

**EXAMEN PROFESSIONNEL DE PROMOTION INTERNE
D'INGÉNIEUR TERRITORIAL**

SESSION 2022

ÉPREUVE DE PROJET OU ÉTUDE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

L'établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options, choisie par le candidat lors de son inscription.

Durée : 4 heures
Coefficient : 5

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

OPTION : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 42 pages dont 1 annexe et 3 plans.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

- ♦ Vous répondrez aux questions suivantes dans l'ordre qui vous convient, en indiquant impérativement leur numéro.
- ♦ Vous répondrez aux questions à l'aide des documents et de vos connaissances.
- ♦ Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas...
- ♦ Pour les dessins, schémas, cartes et plans, l'utilisation d'une autre couleur que le bleu ou le noir ainsi que l'utilisation de crayons de couleur, feutres, crayon de papier sont autorisées.

Vous êtes ingénieur territorial chargé d'études au sein de la direction de la mobilité à la Région INGEREG. Celle-ci couvre un territoire de 40 000 km² composé de 6 départements et 1 800 communes. Elle compte environ 2,5 millions d'habitants.

Fortement engagé pour le développement des territoires ruraux, le conseil régional a récemment voté la mise en place d'une politique volontariste pour améliorer les déplacements dans ces zones. Cela se traduit notamment par un accompagnement technique et administratif dans la mise en œuvre des plans de mobilité simplifiés (cf. annexe 1). C'est à l'occasion de la loi d'orientation sur les mobilités, votée par l'Assemblée nationale en fin d'année 2019, qu'INGEREG a souhaité inscrire son engagement en faveur des déplacements du quotidien.

Dans ce cadre, vous êtes chargé d'accompagner les collectivités des territoires ruraux de votre région dans la mise en place des plans de mobilité simplifiés.

Question 1 (6 points)

Afin de faire connaître le dispositif d'accompagnement proposé par INGEREG, vous rédigerez une note à destination de l'ensemble des maires ruraux du territoire pour présenter la démarche. Cette note précisera notamment les points suivants :

- les enjeux de la mobilité durable dans les territoires ruraux,
- le portage du plan de mobilité simplifié,
- les éléments de cadrage méthodologique et organisationnel (les grandes étapes, les partenariats, etc.).

Question 2 (7 points)

Dans le cadre de son plan de mobilité simplifié récemment adopté, la communauté de communes rurales d'INGECHAMPS (CCRI) souhaite développer en priorité sa politique cyclable, notamment en aménageant des itinéraires cyclables sécurisés et structurants pour relier l'unique gare aux centres-bourgs des 17 communes de la CCRI. Elle vous demande de l'accompagner pour mettre en œuvre cette action.

- a) Quels sont les freins à l'utilisation du vélo en zone peu dense ? (2 points)
- b) Quels sont les leviers pour favoriser la cyclabilité d'un territoire rural ? (3 points)
- c) Quelles sont les pistes d'actions en faveur du vélo ? (2 points)

Question 3 (7 points)

Manquant de services techniques spécialisés dans les politiques cyclables, la communauté de communes rurales d'INGECHAMPS vous demande de l'aider dans son projet d'aménagement du pôle gare et de l'itinéraire gare / centre-bourg d'INGECHAMPS.

- a) A l'aide du plan de l'existant (plan 1), vous proposerez sur le plan 2 une ébauche d'aménagement prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements : insertion des aménagements cyclables vers la gare, gestion des intersections, stationnement, aménité, etc. (3 points)

- b) Par ailleurs, vous réaliserez sur le plan 3 deux profils en travers correspondant à vos propositions : l'un pour la route principale, l'autre pour la rue secondaire. (2 points)
- c) Sur votre copie, vous justifierez les choix d'aménagement proposés. (2 points)

Éléments de contexte :

Route principale : 7000 veh/j, vitesse limitée à 50 km/h

Rue secondaire : 2000 veh/j, vitesse limitée à 50 km/h

Liste des documents :

- Document 1 :** « Plan de mobilité rurale en région Hauts-de-France. L'expérience de Somme Sud-Ouest » - *ADUGA* - décembre 2018 - 11 pages
- Document 2 :** « Vélo en territoire rural : levier de mobilité quotidienne ? » (extrait) - *Vélo & territoires, la revue* - printemps 2019 - 2 pages
- Document 3 :** « Les aménagements pour les cyclistes en zone 30 » - *Fiche Cerema* - juillet 2019 - 11 pages
- Document 4 :** « La loi d'orientation des mobilités. Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité ? » - *Cerema* - septembre 2020 - 7 pages
- Document 5 :** « En Auvergne-Rhône-Alpes, les petits pas de la mobilité » - *Techni.Cités n°343* - mai 2021 - 1 page

Liste des annexes :

- Annexe 1 :** Éléments de contexte - 2 pages

Liste des plans :

- Plan 1 :** « Plan des abords de la gare d'INGECHAMPS » - format A4 - 1 exemplaire
- Plan 2 :** Plan vierge pour la réalisation d'une ébauche d'aménagement des abords de la gare d'INGECHAMPS - format A3 - 2 exemplaires dont un est à rendre avec la copie
- Plan 3 :** Plan vierge pour la réalisation de profils en travers - format A3 - 2 exemplaires dont un est à rendre avec la copie

Attention, les plans 2 et 3 en format A3 utilisés pour répondre à la question 3 sont fournis en deux exemplaires dont un est à rendre avec votre copie, même si vous n'avez rien dessiné.

Veillez à n'y apporter aucun signe distinctif (pas de nom, pas de numéro de convocation...)

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Plan de mobilité rurale en région Hauts-de-France

L'expérience de **Somme Sud-Ouest**



UN NOUVEAU DOCUMENT DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ POUR LES TERRITOIRES RURAUX

UN PLAN DE MOBILITÉ RURALE, C'EST QUOI ?

Un Plan de mobilité rurale (PMRu) est **un document de planification de la mobilité adapté aux territoires ruraux**.

C'est un **document officiel**, inscrit dans le code des transports (article L.1213-3-2), créé par la loi Transition énergétique pour la croissance verte (TECV).

C'est un document au **contenu assez libre** : il doit veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés et prendre en compte les plans de mobilité des entreprises, des personnes publiques et des établissements scolaires.

C'est un **document concerté** : une consultation est obligatoire, après l'arrêt du projet, auprès des autorités organisatrices compétentes en matière de mobilité et de transport, et auprès des institutions et associations concernées, à leur demande. Une consultation du public est également obligatoire.

C'est une **démarche facultative**. Son élaboration ne revêt pas le caractère obligatoire que peuvent avoir, par exemple, les Plans de déplacements urbains (PDU) pour les grandes agglomérations.

C'est un document qui **complète la planification régionale de l'intermodalité** incluse dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et donne ainsi une **visibilité à la démarche** vis-à-vis de la Région, autorité organisatrice des transports routiers interurbains et ferroviaires.

Enfin, il est **élaboré à l'initiative du porteur du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) ou d'un Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)**, sur tout ou partie de son territoire.



Les premières Assises du Pôle métropolitain se sont tenues dernièrement. La mobilité fut un des thèmes d'ateliers débattus par les élus. Cette confrontation délicate marque une première étape dans une construction fédérale des collectivités constituant le Grand Amiénois.

La crise des gilets jaunes doit s'entendre comme le cri de ceux qui, se sentant exclus géographiquement, se sentent maintenant menacés par des contraintes financières ou environnementales. Ce sentiment d'isolement et d'exclusion doit être combattu. De vraies solutions de mobilité doivent être apportées. L'expérience de la CC2SO, comme AOT de second rang, mérite d'être « exemplarisée ». Elle s'inscrit maintenant dans le cadre plus large d'un plan de mobilité rurale. Ce guide des solutions de mobilité, pensé depuis un territoire rural et approuvé par l'assemblée du Pôle métropolitain, doit maintenant être décliné sur le territoire concerné mais aussi nourrir une capitalisation de toutes les initiatives locales afin de servir la totalité de nos territoires fédérés en Pôle métropolitain, pour sortir d'une logique de fragilisation durable des populations.

Pascal Riffart, vice-président du Pôle métropolitain du Grand Amiénois, en charge de la mobilité

QUELLES SONT LES DÉMARCHES ENGAGÉES EN FRANCE ?

Fin 2018, une dizaine de plans de mobilité rurale sont engagés sur la France entière, dans des territoires allant de 16 000 à 80 000 habitants. Le Pays Sud Toulousain est le premier à avoir approuvé son document, en octobre 2017. Dans les Hauts-de-France, le Pôle métropolitain du Grand Amiénois est le premier à réaliser cet exercice, et ce, sur une partie de son territoire, celui de la Communauté de communes Somme Sud-Ouest (CC2SO), intercommunalité XXL de 121 communes périurbaines et rurales, et de 37 500 habitants.



Ce plan de mobilité rurale a permis de disposer d'un état des lieux actualisé de la situation en matière de mobilité, de produire le volet mobilité du programme d'action du Plan Climat et d'intégrer plus finement la mobilité à la révision du SCoT.

Nous avons travaillé plus particulièrement sur les tiers-lieux, la mise en place d'un outil de suivi et d'évaluation de la mobilité sur le territoire, ainsi que candidaté à l'appel à projet French Mobility. Le plan n'a pas été mis en place de manière opérationnelle car nous n'avons pas été en capacité de créer un poste d'animateur. Nous travaillons toutefois pour que cela puisse être le cas en 2019.

Benoît MARTY,
directeur du Pôle d'équilibre
territorial et rural
du Pays Sud Toulousain



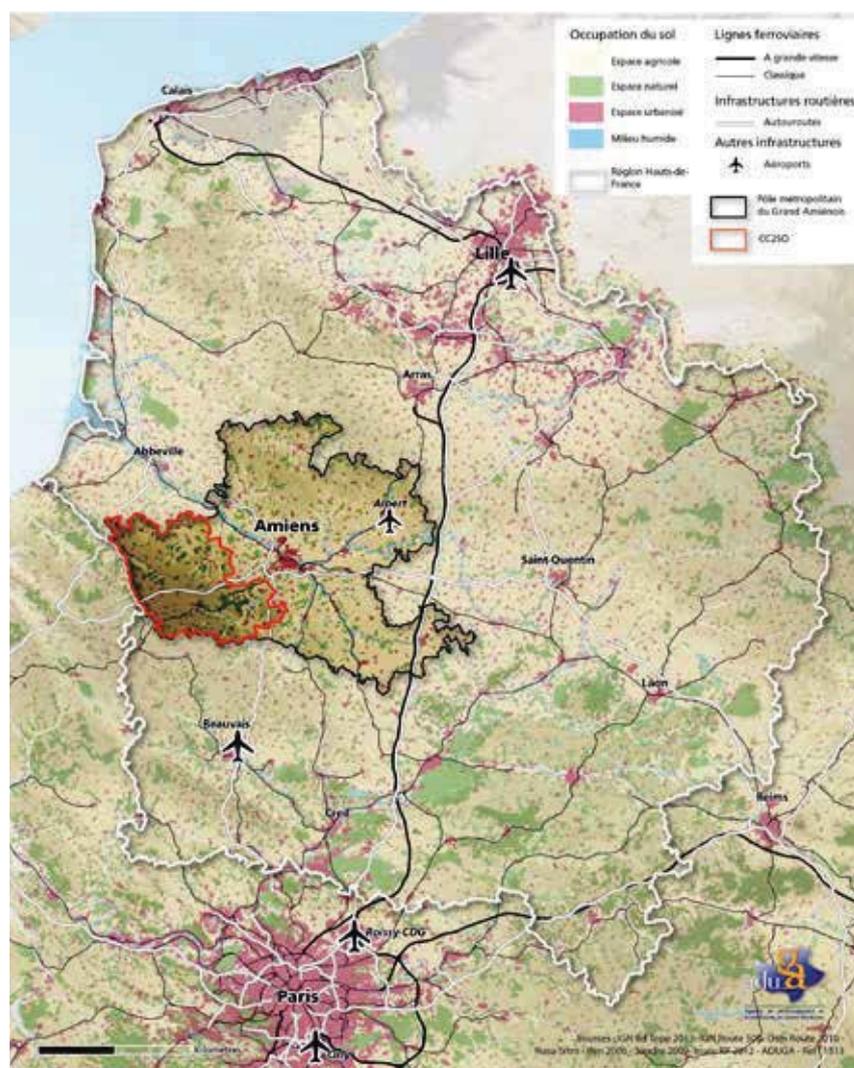
LE PLAN DE MOBILITÉ RURALE DE SOMME SUD-OUEST, PREMIER DU GENRE DANS LES HAUTS-DE-FRANCE

POURQUOI ÉLABORER UN PLAN DE MOBILITÉ RURALE ?

Ce plan est élaboré à l'initiative du porteur de SCoT, en l'occurrence le Pays du Grand Amiénois qui s'est transformé en pôle métropolitain en août 2018. Élaborer un plan de mobilité rurale répond à la volonté de mettre en œuvre les ambitions du SCoT, approuvé en 2012, et de donner corps aux nouvelles missions d'intérêt métropolitain du Pôle concernant la mobilité.

La CC2SO est issue de la réunion de 3 intercommunalités qui ont fusionné au 1^{er} janvier 2017 : la région d'Oisemont, le Sud-Ouest amiénois et le Contynois. La CC2SO est très investie dans la mobilité puisque l'une de ses anciennes intercommunalités, celle du Sud-Ouest amiénois, avait, dans son projet de territoire en 2012, déjà identifié la mobilité comme un axe important et qu'elle avait répondu à l'appel à projet « Pôle d'excellence rurale ». Dans ce cadre, elle a créé une plateforme de mobilité qui propose, notamment, le transport à la demande TISOA destiné aux personnes non motorisées.

Lorsque cette intercommunalité a élaboré son cahier des charges pour l'élaboration de son Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), elle voulait aller plus loin dans la planification de la mobilité. Malheureusement le seul outil « officiel » qui existait alors était un PLUi valant plan de déplacements urbains avec l'obligation de traiter de thèmes qui n'étaient pas jugés opportuns pour un territoire rural. En 2015, la loi Transition énergétique pour la croissance verte (loi TECV) a créé le PMRu. Cet outil paraissait plus adapté, car assez libre dans son contenu et concerté pour son élaboration. Le Pays du Grand Amiénois était partant pour porter cette démarche et la CC2SO a été volontaire pour l'expérimenter sur l'intégralité de son nouveau territoire, avec la perspective qu'elle soit reproduite sur d'autres intercommunalités du Grand Amiénois.



FICHES D'IDENTITÉ

Pôle métropolitain du Grand Amiénois

- > 8 intercommunalités
- > 471 communes
- > 379 000 habitants
- > Porteur du SCoT
- > Actions d'intérêt métropolitain sur la mobilité

Communauté de communes Somme Sud-Ouest (CC2SO)

- > 121 communes
- > 37 600 habitants
- > 42 habitants par km²
- > 900 km²
- > 7 communes de 1 000 à 2 400 habitants
- > 67 communes de moins de 200 habitants
- > 3 PLUi en cours

La plateforme de mobilité

La Communauté de communes du Sud-Ouest amiénois, a obtenu, en 2012, du Conseil général de la Somme, la délégation de l'organisation des transports scolaires et a ainsi créé une régie de transports. Elle s'est servie de ces transports scolaires, qui desservent chaque commune, matin et soir en lien avec les collèges et écoles, pour créer un Transport à la demande (TAD) : ceux-ci sont ouverts à tous, sur réservation ; des dessertes méridiennes en minibus sont proposées en complément pour permettre de passer la demi-journée seulement dans la commune de destination. La plateforme propose également des services de transports payants pour les sorties scolaires ou les sorties d'association par exemple, ce qui permet de compenser le déficit du TAD. L'ex-CCSOA a conduit également une politique de matérialisation des aires de covoiturage.



