

Boîte à outils Plans de mobilité

Des synthèses pour élaborer ou réviser un Plan de mobilité

Rapport d'étude

mars 2026

Le Cerema¹, référent public en aménagement, accompagne l'État, les collectivités et les entreprises pour adapter les territoires au changement climatique.

Il joue un rôle clé dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques publiques nationales et de projets territoriaux adaptés au climat de demain dans 6 domaines d'activité : aménagement et stratégies territoriales, bâtiment, mobilités, infrastructures de transport, environnement et risques, mer et littoral.

Avec des équipes multidisciplinaires et 27 implantations sur les territoires de l'Hexagone et des Outre-mer, le Cerema dispose d'une approche globale pour conseiller, innover et fédérer.

www.cerema.fr

¹ Le Cerema est un établissement public relevant des ministères chargés de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique

Boîte à outils plans de mobilité (PDM)

Des synthèses pour élaborer ou réviser un plan de mobilité

Auteur :

Responsable du rapport

Mathias GENT – Département MEPS – Unité Politiques et services de mobilité

Direction territoires et villes, 2, rue Antoine Charial, 69003 LYON

Tél. : +33(0)7 62 70 72 49

Courrier : mathias.gent@cerema.fr

Rédacteurs :


Gilles Bentayou (Cerema Centre-Est)

Emmanuel Perrin (Cerema Centre-Est)

Nathalie Pitaval (Cerema Hauts-de-France)

Références

N° d'affaire / NOVA : 26-TV-0155

Nom	Service	Rôle et fonction	Date et Visa
Mathias Gent	MEPS, DTec TV	Responsable du rapport	30/4/26 

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Plans de mobilité (PDM)	
Evolution	
Concertation	
Evaluation	
Solutions de substitution raisonnables	

Statut de communication de l'étude

Tous les livrables produits sur SCSP (subvention pour charge de service public) doivent être publiés en ACCÈS LIBRE.

Seules les exceptions figurant au CRPA (Code des relations entre le public et l'administration) peuvent limiter cette ouverture. Ces exceptions concernent uniquement les études réalisées pour tiers dont le contrat mentionne des restrictions de diffusion limitées dans le temps, ou préparant une décision administrative.

Les livrables CONFIDENTIELS (expertise judiciaire, sûreté de l'État, présence de données personnelles) ne sont pas capitalisés dans CeremaDoc, mais doivent être archivés selon la procédure d'archivage du Cerema.

Sur la base de ces informations, il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude :

- Accès libre** : document accessible au public sur internet
- Accès restreint** : document accessible uniquement aux agents du Cerema

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire CeremaDoc, via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

Contexte et objet de l'étude

Dans le cadre du règlement européen (UE) n°2024/1679 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), les plans de mobilité (PDM) des 42 "nœuds urbains" français sont tenus à de nouvelles exigences. Afin de soutenir cette évolution, un programme national de soutien aux PDM des 42 AOM concernées a été lancé par le Ministère des Transports et le Cerema. Il a notamment pour objectif de conforter les PDM sur différents volets thématiques. La connaissance issue de cette démarche a également vocation à être partagée avec l'ensemble des AOM susceptibles d'engager une démarche d'élaboration ou de révision de PDM.

A cette fin, le Cerema propose des synthèses de connaissances et d'analyse. Elles sont destinées à constituer progressivement les fiches une boîte à outils sur les PDM. Les quatre premières font l'objet de ce rapport.

SOMMAIRE

Introduction.....	8
1 Du Plan de déplacements urbains au Plan de mobilité : quelles évolutions ?.....	9
2 La concertation dans les Plans de mobilité	17
2.1 De la concertation institutionnelle à la participation citoyenne dans l'élaboration des Plans de mobilité	17
2.2 Les aspects juridiques de la concertation préalable	30
3 Le stationnement : sa prise en compte dans les Plans de mobilité	33
4 Les « solutions de substitution raisonnables »	46
5 Bibliographie	53

INTRODUCTION

Le programme national d'accompagnement des Plans de mobilité (PDM), piloté par la DGITM et le Cerema, comprend différents volets. Un réseau des 42 « nœuds urbains du réseau RTE-T a été créé en 2025. Des événements réguliers sont mis en œuvre, sous forme de webinaires et de réunions en présentiel : les « Temps forts Réseau » et les « Focus RTE-T », réservés aux nœuds urbains ; et les « Flash réseau » pour approfondir des thématiques de fond, qui sont accessibles à toutes les AOM qui élaborent ou mettent en œuvre un PDM.

Les Flash réseau sont consacrés à des volets thématiques des PDM, qui ont été choisis en particulier pour répondre aux besoins et attentes des AOM. Ces volets thématiques font l'objet de synthèses, accessibles à tous. Elles seront à terme éditées sous formes de fiches, qui constitueront la boîte à outils pour les PDM.

Les quatre premières synthèses réalisées en 2025 et 2026 font l'objet d'une première production dans le cadre de ce rapport, et font le point sur les sujets suivants :

- **Du plan de déplacements urbains au plan de mobilité : quelles évolutions ?**

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (loi LOM) a fait évoluer les *plans de déplacements urbains* en *plans de mobilité*, leur a conféré de nouveaux objectifs à satisfaire et a fait légèrement évoluer certaines dispositions relatives à leur élaboration. Sont présentées ici les principales évolutions qui marquent ce passage du PDU au PDM.

- **De la concertation à la participation citoyenne dans l'élaboration des plans de mobilité, ainsi qu'une note sur les aspects juridiques de la concertation préalable ;**

Cette fiche revient sur le cadre réglementaire concernant les diverses obligations de « consultation » au cours de l'élaboration d'un PDM. Elle souligne l'intérêt et les enjeux d'une participation citoyenne qui aille au-delà de ce cadre juridique. Elle propose enfin des outils et des recommandations illustrées d'exemples de démarches récentes menées par des autorités organisatrices qui ont fait le choix d'une réelle ambition en la matière.

- **Le stationnement : sa prise en compte dans les PDM ;**

Les mesures relatives au stationnement font partie des éléments incontournables d'un plan de mobilité. Les autorités organisatrices de la mobilité disposent de réelles marges de manœuvre pour faire du stationnement un véritable levier des politiques de mobilité qu'elles souhaitent mettre en œuvre. Cette fiche présente des exemples particulièrement intéressants de traitement des exigences légales portant sur le stationnement dans un plan de mobilité.

- **Les "solutions de substitution raisonnables".**

Les "solutions de substitution raisonnables" sont un élément obligatoire de la démarche d'évaluation environnementale qui s'applique également au PDM. Après un rappel du contenu de cette exigence, sont proposés des exemples de sa prise en compte dans différents plans approuvés.

La fiche "**Élaborer un schéma de desserte fluviale intégré au plan de mobilité**", éditée en 2025 par le Cerema indépendamment du programme national de soutien, aura également vocation à faire partie à terme de la boîte à outils sur le PDM (cf. infra « Bibliographie »).

1 DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS AU PLAN DE MOBILITE : QUELLES EVOLUTIONS ?

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (loi LOM) a fait évoluer les *plans de déplacements urbains* en *plans de mobilité*. Mais du PDU au PdM, le changement ne se résume pas à une nouvelle dénomination : la LOM a conféré à ces documents de nouveaux objectifs à satisfaire et a fait légèrement évoluer certaines dispositions relatives à leur élaboration. Cette fiche présente les principales évolutions qui marquent ce passage du PDU au PdM.

➤ De la LOTI à la LOM : quarante ans de planification des déplacements en France

Voilà plus de quarante ans que la France s'est dotée de documents de planification de la mobilité à l'échelle des agglomérations urbaines. Les premiers plans de déplacements urbains (PDU) ont été introduits en 1982 par la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Une quarantaine de PDU « pionniers » avaient été lancés suite à cette innovation. Depuis, les différentes évolutions juridiques ont réaffirmé l'intérêt de ces démarches de planification, les ont enrichies et ont contribué à leur diffusion :

- La loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE) a rendu les PDU obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) a renforcé leur caractère prescriptif et établi des liens juridiques articulant les PDU aux autres démarches de planification territoriale ;

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 a conforté le rôle de la planification des mobilités : le plan de mobilité (PdM) succède au plan de déplacements urbains, et le plan de mobilité *simplifié* offre aux autorités organisatrices des territoires ruraux et des villes moyennes un outil adapté à leurs besoins. Malgré quelques évolutions présentées ci-après, l'esprit général des PDU demeure et le PdM est aujourd'hui, comme l'était hier le PDU, le document cadre de la politique des grandes agglomérations en matière de mobilité des personnes et des marchandises.

➤ Qui peut faire un PdM ? Qui doit faire un PdM ? Un principe de continuité avec les anciennes dispositions qui concernaient les PDU

La LOM a globalement repris pour les PdM les dispositions relatives aux collectivités ou autorités publiques concernées par l'élaboration des PDU, précisant ainsi qui peut élaborer un PdM. Un PdM est élaboré et **mis en œuvre par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur son ressort territorial**, de manière obligatoire dans certains cas ou bien de manière volontaire. Seule exception à cette règle, la compétence d'un **établissement public de SCoT** peut être élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité couvrant l'ensemble de son périmètre, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité situées sur son territoire (articles L1214-18 à 20 du Code des transports).

Comme pour les PDU auparavant, certaines AOM sont **soumises à obligation** d'élaborer un PdM. Il s'agit de celles dont les ressorts territoriaux **sont inclus dans (ou recoupent les) agglomérations de plus de 100 000 habitants**. Cette disposition n'est pas toujours clairement comprise : ce n'est pas la population de l'AOM qui est le critère explicatif de l'obligation d'élaborer un PdM, mais le fait que le ressort territorial de l'AOM soit inclus dans ou recoupe le périmètre d'une agglomération au sens de l'INSEE. En d'autres termes, il suffit qu'une seule commune du ressort territorial d'une AOM soit incluse dans une agglomération de plus de 100 000 habitants pour que cette AOM soit soumise à obligation d'élaborer un PdM, et ce quelle que soit sa population. Ainsi, au sud de l'agglomération lyonnaise,

Vienne Condrieu Agglomération est soumise à l'obligation d'élaborer un PdM : bien que sa population soit inférieure à 100 000 habitants (autour de 90 000), des communes de son ressort territorial sont incluses dans l'unité urbaine de Lyon, ce critère justifiant l'obligation. Un arrêté daté du 22 décembre 2021 établit la liste de ces agglomérations de plus de 100 000 habitants. Si la LOM a globalement repris ce principe d'obligation d'élaboration d'un PdM, elle a toutefois créé **deux régimes d'exemption** (article L1214-3 du Code des transports) :

- **Les communautés de communes** dont le périmètre est inclus dans (ou recoupe) celui d'une agglomération de plus de 100 000 habitants ne sont plus soumises à obligation d'élaboration d'un PdM (alors que c'était le cas auparavant) ;
- **Les régions AOM locales**, c'est-à-dire sur le territoire de communautés de communes qui n'ont pas souhaité prendre la compétence AOM, ne sont pas non plus soumises à cette obligation.

État des lieux des PdM / PDU obligatoires au 1^{er} décembre 2025

Parmi les AOM françaises, 83 sont soumises à l'obligation de disposer d'un plan de mobilité. L'état des lieux des différentes démarches à fin 2025 permet de mettre en évidence quatre tendances qui témoignent d'un réel engagement de la très grande majorité d'entre elles :

- 1) *À ce jour, 90 % de ces AOM disposent d'un document de planification approuvé ou en cours d'élaboration ;*
- 2) *Un tiers (environ) de ces AOM est actuellement en train d'élaborer ou de finaliser son document de planification ;*
- 3) *18 PdM ont été approuvés fin 2025 ;*
- 4) *Parmi ces 83 AOM soumises à obligation, une sur cinq environ a opté pour un document intégrateur en ayant fait le choix d'un PLUi tenant lieu de PDU ou de PdM.*

➤ De nouvelles ambitions pour les PdM, qui s'assortissent de nouvelles obligations

La LOM a précisé l'ambition générale des PdM, en insistant sur leur dimension territoriale et en confortant leur ambition environnementale. L'article L1214-1 du Code des transports, le premier des articles décrivant les PdM, comporte désormais deux nouveaux paragraphes porteurs de cette double ambition :

« Le plan de mobilité détermine 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'autorité organisatrice de la mobilité.

*Il est élaboré par cette dernière **en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population**, en lien avec les **collectivités territoriales limitrophes**.*

*Le plan de mobilité vise à contribuer à la **diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports**, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la **lutte contre la pollution de l'air** et la **pollution sonore** ainsi qu'à la **préservation de la biodiversité**. »*

(Article L1214-1 du Code des transports)

De manière plus précise, la LOM a également complété la liste des objectifs que devaient initialement poursuivre les PDU. Les PDU devaient auparavant assurer onze objectifs listés par le Code des transports. Ces objectifs étaient tantôt transversaux (renforcement de la cohésion sociale et territoriale, amélioration de la sécurité des déplacements...), tantôt davantage sectoriels et recouvrant les différents domaines du champ de la mobilité (développement des transports collectifs, des modes actifs, organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération, etc.). L'un de ces objectifs était certainement l'objectif central des PDU : **la diminution du trafic automobile** et le développement des

usages partagés des véhicules à moteur. La LOM a **réaffirmé cet objectif socle**, et a repris la liste antérieure en l'amendant et en la complétant (article L1214-2).

En ce qui concerne les grands objectifs transversaux, les principaux ajouts mettent l'accent sur les mobilités actives, sur la diversité des territoires (territoires ruraux, quartiers de la politique de la ville) ou encore sur la lutte contre l'étalement urbain. Ainsi, les PdM doivent désormais viser à :

- « Assurer l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, en tenant compte des **limitations de l'étalement urbain prévues au sein des plans locaux d'urbanisme** et plans locaux d'urbanisme intercommunaux » (article L1214-2, § n°1) ;
- « L'amélioration de l'accès aux services de mobilité des **habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville**, ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite » (§ n°2).

Parmi les objectifs sectoriels modifiés par la LOM, des précisions ont été apportées concernant le **stationnement**, pour favoriser le stationnement des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ou bénéficiant du label autopartage, ou pour préciser la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes (§ 7 et 7 bis). De même, les PdM doivent désormais assurer l'amélioration des **mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires**, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives (§ n°9 bis).

Autre apport substantiel de la LOM, les PdM ont également vocation à traiter spécifiquement des sujets relatifs aux passages à niveau et à la continuité des itinéraires pour les modes actifs.

Ainsi :

- Le PdM vise à assurer **l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau**, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire (§ n°9 ter) ;
- La LOM a ajouté une obligation pour les PdM, celle de comprendre un **volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons**. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Il définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied (article L1214-2-1). Les PdM récents traitent généralement, dans leurs plans d'actions, l'ensemble de ces thématiques relatives à la continuité et à la sécurisation des modes actifs.

Enfin, le PdM peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un **schéma de desserte fluviale ou ferroviaire pour les flux de marchandises et de passagers**.

Au sujet de la mobilité liée aux établissements scolaires, le PdM du Grand Annecy (2022) propose une action qui combine aménagement de l'espace et animation : cette action prévoit des aménagements de voirie et d'espaces publics favorables aux modes actifs autour des établissements, ainsi que des mesures d'accompagnement des élèves et des communautés éducatives vers la pratique de mobilités alternatives à l'automobile, notamment au moyen de plans de déplacements d'établissements scolaires.

Concernant les conditions de franchissement des passages à niveau, le PdM du Grand Besançon (adopté en juillet 2025) définit des critères de priorisation, en mettant l'accent sur les passages à niveaux empruntés par les lignes de transport scolaire et ceux recevant un fort flux de piétons ou de cyclistes. Il préconise également l'aménagement de bandes cyclables ou de pistes cyclables pour dégager un espace sécurisé d'attente à côté des véhicules à l'arrêt. Le nombre de passages à niveaux améliorés est l'un des indicateurs de suivi proposés pour cette action relative à la sécurisation des lieux à enjeux.

