

Planifier les mobilités en région Hauts-de-France : nouveaux défis et nouveaux outils suite à la loi d'orientation des mobilités (LOM)

Cette lettre dresse un état des lieux des nombreuses initiatives en matière de planification de la mobilité dans la région Hauts-de-France et présente les évolutions relatives aux outils instaurés par la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019.

La réflexion sur l'opportunité de planifier des actions en faveur de la mobilité apparaît comme une étape importante qui devrait logiquement faire suite à la prise de compétence mobilité par 47 communautés de communes des Hauts-de-France et les communautés de communes inter-régionales Villes Sœurs et Blangy-sur-bresles. La LOM apporte des outils appropriés en promouvant d'une part le portage d'une politique de mobilité a minima à l'échelle intercommunale et d'autre part la coordination entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

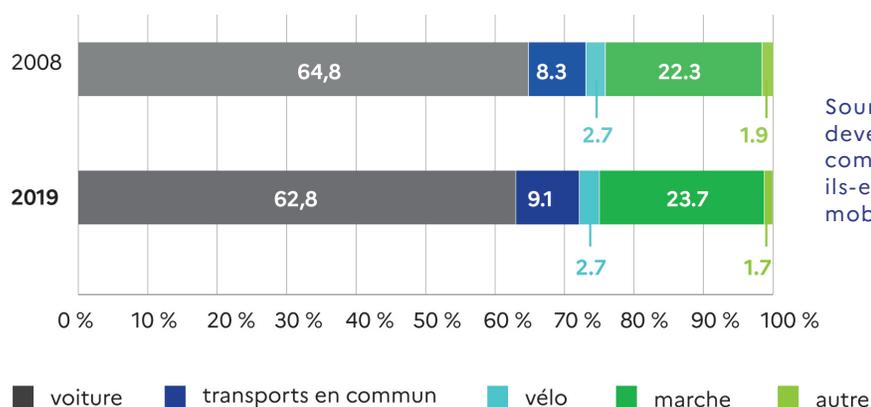
La lettre de l'ORT - n° 59

Sommaire

- 1.**
Le plan de mobilité (PDM)
- 2.**
Le plan de mobilité simplifié (PDMS)
- 3.**
D'autres outils mobilisables pour planifier la mobilité
- 4.**
Des démarches de planification locale de la mobilité qui pourront alimenter les travaux à venir de renforcement de la coopération entre AOM prévus par la LOM



Focus sur les résultats de l'enquête sur la mobilité des personnes en 2019 conduite par le Ministère de la Transition écologique



Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>

Les premiers résultats de cette étude montrent que les Français réalisent environ 3 déplacements par jour et passent 1 h 02 à se déplacer en une journée soit 6 minutes de plus qu'en 2008 ces chiffres s'expliquent par des déplacements plus longs et par une légère modification des choix des modes de transport utilisés. Le graphique ci-dessus souligne la marge de progrès encore nécessaire car la voiture reste le premier mode de transport et l'évolution des parts des autres modes de transport (en nombre de déplacements) entre 2008 et 2019 reste faible.

1. Le plan de mobilité (PDM) : outil pour planifier la mobilité dans les grandes agglomérations à disposition de la collectivité territoriale autorité organisatrice de la mobilité

C'est la loi d'orientation sur les transports intérieurs ¹ qui, la première, en 1982, a permis aux autorités organisatrices de transports urbains d'élaborer un document cadre pour l'application des politiques de mobilité urbaine nommé plan de déplacements urbains (PDU). Il faudra toutefois attendre 1996 avec la loi sur l'air² pour lui adosser un caractère obligatoire et en faire préciser procédure et contenu.

Au fil des ans, ce document sectoriel s'est vu progressivement investi d'enjeux transversaux comme l'intégration entre urbanisme et transports, la sécurité routière avec la loi SRU en 2000³ ou encore l'accessibilité personnes à mobilité réduite avec la loi portant sur l'égalité des droits et des chances de 2005⁴. Avec la prise de conscience environnementale, la procédure a été complétée par une évaluation environnementale spécifique depuis 2006.