Xavier LENGLET,
vice-président de
la Communauté de
communes Somme
Sud-Ouest en charge
de l'urbanisme et de
l'élaboration des PLUi

La configuration de notre territoire se disposait parfaitement à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale. C'est un très grand territoire avec 121 communes, fait d'un maillage de petits villages où la problématique de la mobilité est la même dans toutes les communes. L'intention est de pouvoir offrir aux gens une alternative au moyen de transport individuel tout en recherchant une efficacité écologique et énergétique. On a d'abord identifié les manques et les besoins, on s'est intéressé à savoir ce que souhaitait la population par l'intermédiaire des élus, par les réunions que l'on faisait sur le PMRu. Au-delà, on a essayé de trouver une solution à chacun des problèmes qui étaient rencontrés par les acteurs du territoire. On est tous concernés par ce PMRu. Tous les gens qui se déplacent au jour le jour pour des petits trajets du quotidien seront forcément amenés à s'y intéresser, à découvrir les objectifs de ce PMRu, aux moyens qui vont être mis en place. L'impact écologique a été pris en compte dans l'élaboration du PMRu. C'est ce qui nous a incités à nous tourner vers ce genre de document. Il s'agit de réduire la consommation carbone qui sera faite sur le territoire pour offrir une planète plus verte à nos enfants et petits-enfants.

DES ENJEUX LIÉS À LA MOBILITÉ COMMUNS AVEC LE MILIEU URBAIN, MAIS DES SPÉCIFICITÉS LIÉES À LA RURALITÉ

Les 3 familles d'enjeux liées à la mobilité présentes sur le territoire sont communes aux problématiques urbaines. Toutefois, l'enjeu de l'inclusion sociale est particulièrement prégnant pour la CC2SO, puisqu'accéder aux lycées, aux pôles d'emploi, à Pôle emploi, aux hôpitaux... nécessite de sortir du territoire. De plus, près de 2 500 habitants vivent dans un foyer sans voiture, dont la moitié, en dehors d'un bourg.

DOMAINE ÉCONOMIQUE

- L'attractivité résidentielle, économique et touristique
- L'efficacité de TISOA et la maîtrise des coûts pour la CC2SO
- La maîtrise ou la réduction des coûts :
 - > des déplacements pour les ménages
 - > du transport pour les établissements d'enseignement ou structures accueillant des groupes

DOMAINE DE L'INCLUSION SOCIALE

- L'accès aux soins, à Pôle emploi, aux commerces, loisirs, pôles urbains, à la formation, à l'emploi et à l'information pour tous
- L'autonomie, des jeunes aux personnes âgées
- La qualification et l'embauche des personnes peu mobiles
- La lutte contre l'isolement

DOMAINE HUMAIN ET ENVIRONNEMENTAL

- La santé et le bien-être des personnes
- La sécurité des déplacements
- La qualité du cadre de vie
- La réduction des impacts des déplacements sur l'environnement

PRINCIPAUX ACTEURS ET FINANCEURS

- > **Le Pôle métropolitain du Grand Amiénois** est le maître d'ouvrage : c'est lui qui approuvera le document final.
- > **La Communauté de communes Somme Sud-Ouest** est le territoire d'expérimentation. Le syndicat mixte lui a délégué le suivi administratif jusqu'à l'arrêt du projet, ainsi que le pilotage de la communication.
- > **L'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA)** assiste le maître d'ouvrage dans l'élaboration du plan (méthodologie, préparation et animation des réunions et rédaction du document final).
- > **L'ADEME et la Région Hauts-de-France** accompagnent techniquement et financièrement l'ADUGA dans le cadre du Financement régional d'aide pour la troisième révolution industrielle (FRATRI).

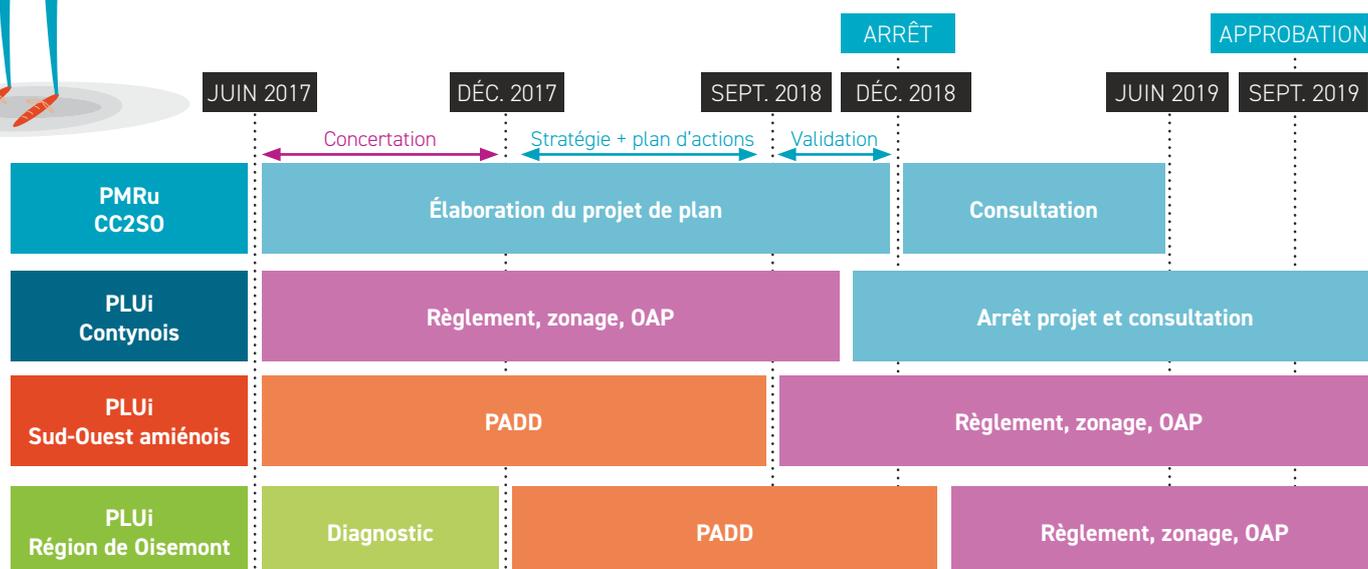
COMMENT A-T-ON ÉLABORÉ LE PMRU DE LA CC2SO ?

DEUX ANS POUR CONSTRUIRE ET VALIDER LE PROJET

La démarche a commencé fin juin 2017 avec la phase de concertation qui s'est achevée en novembre 2017. Puis, la phase de travail en ateliers pour échanger sur la stratégie et le plan d'actions s'est déroulée jusqu'en juillet 2018. La phase de validation s'est tenue à l'automne 2018.

Le document a été arrêté en décembre 2018 dans l'optique de consulter les collectivités et le public début 2019 et d'approuver le document en septembre 2019.

Entre le démarrage et l'approbation, près de 2 ans se seront écoulés, dont près d'une année consacrée aux procédures de validations et de consultations.



LA CONCERTATION (JUILLET 2017 - NOVEMBRE 2017)

Différents types de réunions et d'événements ont été organisés :

> Avec les acteurs locaux

Quatre rencontres avec les acteurs locaux de la formation, du tourisme, de l'économie et du secteur médico-social ont eu lieu. Les acteurs ont travaillé sur les profils de personnes qu'ils rencontraient dans le cadre de leurs missions ou de leur travail, sur les problèmes rencontrés par ces publics-cibles et sur les solutions qu'ils imaginaient pour répondre aux problèmes de mobilités de ceux-ci.

> Avec les habitants

Deux réunions publiques ont été organisées à Conty et Liomer. Peu de personnes, en dehors des élus, ont pu être présentes, du fait d'une insuffisance d'information en amont. Le programme a donc été adapté et les mêmes questions que pour les rencontres d'acteurs ont été posées (Quels publics avaient des problèmes de mobilité ? Quelles solutions étaient envisageables pour ces problèmes ?)

Lors des Assises nationales de la mobilité, un atelier a été réalisé dans le cadre de la grande concertation menée pour la préparation de la Loi d'orientation sur les mobilités au niveau national. Celui-ci s'est déroulé à Poix-de-Picardie en raison du PMRu en cours de réflexion. Dans cet atelier, une soixantaine d'habitants et d'élus ont participé pour proposer des améliorations sur la mobilité.

> Avec les clients des transports collectifs

Une opération « Café-croissants » a également été organisée en gare de Poix-de-Picardie. L'objectif était de faire s'exprimer les voyageurs sur les conditions d'accès à la gare, de fonctionnement de celle-ci et sur l'attente (Comment j'y viens ? Comment je stationne ? Comment j'attends ? Comment j'en pars ?).

Enfin, l'ADUGA a réalisé un questionnaire de satisfaction téléphonique que la Communauté de communes Somme Sud-Ouest a soumis aux clients de TISOA, le service de transport à la demande de la CC2SO.



STAND CAFÉ-CROISSANTS EN GARE DE POIX

ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE ET DU PLAN D' ACTIONS (DÉCEMBRE 2017 - SEPTEMBRE 2018)

La stratégie et le plan d'actions ont été construits à partir d'une synthèse des informations et propositions récoltées lors de la concertation et lors de l'élaboration des 3 PLUi en cours sur le territoire.

Pour les 3 PLUi, des entretiens dans chaque commune ont eu lieu. La question de la mobilité n'était pas toujours développée mais des informations-clés sur les lieux connus de covoiturage spontané, par exemple, ont eu de l'importance lors de l'élaboration des actions.

Le Contynois était le plus avancé et avait d'ores et déjà élaboré son Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) avec un volet important sur la mobilité. De nombreux éléments ont été intégrés et certains principes repris pour les appliquer au reste de la Communauté de communes.

Dans le Sud-Ouest amiénois, des visites de terrain ont été organisées dans le cadre de l'élaboration du PADD. Des informations sur la mobilité ont pu y être récoltées. L'ADUGA intervenant également dans l'élaboration du PADD, les ateliers du PMRu ont ainsi nourri le PADD.

Pour la région d'Oisemont, qui a débuté son PLUi concomitamment au PMRu, un atelier mobilité conjoint entre PLUi et PMRu a été organisé à la fin de la démarche d'élaboration du PADD : les élus ont dessiné sur un plan les lieux où ils imaginaient les aires de covoiturage, les liaisons douces, les nouvelles offres de transport collectif. Ils se sont pris au jeu et d'intéressants éléments de projet ont pu être récoltés.

Pour bâtir le plan d'actions, l'ADUGA a présenté, en groupe de travail technique, des propositions d'actions et de recommandations, construites à partir des matériaux accumulés lors de la concertation et des travaux sur les PLUi, pour les trier, les reformuler, les expliciter. Des exemples trouvés auprès d'autres territoires ont permis d'utiliser chaque action envisagée. Elles ont ensuite été présentées en ateliers où les élus ont pu donner leur avis sur les actions proposées, les reformuler, les prioriser et soumettre éventuellement de nouvelles idées. À la suite de toute cette série de travail d'ateliers, le document a été restitué en séminaire avec débat et arbitrage final.

UNE STRATÉGIE ET UN PROGRAMME D' ACTIONS CONSTRUITS À PARTIR DE DIVERS TRAVAUX



QUELLE EST LA STRATÉGIE ET QUELLES SONT LES ACTIONS ENVISAGÉES ?

STRATÉGIE

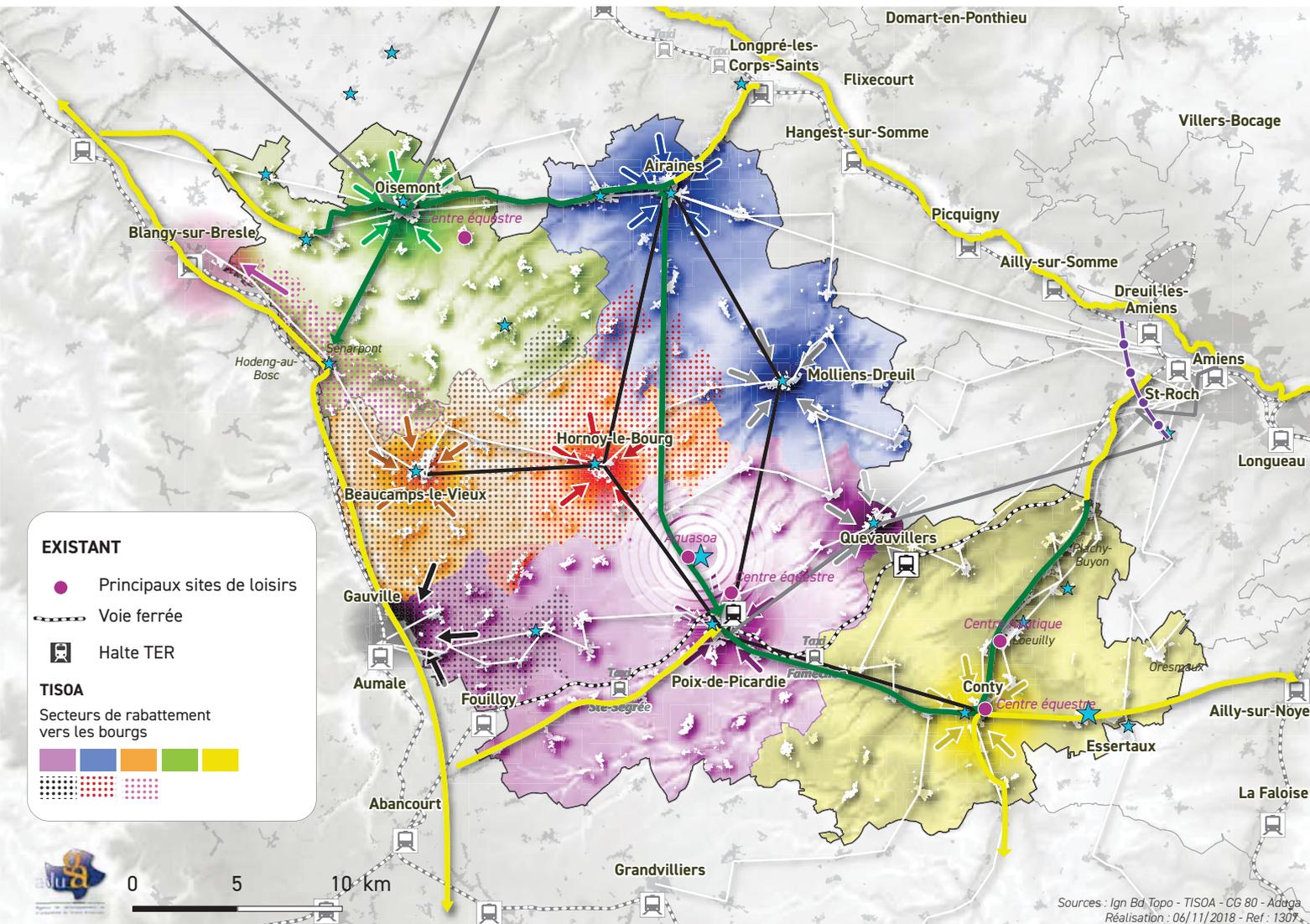
Elle vise principalement deux cibles :

- les personnes peu mobiles (jeunes ou moins jeunes) pour lesquelles le plan vise à apporter plus d'autonomie et de mobilité ;
- les personnes actives qui utilisent la voiture solo pour aller travailler. L'objectif est de leur offrir une alternative qu'elles pourront emprunter. L'objectif du PMRu n'étant pas de contraindre mais d'élargir l'offre de mobilité, de la faire connaître et d'expérimenter pour inciter les habitants à changer de comportement.

