

Fiche 1

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité Simplifié ?



Djilali BENCHABANE
Anthéa DUMOULIN
Anna HULIN
Anton LEICHNAM
Julien LEGROUX

Edition 2021

QUE DIT LA LOI ? POINTS CLEFS

La LOM ¹ : La loi d'orientation des mobilités a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019 - loi n° 2019-1428. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

Une AOM ² : La LOM organise désormais la possibilité pour la région de déléguer toute ou partie de sa compétence d'AOM. Cette délégation de compétences s'établit dans les conditions de droit commun prévues à l'article L.1111-8 du CGCT. La loi énonce les délégataires de la compétence en prévoyant que *"toute collectivité relevant d'une autre catégorie peut se voir confier l'organisation de la mobilité."*

Le Plan de Mobilité Simplifié

Le PdMS est un document de planification. Il offre la possibilité aux AOM des territoires ruraux et des villes moyennes de planifier au sein d'un document, souple et au cadre allégé des solutions de mobilités pour les populations. Il intègre l'ex-Plan de Mobilité Rurale (PMRu) abrogé par la LOM.

. Quelle différence entre le Plan de Mobilité (PDM) et le PdMS ?

Contrairement au PDM, rendu obligatoire par la LOM pour les communautés d'agglomération de plus de 100 000 habitants, le PdMS est beaucoup plus facile à réaliser et peut être rapidement mis en place. Il laisse aux élus une totale liberté quant au choix des thématiques de mobilité à traiter. Il n'est pas lié juridiquement aux autres plans ou documents d'urbanisme, et n'est pas opposable. Cependant, il peut très bien intégrer la "brique mobilité" constituée des documents tels que le PLUi, le ScOT ou le PAECT.

. Quel est le coût d'un PdMS ?

En se basant sur le coût de l'ancien Plan de Mobilité Rurale (PMRu), le CEREMA a estimé que le coût d'élaboration d'un PdMS s'élève généralement entre 30 000 euros et 60 000 euros. En outre, de nombreux appels à projet et subventions peuvent apporter une aide pour financer la démarche.

1 <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>

2 Autorité organisatrice de la mobilité - <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>

. Pourquoi adopter un PdMS ?

- La démarche du PdMS cherche à **rendre effectif le droit à la mobilité pour tous**. Ce droit à la mobilité se traduit par la garantie donnée à chacun de pouvoir se déplacer au quotidien, tant pour accéder à des services publics ou économiques de base, qu'à la formation, à l'emploi ou à des services de santé. Il s'agit de passer d'une réflexion sur les transports, centrée sur les infrastructures, à une réflexion basée sur les besoins des habitants.
- Le PdMS permet aux collectivités des territoires peu denses et ruraux de **répondre à la crise du modèle de déplacement basé sur l'usage individuel de la voiture**. L'absence d'alternative à la voiture représente un coût croissant pour les habitants de ces territoires. Ce coût risque de s'accroître avec la dynamique de décarbonation des modes de transport. De plus, ce modèle laisse de côté les plus vulnérables qui n'ont pas de voiture ou qui ne peuvent pas conduire.
- La démarche du PdMS permet également aux élus de contribuer à **l'attractivité de leur territoire**. Une meilleure mobilité au sein du territoire, c'est aussi un foncier plus attractif et des revenus touristiques en progression.
- Enfin, le PdMS peut constituer une première étape dans **l'appropriation de la compétence d'AOM**. Il permet d'acquérir une expérience et une connaissance fine des besoins des habitants, d'élaborer une première stratégie, et d'amorcer une dynamique rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité (élus, représentants de l'état, entreprises, gestionnaires de réseau, associations d'usagers...)

. Quel est le cadre légal d'un PdMS ?

Le PdMS peut être élaboré par **les AOM des territoires ruraux et des villes moyennes**, ou le cas échéant, par **la région** si celle-ci intervient en tant qu'AOM locale de substitution.

Pour bénéficier d'un projet regroupant plus de moyens qui génère des économies d'échelle sur les dépenses à réaliser et mener une action d'envergure supérieure, les territoires ont la possibilité de se regrouper en plusieurs EPCI.

Ainsi, le PdMS peut être élaboré par un **syndicat mixte** ou un **Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR)** si la compétence d'AOM leur a été transférée par les établissements publics de coopération intercommunale qui en sont membres. Le PdMS couvre l'ensemble du territoire de l'AOM qui l'élabore

Une possibilité d'organisation : **un syndicat mixte ou à un Pôle d'Equilibre Territorial et Rural**.

L'exemple de la commune du PETR du LUNEVILLOIS dans le Région Grand Est, mis en avant dans le guide du CEREMA, illustre parfaitement cette possibilité dans un territoire à dominante rurale³.

3 - Source : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/03/mode_d_emploi_competence_petrsms.pdf

. Quelles sont les conditions d'élaboration et de mise en oeuvre d'un PdMS ?

L'élaboration et la mise en œuvre d'un PdMS est très peu encadrée par la loi et laisse une grande liberté aux AOM. La loi prévoit simplement :

- une soumission pour avis du projet de plan au Conseil Régional, aux Conseils départementaux concernés, aux conseils municipaux, aux AOM limitrophes;
- une consultation à la demande pour les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les associations agréées de protection de l'environnement, les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les autorités compétentes en matière d'infrastructures de recharge pour véhicules (véhicules électriques, à gaz ou hydrogène);
- une procédure de participation du public ;
- la prise en compte des plans de mobilité employeur existant sur le territoire.

La loi n'impose pas d'évaluation environnementale ou d'évaluation à posteriori.

Abreviations

- **AAP** : Appel à projet
- **AMI** : Accord à Manifestation d'Intérêt
- **ANCT** : Agence Nationale de la Cohésion des Territoires
- **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- **ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- **CA** : Communauté d'agglomération
- **CC** : Communauté de communes
- **CEE** : Certificat d'Economie d'Energie
- **CEREMA** : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
- **DDT** : Direction Départementale des Territoires
- **EPCI** : Etablissement Public de coopération intercommunale
- **FEDER** : Fond Européen de Développement Régional
- **FSE** : Fond Social Européen
- **IRA** : Institut Régional d'Administration
- **LOM** : Loi d'Orientation des Mobilités
- **PETR** : Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
- **PCAET** : Plan Climat-Air-Energie Territorial
- **PdMS** : Plan de Mobilité Simplifié
- **SCOT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- **TAD** : Transport A la Demande
- **VM** : Versement mobilité