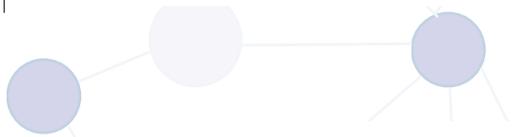
Cette première génération de plans de déplacements urbains peut être qualifiée de bâtisseuse. Ces derniers ont en effet eu pour ambition le développement et l'étoffement du réseau de transports en commun pour répondre à l'objectif d'offrir une alternative réelle à l'automobile et de permettre un véritable report modal. Ce sont ainsi les villes centres qui ont constitué le cœur de cible de cette première étape. Avec l'émergence des générations suivantes de PDU, l'enjeu se reporte progressivement au-delà de l'unité urbaine sur la périphérie immédiate et plus lointaine.

¹ loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

² loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

³ loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain

⁴ loi N°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées



On recense **16 plans de déplacements urbains approuvés ou en révision dans la région Haut-de-France** (cf carte ci-dessous) et **1 plan de mobilité en cours d'élaboration**.

La loi d'Orientation des Mobilités crée le plan de mobilité voué à se substituer au plan de déplacements urbains. 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 plan de mobilité si elles ne disposaient pas d'un plan de déplacements urbains. Toutefois, les communautés de communes AOM ne sont plus soumises à cette obligation.

Les territoires non obligés peuvent cependant élaborer un plan de mobilité pour se doter d'un document opposable au plan local d'urbanisme et aux décisions des autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement.

Les évolutions amenées par la LOM visent à renforcer la concertation portée du plan de mobilité et la transversalité entre les politiques publiques.

Le plan de mobilité reste soumis à enquête publique.

Les gestionnaires d'infrastructures de transport deviennent personnes publiques associées.

Le plan doit également être soumis pour avis aux AOM limitrophes afin d'améliorer la collaboration au-delà du ressort territorial.