Pour ces deux cibles, la stratégie se décline en 5 orientations hiérarchisées par les élus.

		5 ORIENTATIONS				
		Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager les changements de pratiques	Développer les déplacements alternatifs internes à Somme Sud-Ouest	Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs	Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées	Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques
5 CHAMPS OPÉRATIONNELS	Communication, information, accompagnement au changement	✓			✓	
	Modes doux		✓	✓	✓	✓
	Usages partagés de la voiture		✓	✓	✓	✓
	Transports collectifs et intermodalité		✓	✓	✓	✓
	Articulation entre urbanisme et déplacements		✓			✓

- Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager le changement de pratiques : une offre existe déjà mais elle est mal connue des habitants et des élus.
- Développer les déplacements alternatifs internes à la CC2SO, et ce aux différentes échelles.
- Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs vers Amiens ou Abbeville, notamment, où se trouvent Pôle emploi, les lycées, les grands établissements de formation qualifiants et établissements de soins.
- Faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées au travers d'aides financières, d'accès à des moyens de locomotion ou d'accompagnement individuel.
- Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques : comment organiser l'urbanisation et les liaisons piétonnes ou cyclables futures pour se déplacer plus facilement à pied, à vélo, en transports en commun ? Comment favoriser les véhicules électriques ?



LA SYNTHÈSE STRATÉGIQUE DU PMRU

Communiquer sur l'offre de mobilité et encourager les changements de pratique
 Faciliter la mobilité des personnes peu mobiles ou peu aisés
 Créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques

Développer les déplacements alternatifs internes à Somme Sud Ouest

Diversifier les moyens d'accès

- Aux bourgs depuis les communes proches (TISOA, marche, vélo, autostop)
- A Aquasoa/ZAC de la mine d'or (TISOA, marche, vélo, autostop)
- Entre les bourgs (TISOA, autostop)
- Aux sites touristiques et de loisirs (vélo)
- Créer des conditions favorables à la marche et au vélo dans les bourgs et villages

Améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs

- Améliorer les liaisons cyclables en lien avec l'extérieur
- Améliorer l'offre de transports collectifs en lien avec l'extérieur
- ferroviaire
- routière régionale
- Tisoa
- Créer ou matérialiser des aires de covoiturage
- Principales Secondaires
- Organiser l'intermodalité
- autour des arrêts de transports collectifs et des aires de covoiturage
- avec le BHNS



ACTIONS

Pour faciliter sa mise en œuvre, le plan d'actions est structuré autour de 5 thèmes, intitulés « champs opérationnels » : information, communication, et accompagnement au changement ; modes doux (vélo, marche à pied) ; usages partagés de la voiture ; transports collectifs et intermodalité et, enfin, articulation entre urbanisme et déplacements.

Chaque champ opérationnel se décompose en leviers d'actions qui se déclinent eux-mêmes en actions et recommandations détaillées dans des fiches.

Actions et recommandations se différencient par la nature du maître d'ouvrage.

Les actions seront mises en œuvre par le Pôle métropolitain ou par la Communauté de communes ; les recommandations le seront, par d'autres partenaires (région, département, communes...) qui ne sont pas systématiquement à l'origine de ces propositions.



I. Information, communication et accompagnement au changement

1. Faire connaître l'offre de mobilité auprès des différents publics, en particulier les publics fragilisés, et les sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité
2. Éduquer les jeunes à la mobilité et à l'écomobilité
3. Favoriser l'accès à l'emploi pour les personnes peu mobiles
4. Faciliter l'autonomie des personnes âgées ou handicapées
5. Accompagner le changement vers des pratiques de mobilité plus durables pour les actifs



V. Sur l'articulation entre urbanisme et déplacements

1. À l'échelle intercommunale, conforter les pôles et la desserte en transports collectifs
2. À l'échelle des bourgs et villages, créer les conditions favorables à l'usage des modes doux, des transports collectifs et des véhicules électriques
3. À l'échelle des secteurs d'aménagement ou de renouvellement des PLUi, concevoir un urbanisme vertueux



II. Sur les modes doux

1. Conforter et développer les itinéraires cyclables ou piétons entre communes pour les déplacements quotidiens ou de loisirs
2. Favoriser les déplacements à pied et à vélo dans les villages et dans les bourgs
3. Ancrer les modes doux dans les paysages et les pratiques



IV. Sur les transports collectifs et l'intermodalité

1. Développer et conforter l'offre régionale de transports collectifs ferroviaires et routiers
2. Faire évoluer TISOA pour toujours mieux répondre aux besoins des habitants, en particulier des plus fragiles
3. Favoriser l'intermodalité et la multimodalité



III. Sur les usages partagés de la voiture

1. Accompagner le développement des usages partagés de la voiture

BILAN



MOYENS FINANCIERS

Pour mener à bien cette démarche, son pilotage s'est inscrit dans le programme partenarial d'activités de l'ADUGA 2018/2019. **Par ailleurs, l'ADEME a prévu une subvention à l'ADUGA de 48 000 € :**

- **18 000 €** pour financer, en partie, le temps passé par le personnel de l'ADUGA ;
- **30 000 €** pour prendre en charge la totalité des dépenses de communication : Café-croissants, création d'une mascotte, vidéo pour la consultation du public, mise en page du document, mise en page et impression de la présente plaquette...

MOYENS HUMAINS

À l'Agence d'urbanisme, 5 collaborateurs ont travaillé sur le PMRu : la chargée d'études Mobilité (près d'un équivalent temps plein), une chargée d'études Planification, la cartographe, l'infographiste et la chargée de communication. Par ailleurs, urbaniste de formation, le directeur de l'ADUGA s'est fortement impliqué jugeant cette démarche exemplaire pour le territoire.

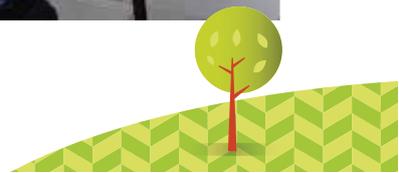
À la Communauté de communes, 5 services différents de la CC2SO sont intervenus sur le PMRu : le chargé de mission Urbanisme et le directeur des services techniques, pour le suivi administratif et technique de la démarche, la chef du service Aide au bien vieillir à domicile et plusieurs employés en service civique pour l'enquête auprès des clients de TISOA. Enfin, les services techniques ont contribué à la pleine réussite du Café-croissants.

QUELLES LEÇONS TIRER DE CETTE EXPÉRIENCE ?

- Les rencontres d'acteurs et les ateliers menés dans le cadre du PLUi ont été un terreau fertile de production d'idées pour l'élaboration de la stratégie et du plan d'actions.
- Les réunions publiques ne sont pas le moyen adapté pour toucher le public sur un si grand territoire. Aller au-devant des habitants ou des utilisateurs des transports collectifs s'avère plus pertinent mais nécessite des moyens humains importants.
- Des rencontres d'acteurs économiques ont été organisées. En revanche, la tenue de rencontres avec les élus communaux a manqué. La réunion publique où seuls les élus sont venus a été d'une grande richesse.
- Les ateliers ont mobilisé un petit nombre d'élus communautaires dans la durée, mais ces derniers ont été fidèles.
- Le plan compte au final beaucoup d'actions. Parmi les actions proposées à l'issue de la concertation, peu ont été écartées par les élus. Plutôt qu'un plan d'actions, il s'agit plutôt d'une feuille de route pour guider l'intervention de la CC2SO, du Pôle métropolitain et de leurs partenaires pour les années à venir. Même si certaines actions relèvent d'autres maîtrises d'ouvrage, le fait qu'elles soient inscrites dans un document fait avancer la réflexion.



L'UN DES ATELIERS AVEC LES ACTEURS LOCAUX



D'AUTRES INITIATIVES DANS LES TERRITOIRES RURAUX



DES PROJETS INNOVANTS POUR DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉS

L'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) « French Mobility – Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » lancé en janvier 2018 a pour objectif de permettre l'expérimentation et le déploiement dans les territoires de nouvelles solutions de mobilités, plus solidaires, sûres, propres, connectées et intermodales, dans la lignée des Assises nationales de la mobilité. Il vise en particulier à développer des solutions innovantes dans des zones peu denses, que ce soit en milieu rural ou de montagne, partout en France.

Les 26 projets retenus à l'issue de la 1^{re} vague de candidature bénéficieront ainsi d'une mise en visibilité de leurs actions et d'un partage d'expérience avec d'autres territoires ou entreprises qui souhaitent héberger leurs expérimentations. Certains projets seront également soutenus financièrement dans la mise en œuvre des solutions de mobilité proposées.

DEUX PROJETS LAURÉATS DANS LES HAUTS-DE-FRANCE

Ces projets consistent tous deux à développer notamment une offre de services alternatifs locaux complémentaires des services de transport existants. Ainsi est favorisée la mobilité des habitants de ces territoires ruraux dont la plupart n'ont pas, ou très peu, de dessertes de lignes routières ou ferroviaires.

Plateforme de mobilité du Pôle d'équilibre territorial et rural Ternois 7 Vallées (Pas-de-Calais)

La plateforme vise à aider les personnes sans moyen de locomotion à accéder aux services de base et à l'emploi ainsi qu'à lutter contre la précarité énergétique à la mobilité.

La plateforme propose 4 outils :

- > un guichet unique regroupant et diffusant les informations ;
- > un programme d'éducation et d'accompagnement à la mobilité ;
- > des services de mobilité (covoiturage...) ;
- > des hubs dans les bourgs-centres regroupant les services pour faciliter la continuité des déplacements.

Réseau inclusif des alternatives de transport dans l'Oise (RIALTO) - Communauté de communes du Plateau Picard

Le développement du dispositif d'auto-stop organisé « Rezo Pouce », dès la rentrée 2018, sera suivi de Rezo Pouce Séniors, à titre expérimental, et complété d'une cellule d'animation et d'information pour orienter et accompagner les habitants dans leur recherche de solutions de mobilité. À moyen terme, Rezo Pouce Entreprises proposera un partenariat avec les employeurs locaux.

Vélo en territoire rural : levier de mobilité quotidienne ?

80 % DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN TERRITOIRES RURAUX S'EFFECTUENT EN VOITURE, UNE SITUATION QUI A DES RÉPERCUSSIONS SUR LA SANTÉ, LA QUALITÉ DE VIE ET LE BILAN CARBONE DE CES TERRITOIRES. SI LE VÉLO EN MILIEU RURAL EST PARFOIS UNE RÉALITÉ TOURISTIQUE, SON USAGE AU QUOTIDIEN EST PEU DÉVELOPPÉ. LES CAUSES ? LE MANQUE D'AMÉNAGEMENTS QUI CRÉE DE L'INSÉCURITÉ POUR LES CYCLISTES ET LES LONGUES DISTANCES ENTRE LES LIEUX DE VIE ET D'ACTIVITÉS. POURTANT, LE POTENTIEL DU VÉLO AU QUOTIDIEN EN MILIEU RURAL EST BIEN RÉEL ET DES SOLUTIONS EXISTENT POUR INCITER LES HABITANTS À EN FAIRE LEUR MOYEN DE TRANSPORT POUR ALLER AU TRAVAIL, À L'ÉCOLE OU POUR FAIRE LEURS COURSES. ETAT DES LIEUX ET RETOURS D'EXPÉRIENCES DE COLLECTIVITÉS QUI ONT DÉCIDÉ DE LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME.



Ruralité et vélo, une utopie ?

Huit trajets sur dix se font en voiture dans les territoires ruraux. De telles statistiques mettent en évidence le manque d'alternatives à la voiture dans ces espaces. L'ampleur du mouvement des « gilets jaunes », suite au projet gouvernemental d'instauration d'une taxe carbone en est l'illustration actuelle. Il faut dire que l'automobile y rencontre peu de contraintes : « les territoires ruraux ne sont pas soumis à la difficulté de circulation ou de stationnement, la voiture est donc « idéale » dans ces territoires » souligne Franck Lebossé du Groupe Action Locale (GAL) Sud Mayenne [53]. Un constat partagé par Michel Anceau de l'association Droit au vélo - ADAV qui évoque ainsi la « faible concurrence du vélo par rapport à la voiture dans les territoires ruraux, contrairement à la ville ». La voiture y est donc favorisée au contraire du vélo, qui, dans ces territoires peu denses, souffre de divers maux. En premier lieu, la sécurité des usagers, quasi inexistante pour les trajets utilitaires : le manque d'aménagements le long des départementales ou lors des traversées de villages, associé à un trafic important de voitures et de poids lourds a découragé les cyclistes. Distances et dénivelés entraveraient également le développement du deux roues auprès des habitants des territoires ruraux, peu incités à utiliser le vélo. En somme, le contexte ne semble guère favorable au développement de l'usage de la petite reine au quotidien.



Le système de location longue durée de VAE dans la Communauté d'Agglomération de Privas Centre Ardèche (07)
© CAPCA

VAE et parcours sécurisés pour exploiter le potentiel

Pourtant, la moitié des déplacements fait moins de 5 km dans ces territoires peu denses : une distance idéale à vélo. L'argument est renforcé par la croissance des vélos à assistance électrique (VAE) qui « aplanit les reliefs et raccourcit les distances » selon Sylvie Banoun, Coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et de l'usage du vélo (CIDMUV). Michel Anceau ajoute que « les VAE ont permis de crédibiliser l'usage du vélo comme alternative à la voiture auprès de beaucoup d'élus ». Le potentiel du VAE est également souligné par Nicolas Mercat. Selon l'expert d'Inddigo Altermodal, deux leviers peuvent développer le vélo en milieu rural : le VAE, « objet transitionnel » et des parcours sécurisés pour les cyclistes. « Ces parcours doivent être sécurisés et

« pragmatiques », plaide François Bonneau conseiller municipal d'Agen (47) à la journée Une Voirie pour Tous de Montpellier. « Mes collègues ne rêvent que de pistes cyclables, or la perfection est un frein à l'action. Pour le périurbain des tas de chemins peuvent être aménagés en terre battue pour faire du vélo ». Une incitation au réalisme partagée par de nombreuses collectivités.

