

Fiche n°19 : LES MOBILITÉS hors volet mobilités

I – Principe général

Dans le respect des objectifs du Développement Durable, les collectivités territoriales sont amenées lors de l'élaboration de leur projet de territoire à chercher **un équilibre entre leurs besoins en termes d'habitats et la réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, la protection de l'environnement et les besoins en matière de mobilités.**

Cet **équilibre recherché** est issu de l'article **L.101-2** du Code de l'Urbanisme. Cet article fixe également les objectifs tels que celui de la « **diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile** » et la « **lutte contre le changement climatique** » avec « **la réduction des émissions de gaz à effets de serre et l'économie des ressources fossiles** ».

Ainsi, pour que la mobilité soit durable, elle doit répondre à deux enjeux majeurs :


- **L'enjeu socio-économique** : l'accès à l'emploi, aux services, aux commerces et aux équipements en tenant compte des contraintes économiques de tous ;
- **L'enjeu environnemental** : climatique, énergétique, pollution de l'air, bruit, qualité de vie, biodiversité.

Le Code des Transports énonce et contextualise la notion fondamentale et prioritaire de droit au transport :

« Le système des transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances (notamment sonores), émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Ils nécessitent la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. »

Avant chaque déplacement, un individu effectue un arbitrage plus ou moins conscient, entre les différents modes de transports lui permettant d'arriver à destination dans un délai imparti. Les déterminants généraux de ces choix sont : *le temps de parcours (réel et perçu), le niveau de ponctualité nécessaire, la sécurité du trajet, le coût, le confort...* L'individu effectue ensuite une analyse croisée des différentes options qui lui sont offertes afin de déterminer la chaîne de déplacements perçues comme la plus optimale.

Les documents de planifications vont influencer directement (stationnements, aménagements cyclables...) et indirectement (structure urbaine, mixité fonctionnelle...) ces critères, et, de fait, les choix opérés par les habitants.

 De ce fait, le **PLU(i) doit concevoir un développement urbain et un aménagement des espaces publics favorisant des modes et services de transports alternatifs** à l'usage exclusif de la voiture particulière (*covoiturage, transports en commun...*).

II – Le cadre réglementaire et législatif

La Loi n°82 – 1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (Loti) du 30 décembre 1982 constitue le texte de référence en matière d'organisation institutionnelle des transports en France.

La loi n°96 – 1236 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996, dite loi LAURE vise à rationaliser de l'énergie et à définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain. La loi sur l'air a ainsi instauré les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

La loi n°2004 – 809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a introduit, dans son **article 22**, une nouvelle définition des routes à grande circulation. Ces routes ne sont plus définies sur le critère de fort trafic mais de délestage du réseau principal et de transport exceptionnel notamment. Cette nouvelle définition a réduit significativement le nombre de routes classées au titre du réseau des routes à grande circulation.

La loi n°2009-967 « Grenelle 1 » de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 prévoit une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020 ainsi qu'une réduction de la dépendance aux hydrocarbures.

Les objectifs de cette loi portent principalement sur la fin du « tout routier » dans le transport de marchandises et priorisent les transports collectifs et les modes alternatifs à la route.

La loi Grenelle a affirmé son objectif de lutte contre l'étalement urbain et d'optimisation des transports en commun (voir l'article 7 de la loi Grenelle 1) en permettant aux collectivités grâce aux PLU(i), de conditionner la création de nouveaux quartiers par exemple en optimisant les aménagements prévus.

La loi n°2010 – 788 du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 » portant Engagement National pour l'Environnement apporte des changements essentiels sur la thématique de la mobilité. **Son objectif est d'assurer la cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, en respectant les engagements écologiques.** Pour ce faire, une évolution des infrastructures de transport et des comportements sont à développer comme alternatives à la route.

La loi n°2014 – 366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et Urbanisme Rénové (ALUR) modifie l'article **L.101-2** du Code de l'Urbanisme en précisant les principes fondamentaux que les documents d'urbanisme doivent assurer dans le respect du développement durable.