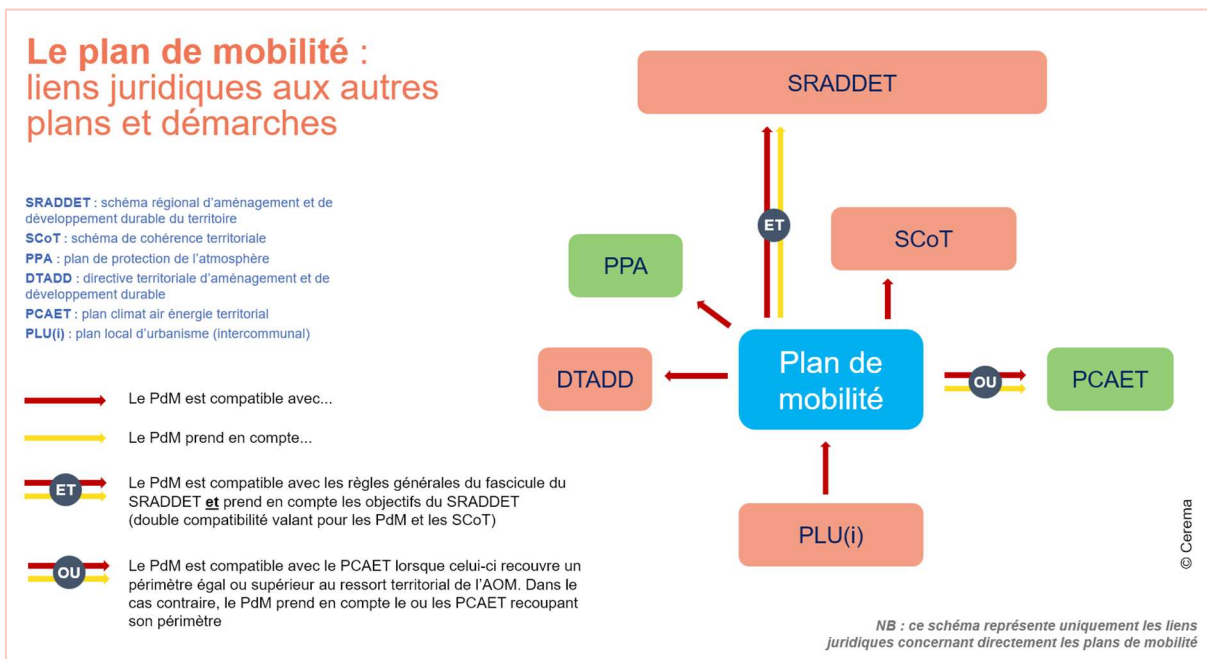
- Un régime de compatibilité juridique globalement inchangé avec les autres documents et démarches de planification

Un PdM est un document qui s'inscrit dans une hiérarchie des documents et démarches de planification, qui implique des relations de compatibilité ou de prise en compte selon les cas. La LOM a **globalement maintenu le régime de compatibilité « ascendante »** du PdM avec les SCoT, le SRADDET, la DTADD et le PPA² lorsque ces documents existent. Le lien au SRADDET est dual puisque le PdM doit *prendre en compte* les objectifs et *être compatible* avec les règles du SRADDET. La LOM a cependant ajouté un **lien juridique avec le ou les PCAET** en vigueur sur le ressort territorial de l'AOM, lien qui s'exprime de manière différenciée selon la situation :

- Le plan de mobilité doit être compatible avec le PCAET lorsque ce dernier recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'AOM ;
- Il doit uniquement prendre en compte le ou les PCAET lorsque celui-ci ou ceux-ci ne recouvre(nt) qu'une partie du ressort territorial de l'AOM concernée.



Les liens juridiques entre les PdM et les autres plans et démarches tels que prévus par l'article L1214-7 du Code des transports peuvent être synthétisés dans le schéma ci-après.



Par ailleurs, un PdM, comme un PDU auparavant, est aussi un **document générateur d'obligations** à l'égard des PLU(i) et de certains actes administratifs :

- Un PdM délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports public réguliers permettent de limiter ou de supprimer les obligations imposées par les documents d'urbanisme en matière de **création d'aires de stationnement** (article L1214-4) ;

² Respectivement : schéma de cohérence territoriale, schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, directive territoriale d'aménagement et de développement durable, plan de protection de l'atmosphère.

- Un PdM est un document opposable aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement et aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier, ainsi qu'aux décisions prise par les autorités en charge de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le ressort territorial de l'AOM (articles L1214-5 et 6).

Quid des PLUi « intégrateurs » ?

La loi d'orientation des mobilités a conservé la possibilité, introduite par la loi n°201-788 portant engagement national pour l'environnement du 12 Juillet 2010 et par la loi ALUR n°2014-366 du 24 mars 2014, qu'un **PLUi tiennent lieu de PdM** : ce cas est envisageable dès lors que le PLUi est élaboré par un EPCI qui est également autorité organisatrice des mobilités. Dans ce cas, le contenu d'un PdM se retrouve dans les différentes parties du PLUi : rapport de présentation, PADD, OAP mobilités, programme d'orientations et d'actions (POA) mobilité, règlement.

Récemment, les agglomérations de Thonon-les-Bains, Nancy, Perpignan, Caen, Beauvais, par exemple, ont fait le choix d'un document intégrateur en élaborant chacune un plan local d'urbanisme intercommunal habitat mobilités : leur PLUi tiendra lieu à la fois de PdM et de programme local de l'habitat.

(articles L151-44 et 45 du Code de l'urbanisme)

- Pour l'élaboration du document, les mêmes points de passage obligés, mais un allègement pour certaines modifications ultérieures

Si la loi n'a jamais défini de méthodologie pour l'élaboration d'un PDU ou d'un PdM aujourd'hui, elle impose toutefois de **grands points de passage obligatoires** qui doivent scander la démarche et qui portent sur les modalités d'association des partenaires et de la population. Les articles L1214-14, L1214-15, L1214-16 et L1231-5 du Code des transports décrivent précisément ces dispositions, qui impliquent :

- D'associer un certain nombre de partenaires à l'élaboration du document ;
- De consulter à leur demande certaines associations ou chambres consulaires sur le projet de plan ;
- D'arrêter le projet de plan avant de le soumettre à l'avis de certaines personnes publiques ;
- De consulter le comité des partenaires de l'AOM sur le projet de plan ;
- De soumettre ce projet et les avis recueillis à une enquête publique ;
- D'approuver ensuite le plan éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de cette enquête publique.

Rappelons également qu'un PdM, comme auparavant un PDU, est un **document soumis à évaluation environnementale** au terme des articles R122-17 à 20 du Code de l'environnement. Il peut à ce titre faire l'objet d'une concertation préalable qui permet de débattre de l'opportunité, des objectifs, caractéristiques et principales orientations du PdM, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire (article L121-15-1 du Code de l'environnement). Les modalités concrètes de cette concertation préalable sont définies par les articles R121-19 à 21 du Code de l'environnement. Comme un PDU, le PdM doit faire l'objet d'une **évaluation tous les cinq ans**, et le cas échéant, être révisé (article L1214-8).

Une innovation a toutefois été apportée aux PdM, puisque la LOM a assoupli les **modalités d'adaptation ultérieure du document** sur le sujet du stationnement et de la circulation (article L1214-

Quelles dispositions en cas d'extension ou de modification du ressort territorial de l'AOM ?

La LOM a maintenu les dispositions qui prévalaient pour les cas **d'extensions éventuelles du ressort territorial de l'AOM** (articles L1214-21 et 22) :

- Comme pour les PDU auparavant, le PdM continue de produire ses effets sur le périmètre antérieur ;
- L'élaboration du PdM dont le projet a été arrêté peut être conduite à son terme sur le périmètre antérieur par l'autorité organisatrice de la mobilité.

En cas de **modification du ressort territorial d'une AOM concernée par l'obligation d'élaboration d'un PdM**, celle-ci est tenue de réaliser un PdM dans un délai de trois ans (article D1214-6), sauf si cette extension ne remet pas en cause l'économie générale du PdM (auquel cas une procédure simplifiée peut être utilisée, cf. articles L1214-22 et 23).

23-2 du Code des transports). Cela concerne les mesures relatives au stationnement (hormis celles concernant les règles des PLU et le stationnement résidentiel hors voirie) ainsi que les mesures relatives à la circulation et au partage de la voirie, sous réserve que les modifications envisagées ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan de mobilité. Dans ce cas, l'adoption du plan modifié n'est pas conditionnée à une nouvelle enquête publique, mais à une **procédure simplifiée** :

- Le projet de modification est élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement ;
- Il est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux ;
- Il est enfin soumis à une procédure de participation du public (§ II de l'article L123-19-1 du Code de l'environnement).

➤ Deux spécificités dans le paysage des plans de mobilité : l'Île-de-France et la région lyonnaise

La LOM a maintenu le principe d'un **double niveau de planification de la mobilité** en Île-de-France. Comme le PDUIF auparavant, le PdM d'Île-de-France est élaboré par l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités à l'échelle de la région Île-de-France. Il est arrêté puis approuvé par le conseil régional Île-de-France (article L1214-25). Il est complété par des **plans locaux de mobilité** qui en détaillent et précisent le contenu (article L1214-30). Leur élaboration est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2021 pour la ville de Paris, pour les établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris, pour les communautés d'agglomération et pour la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise. Les communautés de communes ne sont pas soumises à cette obligation (L1214-31). Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 a été approuvé par le conseil régional d'Île-de-France le 24 septembre 2025.

L'ordonnance n°2021-408 du 8 avril 2021 relative à **l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais** a créé un système comparable pour le nouvel établissement public Sytral Mobilités, créé au 1^{er} janvier 2022. Sytral Mobilités est chargé de l'élaboration d'un plan de mobilité à l'échelle de son ressort territorial. Les onze EPCI qui le composent et la Métropole de Lyon ont compétence pour élaborer sur leurs territoires des plans locaux de mobilité qui, comme dans le cas francilien, viennent détailler et préciser le contenu du PdM. L'élaboration d'un plan local de mobilité est obligatoire dans le cas de la Métropole de Lyon et de la communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône. Le Plan de mobilité des territoires lyonnais a été approuvé par le conseil d'administration de Sytral Mobilités le 2 octobre 2025.

Même si certains plans de mobilité prévoient la possibilité de déclinaisons locales, comme le plan de mobilité 2020/2030 de la métropole Aix-Marseille-Provence qui envisage sa déclinaison sous forme de plans locaux de mobilité à l'échelle des 25 bassins de proximité, les cas franciliens et lyonnais sont les seuls pour lesquels le code des transports fixe explicitement le principe d'une planification à deux niveaux.

➤ Que retenir ?

Au final, les principales modifications apportées par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (loi LOM) concernent :

- L'ambition globale des PDU, puisque la LOM a conféré aux PdM une double visée territoriale et environnementale : les PdM doivent tenir compte de la diversité des composantes du territoire et des besoins de la population, et contribuer à la diminution des GES, de la pollution de l'air et de la pollution sonore et à la préservation de la biodiversité ;
- Les 11 objectifs initiaux devant être poursuivis par le document, qui ont été portés à 14 tout en conservant l'objectif socle de diminution du trafic automobile ;

- La possibilité d'adapter ultérieurement le document sur le sujet du stationnement et de la circulation en recourant à une procédure simplifiée dès lors que les modifications prévues ne remettent pas en cause l'économie générale du PdM.

En revanche, du PDU au PdM, plusieurs grandes caractéristiques relatives aux conditions d'élaboration du document restent inchangées ou évoluent de manière marginale. Il s'agit :

- De la nature des autorités publiques pouvant élaborer un PdM et des critères qui entraînent une obligation en la matière ;
- Des liens juridiques qui relient le PdM aux autres plans et démarches ;
- Des obligations concernant les partenaires à associer et les associations à consulter ;
- De l'obligation de soumettre le PdM à une évaluation environnementale et, une fois le projet arrêté, à enquête publique ;
- De l'obligation de conduire une évaluation du document tous les cinq ans.

Enfin, postérieurement à la LOM, qui a maintenu le régime de planification à deux niveaux pour l'Île-de-France, l'ordonnance de création de l'établissement public Sytral Mobilités a étendu ce principe à la région lyonnaise.

2 LA CONCERTATION DANS LES PLANS DE MOBILITE

2.1 De la concertation institutionnelle à la participation citoyenne dans l'élaboration des plans de mobilité

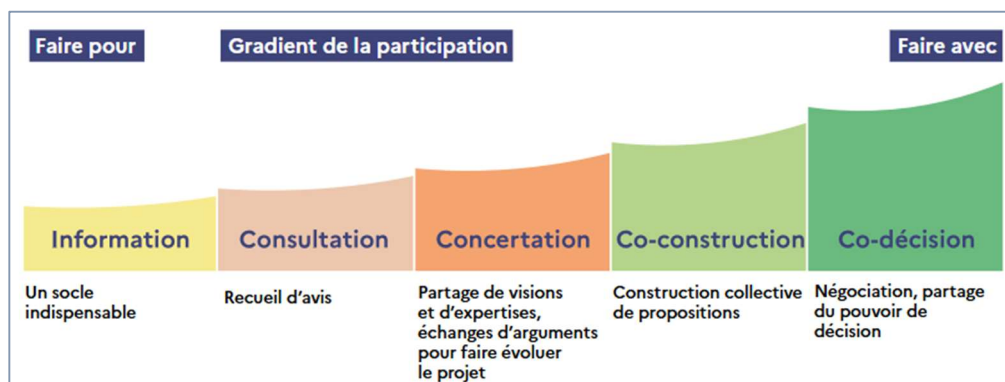
Le plan de mobilité (PDM) est le document porteur de la stratégie de mobilité d'une autorité organisatrice. Il est élaboré en lien étroit avec l'ensemble des partenaires des politiques de mobilités agissant sur le territoire concerné (ressort territorial), et prévoit à ce titre un plan d'action multimodal et partenarial. Alors même qu'un tel document, par les actions qu'il programme, détermine les conditions de déplacement de l'ensemble des habitants du ressort territorial, le cadre juridique des PDM reste peu incitatif quant aux modalités d'implication des citoyens aux différentes étapes de son élaboration.

Cette fiche revient sur le cadre réglementaire concernant les diverses obligations de « consultation » au cours de l'élaboration d'un PDM. Elle souligne l'intérêt et les enjeux d'une participation citoyenne qui aille au-delà de ce cadre juridique. Elle propose enfin des outils et des recommandations illustrées d'exemples de démarches récentes menées par des autorités organisatrices qui ont fait le choix d'une réelle ambition en la matière.

➤ Concertation, consultation, participation citoyenne : de quoi parle-t-on ?

Il est essentiel tout d'abord de revenir sur les mots qui désignent les diverses manières d'inscrire l'élaboration d'une politique publique dans un cadre plus ouvert et négocié avec les citoyens et la société civile. Les nombreux écrits relatifs à la démocratie participative incitent en effet à clarifier les différentes notions usuellement mobilisées, en proposant une vision graduelle et progressive selon différents niveaux d'implication et de capacité d'action sur la décision publique. Il est nécessaire de distinguer ainsi :

- **La consultation**, qui consiste à sonder l'avis des citoyens (mais aussi des partenaires institutionnels sur un projet déjà largement défini) ;
- **La concertation**, qui suppose un plus fort niveau d'implication du public et une dynamique d'échange avec les autorités politiques. C'est le premier niveau qui relève d'une participation réelle avec un échange d'arguments ;
- **La co-construction ou co-élaboration**, qui offre la possibilité à une partie des citoyens de prendre part à la construction d'un projet ;
- **La co-décision** qui implique la participation effective des citoyens à la prise de décision (vote, référendum...).



Échelle de la participation simplifiée
(extrait de la fiche Cerema, 2026, *La participation citoyenne accélératrice des transitions*)

La notion de concertation, qui apparaît ici comme l'un des niveaux d'association, est une notion courante mais dotée d'une certaine ambiguïté dans la mesure où elle sert souvent à désigner l'ensemble des formes de participation engagées par les acteurs publics, quel que soit le niveau d'association qu'exprime le gradient du schéma ci-après. C'est aussi la notion utilisée par les divers codes législatifs pour désigner les démarches réglementaires en matière d'urbanisme ou d'environnement.

Les notions de participation et de concertation peuvent aussi être entendues dans une acception large qui vise à associer les différentes parties prenantes d'un projet :

- **Les institutions** porteuses de politiques publiques au niveau local (les communes, le département, la région ou l'État par exemple, pour ce qui concerne les politiques de mobilité) ;
- **Les acteurs socio-économiques** (les employeurs par exemple) ;
- **La société civile organisée**, c'est-à-dire aux formes intermédiaires de représentation dans le jeu de la démocratie locale (associations d'usagers, d'habitants, conseils de quartier) que les politiques mobilisent en général à un titre ou à un autre ;
- **Les habitants, usagers, citoyens « ordinaires »**, c'est-à-dire sans mandat de représentation.

Parler dès lors de **participation citoyenne** permet de cibler dans cette fiche ces deux derniers publics et de désigner l'ensemble des démarches qui permettent d'associer les habitants, usagers, riverains au processus d'élaboration des projets qui les concernent.

➤ Quelles exigences de concertation et de consultation pour un plan de mobilité ?

Une fois ces définitions à l'esprit, il convient ensuite de se pencher sur les obligations que le législateur a souhaitées pour les plans de mobilités. Ces obligations, au nombre de cinq, sont consignées dans le Code des transports et détaillées dans le tableau ci-après :

Quelle action ?	Quelles exigences ?	Qui est concerné ?	Articles
Associer un certain nombre de partenaires à l'élaboration du PDM	L'AOM doit associer des partenaires institutionnels à l'élaboration du PDM	Services de l'Etat, régions, départements, gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L143-16 du Code de l'urbanisme (établissement porteur du SCOT) sont associés à son élaboration.	L1214-14 (Code des transports)
Consulter à leur demande certaines associations, chambres consulaires...	Si les personnes mentionnées à l'article L1214-14 (Code des transports) en font la demande, l'AOM devra alors obligatoirement les consulter	Représentants des professions et des usagers des transports, associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L141-1 du Code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.	L1214-14 (Code des transports)
Arrêter le projet de plan et le soumettre à l'avis de certaines personnes publiques	L'AOM doit soumettre le projet de plan de mobilité aux personnes citées dans l'article L1214-15 (Code des transports)	Conseils municipaux, départementaux et régionaux, autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi que les autorités administratives compétentes de l'État concernés, dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire.	L1214-15 (Code des transports)
Consulter le comité des partenaires de l'AOM sur le projet de plan	L'AOM a l'obligation de consulter le comité des partenaires avant l'adoption d'un plan de mobilité	Représentants des organisations professionnelles d'employeurs, représentants des organisations syndicales de salariés, représentants des associations présentes sur le territoire, notamment associations d'usagers ou d'habitants, et habitants tirés au sort. Les représentants des employeurs disposent d'au moins 50 % des sièges au sein du comité.	L1231-5 (Code des transports)
Soumettre le projet de plan et les avis recueillis à une enquête publique	L'AOM a l'obligation de soumettre le projet de plan de mobilité à une enquête publique	La population, les associations	L1214-16 (Code des transports)

À l'issue de l'enquête publique, le projet de plan éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de cette dernière est **approuvé par l'AOM**. Par ailleurs, la LOM a introduit des dispositions nouvelles permettant de faire évoluer ultérieurement le contenu du PDM sur des sujets précis, sans avoir à reprendre l'intégralité de la démarche (encadré ci-après).

