

## V. La planification des déplacements

### Quelles sont les obligations d'une AOM en matière de planification des mobilités ?

Une AOM assure la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. Elles contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain.

Une AOM peut élaborer un plan de mobilité ou un plan de mobilité simplifié ou planifier sa compétence dans le cadre d'une démarche qu'elle aura choisi (charte, feuille de route...).

L'obligation d'élaborer un plan de mobilité (PDM) s'applique aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le ressort territorial est compris ou coupe une agglomération de plus de 100 000 habitants. La liste de ces agglomérations et des communes liées est définie par un arrêté du 22 décembre 2021, sur les calculs de l'INSEE. Si la population de l'agglomération dépasse le seuil de 100 000 habitants, l'AOM n'est pas soumise à l'obligation d'élaborer un PDM tant que l'agglomération n'est pas explicitement citée par l'arrêté. Cette obligation ne s'applique pas aux communautés de communes et aux Régions quand bien même le ressort territorial recouperait une agglomération de plus de 100.000 habitants.

Le plan de mobilité simplifié est quant à lui facultatif.

### Une Région peut-elle élaborer un plan de mobilité ?

La Région ne peut le faire que lorsqu'elle est AOM locale en substitution d'un ou plusieurs EPCI. Dans ce cas, elle a la possibilité d'élaborer un plan de mobilité (PDM) ou un plan de mobilité simplifié (PDMS) mais n'y est en aucun cas obligée. Toutefois, le périmètre de ce plan ne pourra excéder celui du bassin de mobilité. Donc si la Région est AOM locale dans différents bassins de mobilité, elle devra élaborer différents PDM ou PDMS.

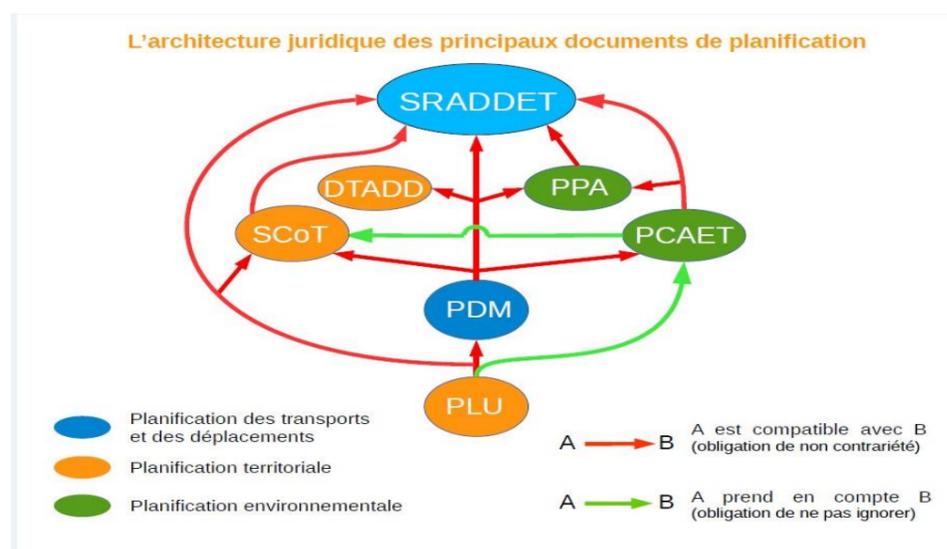
#### Références :

L. 1214-1, 1214-3, 1214-19 et 1214-36-1 du code des transports

Arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement

### Quelles sont les relations juridiques du plan de mobilité avec les autres documents supérieurs ?

Le plan de mobilité (PDM) s'inscrit dans le panorama des documents de planification. Il doit ainsi prendre en compte ou être compatible avec certains plans, schémas ou directives relatifs à la planification territoriale ou environnementale, aux échelles régionales ou plus locales.



La compatibilité/prise en compte entre le plan de mobilité et ses documents supérieurs (SRADDET, PPA, DTADD, PCAET), doit être vérifiée lors de l'évaluation du PDM, réalisée de manière obligatoire tous les cinq ans.

En aucun cas l'élaboration ou la révision d'un de ces documents supérieurs n'emporte automatiquement la mise à jour du PDM, sauf dans le cas du SCoT vis-à-vis duquel le PDM doit être mis en compatibilité dans un délai de 3 ans.

La relation entre le PDM le plan climat air énergie territorial (PCAET) est de type « compatibilité » si le périmètre du PCAET est supérieur ou égal à celui du PDM, et de type « prise en compte » dans le cas contraire.

Ce second cas correspond à la situation où l'AOM est de type syndicat de transport ou PETR : il peut alors exister plusieurs PCAET qui coexistent sur le ressort territorial du plan de mobilité.