Elle introduit :

- le principe d'équilibre entre les besoins en matière de mobilité ;
- les objectifs de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs.

La loi n° 2019 – 1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) annonce une **réforme des politiques de mobilité en visant cinq objectifs :**

- (1) la sortie de la dépendance automobile ;
- (2) l'accélération de la croissance des nouvelles mobilités ;
- (3) la réussite de la transition écologique et énergétique ;

- (4) la programmation des investissements dans les infrastructures de transport ;
- (5) l'adaptation de la régulation des transports.

Cette loi concerne directement les entreprises, qui sont incitées à favoriser l'usage, par leurs salariés, de modes de transport plus vertueux, au-delà des obligations qui sont déjà les leurs en matière de prise en charge de frais de transport : *instauration d'un forfait mobilité durable pour les salariés se rendant à leur travail en covoiturage, à vélo ou par les transports publics.*

Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : **des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.**


Les trois piliers de la loi d'orientation des mobilités :

- 1. Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;**
- 2. Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ;**
- 3. Engager la transition vers une mobilité plus propre.**

Les 4 grands objectifs de la LOM :

- 1) **Apporter** à tous et partout des solutions de mobilité alternative à la voiture individuelle ;
- 2) **Développer** l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous ;
- 3) **Réduire** l'empreinte environnementale des transports en réussissant la transition écologique dans notre façon de nous déplacer ;
- 4) **Investir** davantage dans les infrastructures améliorant les déplacements du quotidien.

Par ailleurs, la marche et le vélo sont des modes de déplacement peu onéreux, rapides, bénéfiques pour la santé et l'environnement. Ils constituent des outils précieux au service de la transition écologique.

 **L'article 16** de cette loi prévoit que les actuels **Plans de Déplacements Urbains (PDU)** deviennent des **Plans de Mobilité au contenu modernisé (PDM)**. Désormais, les structures porteuses de SCoT peuvent étendre leur compétence pour élaborer des plans de mobilités simplifiés.

Les assises nationales de la mobilité ont montré l'importance de donner toute leur place aux mobilités actives, et notamment au vélo, dans les politiques de mobilité. **La part de déplacements à vélo en France est encore trop basse : 3 % de déplacements quotidiens, alors que la moyenne européenne est de plus du double.**

III – Les Voies Vertes


La révision du Schéma National Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) a été adoptée par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) le 11 mai 2010.

Ce schéma prévoit la réalisation d'un réseau structurant (20 000 km) traversant l'ensemble de régions françaises avec comme objectifs : *la création d'emplois permanents dans différents secteurs (loisirs, tourisme, services et aménagements), la revitalisation rurale, l'interconnexion entre les villes et le développement des modes de déplacements non polluants.*

L'élaboration du réseau a été faite de façon à proposer au moins une véloroute par région, à assurer la continuité avec les réseaux européens et à réutiliser des infrastructures existantes (*voies ferrées désaffectées, chemins de services le long des canaux et rivières, voies cyclables existantes...*).

C'est la Mission Nationale Véloroutes et Voies Vertes qui a été chargée par la circulaire interministérielle du 31 mai 2001 **de mettre en œuvre ce schéma national**.

Le SN3V donne les grandes itinéraires réalisés ou prévus de l'être au niveau national. Il est à noter qu'au niveau départemental et régional d'autres itinéraires sont prévus en complément de ce schéma. Le Pas-de-Calais dispose de 9 voies vertes sur près de 129,5 km de pistes cyclables.

 Le PLU(i) doit prendre en compte dans son projet de développement le réseau structurant du SN3V afin de permettre sa bonne réalisation ou préservation.

IV – Le Plan vélo et les mobilités actives

Présenté le 14 septembre 2018, le plan « Vélo et mobilités actives » porte l'ambition de faire du vélo un mode de transport à part entière, avec pour objectif, de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %.

