Les guides de mise en œuvre du SRADDET

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRADDET



MISE EN ŒUVRE DU SRADDET DANS LES PLANS DE MOBILITÉ

Mis à jour suite à la modification n°1 approuvée le 3 juillet 2025

maregionsud.fr

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

LES GUIDES DE MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

SRADDET

MISE EN ŒUVRE DU SRADDET DANS LES PLANS DE MOBILITÉ

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

SRADDET

Un guide pour faciliter la déclinaison du SRADDET dans les Plans de mobilité (PDM)

L'approbation du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, le 15 octobre 2019, a marqué une étape décisive en actant la stratégie régionale d'aménagement à horizon 2030 / 2050.

Cette version du guide intègre les évolutions issues de la modification n°1 du SRADDET Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, approuvée en 2025. Elle vise à renforcer la prise en compte des enjeux climatiques, logistiques, touristiques et de gouvernance dans les Plans de Mobilité, en cohérence avec les objectifs actualisés du SRADDET.

- La réussite de ce projet collectif passe par sa mise en œuvre, notamment à travers sa déclinaison dans les documents de planification et de programmation locaux, à savoir :

- Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU/PLUi) en absence de SCoT ;
- Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) devenus Plan de mobilité (PDM) depuis la loi d'Orientation des Mobilités dite LOM du 24 décembre 2019 ;
- Les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) ;
- Et les Chartes de Parcs Naturels Régionaux (PNR).

Comme le prévoit l'article L4251-3 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), la mise en compatibilité de ces documents avec le SRADDET intervient lors de l'élaboration ou de la première révision qui suit l'approbation du schéma régional.

Point juridique : Ordonnances du 17 juin 2020 pour l'application de la loi ÉLAN (Évolution du logement, de l'aménagement et du numérique)

Ces deux ordonnances entrent en vigueur le 1er avril 2021.
L'ordonnance n°2020-744 de modernisation des SCoT élargit le périmètre du SCoT à l'échelle du bassin d'emploi (au lieu du bassin de vie), renforce la prise en compte des déplacements par l'intégration des bassins de mobilité, et accentue le rôle du SCoT dans la transition énergétique par la possibilité de lui donner valeur de plan climat-air-énergie territorial (PCAET).
L'ordonnance n°2020-745 de rationalisation de la hiérarchie des normes uniformise les liens juridiques entre les documents sectoriels et les documents d'urbanisme de rang supérieur (lien de compatibilité sauf pour les objectifs du SRADDET et les programmes d'équipement pour lesquels le lien de prise en compte est maintenu) et modifie les modalités de mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

→ examen, de manière systématique tous les 3 ans, de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les documents de rang supérieur, dès l'entrée en vigueur desdits documents d'urbanisme approuvés ou révisés ;
→ procédure de modification simplifiée suite à la délibération portant mise en compatibilité pour toutes les mises en compatibilité des SCoT avec les documents de rang supérieur, quelle que soit l'ampleur de la mise en compatibilité envisagée.

- Pour rappel, les principes d'opposabilité du SRADDET à ces documents sont :

- La prise en compte des objectifs du SRADDET ;
- La compatibilité avec les règles générales du SRADDET.

Afin de faciliter l'appropriation du SRADDET, la Région a souhaité réaliser une série de guides pédagogiques : un guide pour les SCoT, un pour les PCAET, un pour les chartes de PNR.
Le présent guide est consacré à la déclinaison du SRADDET dans les PDM.

Il est important de souligner que ce guide ne revêt aucune valeur juridique et n'a donc aucun caractère opposable. Il ne se substitue ni au rapport d'objectifs ni au fascicule des règles du SRADDET approuvé. On pourra utilement avoir recours au mode d'emploi des objectifs (p.104 et 105 du rapport d'objectifs du SRADDET) et à celui de la fiche-type des règles (p.30 et 31 du fascicule des règles). Ils permettent de distinguer facilement ce qui relève d'une portée prescriptive des éléments complémentaires n'en ayant pas.

Un guide structuré autour de 4 thèmes majeurs

Le guide ne traite pas de l'ensemble des champs d'actions des PDM mais cible ceux qui sont à la croisée du champ de compétences du SRADDET et de celui des PDM. **En ce sens, le document n'est pas un guide d'élaboration des PDM mais bien un guide de déclinaison des objectifs et règles du SRADDET dans les PDM. Cela passe par l'identification dans le SRADDET de l'ensemble des objectifs et des règles relatives à la mobilité qui ont vocation à être déclinées dans les PDM.**

Ces objectifs et règles sont classés dans ce guide autour de 4 thèmes majeurs :

- Une offre de mobilité durable et performante ;
- La grande accessibilité, le maillage routier régional et la question du tourisme ;
- Une chaîne logistique à optimiser ;
- La coordination des acteurs.

Afin de faciliter son utilisation, notamment par les maîtrises d'ouvrage et maîtrises d'œuvre de PDM, chacun des 4 volets traite du contenu du SRADDET à décliner dans les PDM sous la forme de réponse à des questions stratégiques en rapport avec le contenu du SRADDET. Chaque question stratégique fait l'objet d'un volet particulier.

Par exemple, dans le Volet 1, une des questions stratégiques est : « en quoi mon PDM contribue-t-il à favoriser les modes actifs et les nouvelles mobilités ? » Autour de cette question stratégique sont rappelés les objectifs et règles du SRADDET relatifs à cette question et comment le PDM peut les décliner dans ses différents documents constitutifs.

La manière de décliner le SRADDET dans les PDM est ainsi traitée en considérant le plus souvent possible les principales parties d'un PDM : le diagnostic, le projet et le plan d'actions (le volet de l'évaluation environnementale est peu abordé).

Chaque chapitre est également illustré par des exemples de « bonnes pratiques » présentant la diversité des méthodes ou de types de territoires issus de Plan de Mobilité, Plan de Mobilité Simplifié, à défaut de Plan de Mobilité Rurale ou de PDU.

La partie 1 du guide expose à grands traits la stratégie régionale et les ambitions du SRADDET en matière de mobilité et rappelle les prérogatives des Plans de mobilité (PDM) dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

TABLE DES MATIÈRES

01 DES ORIENTATIONS DÉFINIES À L'ÉCHELLE RÉGIONALE DANS LE SRADDET À DÉCLINER DANS LES PLANS DE MOBILITÉ P. 9

1.1 LES AMBITIONS DU SRADDET ET LA STRATÉGIE RÉGIONALE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ P. 10

1.2 DU SRADDET AU PLAN DE MOBILITÉ P. 15

02 UNE OFFRE DE MOBILITÉ DURABLE ET PERFORMANTE P. 19

2.1 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR
Comment mon PDM contribue-t-il à la transition énergétique et à l'amélioration de la qualité de l'air ? P. 20

2.2 TRANSPORTS COLLECTIFS
Comment mon PDM contribue-t-il à améliorer le réseau régional de transports collectifs ? P. 23

CAS PRATIQUE N°1 L'exemple du PDU de l'Agglomération grenobloise P. 28

2.3 MOBILITÉ
Comment mon PDM contribue-t-il à favoriser les modes actifs et les nouvelles pratiques de mobilités ? P. 29

CAS PRATIQUE N°2 L'exemple du PDU du Grand Avignon P. 31

2.4 INTERMODALITÉ
Comment mon PDM contribue-t-il à la facilitation de l'intermodalité ? P. 32

2.5 COHÉRENCE URBANISME-MOBILITÉS
Comment mon PDM contribue-t-il à améliorer la cohérence urbanisme-mobilités ? P. 38

CAS PRATIQUES N°3 L'exemple du PDU de la Métropole Toulon Provence Méditerranée P. 41

N°4 L'exemple du PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence P. 46

03 LA GRANDE ACCESSIBILITÉ, LE MAILLAGE ROUTIER RÉGIONAL ET LA QUESTION DU TOURISME P. 47

3.1 LA GRANDE ACCESSIBILITÉ, LE MAILLAGE ROUTIER RÉGIONAL ET LA QUESTION DU TOURISME

Comment mon PDM contribue-t-il à améliorer la grande accessibilité régionale et le maillage routier régional ? P. 48

CAS PRATIQUES

N°5 L'exemple du PDU Annemasse Agglomération 2014-2024 (Diagnostic) P. 54

N°6 L'exemple du PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence et le nœud ferroviaire de la Gare Saint-Charles P. 55

N°7 L'exemple du PDU du Grand Avignon (Février 2020) P. 58

3.2 TOURISME

Comment mon PDM peut-il prendre en compte les enjeux liés au tourisme ? P. 60

CAS PRATIQUES

N°8 L'exemple du Plan Global des Déplacements 2015-2025 de la Communauté d'agglomération DLVA P. 63

N°9 L'exemple du PDU du Grand Avignon : plan d'actions P. 65

N°10 L'exemple du plan de Mobilité Rurale Somme Sud Ouest /Grand Amiénois/2019 - Plan d'actions P. 66

04 UNE CHAÎNE LOGISTIQUE À OPTIMISER P. 69

4.1 REPORT MODAL VERS LE FER OU LE FLUVIAL

Comment mon PDM permet-il d'améliorer la chaîne logistique en favorisant le report modal notamment vers le fer ou le fluvial ? P. 70

CAS PRATIQUES

N°11 L'exemple du PLUi Métropolitain de la Métropole Nice Côte d'Azur P. 74

N°12 L'exemple du PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence P. 75

N°13 L'exemple du PDU d'Annemasse Agglomération (2014-2024) P. 78

05 COORDINATION DES ACTEURS P. 79

5.1 POLITIQUES DE MOBILITÉ ET COORDINATION DES AOM

Comment mon PDM favorise-t-il l'articulation des politiques de mobilité et la coordination des AOM ? P. 80

CAS PRATIQUES

N°14 L'exemple du PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence P. 83

N°15 Exemple PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis (2018-2028) P. 84


100% Electrique
Zéro
Emission
Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur

01

DES ORIENTATIONS DÉFINIES À L'ÉCHELLE RÉGIONALE DANS LE SRADDET À DÉCLINER DANS LES PLANS DE MOBILITÉ

LES AMBITIONS DU SRADDET ET LA STRATÉGIE RÉGIONALE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
P. 10

DU SRADDET AU PLAN DE MOBILITÉ
P. 15

1.1

LES AMBITIONS DU SRADDET ET LA STRATÉGIE RÉGIONALE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Le SRADDET, document de planification à l'horizon 2030/2050, porte une stratégie qui vise à changer notre modèle de développement en rupture avec les logiques du passé[1]. **Le SRADDET aborde en particulier sept enjeux stratégiques** (qui impactent directement ou indirectement les PDM) pour lesquels les objectifs et les règles élaborés auront un impact décisif et traduisent, par des messages clés, la volonté régionale :

→ enjeu démographique : redonner une attractivité au Sud ;

→ enjeu de la consommation d'espaces : nous n'avons pas de région de rechange ;

→ enjeu de la reconquête des centres-villes : trop de nos centres-villes dépérissent ;

→ enjeu du logement : chacun doit pouvoir se loger et loger ses enfants dans notre région ;

→ enjeu de la transition énergétique et écologique : changer notre modèle de développement pour préserver nos enfants ;

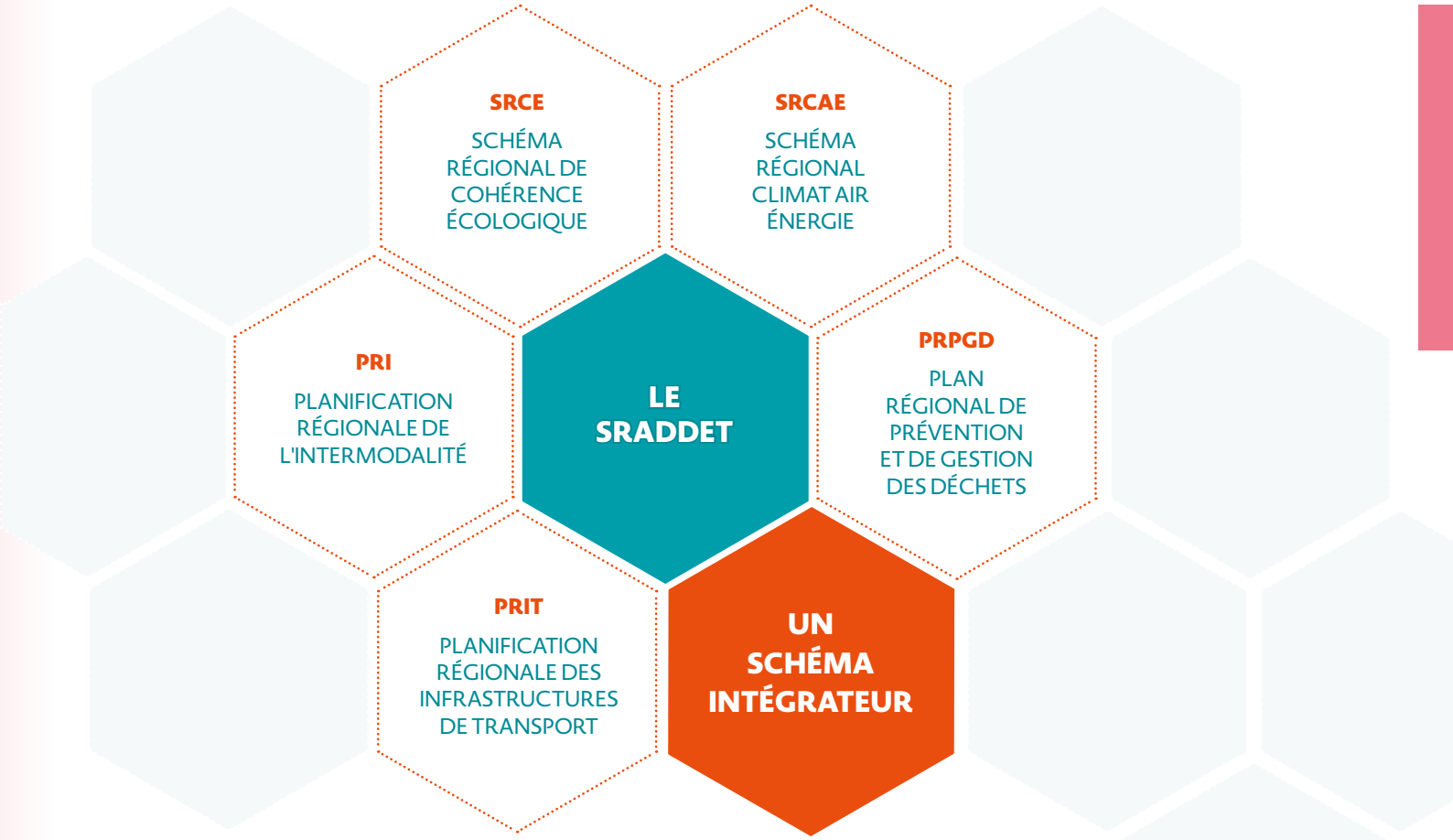
→ enjeu de la mobilité, des transports et de l'intermodalité : redonner un souffle à notre région ;

→ enjeu des déchets et de l'économie circulaire : ne pas laisser en héritage à nos enfants une région poubelle.