Une concertation « allégée » pour pouvoir faire évoluer le PDM sur des sujets bien précis

La LOM permet à l'AOM de **modifier ultérieurement certaines dispositions du plan d'actions du plan de mobilité** sans avoir à mettre à jour la totalité du plan et à le soumettre à une nouvelle enquête publique. Dès lors que ces modifications se limitent aux **dispositions relatives à la circulation, à l'usage partagé de la voirie ou à certaines dispositions relatives au stationnement** ([article L1214-23-2 du Code des transports](#)) et qu'elles ne portent pas atteinte à **l'économie générale du PDM**, l'AOM peut recourir à une procédure simplifiée: le projet de modification est élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, il est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, et il est enfin soumis à une **procédure de participation du public** (§ II de l'article [L123-19-1 du Code de l'environnement](#)).

Le Code de l'environnement offre pour sa part une possibilité supplémentaire aux AOM en matière de concertation : le PDM étant un document soumis à évaluation environnementale ([article R122-17 du Code de l'environnement](#)), **l'AOM a la possibilité d'organiser une concertation préalable**. Celle-ci permet de débattre de l'opportunité, des objectifs, des caractéristiques et des principales orientations du PDM, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ([article L121-15-1 du Code de l'environnement](#)).

En définitive, le législateur exprime **une attente relativement forte** en matière d'association et de consultation d'un certain nombre de **partenaires institutionnels, d'associations et d'acteurs du monde socio-professionnel**. En revanche, le cadre juridique est **peu contraignant quant à l'association du grand public à l'élaboration des plans de mobilités**. La concertation préalable du Code de l'environnement n'est qu'une possibilité offerte aux AOM, et son objectif comme son périmètre sont précisément définis par ce même Code. Le Code des transports impose que certaines associations soient consultées par l'AOM, mais uniquement à condition qu'elles en fassent la demande. Quant à l'enquête publique censée permettre une expression large de la population, elle porte sur un projet finalisé, sur lequel les partenaires institutionnels se sont déjà exprimés, ce qui laisse peu de place pour l'apport d'idées nouvelles.

Le comité des partenaires : une instance de concertation à mobiliser pleinement

La LOM a souhaité faire des comités des partenaires des **instances pérennes de concertation** pour les AOM, permettant un dialogue régulier à propos des orientations de la politique de mobilité. Ces comités doivent aujourd'hui comporter des personnes de profils diversifiés : des représentants des organisations professionnelles d'employeurs et des organisations syndicales de salariés, des représentants des associations présentes sur le territoire (notamment associations d'usagers ou d'habitants), ainsi que des habitants tirés au sort.

Conformément aux dispositions de [l'article L1231-5 du Code des transports](#), le comité des partenaires doit être **réuni au moins une fois par semestre** par l'AOM. Celle-ci doit également le **consulter obligatoirement avant l'adoption de son document de planification** et avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité. Il est recommandé aux AOM de ne pas se limiter à recueillir l'avis de ce comité sur le projet de plan arrêté, mais de le solliciter également en amont et au cours de la démarche d'élaboration afin de bénéficier de ses suggestions. La présence obligatoire d'associations et d'habitants tirés au sort constitue une opportunité de **faire entendre le point de vue des citoyens auxquels les offres et les services de mobilités sont destinés**.

➤ Que peut-on attendre d'une plus grande implication des citoyens dans l'élaboration d'un plan de mobilité ?

Plusieurs AOM ont choisi d'aller au-delà des obligations législatives et de se tourner plus fortement vers la société civile, vers les associations, et de mobiliser également dans la démarche des citoyens « lambda ». Les finalités de cette logique de participation citoyenne sont multiples, mais peuvent en général être appréhendées suivant trois grands registres :

- **Permettre une meilleure connaissance des difficultés** rencontrées par les habitants dans leurs déplacements du quotidien, mais aussi de leurs sources de satisfaction. Au-delà des enquêtes habituelles, la participation citoyenne offre la possibilité de mieux connaître les pratiques de déplacements des habitants et les problèmes qui se posent. Elle permet aussi à l'autorité organisatrice de disposer d'informations et d'observations extrêmement utiles, issues de la pratique quotidienne (itinéraires problématiques ou à l'inverse pratiques et agréables pour les modes actifs, difficultés d'appropriation de services numériques, pénibilité de certaines correspondances, etc.) ;
- **Éclairer l'action publique et permettre de faire des choix plus pertinents**, en définissant un projet et des actions qui soient mieux adaptés aux besoins et aux attentes. Il s'agit ici d'intégrer pleinement le point de vue des usagers et des habitants à l'action en matière de mobilité. Les plans de mobilité ont tous pour ambition d'accompagner l'évolution des comportements de mobilité. Moins utiliser sa voiture, se tourner davantage ou en totalité vers des modes de déplacement plus vertueux, ces comportements mettent du temps à se concrétiser et ces évolutions supposent des adaptations de diverses natures dans la vie quotidienne. Il est donc essentiel de mieux apprécier les marges de manœuvre en la matière, de mieux appréhender les leviers et les freins sur lesquels agir pour favoriser cette évolution ;
- **Dynamiser la démocratie locale sur les questions de mobilité**. Ce troisième objectif vise à sensibiliser et intéresser davantage les citoyens aux finalités des politiques de mobilité, pour en améliorer la compréhension et l'appropriation par les différents publics. Cet objectif démocratique suppose de susciter l'implication, l'expression pluraliste et l'apprentissage collectif sur les politiques de mobilité. Il s'agit aussi d'écouter le point de vue de celles et ceux qui ne s'expriment pas ou peu habituellement, d'organiser le débat sur des options ou des scénarios d'action pour mieux comprendre les positions en présence, pour les adapter et éviter les conflits en fin de processus. Ce troisième registre vise à accroître le « pouvoir d'agir » de chacun, et à offrir aux citoyens de s'engager dans des projets qui leur permettent de contribuer à l'action publique, par exemple en devenant « ambassadeur de la mobilité », ou encore en portant des initiatives (transport d'utilité sociale, pédibus scolaires, etc.).

➤ Des outils adaptés à la diversité des objectifs en matière de participation

La gamme des outils à la disposition des collectivités pour favoriser la participation citoyenne est relativement diversifiée. Panels citoyens, réunions publiques, outils numériques ou encore jeux sérieux, ils peuvent être plus ou moins sophistiqués dans leur contenu technique.

- **La réunion publique**

Il s'agit de la modalité la plus évidente pour aller au-devant des habitants d'un territoire, et c'est pourtant souvent un exercice que les élus et techniciens appréhendent. Participation incertaine et parfois décevante, échanges trop souvent descendants, débats accaparés par un petit nombre de personnes au risque de se focaliser sur un seul aspect du sujet envisagé, difficulté à toucher des publics nouveaux ou à sortir des situations de conflit... les écueils fréquents des réunions publiques sont connus.

Il est néanmoins tout à fait possible de donner un nouveau souffle à cette figure imposée, en proposant par exemple **des temps actifs et productifs** permettant aux participants de produire une vision commune.

Des ateliers grand public pour enrichir les actions du plan de mobilité

Lors de l'élaboration de son Plan de mobilité 2020-2030, la Métropole Aix-Marseille-Provence a fait le choix de conduire plusieurs séries d'ateliers, territoriaux ou thématiques, regroupant habitants et acteurs des bassins de mobilité de la métropole. Ces ateliers publics avaient pour objectif d'enrichir de premières idées d'actions en demandant aux participants de faire ressortir pour chacune les points forts et points faibles et de proposer des pistes d'amélioration.

Le mélange des publics, de même que le choix d'organiser certaines séries d'ateliers en sept lieux différents du territoire métropolitain, ont permis de recueillir une réelle diversité des points de vue aux stades intermédiaires d'avancement de la démarche.

De manière générale, une réunion de lancement d'un plan de mobilité peut toujours être rendue moins descendante au moyen de **séquences interactives** (par exemple pour aborder les grands enseignements d'un diagnostic) ou, par exemple, de moments d'échanges autour de **témoignages**. Où souhaite-t-on organiser telle réunion ? Dans quel objectif ? À quelle heure se réunir ? Que préparer en amont en matière de supports de présentation, mais également de contenus pour des temps collaboratifs ?... Répondre à ces questions permet déjà de faire un pas de côté et de proposer des réunions publiques qui soient davantage dynamiques et constructives.

- **Les panels citoyens ou comités citoyens**

Les temps habituels de concertation sur les politiques de mobilité sont très souvent investis par les interlocuteurs associatifs, en général spécialistes de leurs sujets (le vélo, les transports collectifs, la prise en compte des PMR, etc.), et par des habitants se sentant en général concernés et contribuant de manière spontanée aux échanges avec les institutions publiques. Mais il n'est pas évident pour une AOM de pouvoir recueillir le point de vue de non-spécialistes des questions de mobilité, ou de personnes qui ont moins de temps ou qui se sentent moins concernées par les politiques locales. Or ces points de vue sont d'autant plus importants que les plans de mobilité ambitionnent en général de faire évoluer les comportements de mobilité, de favoriser l'expérimentation et l'appropriation de nouveaux modes de déplacement.

La constitution d'un panel citoyen est très pertinente pour recueillir ces points de vue de « non-initié-s » et comprendre les marges de manœuvre et les blocages pour des actions futures. Sous des appellations diverses (panels, comités, ateliers ou assemblées), ces instances s'inspirent des expériences des conventions citoyennes et sont utilisées dans les politiques de mobilité depuis une douzaine d'années. Elles visent à constituer un petit groupe de citoyens choisis pour la diversité de leurs profils, qui travaillent sur plusieurs séances avec l'intervention de spécialistes des politiques de mobilité afin de comprendre la diversité des enjeux et de nourrir leurs points de vue. Les participants débattent et formulent ensuite des propositions pour éclairer la décision. La constitution d'un panel combine souvent appel à volontaires, tirage au sort et ajustement de la composition : le tirage au sort a l'avantage de toucher des publics qui ne se mobilisent pas nécessairement, l'appel à volontaires est plus aisé à mettre en œuvre et évite de se confronter à trop de refus. L'ajustement du panel vise ensuite à assurer la diversité des profils participants (selon le genre, l'âge, l'activité, le lieu de résidence, les modes de déplacement principalement utilisés...).

Il est important de confier un mandat clair à un panel citoyen, qui se traduira par la remise d'un **avis formalisé**. Pour l'élaboration du plan de mobilité des territoires lyonnais adopté fin 2025, Sytral Mobilités a par exemple organisé en 2023 six séances de travail du panel citoyen (y compris certaines le samedi). Les échanges avec divers experts ont aidé les participants à répondre dans leur avis à la question suivante : « comment diminuer la part des déplacements automobiles dans les territoires lyonnais, tout en prenant en compte les inégalités sociales et territoriales ? ». Beaucoup de collectivités recourent à des prestataires spécialisés pour constituer, animer et accompagner la production des panels ou comités citoyens.

Un atelier citoyen pour alimenter l'élaboration d'un plan de mobilité

La communauté d'agglomération Grand Lac (lac du Bourget), en Savoie, a approuvé son plan de mobilité en 2025. Elle a mis en place un « atelier citoyen » constitué de 28 personnes volontaires, issues de l'ensemble du territoire, qui s'est réuni à plusieurs reprises dans le courant de l'année 2023 afin d'alimenter la démarche d'élaboration du plan de mobilité. L'avis final a été remis début 2024 et figure en annexe du plan de mobilité. Dans le corps du document, pour chacune des actions, un encart indique quelle a été la contribution de l'atelier citoyen.

Action 1.8 Favoriser l'accessibilité de tous

► **Constats du diagnostic**

Offrir un déplacement à pied accessible à tous est une nécessité sur Grand Lac. L'accessibilité universelle est primordiale pour les PMR et plus confortable pour les personnes valides.

► **Objectifs**

Il convient d'aller, conformément à la loi, vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Grand Lac et d'œuvrer pour une accessibilité sur une partie des itinéraires piétons du territoire.

► **Mesures à mettre en place**

Dans la temporalité du PDM, il convient de prioriser les actions en s'attachant à traiter en priorité les itinéraires structurants et secteurs prioritaires : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, des points d'arrêts de TC dans un rayon de 200 m...

1/ Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons identifiés ;

2/ Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs ;

3/ D'appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et notamment s'appuyer sur l'agenda d'accessibilité des arrêts dans le cadre du Sd'AP validé en novembre 2015 par Grand Lac.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Audit de l'accessibilité de la voirie depuis les points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m.
Communes	Audit et mise en place des cheminements prioritaires



Arrêt de bus accessible à la gare d'Aix-les-Bains
Crédit photo : Christophe BAUDOT

Atelier citoyen :
Rendre la marche plus accessible : trottoirs larges, traversées de routes sécurisées (ne pas hésiter à supprimer des places de stationnement pour améliorer la visibilité), signalétique piéton

Les fiches-actions du plan de mobilité de Grand Lac (2025) mentionnent systématiquement quel a été l'apport ou le point de vue de l'atelier citoyen (Extrait du plan de mobilité de Grand Lac, 2025, p.174)

- **Les diagnostics en marchant, ou les randos-territoires**

Les diagnostics « en marchant », collaboratifs, sont utilisés de longue date dans les métiers de la conception urbaine, en particulier pour favoriser l'implication des habitants dans les opérations de requalification de l'espace public. Si les attendus d'un plan de mobilité sont par nature moins directement opérationnels, proposer une visite ou une balade urbaine avec habitants, usagers et élus peut être une initiative particulièrement stimulante pour compléter un diagnostic sous l'angle de l'expérience de terrain : quels sont les lieux où le cheminement est agréable ? quels sont les passages dangereux ou insécurisants ? repérer le bon arrêt pour son bus est-il si simple ? quels aménagements seraient souhaitables ? etc. On peut, par exemple, choisir d'emmener le public sur des parcours inédits, mobiliser plutôt des habitants sur des trajets auxquels ils sont habitués afin de recueillir leurs points de vue d'usagers réguliers, ou encore mixer les publics et les configurations.

L'agglomération de Quimper a ainsi organisé des **visites de territoire** dans le cadre de l'élaboration de sa stratégie de mobilité³. En plus d'une visite à vélo, une visite en transport collectif a permis de faire voyager des habitués du réseau et des personnes inexpérimentées, et de confronter les points de vue de ces deux types d'usagers.

³ AOM de 100 000 habitants, Quimper Bretagne Occidentale n'est pas soumise à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité. L'agglomération bretonne a fait le choix d'élaborer un plan de mobilité simplifié (PDMS) et un schéma directeur des mobilités actives pour formaliser et mettre en œuvre une stratégie ambitieuse en matière de mobilité.



En 2022, dans le cadre de l'élaboration de son PDMS, Quimper Bretagne Occidentale a organisé deux « visites de territoires » avec le grand public, l'une à vélo, l'autre en transports collectifs

© Photos QBO



- **Les outils numériques : questionnaires ou enquêtes en ligne, cartographie collaborative, vidéo...**

Plusieurs démarches de planification recourent, lors des phases amont, à des enquêtes en ligne ou à des plateformes web permettant d'élaborer des cartographies collaboratives. Ce sont fréquemment les AOM élaborant des plans de mobilité simplifiés qui sont les plus concernées par l'utilisation de ces outils. Les enquêtes en ligne sont ainsi couramment proposées par les AOM qui ne disposent pas d'enquête de mobilité et qui souhaitent un éclairage sur les pratiques de mobilité des habitants, sur leurs avis et leurs suggestions. La cartographie collaborative répond pour sa part à l'objectif de rassembler sur un même support des éléments d'évaluation spatialisés sur des itinéraires piétonniers ou cyclables. Si ces différents outils sont particulièrement performants pour permettre d'agréger une grande quantité d'informations fournies par les répondants, il ne faut pas sous-estimer **le temps de traitement nécessaire**. De plus, et ce sujet est particulièrement important pour les enquêtes en ligne, **ces outils échappent en général aux personnes les moins à l'aise avec les technologies numériques** : une médiation par des centres sociaux, par des associations de personnes âgées ou par des acteurs de l'insertion peut permettre de contrebalancer ces biais. Et quoi qu'il en soit, les résultats d'une enquête en ligne méritent toujours quelques précautions dans leur exploitation dans la mesure où ils sont uniquement représentatifs... de la population ayant répondu à l'enquête, et non de l'ensemble des habitants d'un territoire.