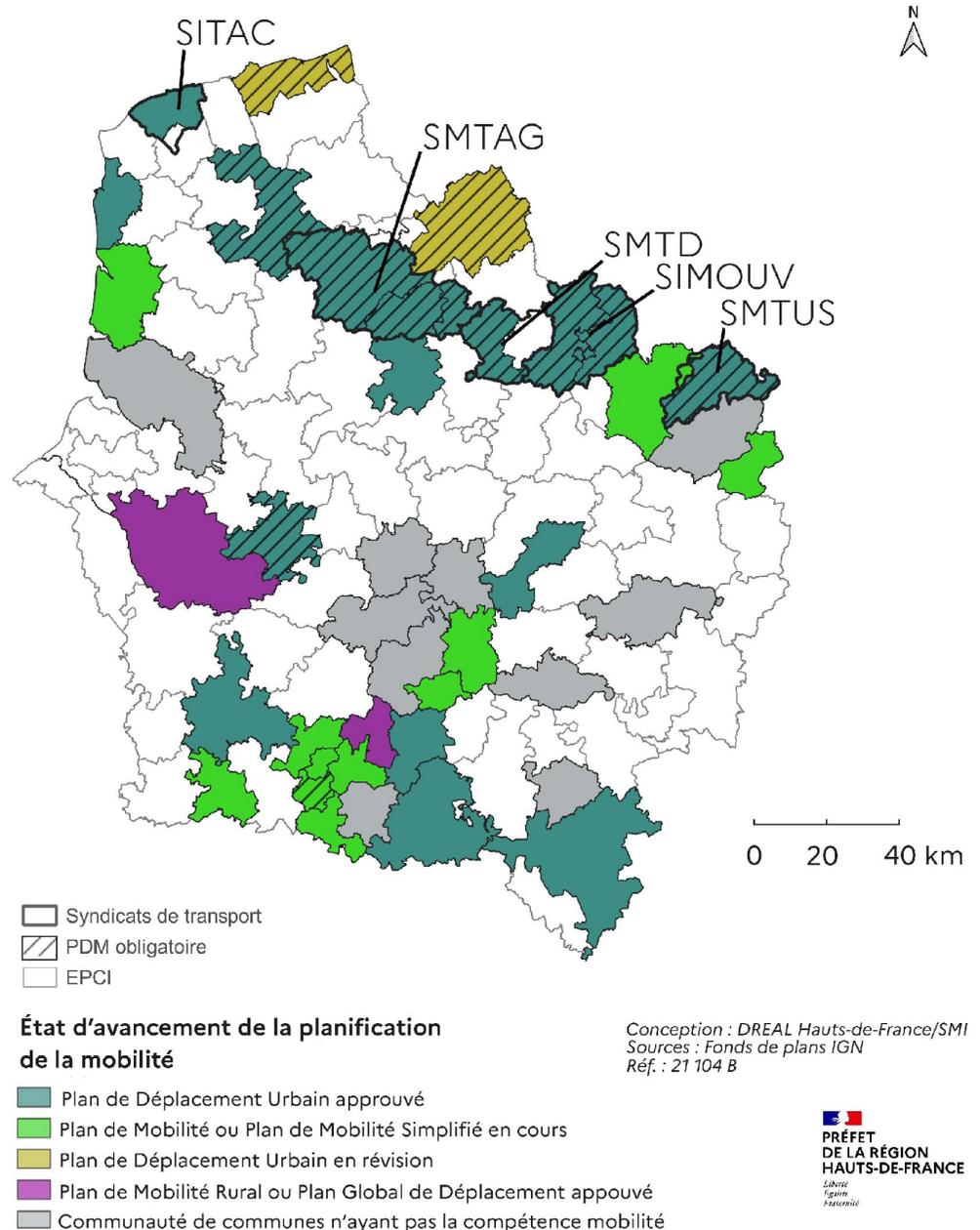
La LOM demande aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de contribuer davantage aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain.

Dans cet esprit, le plan de mobilité doit intégrer et prendre en compte les objectifs et les actions des Plans

Climats Air Energie Territoriaux (PCAET) existants sur son territoire.

La LOM crée aussi l'obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables au sein du plan de mobilité. Ce volet doit contribuer au développement des modes actifs en traitant notamment les enjeux en terme d'infrastructures (stationnements, pôles d'échange multimodaux, entrées de ville) et d'information aux usagers.

Dans le domaine de la logistique, le plan de mobilité peut aussi être enrichi d'un schéma volontaire de desserte fluviale ou ferroviaire permettant de développer l'intermodalité.



2- Le plan de mobilité simplifié (PDMS) : outil pour planifier la mobilité dans les villes moyennes et les territoires peu denses à disposition de la collectivité territoriale autorité organisatrice de la mobilité

Le plan de déplacement urbain a été conçu en réponse aux enjeux de mobilité des AOM des grandes agglomérations. Dans la région Hauts-de-France, les AOM de taille moyenne ou situées dans un territoire peu dense ont une appétence croissante pour les démarches de planification de la mobilité. Cependant, l'outil du plan de déplacements urbains s'est avéré souvent trop complexe et lourd pour ces AOM.

Suite à ce constat, le plan de mobilité rural a été créé en 2015 pour les territoires peu denses avec un cadre thématique et un processus d'élaboration plus souple. Dans la région Hauts-de-France, **2 démarches portées par des AOM ont été approuvées (CC de la Plaine d'Estrées, CC Somme Sud Ouest).**

La LOM a abrogé le plan de mobilité rural et créé le plan de mobilité simplifié. Ce plan volontaire s'adresse aux AOM non soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, **11 démarches portées par des AOM sont en cours en région Hauts-de-France.**

Le plan de mobilité simplifié 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 syndicat mixte de SCOT sous réserve d'obtenir l'accord des AOM du périmètre et de couvrir totalement leurs ressorts territoriaux. Un PETR ne peut pas élaborer un plan de mobilité simplifié 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.