Le SRADDET **intègre les anciens plans et schémas sectoriels régionaux en un seul document.** C'est le cas des ex-Schémas régionaux de l'intermodalité (SRI) et ex-Schémas régionaux des infrastructures de transport (SRIT).
Il intègre les objectifs régionaux en matière de mobilité au travers de deux « programmations » : la **Programmation Régionale de l'Intermodalité (PRI) et Programmation Régionale des Infrastructures de Transport (PRIT). Ces deux programmations se traduisent en matière de contenu directement dans le rapport d'objectifs et le fascicule des règles du SRADDET (cf. pages 8 et 9 du fascicule des règles pour une explication détaillée).**

Le SRADDET **intègre également le SRCAE**, à travers des mesures favorables au développement des énergies renouvelables, dont des objectifs de développement du réseau d'avitaillement pour carburants alternatifs.

Les objectifs stratégiques et règles du SRADDET se déclinent en thématiques qui se répondent, sont corrélées entre elles et « rencontrent » les ambitions et actions portées par les PDM. L'ambition commune de favoriser les moyens de déplacement moins polluants, utilisant des énergies décarbonées, propres pour améliorer la qualité de l'air. Les objectifs poursuivis sont les suivants :



→ Réduire la dépendance à la voiture, le trafic automobile et l'autosolisme en :
- renforçant l'offre de transports en commun,
- organisant une cohérence urbanisme/ transport,
- développant les modes actifs à travers notamment la mise en œuvre du schéma régional de Véloroutes et Voies Vertes,
- incitant aux solutions et infrastructures alternatives à la voiture : le covoiturage, l'autostop organisé, etc. ;

→ Fluidifier et faciliter l'intermodalité et la multimodalité par l'optimisation des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) notamment autour des gares, faciliter le rabattement et organiser le stationnement ;

→ Développer le report modal pour les marchandises en mettant en place une stratégie d'intermodalité portuaire, fluviale et ferroviaire, adaptée aux chaines logistiques continentales et de distribution jusqu'au cœur des villes.

Les objectifs et règles du SRADDET concernent également **des thématiques transversales indirectement liées à l'organisation des mobilités,** au développement de l'offre, aux infrastructures de transport mais qui ont un impact sur la définition des politiques de déplacements. Il s'agit des sujets suivants : consommation d'espace, stratégie et armature urbaine, transition énergétique, cohésion et solidarité territoriale, attractivité et développement économique…

Certains objectifs et règles du SRADDET relatifs à l'offre régionale de transports-mobilité s'appliquent directement à la Région en tant qu'AOM. Il s'agit de :

→ l'aménagement d'infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la Région (LER, TER) ;

→ la définition et la prise en compte des voies et axes routiers qui constituent des Itinéraires d'Intérêt Régional (Schéma des Itinéraires d'Intérêt Régional) ;

→ la définition de mesures pour favoriser la cohérence de transport public et de mobilité, et la cohérence infrarégionale (via la mise en valeur des portes d'entrée définies dans l'objectif 1);

→ la mise en œuvre du Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes ;

→ la mise en place de modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales avec les politiques régionales : Pôle d'échanges multimodal (PEM) et rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares par exemple.

→ le déploiement de mesures pour assurer une information des usagers sur l'offre de transports régionale, et permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes et la distribution de billets correspondants.

À noter que la Région a adopté, en 2021, le 2e volet du Plan climat régional « Gardons une COP d'avance » qui s'articule autour de 6 axes : Air, Mer, Terre, Énergie, Déchets, Chez vous au quotidien.

L'axe « Air » renforce les objectifs liés aux mobilités :

→ **Zéro émission dans les transports régionaux :**
- Décarboner, dépolluer et moderniser les transports régionaux routiers et ferroviaires.
- Soutenir l'aviation électrique et développer la production photovoltaïque sur les aérodromes régionaux.
- Accompagner la mise en place des plans d'urgence transport pour améliorer la qualité de l'air.

→ **Des infrastructures et services adaptés à l'intermodalité et à la mobilité durable :**
- Transformer les pôles d'échange multimodaux pour une mobilité plus durable.
- Développer les services du portail ZOU ! et simplifier l'expérience de l'usager.
- Créer de nouvelles voies réservées aux transports en commun, de nouvelles aires de covoiturage équipées d'abris-vélos sécurisés.
- Favoriser le transport des marchandises et la livraison du dernier kilomètre par des moyens décarbonés.
- Déployer de nouvelles solutions de mobilité en zone peu dense de type covoiturage, autopartage, vélo, transports à la demande.
- Accélérer le développement du fret ferroviaire.
- Développer et verdir le fret fluvial.
- Adapter le système de transport aux impacts du changement climatique.

→ **Escales Zéro fumée dans les ports de commerce :**
- Équiper de connexions électriques les 3 ports maritimes de la région.
- Motoriser les navires en énergies alternatives.
- Construire avec le Grand Port Maritime de Marseille, le premier hub GNL en Méditerranée.

→ **Le Sud à vélo :**
- Mettre en œuvre le Plan vélo.
- Équiper toutes les gares TER de la région et les lycées en stationnements vélo sécurisés.
- Soutenir 3 réseaux express vélo ou autoroutes vélo du quotidien dans les EPCI volontaires.
- Augmenter de 50 % le nombre de structures labellisées « accueil vélo ».

Dans ce cadre, la Région s'est fixé l'objectif d'être exemplaire et d'impulser une dynamique en faveur de l'éco-mobilité. En apportant sa contribution financière, la Région accompagne les projets des collectivités visant le développement et la promotion des transports collectifs et des modes actifs. Elle soutient également la création, la réhabilitation ou l'extension des pôles d'échanges multimodaux, favorisant ainsi l'accès aux transports publics pour tous.

Les principales mesures de la Loi d'Orientation des Mobilités

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, constitue une loi structurante pour les mobilités et leur organisation territoriale.
La LOM vise à améliorer significativement les déplacements du quotidien en facilitant l'accès aux transports moins coûteux et plus propres.
Elle tend également à déployer la compétence mobilité au sein de chaque territoire, notamment périurbain et rural.
Plus précisément, elle poursuit quatre objectifs qui s'inscrivent en cohérence avec les objectifs du SRADDET :

→ réduire la dépendance à l'automobile en proposant des solutions alternatives à la voiture individuelle ;
→ développer et accélérer la mise en place de nouvelles solutions de mobilités ;
→ diminuer l'impact des transports sur l'environnement en réussissant une véritable transition écologique dans les déplacements ;
→ investir davantage dans les infrastructures permettant de faciliter les déplacements du quotidien.

Les points clefs de la LOM :

→ **La Région confortée dans son rôle de chef de file**
La Région, à travers ses compétences "transport-mobilité", conduit une politique de développement et de coordination des transports collectifs sur l'ensemble du territoire régional. Elle s'appuie sur ses propres réseaux et mène des actions en partenariat avec les autres autorités organisatrices de mobilité (AOM) présentes sur le territoire.
Chef de file de l'intermodalité, la Région favorise l'alternative au « tout-voiture » à travers le développement des modes actifs (vélo et marche notamment), des transports en commun (trains et cars) et de l'intermodalité.
Dans ce contexte, le rôle de chef de file de la Région est conforté par la LOM et la coordination avec les AOM est renforcée. La compétence AOM régionale est donc élargie à tous les services de mobilité (dont mobilités actives et partagées), et les conditions sont facilitées pour déléguer à un acteur local une attribution de la Région.
Enfin, les Bassins de mobilité établis par la Région en concertation avec les AOM « locales », constituent le socle de contrats opérationnels de mobilité associant acteurs de la mobilité et partenaires intéressés.
Chaque AOM doit créer un Comité des partenaires pour débattre des composantes de l'offre de mobilité et de services.

→ **Les communautés de communes : nouvel acteur de la mobilité**
Afin d'éviter les "zones blanches" en matière de compétence liée à la mobilité, les communautés de communes ont jusqu'au 31 mars 2021 pour délibérer et devenir Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Il s'agit ainsi de permettre une couverture intégrale du territoire par les AOM. Pour les communautés de communes qui ne souhaiteraient pas prendre cette compétence, la Région deviendra à compter du 1er juillet 2021, en subsidiarité, l'AOM référente.
Le champ d'intervention des AOM s'agrandit avec la possibilité d'intervenir dans 6 domaines : les transports réguliers, les transports à la demande, les transports scolaires, les mobilités actives (marche, vélo…), les transports relatifs aux usages partagés de véhicules (auto partage, covoiturage…) et la mobilité solidaire.

→ **La création des Plans de mobilité (PDM)**
Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) sont remplacés par des Plans de mobilités (PDM) pour les AOM déjà soumises à PDU.
Les objectifs des PDM sont renforcés en matière :

- de mobilité solidaire,
- de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et sonore, de prise en compte de la biodiversité,
- de limitation de l'étalement urbain,
- de développement des mobilités partagées et des mobilités actives, avec notamment l'obligation d'un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables,
- de logistique, via un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire axé sur la logistique,
- de mobilités scolaires.

Les dispositions du « plan de mobilité » peuvent être adaptées plus facilement en matière de stationnement et de circulation, facilitant ainsi l'action des AOM.
L'établissement d'un PDU est obligatoire pour les AOM dont le ressort territorial inclut ou recoupe une Unité Urbaine de plus de 100 000 habitants. Pour les autres territoires, un nouvel outil est à leur disposition : il s'agit du Plan de mobilité simplifié. Il s'adressera aux AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un Plan de mobilité. Cet outil est créé en lieu et place du Plan de Mobilité Rurale.

1.2

DU SRADDET AU PLAN DE MOBILITÉ

Un Plan de mobilité est un document de planification qui définit, pour les 10 prochaines années, la manière dont va s'organiser la mobilité sur un territoire. L'objectif de ce document est de diminuer les émissions de polluants atmosphériques, notamment les gaz à effet de serre (GES), de favoriser le développement des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture.

Les PDM doivent aussi intégrer les nouveaux enjeux de mobilité, dont certains, accélérés par les crises sanitaires ou climatiques doivent être anticipés. Ces crises peuvent être des révélateurs et des accélérateurs de changement de pratiques : dans les mobilités du quotidien, dans les pratiques de travail (télétravail), de consommation (e-commerce), dans la "démobilité" qui en découle. Les réponses à apporter peuvent se décliner en matière d'aménagement et d'espaces publics (urbanisme tactique, solutions réversibles, temporaires), dans le déploiement des zones à faible émission, dans les solutions « vertes » et « numériques » qui s'amplifieront dans l'avenir.

Le contenu d'un PDM

Les PDM doivent répondre aux **11 objectifs légaux de l'article L1214-2 du Code des Transports modifié par la loi n°2019-1428 du 24/12/2019.**

« 1° 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, d'autre part ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

4° La diminution du trafic automobile ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, 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, 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, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par voie réglementaire ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, (…) à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. »

Sur la forme, le **contenu d'un PDM s'articule généralement autour de 3 volets :**

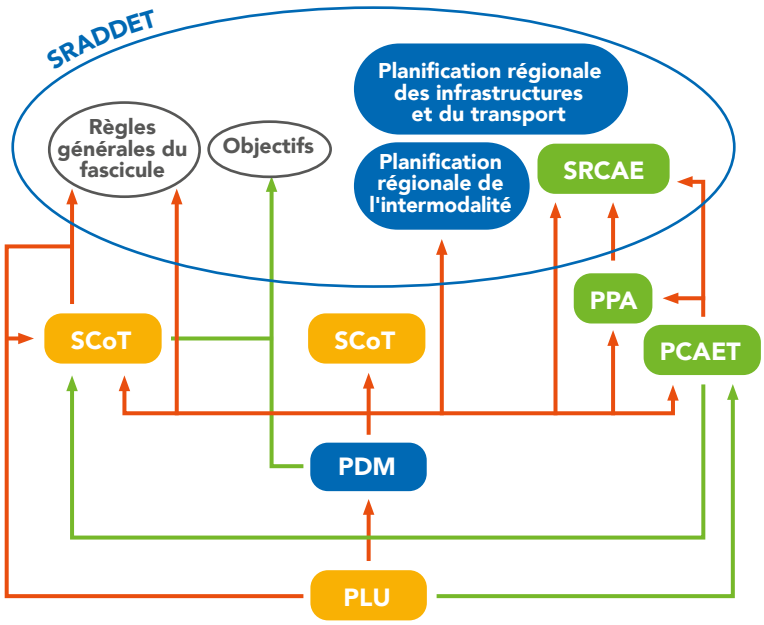
→ le diagnostic ;

→ le projet permettant notamment d'évaluer les incidences du projet sur les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants atmosphériques ;

→ et le plan d'action incluant une programmation financière et un calendrier prévisionnel des réalisations ainsi que la définition d'indicateurs de suivi permettant d'évaluer son efficacité.

Il contient également une annexe accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et est soumis à l'évaluation environnementale.
L'article L 1214-8 précise qu'une évaluation du projet doit être conduite tous les cinq ans ou lors de sa révision.

Les PDM doivent être compatibles avec les règles et prendre en compte les objectifs du SRADDET. Les PDM doivent également être compatibles avec les différents documents et démarches territoriales comme les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ou les PCAET (article L1214-7 du CT).



Source : Cerema

- Planification des transports et des déplacements
- Planification territoriale
- Planification environnementale

A → B A est compatible avec B (obligation de non contrariété)
A → B A prend en compte B (obligation de ne pas ignorer)

Le niveau d'opposabilité du SRADDET le place au sommet de la hiérarchie des documents de planification territoriaux tout en étant soumis au respect, à la compatibilité et à la prise en compte des documents supérieurs :

→ **les objectifs** à moyen et long terme doivent être **pris en compte** dans les documents de rang inférieur ;

→ **les règles** imposent un **rapport de compatibilité** aux normes inférieures (ne pas faire obstacle).

Précisions sur le rapport de compatibilité et de prise en compte

Le rapport de compatibilité impose le respect de l'esprit du document supérieur. À la différence d'un rapport de conformité, qui implique un respect strict de la norme supérieure, la compatibilité implique qu'il n'y ait pas de contradiction substantielle entre la norme inférieure et la norme supérieure.