Le vélo en milieu rural par l'exemple

Quelle stratégie adopter pour augmenter la part du vélo ? « On ne peut pas forcément transposer les mêmes recettes qu'en ville car la densité de flux de piétons et vélos est moindre, il faut viser un certain pragmatisme » nous explique le directeur de l'ADAV. Les arguments à mobiliser pour développer le vélo dans le rural ? La lutte contre la pollution, l'amélioration de la santé publique et la réduction du budget transport. La lutte contre la congestion ou l'optimisation de l'espace public ne valent qu'en ville. Petit tour (non exhaustif) des bonnes pratiques sur le sujet.

Miser sur une planification qui mêle enjeux touristiques et utilitaires

Pour Michel Anceau, les schémas directeurs cyclables sont essentiels car ils « développent une feuille de route, mettent en évidence les discontinuités, favorisent la prise de décisions et permettent de justifier les investissements ». Une vision partagée par Marthe Grillet de la communauté de communes de Marenne-Adour-Côte-Sud (MACS) [40] : « dès 2009 nous avons mis en place un schéma directeur de liaisons douces pour relier nos 23 communes et les pôles d'intérêt majeurs, afin de proposer à la population locale et touristique une véritable alternative au « tout voiture », autant sur le littoral qui connaît une fréquentation cyclable exponentielle l'été, que dans l'intérieur des terres où l'utilisation de la voiture est encore largement prépondérante pour les déplacements du quotidien ». Mixer les usages touristiques et utilitaires, pari



gagnant ? « Les deux sont complémentaires », indique Yvan Thiebaud de la Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07). « Sur notre territoire on a même inversé la logique habituelle : le réseau utilitaire a été développé avant le réseau touristique. Adapté à la réalité des déplacements, ce qui est utile au quotidien pour l'habitant sera également bénéfique pour le touriste. ».

Des aménagements adaptés à la campagne

« Il faut réfléchir différemment dans le rural : souvent la traversée des bourgs n'est pas sécurisée et le trafic est important sur les départementales avec une forte présence de poids lourds. » explique le directeur de l'ADAV. Les communes n'ont pas toujours le foncier disponible pour y réaliser des pistes cyclables classiques ? « Il faut donc être pragmatique, parfois en acceptant une mixité entre les piétons et les cyclistes sur des trottoirs élargis. Cette pratique est courante en Flandres et en Wallonie et évite de renvoyer le cycliste sur la chaussée avec les poids lourds. » . Cet aménagement se justifie par les moindres flux dans les territoires peu denses, contrairement à la ville où une telle infrastructure est déconseillée. La mutualisation du foncier existant est également importante. Ainsi, la communauté de communes de Molsheim-Mutzig (67) a pris le parti d'utiliser les chemins agricoles pour les piétons et les cyclistes afin de créer un maillage fin vers les gares et les lycées. « Cela permet une bonne continuité de l'itinéraire à condition de réaliser un bon travail sur le jalonnement et la signalétique. Cette mutualisation des usages se développe également avec le département du Pas-de-Calais » selon Michel Anceau.

Rendre le vélo accessible et pratique : la location longue durée et l'intermodalité

Beaucoup de territoires ruraux qui souhaitent développer l'usage du vélo mettent en place des systèmes de location longue durée, « un service idéal qui permet aux habitants de découvrir le vélo à assistance électrique sur quelques mois et ensuite d'acquérir le matériel s'il leur convient » selon Cyril Fouquet de l'Oust à Brocéliande

Voie partagée entre agriculteurs et cyclistes, aménagement réalisé dans le Département du Pas de Calais (62)
© Michel Anceau - ADAV



QU'ENTEND-ON PAR RURAL ?

La définition du rural est loin d'être consensuelle ; les définitions varient entre la densité ou la population (moins de 3500 habitants) et le zonage en aire urbaine (où les communes rurales sont celles « hors influence des pôles »). D'où des statistiques très variables : 5 à 35 % de la population française vit en territoire rural pour 20 à 90 % des communes. Dans cet article, les collectivités contactées se définissent elles-mêmes comme territoire rural, à dominante rurale ou semi-rurales.

Communauté (56). Favoriser le vélo au quotidien passe également par l'intermodalité. « Nous avons misé sur le développement des solutions vélo et bus », explique Marthe Grillet de MACS. « Quatre emplacements sont réservés aux cycles dans les bus, toute l'année hors juillet et août. Ce service est un succès puisqu'il y a en moyenne 70 montées de vélos par mois ».

Des publics cibles à mobiliser : scolaires et actifs

À Saint-Fort (53), une vingtaine d'enfants se rend tous les matins à l'école à vélo, excepté l'hiver. Un projet porté par le maire du village, Gérard Prioux : « L'école se situe en périphérie du village mais est reliée au centre par une voie verte. Nous en avons assez du flot incessant de voitures devant l'école et nous avons donc mis en place un système de "vélo bus" quotidien ». Les enfants volontaires sont accompagnés par un agent communal et des bénévoles et se rendent à l'école en pédalant. Le succès est visible au niveau de la mobilité mais aussi socialement car un vrai lien intergénérationnel s'est créé entre et avec les enfants. Bonus non négligeable : « Les enseignants remarquent que les enfants qui ont pris le vélo sont davantage réveillés et attentifs ». Des bénéficiaires dont profiteront bientôt les enfants de la communauté de communes de Rives de Saône (21), lauréate de l'appel à projets France Mobilités pour notamment mettre en place des « solutions de transports scolaires écologiques », telles que des pédibus, des calèches ou des rosalias.

Autre profil : les actifs sont les plus concernés par

l'autosolisme. C'est pourquoi Cyril Fouquet se réjouit des « demandes des entreprises pour mettre en place des conventions, que ce soit pour la maintenance ou pour les salariés qui se remettent en selle suite à la mise en place de notre système de location en libre-service ». Ce public est également ciblé par le Gal Sud Mayenne (53) où travaille Franck Lebossé : « Plus d'un actif sur deux de notre territoire réside dans la même commune ou dans la commune voisine (de son travail, NDLR). Beaucoup d'entre eux rentrent pour déjeuner. Il y a donc un potentiel à développer le vélo pour ces trajets de maximum 7 km ».

Quelles pistes pour le vélo dans le rural ?

Si les freins à l'usage du vélo pour se déplacer en milieu rural sont avérés, il est possible de les lever. Les territoires ruraux peuvent développer le vélo utilitaire et favoriser leur transition écologique également via la mobilité. En complément et en articulation avec d'autres solutions comme le covoiturage, l'autostop organisé et le transport à la demande, le vélo est un levier de poids et participe à ce cocktail de mobilité. Au-delà du partage de bonnes pratiques orchestré à l'échelle nationale par la plateforme nationale France Mobilités, les lignes bougent progressivement. Prise de conscience, actions à tous les échelons, maillage et cohérence semblent être les prérequis d'une augmentation du vélo utilitaire en milieu rural. ●

Propos recueillis par Aurélia Hild

Système de transport de vélos dans les bus dans la Communauté de communes de Maremne-Adour-Côte-Sud (40)
© MACS



Zones de circulation apaisée

Les aménagements pour les cyclistes en zones 30

Ce document s'insère dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de voirie.

Les principales raisons de l'insécurité ressentie par les cyclistes en villes sont le différentiel de vitesse entre le trafic motorisé et les cyclistes ainsi que le volume de ce trafic.

En réduisant les vitesses, les zones à circulation apaisée offrent aux cyclistes un confort et une sécurité accrus. Dans ces conditions, la cohabitation, sur le même espace, des cyclistes et du trafic motorisé peut être préconisée sans avoir recours aux aménagements cyclables traditionnels. Cependant, dans certains cas, la mixité entre cyclistes et usagers motorisés n'est pas satisfaisante.

Cette fiche présente comment prendre en compte les cyclistes en zone 30 et plus particulièrement des situations où le recours à des aménagements spécifiques est nécessaire.

Dans l'hypothèse d'une modération de la vitesse dans les villes, c'est en moyenne 85% du réseau de voiries urbaines qui pourrait être classé en zone de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes). Il est donc primordial de bien concevoir ces zones pour les déplacements de tous (et donc des cyclistes) puisqu'elles pourraient représenter une part importante du réseau de la ville de demain.



Définition de la zone 30 : (article R 110-2 du code de la route)

« section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à doubles sens pour les cyclistes sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable »

Les enjeux

Dans une ville apaisée, l'un des objectifs est de développer les modes de déplacement actifs (vélo et marche) et de proposer des parcours confortables, directs et sécuritaires.

Pour la zone 30 comme pour la rue classique en ville, une réflexion sur le plan de circulation sera une nécessité de réussite : organiser et limiter le trafic permet de créer un cadre plus agréable, plus sécurisé et moins bruyant. C'est l'occasion d'instaurer des contraintes empêchant la circulation de transit. Ce trafic se reporte alors sur les axes principaux limités à 50 km/h. Ce plan de circulation assurera un maillage cohérent du réseau cyclable.

Les piétons et les cyclistes se déplacent à la force de leurs muscles. Tout allongement de parcours, dans un plan de circulation destiné principalement aux véhicules motorisés est donc préjudiciable aux déplacements à vélo. La généralisation du

double-sens cyclable, la possibilité d'utiliser les aires piétonnes, et la facilité à partager l'espace en zone de rencontre et zone 30, sont autant d'aménagement qui vont faciliter les déplacements à vélo

En zone 30, **les cyclistes et les modes motorisés se partagent généralement la chaussée** sans nécessiter des aménagements de type bande ou piste cyclable.

Il faut cependant veiller à assurer une continuité d'aménagement pour les cyclistes au-delà des limites de la zone 30.

La mise en place d'aménagements pour les cyclistes en zone 30 ne veut pas forcément dire une séparation entre cyclistes et conducteurs de véhicules motorisés. La prise en compte des cyclistes passe par des aménagements généraux comme le double-sens cyclable et les espaces de stationnement.



La zone 30, une rue ordinaire en ville, permettant le partage de la chaussée entre conducteurs de véhicules motorisés et cyclistes

Selon le contexte, des aménagements dédiés aux cyclistes peuvent être nécessaires en zone 30 :

- sur les rues à sens unique pour les véhicules motorisés, le double sens cyclable doit être mis en place ;
- lorsque les choix d'aménagement entraînent une contrainte forte pour les cyclistes ;

Le cas général

Quel que soit l'aménagement envisagé, il est possible et bienvenu de prendre en compte le cycliste : organisation de son stationnement, mise en double-sens cyclable des rues à sens unique pour les véhicules motorisés et matérialisation de trajectoire.

Mise en double-sens cyclable

Ce dispositif permet d'ouvrir à la circulation des cyclistes une rue en sens interdit pour les véhicules motorisés.

Avantageux pour les cyclistes, le double-sens cyclable favorise leur pénétration au cœur des villes, raccourcit les distances à parcourir. De plus, convenablement mis en œuvre, il favorise la sécurité du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes. Il est avantageux aussi pour la collectivité, car il se met rapidement en place sans travaux lourds de voirie et permet un meilleur maillage du réseau cyclable.

En zone 30, la mise en place obligatoire du double sens cyclable pour les rues à sens unique permet un meilleur accès à la ville pour les cyclistes. Cette mesure modère la vitesse des véhicules motorisés et développe le réseau cyclable.

Le double-sens cyclable est le régime normal de fonctionnement et son interdiction réglementaire doit être dûment justifiée pour des raisons de sécurité. Les aménagements à réaliser en zone 30 pour la mise en œuvre d'un double-sens cyclable vont de la simple mise en place de la signalisation

- lorsque leur sécurité est dégradée ;
- sur des rues à fort trafic motorisé.

Cette fiche détaille des exemples d'aménagements spécifiques et/ou de confort, à destination des cyclistes, pouvant être mis en place en zone 30.

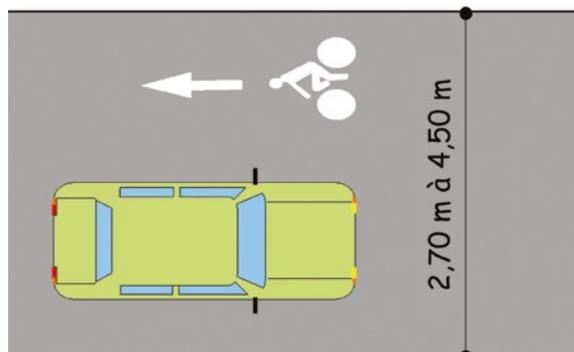
obligatoire¹ sans marquage² au marquage séparatif de type axial ou bande cyclable³. Le détail des différentes possibilités est présenté dans un guide⁴.

Signalisation obligatoire pour les double-sens cyclables



Panneau B1 et panneau M9v2

Signalisations possibles pour les double-sens cyclables



L'utilisation de la figurine + flèche est possible pour matérialiser au sol la présence d'un double-sens cyclable non séparatif

1 Les panneaux B1 et M9v2 sont obligatoires en début du double-sens cyclable. Les panneaux C24 sont facultatifs.

2 Par exemple pour une rue étroite (<3,5m) et à trafic faible (<1000 véh/j) ou modéré (<5000 véh/j).

3 Pour chaussées plus larges (>5m) et un trafic plus important (>5000 véh/j).

4 Certu. La mise à double-sens cyclable - guide pratique et méthodologique - août 2012

Signalisations possibles pour les double-sens cyclables (suite)



Marquage en début de double sens cyclable, puis rien en section courante pour les rues à faible trafic



Dans ce cas de rue large l'aménageur a préféré réaliser un marquage séparatif pour réduire visuellement l'emprise dédiée aux véhicules motorisés

La sortie du sens réservé aux vélos (en intersection) est aménagée avec une attention particulière. Le traitement est indépendant du choix fait pour la section courante. Par ailleurs, le régime de priorité retenu ne contraint pas le choix de l'aménagement. Celui-ci dépend à la fois de la géométrie du carrefour, du type de trafic, des vitesses constatées ainsi que des conditions de visibilité.

Dans tous les cas, il est important d'assurer la meilleure co-visibilité possible, en évitant par exemple la présence de panneaux publicitaires ou de conteneurs ainsi qu'en supprimant du stationnement voiture pour créer des zones de stationnement vélo (voir aussi page 7).

Le panneau C24 : facultatif

Les panneaux C24a et C24c, rappelant aux automobilistes qu'ils peuvent rencontrer des cyclistes circulant en sens inverse, sont généralement inutiles. Ils peuvent toutefois être utilisés temporairement lors de la mise en service de l'aménagement afin d'alerter sur le changement du mode de gestion de la circulation dans la rue.



C24a



C24c

Cas d'un carrefour à feux, avec un double-sens cyclable

Dans le cas particulier d'une entrée en zone 30 (sens unique pour les véhicules motorisés) gérée par un carrefour à feux, il est nécessaire de gérer les cyclistes sortant de la zone 30.