Le plan de mobilité simplifié détermine les principes de l'organisation des mobilités. Il peut être vu comme l'opportunité de construire collectivement une stratégie pour la mobilité directement mobilisable dans le cadre d'autres politiques publiques locales : PLU(I), PCAET ou SCOT. En effet, au-delà du rééquilibrage des modes de transports, un bon plan de mobilité simplifié doit aussi s'interroger sur la tendance

encore observée qui est à l'augmentation des distances parcourues en moyenne par trajet. Il faut donc s'interroger sur l'aménagement du territoire et freiner ce qui crée de l'éloignement et au contraire recréer des proximités et des centralités.

Élaborer un plan de mobilité simplifié est également un atout pour développer des outils de contractualisation, répondre à des appels à projets et pour apporter rapidement des réponses à des situations imprévues (crise sanitaire par exemple).

Son cadre souple laisse une latitude importante aux AOM pour l'adapter aux besoins, aux enjeux, aux moyens et aux actions de leur territoire. 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 à travers 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

Il n'a pas de relations juridiques avec d'autres documents. Il n'a donc ni effet juridique ni caractère d'opposabilité. Le plan de mobilité simplifié n'est pas soumis à évaluation environnementale.

C'est par la concertation qu'il peut exercer ses effets sur d'autres politiques ou mesures. Le plan de mobilité simplifié est en effet soumis à une procédure de participation du public définie par l'article L123-19-1 du Code de l'environnement susceptible de stimuler le processus de concertation. Ces modalités de concertation et de participation du public relèvent de bonnes pratiques désormais répandues.

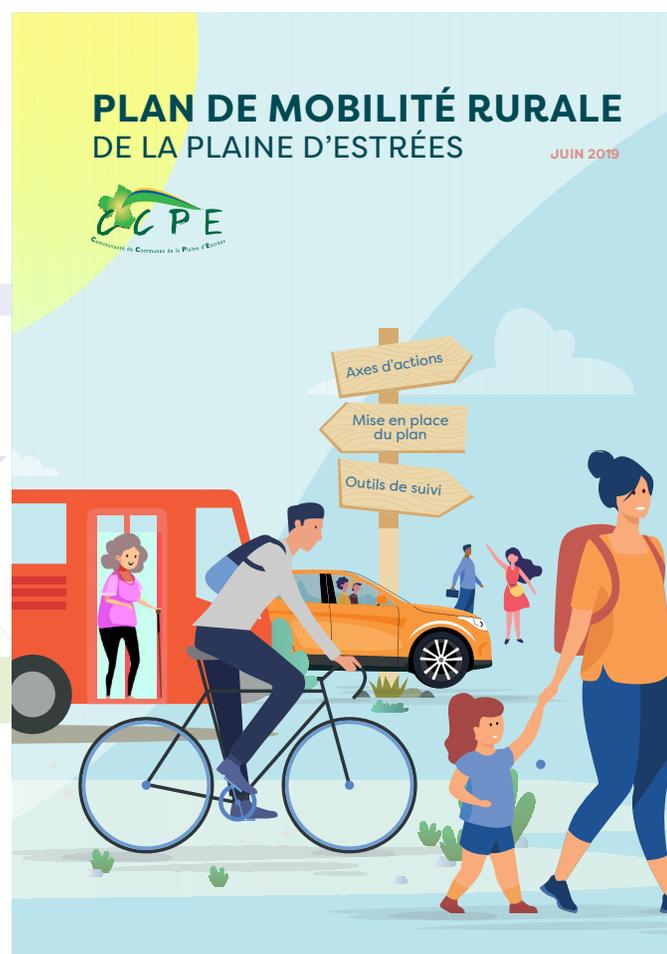
Règles : indice de coût d'élaboration d'un plan de mobilité simplifié : entre 20 000 et 50 000 euros

Focus sur le plan de mobilité rurale de la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrees (CCPE) (département de l'Oise)

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, la CCPE (57 000 habitants) a établi de manière volontaire son plan de mobilité rurale. Ce dernier est issu d'une analyse des flux de déplacements, des besoins et des usages des habitants et des entreprises.

