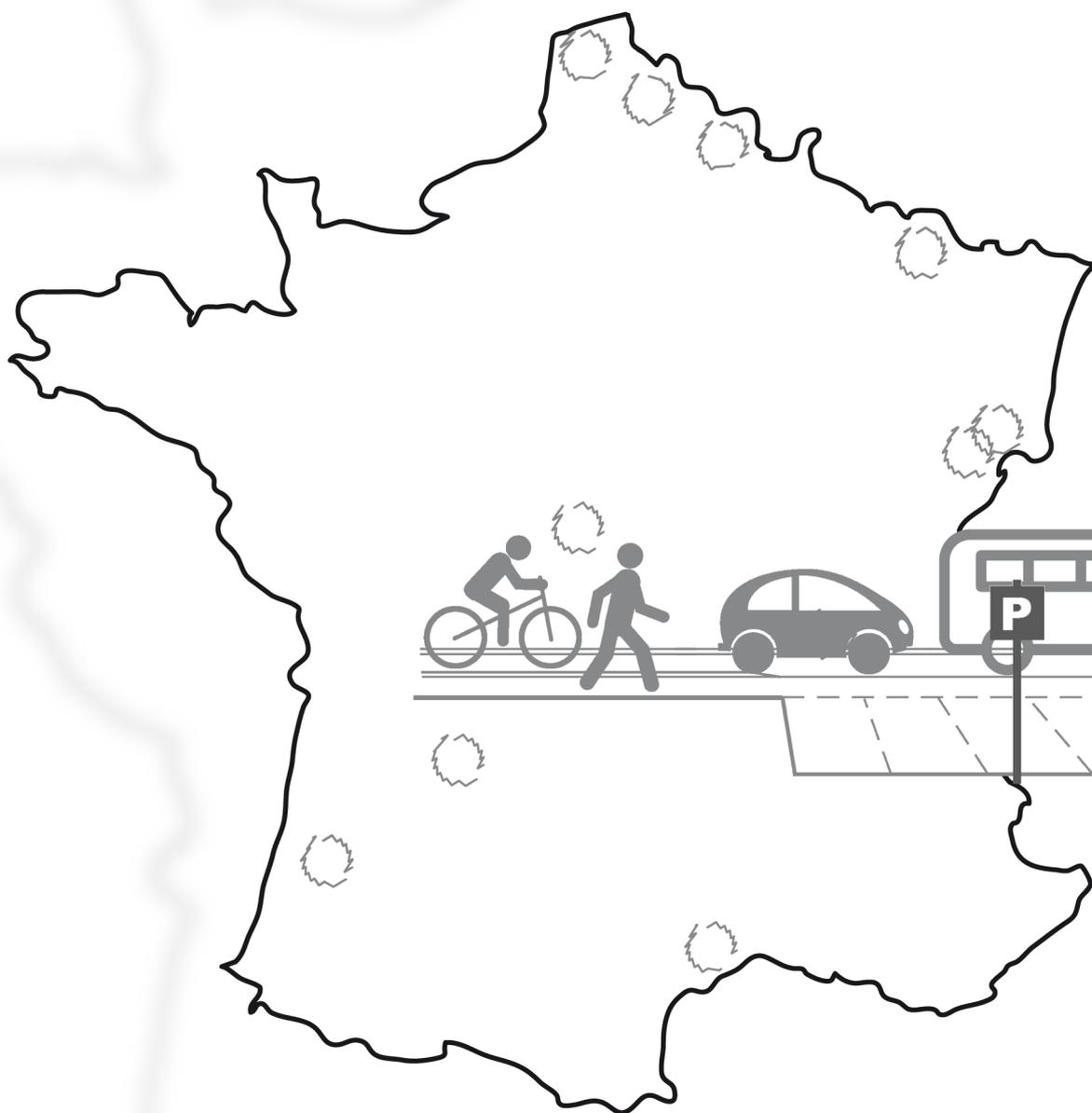


Introduction au Plan de Mobilités du Territoire de Belfort : Les PDU en France : exemples et références



SOMMAIRE

Contexte de l'étude	4
1 / INTRODUCTION	5
Contexte territorial et législatif	5
2 / LES ENSEIGNEMENTS ISSUS DE L'ANALYSE	7
Méthodologie pour le choix des documents référencés dans le comparatif.....	7
Tableau comparatif	12
3 / LES FICHES EXEMPLES	16
4 / ANNEXES.....	29
Évolutions législatives de 1982 à 2019	30
Quel document élaborer à l'échelle du département ?	34
Contenu et Procédure d'un PDM	35
Contenu et Procédure d'un PDM simplifié	38
Contenu et Procédure d'un document type PGD.....	39
Les compétences de l'AUTB.....	40
5 / LISTE DES ABRÉVIATIONS	41

Contexte de l'étude

Dans le cadre de la convention triennale reliant l'agence d'urbanisme du Territoire de Belfort (AUTB) et le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort (SMTC 90), l'AUTB a été mandatée en 2019 pour réaliser une étude comparative sur les plans de déplacements urbains (PDU) en France.

Le SMTC 90 a pour objectif de réaliser un plan permettant d'organiser les mobilités au sein du département ; le contrat de mobilité de 2008 étant devenu obsolète.

Le présent rapport résulte d'une analyse de la démarche mise en œuvre par différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité ainsi que les grandes lignes des documents gérant les mobilités sur leur territoire. Cette analyse montre les grands axes de réflexions notamment en termes d'engagement, de concertation et de partenariats pour l'organisation des mobilités territoriales sur lesquels le SMTC 90 pourra s'appuyer pour l'organisation des mobilités sur son territoire.

*Les plans de déplacements urbains (PDU) destinés à lutter contre l'étalement urbain deviennent des plans de mobilité. Derrière ce simple changement d'appellation, il y a le fait qu'ils intégreront toutes les formes de mobilité : classiques, mais aussi « inclusives », c'est-à-dire accessibles au plus grand nombre (un quart des Français renoncent à l'emploi faute de moyen de déplacement, selon les chiffres 2018 du Laboratoire de la Mobilité inclusive), et actives : marche à pied, vélo.**

* Nathalie ARENSONAS < Loi d'Orientation des Mobilités : un new deal pour les collectivités > 31 août 2018, site internet La Gazettes des Communes (accès abonnés)

1 / INTRODUCTION

Contexte territorial et législatif

Le projet de loi d'orientation des mobilités fait suite aux Assises nationales de la mobilité. Il a pour objectif de revoir en profondeur le cadre général des politiques de mobilité. Ce projet de loi contient quatre objectifs principaux :

- Sortir de la dépendance automobile
- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités
- Réussir la transition écologique
- Programmer les investissements dans les infrastructures de transport

Le premier objectif intègre la question des compétences et des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ainsi que les articles afférents aux plans de mobilités (PDM) ; ces plans se substituant aux plans de déplacements urbains (PDU).

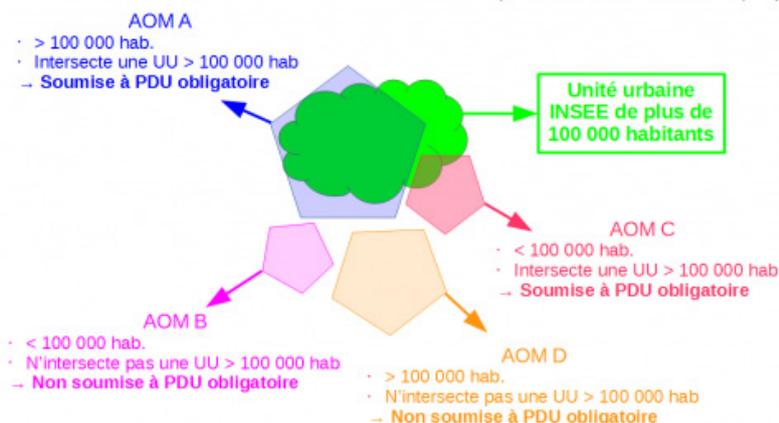
C'est le décryptage de ce premier objectif qui nous intéresse particulièrement. En effet, le Territoire de Belfort, dont le SMTC 90 détient la compétence mobilité depuis 1979, s'est doté d'un contrat de mobilité en 2008, et

souhaite à présent en faire le bilan et élaborer un nouveau document de planification des mobilités. Une question se pose : quel type de document élaborer à l'échelle du département ?



Le principe de l'obligation d'élaboration d'un PDU

Sont concernées les AOM incluses ou coupant une unité urbaine de plus de 100 000 habitants.
(cf Article L.1214-3 du code des transports)



Principe du PDU obligatoire : entre agglomération INSEE et ressorts territoriaux d'AOM

Principe des AOM soumises à PDU obligatoire : différence entre population de l'AOM et population de l'unité urbaine associée, source CEREMA

L'obligation d'élaborer un PDM est définie par la loi, dans l'article L.1214-3 du code des transports : « L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de

l'article L.221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci. ».

L'arrêté ministériel du 28 juin 2016 fixe la liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Depuis cette date, le CEREMA actualise chaque année la liste Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) qui sont soumises à PDM obligatoire (l'arrêté ministériel doit être mis à jour tous les cinq ans).

Au 1^{er} janvier 2020, le SMTC 90 n'a pas l'obligation de réaliser un tel document.

En effet, l'obligation d'élaborer un PDM est liée à deux éléments :

- les agglomérations de plus de 100 000 habitants
- et le périmètre du ressort territorial.

Ainsi, même si un ressort territorial compte plus de 100 000 habitants, si celui-ci ne comprend pas dans son périmètre tout ou partie d'une unité urbaine de plus de 100 000 habitants, il n'aura pas l'obligation de réaliser un PDM. C'est le cas du SMTC 90 : le Territoire de Belfort (périmètre du ressort territorial) compte 142 622 habitants en 2017 mais l'unité urbaine de Belfort¹ ne compte que 80 035 habitants (source INSEE RP2017).