Le rapport de compatibilité préserve donc une certaine marge de manœuvre à ses destinataires. Le rapport de compatibilité permettra donc au SRADDET, par le biais de ses règles générales, de créer un cadre commun aux documents infrarégionaux et de renforcer la cohérence entre les choix d'aménagement réalisés aux différentes échelles.

Le rapport de prise en compte implique de ne pas remettre en cause les orientations fondamentales du document supérieur. Néanmoins, contrairement au rapport de compatibilité, cette notion de prise en compte n'exclut pas totalement une dérogation à titre exceptionnel et sous le contrôle du juge, si elle est justifiée par l'intérêt de l'opération envisagée[2].

[2] Source : SRADDET Fascicule des règles

02

UNE OFFRE DE MOBILITÉ DURABLE ET PERFORMANTE

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR
Comment mon PDM contribue-t-il à la transition énergétique et à l'amélioration de la qualité de l'air ?
P. 20

TRANSPORTS COLLECTIFS
Comment mon PDM contribue-t-il à améliorer le réseau régional de transports collectifs ?
p. 23

MOBILITÉ
Comment mon PDM contribue-t-il à favoriser les modes actifs et les nouvelles pratiques de mobilités ?
P. 29

INTERMODALITÉ
Comment mon PDM contribue-t-il à la facilitation de l'intermodalité ?
P. 32

COHÉRENCE URBANISME-MOBILITÉS
Comment mon PDM contribue-t-il à améliorer la cohérence urbanisme-mobilités ?
P. 38

2.1

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET AMLÉIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Les quatre nuisances ciblées dans le SRADDET à prendre en compte dans l'aménagement du territoire sont le bruit, la pollution atmosphérique, les rayonnements non-ionisants et les sites et sols pollués. Bien qu'ils ne figurent pas explicitement dans la Règle LD1-Obj21, mais de manière plus diffuse dans le document, d'autres facteurs sont également à intégrer dans la réflexion globale d'urbanisme favorable à la santé, tels que la qualité de l'eau potable et des eaux de baignade, l'agriculture de proximité, les vagues de chaleur et les îlots de chaleur urbains.

Comment mon PDM contribue-t-il à la transition énergétique et à l'amélioration de la qualité de l'air ?

Ce qui est prescriptif dans le SRADDET

En matière d'objectifs (rapport de prise en compte) :

- Objectif 12 : « diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012 » ;
- Objectif 21 : « améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population ».

En matière de règles (rapport de compatibilité) :

- Règle LD1-Obj22 B : « mettre en œuvre un réseau d'infrastructures d'avitaillement pour carburants alternatifs favorisant les transports collectifs et de marchandises à faibles émissions et l'intermodalité ».

OBJECTIF 12
Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012
p. 169

OBJECTIF 21
Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population
p. 200

OBJECTIFS ASSOCIÉS 10 ET 50

RÈGLES LD1-OBJ22 B ET LD2-OBJ50 D
p. 88 et 138

Pour le secteur des transports, les objectifs de diminution de consommation d'énergie primaire sont de -17 % à 2030 et - 50 % à 2050 par rapport à 2012.

Le SRADDET appelle également à réduire les sources de pollution afin d'améliorer la qualité de l'air et préserver la santé des habitants. Il fixe des objectifs de diminution des sources de polluants :

PAR RAPPORT À 2012	2021	2023	2036	2030
PM 2,5	-33 %	-40 %	-46 %	-55 %
PM 10	-29 %	-35 %	-40 %	-47 %
NOx	-44 %	-54 %	-56 %	-58 %
COVNM	-21 %	-26%	-31 %	-37 %
% de la population exposée aux dépassements de valeurs limites NO2 et PM	ND	5 %	4 %	3 %
% de la population exposée aux dépassements de valeurs limites O3	ND	70 %	65 %	60 %

	2020 À 2024	2025 À 2029	A PARTIR DE 2030
SO2 (Base 2020)	-55 %	-66 %	-77 %
NH3 (Base 2020)	-4%	-8 %	-13%

Il fixe également des objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) par secteur :

PAR RAPPORT À 2012	2021	2023	2026	2030	2050
Industrie, déchets, énergie	-10 %	-12 %	-15 %	-18 %	-75 %
Résidentiel et tertiaire	-31 %	-38 %	-45 %	-55 %	-75 %
Transports	-19 %	-23 %	-28 %	-35 %	-75 %
Agriculture	-8 %	-10 %	-11 %	-13 %	-75 %
TOTAL	-15,5 %	-19 %	-22 %	-27 %	-75 %

Plus globalement, et au-delà de la question énergétique, la stratégie du SRADDET vise à organiser la transition écologique à travers les enjeux de préservation de la biodiversité, de protection de la ressource en eau, d'adaptation aux enjeux du changement climatique et d'intégration des risques naturels.
Ces enjeux globaux croisent les objectifs liés à la mobilité et à l'aménagement des infrastructures de déplacements, à savoir :

- Objectif 10 : « améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, garantir l'accès à tous à la ressource en eau » ;
- Objectif 50 : « décliner la trame verte et bleue régionale et assurer la prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme et les projets de territoire »,
- et sa Règle LD2-Obj50 D : « améliorer la transparence des infrastructures linéaires au regard de la fonctionnalité écologique, en particulier dans les 19 secteurs prioritaires identifiés ».

Dans ce cadre, le PDM peut jouer un rôle dans la transition environnementale des projets d'aménagement à travers des préconisations adaptées.

Comment assurer dans le PDM la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec la règle ?

1 L'esprit des objectifs et de la règle visés

L'impact du secteur des transports dans la consommation énergétique du territoire en fait un important facteur d'émissions de polluants et de GES. En effet, la forte dépendance de ce secteur aux énergies fossiles carbonées – essentiellement d'origine pétrolière – pèse à la fois dans la dépendance énergétique du territoire et dans sa production de particules fines, d'oxydes d'azote et de GES. Le SRADDET affiche à travers les Objectifs 12 et 21 la volonté de diminuer significativement la consommation énergétique des transports à la fois par le report modal et par la transition du parc de véhicules vers des motorisations moins émettrices.

2 Déclinaison dans le PDM

Toutes les actions du PDM de nature à susciter le report modal de la voiture vers des modes de mobilité plus durables et plus collectifs et le développement d'un parc de véhicules propres contribuent à l'atteinte de ces objectifs. Ils constituent en ce sens un fil rouge pour les orientations et le plan d'actions du plan de mobilité. L'attention devra donc être portée à ce que chaque action prise individuellement, mais aussi la combinaison des mesures, soit bien en cohérence avec ces objectifs.

I - Pour ce qui concerne la réduction des consommations énergétiques et la qualité de l'air

Le PDM prend en compte le PCAET lorsqu'il existe et décline ainsi les orientations et actions pour réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques liés au secteur des transports. Un guide de déclinaison des objectifs et règles du SRADDET dans les PCAET a été réalisé en parallèle du présent guide.

Pour une meilleure lisibilité des résultats projetés, l'évaluation environnementale de la stratégie de mobilité devra permettre de formuler les objectifs de l'AOM quant aux consommations énergétiques et à ses capacités à prendre en compte au moins un des horizons fixés dans le SRADDET, au plus près de l'échéance de mise en œuvre du PDM.

Par exemple, un PDM dont la mise en œuvre est prévue pour la période 2023-2033 pourra afficher des objectifs en matière de réduction de consommation énergétique en rapport avec ceux exprimés par le SRADDET à horizon 2030, à savoir une diminution de 17 % en ktep par rapport à l'année de référence 2012. Le PDM pourra afficher des éléments de référence locaux pour l'année 2012.

Le PDM devra aussi, pour crédibiliser les objectifs de consommation et d'émission qu'il se fixe, démontrer que le report modal attendu ainsi que l'évolution de la composition du parc automobile sont en rapport avec la croissance démographique et économique projetée sur le territoire. Il veillera à ce que le budget consommation/émission global du territoire soit bien maîtrisé au regard des conséquences attendues en matière de flux de déplacements générés. Il s'agira par exemple de présenter les grands projets urbains, commerciaux ou industriels prévus dans la période du PDM et les actions prévues pour empêcher ou réduire leurs nuisances.

II - Pour ce qui concerne le développement des motorisations à faibles émissions

Le PDM pourra :

→ **identifier la localisation et les modalités d'accès des points de distribution** existants et projetés ;

→ **recommander de fixer la quantité et la qualité (type) minimales d'installations dans les nouvelles opérations** urbaines, ainsi que dans les parcs publics de stationnement.

2.2

TRANSPORTS COLLECTIFS

Comment mon PDM contribue-t-il à améliorer le réseau régional de transports collectifs ?

Ce qui est prescriptif dans le SRADDET

En matière d'objectifs (prise en compte) :

- Objectif 23 : « faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables » ;
- Objectif 41 : « déployer une offre régionale de transports en commun adaptée aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine » ;
- Objectif 42 : « rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires » ;
- Objectif 43 : « accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques (en cohérence avec la stratégie urbaine régionale) ».

En matière de règles (rapport de compatibilité) :

- Règle LD2-Obj42 : « coordonner les prescriptions des PDU/PDM/PDMS limitrophes en qualifiant les interfaces entre les territoires et veillant à la mise en cohérence des services ».

Comment assurer dans le PDM la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec la règle ?

1 L'esprit des objectifs et de la règle visés

Le SRADDET vise à atteindre une offre de service en transports en commun globale (et non plus strictement par mode), multimodale, attractive et standardisée au plus près des besoins et des attentes de chaque territoire, selon trois niveaux d'intensité urbaine.

L'organisation de ce réseau nécessite de rechercher des complémentarités entre l'offre de transports urbains, routiers et ferroviaires. Pour ce faire, elle pourra s'appuyer sur une optimisation qualitative de l'offre de services à l'échelle de chaque territoire, une organisation et une hiérarchisation des pôles d'échanges multimodaux et une coordination structurée entre autorités organisatrices.

Le SRADDET encourage ainsi les AOM à innover et développer les nouvelles mobilités, l'adaptabilité des offres de transports collectifs et de mobilités partagées en fonction des besoins et du contexte territorial, la coordination des acteurs et la structuration de plateformes de mobilités dédiées.



OBJECTIF 23
Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables
p. 205



OBJECTIF 41
Déployer une offre régionale de transports en commun adaptée aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine
p. 274



OBJECTIF 42
Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires
p. 277



OBJECTIF 43
Accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques (en cohérence avec la stratégie urbaine régionale)
p. 253

RÈGLE LD2-OBJ42
p. 110

À travers les Objectifs 23 et 43, le SRADDET cible plusieurs leviers clés du report modal :

→ **la simplification de l'usage des transports collectifs** avec la diffusion de l'information multimodale, la fluidité tarifaire et billettique ;

→ **l'adaptation aux configurations locales à travers les Plans de mobilité** en favorisant la réponse aux attentes des usagers : fiabilité, temps de parcours, confort, temps de correspondance, plages horaires adaptées aux prises de poste, etc.

Il souligne la nécessaire cohérence à trouver avec le développement des offres, les stratégies locales de développement et leur articulation à l'échelle régionale.

Avec les Objectifs 41 et 42, le SRADDET pose le principe d'une offre cible de transports en commun régionaux à l'horizon 2022-2025 organisée autour de trois niveaux d'intensité urbaine (tous modes confondus : ferroviaire et routier).

Le schéma régional d'offres-cibles déployé par la Région, doit être considéré comme l'épine dorsale d'une offre globale sur laquelle les territoires doivent s'appuyer et se coordonner pour construire l'offre locale de transports.

Afin de garantir l'efficacité du transport collectif et la multimodalité, et compte tenu des contraintes d'exploitation et d'infrastructures pour élaborer les grilles horaires des lignes interurbaines ferroviaires et routières, le SRADDET préconise que les réseaux de transports publics urbains favorisent les correspondances depuis et vers le réseau régional, tant au travers de leurs infrastructures propres (TCSP, BHNS, voies réservées), leurs points d'arrêt et schémas de desserte, que de leur grille horaire.

Elle se décompose en trois types d'offres cibles à l'horizon 2025 :

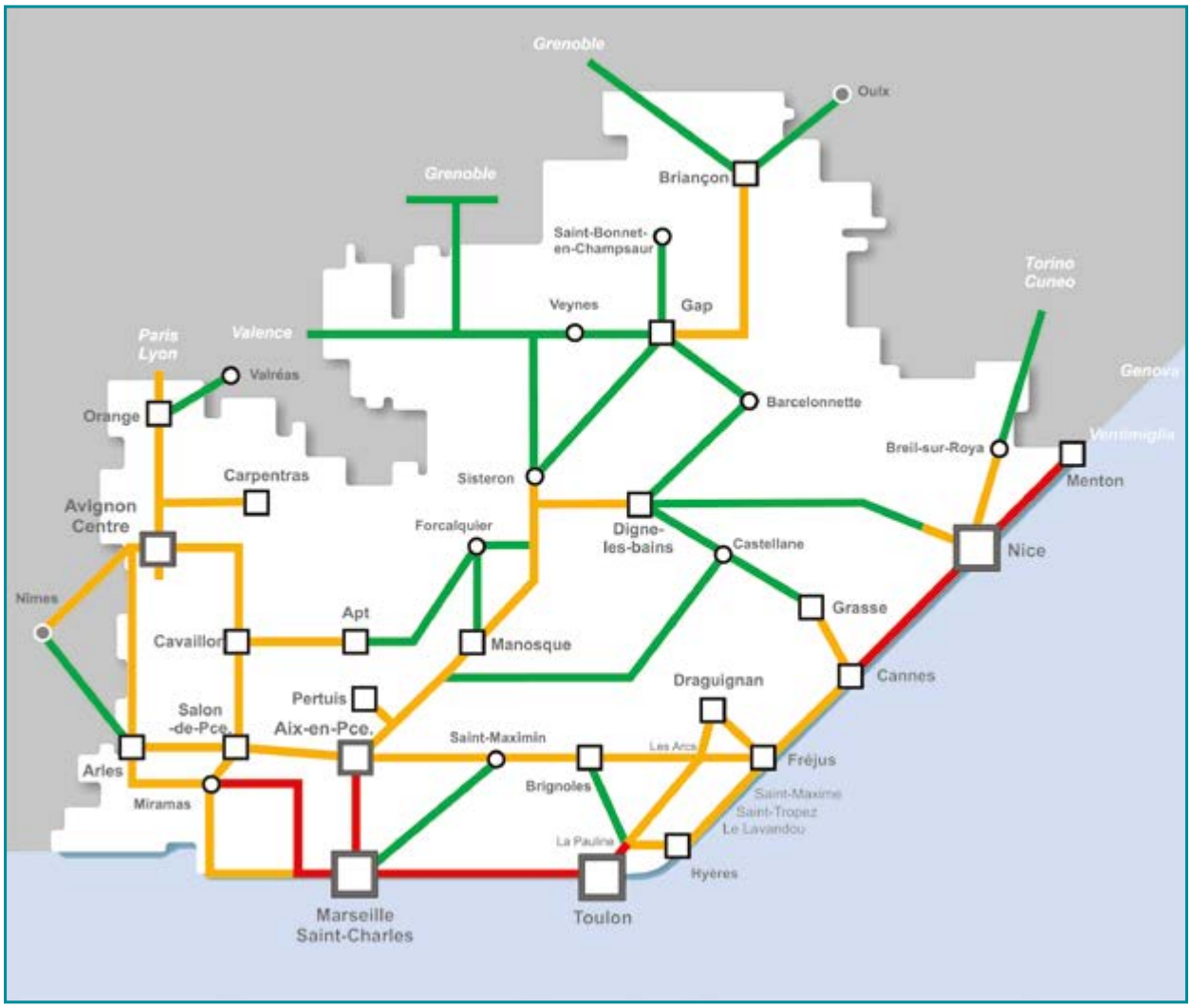
→ **Express urbain :** un service toutes les 15 minutes en heure de pointe pour les gares principales et un toutes les 30 minutes pour les gares intermédiaires ; un service toutes les 30 minutes en heure creuse. Cela répond à la demande de massification par un maillage dense avec les TC urbains grâce à un rabattement renforcé et à un cadencement adapté.

