et principes méthodologiques

La méthode d'évaluation environnementale s'inspire en grande partie de celle des études d'impacts sur l'environnement. Elle en diffère cependant fortement par la portée – stratégique plutôt qu'opérationnelle – des projets auxquels elle s'adresse.

L'ordonnance de 2004 transposant en droit français la directive dite "Plans et programmes" de 2001 insiste ainsi sur la nécessité d'adapter la méthode de l'évaluation environnementale au fait que celle-ci s'inscrit dans une démarche globale, visant une bonne prise en compte des préoccupations environnementales dans les projets de territoire et participant à leur équilibre général.

Les travaux méthodologiques existants, tels que le guide « Evaluation environnementale des documents d'urbanisme » (Commissariat général du développement durable, 2011) et le cahier de références « Préconisations relatives à l'évaluation environnementale stratégique – Note méthodologique » (Commissariat général du développement durable, en partenariat avec le CEREMA, 2015), ainsi que la consultation de documents de PDU relativement récents et jugés exemplaires, comme le rapport « Evaluation environnementale des plans de déplacements urbains - Analyse des premières pratiques et préconisations » (CERTU, CETE, 2011) ont été utilement mobilisés pour mener l'évaluation environnementale du Projet Mobilités 2020.2025.2030 de la Grande agglomération toulousaine. La note de cadrage produite par les services de l'Etat, ainsi que les éléments du Porter à connaissance, transmis le 18 août 2015, ont été d'un grand appui dans l'analyse menée.

Une approche globale, itérative et progressive

La spécificité de la démarche de PDU est de prendre en compte les enjeux environnementaux, tout en veillant à l'équilibre global du projet de territoire, dans le respect de considérations environnementales, sociales et économiques. Cela implique de croiser l'ensemble des objectifs et actions du PDU avec les enjeux environnementaux, de façon à appréhender globalement les incidences du projet sur l'environnement.

Les objectifs partagés de l'évaluation environnementale, rappelés ci-avant, suivis dans un processus continu et itératif, assurent une meilleure connaissance de l'état général de la situation et des impacts du projet, et participent à améliorer les performances environnementales du projet.

Une approche stratégique et spatialisée, dans la mesure du possible

Engagée à l'échelle d'un vaste territoire, l'évaluation environnementale d'un PDU doit, pour être pertinente, permettre une hiérarchisation et une spatialisation des enjeux environnementaux, en identifiant les thèmes environnementaux les plus sensibles et les secteurs géographiques les plus vulnérables.

Ainsi, l'évaluation environnementale d'un PDU n'aborde pas tous les thèmes environnementaux de la même façon détaillée et exhaustive ; elle s'attache en priorité aux enjeux environnementaux sur lesquels l'exercice de PDU a le plus d'incidences, de par sa portée stratégique, son positionnement dans les processus réglementaires et le cadre géographique qui lui est propre.

Une démarche au cœur de l'élaboration du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU

La méthode retenue pour l'évaluation environnementale du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU entend garantir le caractère à la fois volontaire et réactif de cet exercice :

- Volontaire : l'évaluation environnementale est considérée autant comme une opportunité, permettant de préciser et renforcer le projet de territoire, qu'une obligation juridique faisant partie intégrante d'un PDU,
- Réactif : l'évaluation environnementale est envisagée plus comme une démarche, interactive et itérative, accompagnant en continu la révision du PDU, que comme uniquement le document devant rendre compte in fine de cette démarche.

L'évaluation environnementale s'attache par ailleurs à rendre compte le plus clairement possible des fondements techniques de l'élaboration du Projet Mobilités 2020.2025.2030, dans un contexte marqué par la complexité des interactions entre de nombreux facteurs.

Une démarche qui se poursuit dans le temps

L'évaluation environnementale est nécessaire :

- *Ex ante*, avant la mise en œuvre, pour vérifier la cohérence du plan et mettre en place le dispositif de suivi,
- *In itinere*, pour attirer l'attention du maître d'ouvrage sur la prise en compte des enjeux environnementaux,
- *In fine* ou *ex post*, pour établir le bilan des résultats et impacts du plan à l'issue de sa mise en œuvre, et éclairer les acteurs et citoyens sur la justification des choix arrêtés.

Ces étapes doivent permettre de mesurer l'"efficacité" du Projet Mobilités 2020.2025.2030, de juger de l'adéquation sur le territoire des objectifs et actions définies et de leur bonne application.

Elles s'appuient pour ce faire sur un dispositif d'indicateurs, permettant, d'une part, de suivre l'état de l'environnement du territoire et, d'autre part, d'évaluer les résultats de la mise en œuvre du Projet Mobilités 2020.2025.2030 (chapitre "*Suivi et évaluation*").