La loi orientation des mobilités du 24 décembre 2019 ne remet pas en cause les critères relatifs à l'obligation de réaliser un PDM. Cependant, elle permet aux autorités organisatrices de la mobilité non soumises à PDM de mettre en place un PDM simplifié. Ce document ressemble à un document existant avant la LOM : le plan de mobilité rurale (PMru). Le PDM simplifié doit couvrir l'ensemble du ressort territorial de l'AOM. Son contenu est moins encadré qu'un PDM : il doit notamment déterminer les principes qui régissent l'organisation des conditions de mobilités des personnes et des transports de marchandises (cf. article L.1214-36-1 du code de transports). Il permet ainsi à l'ensemble des AOM de porter une vision de la mobilité sur l'ensemble de leur territoire d'intervention.

Cet outil, introduit par la LOM, semble pertinent à l'échelle du Territoire de Belfort. En effet, l'engagement d'une démarche volontaire pour l'élaboration d'un PDM simplifié permet notamment de se concentrer sur les enjeux spécifiques de la mobilité belfortaine quant une obligation légale (ou la volonté de se doter d'un PDM) impose un ensemble défini de thématiques.

¹ L'unité urbaine de Belfort comprend les communes suivantes : Châlonvillars (70), Argiésans, Bavilliers, Belfort, Chaux, Cravanche, Danjoutin, Éloie, Essert, Évette-Salbert, Lachapelle-sous-Chaux, Offemont, Pérouse, Sermamagny, Valdoie, Vétrigne.

2 / LES ENSEIGNEMENTS ISSUS DE L'ANALYSE

Méthodologie pour le choix des documents référencés dans le comparatif

Comment l'AUTB a-t-elle sélectionné les PDU à analyser ? Partant des bases de données référençant les PDU en France (sources : CEREMA, BANATIC), l'AUTB a tout d'abord conservé uniquement ceux réalisés par des syndicats mixtes.

Ensuite, le choix s'est porté sur les territoires similaires à celui du Territoire de Belfort en termes de population et nombre de communes. 6 PDU obligatoires sont ainsi sélectionnés.

Pour enrichir ce rapport et afin d'avoir une palette assez complète des documents de mobilité existants sur le territoire français, deux PDU volontaires, deux Plans Globaux de Déplacement (PGD) et un Programme d'Orientations et d'Actions (POA, intégré dans un Plan Local d'Urbanisme intercommunal -PLUi) ont été ajoutés à la liste d'étude. Le Contrat de Mobilité du Territoire de Belfort (PGD) a fait l'objet de la même analyse afin de servir de référence pour ce comparatif.

Quels enseignements en tirer pour la réalisation d'un PDM à l'échelle du Territoire de Belfort ? L'analyse des documents a abouti sur plusieurs questions et un tableau de synthèse permet de la résumer.

Les documents de mobilités choisis, et la manière de les analyser ont été validés par le SMTC 90 avant rédaction complète de ce rapport.

L'étude comparative sur les 12 documents amène à se poser plusieurs questions d'ordre politique, méthodologique et technique. Elles permettront d'accompagner le SMTC 90 dans les décisions à prendre quant à l'élaboration d'un PDM.

Questions d'ordre politique

Quel type de PDM choisir ?

L'engagement dans l'élaboration d'un PDM est lourde et coûteuse. Les enjeux à l'échelle du Territoire de Belfort ne nécessitent pas, dans un premier temps, de démarrer une telle étude. Cependant, le renouvellement du contrat de mobilité de 2008 semble nécessaire. Depuis l'entrée en vigueur de la LOM, deux choix s'offrent au SMTC : le PDM simplifié ou le PGD. Ces deux types de démarches offrent de la souplesse. Au vu des évolutions du système de mobilités mises en œuvre sur le département, un simple renouvellement du contrat de mobilité (PGD) semble suffisant.

À quelle échelle territoriale élaborer un PDM ?

Le ressort territorial du SMTC 90 semble l'échelle la plus pertinente pour élaborer un PDM. En effet, même si le Territoire de Belfort a des relations étroites avec ses voisins proches (axe Belfort-Montbéliard notamment), il apparaît opportun d'aborder la gestion des mobilités au sein du département qui a ses propres logiques de fonctionnement et qui varient avec celles de ses voisins. Toutefois, pour articuler la politique des mobilités et s'assurer d'une cohésion à l'échelle du Nord Franche-Comté (voire également avec l'Alsace), le diagnostic de territoire devra être élargi. L'intégration des instances décisionnaires ou des partenaires techniques des territoires limitrophes peut également être envisagée dans le processus d'association de la démarche PDM. Si cela est pertinent, certaines actions pourront être appliquées à l'échelle du Nord Franche-Comté tandis que d'autres ne concerneront que le Territoire de Belfort.

Sur quelle temporalité faire le PDM ?

La loi exige une évaluation du PDM tous les 5 ans ; ainsi une vision du territoire à 10 ans semble recommandée. Six des huit PDU analysés ont fixé leurs actions à horizon 9-10 ans. Seuls Calais et Thionville-Val de Fensch sont sur une temporalité plus courte (5-6 ans). À noter qu'une vision à plus long terme permet également d'avoir des actions transgénérationnelles et de se donner du temps pour leur mise en œuvre. L'échéance 'long terme' doit cependant n'être que ponctuelle au risque de perdre en efficacité sur la faisabilité des actions.

Quelle durée de réalisation idéale pour ce PDM (hors phase administrative) ?

L'analyse des documents exemples montre que le temps moyen des études est d'environ 2 ans et demi (du début de la phase diagnostic à la validation des actions réalistes). Seul le PDU de Thionville-Val de Fensch a été élaboré en moins de 2 ans. Les PDU de Sambre, Douaisis, Montbéliard et Bourges ont demandé entre 2 et 3 années d'études. Les études des PDU de Petit Cul de Sac Marin et Calais se sont réalisées sur environ 3 années.

Quelle(s) ambition(s) et vision(s) politiques pour le PDM ?

Au vu des efforts réalisés sur le réseau TC ces dernières années, de nouvelles pistes de réflexions doivent être envisagées comme fil rouge pour l'élaboration du PDM. Plusieurs idées semblent intéressantes pour le Territoire de Belfort : l'augmentation de la part modale du vélo et des TC, le développement de la filière hydrogène en lien avec l'innovation et le pôle d'excellence à l'échelle du Nord Franche-Comté, la promotion de l'intermodalité, l'animation d'actions concrètes et techniques pour être en lien direct avec le territoire, etc.

Questions d'ordre méthodologique

Quelle association lors de la réalisation du PDM ?

Au-delà des personnes publiques associées obligatoires qui sont notamment l'Etat, la Région, le Département, le SMSCoT, associer les EPCI voisins, l'ADEME, le tissu associatif, la CCI ou encore l'exploitant urbain pourrait être intéressant.

Un appui technique est-il nécessaire ?

Il est indispensable de faire le choix d'un bureau d'études spécialisé dans les déplacements notamment pour l'élaboration d'un diagnostic technique précis et un accompagnement dans la définition précise des actions et leurs modalités de mise en œuvre (financements, programmation, etc.).

Faut-il opter pour une assistance à maîtrise d'ouvrage ?

L'assistance à maîtrise d'ouvrage a souvent pour avantages d'asseoir la procédure et de favoriser le processus de concertation. Dans ce cadre, le soutien, à travers une AMO, de l'AUTB pourrait être envisagé et renforcé par rapport aux deux avantages précités. En effet, l'agence est à même d'accompagner la démarche PDM sur plusieurs points grâce à sa connaissance fine du territoire notamment en termes de mobilité, ses compétences juridiques, son expérience de l'animation et de la concertation. La plupart des AOM de nos documents exemples a fait confiance aux agences d'urbanisme présentes sur leur territoire.

Comment mettre en place une concertation solide ?

À l'heure actuelle, associer la population à une démarche d'élaboration d'un document cadre est primordial. Cependant, ce type de démarche est souvent négligée. Les mobilités sont pourtant au cœur de la vie de tous les citoyens, aussi il apparaît nécessaire de soigner le processus de concertation. En complément des réunions publiques classiques et du recueil des doléances, d'autres moyens pourraient être mis en œuvre tels que des groupes de travail associant diverses catégories d'usagers, un site Internet dédié et l'utilisation des réseaux sociaux, et la transmission de questionnaires auprès des communes.

Quelle fréquence d'évaluation retenir pour le futur PDM ?

La loi exige une évaluation du PDM tous les 5 ans. Toutefois, une évaluation continue de la mise en œuvre du PDM et des effets des actions (grâce à des indicateurs de suivi) aurait notamment pour avantages d'alléger la procédure et de réduire les coûts.

Questions d'ordre technique

Quid des enquêtes pour une connaissance fine des mobilités territoriales ?

De nombreux documents exemples se basent sur des EMD récentes par rapport à la confection des PDU (Centre Guadeloupe, Thionville, Douai, Sète, Bourg-en-Bresse).

D'autres enquêtes moins formelles, mais complémentaires, ont parfois été réalisées pour une meilleure connaissance du territoire :

- Enquête spécifique pour le diagnostic et pour l'évaluation du PDU précédent à Thionville ;
- Enquête stationnement au centre de Douai ;
- Recoupements statistiques entre le recensement de la population et des EMD réalisées sur des agglomérations similaires à Bourges ;
- Enquête auprès de la population du ressort territorial, enquête Origine/Destinations et enquête cordon à Bourges également ;
- Enquête Déplacement Ville Moyenne (CEREMA), plus accessible qu'une EMD pour Bourg-en-Bresse.

Le Territoire de Belfort a connu de nombreux bouleversements en termes de mobilités ces dernières années. Les données pour analyser et comprendre le fonctionnement des résidents et travailleurs sur le territoire sont presque inexistantes. Aussi, il apparaît nécessaire d'avoir des données chiffrées récentes afin d'établir le diagnostic du futur PDM. Les exemples étudiés montrent un large panel de possibilités pour palier cette lacune.