Cette gestion des mouvements des cyclistes peut se traiter par :

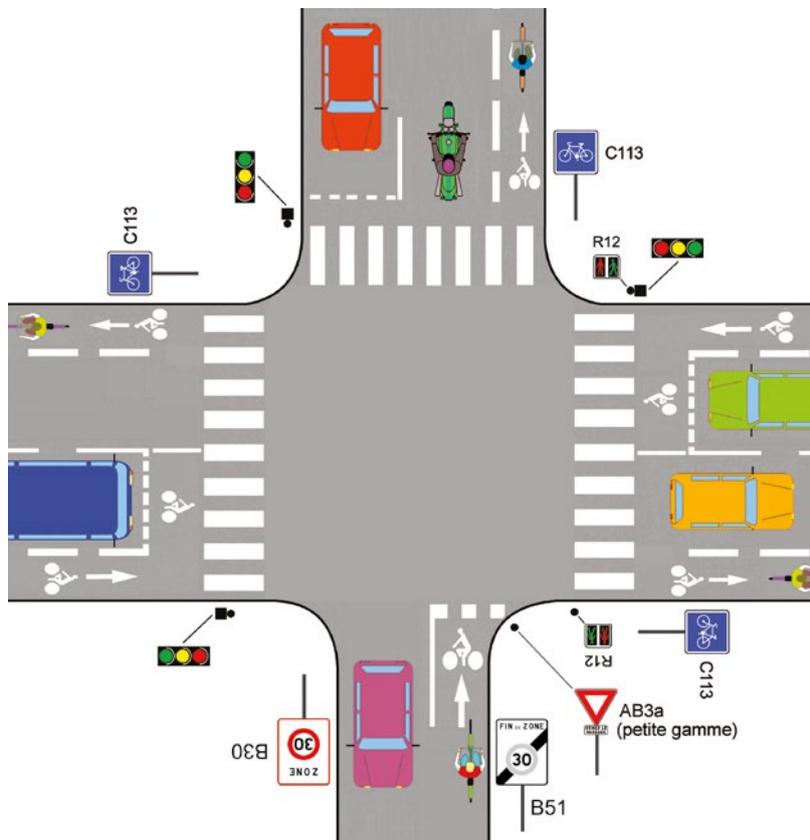
- la mise en place de feux tricolores,
- la mise en place de panneaux,
- l'utilisation du signal piéton d'un passage piéton existant.

La réglementation : l'IISR⁵ (art. 110-B-4) précise que « dans un carrefour à feux, tous les courants de véhicules doivent être gérés par des signaux tricolores. Toutefois, dans certains cas exceptionnels, pour des accès à trafic très faible ou des courants faiblement conflictuels, les signaux tricolores peuvent être remplacés par des panneaux AB3a⁶ ou AB4⁷ ». L'introduction de feux destinés au cycliste constitue une solution possible mais coûteuse pour gérer la sortie du cycliste. Le choix entre feux tricolores et panneaux doit se faire au cas par cas.

Le choix des panneaux : dans le contexte de suppression des feux et de simplification, la gestion de la sortie des cyclistes dans un carrefour à feux peut se faire par une simple signalisation verticale (panneaux). En effet, le trafic cycliste est souvent faible.

Le choix du seul signal piéton : En milieu urbain, la multiplication des signaux routiers peut nuire à la bonne compréhension des règles de circulation et entraîner un coût conséquent pour les gestionnaires. De plus, les mâts supportant ces signaux sont presque toujours implantés sur les trottoirs et entravent souvent le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite.

C'est pourquoi, en carrefour à feu, lorsque la trajectoire matérialisée pour les cycles est parallèle et contiguë au passage pour piéton, **le seul signal lumineux destiné aux piétons peut suffire pour indiquer aux cyclistes les règles de franchissement** (article R412-30 du Code de la route).



Gestion d'une sortie de zone 30 par un carrefour à feux - signalisation liée au double sens cyclable : possibilité d'avoir un cédez-le-passage

5 IISR : Instruction Interministérielle sur la Sécurité Routière

6 Panneau AB3a : cédez le passage

7 Panneau AB4 : stop (panneau à limiter en milieu urbain)



Sens réservé aux cyclistes, trajectoire contiguë au passage piéton en sortie de double-sens cyclable d'une zone 30

Organisation du stationnement des vélos

Comme sur toute autre rue, en zone 30, l'organisation d'espaces de stationnement vélo est un point important à intégrer à la réflexion.

La difficulté de stationner son véhicule en sécurité et facilement, peut être un frein pour certains cyclistes. De plus, l'absence de ces lieux de stationnement verra des vélos positionnés sans organisation sur des espaces piétons, pouvant devenir des obstacles au cheminement de ceux-ci.

L'étude de la demande de stationnement des cyclistes au droit des pôles générateurs de la ville conduit à positionner des zones de stationnement et à les dimensionner de façon cohérente.

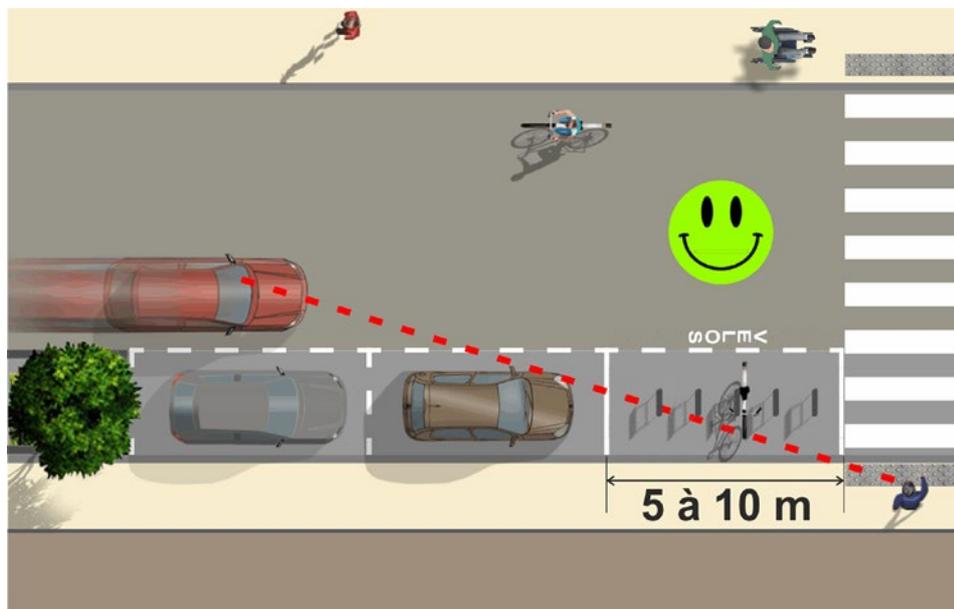
Néanmoins, la mise en place de petites unités (4 à 5 arceaux) disposées de façon régulière est tout aussi importante. Ces emplacements peuvent être pris sur le stationnement des voitures et il est préférable qu'ils soient accessibles directement à partir de la chaussée et non à partir du trottoir (les cyclistes circulent sur la chaussée).

Ce type de réalisation est privilégié aux angles des carrefours pour éviter les masques à la visibilité que pourraient procurer le stationnement de véhicules plus encombrants.



Petite unité de stationnement vélo

Quel que soit le statut de la voirie, il est recommandé de dégager l'espace de visibilité en amont des passages piétons ou des lieux de traversée⁸. L'installation d'arceaux vélos dans ces espaces permet une co-visibilité entre usagers.



Suppression du stationnement des véhicules motorisés dans les 5 à 10 m en amont du passage piéton (ou traversée suggérée) avec dégagement d'un espace de stationnement pour les vélos

Matérialisation d'une trajectoire

Il est possible, en section courante, de matérialiser une trajectoire cycliste éloignée du bord droit de la chaussée.

Cette matérialisation s'effectue sous forme d'une figurine et d'un double chevron (ci-contre). Elle peut être utilisée par exemple en rue étroite pour légitimer un positionnement central du cycliste. En effet, en agglomération, tout conducteur, lorsqu'il dépasse un cycliste, ne doit pas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre, ce qui n'est pas possible en rue étroite. Un marquage éloigné du bord droit, invitant le cycliste à adopter une position centrale, oblige ainsi le conducteur motorisé à respecter l'interdiction de dépasser en restant derrière le cycliste.

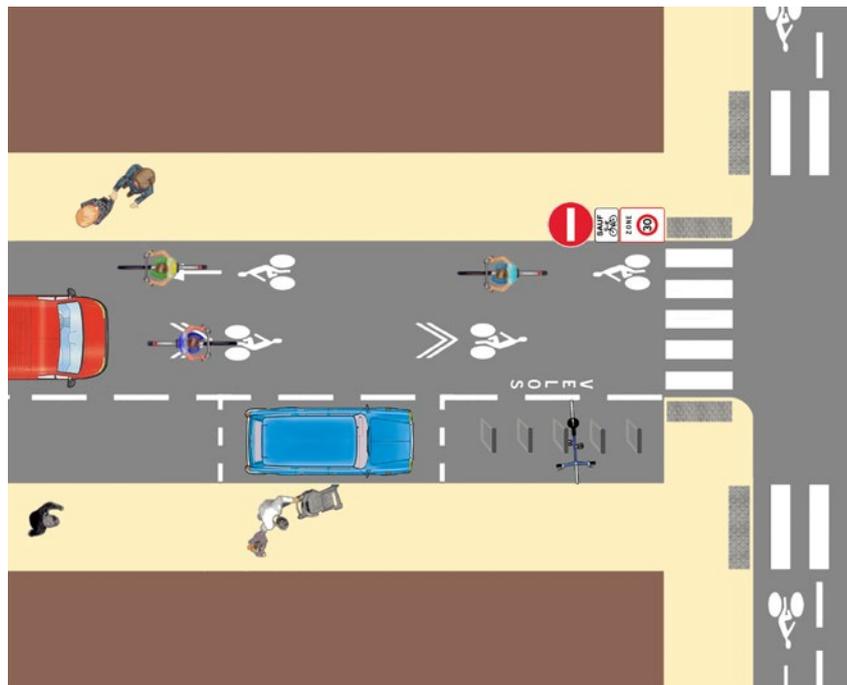
Ce marquage permet de mettre en place un type d'aménagement nommé vélorue ou rue cyclable.

Les vélorues sont destinées à offrir des itinéraires privilégiant les cyclistes, confortables et performants. Les vélorues sont adaptées aux zones 30 où l'on souhaite améliorer la sécurité, réelle et

ressentie, des cyclistes. Elles améliorent le niveau de sécurité des cyclistes, notamment par le positionnement central qui permet - en présence de stationnement automobile - de réduire le risque d'« emportière » ou de chute suite à une situation d'évitement.



⁸ Arrêt et stationnement interdit à 5 mètres en amont du passage piéton (sauf cycles).



Matérialisation de la trajectoire des cyclistes au centre de la rue en section courante [ainsi que le marquage du double sens cyclable]

La vélorue contribue également à améliorer la perception des cyclistes par les automobilistes. Les cyclistes deviennent de fait le facteur rythmant l'usage de la chaussée en étant positionné dans l'axe de vision du conducteur. La vélorue présente plusieurs avantages économiques : elle ne nécessite qu'un simple marquage au sol, rapidement mis en œuvre et facilement utilisable.

Cet aménagement est compatible avec un trafic motorisé faible et une largeur de rue de l'ordre de 4 m.

Voie étroite en sens unique, entre bordures, sur un linéaire important

Pour des raisons diverses, il existe des voies aménagées en sens unique, entre bordures (donc non franchissables ou difficilement franchissables). Lorsque la largeur est faible (3 m à 4 m) et la longueur supérieure à une centaine de mètres, il peut être très inconfortable pour un cycliste de résister à la pression des automobilistes voulant le dépasser, le cycliste préférera alors circuler sur le trottoir, en infraction, ou devra subir un dépassement sans que l'automobiliste n'observe la distance de sécurité latérale (1 m en milieu urbain).

Dans ces configurations, les critères importants à prendre en compte sont la longueur de la voie et le volume de trafic (voir paragraphe page 10 *Volume de trafic motorisé important*).

Dans ce cas particulier, à partir de 3 000 véhicules/jour sur la voie, l'opportunité d'un aménagement particulier pour les cyclistes pourra être étudiée.

Une voie de 3 m de largeur reste préférable car elle empêchera le dépassement et sera plus sûre qu'une voie de 4 m sur laquelle les véhicules hésiteront à dépasser ou effectueront un dépassement dans de mauvaises conditions (pour le cycliste). En cas de voirie étroite ne permettant pas le dépassement du cycliste par une automobile, une possibilité peut être de matérialiser la position du cycliste en milieu de voie pour affirmer sa place et faire attendre les véhicules derrière lui.

Estimation de la distance nécessaire pour dépasser un cycliste :

Pour un véhicule circulant à 30km/h et un cycliste se déplaçant à 20km/h, 70 mètres au moins sont nécessaires pour effectuer un dépassement en sécurité.

Le cas de rues avec une plate-forme tramway :

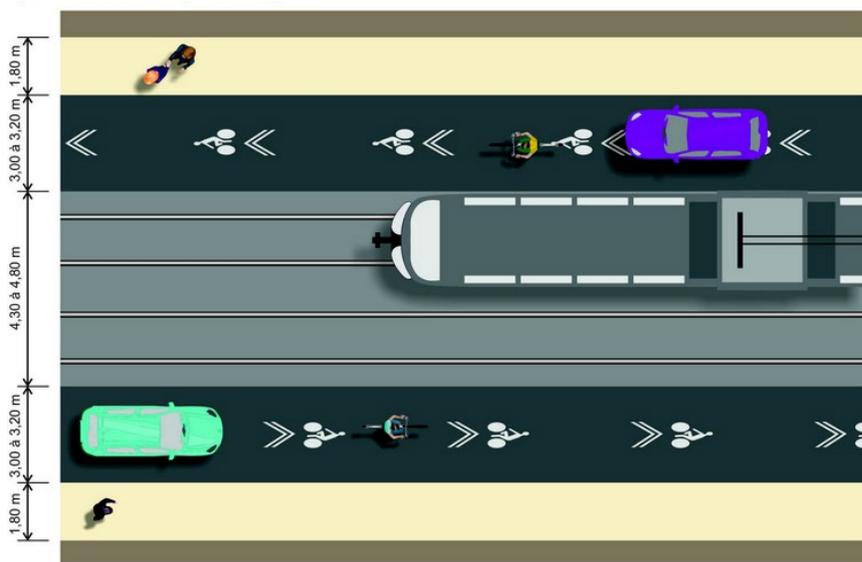
La situation de voie en sens unique entre bordure, se présente assez fréquemment lors des projets de tramway où, sur de longues sections linéaires, la plate-forme de tramway, en site central, est bordée de voies en sens unique de part et d'autre. Le manque d'emprise conduit alors à proposer des voies calibrées entre 3 m et 3,50 m en zone 30.

Une solution possible (schéma ci-dessous) pour appuyer la place du cycliste sur la chaussée peut être de matérialiser sa position au centre de celle-ci.



La largeur de la voie ne permet pas le dépassement des cyclistes. Malgré la vitesse limitée à 30km/h, le linéaire important en ligne droite pour cette rue rend la pression des automobilistes pesante et inconfortable pour la circulation des cyclistes. Avec une circulation soutenue, il sera difficile pour le cycliste de supporter la pression des automobilistes, il risque de se réfugier alors sur la plate-forme du tramway ou sur le trottoir pour plus de confort au détriment de ses usages.

La matérialisation de la position centrale du cycliste constitue une bonne alternative.