II. Contexte et objectifs du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU

Par délibération du 4 février 2015, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine a statué sur l'engagement du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Grande agglomération toulousaine approuvé en 2012. Cette révision doit permettre d'adapter ce document au nouveau contexte métropolitain, ainsi qu'aux dynamiques territoriales à l'œuvre sur la Grande agglomération toulousaine.

Les enjeux d'attractivité et de compétitivité du territoire métropolitain au niveau mondial (Aerospace Valley) y apparaissent comme majeurs, appelant une réponse globale des mobilités pour :

- Doter le territoire de solutions capacitaires de mobilité pour accueillir 500000 nouveaux déplacements quotidiens dans les 10 ans à venir,
- Assurer une desserte des sites d'activités au cœur du pôle de compétitivité mondiale.

II.1 Enjeux du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU

Trois enjeux majeurs sont identifiés par le Projet Mobilités 2020.2025.2030 :

1/ MOBILITE : Organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue :

Au sein de la grande agglomération toulousaine, vivent, se déplacent et travaillent au quotidien plus d'un million d'habitants, plus de 420 000 salariés et plus de 115 000 étudiants.

Son rythme de développement est exceptionnel, avec chaque année l'arrivée de l'ordre de 15 000 habitants supplémentaires et la création de 7 000 emplois nouveaux. A l'horizon 2030, la grande agglomération toulousaine comptera près de 250 000 habitants et 150 000 emplois supplémentaires, générant plus de 4,5 millions de déplacements tous modes confondus que les réseaux de déplacements devront absorber, dont le réseau ferroviaire.

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 se met en situation d'apporter des réponses appropriées à l'organisation d'une mobilité durable dans la perspective de cette croissance démographique et économique soutenue, pour laquelle il est estimé par le Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine à l'horizon 2030 une production nécessaire de 200 000 à 230 000 logements.

2/ ACCESSIBILITE : Répondre à la demande de déplacement liée à la croissance démographique et au dynamisme économique.

De nombreux territoires connaissent des freins à leur développement pour des questions d'accessibilité : infrastructures de transports insuffisantes, saturées ou en limite de capacité ; difficulté pour les habitants d'accepter une dégradation de leurs conditions de déplacements, critères de plus en plus stratégiques dans les choix d'implantation économique et de recherche d'emploi.

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 se met en situation de mettre en place un réseau structurant et capacitaire pour répondre à la demande de déplacements sur les territoires. A l'horizon de 2025, on estime que le nombre de déplacements quotidiens tous modes confondus sur la grande agglomération toulousaine sera de 4,5 millions, soit 500 000 de plus qu'à ce jour, l'équivalent de l'usage actuel du réseau Tisséo ou du périphérique. L'enjeu sera d'absorber au moins 250 000 déplacements supplémentaires sur le réseau structurant de transport en commun.

3/ ATTRACTIVITE : Renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones économiques et d'emploi

Certains grands secteurs économiques de la grande agglomération toulousaine, notamment le Nord-Ouest et le Sud-Est, sont marqués par de véritables difficultés d'accès qui se posent à ce jour comme des freins à un développement plus important : embouteillages chroniques, ponctualité/absentéisme des salariés, efficacité des échanges, nouvelles implantations.

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 se met en situation de relier les grands pôles économiques aux secteurs résidentiels à partir d'une offre interconnectée et de rendre les principaux établissements accessibles à partir des grandes portes métropolitaines : la future gare TGV Matabiau et l'aéroport international de Toulouse / Blagnac.

Un quatrième enjeu est également retenu : ANTICIPER la mobilité de demain

En effet, les nouveaux outils de l'information et de la communication révolutionnent les modes de vies et les pratiques de mobilités. La mobilité n'est plus vécue comme une contrainte mais comme une opportunité. 4G dans les réseaux de transports, voiture et vélo partagés, perspective des véhicules autonomes, télétravail, paiement sans contact, application mobiles dédiées à la mobilité ... autant de nouveaux services qui créent de nouveaux usages à anticiper.

II.2 Objectifs du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU

Trois grands objectifs sont portés par le Projet Mobilités 2020.2025.2030, en réponse aux enjeux identifiés et à la poursuite de la croissance territoriale, démographique et économique de la grande agglomération toulousaine :

- Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires
- Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun
- Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant

Des objectifs complémentaires, tout aussi opérationnels, se retrouvent également dans le plan d'action du Projet Mobilités 2020.2025.2030 et dans les politiques publiques locales et nationales, en déclinaison du Code des Transports régissant les portées d'un Plan de Déplacements Urbains :

- Améliorer le cadre de vie des habitants et réduire les risques sanitaires liés aux pollutions.
- Desservir les quartiers prioritaires, les zones d'emplois, les équipements structurants métropolitains.
- Satisfaire aux besoins de mobilités, tous modes confondus et pour tous les usagers.
- S'inscrire en synergie avec les autres plans et programmes traduisant l'engagement des politiques publiques dans les domaines de l'aménagement, du développement durable et des déplacements.