Aussi, depuis des années, le CEREMA offre son expertise pour le développement et la cohésion des territoires. Un de ses services est l'analyse de la mobilité sur un territoire, notamment via des enquêtes déplacements. Ces dernières ont évolué en 2018 afin de répondre de manière modulable aux besoins spécifiques des collectivités (coûts maîtrisés, options pour données complémentaires, etc.). Il s'agit des Enquêtes Mobilités Certifiées CEREMA (EMC²)*.

Quels documents élaborer en complément des pièces obligatoires ?

Certaines AOM ont enrichi leur PDM de synthèses renforçant la compréhension par chaque citoyen du document et de la politique globale en matière de mobilités. Ces éléments permettent de faire le lien avec la concertation menée pendant le temps des études.

D'autres AOM ont créé des guides spécifiques à leur territoire destinés aux piétons, aux cyclistes, etc. afin d'aller plus loin sur les actions proposées dans le PDM.

Il peut être intéressant que le SMTC 90 garde ces possibilités à l'esprit lors de la construction du PDM en fonction des caractéristiques locales.

Le nombre d'actions inscrites est-il limité ?

L'analyse des documents exemple montre une diversité dans le nombre des actions proposées. Il semble cependant opportun de limiter leur nombre et de se focaliser sur des actions réalistes et réalisables à l'horizon d'une dizaine d'années. Ce sentiment est renforcé par l'obligation de procéder à une évaluation tous les 5 ans qui nécessite dès lors un balayage de l'avancée de chaque action.

Limiter le nombre d'actions permet de surcroît d'affiner leur contenu, leur niveau de priorité, leur programmation, etc.

À quoi pourrait ressembler le bilan du Contrat de Mobilité 2008 ?

Réaliser un bilan d'un document précédent un PDM n'est pas obligatoire. Néanmoins cela peut être utile et servir de base concrète au lancement du PDM.

Ainsi, le bilan du Contrat de Mobilité 2008 pourrait prendre différentes formes : un simple rappel historique, un bilan général reprenant uniquement les grandes lignes de la refonte du réseau TC ou encore un bilan détaillé reprenant l'ensemble des enjeux, des choix et objectifs énoncés à l'époque.

* CEREMA, les EMC² : < <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilite-transport/connaissance-modelisation-evaluation-mobilite/observation-analyse-mobilite/enquetes-mobilite-emc2> >

Tableau comparatif : Les documents exemples par rapport au Contrat de Mobilité du Territoire de Belfort

Lecture du tableau :

La ligne de référence est le Contrat de Mobilité du Territoire de Belfort datant de 2008. Les autres documents analysés sont donc mis en lumière par rapport au PGD de Belfort. Ce tableau permet de déceler les éléments forts des documents-exemples, d'émettre des points de vigilance, et d'ouvrir les réflexions sur les objectifs et orientations dont pourrait se saisir le SMTC 90 lors de l'élaboration d'un prochain PDM.

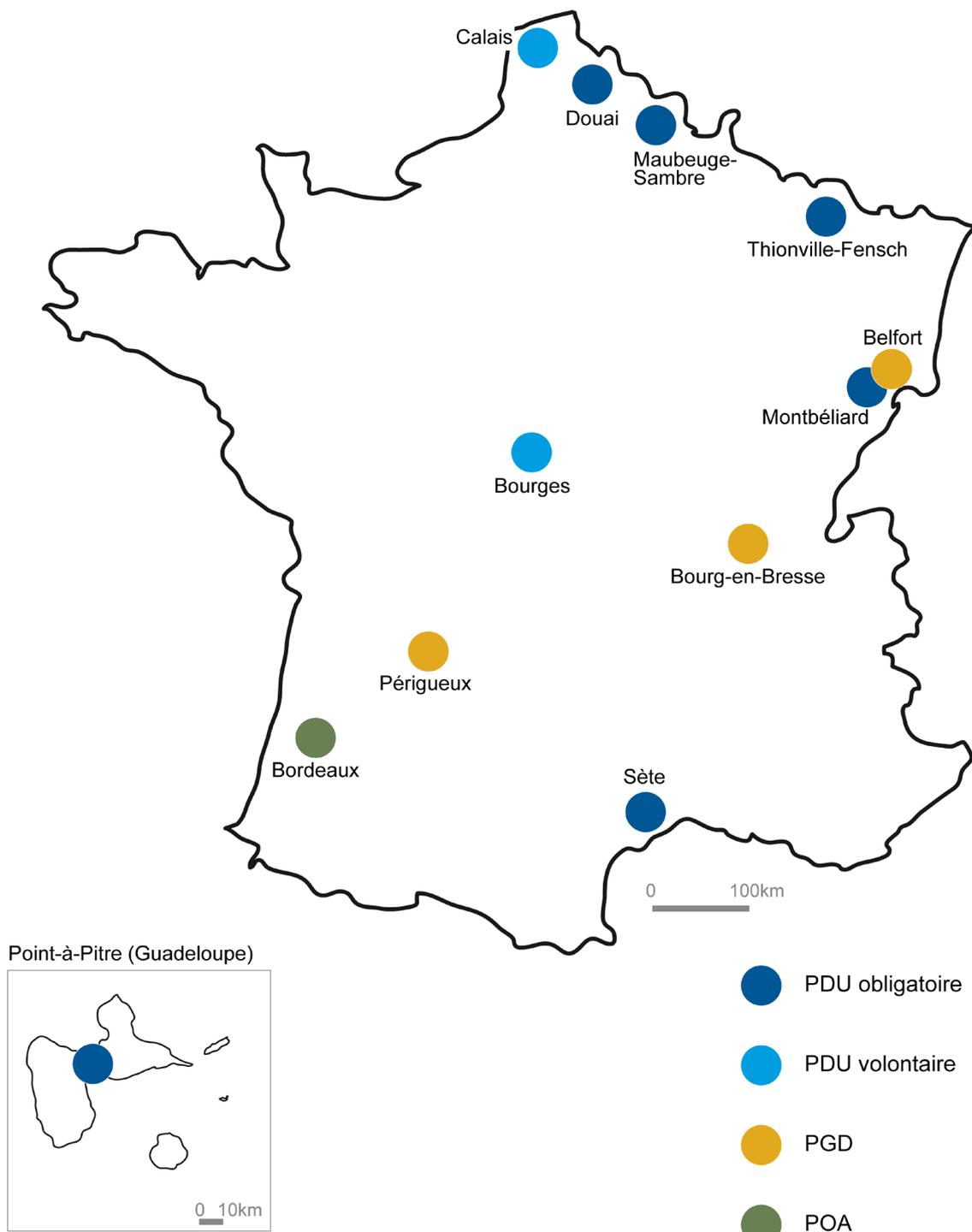
		CONTEXtualISATION			LE PARALLÈLE AVEC LE TERRITOIRE DE BELFORT		
	Nom du PDU	Type	Caractéristiques générales	Ambition politique	A retenir pour le D90	Vigilance	Les défis pour le D90
BELFORT	Contrat de Mobilité	PGD volontaire	101 communes - 3 EPCI 54 000 emplois pour 144 000 habitants Territoire rural et agglomération moyenne	Les choix du Contrat et les axes d'action chapeauté sous l'ambition «vers une mobilité durable et sociale»	Document qui a servi à la refonte du réseau TC	La mise en œuvre non détaillée des actions	Vers un PDM plus complet ? A quelle échelle (D90, PMNFC) ?
MONTBÉLIARD	PDU du Pays de Montbéliard	PDU obligatoire	72 communes mais un seul EPCI Nombres similaires d'habitants et d'emplois Typologie territoriale similaire	5 enjeux, 5 axes et 29 actions pour une continuité du PDU précédent (service public, intégration sociale, structuration du territoire, qualité de vie, environnemental, financier)	Une expérience «PDU» depuis 2000 et une problématisation du bilan du PDU précédent	PDU associé à la refonte du réseau TC	La concertation diversifiée Une enquête auprès des élus sur l'évaluation du PDU de 2000 et les attentes de la révision
POINTE-à-PITRE	PDU Centre Guadeloupe	PDU obligatoire	Très peu de communes et EPCI Contexte insulaire	7 orientations et 63 actions pour renforcer le maillage de la voirie et créer un TCSP	Le phasage temporel des actions La démarche partenariale avec notamment le tissu associatif	Le nombre conséquent d'actions Le territoire non comparable au Territoire de Belfort	L'analyse territoriale poussée
THONVILLE	PDU Thionville-Fensch	PDU obligatoire	Peu de communes et deux fois plus d'EPCI Autant d'habitants mais 10 000 emplois supplémentaires	3 scénarios sur 5 thématiques pour 32 actions afin d'accroître les modes alternatifs à la voiture	Caractère obligatoire de la mise en œuvre des actions dans la temporalité du PDU Évaluation continue grâce à des indicateurs Liens PDU / SCoT	Le nombre conséquent d'actions	L'évaluation continue d'un PDU
DOUAI	PDU du Douaisis	PDU obligatoire	Presque autant d'EPCI que le TdB mais deux fois moins de communes. 40 000 habitants en plus, mais autant d'emplois	6 axes et 25 actions détaillées pour mettre en place un système de mobilité intégré	Fiches actions détaillées Travail sur la multimodalité Utilisation de 2 EMD Mobilité & développement économique Évaluation à mi-parcours appuyée	Le PDU ne couvre pas les 2 EPCI en totalité	Forte concertation avec de nombreux acteurs Analyse du bassin de vie et des influence des territoires limitrophes L'importance d'enquêtes déplacements récentes