Des configurations où des aménagements séparatifs peuvent être souhaités

Dans certaines situations, il peut être pertinent d'avoir recours à des aménagements séparatifs de confort pour les cyclistes :

- présence de dispositifs de modération de la vitesse pour le trafic motorisé
- volume de trafic motorisé important et/ou trafic poids lourds important
- continuité cyclable, axe cyclable structurant, réseau cyclable à haut niveau de service
- voirie en pente générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures

Présence de dispositifs de modération de la vitesse

Les aménagements dits de modération de la vitesse ont pour objectif de réduire la vitesse des véhicules motorisés et non celle des vélos. En effet, il est préférable de ne pas faire subir la contrainte aux cyclistes qui gagneront ainsi en confort et même, dans certains cas, en sécurité.

Par exemple dans le cas d'une écluse ou d'une chicane, il est préférable d'aménager un by-pass pour les cyclistes afin que ceux-ci ne franchissent pas l'écluse simultanément avec un véhicule. Le cycliste risque en effet de ne pas pouvoir s'engager en toute sécurité, même s'il a la priorité de passage sur les usagers venant en sens inverse, car ces derniers ont parfois tendance à ne pas respecter la priorité en considérant qu'il reste un espace suffisant pour croiser un vélo. De même, pour les automobilistes circulant dans le même sens que le cycliste, certains auront la tentation d'engager le dépassement dans l'écluse, ce qui aura pour effet de « serrer » le cycliste contre la bordure.



Aménagement d'une double écluse en zone 30.
En cas d'écluse des aménagements latéraux (by-pass) peuvent être réalisés pour les cyclistes

Volume de trafic motorisé important

Dans le cas d'une généralisation des zones 30, certaines rues sont susceptibles de devoir supporter un trafic motorisé important, avec une part élevée de poids lourds.

Dans le cas d'un trafic motorisé élevé en zone 30 la cohabitation ne permet pas d'offrir aux cyclistes les meilleures conditions de confort voire de sécurité.

Il est alors préconisé de matérialiser des bandes cyclables ou - dans le cas d'un axe à fort trafic de poids lourds - de réaliser des pistes cyclables.

L'utilisation des bandes cyclables en zone 30 est à limiter à ces axes principaux à fort trafic.



Voie principale en zone 30
aménagée avec des bandes cyclables

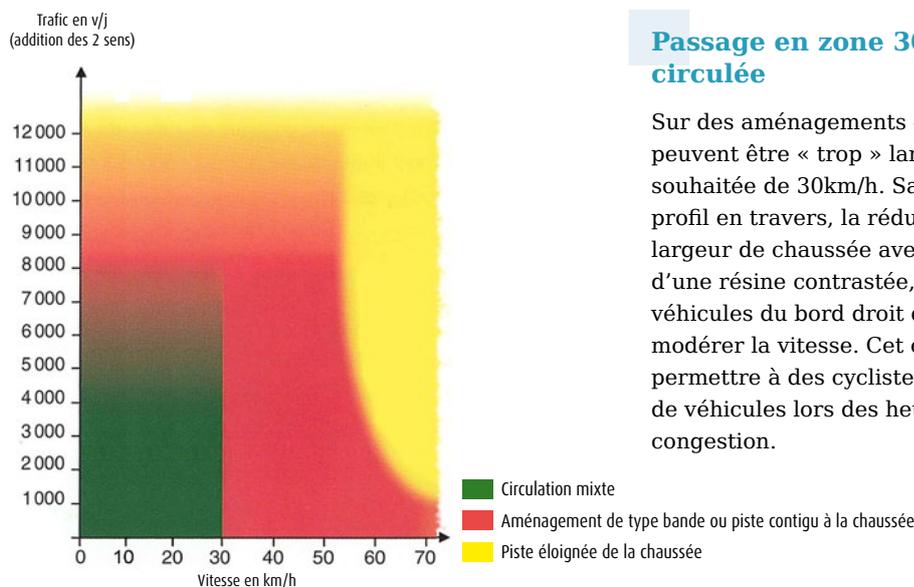


Schéma d'aide au choix en fonction de la vitesse limite et du trafic

Passage en zone 30 d'une rue large circulée

Sur des aménagements existants, les chaussées peuvent être « trop » larges pour la vitesse souhaitée de 30km/h. Sans reprendre tout le profil en travers, la réduction visuelle de la largeur de chaussée avec, par exemple, l'ajout d'une résine contrastée, permet d'éloigner les véhicules du bord droit de la chaussée et de modérer la vitesse. Cet espace dégagé pourra permettre à des cyclistes de remonter des files de véhicules lors des heures de pointe ou de congestion.

Axe cyclable à haut niveau de service

Avec le développement des zones 30 en agglomération, des axes d'un réseau cyclable à haut niveau de service (RCHNS) peuvent traverser une ou des zones 30. Dans ces cas, la séparation des modes reste souhaitable pour maintenir un haut niveau de confort et de service pour les cyclistes.

Lorsqu'une longue section en zone 30 assure la continuité d'un itinéraire majeur (RCHNS)⁹ supportant un trafic vélo élevé ainsi qu'un trafic motorisé conséquent, il est souhaitable d'envisager l'aménagement d'un itinéraire cyclable dédié sous forme de pistes cyclables.



Rue en zone 30, à sens unique pour les véhicules motorisés. Le choix a été fait de mettre un axe structurant pour les déplacements des cyclistes dans cette rue avec une piste bidirectionnelle.

Rues en pente

La cohabitation entre cyclistes et modes motorisés fonctionne dans les zones de circulation apaisée car le différentiel de vitesse entre ces deux modes est réduit (<10 km/h). Dans le cas d'une forte pente, la vitesse du cycliste va chuter en montée alors que celle de l'automobiliste restera stable, le différentiel de vitesse va donc s'accroître et la sécurité du cycliste sera dégradée. Dans ce cas il sera préférable d'aménager un espace pour le cycliste (piste ou bande) uniquement dans le sens de la montée et sur la totalité de la rampe.



Dans cette rue limitée à 30km/h, une bande cyclable a été mise en place seulement du côté de la montée

9 Cf. fiche « Vélo » n° 35 Réseau cyclable à haut niveau de service, Cerema juin 2016 extrait : « Faute de mieux, on pourra ponctuellement admettre une cohabitation avec : les automobilistes sur quelques dizaines de mètres dans des rues en zone 30 dont le trafic motorisé n'excède pas 1000 véhicules/jour environ... »

La loi d'orientation des mobilités

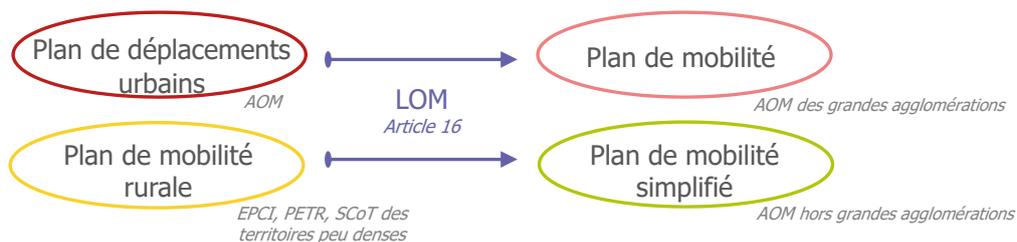
Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité ?

Cette fiche présente les principales dispositions de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) ayant une incidence sur la planification de la mobilité.

La LOM demande aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de « contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain ». Elle leur assigne certaines missions générales : « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » en associant l'ensemble des acteurs concernés (art. L1231-1-1 du Code des transports). Afin d'atteindre ce but, la LOM propose aux AOM deux outils de planification :

- le plan de mobilité (PDM), ex-plan de déplacements urbains, qui vise les AOM situées dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- le plan de mobilité simplifié (PDMS), à destination des autres AOM.

Après avoir récapitulé les évolutions de la gouvernance impactant la planification de la mobilité, cette fiche fait le point sur ces deux outils. Pour chacun, elle rappelle les éléments de contenu de la LOM, les met en regard de la situation pré-existante puis en identifie les enjeux principaux.



Un dispositif structuré selon deux niveaux et couvrant désormais tous les territoires

La LOM renforce la gouvernance de la mobilité : quels effets sur la planification de la mobilité ?

Le titre II de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) porte plusieurs évolutions fortes visant à l'amélioration de la gouvernance de la mobilité¹. Quelques-unes ont des répercussions directes sur la planification de la mobilité, notamment en modifiant le portage des démarches et en renforçant la coopération.

À l'échelle locale, des AOM confortées et généralisées

La compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) évolue. Cette compétence est non sécable, c'est-à-dire qu'elle est prise dans sa totalité. Elle peut toutefois s'exercer de manière sélective pour apporter la réponse en matière de services de mobilité la plus adaptée aux besoins du territoire, en organisant ces services, en y contribuant ou en les offrant directement. La palette de services à planifier et les positionnements possibles de l'AOM par rapport à ces services s'élargissent donc.

Pour permettre la couverture totale du territoire national par des AOM, la LOM dispose que deux types d'acteurs puissent prendre la compétence d'organisation de la mobilité dans les territoires non couverts avant la loi :

- la communauté de communes (ou une structure supra-communautaire de type syndicat à laquelle elle aura transféré sa compétence),
- la région, par substitution, lorsque la communauté de communes aura choisi de ne pas prendre la compétence d'organisation de la mobilité.

Davantage d'acteurs locaux devraient être en capacité et en demande d'une structuration de leur politique de mobilité par une approche de planification.

La LOM crée le comité des partenaires composé notamment des représentants des employeurs et d'associations d'usagers ou d'habitants du territoire. Ce comité doit être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et de l'information. Le comité des partenaires sera un outil de concertation mobilisable lors de l'élaboration d'un plan de mobilité, simplifié ou non. Il devra être consulté avant l'adoption du plan.

À l'échelle régionale, le rôle de chef de file de la région est conforté et la coordination entre AOM renforcée

La LOM élargit la compétence des régions à l'organisation de tous les services de mobilité, dont les mobilités actives et partagées, au-delà de leurs compétences interurbaines routières et ferroviaires. Les conditions de délégation d'une attribution de la région et de tout ou partie d'un de ses services à un acteur local sont facilitées. Le plan de mobilité devra être élaboré en tenant compte de cette coordination stratégique et opérationnelle entre l'AOM locale et la région.

La LOM crée les bassins de mobilité. La région les définit en associant les AOM, les syndicats mixtes de coopération (de type SRU) et les départements. Tout EPCI sera ainsi intégré dans un unique bassin (sauf cas exceptionnel). Un contrat opérationnel de mobilité, élaboré à l'échelle du bassin, renforce la coopération entre les AOM, notamment en matière d'intermodalité, des pôles d'échanges multimodaux et de la gestion des situations dégradées. Le plan de mobilité pourra alimenter et intégrer cette coopération renforcée avec les AOM voisines.

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

Les dispositions relatives à la planification des déplacements (article 16 de la LOM) entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021, à l'exception de certaines en vigueur dès la promulgation de la loi : la suppression du plan de mobilité rurale, la création du plan de mobilité simplifié, l'exemption des communautés de communes et de la région à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, la procédure de modification simplifiée d'un plan de mobilité.

Les plans de mobilité et plans en tenant lieu approuvés avant fin 2020 intégreront les nouvelles dispositions lors de leur prochaine révision ou évaluation.

1 La fiche « La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de gouvernance et de coopération ? » (Cerema, 2020) en présente les points saillants.

Planifier la mobilité dans les grandes agglomérations : le plan de mobilité (PDM)

La situation pré-LOM : le PDU, un outil historique et ambitieux mais perfectible

Après sa création en 1982², le plan de déplacements urbains (PDU) a acquis en 1996 son caractère obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants³. Il a depuis progressivement intégré de nouvelles préoccupations sociétales : lien entre urbanisme et mobilité, prise en compte des personnes à mobilité réduite, enjeux environnementaux locaux et globaux, concertation publique... Le PDU est ainsi devenu un outil de planification de plus en plus ambitieux dans ses objectifs et exigeant quant à son élaboration en réponse aux enjeux de mobilité et d'accessibilité des grandes agglomérations.

Certaines marges d'amélioration apparaissent toutefois :

- certaines AOM de taille limitée sont obligées d'élaborer un PDU mais disposent rarement des capacités techniques et financières pour élaborer et mettre en œuvre un plan ;
- le PDU fait rarement l'objet d'une concertation au-delà du ressort territorial ;
- le temps d'élaboration du plan est nécessairement long, en moyenne de deux à trois ans. Cela limite les possibilités d'adaptation de son plan d'actions et la réactivité de l'AOM face à d'autres acteurs, notamment les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement (le plus souvent les communes) ;
- certains volets thématiques sont perfectibles, notamment concernant les mobilités actives, la logistique urbaine ou encore la dimension climat, air et énergie.

Ce que prévoit la LOM : quelques évolutions du cadre et du contenu

Le plan de déplacements urbains devient le « plan de mobilité » (PDM) pour mettre en cohérence cette dénomination avec celle de l'autorité organisatrice de la mobilité⁴.

Plusieurs évolutions en matière de portage du PDM

La Région, lorsqu'elle est AOM locale, peut choisir d'élaborer un PDM⁵. Elle en définit le périmètre à l'échelle d'une ou plusieurs communautés de communes sur lesquelles elle est AOM locale et appartenant à un même bassin de mobilité.

Le caractère obligatoire du PDM n'évolue pas : les AOM dont le ressort territorial est totalement ou partiellement situé dans une agglomération (au sens de l'Insee) de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un PDM. Toutefois, les communautés de communes AOM et les régions en tant qu'AOM locales ne sont plus soumises à cette obligation. Un délai de deux ans pour élaborer un plan est introduit pour les AOM créées après la LOM et soumises à l'obligation d'élaborer un PDM.

En Île-de-France, la déclinaison du plan de mobilité d'Île-de-France par des plans locaux de mobilité portés par des EPCI ou des syndicats mixtes devient obligatoire, sauf pour les communautés de communes.

La concertation du PDM renforcée

Les gestionnaires d'infrastructures de transport deviennent personnes publiques associées à l'élaboration du plan, entérinant ainsi une pratique déjà répandue.

Le plan doit également être soumis pour avis aux AOM limitrophes afin d'améliorer la collaboration au-delà du ressort territorial. Ceci s'inscrit dans la même logique que la création du bassin de mobilité et du contrat opérationnel de mobilité.

2 Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 sur l'organisation des transports intérieur, dite LOTI.

3 Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite LAURE. Sur les AOM soumises à cette obligation, voir <https://www.cerema.fr/faq-politique-mobilite>, rubrique « Planification des déplacements ».

4 Appelée « autorité organisatrice de transport urbain » avant la loi MAPTAM du 27 janvier 2014, de même que le « périmètre de transport urbain » est devenu « ressort territorial ».

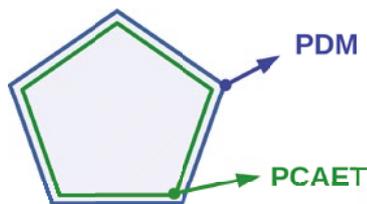
5 De même que l'AOM et le syndicat de SCoT, qui pouvaient déjà élaborer un PDU.

PDM et contrat opérationnel de mobilité sont toutefois deux documents dont les périmètres, cadres, objectifs et natures sont différents: document de planification pour le PDM, associant diagnostic, stratégie et plan d'actions, et document contractuel multi-acteurs pour l'autre.