→ **Intervilles :** un service toutes les 30 minutes en heure de pointe et un par heure en heure creuse. Nécessité là encore d'un maillage renforcé des différents réseaux et d'une structuration étroite avec les horaires TCU.

→ **Maillage du territoire :** pour principe de base, l'offre de transport est de 6 rotations routières quotidiennes. Priorité est donnée aux portes d'entrée du territoire régional et à la valorisation économique et touristique.

Le rythme de satisfaction de ces objectifs est notamment conditionné par la réalisation de la LNPCA, en particulier dans les espaces métropolitains, pour atteindre une offre moyenne de 6 trains par heure en heure de pointe (offre TER), voire 8 sur la zone azuréenne à terme.

Déployer une offre régionale de transports en commun adaptée aux territoires à l'horizon 2022



Niveaux de desserte-cible projetés
(tous modes confondus : ferroviaire et routier)

EXPRESS
Fréquence :
15' en heure de pointe (gares principales)
30' en heure creuse

INTERVILLES
Fréquence :
30' en heure de pointe
1h en heure creuse

MAILLAGE DU TERRITOIRE
Fréquence :
2 à 5 allers-retours quotidiens

Hiérarchie urbaine : 3 niveaux de centralité

Centralités métropolitaines

Grands centres urbains régionaux

Centres locaux et de proximité

Sources : DCOPT - SCoTIGEO 28 mai 2018.

La Règle **LD2-Obj42** a pour objectif de dépasser les effets de « frontière » induits par la complexité institutionnelle des transports, de renforcer l'efficacité des réseaux de transport et de fluidifier l'intermodalité en veillant à rechercher entre les PDM des territoires limitrophes une meilleure coordination et cohérence des offres de transports, des services, des systèmes d'information voyageur, de la billettique, de la tarification, des infrastructures et des équipements logistiques.

2 Déclinaison dans le PDM

En tant que chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports, la Région est chargée de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité.

Elle coordonne son action avec celle des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), notamment à travers la conclusion, à l'échelle des bassins de mobilité, des contrats opérationnels de mobilité. La Région devra être consultée aux différentes étapes du processus d'élaboration des PDU/PDM/PDMS limitrophes afin d'assurer cette mise en cohérence en favorisant le dialogue et l'application des lignes directrices du SRADDET.

Au sein du diagnostic, le PDM pourra proposer :

→ **De qualifier et quantifier les relations inter-territoires par une analyse des flux de déplacements** entre le ressort territorial et les EPCI voisins. Le bassin de mobilité pourra servir de périmètre d'analyse.

→ **De qualifier et quantifier l'offre de transports en commun** entre le ressort territorial et les EPCI voisins (nombre et type de services proposés, tarification, information voyageur…). Des zooms sur des secteurs fortement interdépendants pourront être proposés afin de mettre en évidence les effets de coupure dans les réseaux.

→ **Une analyse de l'intermodalité et de la complémentarité entre les offres par :**
- une identification des pôles d'échanges multimodaux et une analyse de leur accessibilité tous modes ;
- une évaluation de la qualité des correspondances entre les différentes offres de transports collectifs au sein de ces pôles d'échanges multimodaux, et en particulier entre les lignes interurbaines les plus structurantes et les lignes locales, en cohérence avec l'offre de mobilité régionale. Cette qualité pourra être appréciée au moyen de plusieurs indicateurs, comme par exemple : les lignes locales en correspondances en descente, le nombre de correspondances en descente à moins de 15 à 20 minutes…

Au sein du projet et du plan d'actions, le PDM pourra proposer :

→ **La définition d'une offre de transport urbain complémentaire et coordonnée aux dessertes ferroviaires et interurbaines.** Cette offre s'appuiera sur l'offre cible déployée par la Région et sur les pôles d'échanges multimodaux identifiés dans la stratégie des gares et des PEM et relayés dans le SRADDET dans son Objectif 39. L'objectif est d'identifier une stratégie de rabattement, notamment des lignes de transports en commun sur les PEM.

→ **Une hiérarchie des pôles d'échanges multimodaux avec un niveau de services associé** (accessibilité tous modes, offre de stationnement, espaces publics…) facilitant et encourageant les déplacements intermodaux et le passage d'une offre à l'autre.

→ Les mesures de résorption des effets de coupure en travaillant, de concert avec la Région et les territoires voisins, sur la continuité et la coordination des offres de transports, sur l'harmonisation de la billettique, de la tarification, de l'information voyageur et la réduction des temps de correspondance.

Pour soutenir les objectifs en matière de simplification de l'usage des transports collectifs et de confortement du report modal de la voiture vers les transports en commun, le PDM pourra s'attacher à :

→ **Lister et qualifier les dispositifs d'information multimodale** en place : fiabilité, existence de l'information en temps réel, complétude de l'information, accès à la vente de billets…

→ **Évaluer leur efficacité** à travers des indicateurs d'usages (fréquentation des plateformes, nombre de billets vendus…)

→ **Identifier les acteurs pertinents** qui pourront contribuer utilement à relayer ces dispositifs : entreprises ou associations d'entreprises, structures d'accompagnement sociale, offices du tourisme, etc.

Le PDM pourra aussi **interroger la cohérence tarifaire des offres de mobilité disponibles,** l'accessibilité de l'information tarifaire ainsi que la facilité d'achat (nombre et localisation des points de vente matériels, possibilités d'achat à distance, etc.). Il pourra également fixer des objectifs de simplification tarifaire et billettique en définissant les modalités techniques restant à mettre en œuvre pour une offre intégrée.

CAS PRATIQUE 1

L'EXEMPLE DU PDU DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

Dans son Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2019, la métropole grenobloise projette – dans la fiche action 13.5 – le développement de son poste centralisé de gestion multimodale des déplacements. On y trouve la composition de sa gouvernance actuelle qui regroupe l'ensemble des gestionnaires de déplacements que la métropole entend élargir à la totalité du bassin de vie grenoblois.

ACTION 13.5 DÉVELOPPER LE POSTE CENTRALISÉ DE GESTION MULTIMODALE DES DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE ET ASSURER UNE BONNE GESTION DES PÉRIODES DE CRISE

Le Poste Centralisé (PC) Gentiane Métromobilité a pour objectif de réduire la congestion et de fiabiliser les temps de parcours tous modes. Le PC doit permettre d'anticiper, organiser, préparer, gérer les aléas en matière de déplacement. Il doit également informer et promouvoir les déplacements actifs.

Le principe est de renforcer et de mutualiser les équipements et les savoir-faire existants en matière d'exploitation des circulations et d'information, tous réseaux confondus sur le territoire métropolitain. Le Poste Centralisé aura pour objet d'uniformiser les niveaux de surveillance et d'équipements des axes routiers sur le territoire métropolitain. En effet, les niveaux actuels de surveillance et d'équipement des axes routiers sur le territoire métropolitain sont aujourd'hui très disparates, entre ceux de la ville-centre, ceux des communes périphériques, et suivant le gestionnaire de voirie.

Le PC est développé dans le cadre d'une gouvernance territoriale élargie à tous les gestionnaires de déplacements : DDT, DIR Centre-Est, Département, SMTC, Grenoble-Alpes Métropole, les communes, SÉMITAG, AREA. Dans le cadre de la coopération interterritoriale en matière de mobilités, le projet pourra, à terme, s'étendre à l'ensemble du bassin de vie grenoblois.



RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole et SMTC en lien avec les gestionnaires de voirie, les opérateurs de mobilité et les communes

Etat, en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, pour l'actualisation des itinéraires « à grande circulation »

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Développer le Poste Centralisé Gentiane Métromobilité incluant :**
  - La mise à niveau du PC Feux métropolitain ;
  - La mutualisation avec le PC Gentiane, qui gère les routes nationales et autoroutes non concédées, ainsi qu'avec le PC du réseau du SMTC ;
  - La mise en place d'une interface entre le PC Gentiane Métromobilité Métropolitain et les services techniques métropolitains.
- **Partager et mutualiser l'information à destination des partenaires de la métropole :**
  - Mutualiser des équipements de vidéosurveillances des intervenants institutionnels sur le bassin grenoblois (mairie, police, Grenoble-Alpes Métropole, DIR, Département…) ;
- **Centraliser, consolider et distribuer l'information sur les trafics aux partenaires et aux usagers, notamment :**
  - Sur équipements routiers ;
  - Sur supports et canaux de communications liées aux nouvelles technologies ;
- **Développer le recueil de données**
  - Sur les temps de parcours ;
  - Sur l'état du trafic en temps réel ;
- **Mettre en place des plans de gestion des déplacements, pour mieux gérer les incidents et aléas** sur l'ensemble des réseaux tous modes.
- **Actualiser les itinéraires « à grande circulation »** sur le périmètre de l'agglomération, en lien notamment avec les évolutions des espaces publics.

RÉALISATIONS EN CONTINU

Développer et consolider de nouveaux outils d'optimisation et d'accroissement de la performance du PC Gentiane Métromobilité.



PC sécurité du réseau du SMTC
© SMTC

2.3

MOBILITÉ

Comment mon PDM contribue-t-il à favoriser les modes actifs et les nouvelles pratiques de mobilités ?

Ce qui est prescriptif dans le SRADDET

En matière d'objectifs (prise en compte) :

- Objectif 22 : « contribuer au développement des modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités » ;
- Objectif 23 : « faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables ».

En matière de règles (rapport de compatibilité) :

- Règle LD1-Obj22 A : « contribuer à la mise en œuvre au niveau local du schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local ».



OBJECTIF 22
Contribuer au développement des modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités
p. 203



OBJECTIF 23
Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables
p. 205

RÈGLE LD1-OBJ22 A
p. 87

Comment assurer dans le PDM la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec la règle ?

1 L'esprit des objectifs et de la règle visés

Le SRADDET souhaite donner une place importante aux modes actifs, en particulier la marche et le vélo parmi les solutions alternatives à la voiture individuelle.

Dans l'Objectif 22 sont énoncés quelques exemples de ce que le SRADDET **vise à travers les modes actifs, les « nouvelles mobilités »** (l'autopartage, le transport à la demande, le covoiturage dynamique) et **le concept de « mobility as a service »** (services de véhicules partagés, covoiturage, modes actifs, véhicules autonomes, mutualisation du transport des marchandises).

Le SRADDET encourage les territoires AOM, en concertation avec la Région, à mettre en place des schémas des aires de covoiturage. Une coopération inter-AOM avec la Région comme chef de file sera a privilégier afin de s'assurer de l'efficacité de ces schémas.

Le SRADDET met l'accent sur la complémentarité du réseau régional de véloroutes et voies vertes avec les infrastructures cyclables locales. Dans une logique de mutualisation, le SRADDET engage les AOM concernées par les sections du schéma des véloroutes et voies vertes à valoriser ces liaisons d'intérêt régional en les intégrant dans le maillage cyclable local (Règle LD1-Obj22A) pour permettre à leurs utilisateurs de s'orienter en sécurité vers et dans les centralités locales.

Il insiste sur la nécessité d'élaborer une politique cyclable cohérente (Objectif 23), en rappelant le fort potentiel du vélo pour les navettes domicile-travail de courte distance. Le SRADDET demande que les territoires accompagnent avec vigueur l'augmentation de la part modale du vélo pour atteindre l'objectif du Plan national vélo, qui ambitionne de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens de 3 % en 2012 à 12,5 % en 2030.

2 Déclinaison dans le PDM

Pour aller vers cet objectif de part modale de 12,5 %, le PDM pourra détailler la stratégie cyclable du territoire dans une réflexion globale centrée notamment sur les déplacements du quotidien (3 % en 2021) et prenant en compte l'ensemble des composantes d'une offre performante :

→ **continuité des liaisons** pour en garantir la sécurité ;

→ **un maillage territorial cyclable favorisant la continuité des itinéraires** et la densité des aménagements pour éviter les détours et répondre à l'ensemble des motifs de déplacements ;

→ **quantité, qualité (sécurité) et répartition des points de stationnement ;**

→ capacité des itinéraires cyclables à **garantir la sécurité des autres usagers** (piétons, personnes à mobilité réduite) et à éviter tous conflits d'usages avec les autres modes actifs ;

→ **capacité des réseaux de transport à assurer l'intermodalité TC/vélo ;**

→ **développement d'une signalétique intégrant notamment les itinéraires régionaux.**

La stratégie cyclable proposée dans le PDM pourra se décliner de manière précise au travers de l'élaboration par les EPCI de plans vélo, de schémas directeurs d'aménagements cyclables…

Les chartes d'aménagements cyclables pourront utilement intégrer ces schémas et/ou le PDM pourra s'appuyer sur les recommandations techniques produites par le CEREMA. L'objectif global des 12,5 % pourra être pondéré en fonction de la densité urbaine, les centres-urbains étant à priori plus aptes à générer du report modal en faveur du vélo.

Plus spécifiquement, le PDM pourra identifier :

→ **les sections du schéma des véloroutes** et voies vertes qui traversent le ressort territorial de l'AOM ;

→ **les « points noirs » que constituent les discontinuités au sein de ces sections et dans les connections** avec le réseau cyclable environnant ;

→ **les besoins en stationnement dans les pôles d'échanges,** en prévoyant si nécessaire des emplacements réservés (L. 151-38 et 41 du Code de l'urbanisme) ;

→ **les prestataires labellisés « Accueil vélo »** ainsi que le niveau des services proposés aux cyclistes en itinérance.