CONTEXtualISATION			LE PARALLÈLE AVEC LE TERRITOIRE DE BELFORT			
Nom du PDU	Type	Caractéristiques générales	Ambition politique	A retenir pour le D90	Vigilance	Les défis pour le D90
BELFORT	PGD volontaire	101 communes - 3 EPCI 54 000 emplois pour 144 000 habitants Territoire rural et agglomération moyenne	Les choix du Contrat et les axes d'action chapeautés sous l'ambition «vers une mobilité durable et sociale»	Document qui a servi à la refonte du réseau TC	La mise en œuvre non détaillée des actions	Vers un PDM plus complet ? A quelle échelle (D90, PMNFC) ?
MAUBEUGE	PDU obligatoire	Moitié moins de commune et un seul EPCI (gouvernance plus aisée) Moins d'emplois et moins d'habitants Phénomène fort de para-urbanisation	5 objectifs déclinés en 15 actions pour instaurer une mobilité vectrice d'attractivité et d'affirmation au sein des réseaux Nord-européens	Rencontre «un à un» de chaque partenaire et flux continu d'échanges Rôle fort de l'agence d'urbanisme	Document express à cause du contexte politique Territoire peu comparable du fait de l'axe Paris - Bruxelles	L'efficacité du travail des COTECH Le nombre raisonnable d'actions
SÈTE	PDU obligatoire	Très peu de communes et un seul EPCI Territoire urbain Moins d'emplois et moins d'habitants (liés aux nombres de communes)	4 objectifs déclinés en 15 actions pour inventer la mobilité de demain	Soutien financier de l'ADEME La notion de l'écomobilité Scénarios en partie basés sur la concertation	Territoire peu comparable du fait de son caractère beaucoup plus urbain	L'énumération des forces et faiblesses du territoire
BOURGES	PDU démarche volontaire	20 communes et un EPCI 40 000 habitants de moins mais autant d'emplois Territoire majoritairement urbain	7 parties, 21 chapitres et 88 actions pour se déplacer autrement	Familles d'actions complémentaires	Recoupements statistiques en remplacement des enquêtes déplacements Diagnostic trop détaillé	La mise en place d'actions transversales à plusieurs thématiques (notamment pour le développement de véhicules moins polluant)
CALAIS	PDU démarche volontaire	Moins de 10 communes et un seul EPCI Un peu moins d'habitants et d'emplois Territoire urbain	4 scénarios, 10 objectifs, 61 actions pour intégrer les projets du territoire impactant les mobilités	Actions basées sur les objectifs du Code	Un PDU réalisé sur 6 ans	Document dont la démarche est volontaire mais reprenant le contenu obligatoire d'un PDU

		CONTEXtualISATION		LE PARALLÈLE AVEC LE TERRITOIRE DE BELFORT			
	Nom du PDU	Type	Caractéristiques générales	Ambition politique	A retenir pour le D90	Vigilance	Les défis pour le D90
BELFORT	Contrat de Mobilité	PGD volontaire	101 communes - 3 EPCI 54 000 emplois pour 144 000 habitants Territoire rural et agglomération moyenne	Les choix du Contrat et les axes d'action chapeautés sous l'ambition «vers une mobilité durable et sociale»	Document qui a servi à la refonte du réseau TC	La mise en œuvre non détaillée des actions	Vers un PDM plus complet ? A quelle échelle (D90, PMNFC) ?
BOURG-en-BRESSE	PGD Bourg-en-Bresse	PGD volontaire	74 communes mais un seul EPCI Nombres similaires d'habitants et d'emplois Territoire plus urbain	2 axes, 4 objectifs et 39 actions pour fédérer les acteurs autour d'une anticipation collective des déplacements	La notion de Politique Globale de Déplacements	PGD 2009 - 2020 : on est donc sur la fin de l'application Application sur une partie du territoire (39 communes)	Réalisation d'une EDVM à l'échelle des 39 communes En plus des acteurs locaux traditionnels, le travail avec l'exploitant urbain
PÉRIGUEUX	PGD PÉRIMOUV'	PGD volontaire	Moitié moins de communes et un seul EPCI 40 000 habitants de moins mais un nombre d'emplois similaire Territoire urbain	6 thèmes pour accroître les modes alternatifs à la voiture	Des thèmes concrets et compréhensibles pour les citoyens	Aucune donnée sur la méthodologie Absence de diagnostic détaillé	Temporalité plus courte qu'un PDU
BORDEAUX	Volet déplacement du PLU	POA obligatoire	28 communes et un EPCI Nombre beaucoup plus importants d'emplois et d'habitants Territoire métropolitain	4 orientations et 30 axes pour repenser le modèle de mobilité en cherchant à promouvoir une mobilité individuelle et collective plus durable	Schéma d'articulation des actions Tableau récapitulatif avec notamment un chiffrage prévisionnel	Territoire incomparable à celui du Territoire de Belfort Ni un PDU ni un PGD	Complémentarité dans un même document des trois volets essentiels à l'aménagement du territoire : urbanisme, habitat, déplacements

3 / LES FICHES EXEMPLES

Cette partie synthétise les éléments essentiels relevés dans chaque dossier retenu. Chaque fiche est constituée de la même manière : le nom du document, le secteur géographique concerné et ses données clés, la temporalité du document et sa date d'approbation. S'en suit une synthèse du contenu (notamment le type de pièces constitutives, l'ambition politique, le type d'actions à mettre en œuvre) ainsi qu'une rapide explication de la démarche employée. L'encart des éléments forts permet de mettre en évidence quelques informations inspirantes.





Territoire de Belfort



Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort
<http://www.smtc90.fr/>



Approuvé en 2008

DONNÉES CLÉS

3 EPCI

101 communes

144 089 habitants



54 048 emplois

Organisation territoriale :

Territoire essentiellement rural
et agglomération de taille
moyenne

PGD
VOLONTAIRE

CONTENU DU PGD

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input type="checkbox"/> Introduction | <input type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input type="checkbox"/> Bilan | <input type="checkbox"/> Annexes |
| <input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic | <input checked="" type="checkbox"/> Le contrat |
| <input checked="" type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

4 enjeux → 5 choix → 4 axes

L'ambition politique : une mobilité durable et sociale

- Le constat (9 points) est le diagnostic essentiellement basé sur l'EMD de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle de 2004.
- L'objectif est de comprendre les enjeux pour faire les choix justes
- Les choix du Contrat de Mobilité :
 1. Franchir le seuil qui conditionne la réussite
 2. Diminuer la dépense des ménages
 3. Penser service plutôt qu'infrastructure
 4. Inciter plutôt que contraindre
 5. Un contrat plutôt qu'un plan
- Déclinaison dans le Contrat de Mobilité :
 1. Des objectifs adaptés à chaque territoire
 2. Une base commune de solutions : mieux partager la route
 3. Agir ensemble dans la durée pour réussir
 4. Un choix qui reste à faire à l'échelle de l'Aire urbaine.

DÉMARCHE

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Syndicat | <input checked="" type="checkbox"/> AMO |
| <input type="checkbox"/> COPIL | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> COTECH | |

Pas de détail concernant la méthodologie.

Éléments forts

Choix politique de réaliser un PGD en lieu et place d'un PDU (le n°5).

Le Contrat de mobilité promeut une politique de mobilité coordonnée entre tous les acteurs, et dont les étapes sont ordonnées autour de la date d'ouverture de la gare TGV.

La question de l'échelle territoriale ressort : D90 ou Aire urbaine (donc PMNFC).

PDU du Pays de Montbéliard 2009 - 2018



Montbéliard - Doubs



Pays de Montbéliard Agglomération

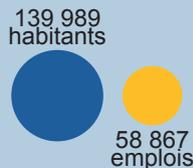
<http://www.agglo-montbeliard.fr/>



Approuvé en 2009

DONNÉES CLÉS

1 EPCI
→
72 communes



Organisation territoriale :
PDU élaboré à l'échelle des
29 communes de l'ex CAPM

**PDU
OBLIGATOIRE**

CONTENU DU PDU

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input type="checkbox"/> Introduction | <input checked="" type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input checked="" type="checkbox"/> Bilan | <input checked="" type="checkbox"/> Annexes |
| <input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

5 enjeux → 5 axes → 29 actions

L'ambition politique : Maintien des 5 enjeux du PDU précédent : service public et intégration sociale, structuration du territoire, qualité de vie, environnemental, financier

Les axes :

1. Vers un réseau de voirie hiérarchisé et mieux partagé
2. Un développement des transports collectifs structuré autour de l'insertion d'un TCSP en coeur d'agglomération
3. Promouvoir une offre multimodale à l'échelle de l'aire urbaine
4. Offrir des conditions favorables pour la pratique du vélo et de la marche à pied
5. Un PDU citoyen et durable (transversal)

Composition des fiches actions : problèmes identifiés, objectifs à atteindre / mesures à mettre en place, objectifs chiffrés, indicateurs, résultats attendus, coût, échéancier, schémas gradués sur freins (*financier, décisionnel, opinion*) et intérêts (*accessibilité/circulation, intermodalité, cadre de vie*)

DÉMARCHE

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Agglomération | <input checked="" type="checkbox"/> AMO |
| <input checked="" type="checkbox"/> COFIL | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> COTECH | |

Révision du PDU 2000-2006 en 3 phases :

- Évaluation de l'ancien PDU : juin 2006 à juillet 2007
- Problématisation du bilan et définition des nouveaux enjeux : septembre 2007 à février 2008
- Définition du programme d'actions : mars 2008 au 1er trimestre 2009

Éléments forts

22 des 29 projets du PDU 2000-2006 ont démarré dont 14 achevés

Concertation :

- enquête panel IFOP et enquête élus ;
- point presse, article revue communautaire, page internet dédiée, panneaux d'exposition, réunions publiques.

PDU de l'agglomération Centre Guadeloupe 2010 - 2019



Pointe-à-Pitre - Guadeloupe



Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin

<https://www.syndicatmixtedestransports.fr/>



Approuvé en 2010

DONNÉES CLÉS

2 EPCI

7 communes

166 634
habitants



75 440
emplois

Organisation territoriale :
Contexte insulaire
PDU ne couvre pas les 2 EPCI

**PDU
OBLIGATOIRE**

CONTENU DU PDU

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input type="checkbox"/> Introduction | <input checked="" type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input type="checkbox"/> Bilan | <input checked="" type="checkbox"/> Annexes |
| <input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

7 orientations → 63 actions

L'ambition politique : renforcement du maillage de la voirie et création d'un transport en commun en site propre.