La cartographie collaborative en ligne pose en général moins de problèmes de ce type ; utilisée par exemple pour le thème des modes actifs, elle peut permettre de **recueillir en un temps très court une connaissance fine des points noirs** et des secteurs à enjeux du territoire pour la pratique de la marche ou du vélo, en mobilisant l'expertise d'usage des utilisateurs concernés, cyclistes ou piétons.

Autre support numérique, la vidéo peut être utilisée par certaines AOM comme support dans leurs démarches de participation citoyenne. Rouen Métropole ou Sytral Mobilités y ont ainsi eu recours avec des finalités diverses (dynamiser un forum grand public, rendre compte du travail d'un panel citoyen) au cours de l'élaboration de leurs plans de mobilité. Dans un territoire plus rural, dans la communauté de communes du Pays de Lumbres, un film documentaire a été produit pour présenter le quotidien de dix habitants, volontaires, qui ont été accompagnés par le Cerema dans leurs trajets habituels, puis filmés lors d'une nouvelle pratique de mobilité (changement de mode). Ce film peut être utilisé aujourd'hui dans d'autres territoires pour lancer les débats lors de réunions publiques sur les politiques de mobilité⁴.

⁴ Voir : www.cerema.fr/fr/actualites/mobility-makers-concevoir-ameliorer-solutions-mobilites

La cartographie participative en ligne : un outil pour mieux identifier les difficultés dans les déplacements du quotidien

La cartographie participative en ligne est un outil puissant au service des politiques en faveur des modes actifs. Plusieurs collectivités, telles le Val d'Amboise (Touraine) ou les Rives de Saône (Côte d'Or), l'ont utilisé lors de l'élaboration de leur document de planification de la mobilité.

La cartographie participative a ainsi permis aux habitants du Val d'Amboise (ci-contre) de signaler les points problématiques et de proposer des idées d'actions pour améliorer les itinéraires piétonniers et cyclables.









- **Le jeu au service des politiques de mobilité ?**

L'univers des jeux sérieux connaît un essor remarquable depuis plusieurs années, dans le champ de la mobilité comme dans beaucoup de domaines touchant à la transition écologique. L'utilisation de tels jeux dans le cadre des plans de mobilité peut répondre à des objectifs variables : proposer une approche pédagogique des enjeux de mobilité, aider à comprendre les arbitrages à faire entre différentes options ou scénarios, utiliser l'esprit ludique pour traiter plus sereinement de sujets d'ordinaire clivants, inciter les participants à laisser un temps de côté leurs propres pratiques et leurs contraintes en incarnant un personnage donné, etc.

Ainsi, le PCAET du Pays Basque a utilisé le jeu de plateau « Climat Action Pays Basque », conçu pour partager les thématiques de l'énergie, la mobilité, l'habitat, l'agriculture et l'alimentation, à l'occasion de dix ateliers territoriaux. Ce travail ludique d'acculturation à la transition énergétique a pu être mis à profit par le syndicat mixte Pays Basque Adour dans l'élaboration de son plan de mobilité (approuvé en 2022). Quimper Bretagne Occidentale a opté pour une approche ludique au moment de l'écriture du plan d'action de son PDMS : un « Monopoly des mobilités » a rassemblé entre 30 et 40 personnes, techniciens, et citoyens, pour enrichir une première série d'actions et simuler les arbitrages à accomplir au moyen d'un budget fictif. Le jeu sérieux peut ainsi constituer un bon support pour favoriser les échanges entre techniciens, élus et citoyens dans le cadre de l'élaboration d'un plan de mobilité.

- **Une diversité des outils et des objectifs**

Tous les outils mentionnés ici ne répondent pas avec la même pertinence aux différents objectifs que l'autorité organisatrice peut poursuivre au cours de la démarche. De ce fait, certains peuvent être plus adaptés à certaines étapes de l'élaboration du PDM plutôt qu'à d'autres. L'ampleur du public potentiellement touché est également variable selon les dispositifs : des enquêtes en ligne peuvent toucher plusieurs centaines de personnes alors que des dispositifs plus réduits, comme une balade-diagnostic ou un panel citoyen, concernent en général des petits groupes de l'ordre de 20 à 30 individus. Le tableau ci-après synthétise les grandes caractéristiques de chacun de ces dispositifs.

Objectif pour l'autorité organisatrice	Affiner la connaissance des déplacements, préciser le diagnostic			Favoriser et animer le débat sur les mobilités		Gagner en pertinence dans les solutions		Ampleur du public potentiellement touché
	Mieux connaître les pratiques de mobilité	Recueillir des observations de terrain	Identifier des besoins de mobilité, des attentes	Favoriser le débat, l'expression pluraliste	Favoriser l'acculturation aux enjeux des politiques de mobilité	Faire émerger des idées nouvelles	Comprendre les difficultés posées par certaines actions	
Réunion publique		••	•	••	•		•	
Panel citoyen	•	•	••	••	•••	••	•••	
Balade-diagnostic		•••	••	•		••		
Enquête en ligne	••	•	••			•	•	
Carto web collaborative	•	•••	••			••		
Jeu sérieux				••	•••			

Une approche raisonnée de la participation citoyenne

Deux spécialistes de la participation citoyenne, Manon Loisel et Nicolas Rio, ont défrayé la chronique en publiant en 2024 un ouvrage intitulé *Pour en finir avec la démocratie participative* (éd. Textuel, Paris). En dépit de son titre provocateur et des polémiques qu'il a suscitées, l'ouvrage invite à une approche raisonnée qui permette à la participation de jouer véritablement un rôle démocratique.

Pour les auteurs, il faut d'abord se méfier de la multiplication des dispositifs de participation, conçus sans logique d'ensemble et sans finalités clairement formulées. Il faut ensuite prêter attention au fait que la participation peut trop souvent renforcer les inégalités de représentation en donnant la parole... à celles et ceux qui savent la prendre, qui s'expriment déjà et sont dotés du capital social, culturel et politique pour cela. Une démarche de participation citoyenne doit à l'inverse savoir mobiliser et écouter celles et ceux qui s'expriment le moins. Enfin, et c'est là l'une de leurs principales mises en garde, la participation citoyenne implique de renforcer la capacité d'écoute des collectivités : ces dernières doivent savoir entendre les questions et besoins exprimés sans chercher à éviter la conflictualité, et avoir l'exigence de rendre compte aux citoyens quant à la manière dont elles peuvent apporter ou non des réponses à leurs attentes.

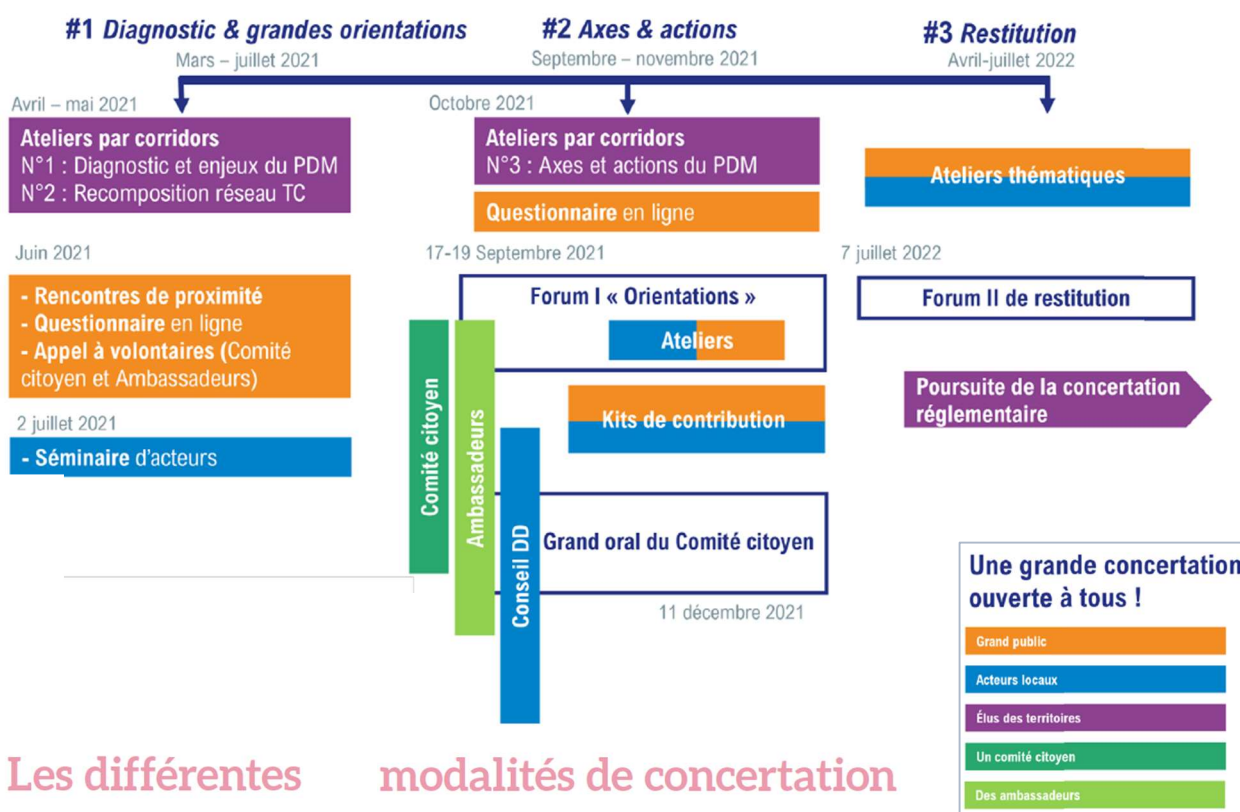
- Une stratégie de participation citoyenne déployée tout au long de la démarche d'élaboration : l'exemple du PDM de la Métropole Rouen Normandie

Pour l'élaboration de son plan de mobilité, la Métropole Rouen Normandie a fait le choix d'une démarche mobilisatrice visant à coconstruire le PDM avec les acteurs concernés ainsi qu'avec la population. Parce qu'elle dépassait le cadre strictement réglementaire du PDM, et pour faciliter la mobilisation du public, la démarche de concertation a été dotée d'une identité graphique et d'un nom : *Mobilités : ça bouge !* Ces éléments repris à chaque étape ont permis de rendre la démarche visible et d'unifier l'ensemble des documents de communication.



Le logo de la démarche de concertation de Rouen Normandie

Cette démarche ambitieuse de co-construction s'est déployée **aux différentes phases de l'élaboration du PDM** : partage du diagnostic, définition des orientations stratégiques, identification et approfondissement des propositions d'actions. Cette concertation a concerné différents publics : élus, acteurs locaux, mais également le grand public. En effet, une large participation citoyenne a été sollicitée par l'AOM et rendue effective par la présence et l'action d'environ 1000 à 1500 personnes. Ce résultat peut s'expliquer par la multiplicité des animations innovantes qui ont été proposées ainsi que par l'ampleur des moyens et la diversité des outils mobilisés.



Les différentes modalités de concertation

Vue d'ensemble des différents dispositifs de concertation mobilisés pour l'élaboration du PDM de la Métropole Rouen Normandie (extrait du bilan de la concertation, 2024, p.8)

Un questionnaire en ligne, établi d'emblée pour recueillir le point de vue des citoyens, a permis de relayer un **appel à candidatures** pour trois dispositifs citoyens : le « comité citoyen », les « ambassadeurs de la mobilité » et le « panel citoyen innovation » :

- **Le comité citoyen** a rassemblé 17 citoyens, sélectionnés parmi plus de 200 volontaires en combinant tirage au sort et recherche de diversité des profils. Ce panel était chargé de remettre aux élus un rapport présentant sa vision de la mobilité ainsi que des propositions. Après trois sessions de travail organisées les week-ends, le comité citoyen a remis son rapport au président de la métropole et présenté ses 18 propositions lors d'un « grand oral du comité citoyen ». Les membres de ce comité ont manifesté leur souhait de suivre la mise en œuvre de leurs propositions. Il leur a été proposé d'intégrer le comité des partenaires, ce que quatre d'entre eux ont fait ;
- **Les 15 ambassadeurs de la mobilité** choisis parmi plus de 40 volontaires ont expérimenté pendant trois mois différents modes de déplacements en rupture avec leurs habitudes, pour témoigner et permettre de comprendre les leviers des changements de comportement. Cinq d'entre eux ont été suivis et filmés par une équipe de tournage pour rendre compte de leur expérience ;
- **Le panel citoyen « innovation »** a rassemblé 13 participants pour réfléchir aux mobilités innovantes de demain. Leurs travaux se sont poursuivis au sein d'un *Living-Lab*, au-delà de la concertation sur le PDM.

La démarche de concertation a été également rythmée par des temps forts, dont le principal fut le **Forum des Mobilités** regroupant pendant trois jours les trois publics ciblés par la concertation : les élus, les acteurs locaux et les citoyens. C'est au cours de ce forum que le comité citoyen et le défi posé aux ambassadeurs de la mobilité ont été officiellement lancés. Plusieurs animations ont pris place au cours de ces trois journées qui ont accueilli de nombreuses séances de réflexion collaborative sur les mobilités, tournées vers des publics très divers. À l'occasion de ce forum, le **Tribunal des mobilités** a permis de mettre en scène un procès fictif joué par des comédiens d'une troupe de théâtre : leurs arguments étaient inspirés de remarques lues et entendues au début de la concertation, lors de rencontres de terrain. Cette démarche s'est conclue par un **forum de restitution** ouvert à tous, qui a permis de présenter le bilan de la concertation et de mettre en évidence l'enrichissement qu'elle a apporté à la stratégie et au plan d'action du PDM. L'ensemble des contributions ont fait l'objet d'un examen attentif et ont été rassemblées.

La concertation a ainsi confirmé les enjeux liés aux changements de pratiques de mobilité, tant pour des raisons environnementales que sociales, et fait apparaître **sept préoccupations principales des citoyens** :

- Le souhait d'un meilleur accompagnement de la pratique du vélo, à tous âges ;
- Un partage de l'espace public qui permette d'apaiser les conflits d'usage, de donner envie de marcher et d'utiliser les modes alternatifs ;
- L'amélioration des transports en commun, qui doit se poursuivre partout et pour tous ;
- La diminution de la place de l'automobile, jugée aujourd'hui trop importante, celle-ci devant céder du terrain au profit d'alternatives plus durables ;
- L'amélioration de l'intermodalité, pour fluidifier les parcours des usagers ;
- L'accompagnement au changement de comportements⁵.

Pour l'ensemble des thématiques évoquées, les citoyens préconisent une **approche territorialisée** permettant la mise en place de solutions adaptées aux réalités locales et aux spécificités géographiques et sociales, en particulier dans les communes rurales ou périurbaines. Enfin, plusieurs propositions concrètes issues de la concertation ont été **retenues dans le plan d'action**, qui identifie clairement les apports du comité citoyen ou du comité des partenaires dans les fiches-actions concernées.

⁵ Voir le *Bilan de la concertation du PDM de la Métropole Rouen Normandie* (2024, tome 7).

➤ Quelles recommandations ?

Élaborer un plan de mobilité en ajoutant à la nécessaire concertation des partenaires institutionnels une exigence de participation citoyenne relève d'une volonté politique d'aller au-delà aux seules obligations du législateur. Se nourrir de l'expertise d'usage des citoyens et s'appuyer sur leurs initiatives et propositions permet à l'AOM de s'assurer d'une certaine qualité de son plan de mobilité, et de déployer par la suite une **politique de mobilité plus pertinente**, mieux connue et **davantage appropriée** car en partie coconstruite avec les citoyens du territoire.

Dans cette perspective, anticiper et mettre au point une démarche de participation citoyenne suppose de répondre à certaines interrogations essentielles, en amont comme en cours de démarche (ci-contre). Ces sept questions qui constituent le « pas à pas » de la boussole de la participation du Cerema permettent de veiller au bon déroulement de la démarche et à son adéquation avec les ambitions souhaitées.

Pour conclure, quelques recommandations complémentaires peuvent être proposées ci-dessous pour donner aux autorités organisatrices des clés de réussite pour la définition et la mise en œuvre de leurs démarches de participation citoyenne.

- **Clarifier avant tout, en interne, les ambitions que la collectivité se fixe** en matière de participation citoyenne : qu'en attend-on ? jusqu'où souhaite-t-on aller en la matière ? veut-on mobiliser des ressources internes ou bien recourir à un prestataire spécialisé ? et si oui, pour quelles missions précises ?
- **Bien définir le cadre global de la participation** : quelles sont les phases stratégiques ? quels sont les dispositifs obligatoires ? a-t-on bien articulé ces phases avec les instances de gouvernance technique et politique de la démarche ? comment mobiliser le comité des partenaires dans le processus global de concertation ?
- **Assurer le lien avec la stratégie de communication et d'information sur le projet**, pour faire en sorte de créer une réelle dynamique de mobilisation autour de l'élaboration du plan de mobilité ;
- **Choisir les outils en fonction des objectifs, du niveau d'avancement de la démarche et du public visé**. Définir, à chaque étape les règles de la concertation : son objet, ce que l'on en attend, les échéances, les aspects pratiques, les modalités d'arbitrage ultérieur... ;
- **Veiller à la diversité des publics touchés**, en prêtant notamment attention à aller au-devant des publics les plus éloignés de la mobilité et de la vie publique locale : par exemple en mobilisant d'autres acteurs-relais, en utilisant le tirage au sort... ;
- **Rendre compte aux différents publics impliqués**, et plus globalement à l'ensemble de la population, des apports de la participation citoyenne et des choix effectués quant aux propositions qui en sont ressorties.