Il a été approuvé lors du Conseil communautaire du 24 juin 2019. Son objectif principal est de proposer à la population un ensemble de services de mobilité complémentaires. Ainsi, plusieurs orientations principales ont été définies :

- **Développer les continuités cyclables et les services vélos** (voies vertes, pistes cyclables, vélos en location longue durée, apprentissage du vélo à l'école...),
- **Mettre en place un réseau de lignes de transport régulières et à la demande** (bus, transport à la demande...),
- **Pacifier la voirie,**
- **Développer l'écomobilité et des alternatives à l'autosolisme** (covoiturage, Rezo Pouce, autopartage...),
- **Favoriser les zones de circulation apaisées** (zones 30, zones de rencontre...),
- **Sécuriser les liaisons modes actifs avec les gares** (marche à pied, vélo, véhicules non motorisés),
- **Développer une offre de circuits de petite randonnée sur le territoire.**



3- D'autres outils thématiques mobilisables pour planifier la mobilité sur les territoires

Si le plan de mobilité ou le plan de mobilité simplifié se veulent être la feuille de route des autorités organisatrices de la mobilité en matière de déplacements, ils n'en constituent pas pour autant le seul levier pour rationaliser les déplacements en faveur d'une mobilité moins énergivore et moins émettrice de gaz à effet de serre.

Il est donc opportun d'intégrer l'ensemble des réflexions qui peuvent être portées à différentes échelles par différents acteurs.

3.1 - Le comité des partenaires : un outil de concertation à mobiliser par la collectivité territoriale autorité organisatrice de la mobilité

Suite à la promulgation de la loi d'orientation des mobilités, chaque collectivité ayant la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) doit créer un comité des partenaires avec les parties prenantes de la mobilité sur son territoire. Elle est libre d'en fixer la composition et les modalités de fonctionnement à condition d'y associer des représentants des employeurs et des associations d'usagers et d'habitants. Ce comité doit notamment 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 peut être un outil de concertation mobilisable lors de l'élaboration d'un plan de mobilité. Il devra de plus être obligatoirement consulté avant l'adoption du plan de mobilité.

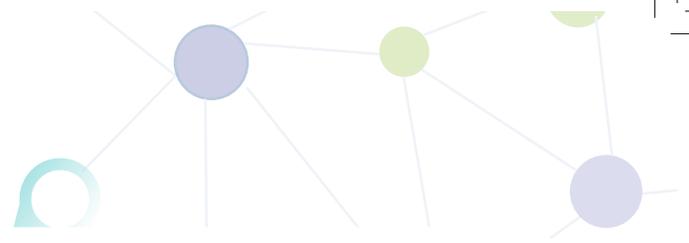
3.2 - Schéma directeur cyclable

Le schéma directeur vélo définit une stratégie de développement de l'usage du vélo visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Il vise à garantir la sécurité pour les cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les transports en commun ou le covoiturage. Enfin, établi à l'échelle des établissements publics de coopération intercommunale, il facilite la coordination des acteurs qui interviennent sur un territoire.

Le schéma directeur vélo est avant tout un outil de programmation et de planification permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Inscrire le schéma directeur vélo dans des documents opposables réglementaires et mobiliser un budget pour la mise en œuvre du schéma permettent d'assurer la pérennité de la démarche. À noter qu'un plan de mobilité obligatoire doit comprendre un volet développement des mobilités actives comprenant la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables.