Une nouvelle relation juridique pour mieux intégrer la dimension climat, air et énergie

La LOM réaffirme le rôle du PDM dans l'atteinte des objectifs de réduction de gaz à effets de serre, et la contribution des PDM aux engagements de la France en matière de lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, de préservation de la biodiversité et du climat.

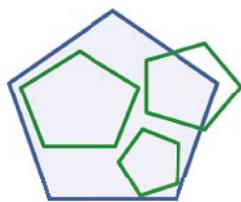
Dans cet esprit, la loi crée une relation entre le PDM et le plan climat, air, énergie territorial (PCAET), un outil largement connu et pratiqué⁶. Le PDM doit ainsi être compatible avec le PCAET ou prendre en compte les PCAET s'il y en a plusieurs dans le périmètre du PDM.



Un unique PCAET dans le périmètre du PDM
Typiquement : un EPCI AOM (avec des périmètres PDM et PCAET identiques)

→ Le PDM doit être compatible avec le PCAET.

« Être compatible » = ne pas contrarier

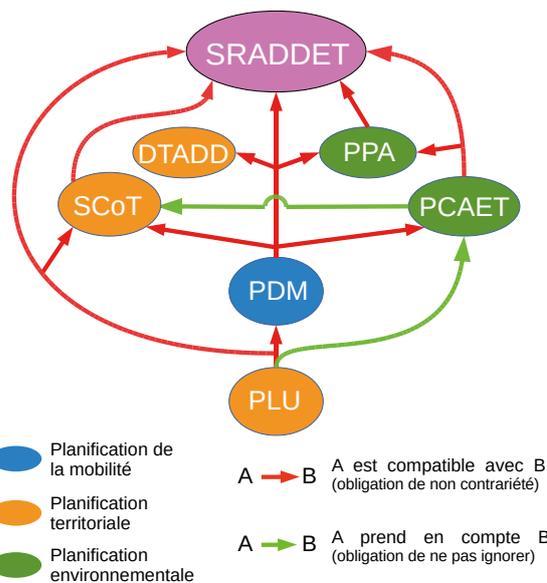


Plusieurs PCAET dans le périmètre du PDM
Typiquement : un syndicat AOM

→ Le PDM doit prendre en compte les PCAET.

« Prendre en compte » = ne pas ignorer

La nouvelle relation juridique entre le PDM et le PCAET



● Planification de la mobilité
● Planification territoriale
● Planification environnementale

A → B A est compatible avec B (obligation de non contrariété)
A → B A prend en compte B (obligation de ne pas ignorer)

Un dispositif complexe de relations juridiques qui traduit les différents objectifs assignés au PDM

Trois thématiques mises en avant: modes actifs, logistique et mobilité électrique

La LOM crée l'obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables au sein du PDM. Ce volet contribue au développement des modes actifs et associe notamment les approches par les infrastructures (stationnement, pôles d'échange multimodaux, entrées de ville) et par l'information aux usagers.

Dans le domaine de la logistique, le PDM est enrichi d'un schéma volontaire de desserte fluviale ou ferroviaire afin de préserver les infrastructures et garantir la capacité future à agir et à développer l'intermodalité. Cela s'accompagne de mesures:

- au niveau régional: le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) doit désormais explicitement fixer des objectifs concernant la logistique et le développement des transports de marchandises⁷;
- au niveau local: le règlement du plan local d'urbanisme peut définir des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire, associés à des prescriptions adaptées. Il peut imposer la réalisation d'aires de livraisons pour tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction⁸.

6 Le PCAET est obligatoire pour les EPCI de plus de 20 000 habitants.

7 Cela s'applique à compter du prochain renouvellement général des conseils régionaux, sauf en cas de délibération pour maintenir le schéma (cf. article L4251-10 du Code général des collectivités territoriales). Les objectifs et les règles du SRADDET s'imposent aux plans de mobilités à compter du 1er janvier 2021 (article L4251-3 du même code).

8 Cf. respectivement les articles L151-16 et L151-33-1 du Code de l'urbanisme.

En matière de mobilité électrique, le PDM peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables (SDIRVE⁹) lorsque les communes ont transféré à l'AOM la compétence correspondante. Ceci doit permettre de garantir que le développement d'une offre de recharge contribue effectivement à une politique de mobilité globalement vertueuse et durable.

Plus de réactivité pour les mesures relatives à la circulation et au stationnement

La LOM donne à l'AOM la possibilité de modifier le plan d'actions du PDM sans avoir à mettre à jour la totalité du plan, afin de le rendre plus réactif par rapport aux pratiques de mobilité. Cette modification est permise sur les dispositions relatives à la circulation, à l'usage partagé de la voirie et au stationnement¹⁰. Elle doit rester dans le cadre stratégique global du plan et fait l'objet d'une procédure simplifiée de concertation et de participation du public.

Des évolutions qui visent à renforcer la portée du PDM et la transversalité entre les politiques publiques

Les évolutions introduites par la LOM s'inscrivent dans la logique d'une montée en puissance continue du plan de mobilité depuis plus de vingt ans.

Les enjeux de cohérence entre politiques publiques locales sont réaffirmés. Outre la dimension climat, air et énergie déjà mentionnée, le PDM doit contribuer à la lutte contre l'étalement urbain. Ceci nécessite la réelle mise en cohérence de la politique de mobilité avec celle de l'urbanisme local, déclinée par le plan local d'urbanisme (PLU). C'est notamment ce que doit permettre l'élaboration d'un PLU intercommunal tenant lieu de PDM. La contribution de la politique de mobilité en matière de cohésion sociale et territoriale est également explicitée avec un objectif d'amélioration de l'accès aux services de mobilité pour les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des territoires moins denses ou ruraux. Ces derniers sont de plus en plus nombreux dans les ressorts territoriaux qui s'élargissent régulièrement.

Les grandes AOM locales, pour la plupart déjà largement rodées à l'exercice de planification de la mobilité, doivent poursuivre leur montée en capacité et développer leur transversalité en poussant plus loin leur décloisonnement interne. Pour ce faire, elles doivent associer les partenaires locaux et s'inscrire dans la logique de collaboration inter-AOM.

Planifier la mobilité dans les villes moyennes et les territoires peu denses: le plan de mobilité simplifié (PDMS)

La situation pré-LOM: hors des grandes agglomérations, une diversité de démarches de planification des déplacements

Le PDU a été conçu en réponse aux enjeux de mobilité des AOM des grandes agglomérations, de manière adaptée à leurs moyens techniques et financiers ainsi qu'aux solutions de mobilité à leur

disposition. Les AOM de taille moyenne ou situées dans un territoire peu dense ont aussi une réelle appétence pour les démarches de planification de la mobilité. L'observation des pratiques¹¹ montre ainsi que les démarches volontaires, de type PDU (ou PLUi en tenant lieu) ou sous une forme non normée (politique globale de déplacement, schéma de mobilité...) sont plus nombreuses que les PDU obligatoires. L'outil du PDU s'avère toutefois souvent trop complexe et lourd pour ces AOM.

9 Cf. article L334-7 du Code de l'énergie.

10 En dehors de celles concernant les résidents et celles portant sur les seuils de places de stationnement à intégrer par les plans locaux d'urbanisme, pour une raison de cohérence entre PDM et PLU.

11 Voir notamment l'observatoire annuel des démarches de planification de la mobilité: www.cerema.fr/fr/actualites/dossier-bases-donnees-autorites-organisatrices-mobilite

Suite à ce constat, le plan de mobilité rurale a été créé en 2015¹² pour les territoires peu denses avec un cadre thématique et un processus d'élaboration très légers. De 2015 à 2019, une trentaine de démarches portées par des AOM, des EPCI ou des pôles d'équilibre territorial et rural (PETR) ont été recensées. Par ailleurs, la feuille de route pour une transition écologique de 2015 amorce le concept de PDU simplifié mais sans lui donner d'existence juridique. Ce plan devait constituer un cadre de planification dans l'esprit du PDU, mais plus léger et adaptable aux villes moyennes.

Ce que prévoit la LOM : le PDMS, l'alternative unique au PDM pour les villes moyennes et les territoires ruraux

La cible : les AOM en dehors des grandes agglomérations

En réponse à cette situation, la LOM a abrogé le plan de mobilité rurale et créé le plan de mobilité simplifié (PDMS). Ce plan volontaire s'adresse aux AOM non soumises à l'obligation d'élaborer un PDM. Il vise ainsi les AOM de territoires peu denses, à l'instar du plan de mobilité rurale, et celles de villes moyennes en dehors des grandes agglomérations.

Le cadre et le contenu du plan : souplesse et adaptation aux besoins du territoire

Le cadre et le contenu du PDMS sont inspirés de ceux du plan de mobilité rurale. La LOM les définit brièvement pour garantir une grande souplesse dans son élaboration et sa mise en œuvre.

Le PDMS peut être élaboré par une AOM sur son ressort territorial, par la région lorsqu'elle a la compétence d'AOM locale, ainsi que par un EPCI ou un syndicat mixte de SCoT, sous réserve d'obtenir l'accord des AOM du périmètre et de couvrir totalement leurs ressorts territoriaux¹³.

Le PDMS détermine les principes de l'organisation des mobilités. Il porte sur la mobilité des personnes et des marchandises et poursuit l'objectif global de la mise en œuvre du droit à la mobilité. Le PDMS doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire, des besoins de la population et des acteurs économiques, en s'appuyant notamment sur leurs plans de mobilité employeurs.

Un plan sans effet juridique qui privilégie la concertation

Le PDMS est défini dans le Code des transports, mais il n'a pas de relations juridiques avec d'autres documents. Il n'a donc ni effet juridique ni caractère d'opposabilité, au contraire du PDM opposable aux PLU(i) et aux décisions des autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement. C'est donc par la concertation qu'il peut exercer ses effets sur d'autres politiques ou mesures.

Le processus légal de concertation prévoit deux groupes d'acteurs : ceux auxquels le plan doit être soumis pour avis et ceux consultés à leur demande. Comparativement au plan de mobilité rurale, certains acteurs ont été intégrés pour mieux prendre en compte certaines thématiques (mobilité électrique, interface avec les collectivités voisines) ou certaines catégories de population (personnes handicapées ou à mobilité réduite).

Le plan est également soumis à une procédure de participation du public¹⁴, plus légère que l'enquête publique du PDM mais susceptible de stimuler le processus de concertation citoyenne.

Plan de mobilité simplifié (PDMS)		
Cadre	Statut juridique	Créé par la LOM, art. L1214-36-1 du code des transports
	Territoires ciblés	Territoires ruraux et villes moyennes
Portage	Qui l'élabore ?	Les AOM, la région en tant qu'AOM locale, les syndicats de SCoT
	Sur quel périmètre ?	Le ressort territorial de l'AOM dans sa totalité, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes
Contenu	Nature et objectifs	La définition des principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et des marchandises, poursuivant les objectifs de : - Prise en compte de la diversité des composantes du territoire et des besoins de la population - Amélioration de la mise en œuvre du droit à la mobilité - Prise en compte des plans de mobilité employeurs
Concertation et participation	Soumissions pour avis	- Conseil régional - Conseils départementaux concernés - AOM concernées - Conseils municipaux - AOM limitrophes - Comité de massif, si commune(s) de montagne
	Consultations à la demande	- Représentants des professions et des usagers des transports - Gestionnaires de voirie - Chambres consulaires - Associations agréées de protection de l'environnement - Associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite - Autorités compétences en matière d'infrastructures de charge pour véhicules électriques, gaz ou hydrogène
	Participation du public	Procédure de participation du public définie par le II de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement
Cadre juridique	Évaluation	Pas d'évaluation environnementale requise ni d'évaluation a posteriori
	Effets juridiques	Une existence juridique, mais sans inscription juridique ni effet juridique

12 Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dite loi TECV.

13 Un PETR ne peut donc pas élaborer un PDMS au seul titre de son statut de PETR, au contraire du précédent plan de mobilité rurale. Mais il peut le faire en se faisant transférer la compétence d'AOM ou celle de SCoT.

14 Définie par le II de l'article L123-19-1 du Code de l'environnement.

Une démarche souple et fédératrice pour doter les territoires d'une stratégie concertée en matière de mobilité

La création du PDMS clarifie le panorama des outils de planification et leurs domaines de pertinence : le PDM pour les AOM des grandes agglomérations ou pour les agglomérations plus petites, volontaires et souhaitant se doter d'un document opposable, et le PDMS pour les autres AOM volontaires.

Un outil de référence peu contraignant

L'enjeu principal pour les acteurs locaux est désormais de s'approprier le concept du PDMS. Son cadre souple leur laisse une latitude importante pour l'adapter aux besoins, aux enjeux, aux moyens et aux actions de leur territoire. Le PDMS a ainsi vocation à remplacer progressivement les démarches de planification volontaires mais non cadrées que certaines AOM élaborent, faute de pouvoir répondre aux exigences du PDU. Par rapport à ces démarches, l'outil du PDMS apporte de la visibilité avec finalement peu de contraintes supplémentaires : le contenu du plan est largement ouvert et les modalités de concertation et de participation du public relèvent de bonnes pratiques désormais répandues.

Une « brique mobilité » à disposition des autres politiques publiques

Avec le PDMS, la démarche de planification peut être vue non comme une contrainte mais comme l'opportunité de construire collectivement une stratégie pour la mobilité associée à une feuille de route. Plus qu'un simple outil thématique, le PDMS constitue la « brique mobilité » de référence directement mobilisable dans le cadre d'autres politiques publiques locales et de leurs démarches associées : PLU(i), PCAET ou SCoT. Disposer d'un PDMS facilite donc ces démarches, permet de mutualiser certains coûts et améliore la cohérence des différentes politiques, même en l'absence d'effet juridique du PDMS. Ce plan est également un atout pour développer des outils de contractualisation, répondre à des appels à projet, innover et expérimenter des services, ainsi qu'apporter rapidement des réponses déployables à court et moyen termes à des situations imprévues (crise sanitaire par exemple).

Un plan dans la continuité de la prise de compétence mobilité

La réflexion sur l'opportunité de l'élaboration d'un PDMS apparaît comme une étape importante qui fait logiquement suite à la prise de compétence mobilité par les communautés de communes. Elle permet notamment de fédérer les acteurs locaux autour de l'élaboration d'une stratégie de mobilité concertée et basée sur les besoins et les ressources du territoire.

La LOM en cohérence avec les orientations européennes en matière de planification des déplacements

Le cadre européen de planification des déplacements est porté par le concept de plan de mobilité urbaine durable (sustainable urban mobility plan ou SUMP), défini dans un guide méthodologique mis à jour en 2019.

Ce concept repose sur huit grands principes et un processus d'élaboration susceptible de faire l'objet d'adaptations. L'un de ses points saillants est la nécessité de travailler à une échelle géographique adaptée. La LOM apporte une réponse appropriée en promouvant le portage d'une politique de mobilité à minima à l'échelle intercommunale et la coordination entre AOM.

Le PDMS innove quant à lui en généralisant les outils de la planification de la mobilité au-delà des seules grandes agglomérations dans le respect des principes essentiels de la construction d'une politique de mobilité durable. Cela s'inscrit tout à fait dans l'esprit du plan de mobilité européen, qui entame lui aussi son ouverture vers les villes moyennes et les territoires ruraux.