Face à ces objectifs et pour répondre aux besoins de déplacements croissants sur les territoires de la grande agglomération toulousaine, le développement d'une stratégie ambitieuse susceptible de répondre à l'urgence d'une mobilité accrue et durable est nécessaire.

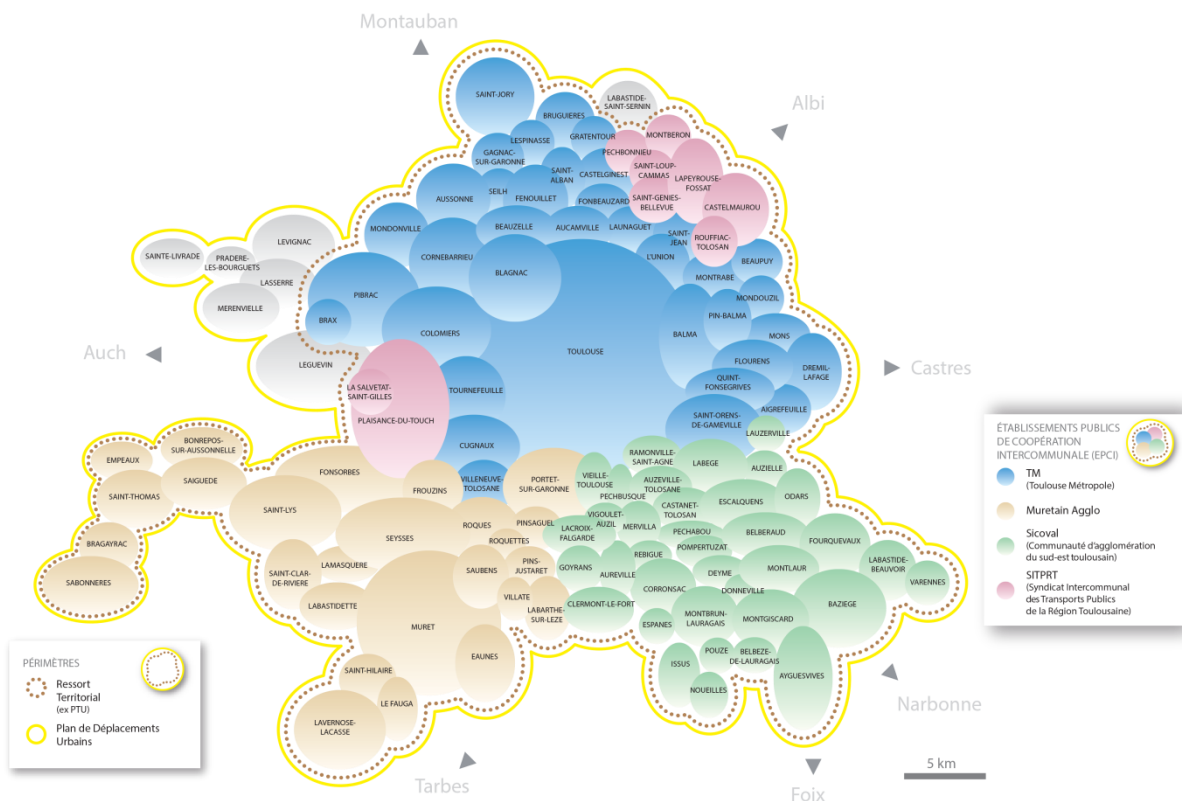
Elle s'articule autour de **trois leviers** complémentaires et ordonnés.

1. Le report modal
Ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée.
2. La cohérence entre urbanisme et mobilités
Ou comment développer la ville à proximité des transports en commun.
3. L'organisation des réseaux routiers
Ou comment mieux développer et aménager les voiries et les stationnements.

II.3 Un périmètre cohérent avec les autres exercices de planification et programmes

L'élaboration du Projet Mobilités 2020.2025.2030 porte sur un périmètre cohérent avec ceux du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine et du Plan de protection de l'atmosphère.

Ce périmètre s'appuie sur le territoire de la Grande agglomération toulousaine, constitué des communes des quatre collectivités de Tisséo-Collectivités, ainsi que des communes des Communautés de communes de Savès et Aussonnelle et des Coteaux de Bellevue, soit un total de 115 communes.