Pour aller plus loin

La fiche Cerema, 2026, *La participation citoyenne, accélératrice des transitions*, d'où sont issues les principales recommandations présentées ici et qui fournit repères et exemples complémentaires.



La boussole de la participation : un outil web proposé par le Cerema pour guider les collectivités dans leurs démarches participatives. Elle s'adapte à toutes sortes de projets et fonctionne en deux volets : l'un permet l'auto-évaluation, l'autre aide à concevoir un projet de participation, à le mettre en œuvre et à l'évaluer.

2.2 Les aspects juridiques de la concertation préalable

➤ Les PdM et la concertation préalable au titre du code de l'environnement

Le PdM fait partie des plans et programmes expressément listés par le code de l'environnement à l'article R.122-17, 36°, comme devant faire l'objet d'une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4 du même code. Le PdM d'Île-de-France et le PdM des territoires lyonnais sont également soumis à cette obligation.

La concertation préalable prévue par le code de l'environnement constitue une faculté et non une obligation pour les AOM lors de l'élaboration des PdM. À ce titre, l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement dispose que :

« La concertation préalable peut concerner :

(...)

3° Les plans et programmes soumis à évaluation environnementale en vertu de l'article L. 122-4 et ne relevant pas du champ de compétence de la Commission nationale du débat public en application du IV de l'article L. 121-8.

La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. (...) »

Cette concertation préalable est conçue comme une possibilité offerte à l'AOM. Dès lors que celle-ci fait le choix de mener cette concertation, les modalités de cette concertation sont définies par les articles R. 121-19 à 21 du code de l'environnement.

Récemment, Sytral Mobilités ou Saint-Étienne Métropole ont fait le choix de mener une telle démarche de concertation préalable pour l'élaboration de leurs plans de mobilité respectifs.

L'objectif de cette concertation préalable est défini précisément par l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement cité ci-dessus (voir dernier paragraphe).

➤ Cas des PLU tenant lieu de PdM : la concertation prévue par le code de l'urbanisme

Comme le PdM, le PLU fait partie des plans et programmes expressément listés par le code de l'environnement, à l'article R. 122-17, 48°, comme devant faire l'objet d'une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4 du même code.

Toutefois, l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement cité plus haut exclut du champ de la concertation préalable les documents d'urbanisme soumis à une concertation obligatoire en application du code de l'urbanisme :

« (...) Ne peuvent toutefois pas faire l'objet d'une concertation préalable en application des 2° ou 3° les projets et les documents d'urbanisme soumis à une concertation obligatoire au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, les projets ayant fait l'objet d'une concertation au titre de l'article L. 300-2 du même code, organisée dans le respect des droits mentionnés aux 1°, 3° et 4° du II de l'article L. 120-1 du présent code, ainsi que les plans et programmes suivants soumis à une procédure particulière : (...) »

Or le PLU fait partie des documents listés par l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme comme devoir faire l'objet d'une concertation pendant toute la durée de l'élaboration du projet :

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

1° Les procédures suivantes :

a) L'élaboration et la révision du schéma de cohérence territoriale, du document d'urbanisme unique mentionné à l'article L. 146-1 et du plan local d'urbanisme ;

b) La modification du schéma de cohérence territoriale, du document d'urbanisme unique mentionné à l'article L. 146-1 et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;

c) La mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale, du document d'urbanisme unique mentionné à l'article L. 146-1 et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ; (...)

En conséquence, le PLU, y compris lorsqu'il tient lieu de plan de mobilité, est obligatoirement soumis à la concertation prévue par le code de l'urbanisme, régie par les articles L.103-2 à L103-6 et R.103-1 à R.103-3 du code de l'urbanisme. Il ne peut donc pas faire l'objet d'une concertation préalable au titre de l'article L.121-15-1 du code de l'environnement.

C'est l'autorité chargée de l'élaboration du document qui définit par délibération les objectifs poursuivis et les modalités de cette concertation (article L. 103-3 du code de l'urbanisme).

➤ En résumé

- Élaboration d'un Pdm : en plus des obligations prévues par le code des transports (association de certains partenaires à la démarche, consultation à la demande de certains organismes et associations, consultation du comité des partenaires, consultation des PPA sur le projet arrêté, enquête publique), la concertation préalable régie par le code de l'environnement constitue une possibilité laissée à l'appréciation des AOM ;
- Élaboration d'un PLUi tenant lieu de Pdm : c'est dans ce cas, comme pour les PLU, le code de l'urbanisme qui s'applique. Le document est obligatoirement soumis à une concertation au sens de l'article L. 103-2 de ce même code ;
- Les modalités des deux types de concertation sont fixées par les codes respectifs. On peut également noter que les objectifs de la concertation encadrée par le code de l'environnement sont précisément définis par les dispositions de ce même code, ce qui n'est pas le cas pour la procédure de concertation prévue par le code de l'urbanisme : celle-ci s'inscrit dans une volonté plus large d'associer le public à l'ensemble de la démarche d'élaboration, selon des objectifs fixés par l'autorité responsable.

Voir aussi sur ce sujet : Cerema, 2021, La concertation («classique» ou facultative) du code de l'urbanisme, fiche-outil « Favoriser l'implication du public », 8 p.

3 LE STATIONNEMENT : SA PRISE EN COMPTE DANS LES PLANS DE MOBILITE

Les mesures relatives au stationnement font partie des éléments incontournables d'un plan de mobilité. En la matière, si les autorités organisatrices de la mobilité peuvent être plus ou moins prescriptives, elles disposent de réelles marges de manœuvre pour faire du stationnement un véritable levier des politiques de mobilité qu'elles souhaitent mettre en œuvre. Cette fiche présente des exemples intéressants de traitement des exigences légales portant sur le stationnement dans un plan de mobilité.

➤ Un volet important et conséquent d'un plan de mobilité

Le stationnement fait partie intégrante de la stratégie définie dans un plan de mobilité, comme l'indique sa définition légale : « le plan de mobilité détermine 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'autorité organisatrice de la mobilité » (article L1214-1 du code des transports). **Parmi les onze objectifs obligatoires d'un plan de mobilité fixés par l'article L1214-2 du code des transports, celui relatif au stationnement est particulièrement étoffé et montre bien l'étendue des questions à aborder** en la matière. Elles portent à la fois :

- **sur l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics**, « notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, sur la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ou bénéficiant du label "autopartage" ; »
- **sur les « principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville** situés dans le ressort territorial », à définir dans le volet du plan relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons ;
- **sur le stationnement privé**. L'article L.1214-4 du code des transports prévoit que le plan de mobilité « délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement. » Outre ces périmètres, le plan de mobilité précise également les limites des obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

Ce large périmètre d'intervention invite le plan de mobilité à traiter de la question de la politique de stationnement dans son ensemble, quels que soient le type d'offre considéré et l'autorité compétente en charge de sa régulation, en lien avec les objectifs de la politique de mobilité.

➤ Un volet stationnement à portée prescriptive

Les orientations et les principes fixés par le plan de mobilité en matière de stationnement s'imposent à plusieurs plans ou décisions :

- **Les plans locaux d'urbanisme (PLU)** et les documents en tenant lieu sont soumis à une exigence de compatibilité avec les plans de mobilité. Cette obligation porte en particulier sur les prescriptions faites par le plan de mobilité en matière de réalisation d'aires de stationnement privé.
- **Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier** doivent également être rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de mobilité (article L1214-5 du code des transports).

Par ailleurs, pour rendre le plan de mobilité plus réactif par rapport aux mesures à prendre en matière de stationnement, la LOM a introduit la possibilité pour une autorité organisatrice de la mobilité de modifier le plan d'actions de son document de planification sans avoir à mettre à jour la totalité du plan. Cette modification, permise uniquement pour des dispositions relatives au stationnement, à la circulation et à l'usage partagé de la voirie, doit rester dans le cadre stratégique global du plan et fait l'objet d'une procédure simplifiée de concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement et de participation du public.

➤ L'importance des enjeux portés par le stationnement

Le plan de mobilité est une bonne occasion de souligner et de prendre en compte l'importance des enjeux portés par les orientations et les mesures relatives au stationnement :

- Comme le montre l'analyse des parts modales au sein des territoires de la Métropole Européenne de Lille (voir graphiques page suivante), les contraintes de stationnement imposées aux automobilistes jouent un rôle prépondérant dans l'atteinte du premier objectif du plan de mobilité, à savoir **la diminution du trafic automobile. Le stationnement est en effet un levier de report modal particulièrement puissant**, qui doit être actionné en complément de la mise en place et de la promotion de solutions de mobilité alternatives à la voiture particulière.
- Mais la politique de stationnement doit également prendre en compte **d'autres enjeux importants comme l'articulation avec les politiques d'urbanisme et d'aménagement, l'occupation de l'espace public et la qualité du cadre de vie, ou encore l'attractivité et le dynamisme économique des territoires**. Les orientations du plan de mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence (ci-contre) illustrent bien la façon dont la régulation du stationnement peut prendre en compte et répondre à cette diversité d'enjeux.

Extrait du plan de mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence 2020-2030

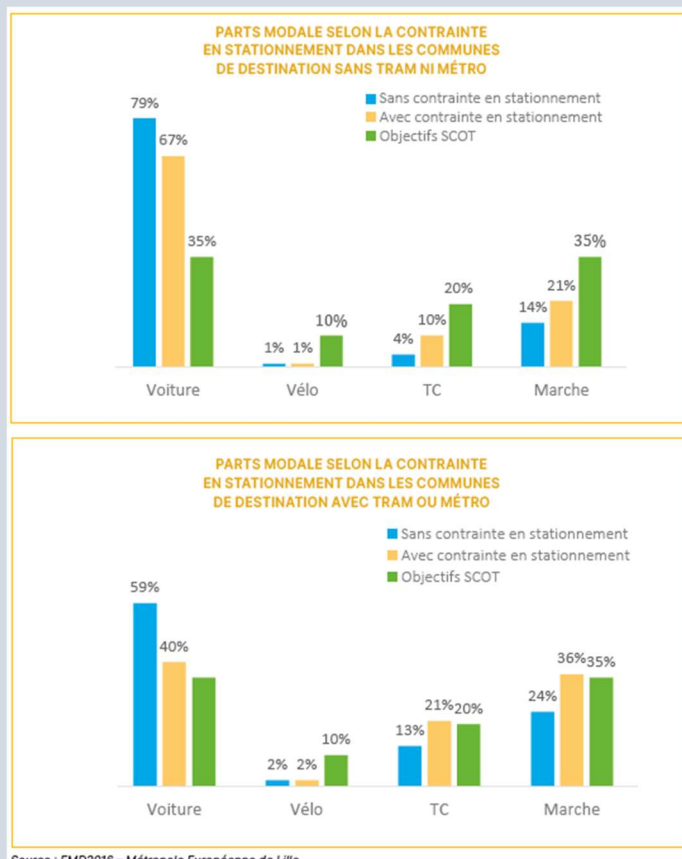
Le Plan de Mobilité organise la régulation des politiques de stationnement afin de :

- contribuer au report modal vers les transports collectifs ou les modes actifs, en contraignant le stationnement dans les centres-villes, en particulier des actifs, et en le redéployant dans les parcs-relais ;

- limiter l'espace public dédié aux véhicules en stationnement à l'aide de politiques tarifaires, réglementaires et de verbalisation. Favoriser les arrêts de longue durée dans les parkings publics ou les garages personnels, et aider au développement de l'autopartage. L'espace libéré peut alors être utilisé en faveur de la qualité urbaine et des modes actifs ;

- permettre l'accès aux activités commerciales et aux services, en privilégiant les modes alternatifs à la voiture et aux deux-roues motorisés, mais en maintenant une accessibilité en voiture grâce à la rotation du stationnement sur voirie et à la tarification des parkings publics

Plan de mobilité horizon 2035 de la Métropole Européenne de Lille :
illustration de l'orientation « Participer à la diminution du trafic automobile, inciter à un meilleur usage de l'automobile, moins fréquent, moins polluant, plus partagé »



Un dernier enjeu, d'une nature un peu différente puisque interne aux politiques de stationnement mais fondamental pour assurer leur efficacité, tient à la cohérence des actions qui les composent. En effet, une politique de stationnement nécessite de coordonner des actions qui portent sur les différents volets de l'offre – stationnement sur voirie, en ouvrage, en parc-relais, stationnement privé au logement et à destination – et qui renvoient à des compétences et à des acteurs différents. Le plan de mobilité a alors vocation à être le lieu privilégié de coordination de ces différentes interventions. Pour ce faire, il est fréquent de trouver dans les plans de mobilité des actions portant sur la mise en place d'instance de coordination entre intercommunalité et communes ou d'outils d'observation partagés à l'échelle de l'agglomération (voir ci-dessous).

Plan de mobilité 2035 de la Métropole Rouen Normandie :
Action « Une culture stationnement partagée »

La première action du volet stationnement vise à disposer d'une base de données sur le stationnement à l'échelle de la Métropole afin d'échanger avec les communes sur la mise en œuvre d'une stratégie harmonisée.

Créer une base de données métropolitaine du stationnement permettant de :

- Disposer d'un référentiel de l'offre des différents types de stationnement, qu'elle soit publique ou privée (= objectiver les capacités de stationnement) ;
- Objectiver les pratiques ;
- Harmoniser la donnée à l'échelle du territoire.

Constituer un comité stationnement associant communes, Métropole, Rouenn Normandie Stationnement et tous autres acteurs du stationnement.

➤ Quelques exemples de traitement des questions relatives au stationnement sur voirie et dans les parcs publics

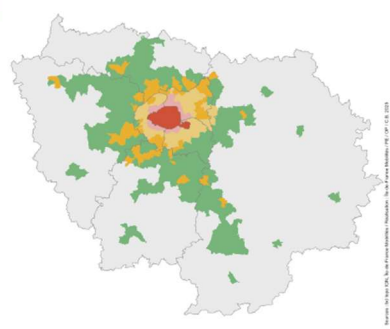
Il est demandé aux plans de mobilité de **définir les zones où le stationnement sur voirie a vocation à être réglementé**. Ces plans prévoient alors fréquemment d'étendre les zones de stationnement réglementé, que ce soit pour des raisons propres au fonctionnement du stationnement – optimiser l'usage des places existantes en priorisant les usagers que l'on souhaite accueillir – ou en lien avec les autres actions du plan – notamment pour concourir à l'objectif de diminution du trafic automobile, au développement des transports collectifs et des modes actifs et à l'incitation à leur usage, ou encore à la libération d'espace public au profit d'autres usages. **Plusieurs plans de mobilité comportent des schémas ou des cartes précisant les grands principes de déploiement des réglementations du stationnement sur voirie sur leur territoire** (voir ci-dessous), même s'il s'agit bien souvent de préconisations et non de prescriptions avec lesquelles les communes devront obligatoirement rendre leurs arrêtés compatibles.

Plan des mobilités en Ile-de-France 2030 :
Action « Repenser les politiques de stationnement public
pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable »

Le plan de mobilité d'Ile-de-France est particulièrement précis concernant le déploiement de réglementation du stationnement sur voirie sur son territoire. Sur la base d'un zonage construit en fonction de la desserte en transports collectifs et des centralités définies dans le Schéma directeur de la Région Ile-de-France, il prévoit une mise en œuvre différenciée de ces réglementations selon les communes. A travers ces recommandations qui visent à assurer une cohérence territoriale de l'instauration du stationnement réglementé à l'échelle de l'Ile-de-France, il fixe des objectifs à atteindre : 26 communes avec du stationnement payant sur l'ensemble de leur territoire et 384 avec du stationnement payant ou à durée limitée au moins dans un périmètre de 500 mètres autour des gares et stations des lignes de transports collectifs structurants.

►► RECOMMANDATIONS

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs structurants
Zone 1 Paris	Généralisation du stationnement payant	
Zone 2 Communes limitrophes de Paris (hors bois)		
Zone 3 Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)	Généralisation du stationnement payant*	Mise en place du stationnement payant* recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux
Zone 4 Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)		
Zone 5 Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural		
Zone 6 Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	Mise en place du stationnement payant* recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux	



Il est ainsi recommandé que :

- dans les zones 1 et 2 composées de Paris et des communes limitrophes, le stationnement soit rendu payant sur l'ensemble du territoire,
- dans les zones 3, 4 et 5, le stationnement soit rendu payant* dans toutes les zones situées à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transport collectif et dans les autres secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement,
- dans la zone 6, le stationnement soit rendu payant* dans les secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement.

Les gares et stations considérées sont :

- les gares desservies par des lignes de RER ou de train,
 - les stations de métro, de tramway et de câble,
 - les stations de BHNS (bus à haut niveau de service, incluant les T Zen et les bus en site propre),
- pour les lignes existantes. L'instauration du stationnement payant* doit accompagner la mise en service des nouvelles lignes de transports collectifs structurants.
- Les secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement sur voirie sont en particulier les secteurs regroupant des commerces et/ou des équipements et services publics.