Précarité

En Auvergne-Rhône-Alpes, les petits pas de la mobilité

Pour développer des offres de mobilité dans les zones peu denses et à destination des plus éloignés de ces services, l'agence régionale Auvergne-Rhône-Alpes énergie environnement a lancé le programme PEnD-Aura+. Plus d'un an après, où en est-on ?

La question des mobilités dans les zones peu denses est un défi à relever. C'est dans cet esprit que l'agence régionale Auvergne-Rhône-Alpes énergie environnement (AURA-EE) a lancé, en 2019, le programme PEnD-Aura+ pour reconnecter des populations précaires à des solutions de mobilités dans des zones rurales ou périurbaines. Les trente initiatives développées ont touché près de 375 000 personnes à travers quinze territoires. Toutes ces actions concernent des solutions de mobilités propres et durables (covoiturage, vélo...) pour une réduction de gaz à effet de serre estimée à 350 tonnes équivalent CO₂ (teq. CO₂). Financés par les certificats d'économie d'énergie de Total et Petrovex (groupe Auchan), les projets retenus se partagent une enveloppe globale de 6 millions d'euros. Agnès Duval, directrice régionale déléguée de l'Ademe Aura, résume l'esprit du programme : « La mobilité et la transition énergétique ne se font pas à Paris mais dans

les territoires avec des solutions et des initiatives locales ».

Après avoir lancé ces différentes actions, la plupart des collectivités locales veulent désormais y apporter plus de visibilité via de la communication. La crise du Covid ayant ralenti certaines initiatives, du temps a été libéré pour réfléchir à des campagnes de communication. « Quatre lignes de covoiturage ont été créées à la Plaine de l'Ain. Depuis septembre, 800 personnes se sont inscrites. C'est un succès mais, parfois, il y a de gros écarts entre le nombre d'inscrits et les pratiquants. On a du mal à impliquer les gens », souligne ainsi Agnès Duval. La communication va donc désormais se tourner vers les usagers. Même constat de la part de Stéphane Piquier, responsable déplacement/mobilité à la communauté d'agglomération Arlysère (Savoie). Après la mise en place de navettes gratuites entre Albertville et les stations de ski, et une tarification préférentielle qui permet d'acheter des forfaits de ski, l'heure est à la communication : « On avait fait une étude autour de la mobilité avec la CAF qui montrait la paupérisation de la population à Albertville. Le programme PEnD-Aura+ répondait bien à nos besoins. Nous avons ensuite intégré toutes nos actions de mobilité dans notre plan climat-air-énergie territorial et lancé une campagne de communication. Nous avons ainsi envoyé à toute la population un document qui se plie en cinq, se glisse dans une poche, et qui présente toutes nos offres de mobilité ». La communauté de communes des Monts du Lyonnais (Rhône et Loire). À la fois rural et montagnard, le territoire

a eu besoin de trouver des solutions de mobilités durables pour sa population éloignée (au sens propre et figuré) du monde du travail. Avec, là encore, un plan com' indispensable pour pérenniser ces actions. « PEnD-Aura+ nous permet de faire un grand pas en avant. Nous avons un programme d'écomobilité pour donner envie à tous les publics cibles d'aller vers des mobilités plus durables. Nous avons tout un catalogue d'actions et nous allons lancer bientôt un plan com' », se réjouit Marie-Pierre Guicherd, chargée de mission. Au-delà des services habituels (covoiturage, programmes pédagogiques autour du vélo, transport à la demande...), la collectivité s'est concentrée sur l'aspect social. « Nous nous adressons surtout aux jeunes salariés précaires et nous travaillons avec les entreprises, les agents des collectivités, les personnes âgées... Nous soutenons ainsi des chantiers d'insertion que nous avons équipés de quatre vélos à assistance électrique. Grâce à l'un d'entre eux, une personne a pu décrocher un stage », souligne encore Marie-Pierre Guicherd.

Autre action : le soutien et l'accompagnement des communes membres : « Nous appuyons trois d'entre elles pour les aider à développer les mobilités douces, nous les guidons dans le choix des aires de covoiturage, nous les aidons à trouver des solutions pour se déplacer... Avec une méthodologie adaptée à chacun ».

Selon AURA-EE, à ce rythme-là, pas moins de 1 000 teq. CO₂ seront évitées d'ici à 2022. Elle s'appuie, pour cela, sur vingt-quatre de ses experts chargés d'accompagner les territoires engagés. | **Par Cyrille Pac**



© Vélocité 63

ANNEXE 1 – ELEMENTS DE CONTEXTE

Dans les espaces ruraux ou faiblement urbanisés, les déplacements pour accéder à un service ou exercer une activité peuvent être plus longs que dans les zones urbaines, et sont réalisés majoritairement en voiture. La faible densité démographique, l'offre réduite en transports en commun et l'éloignement des pôles administratifs, culturels, économiques et commerciaux, ont rendu les populations de ces territoires dépendantes de la voiture.

Dans ces zones à faible densité, répondre aux besoins de mobilité des diverses populations et améliorer leurs conditions de déplacement apparaît de plus en plus comme un enjeu essentiel. Le domaine des transports contribue considérablement aux émissions de gaz à effet de serre (pour près d'un tiers) et génère des pollutions et des nuisances. Avec l'augmentation relative de la part des dépenses « contraintes » du ménage (le logement en particulier) et le prix de l'énergie (coût et taxation du pétrole), le budget transport des ménages est de plus en plus tendu et nécessite des arbitrages difficiles. Dans le prolongement des tendances actuelles, un tel scénario pourrait conduire à appauvrir les habitants et à en marginaliser certains. Par ailleurs, concilier et faciliter les différents usages de déplacement participe à un meilleur cadre de vie, à l'amélioration de la santé publique, et favorise l'attractivité territoriale.

Pour réduire la dépendance à la voiture, les collectivités ne disposent pas dans ces territoires, en termes de politiques et de services de transports et de déplacements, d'une panoplie aussi riche que les grandes et moyennes agglomérations. Mais cela n'empêche pas certaines d'entre elles d'imaginer et de mettre en œuvre des outils adaptés à cette demande faible et diffuse. La palette des réponses apportées prouve s'il en est besoin que la question des déplacements en zone peu dense ne présente pas de solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter à chaque territoire.

Souvent, la première étape de la réflexion est centrée sur une volonté de développer une ou plusieurs lignes de transport en commun, ce qui peut effectivement correspondre aux besoins. La réussite de certains réseaux de transport collectif de petite taille (une ou deux lignes) l'atteste. Mais investir dans les transports collectifs se révèle insuffisant, et apparaît même hors de portée. Au regard des moyens budgétaires nécessaires ou des frontières institutionnelles, d'autres leviers d'action, moins coûteux financièrement, peuvent être mobilisés. La voiture particulière, qui reste et restera au cœur des mobilités pour de nombreuses années encore, peut être partagée (covoiturage, système d'auto-stop renouvelé, etc.). Cet usage partagé, s'il est organisé, fournit une réponse adéquate. Les modes actifs (vélo et marche), en perte de vitesse depuis plusieurs années sur ces territoires, restent des modes de déplacement pertinents pour les courts trajets qui sont encore nombreux.

On peut également mentionner les outils que propose le management de la mobilité, comme les centrales de mobilité ou les plans de mobilité d'établissement (anciennement plans de déplacements d'établissement). Ils agissent sur la demande de transport en favorisant l'information et la communication sur les offres alternatives à la voiture individuelle et en accompagnant les individus dans leurs changements de comportement. Changer les comportements de mobilité est une nécessité, car si les avancées technologiques peuvent permettre de moins polluer à l'avenir, elles ne seront pas suffisantes pour assurer la transition énergétique souhaitée aujourd'hui. Enfin, les politiques de développement urbain et de planification peuvent être mobilisées pour travailler sur les moyens dans un long terme.

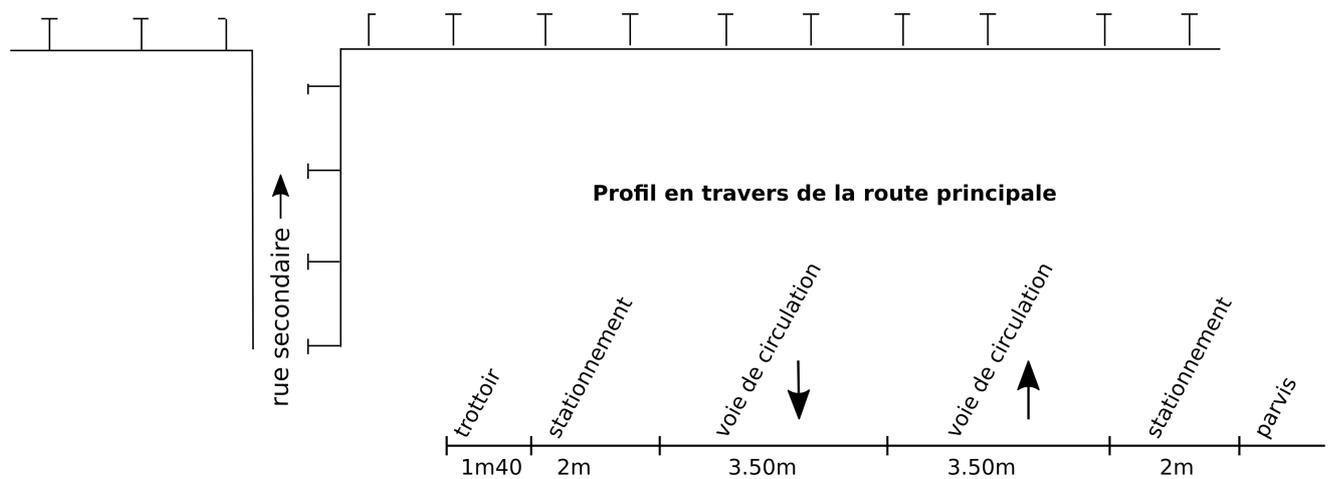
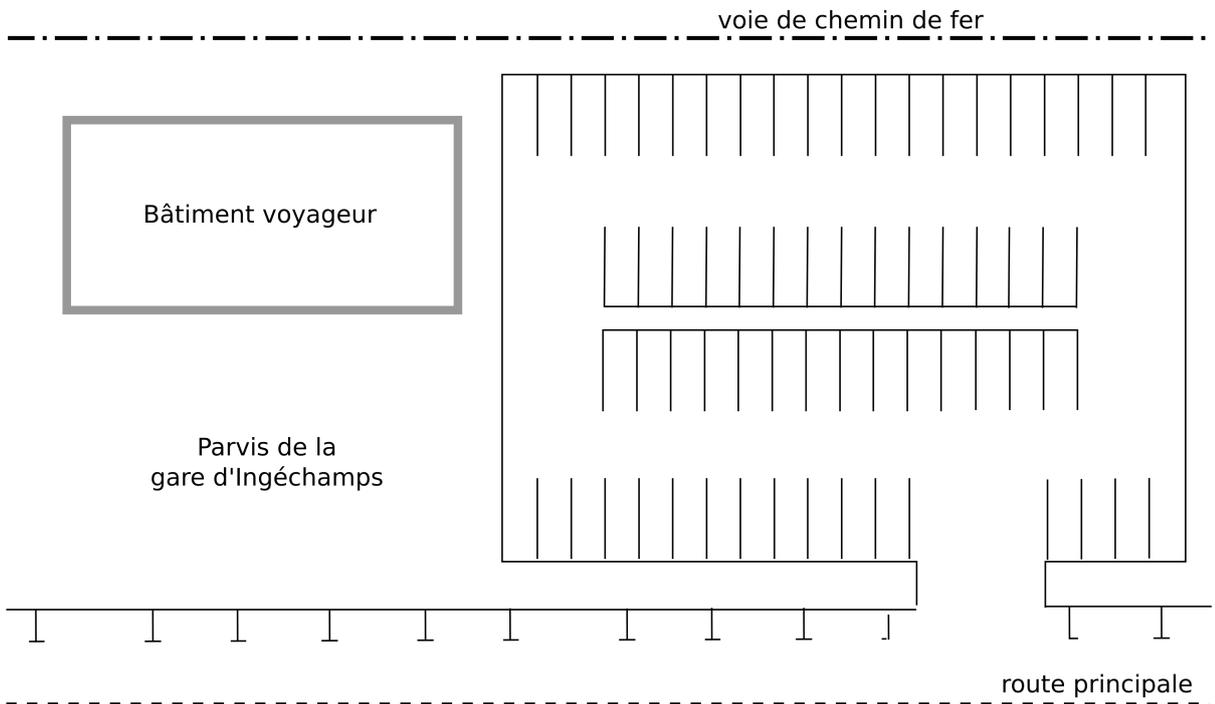
On le voit, les leviers d'action sont multiples, et les marges de manœuvre des politiques publiques existent. Même si la collectivité publique ne dispose ni des compétences ni des capacités financières pour développer elle-même à grande échelle des solutions de mobilité de type autopartage ou covoiturage, elle peut faciliter le développement de ces services

(lorsqu'ils répondent à un intérêt général), notamment en les faisant connaître ou en assurant la continuité des chaînes de déplacement. La mobilisation et la combinaison de ces différents leviers n'en restent pas moins complexes. En effet, il ne s'agit pas seulement de proposer une offre alternative, mais une offre « de qualité », compétitive, pour qu'elle parvienne à séduire et à impacter durablement les habitudes de déplacement des habitants.

Afin d'apporter une réponse à ces multiples enjeux, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a été adoptée le 18 août 2015. Elle prévoit, dans son article 14, un plan de déplacements spécifique aux territoires ruraux : le plan de mobilité rurale. Outil supplémentaire des politiques de déplacements, il vise à proposer sur ces territoires une approche globale des déplacements en agissant sur la longueur des déplacements et sur le mode de déplacement utilisé. En cherchant à équilibrer et à concilier les différents modes de déplacement, il participe à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité de ces territoires.

La LOM a récemment intégré les plans de mobilité rurale dans le dispositif plus large de plan de mobilité simplifié (PDMS).

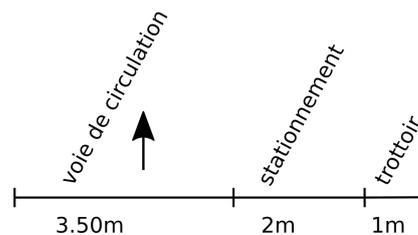
PLAN 1 : Plan des abords de la gare d'INGECHAMPS



Éléments de contexte :

- Route principale : 7000 veh/j, vitesse limitée à 50 km/h
- Rue secondaire : 2000 veh/j, vitesse limitée à 50 km/h

Profil en travers de la rue secondaire



PLAN 2 – Plan vierge pour la réalisation d’une ébauche d’aménagement des abords de la gare d’INGECHAMPS
2 exemplaires dont un est à rendre avec la copie

PLAN 2 – Plan vierge pour la réalisation d’une ébauche d’aménagement des abords de la gare d’INGECHAMPS
2 exemplaires dont un est à rendre avec la copie

PLAN 3 – Plan vierge pour la réalisation de profils en travers
2 exemplaires dont un est à rendre avec la copie

PLAN 3 – Plan vierge pour la réalisation de profils en travers
2 exemplaires dont un est à rendre avec la copie