Repères : indice de coût d'élaboration d'un schéma directeur cyclable

- échelle communale : 5 000 à 15 000 euros
- échelle intercommunale (communauté de communes) : 20 000 à 50 000 euros
- échelle intercommunale (communauté d'agglomération ou urbaine) : 50 000 à 100 000 euros



Schémas directeurs cyclables financés dans le cadre de l'appel à projets AVELO de l'ADEME en 2019 en région Hauts-de-France

L'ADEME a lancé en 2019 un appel à projets pour accompagner les territoires péri-urbains et peu denses à définir et animer leur politique cyclable et faire du vélo un mode de déplacement du quotidien. 11 schémas directeurs cyclables ont ainsi été financés dans la région Hauts-de-France :

Maître d'ouvrage du schéma directeur cyclable financé	Département
PETR du Soissonnais et du Valois	02
CA portes du Hainaut	59
CC de Flandre Intérieure	59
CC des Hauts-de-Flandre	59
CC Flandre Lys	59
PETR du pays du Cambrésis	59
Syndicat Mixte de Transports du Douaisis (SMTD)	59
Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre (SMTUS)	59
CA de Lens – Liévin	62
CC du Pays de Lumbres	62
CC Picardie Verte	80

Schéma régional des véloroutes et voies vertes Hauts-de-France

La Région Hauts-de-France a adopté son schéma régional des véloroutes et voies vertes en 2020.

À ce jour, plus de 1450 kilomètres de véloroutes traversent le territoire. Ce schéma a pour objectif de planifier les actions destinées à porter ce réseau cyclable à 3 000 kilomètres pour les années à venir. 17 nouveaux grands axes de véloroutes ont ainsi été retenus permettant un maillage large du territoire en connexion avec les gares, les lieux touristiques ou desservant les établissements scolaires ainsi que les sites des principaux employeurs régionaux.



Schéma directeur cyclable de la Communauté de communes Pévèle Carembault (département du Nord)

La Communauté de communes Pévèle Carembault (95 000 habitants) a approuvé en 2020 un schéma cyclable afin de développer ce mode de déplacement alternatif et de proposer des pistes cyclables favorisant le rabattement vers les gares et les grands équipements. Ce schéma cyclable comporte 3 volets :

- un volet « **stationnement** » visant à déployer sur le territoire intercommunal des solutions de stationnement pour vélos (fourniture et pose d'arceaux aux abords des équipements communautaires notamment) ;
- un volet consacré à des **actions d'animation et de communication en faveur de la mobilité cyclable**. Cette action vise à promouvoir l'utilisation du vélo dans les déplacements du quotidien ;
- un volet consacré aux **itinéraires cyclables**, le schéma cyclable prévoit à terme la réalisation de 300km d'itinéraires aménagés et jalonnés qui viendront s'ajouter aux 150km de liaisons existantes. Le réseau cyclable est construit autour de deux axes :
 - un réseau structurant avec les liaisons qui traverseront les communes pour relier les grands espaces naturels ;
 - un réseau principal encourageant le rabattement vers les gares, collèges, lycées, zones d'activités et commerces.



3-3 Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE)

La couverture du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques ouvertes au public reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive des véhicules électriques. Aujourd'hui, 90 % de la recharge principale du véhicule électrique se fait au domicile des particuliers (cf étude ENEDIS/ BVA avril 2020). C'est au niveau local qu'il est possible d'évaluer les besoins pour bien y répondre.

Sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de recharge nécessaires à l'usage de véhicules électriques.

Les communes peuvent transférer cette compétence aux EPCI qui peuvent alors élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques dans le cadre prévu du L334-7 du Code de l'énergie. En effet, la mise en place de bornes de recharge électrique n'est pas incluse dans la compétence d'AOM et est donc une compétence distincte (L2224-37 du CGCT).

Le schéma directeur IRVE donne à la collectivité ou à l'établissement public un rôle de chef d'orchestre du développement de l'offre de recharge ouverte au public sur son territoire, pour aboutir à une offre:

- coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés;
- cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie;
- adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit.