Les niveaux de tarification sont à l'appréciation des communes et EPCI, néanmoins la tarification du stationnement autour des gares et stations de transports collectifs dans les zones 1 à 5 doit être cohérente avec celle des Parkings Relais (voir AXE6 « Renforcer l'intermodalité et la multimodalité » - MESURE « Stationnement autour des pôles »).

L'objectif de la mise en place du stationnement payant* à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée sur la voirie dans ces secteurs.

*Ou, à défaut, à durée limitée en fonction du contexte local.

La politique de tarification du stationnement figure également parmi les mesures à aborder dans un plan de mobilité. Sans aller jusqu'à définir les tarifications proprement dites, **ce sont les principes de tarification et leur coordination entre les différentes offres de stationnement qu'il est intéressant de poser dans un plan de mobilité**. Ces principes ont pour ambition d'optimiser le fonctionnement du système stationnement en lien avec les objectifs poursuivis et d'orienter les usagers vers les dispositifs les plus adaptés. Il s'agit alors le plus souvent :

- D'encourager l'usage des parcs de stationnement pour le stationnement de moyenne et de longues durées et de réserver le stationnement sur voirie à proximité des commerces au

stationnement de courte durée ou aux usages les plus vertueux (vélo, covoiturage, autopartage) ;

- D'inciter à l'utilisation du stationnement en ouvrage en instaurant du stationnement réglementé sur voirie autour des parcs publics payants et des parcs relais ;
- D'inciter également à l'utilisation de l'offre privée en rendant payant le stationnement sur voirie et en ajustant les avantages tarifaires offerts aux résidents (par exemple en limitant le nombre d'abonnement résident par foyer ou en fixant un principe de tarification plus élevée pour les abonnements supplémentaires au-delà du premier afin d'accompagner une certaine démotorisation des ménages et de promouvoir des solutions d'autopartage).

Ces principes ont vocation à rendre plus cohérentes les politiques de tarification mises en œuvre par les différents acteurs en charge du stationnement. Dans cette optique, le plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille définit à la fois les principes de tarification des parcs de stationnement et ceux du stationnement sur voirie mis en place par les communes de son territoire (voir ci-dessous).

Plan de mobilité horizon 2035 de la Métropole Européenne de Lille :
Action « Une politique de stationnement comme outil de mobilité et de partage de l'espace public »

Le plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille arrête un certain nombre de principes destinés à venir encadrer les grilles tarifaires que la métropole mettra en œuvre dans ces parcs de stationnement :

- assurer a minima un équilibre des recettes/dépenses, ou, lorsque les parcs de stationnement sont excédentaires, un maintien a minima du niveau de bénéfices, incluant dans tous les cas, une marge pour les investissements ;

- proposer un tarif cohérent par rapport à l'offre privée de stationnement à usage comparable afin de ne pas encourager une augmentation du trafic automobile en journée ;

- favoriser la nuit les usagers des parcs de stationnement qui n'utilisent pas ou peu leur véhicule, à travers la mise en place de tarifs dits « petits rouleurs » ;

- mettre en place des politiques tarifaires en faveur des « véhicules propres ».

Par ailleurs, afin de garantir une cohérence métropolitaine de la mise en œuvre du pouvoir de police du stationnement qui relève des maires, le plan de mobilité propose de retenir deux principes :

- les tarifs de stationnement payant sur voirie seront établis en cohérence avec les grilles tarifaires des parcs de stationnement des communes concernées de manière à inciter à un report des véhicules de moyenne et longue durée vers ces parcs ;

- une harmonisation du montant du FPS à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, sera mise en œuvre, en cohérence avec le montant du Procès-Verbal de stationnement en zone à durée limitée par disque, émis pour absence de disque ou dépassement de la durée autorisée, fixé aujourd'hui à 35 €.

Enfin, il est demandé au plan de mobilité de définir **des mesures spécifiques pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport en matière de stationnement**. Parmi celles-ci, on peut notamment relever, sans être exhaustif :

- Des mesures en faveur des usages partagés de la voiture. Le plan de mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole prévoit ainsi, parmi les actions destinées à développer la pratique du covoiturage, la réalisation d'espaces de stationnement en zone d'origine (également desservis par une ligne de transport collectif afin d'assurer le retour des covoiturés en cas d'imprévu) et d'espaces de stationnement en zone de destination, en réservant aux covoitureurs les meilleures places au sein des PEM et des parkings ;
- Des mesures pour les véhicules de livraison de marchandises. Cela se traduit le plus souvent par des préconisations sur la localisation, l'aménagement et la réglementation des aires de livraison. C'est le cas par exemple du plan de mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole qui prévoit de contrôler l'usage de ces aires grâce à la mise en place de capteurs et de recenser celles à reconfigurer. Pour résoudre des problèmes de stationnement anarchique de poids-lourds, certains plans de mobilité prévoient également la réalisation et l'aménagement adapté de parking (plan de mobilité de Pays de Montbéliard agglomération) ou la réalisation de diagnostic et la recherche de solutions pour organiser et réguler leur stationnement dans les parcs d'activités (plan de mobilité 2035 de la Métropole Européenne de Lille) ;
- Des mesures en faveur du développement et de la sécurisation de l'offre de stationnement vélo. En la matière, le plan de mobilité d'Ile-de-France est particulièrement prescriptif et prévoit de « déployer du stationnement partout où c'est possible et pertinent », que ce soit dans des

espaces privés, dans des parkings d'accès public ou sur voirie en s'implantant « en priorité en lieu et place de stationnement automobile » (voir ci-dessous).

Plan des mobilités en Ile-de-France 2030 :
Action « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo »

Le plan de mobilité d'Ile-de-France fixe des objectifs ambitieux en matière de déploiement de stationnement vélo sur l'ensemble de son territoire :

- une offre de stationnement vélo dans toutes les gares d'Ile-de-France, pour un total de 140 000 places ;
- un parc de stationnement vélo dans les hôtels de Départements et sièges des établissements publics locaux ;
- du stationnement vélo sur l'espace public à moins de 70 m de toutes les mairies et/ou établissements recevant du public de catégories 1 à 3 ;
- du stationnement vélo de capacité adaptée (en lien avec les possibilités de stationnement à l'intérieur des établissements) sur l'espace public à moins de 70 m de tous les lycées, centres de formation d'apprentis, collèges et écoles primaires ;
- transformer au moins la moitié des places de stationnement voiture en emplacement de stationnement vélo supprimées en amont des passages piétons dans toutes les communes.

Par ailleurs, il prescrit pour chaque commune un ratio minimal de places de stationnement vélo à atteindre sur voirie par rapport au nombre de places de stationnement automobile existantes, selon un zonage établi en fonction du niveau d'accessibilité en transports collectifs des communes et également valable pour les mesures de réglementation du stationnement sur voirie et de régulation de l'offre privée.

➤ Quelques exemples de traitement du stationnement en intermodalité

Si les plans de mobilité reprennent généralement à leur compte l'objectif visant à organiser du stationnement de rabattement à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville, **certains documents planifient assez précisément la localisation des parcs-relais destinés à favoriser le rabattement sur les transports collectifs**. C'est le cas par exemple du plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille ou de celui de la métropole Aix-Marseille-Provence qui intègrent des schémas de développement de leurs parcs-relais (voir encadré page suivante).

Traiter du stationnement en intermodalité dans un plan de mobilité consiste également à aborder la question des alternatives à la voiture solo et donc du déploiement :

- **De stationnement vélo.** Le plan de mobilité de Grand Lac fixe ainsi, en lien avec le développement attendu de l'offre TER et avec les objectifs de part modale définis en matière de rabattement en vélo, une offre minimale de stationnement à développer sur chacune de ses gares ;
- **D'aires de covoiturage.** Pour rendre l'usage de la voiture plus vertueux, le plan de mobilité de Pays de Montbéliard agglomération définit un programme de déploiement d'un réseau d'aires de covoiturage (voir encadré page suivante). Cette action, pilotée par l'AOM en partenariat avec les gestionnaires de voirie concernés, définit précisément les aménagements à réaliser à la fois sur des aires structurantes placées à des emplacements stratégiques et sur des aires locales situées sur des secteurs où une pratique est déjà constatée.

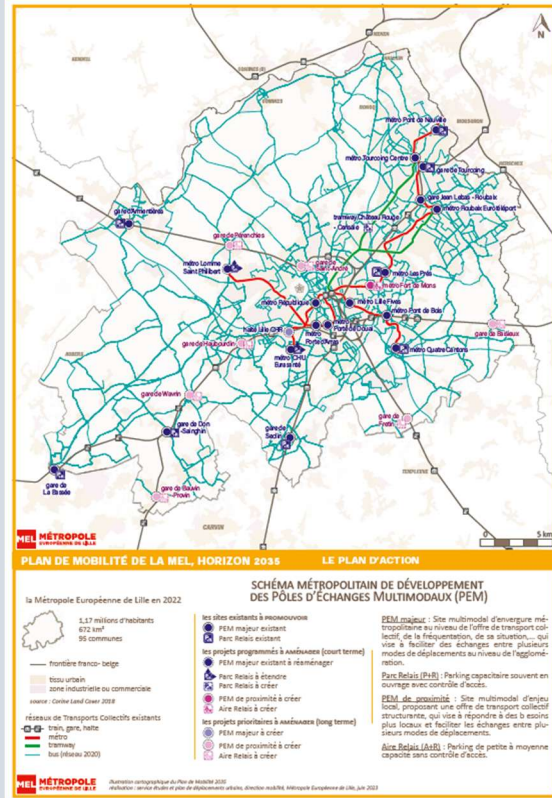
Des plans de mobilité qui territorialisent le développement du stationnement en intermodalité

Si certains plans de mobilité se limitent à la définition d'objectifs et de grands principes en matière de déploiement de dispositifs de stationnement en faveur de l'intermodalité, plusieurs plans réalisent un travail de territorialisation et de programmation de ces aménagements. C'est le cas par exemple :

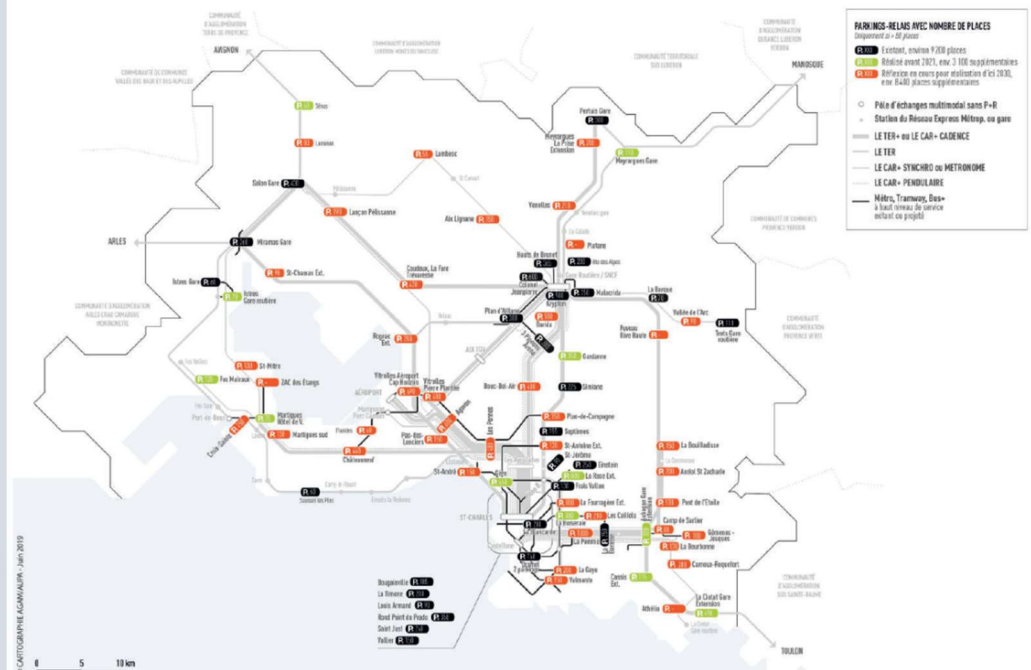
- du **plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille**, qui intègre un schéma métropolitain de développement des pôles d'échanges multimodaux (PEM) destiné à organiser, le plus en amont possible des zones centrales, un rabattement adapté aux besoins des différents pôles. Les dispositifs de stationnement aménagés pour organiser cette intermodalité sont soit des parcs-relais capacitaires avec contrôle d'accès, soit des aires relais plus petites et sans contrôle d'accès ;

- du **plan de mobilité Pays de Montbéliard agglomération**, qui porte un schéma de maillage d'aires de covoiturage sur son territoire ;

- du **plan de mobilité de la métropole Aix-Marseille-Provence**, qui prévoit de doubler l'offre de stationnement en parc-relais pour la porter à 20 000 places pour les voitures et à 5 000 places pour les vélos. Pour concrétiser cet objectif, le plan identifie 93 PEM qui, en périphérie des centres-villes mais aussi dans les zones peu denses, devront être équipés en lien avec un transport à haut niveau de service (il peut s'agir de lignes TER, de cars, de métro, de tramway ou de bus à niveau de service).



PLUS DE 20 000 PLACES EN PARKING-RELAIS



Enfin, on peut relever parmi les idées présentes dans les plans de mobilité **certaines principes originaux et intéressants en matière d'organisation du stationnement en intermodalité, comme par exemple :**

- **La création aux entrées du territoire de parkings mutualisés en lien avec la réduction de l'offre dans le centre**, inscrite dans le plan de mobilité de Cannes Pays de Lérins. Ces parkings, mutualisés avec d'autres équipements (parkings d'entreprises existants, nouveaux parcs-relais...) dans une logique d'optimisation foncière, doivent venir en substitution de places de stationnement supprimées sur l'espace public dans le centre. Pour qu'ils constituent « une alternative crédible à l'accès 100% voiture » aux centres urbains, il est prévu qu'ils soient pensés en lien avec un service de mobilité adapté (vélos libre-service, liaison par bus, covoiturage etc.) et qu'ils proposent une tarification attractive par rapport à la tarification du stationnement en centre-ville ;
- **Le fait de favoriser l'accès aux parcs-relais aux personnes qui en sont le plus éloignées**, inscrit dans le plan de mobilité des territoires lyonnais. Dans la mesure où il considère important de favoriser l'usage des modes actifs en intermodalité par rapport à celui de la voiture individuelle, ce plan prévoit d'optimiser l'accès en voiture aux pôles d'échanges pour les personnes ne disposant pas d'alternative, en s'inspirant de la stratégie mise en place par la Métropole de Lyon et consistant, pour l'accès aux parcs-relais saturés, à prioriser les usagers en covoiturage, les personnes à mobilité réduite, et les usagers domiciliés à plus de 1 ou 2 km.

➤ Quelques exemples de traitement de la régulation du stationnement privé

La façon dont les plans de mobilité délimitent « les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées (...) en matière de réalisation d'aires de stationnement » renvoie à **plusieurs questions :**

- **La définition de la qualité de la desserte.** Cette question est souvent traitée en lien avec le type de transport concerné. Mais, si la qualité proposée par une desserte en métro ou en tramway ne prête généralement pas à discussion, cela n'est pas toujours aussi évident pour le bus, le câble voire pour le train. Certains plans de mobilité définissent alors plus précisément les critères de qualité de la desserte.

Deux exemples de définition de la qualité de la desserte en transport collectif

Le plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille considère qu'une offre est performante quand une ligne desservant un arrêt de bus propose plus de 100 dessertes par jour dans les deux sens ou quand une gare ou halte TER propose plus de 30 dessertes quotidiennes.

Le plan de mobilité de la métropole Aix-Marseille-Provence intègre les stations des lignes de bus à haut niveau de service « Bus+ » ayant au moins 50 % de site propre dans les zones où des préconisations sont faites en matière de construction de places de stationnement privé.

- **Les périmètres d'application.** Dans le zonage qu'ils définissent, la plupart des plans reprennent le périmètre de 500 mètres autour des stations dans lequel le code de l'urbanisme impose déjà des limites aux obligations de construction d'aire de stationnement dans les opérations de logement. Certains plans vont cependant au-delà de ce périmètre voire combinent dans leur zonage ce calcul de distance avec d'autres éléments. Récemment, la loi du 26 novembre 2025 a étendu ce périmètre à 800 mètres pour les dérogations à la création d'aires de stationnement et pour le plafonnement des minimas exigibles.

Un exemple de zonage défini pour la régulation du stationnement privé

Le plan de mobilité des territoires lyonnais définit trois zones fondées à la fois sur la desserte en transport collectif (avec des périmètres à moins de 500 mètres mais aussi entre 500 et 1000 mètres d'un arrêt) et sur la localisation ou non dans le centre de l'agglomération lyonnaise.