Chaque orientation stratégique est reprise sous forme de fiche : stratégie, orientations de la loi SRU concernées, axes et actions + un plan

Pour chaque action, les fiches sont organisées :

- reprise d'éléments du diagnostic qui justifie l'action,
- présentation des principes qui sous-tendent l'action,
- description de l'action à mettre en place,
- éléments synthétiques de programmation (rappel orientation stratégique, rappel action, type d'action, niveau de priorité, programmation, coût d'investissement, coût de fonctionnement, maîtrise d'ouvrage, partenaires financiers)

Chaque action est phasée dans le temps.

DÉMARCHE

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Syndicat | <input type="checkbox"/> AMO |
| <input checked="" type="checkbox"/> COPIL | <input checked="" type="checkbox"/> Partenaires du transport |
| <input checked="" type="checkbox"/> COTECH | |

Démarche partenariale avec l'État, le Conseil Régional, le Conseil Départemental, les communes concernées, le tissu associatif et l'ADEME.

SMT créé en 2004 pour mener à bien l'élaboration du PDU.

Éléments forts

Analyse territoriale poussée pour pallier l'absence de Schéma de Cohérence Territoriale et de Schéma d'Aménagement Régional.

Réalisation d'une Enquête Ménages Déplacements en 2006.

PDU en cours de révision pour intégrer toutes les communes des deux EPCI.

PDU DE L'AGGLOMÉRATION THIONVILLE-FENSCH 2015 - 2021



THIONVILLE VAL DE FENSCH - Grand Est



Syndicat Mixte des Transports urbains de Thionville-
Val de Fensch

www.smitu.fr



Approuvé en 2014

DONNÉES CLÉS

6 EPCI

35 communes

149 679
habitants



61 000
emplois



Organisation territoriale :

2 agglomérations
4 communautés de communes

**PDU
OBLIGATOIRE**

CONTENU DU PDU

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs |
| <input checked="" type="checkbox"/> Introduction | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input type="checkbox"/> Bilan | <input checked="" type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic | <input checked="" type="checkbox"/> Annexes |
| <input checked="" type="checkbox"/> Cohérence, compatibilité, conformité | |

3 scénarios → 5 thématiques → 32 actions

**L'ambition politique : Accroître les modes
alternatifs à la voiture**

- Obligation de réaliser les actions dans la temporalité du PDU
- Comparaison des scénarios selon plusieurs critères liés aux objectifs du PDU et selon les projets du territoire (= la vision du PDU)
- Calendrier court-moyen-long terme.
- Actions plus structurantes que d'autres ciblées par thématiques
- Parallélisme régulier avec le SCoT

- Chaque action est détaillée dans une fiche (description, chiffre-clé, pilote, partenaire, mise en oeuvre, suivi, objectifs du PDU concernés, réponses aux orientations législatives, cartes)

DÉMARCHE

- | | |
|---|--------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Syndicat | <input type="checkbox"/> AMO |
| <input checked="" type="checkbox"/> COPIL | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> COTECH | |

- Les COPIL et COTECH formaient la commission consultative
- La concertation a pris la forme d'entretiens, de questionnaires, de groupes de travail thématiques.

Éléments forts

Du diagnostic au programme d'actions : 1,5 ans.

Enquête spécifique pour le diagnostic puis pour l'évaluation du PDU.

Évaluation continue grâce à des indicateurs (avancement et mesures des effets des actions).

PDU DU DOUAISIS 2015 - 2025



DOUAI - Hauts-de-France



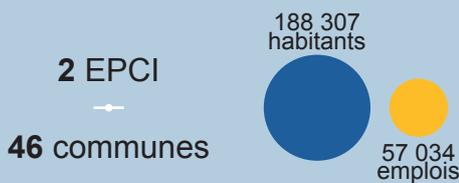
Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD)

www.smtd.fr/



Approuvé en 2016

DONNÉES CLÉS



Organisation territoriale :

Le PDU concerne 1 EPCI (35 communes) + 11 communes d'un autre EPCI

PDU OBLIGATOIRE

CONTENU DU PDU

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input checked="" type="checkbox"/> Introduction | <input checked="" type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input checked="" type="checkbox"/> Bilan | <input checked="" type="checkbox"/> Annexes |
| <input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

6 axes → 25 actions

L'ambition politique : mise en place d'un système global de mobilité intégré

- Articuler les politiques d'urbanisme et de transport
- Reconquérir les usagers et (re)développer l'attractivité des TC
- Promouvoir une offre multimodale à l'échelle de l'agglomération douaisienne
- Renforcer la mobilité pour tous et offrir les conditions favorables pour développer la pratique des modes doux
- Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique
- Promouvoir un PDU citoyen durable

Fiche actions : constat/contexte, objectifs à atteindre, modalités de mise en oeuvre, compétence, partenariat et pilotage, échéancier, éléments financiers, localisation, indicateurs de suivi

DÉMARCHE

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Syndicat | <input checked="" type="checkbox"/> AMO |
| <input checked="" type="checkbox"/> COPIL | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> COTECH | |

- Validations lors de réunions de travail et comités
- Mobilisation de nombreux autres acteurs : Etat, Région, Département, communes, CCI, associations, etc.
- Phasage avec évaluation à mi-parcours et planning organisé selon les axes et actions.
- Mise en place d'un comité de suivi-évaluation.

Éléments forts

Tableau récapitulatif des actions et leurs financements

Comparatif de 2 Enquêtes Ménages Déplacements, enquête stationnement au centre de Douai

Concertation appuyée : entretiens, groupe de travail, ateliers partagés avec les acteurs du territoire

PDU DE LA SAMBRE 2019 - 2029



MAUBEUGE-VAL DE SAMBRE - Hauts-de-France



Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre

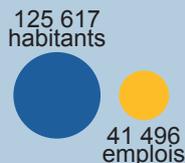
www.smtus.fr/



Approuvé en 2019

DONNÉES CLÉS

1 EPCI
→
45 communes



Organisation territoriale :

Phénomène fort de
para-urbanisation

**PDU
OBLIGATOIRE**

CONTENU DU PDU

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input checked="" type="checkbox"/> Introduction | <input type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input type="checkbox"/> Bilan | <input checked="" type="checkbox"/> Annexes |
| <input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic | <input checked="" type="checkbox"/> Synthèses |
| <input checked="" type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

5 objectifs → 15 actions

L'ambition politique : instaurer une mobilité vectrice d'attractivité et d'affirmation au sein des réseaux Nord-européens

- Faciliter l'accessibilité du territoire par une offre dynamique de transports collectifs,
 - Accompagner le développement du territoire avec de nouvelles opportunités de mobilité,
 - Valoriser le cadre de vie par une mobilité active et décarbonnée,
 - Promouvoir un usage intelligent de la route,
 - Faciliter la mobilité pour tous.
-
- Chaque action est détaillée dans une fiche (ambition, constat, défis, mesures, MO, partenaires, délai)
 - L'ensemble des objectifs et actions est synthétisé sous forme de diagramme.

DÉMARCHE

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Syndicat | <input checked="" type="checkbox"/> AMO |
| <input checked="" type="checkbox"/> COPIL | <input checked="" type="checkbox"/> Animation après approbation |
| <input checked="" type="checkbox"/> COTECH | |

- Fréquence des COTECH : 3/an
- Fréquence des COPIL : 1-2/an
- Rencontre « un à un » de chaque partenaire notamment pour les plans d'actions
- Flux continu d'échanges avec les acteurs et application de la politique : « pas de réponse = validation de la question » pour rendre efficace le travail de l'AMO.
- Animation du PDU sous forme de conférence de la mobilité

Éléments forts

Chaque partie est clôturée par une synthèse délivrant le message principal.

Document express à cause du contexte politique (aucune concertation par exemple).

PDU Sète Agglopoles 2020 - 2030



Sète Agglopoles Méditerranée - Occitanie



Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault - Agglopoles
<http://pdu.agglopoles.fr/sam-pdu-3.html>



Approuvé en 2019

DONNÉES CLÉS

1 EPCI

14 communes

124 469
habitants



35 899
emplois



Organisation territoriale :

Territoire urbain

**PDU
OBLIGATOIRE**

CONTENU DU PDU

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input type="checkbox"/> Introduction | <input type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input type="checkbox"/> Bilan | <input type="checkbox"/> Annexes |
| <input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

4 objectifs → 15 actions

**L'ambition politique : inventons ensemble la
mobilité de demain !**

Les objectifs sont au service de l'écomobilité :

- Une mobilité apaisée sur les courtes et moyennes distances : conforter la marche dans les centres des communes, favoriser l'usage du vélo au quotidien et en toute sécurité, accompagner et faciliter l'usage du vélo.
- Des TC plus performants et attractifs : garantir les performances du réseau de bus avec des sites propres, améliorer l'offre de service, etc.
- Un meilleur partage de l'espace public dans les centres des communes : délester les centres de la circulation automobile, redistribuer et réglementer l'offre de stationnement
- De nouvelles pratiques pour des déplacements plus harmonieux : déployer des plans de mobilité connectée pour les entreprises et habitants, soutenir l'autopartage et le covoiturage, encourager la transition énergétique.

DÉMARCHE

- | | |
|---|--------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Syndicat | <input type="checkbox"/> AMO |
| <input checked="" type="checkbox"/> COFIL | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> COTECH | |

- Partenaires institutionnels courants : Etat, Région, Département, Conseil de Développement, EPCI voisins.
- Soutien financier de l'ADEME

Éléments forts

Énumération des forces et faiblesses du territoire.

Enquête Ménages Déplacements récente.

Large concertation avec les acteurs et les habitants du territoire sur laquelle les scénarios s'appuient en partie.