Ce plan comporte 4 axes :

- 1) **la sécurité** : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière : *améliorer la visibilité aux passages piétons, réaliser des sas vélo aux feux de circulations ; développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération...* ;
- 2) **la sûreté** : mieux lutter contre le vol ;
- 3) **la création d'un cadre incitatif** reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux ;
- 4) **le développement d'une culture vélo** : *l'inclusion des nouvelles mobilités dans l'organisation de la mobilité, l'encadrement des nouveaux services de mobilité...*

En septembre 2022, la Première ministre, Elizabeth Borne, a lancé le **« Plan vélo et marche 2023-2027 »** afin d'inscrire le vélo dans le quotidien de tous les Français.

Ce plan poursuit trois ambitions principales :

- Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie ;
- Faire du vélo et de la marche une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances ;
- Faire du vélo un levier pour l'économie.

Voici quelques dispositifs d'applications du Plan Vélo et Mobilités actives selon les 4 axes cités précédemment :

(1) Le Plan vélo et marche 2023-2027 permettra des expérimentations visant à faciliter l'arrêt et le redémarrage des cyclistes au feu rouge. Il sera proposé d'installer des repose-pieds en bord de chaussée, et un décalage du passage au vert pour les cyclistes afin de permettre d'évacuer le sas et de retrouver une vitesse suffisante avant le départ des autres véhicules.

(2) Concernant la lutte contre le vol, depuis le 1^{er} janvier 2021, tous les vélos neufs vendus en France doivent avoir un numéro d'identification qui permet de contacter le propriétaire en cas de vol. Cette mesure concerne également les vélos d'occasions vendus par les commerçants depuis le 1^{er} juillet 2021.

(3) À travers le Plan vélo et marche 2023-2027, le Gouvernement a réaffirmé sa volonté de généraliser le dispositif « **Savoir rouler à Vélo** ». C'est un programme piloté par le Ministère des Sports, **qui propose aux enfants de 6 à 11 ans, de suivre une formation encadrée de 10 heures**. À l'horizon 2024, tous les enfants entrant au collège devront maîtriser la pratique du vélo en autonomie dans les conditions réelles de circulation. Depuis 2019, 200 000 enfants ont été formés à ce dispositif.

(4) **Le développement d'une culture vélo passe également par sa promotion**. Depuis 2021, le vélo est célébré tout au long du mois de mai avec pour objectif de fédérer les différentes manifestations, de réunir l'ensemble des acteurs, de donner l'élan national et faire découvrir le vélo à tous les publics sous toutes ses formes. En 2023, près de 4 000 événements ont été recensés en France.

V – Le rapport au document d'urbanisme

A) Prise en compte de la mobilité dans le Plan Local d'Urbanisme :

Le PLU(i) devra examiner l'opportunité de la localisation des zones ouvertes à l'urbanisation :

- **Avec les grandes voies de circulation**, source de conflits potentiels entre les riverains et les usagers en transit et source d'insécurité routière ;
- **Avec l'importance des trafics générés**, afin de programmer en conséquences les aménagements spécifiques à réaliser sur le réseau. Cette réflexion pourra être étendue aux différents modes de transport.

Le PLU(i) devra favoriser le développement des zones existantes et éviter le développement de l'urbanisation le long des axes principaux de circulation. Il faudra aménager les nouveaux accès en tenant compte des flux de circulation futurs estimés et prévoir leur localisation adéquate.

1) Prise en compte de la mobilité dans le Rapport de Présentation :

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour faire un état des lieux de la circulation et des voies routières sur le territoire (typologie, vitesse, accidentologie, profil, fréquentation...) afin de mettre en évidence les dysfonctionnements et les secteurs où la circulation doit être apaisée.