Visant à des objectifs très opérationnels à un horizon de temps court et porteur d'une vision à plus long terme, le schéma directeur revêt une dimension stratégique et constitue une démarche à la fois structurée et adaptable localement.



Focus sur la démarche de SDIRVE

en cours par le Syndicat Intercommunal d'Énergie des Communes de Flandre (SIECF)

Créé en 1966 pour assurer le développement et le renforcement des réseaux d'électricité, le SIECF a progressivement élargi ses domaines d'intervention et détient aujourd'hui la compétence « infrastructures de recharge pour véhicules électriques ».

Le SIECF qui développe un réseau de bornes IRVE depuis 2018 a également souhaité lancer l'élaboration de ce schéma en concertation avec l'appui d'Enedis en 2021. Le taux de motorisation du territoire est à 84%. L'étude prospective a estimé les besoins à horizon 2025 et 2035 à 242 points de charge public nécessaires sur la voirie en réponse à une augmentation estimée de plus de 2 764 véhicules électriques ou hybrides.

3-4 Schémas de développement des aires de covoiturage

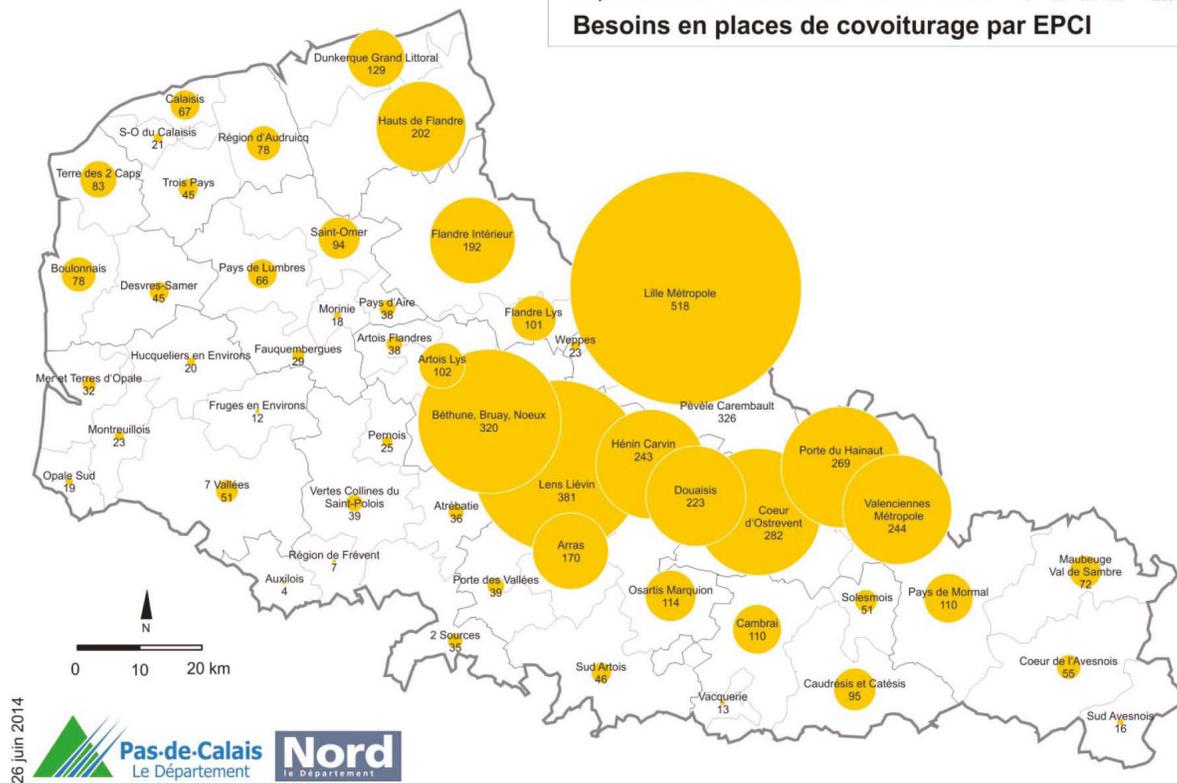
Suite à la promulgation de la loi d'orientation des mobilités, les collectivités territoriales locales ayant la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ainsi que la région Hauts-de-France en tant qu'AOM régionale doivent élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage. Elles peuvent le faire conjointement avec les autres AOM de leurs territoires.