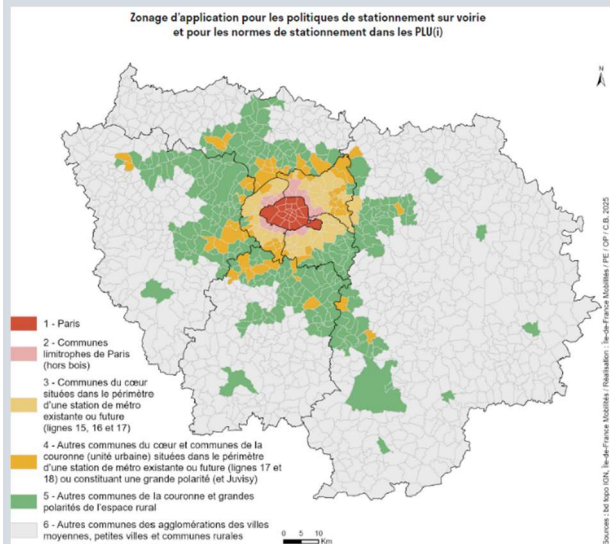
Concernant ce zonage, au-delà de sa définition, le plan de mobilité peut utilement se saisir de deux questions :

- **Son évolution dans le temps.** En effet, il est logique que les périmètres définis ne se limitent pas aux dessertes existantes mais qu'ils évoluent au fur et à mesure de la mise en œuvre des projets de transport collectif inscrits dans le document de planification. Il est donc utile que le plan de mobilité indique à quel moment les PLU devront tenir compte de ces évolutions, par exemple suite à la déclaration d'utilité publique du projet de transport collectif ;
- **Son utilisation au-delà de la régulation du stationnement privé.** Il peut en effet être intéressant que le zonage serve également pour d'autres orientations du plan de mobilité afin de renforcer la cohérence du plan d'action dont il est porteur (voir encadré ci-dessous).

Deux exemples de zonage commun à plusieurs actions du plan de mobilité

Le plan des mobilités d'Ile-de-France (à gauche ci-dessous) définit un zonage commun aux mesures de régulation de l'offre de stationnement privé, de réglementation du stationnement automobile sur voirie et de déploiement de stationnement vélo.

Le plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille (à droite ci-dessous) définit des disques de valorisation des axes de transport (DIVAT à droite ci-dessous) dans lesquels la qualité de la desserte en transport collectif implique à la fois de réguler le stationnement privé mais également de réglementer le stationnement sur voirie, d'aménager les espaces publics en faveur des modes actifs et de mener des politiques de d'optimisation foncière et de renouvellement urbain. Ce principe de DIVAT est également repris par le plan de mobilité de Cannes Pays de Lérins.



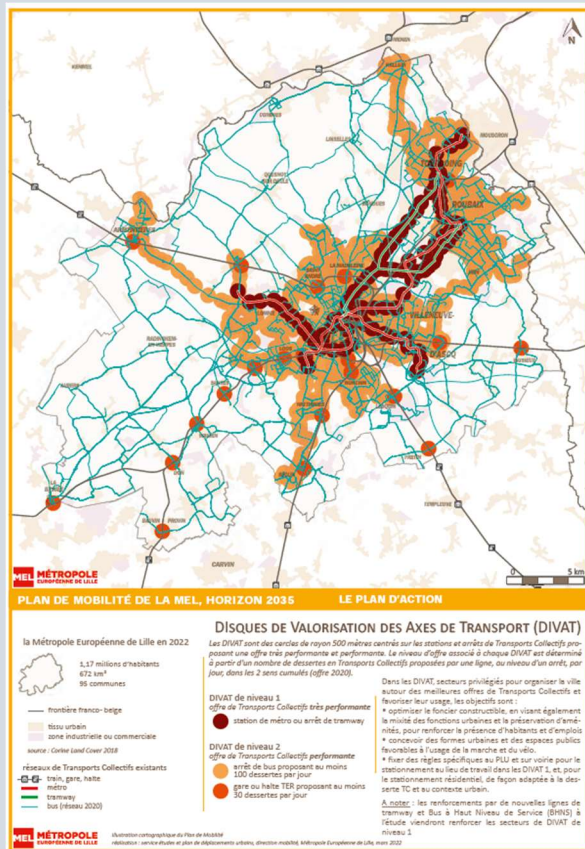
Un zonage d'application unique a été défini à la fois pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i).

Il a été construit à partir de la carte de l'accessibilité métropolitaine en transports collectifs à horizon 2030 (voir CHAPITRE 3 « Objectifs » de la partie « Une Stratégie d'action pour une mobilité plus durable », ainsi qu'à partir des entités territoriales et des centralités du SDRIF-E (voir CHAPITRE 2 « Enjeux » de cette même partie).

Points de desserte par des lignes de transports collectifs structurants pris en compte pour l'application des prescriptions et des recommandations :

- gares desservies par des lignes de RER ou de trains,
- stations de métro, de tramway et de câble,
- stations de BHNS (Bus à haut niveau de service, incluant T Zen et bus en site propre),

pour les lignes existantes et en projet, dès lors que l'arrêté déclarant d'utilité publique le projet a été pris.



Au sein de ce zonage, le plan de mobilité a vocation à venir **encadrer la production nouvelle de stationnement privé pour les voitures et les vélos en lien avec les objectifs qu'il s'est fixé**. Si chaque plan de mobilité détermine le niveau d'encadrement qu'il souhaite imposer aux normes prescrites par les PLU de son territoire, il apparaît utile de :

- **Rappeler les enjeux et les objectifs de cette régulation**, afin de rattacher clairement ces règles d'urbanisme aux évolutions souhaitées en matière de mobilité ;
- **S'appuyer sur les obligations légales existantes** (celles du Code de l'urbanisme pour le stationnement automobile et du Code de la construction et de l'habitat pour le stationnement vélo) **pour évaluer l'intérêt de les renforcer** dans les secteurs où des efforts sont faits sur l'amélioration de la desserte en transports collectifs.

Un exemple de renforcement des obligations sur le stationnement vélo

Concernant les obligations de réalisation de stationnement vélo pour les logements, **le plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille** souhaite encourager la possession et l'usage du vélo et être plus ambitieux que la loi en proposant des normes qui, en matière de surface dédiée et de modes de réalisation, garantissent une offre de stationnement vélo suffisante, confortable, et sécurisée pour ses habitants. Il propose alors pour les opérations de plus de deux logements collectifs :

- 1 emplacement d'un minimum de 1,5 m² par 50 m² de surface plancher, avec un minimum de 5 m² et un minimum de 1.5 m² par logement ;

- ou un emplacement d'un minimum de 1 m² par 50 m² de surface plancher, avec un minimum de 5 m² et un minimum de 1,5 m² par logement avec une hauteur utile sous plafond du local de 3 mètres et la mise en œuvre de systèmes d'accroche à étage.

- **Mobiliser, là où cela apparaît stratégique, les possibilités d'encadrement des normes qui seront prescrites par les PLU**, en expliquant les objectifs poursuivis. Ces possibilités sont de deux sortes : fixer des bornes maximales aux normes plancher des PLU pour les logements ; prescrire la mise en place de normes plafond et encadrer leur niveau pour les bâtiments autres que d'habitation (voir ci-dessous).

Deux exemples d'encadrement des normes de stationnement dans le plan de mobilité

Le plan des mobilités d'Ile-de-France présente d'abord les objectifs principaux poursuivis par l'encadrement du stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves :

- permettre le stationnement des véhicules au domicile tout en accompagnant la démotorisation des ménages,

- inciter au report modal quand une alternative efficace à l'usage individuel motorisé existe, en particulier pour les déplacements pendulaires.

Ce deuxième objectif se traduit par une limitation de l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux. Le plan de mobilité impose la mise en place de normes plafond, consistant en un nombre maximal de places de stationnement automobile que les constructeurs ne devront pas dépasser, dans cinq des six zones définies. Ces normes plafond constituent des prescriptions qui devront a minima être reprises dans les PLU, mais que les collectivités pourront rendre plus contraignantes si elles le souhaitent. Elles sont définies en fonction de la densité d'emploi (estimée de 15 m² à 20 m² par emploi de bureau), du taux de présence simultané des salariés (estimé en moyenne à 66 %) et du taux de venue en voiture (qui diffère selon chaque zone, du plus bas à Paris au plus élevé dans l'espace rural). A titre d'exemple, dans la zone 3 correspondant aux communes du cœur de l'agglomération parisienne desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express, le PLU devra limiter la production de stationnement à 1 place pour 100 m² de surface de plancher à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport collectif et 1 place pour 70 m² à plus de 500 mètres (tout en pouvant se montrer plus contraignant en fixant par exemple des normes plafond à 1 place pour 120 m²).

Le plan de mobilité des territoires lyonnais stipule que, dans les périmètres sous influence des lignes fortes de transports collectifs (zones 1 et 2), les normes minimales et maximales fixées par les PLU pour les bureaux devront s'inscrire dans les intervalles suivants :

- 1 place maximum pour 135 m² de surface de plancher dans la zone 1 ;

- 1 place minimum pour 150 m² et 1 place maximum pour 50 m² de surface de plancher dans la zone 2.

➤ Quelques exemples d'autres orientations et mesures relatives au stationnement

Outre la façon de traiter les différents points listés par le Code des transports, le plan de mobilité peut être l'occasion pour une autorité organisatrice de la mobilité d'**influer davantage sur les politiques de stationnement en portant des orientations comme** :

- **Des principes de limitation voire de réduction de l'offre de stationnement ;**

Un exemple d'orientation visant à réduire l'offre de stationnement sur voirie

Le plan de mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole indique que la mise en réglementation du stationnement sur voirie doit permettre de réduire le nombre de places de stationnement, en encourageant une révision des usages : retour des voitures dans les garages, démotorisation des ménages qui n'utilisent pas leur véhicule, mais aussi incitation à l'usage des parkings en ouvrage pour le stationnement de longue et moyenne durée. L'espace ainsi récupéré doit être mis au service de la ville des courtes distances et du déploiement des réseaux de transport alternatifs.

- **Des préconisations relatives à l'aménagement des espaces de stationnement ;**

Deux exemples de préconisations portant sur l'aménagement du stationnement

Le plan de mobilité des territoires lyonnais prévoit de proscrire les stationnements en « épi » et en « bataille » dans le cadre des réaménagements de voiries et d'espace public, dans la mesure où ce type d'aménagement est davantage consommateur d'espace.

Le plan de mobilité de la Métropole Européenne de Lille indique qu'en cas de création nouvelle de places de stationnement sur l'espace public, la plantation d'un arbre (ou la création de 25 m² de surface éco-aménageable) pour 4 places sera systématiquement prévue afin de rééquilibrer l'espace public au bénéfice de la transition écologique.

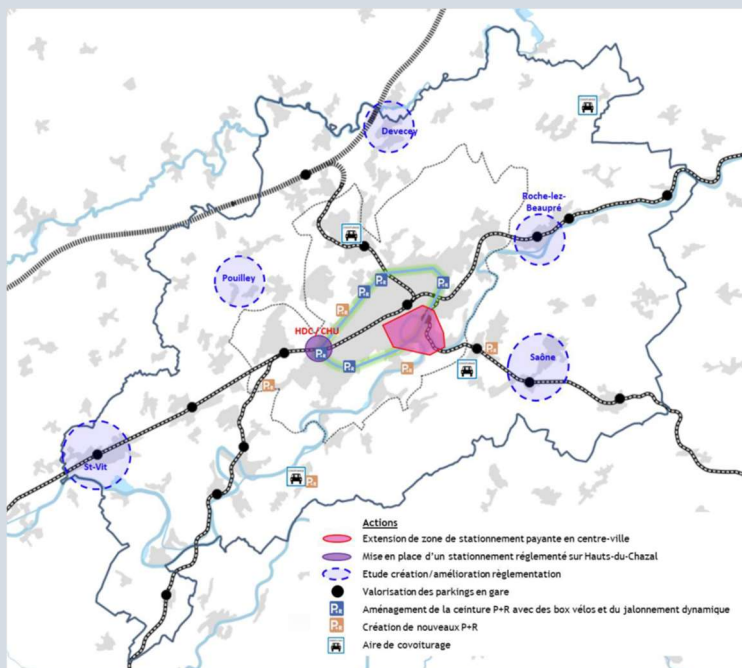
- **Une meilleure coordination des actions, qu'elles soient internes au stationnement ou en lien avec d'autres actions du plan de mobilité voire d'autres démarches ou obligations en vigueur.**

Un exemple de coordination des actions relatives aux différents volets de l'offre de stationnement

Constatant la diversité des offres de stationnement et des politiques menées, **le plan de mobilité du Grand Besançon se présente comme le lieu de définition d'une stratégie globale de stationnement destinée à rendre ce levier de report modal plus efficace. Il vise alors à renforcer la cohérence interne de la politique de stationnement, en agissant sur la complémentarité entre les différentes offres à travers notamment :**

- une extension du périmètre de stationnement payant en centre-ville afin d'intégrer les parkings actuellement gratuits situés en périphérie,
- un travail sur la cohérence des tarifications, notamment en rendant le stationnement sur voirie plus onéreux que le stationnement en ouvrage,
- un développement du stationnement de rabattement sur les transports collectifs (pour les voitures et les vélos) et des aires de covoiturage.

La carte ci-contre donne à voir la façon dont cette stratégie globale portée par le plan de mobilité a vocation à se déployer sur le territoire de l'agglomération.



Un exemple de coordination d'actions relatives au stationnement avec des actions portant sur le vélo, l'électromobilité ou les transports collectifs

Le plan de mobilité de Grand Lac comporte plusieurs orientations qui favorisent l'articulation de la stratégie de stationnement avec d'autres actions constitutives de la stratégie de mobilité de l'agglomération :

- en mettant à profit l'obligation de neutralisation des emplacements de stationnement en amont des passages piétons, imposée par la Loi d'Orientation des Mobilités d'ici à fin 2026, pour déployer du stationnement vélo et répondre aux objectifs de parts modales visés pour ce mode, pour végétaliser l'espace public ou pour désencombrer les trottoirs des mobiliers urbains. Tout en envisageant ces différentes possibilités, le plan de mobilité prévoit que le cas le plus courant sera la création de stationnement vélos, en indiquant que, selon l'hypothèse où toutes les places supprimées accueillent du stationnement vélo et sachant que 8 à 10 vélos peuvent prendre la place d'une voiture, ce sont plus de 6 000 places vélos qui pourraient alors être créées ;

- en accompagnant et en favorisant l'électrification du parc automobile par l'implantation de bornes de recharge sur l'espace public. Le plan de mobilité estime le nombre de bornes nécessaires sur les différentes communes de l'agglomération en fonction des projections du parc de véhicules électriques à l'horizon 2030 et indique que ces besoins devront être pris en compte par le Schéma directeur des IRVE du Syndicat départemental d'énergie de la Savoie. Outre cette estimation des besoins, il fait des préconisations sur le type de bornes à installer, sur leur aménagement ainsi que sur la réglementation à mettre en place. Il insiste particulièrement sur ce dernier point, considéré comme un élément important dans la mesure où la mise en place d'une réglementation permet d'éviter les pratiques de « fausse charge », de favoriser une forme de rotation des véhicules au niveau des points de charge, et ce sans contraindre les riverains qui se chargent la nuit lorsque la réglementation ne s'applique pas ;

- en rendant payant l'ensemble du stationnement aux abords des plages du Lac du Bourget au même tarif (3 € par jour) et en utilisant les recettes ainsi générées pour développer une offre gratuite de bus des plages.

➤ Que retenir ?

Eu égard à l'importance de ce levier dans les politiques de mobilité, **un plan de mobilité doit nécessairement s'emparer des questions de stationnement. Les questions à aborder sont multiples** et portent sur les différents volets de l'offre de stationnement :

- Sur **l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs**, le plan de mobilité a vocation à définir les zones où le stationnement doit être réglementé, les principes de tarification ainsi que les mesures à destination de certaines catégories d'usagers (résidents, pendulaires, visiteurs, PMR...) et de modes de déplacement (covoiturage, autopartage, vélo...). Au-delà du rappel des obligations réglementaires relatives au stationnement (par exemple sur l'accessibilité des places aux personnes handicapées, sur l'ombrage des parcs...), le plan de mobilité a un rôle prépondérant à jouer pour organiser le déploiement stratégique de ces mesures sur le territoire.
- Concernant **le stationnement de rabattement à proximité des transports collectifs et des entrées de ville**, outre les grands principes de localisation, certains plans de mobilité intègrent de manière intéressante une planification territorialisée de ces dispositifs en lien avec le développement projeté de l'offre de transports collectifs ou du covoiturage. Ce volet pourra utilement être renforcé avec l'intégration des Services Express Régionaux Métropolitains dans les plans de mobilité qui pourront alors aider à mieux les inscrire dans les politiques intermodales des agglomérations concernées.
- En matière de **régulation du stationnement privé**, le plan de mobilité a vocation à définir les conditions de desserte par les transports collectifs et les périmètres associés qui justifient un encadrement de la production d'aires de stationnement pour les voitures et pour les vélos. Il lui est également demandé de se prononcer sur les limites (minimales ou maximales) fixées par les PLU en la matière.

Ce-faisant, **le plan de mobilité a vocation à jouer pleinement un rôle de coordination pour des politiques de stationnement confrontées à une gouvernance morcelée**, que ce soit au moment de son élaboration, en offrant un lieu de concertation entre les acteurs compétents en la matière, ou lors de sa mise en œuvre, au regard de son **pouvoir prescriptif non négligeable** à la fois sur les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement et sur les PLU.

4 LES « SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES »

➤ Une obligation imposée au plan de mobilité

Dans son article 5, la directive européenne de 2001⁶ sur les plans et programmes prévoit que le rapport d'évaluation environnementale précise « les incidences notables probables de la mise en œuvre du plan ou du programme ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ou du programme ». Il s'agit donc d'un élément obligatoire de la démarche d'évaluation environnementale qui s'applique également au plan de mobilité.