En matière d'urbanisme, le plan de mobilité est opposable au PLU. A ce titre :

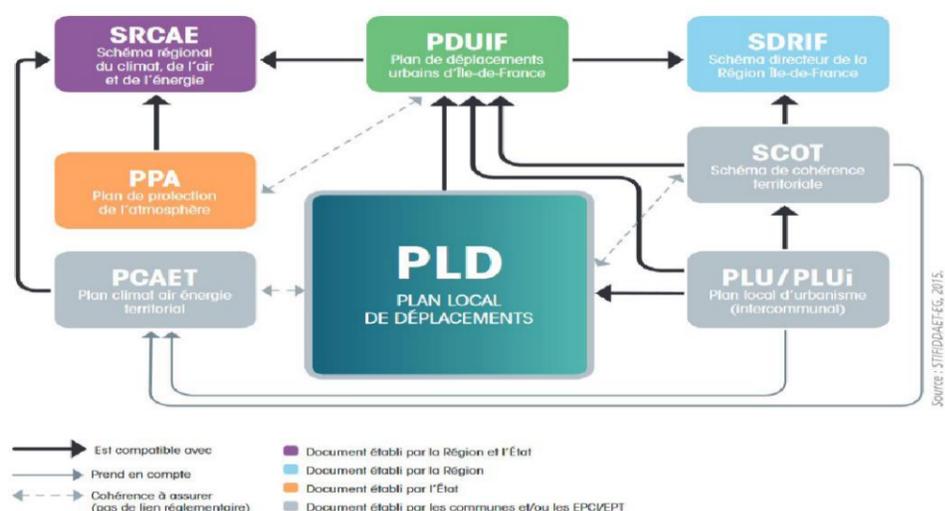
- il « délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.
- Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minimas des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

**Quelles sont les spécificités propres à l'Île-de-France ?**

En Ile-de-France:

- Le syndicat Île-de-France Mobilités est dans l'obligation d'élaborer le plan de mobilité d'Île-de-France (PDMIF).
- les intercommunalités, à l'exception des communautés de communes, sont dans l'obligation d'élaborer un « plan local de mobilité » (PLM) en déclinaison du plan de mobilité d'Ile de France.

Compte tenu de l'échelle régionale du PDMIF, les relations juridiques entre les différents documents de planification sont différents du cas général :



Source : <http://www.pduif.fr/>

Note : dans le schéma ci-dessus, les notations correspondent aux anciennes appellations PDUIF (plan de déplacements d'ile de France) et PLD (plan local de déplacements), qui ont évolué avec la loi d'orientation des mobilités.

Références :

- PDMIF : L1214-9 à L1214-12 et L1214-24 à L1214-29
- PLM : L1214-30 à L1214-36

**Quand s'appliquent les différentes dispositions de la LOM relatives à la planification des déplacements?**

De manière globale, les dispositions relatives à la planification des déplacements entrent en vigueur à compter du 1er janvier 2021, pour les plans élaborés ou révisés à partir de cette date.

Outre la prise en compte des nouvelles dénominations et l'approfondissement des enjeux sociaux et environnementaux, il s'agira notamment de l'obligation d'élaborer un plan local de mobilité.

Quelques exceptions sont à noter. Ainsi sont applicables depuis le 24/12/2019 :

- suppression du plan de mobilité rurale au profit de la création du plan de mobilité simplifié
- exemption des communautés de communes et de la région en tant qu'AOM locale à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité
- la procédure simplifiée de modification du document pour ses dispositions liées au stationnement et à la circulation
- les dispositions relatives au PLU(i) concernant la logistique urbaine
- à compter du renouvellement des conseils régionaux : les dispositions relatives au SRADDET.

La LOM n'oblige ni à une mise à jour spécifique ni un changement de nom des plans de déplacements urbains (PDU), plans locaux d'urbanisme tenant lieu de PDU ou plans locaux de déplacements (en Île-de-France) si ces plans sont approuvés avant le 31 décembre 2020.

**En quoi consiste le plan de mobilité simplifié ?**

Le plan de mobilité simplifié permet à une AOM non soumise à l'obligation de plan de mobilité de mettre au point une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux de son territoire.

Ce plan de mobilité est dit "simplifié" dans le sens où :

- la liste des thématiques à traiter n'est pas imposée
- la procédure d'élaboration du document est allégée (participation du public prévue mais sans enquête publique)
- il n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme

Ce document qui se veut donc souple d'utilisation et convient à tout type d'AOM dont le territoire n'est pas couvert par un plan de mobilité. (y compris la région lorsqu'elle intervient en qualité d'AOM de substitution).

Les conseils municipaux, départementaux et régionaux ainsi que le cas échéant les comités de massifs sont consultés pour avis. Les représentants des professions et des usagers de transport, des personnes à mobilité réduite, les gestionnaires de voirie, chambres consulaires, autorités en charge de la distribution d'énergie et associations environnementales sont consultées à leur demande.

Ref: L1214-36-1 du code des transports