Les résorptions des discontinuités, le développement des infrastructures de stationnement et les mesures de soutien à l'amélioration et au développement des points d'accueil vélo seront définis dans le plan d'actions.

CAS PRATIQUE 2

L'EXEMPLE DU PDU DU GRAND AVIGNON

Dans son PDM approuvé en 2016, la Communauté d'agglomération du Grand Avignon énonce des obligations chiffrées de mise en place de stationnement sécurisée pour vélos en cohérence avec les obligations réglementaires en vigueur à l'échelle nationale. Il prévoit sur le suivi du nombre de PLU ayant repris ces normes.

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

grand avignon

N°41 Garantir la prise en compte des modes doux et des véhicules électriques dans la conception des nouveaux bâtiments

Objectifs	Faciliter l'usage des modes doux et des véhicules électriques
Description de l'action	Pour les permis de construire déposés depuis le 1er janvier 2017, toute personne qui construit un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé doit le doter des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et permettant un comptage individuel, ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé de vélos. Cette obligation pèse également sur toute personne qui construit un bâtiment à usage tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinées aux salariés ; il doit équiper une partie de ses places (voir article L111-5-2 du code de la construction et de l'habitation-CCH). Concernant les bâtiments existants, cette obligation doit être respectée depuis le 1er janvier 2015. C'est dans ce cadre que, dans une démarche de simplification, le décret n°2014-1302 du 30 octobre 2014 modifie les réglementations relatives aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos : - D'une part il supprime l'obligation de disposer d'un local technique électrique dédié aux infrastructures de charge de véhicules électriques. Il avance la date d'effet (du 1er janvier 2015 au 1er octobre 2014) du droit donné à un copropriétaire d'équiper sa place de parking d'une borne de recharge. - D'autre part, il ouvre la possibilité de créer un espace de stationnement pour les vélos en dehors du bâtiment s'il est situé à l'intérieur de la même parcelle et qu'il est couvert, clos et éclairé. Pour les bâtiments de bureaux existants, la faculté est en outre offerte de prendre cet espace sur des places de stationnement jusque là dédiées aux voitures. Au delà de l'aménagement des espaces publics, c'est au sein même des bâtiments privés que l'on peut encourager l'usage de modes doux ou à l'inverse contraindre l'accès aux véhicules. Au même titre que les bâtiments qui doivent posséder des emplacements pour les véhicules motorisés, des emplacements vélos doivent être intégrés au sein d'immeubles. Les promoteurs peuvent aussi limiter les accès directs du bâti au parking, au profit des modes doux. Les règles d'obligation de mise en place de stationnement ont été précisées par l'arrêté du 20 février 2012 à savoir « L'espace dédié au stationnement sécurisé des vélos doit être couvert, éclairé et accessible facilement depuis l'entrée du bâtiment, en se situant de préférence au rez-de-chaussée ou à défaut au premier sous-sol. Il peut être scindé en plusieurs emplacements. Dans les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace-vélo doit être d'une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à 2 pièces principales et 1,5 m² par logement à partir de 3 pièces principales, avec une superficie minimale de 3 m² ». Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher est exigée. Il s'agit de rappeler ces dispositions dans les règlements des PLU. Pour rappel, ces derniers doivent obligatoirement fixer (depuis la loi ALUR) des obligations minimales en matière de stationnement des vélos, pour les immeubles d'habitation ou de bureaux.
Nature de l'action	Inscription dans les documents d'urbanisme
Echéance	Court terme
Montant	Normes à inscrire dans les PLU + 500€ /m² pour un local vélo (privé) (Investissement)
Maîtrise d'ouvrage	Communes
Rôle Grand Avignon	Partenaire technique
Partenaires	Communes, opérateurs privés
Indicateurs de suivi	Nombre de PLU ayant inscrit ces normes
Actions préalables	Aucune
Actions concomitantes	Réaliser de nouveaux itinéraires cyclables à l'échelle de l'agglomération (fiche action n°4) Aménager des stationnements et des abris sécurisés pour vélos (fiche action n°5) Réaliser des aménagements sur voirie pour sécuriser la pratique du vélo (fiche action n°6) Subventionner l'achat de VAE pour les citoyens de l'agglomération (fiche action n°8) Faciliter la recherche d'itinéraires pour les cyclistes grâce aux outils connectés (fiche action n°9) Accompagner le développement des véhicules électriques par l'implantation de bornes de recharge (fiche action n°17)
Actions équivalentes	Aucune
Impacts attendus	Augmenter la part modale des modes doux

53

2.4

INTERMODALITÉ

Comment mon PDM contribue-t-il à la facilitation de l'intermodalité ?

Ce qui est prescriptif dans le SRADDET



OBJECTIF 39
Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux
p. 107



OBJECTIF 40
Renforcer la cohérence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale
p. 109



OBJECTIF 46
Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale
p. 119

RÈGLES LD2-OBJ39, LD2-OBJ40 ET LD2-OBJ46
p. 107, 109 et 119

En matière d'objectifs (rapport de prise en compte) :

- Objectif 39 : « fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux » ;
- Objectif 40 : « renforcer la cohérence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régional » ;
- Objectif 46 : « déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale ».

En matière de règles (rapport de compatibilité) :

- Règle LD2-Obj39 : « élaborer une charte de services communs et d'exploitation pour le développement de l'intermodalité dans les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) » ;
- Règle LD2-Obj40 : « définir et formuler des objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares ou PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT et PDM dans le confortement de leur rôle de desserte dans un environnement proche ou élargi » ;
- Règle LD2-Obj46 : « coordonner les aménagements et les usages des projets de Transports collectifs en site propre et de Parcs relais avec l'ensemble des modes de transport pour améliorer la performance intermodale globale ».

En complément, se référer au volet 4 de ce guide qui traite des Objectifs 38 et 66 et leurs règles associées.

Comment assurer dans le PDM la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec la règle ?

1 L'esprit des objectifs et de la règle visés

Le SRADDET vise à favoriser l'usage des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture individuelle par la recherche de fluidité dans les changements de modes et le développement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) performants. Ces lieux de connexion majeurs entre les réseaux interurbains, les réseaux locaux et avec les autres offres de mobilités sont identifiés et classés en trois catégories dans la stratégie régionale pour l'aménagement des PEM qui regroupe les gares ferroviaires et une partie des gares routières du territoire régional. Le SRADDET identifie comme prioritaire l'aménagement en PEM des pôles « à forte affluence en milieu urbain dense » et des pôles « à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense ». Pour les pôles "à faible fréquentation et en secteur peu dense", une réflexion entre l'EPCI et la Région pourra être menée pour dynamiser l'offre ou requalifier les espaces.

À travers le SRADDET, la Région, en tant que chef de file intermodalité et coordinatrice de la mobilité à l'échelle des bassins de mobilité incite les autorités organisatrices et les acteurs de l'aménagement et de la mobilité de manière générale, à penser et agir de concert pour construire une offre de mobilité globale, et non plus une somme d'offres cloisonnées par les périmètres de compétences.

Ainsi, un contrat opérationnel de mobilité est conclu à l'échelle de chacun des 12 bassins de mobilité, établis en concertation avec les intercommunalités concernées en tenant compte des flux de déplacements quotidiens (études et travail) et occasionnels des habitants. Ces contrat opérationnels, sont conclus entre la Région et, a minima, les autorités organisatrices de la mobilité, les Départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles multimodaux concernés, et le cas échéant, la ou les Régions limitrophes, y compris un acteur de la mobilité inter-frontalier. La gouvernance partenariale qui en résultera permettra d'asseoir la stratégie mobilité de la Région portée par le SRADDET dans sa déclinaison opérationnelle en lien avec chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité.

L'accent est porté en particulier sur les noeuds intermodaux qui sont les charnières permettant l'imbrication des offres mais qui sont aussi les points les plus fragiles et les plus complexes à administrer. Parmi ces noeuds intermodaux, les PEM jouent un rôle majeur puisqu'ils font la connexion entre l'offre interurbaine destinée à capter les déplacements longue distance, et l'offre de mobilité locale. Dans le SRADDET, la distinction est faite entre deux types de pôles, qui en fonction de leur affluence et de leur situation territoriale, n'appellent pas à développer les mêmes solutions : les pôles de forte affluence en milieu urbain dense et les pôles à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense. La délibération n°18-672 du 18/10/2018 et son annexe listent les gares et PEM concernés.

Avec l'Objectif 46, le SRADDET marque l'importance de la compétitivité des transports en commun par rapport à l'autosolisme, autrement appelées VR+2, en engageant les partenaires à poursuivre la création de voies réservées aux transports publics autrement appelées VRTC, ainsi que les voies réservées au covoiturage sur le réseau autoroutier et de TCSP dans les réseaux urbains. Il s'agit également d'homogénéiser la notion de « haut niveau de service » autour de valeurs objectives que sont la vitesse commerciale et la fréquence de passage. Il s'agit par exemple d'une vitesse commerciale des réseaux en site propre à 20 km/h, et d'une fréquence de 5 à 15 minutes en heure de pointe et 10 à 30 minutes en heure creuse en fonction des territoires.

2 Déclinaison dans le PDM

L'Objectif 39 fournit des éléments de distinction entre les deux types de PEM identifiés dans la stratégie de la Région.
Pour les pôles de forte affluence en milieu urbain dense, l'objectif consiste à pérenniser ou développer l'intermodalité en cohérence avec les perspectives de développement et les projets urbains locaux.

Le PDM pourra prendre soin d'intégrer l'armature régionale des PEM dans son armature locale. Pour les gares et PEM pour lesquels l'offre cible portée par la Région est de 4 TER/h en heure de pointe, il est demandé de :

→ **développer les rabattements en transports en commun et en modes actifs dans les zones urbaines denses,** circulant préférentiellement sur des sites propres ;

→ **de diminuer la place des véhicules particuliers** en stationnement et en circulation ;

→ **de développer les services et les commerces attractifs.**

Le PDM pourra identifier dans son diagnostic les pôles à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense. Il s'agit des PEM situé dans une zone de faible densité, avec des fréquences de transports en commun relativement faibles.

Pour ces gares et PEM, le plan d'actions du PDM pourra prévoir :

→ **d'améliorer la connexion des différents modes de transports et modes actifs si possible** vers les PEM ;

→ **d'assurer une offre de stationnement relais à proximité** des pôles d'échanges disposant d'une situation pertinente, de même pour les aménagements cyclables et les stationnements pour les vélos.

Stratégies des PEM et gares routières



Pôle (gare ferroviaire ou routière)

- Pôle de forte affluence en milieu urbain dense
- Pôle à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense
- Pôle à faible fréquentation en secteur peu dense

Réseau ferré

- TGV
- Voie ferrée
- CFP

Repères

- Limite de région
- Limite de département

Fond : GEOFLA - IGN. Réalisation : DCO PT - SCoTIGEO - 17 août 2018. Source : TTK, STRATIS, KOMODITE, TRANSITEC, CEREMA.

La Règle LD2-Obj39 vise à impliquer l'ensemble des acteurs de la mobilité dans l'élaboration d'une charte de services en communs et d'exploitations pour le développement de l'intermodalité dans les pôles d'échanges multimodaux, ainsi que des contrats de performance des gares.
Les exigences de services dépendront de la stratégie régionale des gares et PEM. Elles se déclinent en actions opérationnelles que le PDM pourra développer dans son plan d'actions. Les actions sont regroupées à travers cette règle en quatre catégories :

→ **les actions en faveur de l'intermodalité** (offre de transport, offre de stationnement, cheminements en modes actifs, dépose-minute, signalétique, bornes de recharges pour véhicules électriques et mobilités actives à assistance électrique...) ;

→ **les actions en faveur du rayonnement territorial** (autopartage/covoiturage, partage de la voirie, favorisant l'apaisement des circulations, service en gare, service de vente billettique, aménagement fonctionnel et de qualité, végétalisé et sécurisé des parvis, jalonnement dynamique, étude foncière…) ;

→ **les actions en faveur des services aux usagers** (informations voyageurs, propreté, confort d'attente…) ;

→ **les actions en faveur du plan climat** (confort en gare : la protection solaire, la diminution des besoins en climatisation l'été et exploitation positive des apports solaires pour le chauffage en hiver, diminuer la consommation énergétique, en particulier sur l'éclairage, végétaliser les espaces extérieurs en plantant notamment des espèces locales/ méditerranéennes, créant ainsi des îlots de fraîcheur...) tri des déchets, végétalisation des espaces extérieurs et perméabilité des sols…).

Les Règles LD2-Obj40 et LD2-Obj46 visent à donner des clés pour objectiver et améliorer l'accessibilité en transports en commun et en modes actifs notamment grâce aux trajets cyclables vers les sites de gares en déterminant trois périmètres d'influence :

→ *Une aire d'influence des gares/PEM afin de déterminer le territoire de référence à considérer pour définir les objectifs de rabattement via les TC et modes actifs.* Pour ce faire, le PDM pourra utilement **quantifier le niveau de desserte avec le nombre de lignes, le nombre de services TC routiers en gares, la qualité des correspondances dans un laps de temps « raisonnable »** (5 minutes / 10 minutes) en montée et en descente.

→ *Un périmètre d'attractivité rapproché où la création ou l'aménagement de cheminements doux doit être recherchée en vue d'optimiser l'insertion du PEM dans son environnement urbain proche (rayon de 10 à 15 minutes à pieds et 5 km en vélo).* Pour ce faire, le diagnostic du PDM pourra s'attacher à **souligner la quantité (linéaire) et la qualité (état, largeur, niveau de confort, continuité) des aménagements piétons et cyclables.**

→ *Un périmètre plus large de rabattement (actuel ou projeté) de la gare ou du PEM en vue d'analyser, autant que faire se peut, les modes actuels de déplacements vers la gare/PEM et projeter les modalités possibles d'une utilisation accrue des TC dans le rabattement gare/PEM.*
Pour ce faire, le PDM pourra déterminer la pertinence de développer un meilleur rabattement TC, notamment en analysant la densité urbaine environnante et en comparant les temps de parcours estimés avec un rabattement TC de gare à gare vers les grandes destinations par rapport à d'autres modes de déplacements (TC routier, rabattement voiture…).

L'Objectif 46 incite le PDM à définir le niveau de vitesse commerciale (20 km/h) et la fréquence de passage (5 à 15 minutes en heures de pointe et 10 à 30 minutes en heures creuses) à atteindre pour les lignes identifiées comme étant à « haut niveau de service ». Le plan d'actions du PDM pourra donc préciser la hiérarchie de l'offre de transports collectifs en fonction des fréquences moyennes de services en heures de pointe et en heures creuses.