Schéma directeur de covoiturage des départements du Nord et du Pas-de-Calais



Besoins en places de covoiturage par EPCI



Pour la région Hauts-de-France, un schéma interdépartemental de covoiturage a été adopté en 2015 par les conseils départementaux du Nord et du Pas-de-Calais prévoyant la création de **162 aires de covoiturage à l'horizon 2025 soit environ 6 000 places.**

Un schéma départemental des aires de covoiturage prévoyant **80 aires de covoiturage** est également en cours d'élaboration par le conseil départemental de la Somme.

4- Des démarches de planification locale de la mobilité qui pourront alimenter les travaux à venir de renforcement de la coopération entre AOM prévus par la LOM et pilotées par la Région pour améliorer la mobilité du quotidien

La LOM élargit la compétence des Régions à l'organisation de tous les services de mobilité au-delà de leurs compétences interurbaines routières et ferroviaires et lui confie la charge d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité locales.

Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la Région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité. Plus particulièrement, la région est en charge de piloter l'élaboration de contrats opérationnels de la mobilité qui

visent à renforcer la coopération entre les AOM notamment en matière d'intermodalité, de la gestion des pôles d'échanges multimodaux et de la gestion des situations dégradées.

Il sera pertinent et important que les plans de mobilité soient élaborés en tenant compte de ces documents contractuels multi-acteurs et vice-versa bien que ces démarches aient des objectifs différents.



Conclusion

Suite aux évolutions de la gouvernance de la mobilité amenées par la loi d'orientation des mobilités (LOM), davantage d'acteurs locaux et notamment les 49 communautés de communes ayant pris la compétence d'organisation de la mobilité au 1^{er} juillet 2021 en région Hauts-de-France, devraient être en capacité et en demande d'utiliser les outils de planification présentés pour définir leurs politiques de mobilité.

Pour l'AOM, il s'agit d'être en capacité d'analyser les enjeux de son territoire et d'y proposer des solutions de mobilité viables et pertinentes. La planification de la mobilité doit ainsi montrer qu'elle intègre bien la diversité des composantes du territoire pour apporter des réponses adaptées au sein d'un cadre global cohérent.

En région Hauts-de-France, toutes les autorités organisatrices de la mobilité obligées ont réalisé un plan de mobilité. De plus, on recense également un certain nombre d'initiatives volontaires qui confirment l'opportunité de telles démarches.

Plus d'informations sur la Loi d'Orientation des Mobilités sont accessibles dans les fiches descriptives disponibles sur le site de [France Mobilité](https://www.francemobilités.fr)



**Observatoire
Régional
des Transports**

56 rue Jules Barni
80 000 Amiens cedex1
Tél. 03 22 82 92 07
Fax. 03 20 82 25 90

La lettre de l'ORT N°59
Novembre 2021

Directeur de publication :
Laurent TAPADINHAS

Directeur Régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France

Rédaction : DREAL Hauts-de-France/SMI

Conception graphique : DREAL Hauts-de-France - Mission Communication

Crédits photos et illustrations : Adobestock

Couverture et P10 Vegefox.com

p7 lvector

p10 Georges Blond

ISBN : 1299-9733
imprimé par Reprocolor Amiens



www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr



twitter.com/ORT_HDF



<https://www.linkedin.com/in/ORTHDF>



Région
Hauts-de-France



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



ADEME
AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



vnf
Voies
navigables
de France



fntv
fédération nationale
des transports de voyageurs



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



SNCF



CCI HAUTS-DE-FRANCE



TLF