PDU de l'agglomération berruyère 2012 - 2021



Bourges - Cher



Agglobus

<https://www.agglobus.com/>



Approuvé en 2013

DONNÉES CLÉS

1 EPCI

20 communes

103 304
habitants



51 998
emplois



Organisation territoriale :
Bourges représente 57% de la
population de l'aire urbaine

**PDU
VOLONTAIRE**

CONTENU DU PDU

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input type="checkbox"/> Introduction | <input checked="" type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input type="checkbox"/> Bilan | <input checked="" type="checkbox"/> Annexes |
| <input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic | <input checked="" type="checkbox"/> Guide technique
du piéton |
| <input checked="" type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

7 parties → 21 chapitres → 88 actions

L'ambition politique : se déplacer autrement !

4 familles d'actions complémentaires :

- Articuler urbanisme et déplacements
- Développer les modes alternatifs à l'automobile
- Rendre un peu moins facile l'usage de l'automobile (et sortir du tout automobile)
- Accompagner les changements de comportement

Actions transversales et complémentaires : sécurité routière, transport de marchandises, développement des véhicules moins polluants

Chaque chapitre comporte :

- définition/besoins/contexte
- principaux constats du diagnostic
- objectifs
- les différentes actions du chapitre
- phasage/partenariat/financement
- indicateurs de suivi et d'évaluation

Complément sur les modalités de mise en oeuvre (programmation indicative, maîtrise d'ouvrage indicative, et éléments financiers) et l'estimation des impacts.

DÉMARCHE

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Syndicat | <input checked="" type="checkbox"/> AMO |
| <input checked="" type="checkbox"/> COFIL | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> COTECH | |

- Absence d'EMD palliée par des recoupements statistiques entre le recensement de la population et des EMD réalisées sur des agglomérations similaires et l'ENTD 2007-2008
- Enquête auprès de la population (réponse d'environ 4% de la population d'Agglobus)
- Enquête Origine/Destinations novembre 2008 (TC)
- Enquête cordon (Rocade) 1999

Éléments forts

Diagnostic très complet : étude des projets urbains, du niveau d'équipement des communes, ...

Guide technique du piéton : pour aller plus loin sur les actions proposées par le PDU.

Concertation : ateliers thématiques, lettre du PDU, expositions, ...

PDU DE L'AGGLOMÉRATION DU CALAISIS 2016 - 2021



Calais - Hauts-de-France



Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains du
Calaisis
<http://www.sitac-calais-opale-bus.fr/>



Approuvé en 2016

DONNÉES CLÉS

1 EPCI

6 communes

109 232
habitants



42 854
emplois



Organisation territoriale :

Territoire urbain
1 commune du ressort territorial
hors agglomération du Calaisis

**PDU
démarche
VOLONTAIRE**

CONTENU DU PDU

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input checked="" type="checkbox"/> Introduction | <input checked="" type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input checked="" type="checkbox"/> Bilan | <input checked="" type="checkbox"/> Annexes |
| <input checked="" type="checkbox"/> Diagnostic | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

4 scénarios → 10 objectifs → 61 actions

L'ambition politique : Intégrer les projets du territoire impactant les mobilités

Les objectifs sont les suivants :

- Aménagement du territoire
- TC et intermodalité
- Déplacements doux
- Accessibilité
- Circulation
- Stationnement
- Sécurité routière
- Covoiturage
- Transport et livraisons de marchandises
- Protection de l'environnement

Les actions qui en découlent balayent : un constat, une description, un objectif, des actions associées, un calendrier, un MO, le rôle des acteurs, des indicateurs de suivi et d'évaluation, estimation financière.

DÉMARCHE

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Syndicat | <input checked="" type="checkbox"/> AMO |
| <input checked="" type="checkbox"/> COPIL | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> COTECH | |

- Présence d'un COPIL spécifique au « schéma modes doux »
- Chronologie :
 - 2011 : bilan ancien PDU
 - 2012 : phase diagnostic EIE et EE
 - 2013 : Scénarios-Objectifs-Actions, EE
 - 2014 : Concertation, production du document, EE
 - 2015 : Concertation, enquête, avis, etc.

Éléments forts

Importance du bilan de l'ancien PDU.

PDU affiché comme volontaire mais contenu équivalent à un PDU obligatoire.

L'annexe « schéma modes doux » vient en parallèle du PDU.

PGD de l'agglomération de Bourg-en-Bresse horizon 2020



Bourg-en-Bresse - Ain



Grand Bassin de Bourg-en-Bresse

<https://www.grandbourg.fr/>

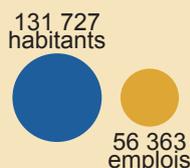


Approuvé en 2009

DONNÉES CLÉS

1 EPCI

74 communes



Organisation territoriale :
PGD élaboré sur 39 communes
de l'ex-CA de Bourg-en-Bresse

**PGD
VOLONTAIRE**

CONTENU DU PGD

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input checked="" type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input type="checkbox"/> Introduction | <input type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input type="checkbox"/> Bilan | <input type="checkbox"/> Annexes |
| <input type="checkbox"/> Diagnostic | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

2 axes → 4 objectifs → 39 actions

**L'ambition politique : fédérer les acteurs pour
une anticipation collective des déplacements**

Les principaux objectifs qui se sont dégagés sont de :

- favoriser la cohérence entre développement urbain et système de déplacements ;
- maîtriser la croissance des trafics automobiles, et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre ;
- inciter à un transfert modal vers les modes alternatifs ;
- développer l'intermodalité ;
- sécuriser les déplacements tous modes.

Les 39 actions sont regroupées selon 4 thématiques : aménagement du territoire, transport individuel, transport public et mobilité douce.

Chaque fiche action reprend les éléments suivants : objectif, description, conditions nécessaires à la réussite, porteur du projet et coordinations, horizon, étapes et avancement, coûts estimés, impacts

DÉMARCHE

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> MO Agglomération | <input checked="" type="checkbox"/> AMO |
| <input type="checkbox"/> COFIL | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> COTECH | |

Travail en collaboration avec acteurs locaux :

- AOT,
- SMSCoT,
- communes,
- exploitant urbain.

Éléments forts

Le PGD s'appuie sur l'Enquête Déplacements Ville Moyenne réalisée sur le bassin de vie des 39 communes.

PGD «Périmouv'» de l'agglomération du Grand Périgueux 2015 - 2020



Périgueux - Nouvelle-Aquitaine



Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux

<https://www.grandperigueux.fr/Deplacements>



Approuvé en 2016

DONNÉES CLÉS

1 EPCI

43 communes

103 565
habitants



45 507
emplois



Organisation territoriale :

Territoire urbain

PGD
VOLONTAIRE

CONTENU DU PGD

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Élaboration et cadre | <input type="checkbox"/> Plan d'actions |
| <input type="checkbox"/> Introduction | <input type="checkbox"/> Mise en oeuvre |
| <input type="checkbox"/> Bilan | <input type="checkbox"/> Annexes |
| <input type="checkbox"/> Diagnostic | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> Enjeux - Objectifs | |

6 thèmes

L'ambition politique : Accroître les modes alternatifs à la voiture

Le PGD est organisé en grands thèmes sur le site Web de l'agglomération. Chaque thème possède sa page Web détaillée :

- Grand Projet : le PEM
- Péribus
- Transports scolaires
- Plate-forme de mobilité MUST
- La Voie Verte
- TER Nouvelle Aquitaine

Sur ces pages Web se trouve le détail de chaque projet, de l'opération d'aménagement si elle existe, du coût et des partenaires.

Ce PGD se concentre sur quelques actions concrètes balayant différents modes de transport. L'affichage est plus territorial que dans un PDU, et réellement destiné aux usagers. Les informations y sont synthétiques et destinées au grand public (exemple La Voie Verte).

DÉMARCHE

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> MO Agglomération | <input type="checkbox"/> AMO |
| <input type="checkbox"/> COFIL | <input checked="" type="checkbox"/> CA du Grand Périgueux |
| <input type="checkbox"/> COTECH | |

Pas de détail concernant la méthodologie.

Éléments forts

Temporalité plus courte qu'un PDU.

La plate-forme MUST (Mobilité Urbaine et Sociale de Trajectoire) a été créée pour recenser et analyser les différentes offres et initiatives locales en matière de déplacements.

<https://www.plateforme-must.fr/>

Volet Déplacements du PLU de Bordeaux Métropole horizon 2020



Bordeaux - Gironde



Bordeaux Métropole

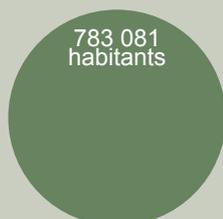
<https://www.bordeaux-metropole.fr/>



Approuvé en 2016

DONNÉES CLÉS

1 EPCI
→
28 communes



Organisation territoriale :

Métropole

POA
OBLIGATOIRE

CONTENU DU PLU LIÉ AU POA

- Justifications
- PADD
- POA Mobilités
- Règlement

4 orientations → 30 axes

L'ambition politique : repenser notre modèle de mobilité en cherchant à promouvoir une mobilité individuelle et collective plus durable

Orientations :

- organiser une métropole apaisée,
- conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité,
- favoriser les changements de comportement : passer d'une pratique mono-modale à un univers multimodal,
- mettre le développement durable au centre du projet de mobilité.

Chaque axe est décliné en mesures/actions. Un tableau récapitule les actions, le pilote, les partenaires et l'échéance (court, moyen, long terme).

Pour chaque orientation, un schéma d'articulation des actions est élaboré ainsi qu'un tableau récapitulatif (échéance, chiffrage prévisionnel, indicateurs).

DÉMARCHE

- MO Métropole
- COFIL
- COTECH
- AMO
- _____

Ateliers de coproduction urbaine avec :

- élus,
- techniciens,
- communes,
- partenaires.

Concertation avec la population dans le cadre de la démarche PLU.

Éléments forts

Le PLU de la métropole porte, dans un même document, les enjeux locaux de l'urbanisme, de l'habitat et des déplacements.