La Règle LD2-Obj46 vise à organiser une meilleure coordination entre les lignes à haut niveau de services des réseaux urbains et les services interurbains routiers et ferroviaires organisés par la Région.

Pour ce faire, le PDM pourra s'attacher à :

→ **souligner les connexions et la complémentarité entre les lignes de TCSP et les services interurbains routiers et ferroviaires,** notamment via des points d'arrêts mutualisés ;

→ **mettre en relation la stratégie de stationnement,** notamment en matière de limitation de l'offre et de rabattement vers les nœuds TC, **avec le développement projeté de l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle.**

2.5

COHÉRENCE URBANISME-MOBILITÉS

Comment mon PDM contribue-t-il à améliorer la cohérence urbanisme-mobilités ?

Ce qui est prescriptif dans le SRADDET

En matière d'objectifs (rapport de prise en compte) :

- Objectif 5 : « définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique » ;
- Objectif 35 : « conforter les centralités en privilégiant le renouvellement et la cohérence urbanisme-transport ».

En matière de règles (rapport de compatibilité) :

- Règle LD2-Obj35 : « privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échanges en :
  - quantifiant et priorisant la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans les quartiers autour des PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT ;
  - fixant des objectifs de qualité urbaine, architecturale et environnementale pour les programmes d'aménagement au sein des quartiers de gare ou de PEM ».
- Règle LD1-Obj5 C : « organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activité économique en transports en commun et en modes actifs, et/ou par un ou plusieurs modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme.

OBJECTIF 5
Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique
p. 135

OBJECTIF 35
Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement et la cohérence urbanisme-transport
p. 251

RÈGLES LD2-OBJ35 ET LD1-OBJ5 C
p. 98 et 45

Comment assurer dans le PDM la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec la règle ?

1 L'esprit des objectifs et des règles visés

Le SRADDET ambitionne d'inverser la dynamique d'étalement urbain à l'œuvre ces dernières décennies, ainsi que de conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport.

L'Objectif 35 et sa règle traduisent la volonté de renforcer une planification coordonnée de l'urbanisation et des infrastructures de mobilité en favorisant le développement urbain autour des axes bien desservis et des pôles d'échanges multimodaux identifiés comme stratégiques.
Habiter ou travailler à proximité d'une offre cadencée en transports doit inciter au report modal, rendant ces modes alternatifs compétitifs (à la fois en coût et en temps de trajet) par rapport à la voiture.

L'Objectif 35 fait directement écho aux Objectifs 22 (contribuer au déploiement de modes de transports propres et au développement de nouvelles mobilités) et 23 (faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes collectifs et plus durables), dans un souci d'amélioration de la qualité de l'air (Objectif 21).

Cet objectif cible également la nécessité de développer l'usage des modes actifs, en particulier le vélo et la marche en tant qu'alternative aux modes motorisés en milieu urbain, en déployant les infrastructures de mobilité adaptées et de qualité, favorisant les modes actifs. D'une manière générale, l'apaisement des centres-villes doit être recherché pour améliorer la qualité de vie.

La maîtrise du stationnement est un levier pour favoriser l'apaisement des centralités mais aussi inciter au report modal vers les transports en commun ou les modes actifs.

Cet objectif concerne aussi l'aménagement économique. Le SRADDET recherche une plus grande cohérence dans la localisation des activités économiques afin de diminuer les distances entre pôles d'emplois et pôles d'habitat et d'optimiser la desserte des zones d'activités économiques (Objectif 5) en transport en commun et en modes actifs. Il identifie ainsi les zones d'activités économiques comme des espaces qui concentrent une partie substantielle des emplois régionaux et qui par conséquent génèrent quotidiennement d'importants volumes de déplacements (LD1-Obj5C). Il encourage donc les PDM à y apporter un soin particulier en planifiant une meilleure organisation de leur accès ainsi que des modalités de circulation internes, en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle.

D'autres objectifs concourent également à cette ambition, notamment :

→ **Les Objectifs 47 et 48 relatifs à la réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain;** le SRADDET demandant aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification de contribuer à l'objectif régional d'une baisse de 54,5 % de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers à l'horizon 2030 (par rapport à la consommation observée sur la période 2011-2020).

→ **Les objectifs portant sur le renouvellement urbain et la densification** (objectifs 59, 60, 61), ces principes devant être privilégiés dans toute localisation d'un projet d'aménagement, et ce d'autant plus s'il s'agit d'un secteur bien desservi par les transports, ou dont la desserte est programmée.

→ **Les Objectifs 27, 28 et 29, renforçant les centralités en général** (qu'elles soient métropolitaines, d'équilibre régional, locales et de proximité), par la production de logements, l'installation d'activités économiques ou l'ouverture d'équipements en leur sein, lorsque celles-ci sont (ou vont être) desservies par les transports.

→ **L'Objectif 11 sur le déploiement d'opérations d'aménagement exemplaires, l'Objectif 37 sur la qualité des espaces publics et de la nature en ville, et l'Objectif 36 sur le réinvestissement des centres-villes et centre-bourgs** qui intègrent une dimension déplacement/mobilité.

2 Déclinaison dans le PDM

Pour alimenter le volet mobilité de sa politique d'aménagement des zones d'activités, l'AOM pourra dans son PDM :

→ **dresser un état des lieux qualitatif et quantitatif de la desserte multimodale** dans les principales zones d'activités du territoire : accessibilité routière, capacités de stationnement, transports en commun urbains et interurbains, modes actifs, etc. ;

→ **mettre en évidence des difficultés récurrentes constatées sur ces zones,** ainsi que des démarches menées par les entreprises ou leurs associations représentatives (Plans de mobilité employeurs, Plans de mobilité inter-entreprises, etc.) ;

→ **quantifier la desserte en transports collectifs à travers** le nombre de lignes desservant les zones ou leurs abords directs, leur fréquence journalière et/ou en heures de pointe en semaine ainsi que le nombre de points d'arrêts et analyser la fréquentation.

Action n°5 – Poursuivre l'adaptation des services Mistral en soirée, le week-end et pendant les vacances scolaires

Constats

La distribution des services urbains au cours de la journée suit peu ou prou l'amplitude de déplacements des ménages de TPM, qui chutent fortement aux alentours de 20-21h. Un réseau de 12 lignes nocturnes terrestres et maritimes vient offrir une desserte entre 21h et 1h du matin les vendredis et samedis soir. En semaine, des taxis-bus sont proposés sur Toulon, La Garde et La Valette-du-Var. L'offre urbaine de soirée et la progression de la population étudiante qui est généralement le cœur de cible d'une offre de transport nocturne ne nécessitera pas forcément le maintien de l'ensemble des lignes en soirée mais l'opportunité de proposer une offre qui permettent aux habitant captifs non-motorisés de s'affranchir de l'automobile pour leurs déplacements de soirée présente un intérêt.

L'offre urbaine présente également des variations saisonnières qui peuvent d'une part complexifier sa lisibilité et d'autre part pénaliser les usagers réguliers : une baisse de fréquence en période de vacances scolaires (-12% de services sur le réseau terrestre) et en période estivale (-21% de services)

La diminution du service en période de petites vacances scolaires peut aussi nuire à la lisibilité et l'attractivité du réseau car vacances ou pas les besoins de déplacements des adultes et des enfants sont presque similaires. En moyenne, au niveau national, 60 % des salariés ne prennent pas leurs congés en période de vacances scolaires et 50 % des salariés qui prennent des congés restent sur le territoire (Source : Kéolis)

Propositions

Afin d'ancrer davantage l'usage des transports en communs urbains dans les stratégies de déplacements des habitants de l'agglomération, le PDU préconise :

- De doter le territoire d'une offre nocturne plus lisible (pas de dissociation d'itinéraire avec le réseau de jour) avec une amplitude de service plus importante dans la soirée et dans la semaine en fonction des pôles d'attractivité.

  Cette offre nocturne s'appuiera en priorité sur le réseau de LHNS et le réseau maritime de la petite rade qui de par leur niveau de desserte et leurs itinéraires (population desservie importante, générateurs de déplacements stratégiques…) apparaissent comme le cœur de cible idéal.

- De simplifier et rendre plus lisible les horaires de TC pour l'usager en supprimant la périodicité "vacances scolaires" en priorité sur les lignes structurantes (LHNS).

  Cette suppression permettra de passer à seulement deux périodes de déploiement de l'offre, la période scolaire de septembre à Juin et la période estivale de Juillet-Aout, limitant ainsi les changements d'horaires au cours de l'année. Stabiliser le niveau de service pourra contribuer :

- à fidéliser davantage les nouveaux usagers et les clients occasionnels en diminuant les perturbations périodiques qu'implique la périodicité scolaire, en particulier pour les déplacements domicile travail des actifs
- à faciliter la coordination interne du réseau et avec les autres réseaux au niveau des mises en correspondances des lignes, qui sont fragilisées à chaque changement de période

- D'offrir une meilleure offre de transport en commun en période estivale et le week-end vers les principaux sites touristiques et le littoral. (cf. action n° 3, n°4 et n°46).

Actions associées

Action n°1 : Développer et structurer le réseau Mistral autour de 4 lignes à haut niveau de service

Action n°3 : Développer le réseau de TCSP maritime dans la petite Rade et optimiser le réseau vers les îles d'or

Action n°4 : Améliorer l'accessibilité et l'intermodalité autour du téléphérique et poursuivre sa modernisation

Action n° 46 : Elaborer un plan de déplacements touristique à l'échelle de l'agglomération

Pilote

TPM

Partenaires

Europe, Etat, Région PACA, Département du Var, Communes, Délégataires de service public.

Calendrier

Action mise en œuvre sur les 10 ans du PDU.

Coûts

Coûts inclus dans l'action 1.

Indicateurs

- Nombre de lignes sans périodicité scolaire
- Nbre. de services en vacances scolaires / Nbre. de services totaux
- Nbre. de services en été / Nbre. de services totaux
- Nbre. de km après 20h
- Nbre. de services après 20h

Dans son PDU approuvé en 2016, la Métropole Toulon Provence Méditerranée détaille avec une relative précision les évolutions qualitatives et quantitatives souhaitées dans les principaux pôles d'activités (action n°6).

À la lumière des éléments d'état des lieux ainsi mis en évidence, les marges d'amélioration et les objectifs chiffrés pourront être fixés dans le plan d'actions. Le PDM pourra rassembler les mesures qu'il prévoit de mettre en place dans un volet mobilité économique du plan d'actions (Règle LD1-Obj5C) et également à travers un volet logistique urbaine, pour répondre à l'Objectif 8 de l'Article L1214-2 du Code des transports, relatif à *« L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ».*

Même si la logistique revêt une dimension économique certaine puisqu'elle est étroitement liée aux conditions de développement des activités industrielles et à la vitalité économique des centres-villes, le choix a été fait de traiter de cette question dans un volet à part entière sur l'optimisation de la chaine logistique (volet 3).

Ce volet mobilité économique veillera également à préciser les dispositions mises en place pour accompagner les entreprises ou associations d'entreprises dans leur plan de mobilité.

Pour mettre en œuvre les dispositions du SRADDET relatives à la cohérence urbanisme-mobilité :

Le SRADDET identifie un certain nombre de pôles jugés d'intérêt stratégique pour la Région, devant faire l'objet d'une attention particulière.

Comme vu précédemment, deux types de PEM sont mis en avant, articulant un potentiel de développement urbain et un bon niveau de desserte ou d'accès multimodal.

Il s'agit :
→ **des pôles de forte affluence en milieu urbain dense ;**
→ **des pôles à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense.**
Ces deux types de pôles sont prioritaires dans le développement de l'intermodalité, de l'optimisation des rabattements (Objectif 39 du Schéma).

Il revient aux SCoT :

→ d'apprécier les modalités de l'intensification urbaine autour des pôles d'échanges multimodaux identifiés comme stratégiques par le SRADDET, au regard notamment de leur potentiel de développement urbain ;

→ de localiser plus précisément les sites – existants ou potentiels – de bonne desserte en transports collectifs où sera privilégié le développement/ renouvellement urbain ;

→ de quantifier et prioriser la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans ces sites.

Pour les territoires dotés d'un SCoT, le PDM devra être compatible avec le DOO du SCoT (cf. Guide de mise en œuvre du SRADDET dans les SCoT).

Le guide de mise en œuvre du SRADDET dans les SCoT expose les modalités optimales de déclinaison de la Règle LD2-Obj35 dans le rapport de présentation du SCoT, dans son projet d'aménagement stratégique et dans son DOO.

Extrait du guide de mise en œuvre SRADDET /SCoT déclinant la Règle LD2-Obj35

Le DOO du SCoT, pour être compatible avec la Règle LD2-Obj35, traitera trois aspects :

1/ Identifier les PEM jugés opportuns pour accueillir les projets de renouvellement ou de développement urbain

Le DOO localisera les PEM jugés opportuns pour l'accueil de projets de renouvellement ou de développement urbain. Sous réserve d'une justification argumentée, le DOO pourra ajuster la liste des PEM identifiés comme stratégiques par la Région et notamment la compléter.

Il sera également utile que le DOO définisse et justifie un périmètre des quartiers de PEM (500 m, 1 km…), au regard de l'attractivité et de l'environnement du pôle, au sein desquels les PLUi devront identifier prioritairement des secteurs de projet.