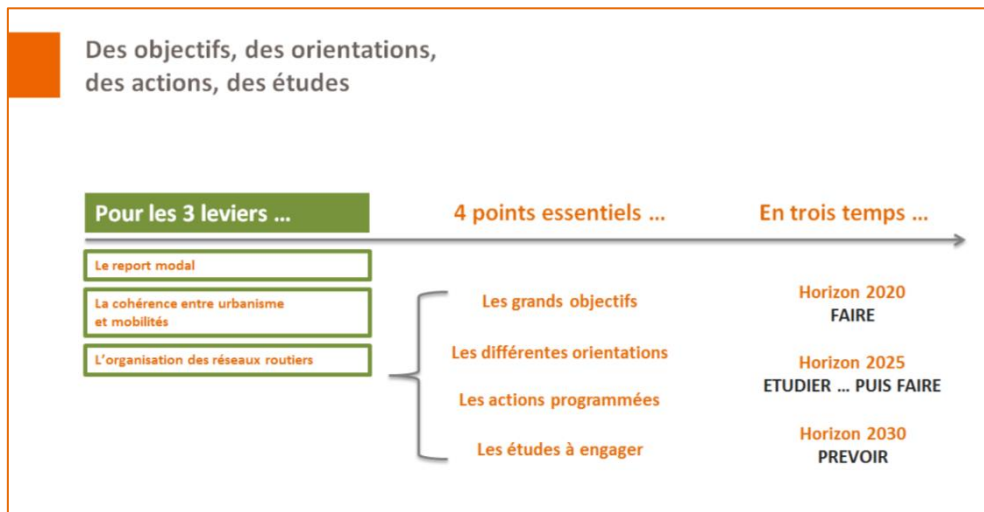


III. Le plan d'actions du Projet Mobilités 2020.2025.2030

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 s'articule autour d'un plan de 39 actions, qui repose sur les trois leviers de la Stratégie Mobilité et qui s'inscrit dans la poursuite des politiques publiques.

Trois horizons sont proposés :

- Un horizon 2020 de programmations maîtrisées
- Un horizon 2025 intermédiaire de projets à l'étude et en perspective de réalisation
- Un horizon 2030 prospectif renvoyant vers un champ d'études pour aide à la décision et inscription dans les prochains documents de programmation



III.1. Axe 1 : Levier du report modal – Transports en commun et intermodalité

Ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée, ...

Quatre orientations sont retenues à travers ce levier du report modal « transports en commun et intermodalité », en réponse aux objectifs à atteindre :

Orientation 1: Valoriser le mode bus, le seul qui dispose de capacités, pour optimiser son usage notamment par le levier des performances.

Orientation 2 : Créer des capacités de transport supplémentaires pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité du territoire, en privilégiant les modes les plus capacitaires.

Orientation 3 : Etendre la couverture et du maillage du réseau structurant pour donner la capacité au réseau de satisfaire une clientèle qui s'étend sur l'ensemble du territoire, dont l'accessibilité aux zones économiques.

Orientation 4: Développer un concept d'intermodalité efficace, à l'échelle du territoire, permettant de répondre efficacement aux déplacements entre périphérie et ville dense et s'appuyant sur une articulation efficace entre le réseau régional ferroviaire et routier et le réseau urbain.

Le plan d'actions

Action 1 FAIRE la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express

Action 2 DOUBLER la capacité de la ligne A du métro

Action 3 CONNECTER au Sud la ligne B du métro à TAE

Action 4 DEVELOPPER le réseau tramway

Action 5 FAIRE la Ceinture Sud, dont le téléphérique urbain Sud

Action 6 ORGANISER l'intermodalité

Action 7 DEVELOPPER le réseau LINEO

Action 8 ADAPTER le réseau bus aux territoires

Action 9 HIERARCHISER le réseau bus

Action 10 RENFORCER l'accessibilité des territoires Nord-Ouest, du Nord-Est et Sud-Ouest

Action 11 METTRE en place une tarification adaptée aux usages

Action 12 RENFORCER les services à l'utilisateur

Action 13 PREPARER l'avenir dans l'organisation de la chaîne des mobilités

III.2. Axe 1 : Levier du report modal – Modes actifs et partage de l’espace public

Ou comment inciter la pratique de la marche à pied, du vélo, favoriser le partage de la voiture, ...