C'est l'occasion de dresser un diagnostic précis de la mobilité sur le territoire du PLU(i). **Il doit en particulier répertorier et définir :**

- **la localisation des arrêts** des différents transports en commun disponibles ;
- **le niveau de service offert pour chaque mode/arrêt** (fréquence, liaisons offertes, compétitivité, amplitude horaire, capacité, tarification, intermodalité...) ;
- **l'accès à ces arrêts et leur place** dans les principales chaînes de déplacements internes et externes ;
- **préciser le niveau actuel d'utilisation et les ajustements à apporter** en termes d'offre et/ou de rentabilisation potentielle.

À l'issue de ce diagnostic, il sera possible de définir sur le territoire :

- **les secteurs qui**, compte tenu de l'offre en transport en communs, **doivent être densifiés ou développés en priorité** ;
- **les secteurs qui**, compte tenu de leur densité, **doivent bénéficier d'une offre en transport en commun** ;
- **les arrêts de transports en commun nécessitant des aménagements pour une meilleure accessibilité ou intermodalité** ;
- **les secteurs nécessitant un aménagement et/ou une infrastructure particulière.**


Le rapport de présentation doit aussi identifier les coupures urbaines dues aux infrastructures routières et déterminer les circuits empruntés par les voitures pour pénétrer puis circuler dans l'agglomération. Comme pour les transports de voyageurs, le rapport de présentation pourra mettre en évidence les principaux flux de marchandises sur le territoire et leurs caractéristiques. Après ce travail d'analyse, le rapport de présentation pourra étudier les itinéraires à privilégier pour les flux les plus importants ou nuisibles.

2) *Prise en compte de la mobilité dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :*

Le contenu du PADD peut valider le principe de hiérarchisation sectorielle et fonctionnelle des voiries. Il peut aussi énoncer la mise en place de dispositifs de conduite apaisée (*zones de rencontre, aménagements de voiries...*) obligeant les véhicules à réduire la vitesse dans des secteurs identifiés.

Le traitement particulier des entrées d'agglomération est à aborder pour « casser » la vitesse des véhicules entrants.

Le PADD peut, par exemple, affirmer la volonté de regrouper les stationnements et libérer des espaces de voiries ou de les limiter dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.

 **Lorsque le Plan Local d'Urbanisme tient lieu du Plan de Mobilités, le PADD détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.**


3) *Prise en compte de la mobilité dans le Règlement écrit et graphique :*

Le Règlement peut prévoir des obligations de réalisation d'aires de stationnement en tenant compte de la qualité de la desserte en transport collectif, de la densité urbaine et des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité. Il peut minorer ces obligations et fixer un nombre maximal d'aires de stationnement.

Conformément à l'article [R.151-34](#) du Code de l'Urbanisme, **le règlement peut ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement en cas de construction :**

- 1° De logements locatifs financés par un prêt aidé par l'État ;
- 2° D'établissements assurant l'hébergement des personnes âgées ;
- 3° De résidences universitaires.

Le Règlement doit s'attacher à repérer les cheminements utilisés pour rejoindre les services ou les transports en communs depuis les principales zones d'habitat. Il peut ensuite repérer les coupures urbaines, les obstacles, les impasses et autres discontinuités afin de les résorber et favoriser la connexion des nouveaux cheminements avec ceux existants.


Cette étude peut se faire dans le cadre de l'élaboration du PAVE (: *Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics*).

4) *Prise en compte de la mobilité dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) :*

Les OAP comprennent, en cohérence avec le PADD, des dispositions portant sur les transports et les déplacements. Elles peuvent notamment prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. Elles peuvent également adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre.

Les OAP pourront définir l'organisation de la voirie notamment pour les itinéraires d'engins agricoles, les transports de bois ou engins carriers, y compris dans les zones déjà urbanisées.

Les OAP relatives aux activités intégreront au mieux, lorsqu'elles existent, les infrastructures alternatives à la route.

Les OAP pourront par ailleurs préciser les localisations de bornes pour véhicules électriques.

Schéma de la prise en compte de la mobilité dans les documents d'urbanisme :