2/ Prioriser et quantifier la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans les quartiers autour des PEM jugés opportuns

Le DOO devra intégrer des objectifs chiffrés permettant d'évaluer la part du développement urbain qui sera réalisé au sein des quartiers environnants des PEM. Cette part peut être exprimée de différentes façons, notamment :

- → *la part de logements ou nombre de logements minimum sur l'ensemble des besoins en logements du SCoT réalisés au sein de ces quartiers ;*
- → *la définition de densités minimales à respecter dans le cadre des PLU/PLUi […]*

3/ Fixer des objectifs de qualité urbaine, architecturale et environnementale pour les programmes d'aménagement au sein des quartiers de gare ou de PEM

En lien avec la règle LD1-Obj11A, le DOO précisera que les projets d'aménagement inclus dans le périmètre des ***quartiers autour des PEM doivent faire l'objet d'opérations d'aménagement exemplaires :*** *qualité urbaine, architecturale, environnementale, principes de mixité fonctionnelle, exigences de performance énergétique...*

Le SCoT peut contenir des prescriptions particulières pour les secteurs à proximité des PEM, incluant :

- → *des orientations d'aménagement spécifiques pour ces quartiers, à destination des PLU/PLUi,*
- → *des référentiels de qualité urbaine (en l'absence de plans locaux d'urbanisme).*

Le DOO pourra, *en lien avec la règle LD2-Obj40 « Définir et formuler des objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares ou PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT…», traitée dans le chapitre 3 du présent guide,* ***mobiliser les leviers suivants […]***

→ ***Agir sur le stationnement aux abords des PEM et secteurs bien desservis.*** *Le document d'orientations et d'objectifs peut gérer (et notamment limiter) le stationnement aux abords des secteurs bien desservis par les transports, par exemple :*

- *en demandant au PDM de délimiter, au sein des secteurs bien desservis par les transports collectifs, des secteurs au sein desquels les PLU fixent un nombre maximal de places de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments (ayant un usage autre que celui d'habitation) ;*
- *en recommandant aux PLU de réserver des emplacements pour l'aménagement d'aires de stationnement destinées au covoiturage ;*
- *en regroupant l'offre de stationnement pour les véhicules motorisés, par exemple par îlot et en la connectant aux constructions par un réseau de cheminements doux ;*
- *en demandant aux opérations d'aménagement de fixer un nombre maximal de places de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser sur chaque lot. Cette limitation de l'offre peut inciter les habitants à emprunter les alternatives à la voiture ;*
- *en encourageant un stationnement pour les véhicules motorisés économe en espace, qui s'inscrit dans une logique de mutualisation et/ou d'optimisation d'usage dans le temps et/ou d'organisation du report modal de la voiture vers les transports collectifs ;*
- *en réservant des emplacements pour le développement d'une offre de stationnement pour les vélos, notamment à proximité des pôles multimodaux (gares, stations de tramway et de tram-train...) et des lieux de vie (équipements publics, pôles d'emplois, commerces...).*

→ ***Renforcer l'insertion urbaine des grands axes de circulation et privilégier l'intensification urbaine autour d'eux.*** *Le document d'orientations et d'objectifs pourra fixer des orientations visant :*

- *la transformation des axes routiers sur lesquels s'insèrent les lignes de TC structurants (tramway, BHNS…) en boulevards urbains apaisés comprenant, dans la mesure du possible, des espaces réservés et protégés pour les modes actifs (trottoirs et pistes cyclables) ;*
- *la réalisation de traversées de villes et villages pacifiés et sécurisés avec, par exemple, l'aménagement de « zones 30 » ou « zones de rencontre ». Dans la mesure du possible, plus de place est donnée aux modes actifs, pour faciliter les connexions avec l'offre de transport.*

→ ***Mettre à niveau les voies de circulation en lien avec le développement urbain.*** *Le document d'orientations et d'objectifs peut prescrire, dans les secteurs d'habitat diffus, une densification subordonnée au dimensionnement suffisant des voies d'accès qui doivent permettre l'aisance des déplacements individuels des résidents, la circulation et la desserte par les transports (croisement et retournement des bus), limitant les dessertes en impasse, afin de permettre un rabattement efficace vers les secteurs bien desservis.*

→ ***Articuler urbanisme et modes actifs, au sein et à proximité des PEM.*** *Le document d'orientations et d'objectifs peut :*

- *définir une politique et les moyens de développement des modes actifs, pour mailler le territoire d'itinéraires cyclables et piétons, notamment en rabattement sur les transports collectifs ;*
- *demander aux PLU de réserver des emplacements pour l'aménagement de cheminements doux reliant les différents quartiers et lieux de vie (centres-villes, pôles d'équipements...), autour des pôles d'échanges jugés stratégiques.*

Bien que les choix locaux de localisation du développement urbain soient l'objet des SCoT, le PDM pourra s'appuyer sur ces éléments pour justifier le renforcement de l'offre de mobilité autour des PEM.

Le PDM pourra utilement :

→ Dans le diagnostic
- reprendre la typologie des PEM établie par la Région ;
- faire référence à la liste des PEM jugés stratégiques en matière de mobilité et/ou d'accueil de développement urbain élaborée par le SCoT ;
- affiner cette typologie sur les aspects relatifs à la desserte et l'offre de mobilité actuelle et projetée.

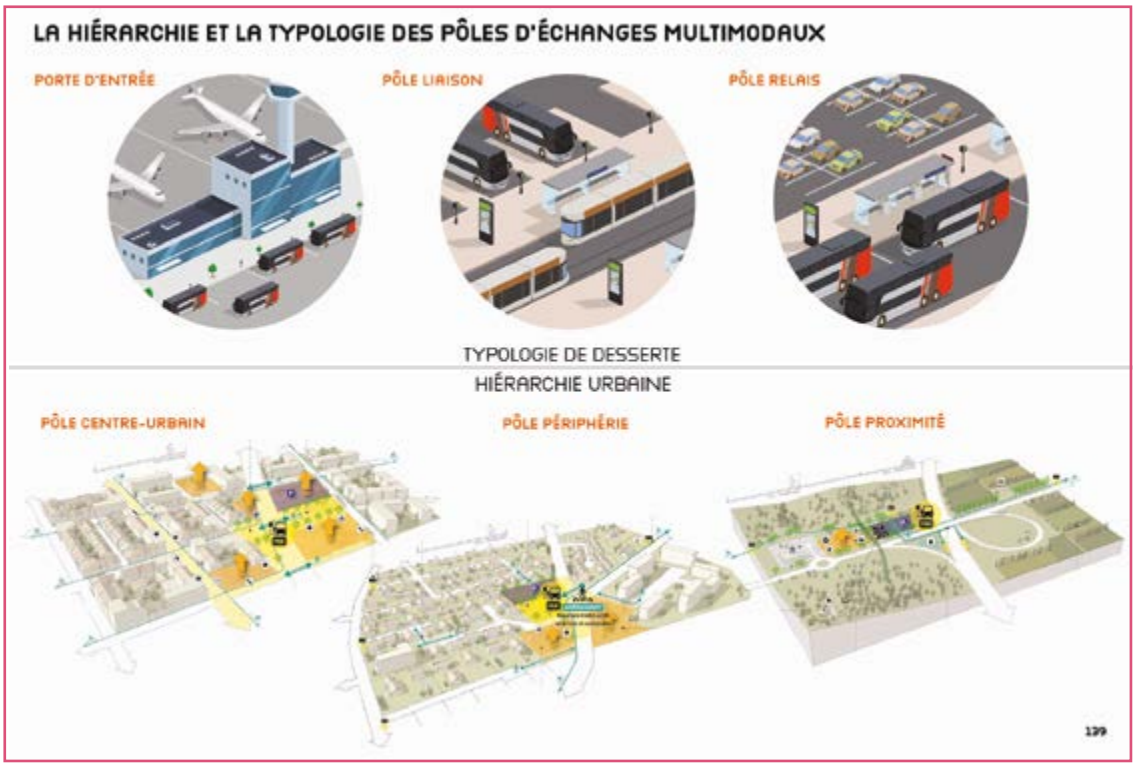
→ Dans la stratégie d'action
- développer des objectifs globaux de cohérence urbanisme-transport, en mettant en évidence des axes ou des secteurs à enjeu.

→ Dans le plan d'actions
- **rappeler ou compléter les orientations du SCoT relatives aux PEM stratégiques en précisant les aspects d'aménagement relatifs à un bon partage de la voirie,** en particulier, et de l'espace public en général, qui soit de nature à favoriser et sécuriser la pratique des modes actifs et la performance des transports collectifs. À cet égard, le dispositif de mise en œuvre pourra prévoir des guides d'aménagement ou bien intégrer directement dans son PDM des principes de répartitions modales pour des voiries types.
  Dans la mesure où un Schéma vélo, Schéma des modes actifs ou Schéma directeur des aménagements cyclables est élaboré, des zooms pourront être élaborés sur les sites de PEM stratégiques identifiés donnant à voir les orientations d'aménagement proposées en faveur du partage de la voierie, du report modal, d'organisation du stationnement et des modes actifs.
- **définir les normes de stationnement vélos dans les PLU** pour les nouvelles constructions, qu'elles soient à usage de bureaux ou résidentiel, de loisir ou d'activité.

CAS PRATIQUE 4

L'EXEMPLE DU PDM DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Dans son PDM arrêté en 2021, la Métropole Aix-Marseille-Provence énonce les principes d'aménagement urbain à mettre en œuvre autour des PEM et en fonction de leur niveau de desserte.



Le Plan local d'urbanisme intercommunal intégrant un volet déplacement

À noter : la possibilité d'associer un volet déplacements (ou mobilité) au plan local d'urbanisme intercommunal (traduit notamment dans des orientations d'aménagement et de programmation - OAP). Ces PLUi-D (ou PLUi-M) illustrent la recherche d'une meilleure cohérence entre le développement urbain d'un territoire et la planification de l'offre de mobilité, pensés ainsi conjointement.

En cas de superposition, la zone 1 prévaut sur la zone 2. Les périmètres des zones 1 et 2 pourront être affinés par les PLUi, par exemple par des calculs d'isochrones marche à pied, pour refléter au plus juste l'accessibilité piétonne réelle aux stations.
Pour les projets de THNS ou de PEM, les PLUi modifieront les périmètres des zones 1 et 2 suite aux déclarations d'utilité publiques, et en absence d'une telle procédure, à la mise en service du projet concerné.

Enfin, en lien avec les schémas d'accessibilité, les PLUi viseront à améliorer l'accessibilité en modes actifs de l'ensemble PEM et long des axes de tous les THNS urbains. Ils pourront par exemple prévoir des emplacements réservés, des orientations d'aménagements et de programmation des exigences en matière de stationnement vélos ...

	ZONE 1	ZONE 2
Modes	Métro Tramway	Bus+ Express et nord-sud d'Aix-en-Provence, BSa (Gare St Charles à Marseille, Chronobus à Aubagne PEM portes d'entrée régionale PEM centre urbain PEM périphérie
Normes de stationnement	Tout type de construction	Autre qu'habitation
Intensification urbaine	Préconisation	Recommandation
Accessibilité	A optimiser	A optimiser

#	ACTION	OFFRE	COÛT (M€)	ÉCHÉANCE	MAÎTRE D'OUVRAGE
31 PEM À CRÉER					
PEM01	Aix-en-Provence - Arena-Trois Pigeons	Car+ / Bus+ / P+R	3,45	2025	AMP
	Aix-en-Provence - Lignane	Car+ / P+R	1,65	2025	AMP
	Aubagne - Camp de Sarlier	Car+ / Bus+ / P+R	Chronobus	2024	AMP
	Aubagne La Bourbonne	Car+ / P+R	2,5	2025	AMP
	Auriol-St-Zacharie	Val'tram / P+R	Val'tram	2024	AMP
	Bouc-Bel-Air - La Champouse	Car+ / P+R	8,73	2025	AMP
	Carnoux-en-Provence - Roquefort-la-Bédoule	Car+ / P+R	7,25	2025	AMP
	Châteauneuf-les-Martigues	Car+ / P+R	7,75	2025	AMP
	Coudoux - La Fare-les-Oliviers - Trévaresse	Car+ / P+R	11,05	2025	AMP
	Fuveau Rives Hautes	Car+ / P+R	6,15	2025	AMP
	Gémenos Jouques	Car+ / P+R	2,5	2025	AMP
	La Bouilladisse	Val'tram / P+R	Val'tram	2024	AMP
	La Ciotat Athélia	Car+ / P+R	2,5	2025	AMP
	La Ciotat Parc urbain	Car+ / P+R	0,2	2025	AMP

03

LA GRANDE ACCESSIBILITÉ, LE MAILLAGE ROUTIER RÉGIONAL ET LA QUESTION DU TOURISME

GRANDE ACCESSIBILITÉ RÉGIONALE ET MAILLAGE ROUTIER RÉGIONAL
Comment mon PDM contribue-t-il à améliorer la grande accessibilité régionale et le maillage routier régional ?
P. 48

TOURISME
Comment mon PDM peut-il prendre en compte les enjeux liés au tourisme ?
P. 60

3.1

GRANDE ACCESSIBILITÉ RÉGIONALE ET MAILLAGE ROUTIER RÉGIONAL

Comment mon PDM contribue-t-il à améliorer la grande accessibilité régionale et le maillage routier régional ?



OBJECTIF 1
Conforter les portes d'entrée du territoire régional
p. 114



OBJECTIF 7
Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen
p. 145



OBJECTIF 44
Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) pour renforcer l'offre des transports du quotidien
p. 282

OBJECTIF 45
Arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales
p. 286



OBJECTIF 56
Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires, en particulier alpins
p. 345

RÈGLE LD2-OBJ45
p. 112

Ce qui est prescriptif dans le SRADDET (prise en compte des objectifs et compatibilité des règles)

En matière d'objectifs (prise en compte) :

- Objectif 1 : « conforter les portes d'entrée du territoire régional » ;
- Objectif 7 : « consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen » ;
- Objectif 44 : « accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) pour renforcer l'offre des transports du quotidien » ;
- Objectif 45 : « arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales » ;
- Objectif 56 : « accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires, en particulier alpins ».

En matière de règles (rapport de compatibilité)

- Règle LD2-OBJ45 : « prendre en compte le Schéma des Itinéraires d'Intérêt Régional (SIIR) ».

Comment assurer dans le PDM la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec la règle ?

1 L'esprit des objectifs et des règles visés

Le SRADDET vise à renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional, à travers une accessibilité performante des grandes portes d'entrée, pour les voyageurs et aux modes massifiés pour les marchandises, confortée à l'échelle de l'arc méditerranéen, en particulier vers l'Espagne et l'Italie. Il s'agit des aéroports régionaux d'intérêt national, des aéroports à vocation plus locale, des portes d'entrées maritimes et ferroviaires.

La future Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA), maillée aux lignes ferroviaires existantes, constitue une opportunité majeure pour offrir une alternative à la route pour les transports du quotidien et pour connecter la région aux régions limitrophes françaises comme européennes. Son objectif premier est notamment de désenclaver l'Est de la région et de désaturer les nœuds ferroviaires marseillais et azuréens.

Conforter les portes d'entrée du territoire régional



Sites aéroportuaires

- Accompagner le développement à l'international long-courrier. Renforcer la desserte des aéroports internationaux par une offre globale de tranports en commun
- Aérodromes principaux

Infrastructures routières et autoroutières

- Moderniser les itinéraires alternatifs à l'A51 (RD1075 ET RN85, rocade de Gap) en favorisant le report modal
- Accompagner les projets d'infrastructures (LEO Avignon, contournement d'Arles et liaison Fos-Salon) dans l'objectif de favoriser le report modal
- Principales portes d'entrée routières
- Principaux cols : maintenir l'accéssibilité routière
- Réseaux autoroutiers
- Routes principales

Sources : DCOPT, IGN

Portes et infrastructures ferroviaires

- Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)
- Maintenir les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) et liaisons interrégionales
- Conforter les portes d'entrée (étoile de Veynes et gare TGV d'Oulx)
- Améliorer la desserte des PEM des aéroports de Marseille et de Nice
- Gares de voyageurs d'intérêt national
- Gares de voyageurs d'intérêt régional
- Désenclaver les Alpes du Sud pour favoriser l'attractivité touristique
- Terminaux de transport combiné
- Gare de triage de Miramas
- Réseau ferré

Sites portuaires

- Accompagner la mise en place d'une stratégie de façade portuaire
- Développer les hinterlands portuaires adossés aux corridors ferroviaires et fluviaux
- Entrées majeures dans le territoire par la voie maritime
- Hub numérique

En outre, la constitution d'un maillage performant entre les polarités régionales sera consolidée par le réseau d'Itinéraires d'Intérêt Régional. Le **Schéma des Itinéraires d'Intérêt Régional** définit deux types d'itinéraires : ceux relevant du réseau routier d'intérêt régional structurant (1 322 km) et ceux relevant d'axes de fond de vallées, dans les territoires alpins (480 km). Ces derniers desservent essentiellement les secteurs touristiques et les vallées enclavées concentrées dans les départements des Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes et Alpes-Maritimes.