Les orientations du levier du report modal « modes actifs et partage des espaces publics », en réponse aux objectifs à atteindre, sont les suivantes :

- Orientation 5 : Développer le réseau cyclable et le réseau de voies à vitesse apaisée à l’échelle du territoire de la grande agglomération toulousaine, en intermodalité au réseau TC et incluant des services aux usagers.
- Orientation 6 : Valoriser la marche en lien avec les transports en commun et les équipements, notamment en périphérie d’agglomération, pour adapter la ville aux besoins des usagers actuels et au vieillissement de la population.
- Orientation 7 : Apaiser les circulations en développant un réseau de voies à vitesse apaisée et partagée entre modes (zones 30, zones de rencontre et ares piétonnes, en cohérence avec l’organisation des territoires et des réseaux de transports en commun).
- Orientation 8 : Définir une politique de stationnement vélo et d’accessibilité piétonne dans les pôles d’échanges (offre et usages des parcs-relais).
- Orientation 9 : Développer les services d’Ecomobilité auprès des entreprises, en ciblant les déplacements domicile-travail.

Le plan d’actions :

Action 14	METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur cyclable d’agglomération
Action 15	METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur piétons d’agglomération
Action 16	ELARGIR le centre-ville de Toulouse
Action 17	APAISER les circulations dans les faubourgs toulousains et communes de périphérie
Action 18	AMELIORER la multimodalité dans les pôles d’échanges
Action 19	DYNAMISER le développement et renforcer l’efficacité des plans de mobilités
Action 20	PREPARER l’avenir en innovant en faveur des modes actifs

III.3. Axe 2 : Levier de la cohérence urbanisme / mobilités

Ou comment développer la ville à proximité des transports en commun, ...

Les orientations du levier de la Cohérence Urbanisme – Mobilités, en réponse aux objectifs à atteindre, sont les suivantes :

- Orientation 10 : Adapter les formes et densités urbaines aux territoires de la ville intense.
- Orientation 11 : Polariser le développement urbain autour des centralités structurantes et des pôles d'échanges multimodaux.
- Orientation 12 : Localiser les équipements publics et d'intérêt en fonction de l'organisation des réseaux de transports.
- Orientation 13 : Privilégier la qualité des espaces publics au profit des modes actifs.
- Orientation 14 : Desservir les quartiers prioritaires de la Politique de la ville.
- Orientation 15 : Diminuer les zones urbaines soumises aux pollutions de fond, avec un objectif de réduire le nombre de personnes exposé au risque sanitaire dans ces quartiers, tant pour les constructions à usage d'habitat que pour les établissements recevant du public.

Ces orientations devront se traduire dans :

- Les documents d'urbanisme de niveau local (PLU) et intercommunal (PLUiH de Toulouse Métropole).
- La définition des grands projets urbains.

Le plan d'actions :

Action 21	S'ENGAGER sur la cohérence urbanisme / mobilités
Action 22	METTRE EN ŒUVRE des pactes urbains sur les territoires déjà desservis ou pour lesquels des projets de desserte en TC sont programmés
Action 23	TRADUIRE les pactes urbains dans les documents d'urbanisme
Action 24	AMELIORER l'accessibilité et la desserte des zones économiques
Action 25	DESSERVIR les quartiers prioritaires de la politique de la ville
Action 26	METTRE EN ŒUVRE une charte livraison sur l'agglomération
Action 27	DEFINIR un schéma de localisation des espaces logistiques urbains
Action 28	PREPARER l'avenir en se projetant dans la ville de demain

III.4. Axe 3 : Levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements

Ou comment développer et mieux aménager le réseau routier et les stationnements, en accompagnement du développement du réseau structurant de transport en commun et de l'urbanisation des territoires

Les orientations du levier de l'organisation des réseaux routiers et des politiques de stationnement, en réponse aux objectifs à atteindre, sont les suivantes :

Orientation 16 : Favoriser et valoriser les nouveaux usages partagés de la voiture.

Orientation 17 : Hiérarchiser, adapter et aménager le réseau routier pour minimiser les nuisances en zones denses et renforcer l'accessibilité aux territoires, en prenant en compte le partage de la voirie nécessaire à la performance des réseaux de transports en commun de surface.

Orientation 18 : Gérer les flux de périphérie à périphérie, en recherchant des maillages routiers à partir des axes existants, en achevant la mise en capacité du périphérique et en multipliant les points d'échanges facilitant l'accessibilité aux territoires.

Orientation 19 : Organiser les stationnements en ouvrage, sur domaine public et dans les parcs-relais, en intégrant les projets de développement des réseaux de transports en commun.

Orientation 20 : Préserver le cadre de vie en réduisant le nombre d'individus exposés aux pollutions atmosphériques et sonores et le nombre d'accidents corporels notamment pour les modes actifs.