4 / ANNEXES

Évolutions législatives de 1982 à 2019	30
Quel document élaborer à l'échelle du département ?.....	34
Contenu et Procédure d'un PDM.....	35
Contenu et Procédure d'un PDM simplifié.....	38
Contenu et Procédure d'un document type PGD	39
Les compétences de l'AUTB	40

Évolutions législatives de 1982 à 2019

1982

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) sont créés avec la **loi d'orientation des transports intérieurs**, dite LOTI, en 1982. C'est avec cette loi que naît le concept d'autorité organisatrice des transports (AOT) qui est en charge d'organiser les transports sur son périmètre.

Les PDU n'ont alors pas de caractère obligatoire ; le contenu et la procédure sont peu définis.

1996

En 1996, la **loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie**, dite LAURE, renforce la portée des PDU. À travers l'organisation des transports, les documents vont servir d'outils de lutte contre la pollution de l'air. La LAURE rend les PDU obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et vient affiner le contenu du document avec six orientations :

1. diminution du trafic automobile,
2. développement des transports collectifs,
3. aménagement et exploitation du réseau de voirie,
4. organisation du stationnement public,
5. transport et livraison des marchandises,
6. et encourager les entreprises et collectivités à favoriser l'usage par leur personnel des transports collectifs et du covoiturage.

L'objectif des PDU est d'atteindre l'équilibre entre les besoins de mobilité et d'accessibilité et la protection de l'environnement et la santé.

Le PDU, avec cette loi, est lié avec la planification urbaine notamment avec les actions en matière de stationnement privé, d'aires de stationnement et minima de stationnement pour les véhicules non motorisés qu'il peut imposer aux documents d'urbanisme locaux.

Cette loi impose également que les PDU soient compatibles avec les plans de lutte contre la pollution : le plan régional de la qualité de l'air (PRQA) et le plan de prévention de l'atmosphère (PPA).

2000

La **loi solidarité et renouvellement urbains** (SRU) de 2000 apporte de profonds bouleversements dans les droits de l'urbanisme et du logement. Les documents d'urbanisme sont redéfinis : création des plans locaux d'urbanisme (PLU), en remplacement des plans d'occupation des sols, et des schémas de cohérence territoriale (SCoT) en lieu et place des anciens schémas directeurs.

La loi SRU vient renforcer les PDU sous plusieurs angles : la procédure en élargissant les personnes publiques associées à l'élaboration, le contenu avec un 7^e objectif « amélioration de la

sécurité de tous les déplacements » et le renforcement des autres objectifs et la mise en œuvre du document avec l'introduction d'un aspect programmatique.

En quelques mots, la loi SRU renforce la cohérence entre transport et urbanisme, prend en compte la sécurité routière, affirme le caractère programmatique du document et précise les procédures (notamment pour la révision du PDU).

2004

À partir de 2004, avec l'**ordonnance relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes**, les PDU sont soumis à évaluation environnementale. Cette démarche, intégrée dès le processus de planification, permet d'évaluer les effets des actions et orientations du PDU sur l'environnement. Tout au long de la procédure d'élaboration du document, une démarche itérative est menée afin de prendre des décisions ayant le moins d'impacts sur l'environnement et, le cas échéant, de prévoir les mesures éventuelles pour les éviter, les réduire ou les compenser. En soumettant chaque PDU à évaluation environnementale, l'objectif principal est d'anticiper et réduire les impacts de la politique de transport sur l'environnement.

Le contenu et la procédure de l'évaluation environnementale sont cadrés par le code de l'environnement. Le rapport environnemental est une partie spécifique d'un PDU.

2005

En 2005, le rôle du PDU est affirmé pour rendre accessible la chaîne du déplacement à l'ensemble des personnes à mobilité réduite dans la **loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**, dite loi « Handicap ».

Cette loi comporte notamment des dispositifs de planification pour assurer la mise en accessibilité des transports et de la voirie avec : le schéma directeur d'accessibilité (SDA) et le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE). Les mesures du PDU peuvent porter tant sur le transport que sur la voirie, c'est donc un document stratégique à articuler avec ces deux schémas sectoriels leur conférant ainsi une portée juridique plus forte.

La loi « Handicap » ajoute un nouvel objectif au PDU pour l'amélioration de l'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite et crée une annexe accessibilité qui indique « *les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite* ».

2009

2010

Les lois **Grenelle I et II** (en 2009 et 2010) viennent également modifier le contenu du PDU notamment en prenant en compte les nouvelles mobilités et renforcer les liens entre la planification et l'environnement.

La loi prévoit de nouveaux dispositifs d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) : au moment de l'élaboration du PDU (de manière prospective) et pendant son application (évaluation à 5 ans).

Les lois Grenelle créent également les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) qui peuvent valoir PDU et plans locaux de l'habitat (PLH) sous certaines conditions. Concernant le volet environnement, les plans climat énergie territoriaux (PCET) sont créés ainsi que les schéma régionaux climat air énergie (SRCAE) qui intègrent les PRQA.

2014

En 2014, **la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles** (MAPTAM) apporte des évolutions en termes de compétences et de nouveaux documents stratégiques. C'est la région qui est désignée comme chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport. Elle a la charge de l'élaboration du schéma régional de l'intermodalité (SRI). L'objectif de ce schéma est de favoriser la coordination entre les collectivités territoriales sur l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. Les PDU doivent être compatibles avec le SRI.

C'est également avec la loi MAPTAM que naissent les autorités organisatrices de la mobilité (en remplacement des AOT).

2015

La loi portant **nouvelle organisation territoriale de la République** (NOTRe) de 2015 crée le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) qui se substitue notamment aux SRCAE et SRI.

Dans le prolongement des modifications de la loi MAPTAM sur les AOM, la loi NOTRe crée le ressort territorial en remplacement du PTU, permettant ainsi aux AOM d'organiser du transport non urbain sur leur territoire.

2015

La même année, la **loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte** (TECV) remplace les PCET par les plans climat air énergie territoriaux (PCAET). Elle rend obligatoire l'élaboration de plans de mobilité pour les entreprises (regroupant au moins 100 salariés sur le même site) par les employeurs.

Cette loi crée également les plans de mobilité rurale (PMRu) ainsi l'ensemble du territoire national peut être potentiellement couvert par un document local de planification des déplacements (PDU, plan global de déplacements ou PMRu). Les PMRu sont mis en œuvre par la structure en charge de l'élaboration du SCoT ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR).

2019

Depuis la LOTI, les liens entre planification, transport et environnement se sont accentués. La loi d'orientation des mobilités (LOM), en 2019, va poursuivre les évolutions dans ce sens tout en réformant en profondeur le cadre général des politiques de mobilité. Les objectifs des PDU ont été renforcés afin de tenir compte des enjeux :

- de mobilité solidaire : cohésion sociale et territoriale,
- de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, de prise en compte de la biodiversité,
- de limitation de l'étalement urbain,
- de développement des mobilités partagées et des mobilités actives (volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables),
- de logistique (schéma de desserte fluviale ou ferroviaire),
- de mobilités scolaires.

Quel document élaborer à l'échelle du département ?

À l'heure actuelle, trois types de documents peuvent être élaborés par le SMTC :

- un plan de mobilités (même si celui-ci n'est pas obligatoire)
- un plan de mobilités simplifié
- un autre document permettant de planifier sa compétence (plan global de déplacements, charte, feuille de route, contrat, etc.)

L'élaboration d'un PDM, même si elle s'inscrit dans le cadre d'une démarche volontaire de la part du SMTC 90, doit respecter le cadre fixé notamment par le code des transports en termes de contenu et de procédure.

L'élaboration d'un PDM simplifié, démarche facultative, est codifiée. Cette démarche apporte de la souplesse car son contenu et sa procédure sont moins lourds à mettre en œuvre que ceux liés au PDM. La procédure comporte une phase d'association avec des personnes publiques associées et une phase de consultation avec le public.

A contrario, l'élaboration d'un autre document tel qu'un PGD (comme le contrat de mobilité de 2008) apporte une réelle liberté dans le contenu et la procédure car ni l'un ni l'autre ne sont codifiés. C'est l'AOM qui décide du contenu, d'associer ou non des personnes publiques ou de concerter avec la population.

Le PDM a une portée juridique et s'inscrit dans la hiérarchie des normes. Les deux autres documents (PDM simplifié et PGD) n'ont pas de réelle portée juridique. Ils ne sont donc ni liés aux documents de planification locale (PLU, PLUi) ni opposables aux actes administratifs des communes et gestionnaires routiers.

Contenu et procédure d'un PDM

Contenu d'un PDM

Le contenu et la procédure du PDM sont codifiés dans le code des transports aux articles L.1214-1 et suivants et R.1214-1 et suivants.

À partir du 1er janvier 2021, les textes concernant les plans de mobilités entreront en vigueur et remplaceront ceux afférents aux plans de déplacements urbains.

Le PDM doit déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'AOM. Il doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire et des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Le PDM vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au secteur des transports, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le PDM vise à assurer :

1. l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès et la protection de l'environnement et de la santé ;
2. le renforcement de la cohésion sociale et urbaine (amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses et ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des PMR) ;
3. l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements (dont le suivi des accidents impliquant au moins 1 piétons, cycliste ou utilisateur d'engin de déplacement personnel (EDP)) ;
4. la diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
5. le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
6. l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transports et des mesures d'information sur la circulation ;
7. l'organisation du stationnement ;
8. l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
9. l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques, et l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, ainsi que l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveaux ;
10. l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;

11. la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Le PDM doit comprendre un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des PEM et des entrées de villes. Il définit aussi les outils pour accroître les informations à destination des piétons et cyclistes.

Le PDM comporte une étude qui évalue les émissions de GES et de polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire du ressort territorial de l'AOM.

Le PDM est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il doit également comporter un calendrier des décisions et réalisations des mesures concernant le renforcement et la cohésion sociale et territoriale (point 2).

Il comporte une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de TC aux PMR.