Cette directive a été transposée dans le Code de l'environnement français : l'article L. 122-6 prévoit que l'évaluation environnementale « comporte l'établissement d'un rapport qui identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du plan ou du programme sur l'environnement ainsi que les solutions de substitution raisonnables ». L'article R122-20 de ce même Code de l'environnement, qui traite des autres plans et programmes que ceux relevant de l'urbanisme (dont le plan de mobilité), dispose que le rapport environnemental comprenne un résumé non technique présentant notamment « les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente ».

➤ Un risque contentieux lié au non-respect de cette obligation

Pendant longtemps, les tribunaux ont été peu saisis de cette exigence. Mais, depuis quelques années, les juges ont été amenés à se prononcer sur la façon dont différents documents stratégiques ont appliqué cette obligation. Cela a conduit à l'annulation de plusieurs types de documents : SCoT, PLU, plan régional de prévention et de gestion des déchets... ainsi que le « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » de Tisséo collectivités valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine.

Le 19 janvier 2023, la cour administrative d'appel de Toulouse confirmait l'annulation de ce document en raison de l'absence de présentation de solutions de substitutions raisonnables. Dans sa décision, « la Cour considère que le rapport environnemental du plan de déplacements urbains, composé en particulier d'un résumé non technique destiné à faciliter la prise de connaissance par le public de l'étude d'impact, n'a pas exposé les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet de ce plan, en méconnaissance des dispositions de l'article R. 122-20 du code de l'environnement. Pourtant l'évaluation environnementale doit décrire et évaluer notamment de telles solutions de substitution afin de justifier le scénario finalement retenu par l'autorité administrative. En particulier, la Cour relève que le choix du projet retenu ne s'appuie pas sur une argumentation comparant de manière explicite les impacts environnementaux des différents scénarios pouvant être envisagés »⁷.

⁶ Directive 2001/42/CE : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000706012>

⁷ <https://toulouse.cour-administrative-appel.fr/decisions-de-justice/dernieres-decisions/par-un-arret-du-19-janvier-2023-la-cour-confirme-l-annulation-de-la-revision-du-plan-de-deplacements-urbains-de-l-agglomeration-toulousaine>

➤ En quoi consiste exactement cette obligation ?

Pour la collectivité en charge de l'élaboration d'un plan de mobilité, il s'agit donc d'**étudier les différentes solutions pouvant être envisagées pour répondre aux objectifs du projet de plan et de les comparer entre elles**. Ainsi, lorsqu'un plan de mobilité établit par exemple un objectif d'augmentation de l'usage des transports collectifs, l'autorité organisatrice de la mobilité en charge de l'élaboration du plan ne peut se contenter de présenter une seule solution. Dans la mesure où plusieurs solutions peuvent répondre à cet objectif, elles sont à examiner.

Plusieurs points de vigilance peuvent être mis en exergue concernant la définition et la présentation de ces solutions de substitution raisonnables, au regard notamment de la jurisprudence en la matière :

- **Les solutions présentées doivent être raisonnables, c'est-à-dire qu'elles doivent pouvoir être mises en œuvre dans le champ de compétence de la collectivité et avec les moyens dont elle dispose**, même si elles reviennent éventuellement à renchérir le coût du projet. Les limites à l'examen de ces solutions sont liées à leur caractère disproportionné ou à leur coût excessif. Des solutions techniquement inaccessibles ou financièrement déraisonnables ne peuvent alors être considérées comme des solutions de substitution raisonnables. Il en est de même pour une solution incompatible avec les objectifs du plan ou avec d'autres documents cadres avec lequel le plan doit être compatible⁸.
- L'annexe de la directive européenne prévoit par ailleurs que **le document d'évaluation environnementale expose « les raisons pour lesquelles les autres solutions envisagées ont été sélectionnées »**.
- **Le scénario « fil de l'eau » ne peut, à lui seul, tenir lieu de solution de substitution raisonnable⁹**. Il s'agit plutôt d'envisager les alternatives envisageables en termes d'action et d'examiner, sans exigence d'exhaustivité, différentes hypothèses pouvant s'inscrire dans les objectifs du plan. Ces solutions peuvent faire l'objet de la construction de différents scénarios d'action pour le plan de mobilité, même si cette méthode de travail n'est pas un passage obligé.
- Il importe également de **justifier des choix opérés au regard de l'examen de ces alternatives possibles**. Cette justification doit présenter les raisons des choix opérés dans le plan de mobilité, en tenant notamment compte de leurs incidences sur l'environnement et la santé¹⁰. **La présentation des solutions de substitution raisonnables doit donc s'accompagner d'une évaluation de leurs impacts**.
- Si ces solutions de substitution raisonnables doivent être examinées dans le rapport environnemental du plan de mobilité, il importe enfin qu'elles soient **présentées dans le résumé non technique du plan**, afin de permettre la bonne information du public.

⁸ Le PLU de Gonesse a ainsi été annulé, considérant que les solutions alternatives présentées n'étaient pas raisonnables dès lors qu'elles étaient incompatibles avec le schéma directeur de la région Ile-de-France.

⁹ Ce point ressort de la jurisprudence, à travers les décisions du CAA de Toulouse du 19 janvier 2023 concernant le « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » de Tisséo collectivités et du CAA de Marseille du 26 janvier 2024 concernant le plan régional de prévention et de gestion des déchets du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

¹⁰ La santé est une composante de l'environnement dans les textes européens (annexe 1 de la directive : l'environnement comprend notamment "la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs").

➤ Quelques exemples de traitement de cette obligation

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération clermontoise approuvé en 2019 présente le travail réalisé sur les différentes solutions proposées pour répondre à l'objectif majeur du plan, visant à maîtriser la place de la voiture dans l'espace public :

- Ces solutions, identifiées après une première étape de recherche de leviers d'action, ont été testées dans le cadre d'une **démarche d'élaboration de deux scénarios opérationnels permettant d'atteindre les objectifs du plan** mais contrastés dans leur philosophie globale : un scénario « bâtisseur » basé sur le développement d'infrastructures dont des voies réservées à chaque mode ; un scénario « régulateur » basé sur une régulation accrue et une augmentation des services à infrastructures quasi-constantes (voir cartes ci-dessous).
- Ces deux scénarios ont été évalués au regard de différents critères (leurs effets sur le trafic et l'environnement, leur faisabilité technique, financière, politique, institutionnelle et temporelle, et leur coût) et c'est sur cette base qu'a été construit le plan d'action du PDU.
- Cette démarche, présentée dans différents documents constitutifs du plan, donne à voir des solutions de substitution qui n'ont pas été retenues dans le plan adopté, comme certains projets de TCSP et de P+R, la création d'un centre de distribution urbain pour la logistique du dernier kilomètre ou encore le cadencement au quart d'heure de l'offre ferroviaire interurbaine.

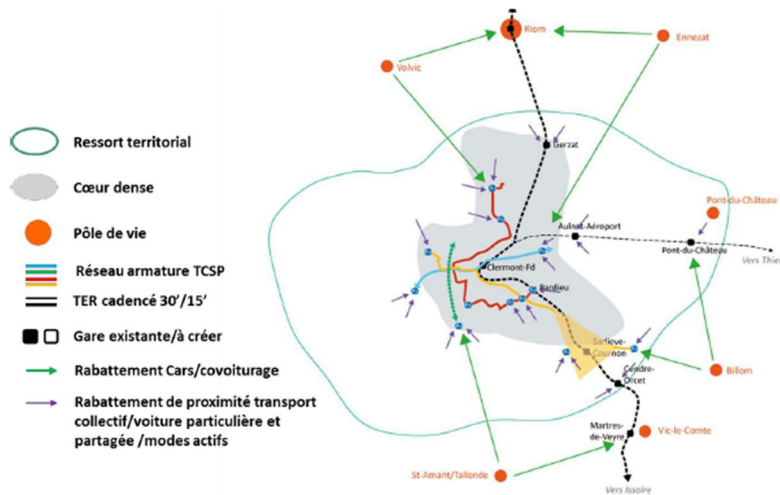


Illustration 1. Organisation multimodale du scénario 1

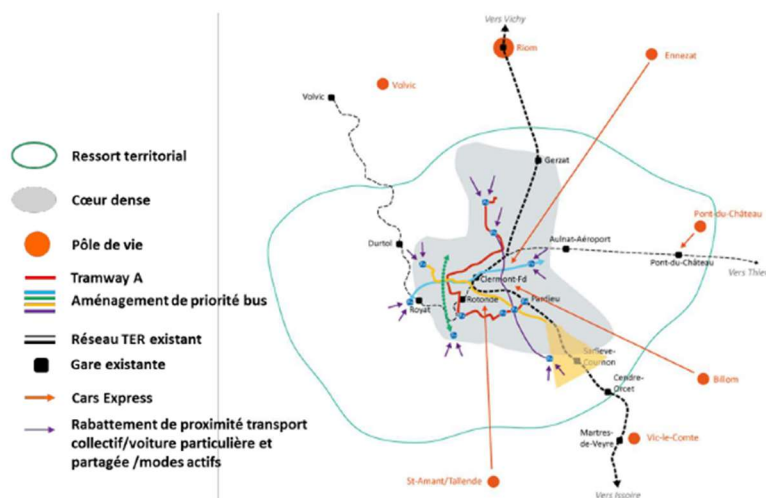


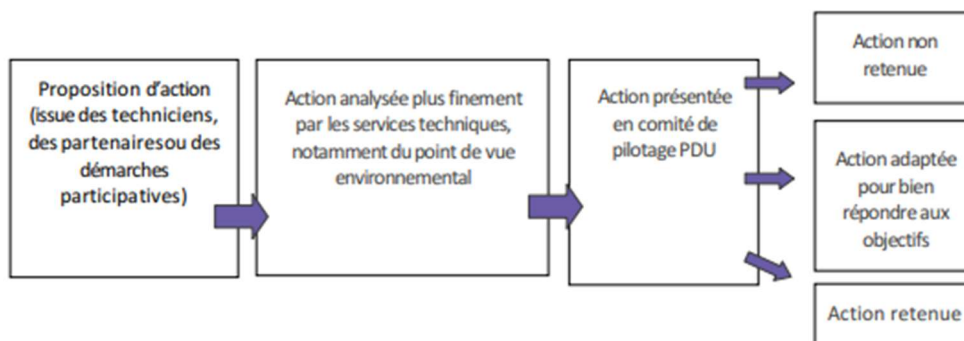
Illustration 1. Organisation multimodale du scénario 2

Sans passer par la construction de différents scénarios d'action, le **PDU horizon 2030 de l'agglomération grenobloise, approuvé en 2019**, s'appuie sur **une démarche participative conséquente qui a fait émerger des propositions de solutions** :

- Comme le montre le schéma ci-dessous, ces dernières ont ensuite été évaluées en termes d'opportunité, de faisabilité et d'impact sur l'environnement, et débattues avec les partenaires et les élus du SMTC. Cette analyse a conduit à écarter certaines actions, soit au niveau technique, soit au niveau politique, et a permis de construire le plan d'actions du PDU de manière itérative.
- Un chapitre de l'évaluation environnementale du PDU présente plusieurs actions débattues mais non retenues, en détaillant les raisons qui ont conduit à ce choix. C'est par exemple le cas d'actions comme « Rendre les transports collectifs gratuits pour tous », « Pouvoir entrer avec son vélo dans tous les transports collectifs », « Créer des liaisons par câble entre le cœur métropolitain et les massifs environnants », « Proposer une prime à l'achat de vélos électriques » ou « Une prime à l'achat de véhicules électriques ».

Rapport environnemental du PDU de l'agglomération grenobloise

Analyse des solutions de substitution et motifs pour lesquels le projet de PDU a été retenu



Pour l'élaboration du **Plan de Mobilité des territoires lyonnais arrêté en 2025**, l'évaluation environnementale et son résumé non technique présentent de manière détaillée **les trois scénarios de solutions de substitution raisonnables qui ont été étudiés** :

- Le scénario « Transition énergétique du parc roulant » appuie la stratégie sur un très fort renouvellement du parc automobile du territoire engendrant son électrification massive et une forte baisse des émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre.
- Le scénario « Extension métro + RER » appuie la stratégie sur une extension importante du réseau métro dans l'Agglomération lyonnaise et le déploiement d'un réseau de type RER à l'échelle du ressort territorial et de l'aire métropolitaine lyonnaise.
- Le scénario « Report modal massif » recherche un report modal massif autour d'un objectif de division par deux des déplacements effectués seuls en voiture en développant un bouquet d'offres alternatives et en incitant et en accompagnant les changements de pratiques de mobilité.

Ces différents scénarios d'action ont fait l'objet d'une analyse comparative en termes d'effets significatifs probables sur l'environnement (voir tableau ci-dessous), ce qui a permis de mettre en exergue l'alternative la plus favorable, la plus défavorable et la médiane. Cette analyse a aussi consisté à vérifier si les diverses solutions de substitution s'inscrivaient en cohérence avec les objectifs des autres plans et programmes avec lesquels le Plan de Mobilité devra être compatible ou qu'il devra prendre en compte. Dans la mesure où le scénario « Report Modal Massif » présentait un avantage net à la fois sur les principaux impacts environnementaux, mais également en termes d'aménagement du territoire et d'équilibres financiers, c'est sur cette base qu'a été principalement construit le Plan de Mobilité, l'analyse des solutions de substitution raisonnables contribuant ici à justifier les choix opérés dans ce projet.

	Transition énergétique du parc roulant	Développement du réseau lourd (métro + RER)	Report Modal Massif (scénario retenu)
Diminution du trafic automobile	Non	Oui, mais que pour les déplacements « radiaux » et à horizon 2040	Oui, objectif de diviser progressivement par deux les déplacements effectués seul en voiture
Inscription dans la trajectoire de la SNBC	Incertitudes liées à la rapidité de l'électrification du parc roulant et à son impact énergétique	Pas de solutions pour les déplacements hors Métropole, longs et « non radiaux »	Oui, en s'appuyant notamment sur le report modal
Diminution de la pollution et des nuisances	Oui pour les NOx. Non pour les PM et le bruit	Oui, notamment dans les espaces urbanisés mais d'ici 2035-2040	Oui
Préservation des espaces naturels et agricoles - ZAN	Nécessité de poursuite des développements routiers	Perspectives à long terme nécessitant des aménagements routiers	Possibles aménagements nécessaires pour les TC et le vélo (mesures ERC)
Faciliter l'évolution des pratiques selon les territoires	Maintien des pratiques actuelles dans les territoires les moins denses	Que pour les territoires urbains desservis	Développement d'offres adaptées aux territoires + Accompagnement aux changements de pratiques
Solutions adaptées aux territoires peu denses et QPV	Oui pour les territoires peu denses. Non pour les QPV	Solution peu adaptée aux territoires peu denses	Oui, avec offres maillées et modes actifs
Développer les modes actifs (santé publique)	Difficile si maintien de la place accordée à la voiture	Possibilité de développer les modes actifs mais pas partout	Oui, très forte ambition pour les modes actifs sur les courtes distances
Améliorer la qualité du cadre de vie et de l'espace public	Poursuite des phénomènes de congestion et maintien de l'espace dédié à la voiture	A long terme et pas partout	Oui

Tableau n°3. Analyse comparative des solutions de substitution envisagées

➤ Que retenir ?

En guise de synthèse et sur la base des différents éléments présentés, il est possible de formuler **quelques recommandations sur la façon de traiter des solutions de substitution raisonnables lors de l'élaboration d'un plan de mobilité** :

- Dans la mesure où l'absence de présentation de solutions de substitution raisonnables est porteuse d'un risque juridique, il est important de veiller à satisfaire à cette exigence, et ce d'autant que cela peut être fait de manière assez simple ;
- Le rapport environnemental et son résumé non technique doivent présenter les solutions de substitution qui permettraient de répondre aux objectifs du plan. Cette présentation peut prendre la forme de scénarios, mais ce n'est pas obligatoire ;
- Ces solutions doivent être raisonnables, c'est à dire qu'elles doivent non seulement répondre aux objectifs du plan de mobilité et ceux des documents cadres avec lesquels ce dernier doit être compatible, mais elles doivent également pouvoir être mises en œuvre techniquement et financièrement ;
- Enfin, les solutions de substitution raisonnables doivent être étudiées et comparées avec les autres solutions retenues, notamment concernant l'évaluation de leurs impacts sur l'environnement, et ce afin de garantir la bonne information du public et de justifier les choix d'action effectués dans le plan de mobilité.

BIBLIOGRAPHIE

- Règlement règlement européen (UE) n°2024/1679, dit « RTE-T »
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679
- Fiche Cerema « Elaborer un schéma de desserte fluviale intégré au Plan de mobilité »
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/604060/fiche-n-2-elaborer-un-schema-de-desserte-fluviale-integre-au-plan-de-mobilite>
- Fiche Cerema « Intégrer la mobilité des marchandises dans le PDM »
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/595912/integrer-la-mobilite-des-marchandises-dans-le-pdm>
- Etude Cerema Expertise sur l'élaboration du PLM 2030, Retours d'expérience sur l'élaboration de Plans Locaux de Mobilité et leur articulation avec le Plan de Mobilité
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/607183/expertise-sur-l-elaboration-du-plm-2030-retours-d-experience-sur-l-elaboration-de-plans-locaux-de-mo>