Le plan d'actions :

Action 29	DYNAMISER l'usage de la voiture partagée
Action 30	ACCOMPAGNER et FAVORISER l'électromobilité
Action 31	METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur des voiries
Action 32	AMELIORER les liaisons routières transversales
Action 33	DEVELOPPER une stratégie globale de stationnement
Action 34	ACCENTUER le report modal en amont des zones de congestion
Action 35	REDUIRE les nuisances en limitant les vitesses sur les grandes voiries
Action 36	DIMINUER les accidents de la route
Action 37	STRUCTURER les réseaux dédiés aux transports de marchandises
Action 38	ANTICIPER l'instauration de mesures complémentaires sur la circulation
Action 39	PREPARER l'avenir en innovant dans l'accessibilité

IV. Contexte législatif et références réglementaires

IV.1 Un contexte juridique qui a beaucoup évolué récemment et qui interpelle spécifiquement l'exercice de PDU

Depuis 2010, le contexte juridique a beaucoup évolué ; plusieurs lois ont été votées, interpellant de façon spécifique les problématiques de transports et déplacements et l'exercice particulier de PDU.

Quatre incidences principales sont à retenir de cette actualité législative récente :

- Des compétences clarifiées, des périmètres modifiés,
- Des objectifs environnementaux précisés
- La prise en compte des nouvelles pratiques de déplacements
- Une recherche de cohérence vis-à-vis de la problématique du stationnement

Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II)

<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs et financement en matière de TCSP (appel à projet « Grenelle ») • Nouveaux services (autopartage, Vélo Libre-service) : clarification des compétences, label Autopartage, soutien au développement des véhicules électriques • Possibilité de péage urbain pour les agglomérations > 300000 habitants (en attente d'un décret d'application) • Nécessité d'évaluation des GES obligatoire au 01/01/2015 	Principaux enjeux : <ul style="list-style-type: none"> - Développement des TC structurants - Politiques concertées de développement de l'autopartage, du Vélo Libre-Service... - Evaluation des émissions de GES par le projet de PDU
---	--

Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Mapam)

<ul style="list-style-type: none"> • Transformation des AOTU en AOM avec compétences optionnelles en matière d'usages partagés de l'automobile, de modes actifs, de logistique urbaine • La Région devient chef de file de l'intermodalité et doit élaborer en concertation un Schéma Régional de l'Intermodalité, opposable aux PDU et traitant de la complémentarité des services des AOT, de l'information multimodale, de la tarification intégrée. (en attente d'un décret d'application) • Déréglementation du stationnement (en attente d'un décret d'application) • Création des Métropoles recevant la compétence Transport 	Principaux enjeux : <ul style="list-style-type: none"> - Gouvernance des compétences optionnelles des AOM - Concertation avec l'échelon régional concernant les dispositifs de développement de l'intermodalité - Politique concertée de stationnement
--	---

Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR)

<ul style="list-style-type: none"> • Volet Transport des PLUi, création de PLUiH-D pour les périmètres compatibles • Incitation à la densification des zones urbaines existantes et justification obligatoire dans le cas d'ouverture de zone d'extension • Nouvelles obligations dans le SCoT : cohérence transport dans les choix d'implantation des commerces, approche qualitative sur les temps de déplacements • Rôle des PLUI renforcé en matière de stationnement : inventaire des capacités des parcs, normes minimales vélo, normes maximales auto, cohérence desserte TC, limitation du stationnement des équipements commerciaux 	Principaux enjeux : <ul style="list-style-type: none"> - Justification de la cohérence urbanisme/transport - Compatibilité avec le SCoT révisé et le futur PLUi
--	---

Loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises et portant diverses dispositions de simplification et de clarification du droit et des procédures administratives

Dans les zones d'influence (500m) d'une gare, d'une station de TC guidé ou en site propre et dès lors que la desserte le permet les normes de stationnement sont :

- 0,5 place de stationnement par logements maximum pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat (disposition d'application immédiate) et pour les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et des résidences universitaires (en attente d'un décret d'application)
- 1 place de stationnement par logement maximum pour les autres catégories de logements

Principaux enjeux :

- Politique concertée de stationnement

Instruction CGET/DGITM du 6 mars 2015 relative à la mobilisation et à l'adaptation des politiques de transport et de mobilité en faveur des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville

- AOM signataires des contrats de ville
- Encouragées à prendre des engagements formalisés en matière portant notamment sur l'amélioration de la desserte des quartiers prioritaires et sur le développement des services de mobilité pour les habitants de ces quartiers

Principaux enjeux :

- Diagnostic de desserte des quartiers prioritaires
- Recherche de solutions ciblées en matière d'offres de dessertes et de services de mobilité
- Mise en place d'indicateurs de suivi

Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

- Ouverture à la concurrence de lignes d'autocar interurbaines régulières de plus de 100km
- Pour les lignes <100km, déclaration à l'Arafer qui devra statuer en cas de contestation d'une AOM
- Réalisation d'un Schéma Régional des gares routières à intégrer dans le SRI

Principaux enjeux :

- Evaluation du nombre de services concernés
- Identification des itinéraires de cars à privilégier dans l'agglomération
- Prise en compte des services de cars dans l'aménagement des pôles d'échanges et dans l'information multimodale

Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)

- Les régions élaborent un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) qui fixe notamment des objectifs en matière de développement des transports
- Le SRADDET identifie les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional et qui devront être pris en compte par les départements dans leurs interventions (à adopter fin 2018)
- Le PDU devra prendre en compte les objectifs et être compatibles avec les règles du SRADDET
- Les services non urbains, réguliers ou à la demande (au 1er janvier 2017) et scolaires (au 1er septembre 2017), sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires.
- La région peut décider de transférer l'organisation des transports scolaires.

Principaux enjeux :

- Concertation avec l'échelon régional pour :
 - la compatibilité des objectifs du PDU avec le SRADDET
 - la recherche de complémentarité / optimisation entre les services de transport

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

- Objectif de réduction de 40% des GES entre 1990 et 2030 ; GES divisés par 4 entre 1990 et 2050
- Objectifs de réduction des consommations énergétiques (-50% entre 2012 et 2050, -30% à 2030)

Principaux enjeux :

- Evaluation des GES
- Programmation des investissements bus
- Démarches de PDE/PDA,...
- Prise en compte des démarches autoroutières et des AOT pour les aires de covoiturage (schéma

<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs d'utilisation d'énergies renouvelables (23% en 2020, 32% en 2030), 10% d'ici 2020 dans le domaine des transports, 15% en 2030. • D'ici 2020 : 50% du renouvellement du parc de véhicules à faible émission pour Etat, 20% pour collectivités locales, 10% pour taxis et loueurs de voitures • A partir de 2025, tous les bus acquis devront être à faible émission de CO2 • La facilitation du covoiturage, avec réalisation d'un schéma de développement des aires de covoiturage (idem pour les exploitants du réseau autoroutiers) • Objectif de 7 millions de points de recharge des véhicules électriques d'ici 2030, obligation d'équipement dans les nouvelles constructions de points de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeable (en attente d'un décret d'application) • La démultiplication des stationnements vélo sécurisés dans les bâtiments (en attente d'un décret d'application) • Possibilité de créer des zones de circulation restreinte pour réduire la pollution (en attente d'un décret d'application + arrêté de l'autorité compétente) • Indemnités kilométriques vélo pour déplacements domicile-travail (en attente d'un décret d'application) • Réduction d'impôt pour la mise à disposition d'une flotte de vélos (en attente d'un décret d'application) • Encouragement à la mise en place du télétravail (Mesure à mettre en place en janvier 2018) • Plan mobilité pour entreprises > 100 salariés sur un même site et nécessité d'incitations au covoiturage pour entreprises > 250 (Mesure à mettre en place en janvier 2018) 	<p>directeur)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Normes dans conception des parcs de stationnement
--	---

Loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé

<ul style="list-style-type: none"> • Promotion de la santé et réduction des risques pour la santé liés à des facteurs d'environnement et des conditions de vie susceptibles de l'altérer • Concertation et coordination de l'ensemble des politiques publiques pour favoriser la création d'environnements physiques, sociaux et économiques favorables à la santé • Information du public sur le non-respect ou le risque de non-respect des normes de qualité de l'air, les niveaux de concentration des polluants, les risques sur la santé et l'environnement, les conseils aux populations concernées et les dispositions arrêtées 	<p>Principaux enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promotion de la santé et réduction des risques pour la santé - Information du public, notamment en termes de respect ou de non-respect des normes de la qualité de l'air
--	--

IV.2 Un cadre réglementaire à respecter

Le Plan de Déplacements Urbains a été créé par la Loi n° n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports intérieurs (LOTI).

Même si plusieurs démarches volontaires ont été engagées dans les années 1980 et 1990, il s'est véritablement enrichi et développé grâce à la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), qui l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100000 habitants et en a défini la procédure d'élaboration.

Considéré comme un outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, il détermine les principes et les mesures d'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement, tous modes confondus.

Le PDU est renforcé par plusieurs lois, qui en affirment le contenu entre 2000 et 2010 :

- La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU),
- La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (Handicap),
- La Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II),
- Ainsi que le Code des Transports, via l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports,

Il coordonne ainsi des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement, tout en intégrant, dans un souci d'équilibre entre les besoins des habitants et des activités et leur contexte local, plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement et de la santé des habitants et des usagers, le lien entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité à la mobilité pour tous, ou encore la sécurité des déplacements.