Un observatoire des accidents impliquants au moins un piéton ou un cycliste doit être mis en place pour effectuer le suivi des accidents mentionnés au point 3.

Le PDM doit faire l'objet d'une évaluation environnementale dont le contenu est précisé à l'article R.122-20 du code de l'environnement.

Procédure pour l'élaboration d'un PDM

Le PDM est élaboré à l'initiative de l'AOM. Plusieurs personnes publiques sont associées à la démarche : État, région, département, gestionnaire d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du PDM, président du SMSCoT.

À leur demande, les représentants des professions et usagers des transports, des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les CCI, les associations agréées de protection de l'environnement sont consultées sur le projet.

Le PDM est arrêté par l'organe délibérant de l'AOM. Il est ensuite soumis aux conseils municipaux, départementaux, régionaux, aux AOM limitrophes et aux autorités administratives compétentes de l'État qui ont trois mois pour formuler un avis. Si l'avis n'est pas transmis dans ce délai, il est réputé favorable.

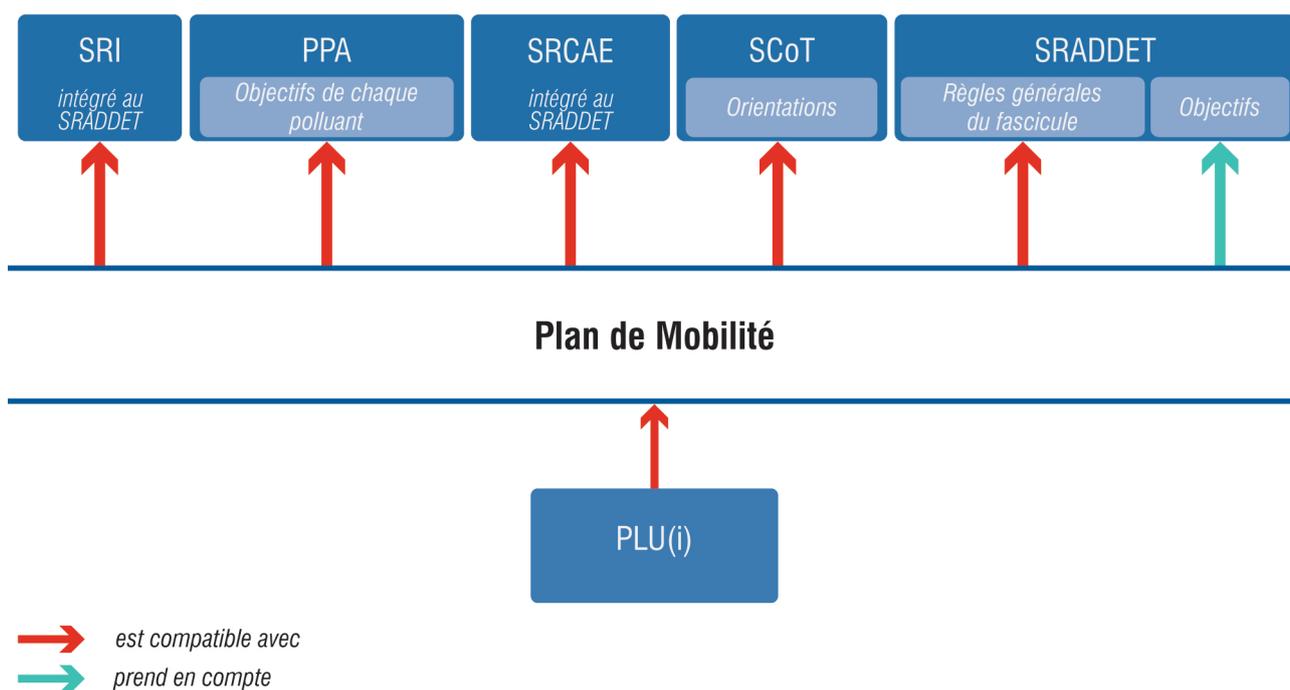
Le PDM assorti des avis des personnes consultées est soumis à enquête publique.

Après d'éventuelles modifications pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le PDM est approuvé par l'organe délibérant de l'AOM.

Le PDM doit faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans, et il est procédé à une révision si cela s'avère nécessaire.

Le PDM est un document de planification qui s'insère au sein de divers documents. Il doit, en effet, être compatible avec des documents qui lui sont supérieurs, à l'exemple du SRADDET, et d'autres documents doivent être compatibles avec lui (à l'exemple des documents d'urbanisme locaux). Le schéma ci-dessous résume cette hiérarchie des normes propre au PDM.

Plan de Mobilité et hiérarchie des normes



PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)
PPA : Plan de Prévention de l'Atmosphère
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE : Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
SRI : Schéma régional de l'intermodalité

AUTB, 2019

Contenu et procédure d'un PDM simplifié

Contenu d'un PDM simplifié

Dès l'entrée en vigueur de la LOM, les autorités organisatrices des mobilités peuvent s'engager dans l'élaboration d'un PDM simplifié (cf. article L.1214-36-1 du code des transports).

Le PDM simplifié doit déterminer les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises tant à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Il doit tenir compte de la diversité territoriale des composantes du territoire et des besoins de la population afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.

Le PDM simplifié doit couvrir l'intégralité du ressort territorial de l'AOM.

Si des plans de mobilité employeur existe sur le territoire de l'AOM, le PDM simplifié les prend en compte.

Procédure pour l'élaboration d'un PDM

Le projet de PDM simplifié est arrêté par l'organe délibérant de l'AOM. Il est soumis pour avis aux conseils municipaux, départementaux, régionaux et aux AOM limitrophes. Lorsque le territoire est couvert par une ou plusieurs communes de montagne (cas du Territoire de Belfort), le PDM simplifié est également soumis pour avis au comité de massif.

Le projet de PDM simplifié ainsi que les éventuels avis recueillis sont soumis à une procédure de participation du public. Cette procédure est moins lourde qu'une enquête publique, son contenu et ses modalités sont définies à l'article L.123-193-1 du code de l'environnement.

Après cette phase, le PDM simplifié peut être modifié pour tenir compte des avis des personnes publiques et de la population. Il est ensuite approuvé par l'organe délibérant de l'AOM.

Des précisions concernant le contenu et la procédure du PDM simplifié seront probablement apportées par décret en Conseil d'État (cf. article L.1214-36-2 du code des transports).

Contenu et procédure d'un PGD

Contenu et procédure d'un PGD

Le contenu et la procédure d'un document définissant la politique globale des déplacements d'un territoire ne sont pas codifiés. Un tel document peut prendre différentes formes : rapport, contrat, charte, etc. Il peut être menée par une collectivité sur tout ou partie de son territoire ou par une AOM sur tout ou partie de son ressort territorial.

Aucune association avec des personnes publiques ou une participation du public n'est obligatoire.

Lorsqu'une instance compétente en matière de mobilités s'engage dans une telle démarche, c'est donc elle qui en fixe les modalités.

La présente étude des PDU en France a montré l'intérêt d'associer différents partenaires à une démarche de planification des mobilités. Les acteurs du territoire (collectivités locales notamment) et l'association de la population porte notamment ses fruits sur la mise en œuvre effective d'un plan global de déplacements.

Les compétences de l'AUTB au service du SMTC

L'AUTB est un organisme public d'étude et de réflexion, au service du développement du Territoire de Belfort depuis 1978. Elle est un outil d'aide à la décision, utile par sa proximité, sa réactivité et sa connaissance fine du terrain.

La complémentarité des métiers est nécessaire pour intégrer les multiples facettes de l'aménagement du territoire. L'équipe comprend urbanistes, géographes, architectes, juristes, écologues et autres spécialistes des transports, de l'habitat, des questions sociales et du traitement de l'information.

Le partenariat pour l'élaboration d'un document planifiant les mobilités peut s'appuyer sur diverses compétences telles que notamment : l'élaboration d'un diagnostic (allant au-delà de la thématique mobilités), l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'animation et la concertation de la démarche, l'imbrication des politiques de mobilités terrifortaines vis-à-vis des documents de planification locale et études urbaines.

La mobilité des personnes et des marchandises étant un sujet transversal, la pluridisciplinarité de l'AUTB prend tout son sens et vient se placer en appui du SMTC 90.

5 / LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADEME	: Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AMO	: Assistant à Maîtrise d'Ouvrage
AOM	: Autorité Organisatrice des Mobilités
AOT	: Autorité Organisatrice des Transports
AUTB	: Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort
BANATIC	: Base Nationale sur l'Intercommunalité
CCI	: Chambre de Commerce et d'Industrie
CEREMA	: Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
COFIL	: Comité de pilotage
COTECH	: Comité technique
EDP	: Engin de Déplacement Personnel
EDVM	: Enquête Déplacements Villes Moyennes
EMD	: Enquête Ménage Déplacements
EPCI	: Établissement Public de Coopération Intercommunale
GES	: Gaz à Effet de Serre
LAURE	: Loi sur l'Air et sur l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
LOTI	: Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
MAPTAM	: Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
NOTRe	: Nouvelle Organisation Territoriale de la République
PAVE	: Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces publics
PCAET	: Plan Climat Air Énergie Territoriaux
PCET	: Plan Climat Énergie Territoriaux
PDM	: Plan de Mobilités
PDU	: Plan de Déplacements Urbains
PETR	: Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
PGD	: Plan Global des Déplacements
PLH	: Programme Local de l'Habitat
PMNFC	: Pôle Métropolitain du Nord Franche-Comté
PMru	: Plan de Mobilités Rurale
POA	: Programme d'Orientations et d'Actions
PRQA	: Plan Régional de la Qualité de l'Air

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

SMTC 90 : Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

TC : Transports en commun

TCSP : Transports en commun en Site Propre

TdB : Territoire de Belfort

TECV : Transition Énergétique pour la Croissance Verte

SUITES A DONNER :

Établir le bilan du contrat de mobilité 2008

Réaliser un pré-diagnostic des mobilités territoriales

Illustrations copyright AUTB 2019/2020 sauf mentions
contraires