On retiendra de cette lecture que les questions environnementales et sanitaires s'inscrivent désormais parmi les fondamentaux d'un PDU.

De façon plus précise, en référence à l'article L1214-2 du Code des Transports, 11 objectifs principaux sont donnés au PDU, qui doit ainsi viser à :

Objectifs généraux des PDU (art. L1214-2 Code Transports)	Objectifs du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU
<ul style="list-style-type: none"> • <i>L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;</i> 	Diminuer les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique sur la santé humaine, en contribuant à la diminution des émissions de polluants et des gaz à effet de serre.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes à mobilité réduite ;</i> 	Rendre accessible les réseaux de transports publics et desservir les quartiers prioritaires.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;</i> 	Partager l'usage des espaces publics et diminuer le nombre des accidents, notamment ceux impliquant les piétons, les cyclistes et les motards.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>La diminution du trafic automobile ;</i> 	Diminuer l'usage individuel de la voiture, en développant son usage partagé et en gérant l'exploitation des grandes voiries et des stationnements.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment les modes actifs (bicyclette et marche à pied) ;</i> 	Mailler les territoires par un réseau de transports en commun structurant et capacitaire, complété par des cheminements piétons et itinéraires cyclables facilitant leurs usages.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;</i> 	Organiser le réseau routier dans l'agglomération pour améliorer la circulation, répartir les flux, faciliter l'accessibilité aux territoires, en intégrant des possibles évolutions de son usage.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;</i> 	Gérer le stationnement lié au domicile et aux besoins de divers usagers et restreindre le stationnement à destination ; organiser les zones de stationnement en tenant compte du réseau de transport en commun, des pôles d'échanges.

<ul style="list-style-type: none"> • <i>L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;</i> 	Mieux gérer les flux liés aux livraisons et rapprocher les lieux de stockage des lieux de consommation.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité ;</i> 	Inciter les salariés au report modal vers les transports collectifs et les modes actifs pour les déplacements domicile-travail.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;</i> 	Augmenter l'usage des transports en commun, incluant offres, services et tarification.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.</i> 	Offrir aux usagers la possibilité de recharger leurs véhicules hybrides, afin d'en favoriser le développement et l'usage.

La préoccupation environnementale inscrite dans les PDU s'est accompagnée d'une exigence réglementaire initiée principalement, comme rappelé dans le chapitre « I. Démarche d'évaluation environnementale », par la Directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, qui définit le cadre et les grands principes de l'évaluation environnementale pour les plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement. La mise en œuvre de l'évaluation environnementale poursuit ainsi un double objectif :

- Aider à la définition d'un meilleur plan ou programme au regard des enjeux environnementaux,
- Améliorer la transparence du processus décisionnel.

La transposition de cette directive en droit français a été assurée par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, et deux décrets d'application : les décrets n°2005-613 du 27 mai 2005 et n°2005-608 du 27 mai 2005. Ces textes rendent obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale pour tous les plans et programmes dont l'élaboration ou la modification a été prescrite après le 21 juillet 2004.

Les Plans de Déplacements Urbains qui sont visés à l'article R122-17 du Code de l'Environnement entrent dans cette catégorie et doivent à ce titre se soumettre aux exigences induites par l'évaluation environnementale, et notamment :

- L'établissement d'un rapport environnemental (article L122-6 du Code de l'Environnement) ;
- La mise à disposition de ce rapport environnemental lors de la consultation du public qui, dans le cas des PDU, est une enquête publique (article L1214-15 du Code des Transports) ;
- L'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement communément désignée sous le nom d'autorité environnementale. Dans le cas d'un PDU, il s'agit du préfet de département (R122-19 du Code de l'Environnement) qui s'appuie sur les services de l'Etat compétents (DREAL). Il se prononce, conformément à l'article L122-7 du Code de l'Environnement, à deux moments distincts : en tant que de besoin sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental et lors de l'avis d'« autorité environnementale ». Ce dernier est un avis simple et public qui doit être joint au dossier d'enquête publique (article L122-8 du Code de l'Environnement). Il porte à la fois sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement dans le PDU.

Le contenu du rapport environnemental du PDU est défini à l'article R122-20 du Code de l'Environnement et intègre une évaluation spécifique des incidences Natura 2000 prévue aux articles R414-21 suivants du Code de l'Environnement.

L'évaluation environnementale, qui repose sur une responsabilisation forte du maître d'ouvrage (principe de sincérité), doit être réalisée en appliquant le principe de proportionnalité rappelé à l'article L122-6 du Code de l'Environnement.