Schéma des itinéraires d'intérêt régional - Itinéraires routiers



Source : TTK, STRATIS, COMODITE, TRANSITEK, CEREMA
Fond : GEOFLA - IGN
Réalisation : DCOPT - SCoTIGEO - 2018

Réseau routier d'intêret régional
- Itinéraire régional structurant
- Itinéraire de fond de vallée

Réseau routier armature nationale
- Autoroute
- Route nationale

- Gare TGV
- Aéroport
- Commune
- Col
- Frontière nationale
- Limite de région
- Limite de département

Pour mettre en œuvre cette stratégie, la Région s'appuie sur des projets majeurs. Il s'agit en particulier de :

→ renforcer **les sites aéroportuaires** en favorisant la desserte des aéroports internationaux par une offre de transport en commun (fer, transport en commun, aménagement de PEM et BHNS vers l'aéroport de Nice et Marseille) et en accompagnant le développement à l'international long-courrier des aéroports de Nice et Marseille ;

→ accompagner le **développement des ports maritimes**, notamment pour le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM : Fos et Marseille) et ceux de Toulon et Nice et encourager les coopérations sur l'arc méditerranéen, sur le couloir rhodanien et l'axe Lyon-Turin. L'amélioration de l'intermodalité et de la fluidité des connexions ferroviaires et fluviales constituent également un levier d'amélioration.

→ réaliser en priorité des **liaisons routières et autoroutières structurantes dans l'espace régional ;**

→ soutenir des projets de **contournements autoroutiers,** d'augmentation de capacités par des nœuds ferroviaires et les stratégies de rabattement vers des portes d'entrées ;

→ améliorer les **infrastructures ferroviaires,** notamment celles situées sur les portes d'entrées du territoire régional ou participant au désenclavement des territoires alpins.

La synthèse des projets prioritaires identifiés par le SRADDET sont détaillés ci-dessous :

TYPES D'INFRASTRUCTURES	PROJETS ET ITINÉRAIRES IDENTIFIÉS PAR LE SRADDET À RELAYER DANS LES PDM
SITES AÉROPORTUAIRES ET PORTUAIRES	Accompagner le développement à l'international long-courrier des aéroports de Nice et de Marseille, y soutenir l'aménagement de PEM et leur desserte en BHNS.
	Accompagner le développement des ports de Toulon et le GPMM et les relier par des liaisons ferroviaires.
ROUTES	La réalisation de la déviation d'Arles, le chaînon autoroutier manquant de l'arc méditerranéen de Gibraltar à Livourne.
	La réalisation de la liaison autoroutière Fos-Salon, qui doit permettre de connecter efficacement le GPMM au réseau national et à son hinterland européen et à sa couronne logistique multimodale (zone d'activités logistiques Clésud et Saint-Martin-de-Crau), dans un environnement sécurisé pour les riverains (incluant des aménagements de sécurité routière et multimodaux pour répondre aux enjeux de déplacements locaux).
	Le contournement routier des zones urbaines de Martigues et de Port-de-Bouc qui doit contribuer à réduire significativement les nuisances sonores, les risques routiers pour la population et la pollution de l'air, tout en améliorant la desserte de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et en renforçant l'attractivité économique du territoire.
	La poursuite du chantier de la Liaison Est-Ouest (LEO) à Avignon, visant notamment à fluidifier les liaisons avec la région Occitanie.
	Améliorer les itinéraires routiers en continuité nord de l'A51 vers Grenoble et Montgenèvre, soutenir fortement l'itinéraire alternatif à l'A51 (modernisation Sisteron-Grenoble-RD 1075)

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	Faire aboutir le projet de Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur
	Dé saturer les nœuds ferroviaires marseillais et azuréens (Cannes La Bocca, Sophia-Antipolis et Nice aéroport) et améliorer les performances du système ferroviaire entre Marseille et Nice en quatre phases : 1 / À Marseille, par la création/le réaménagement des sites de maintenance et de remisage des TER ; à Toulon par des aménagements qui permettront une densification des services et le traitement du point critique que constitue la bifurcation de La Pauline ; à Nice par la création d'une gare TGV-TER à Nice aéroport, par le déplacement de la gare TER de Cannes La Bocca et par la mise en place d'un nouveau système de signalisation plus performant entre Cannes et Vintimille (ERTMS2).
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	2 / L'ERTMS sera mis en place de Marseille à Mandelieu ; une ligne en tunnel sera créée en traversée de Marseille avec une gare souterraine à Saint-Charles, une 4e voie sera ajoutée aux trois existantes dans la vallée de l'Huveaune, divers aménagements seront réalisés entre Cannes et Nice. 3 / Ligne nouvelle entre Cannes et Nice aéroport, création de gares TGV à Cannes La Bocca et Sophia-Antipolis. 4 / Ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre le secteur du Muy et Cannes.
	Maintenir les TET et renforcer l'offre dans les territoires Alpins.
	Conforter les lignes de l'étoile ferroviaire de Veynes, la ligne Vallée de la Roya et les liaisons vers la gare TGV d'Oulx (Italie).
	Renforcer la liaison Marseille-Vintimille-Gênes (corridors RTE-E)
	Maintenir et conforter les Trains d'équilibre du territoire (TET) et les liaisons interrégionales avec l'Occitanie (Nîmes, Montpellier) y compris l'amélioration des dessertes sur l'axe ferroviaire Perpignan - Narbonne - Marseille (vers l'Occitanie et la Catalogne).
	Maintenir les Trains d'équilibre du territoire (TET) Paris-Briançon, en favorisant la liaison franco-italienne Valence-Briançon-Val de Suze par autocars (gare TGV d'Oulx) et les liaisons interrégionales avec Auvergne-Rhône-Alpes (Valence et Grenoble) en incluant également la modernisation de la Ligne des Alpes entre Marseille et Briançon.
	Concernant le fret : améliorer l'offre de transit entre Lyon-Turin ou encore soutenir le projet de contournement de Lyon ainsi que le projet LNPCA. - Tirer parti de la situation de la région desservie par deux corridors de fret européens (Nord-Sud et Arc Méditerranéen) pour développer l'usage du transport ferroviaire. - Soutenir le développement des connexions ferroviaires des ports, ainsi que de conforter les sites de fret ferroviaire d'Avignon-Champfleury et de Clésud comme portes d'entrée continentales du territoire régional.

La question du désenclavement numérique fait écho aux nouveaux enjeux liés à la "démobilité" qui fait ainsi le lien avec les politiques définies dans le cadre des PDM.

Le SRADDET ambitionne **une accélération du désenclavement non seulement physique mais aussi numérique des territoires alpins.** Cet enjeu est également traité dans l'Objectif 63 du SRADDET visant à « faciliter l'accès aux services ».
Cela passe par :

→ une couverture, la plus large possible, par les services à très hauts débits et mobiles ;

→ une déclinaison des politiques régionales et départementales en matière de développement numérique dans les documents d'urbanisme et une prise en compte dans les projets d'aménagement ;

→ la mise en œuvre de grands projets d'infrastructures notamment des connexions routières avec l'Italie, Auvergne-Rhône-Alpes et l'Occitanie ;

→ le développement de plan de mobilités rurales.

2 Déclinaison dans PDM

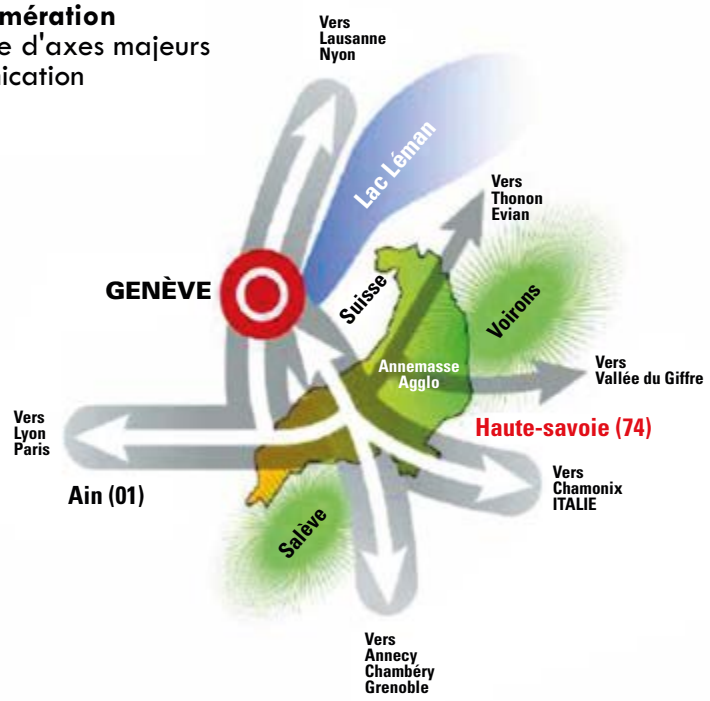
Afin d'intégrer les **projets structurants identifiés et portés par le SRADDET,** les PDM pourront, en particulier dans le diagnostic, mais aussi dans les objectifs stratégiques et dans les éléments de programmation des actions cibler les objectifs suivants :

→ **Identifier les portes d'entrée** et leur vocation stratégique (Grand Port Maritime de Marseille, porte de la Méditerranée, hinterland du couloir rhodanien, aéroports….). S'agissant plus particulièrement de la question du rabattement vers ces portes d'entrée, le PDM pourra favoriser des actions concourant au développement d'offres de services rapides associés à la création ou à l'optimisation de TCSP, améliorer leur desserte en TC ferroviaire et routière (exemple : Est-Var vers Nice et Toulon-Centre Var et Vaucluse vers Marseille) ou encore le PDM pourra contribuer à l'aménagement des PEM des aéroports (de Nice et de Marseille).

CAS PRATIQUE 5

L'EXEMPLE DU PDU D'ANNEMASSE AGGLOMÉRATION (2014-2024), EN COURS DE CONCERTATION EN SEPTEMBRE 2025.

Une agglomération
à l'interface d'axes majeurs de communication



Le PDU Annemasse Agglomération met en avant dans son diagnostic la continuité urbaine directe de l'agglomération avec Genève, et sa position de carrefour (axes majeurs) et « d'entonnoir » pour les flux vers Genève et une croissance de la mobilité « auto-dépendante ».

Pour les PDM concernés par la LNPCA, il s'agira :

→ d'inscrire le projet de LNPCA comme un projet clé permettant l'amélioration de nœuds ferroviaire, des échanges plus performants avec les métropoles voisines ;

→ d'identifier les lignes ferroviaires maillées à la réalisation de la LNPCA, et évaluer dans le diagnostic les besoins de déplacement du quotidien impactés par cette réalisation, ainsi que les pôles économiques concernés (Aix-Marseille, Toulon, Nice et la Côte d'Azur). Les PDM devront à ce titre contribuer, avec la LNPCA, à désaturer leurs nœuds ferroviaires (aménagement Gare Saint-Charles, optimisation des relations entre les pôles de Cannes La Bocca/Sophia-Antipolis/Aéroport de Nice, traitement du nœud ferroviaire Toulonnais…).

CAS PRATIQUE 6

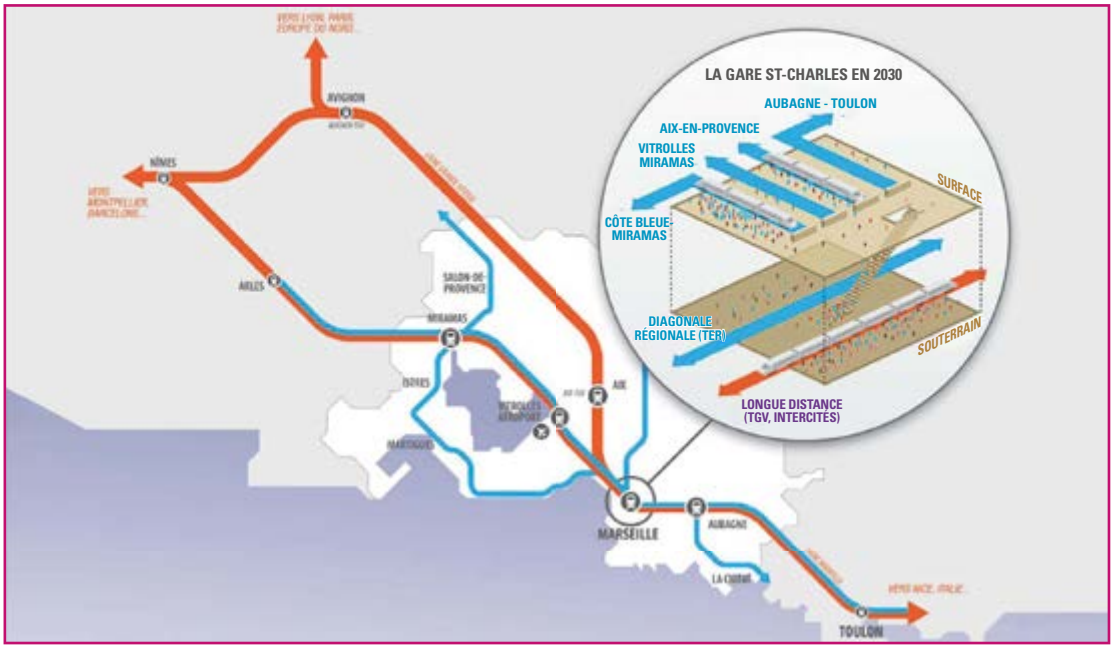
L'EXEMPLE DU PDM DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE ET LE NŒUD FERROVIAIRE DE LA GARE SAINT-CHARLES

Le PDM inscrit dans ses actions (TC01 du PDU) le soutien à la LNPCA comme élément clé pour « une métropole régionale par le ferroviaire » avec la création d'une gare souterraine à Saint-Charles pour basculer dans un système ferroviaire performant et adapté aux attentes des usagers du train.

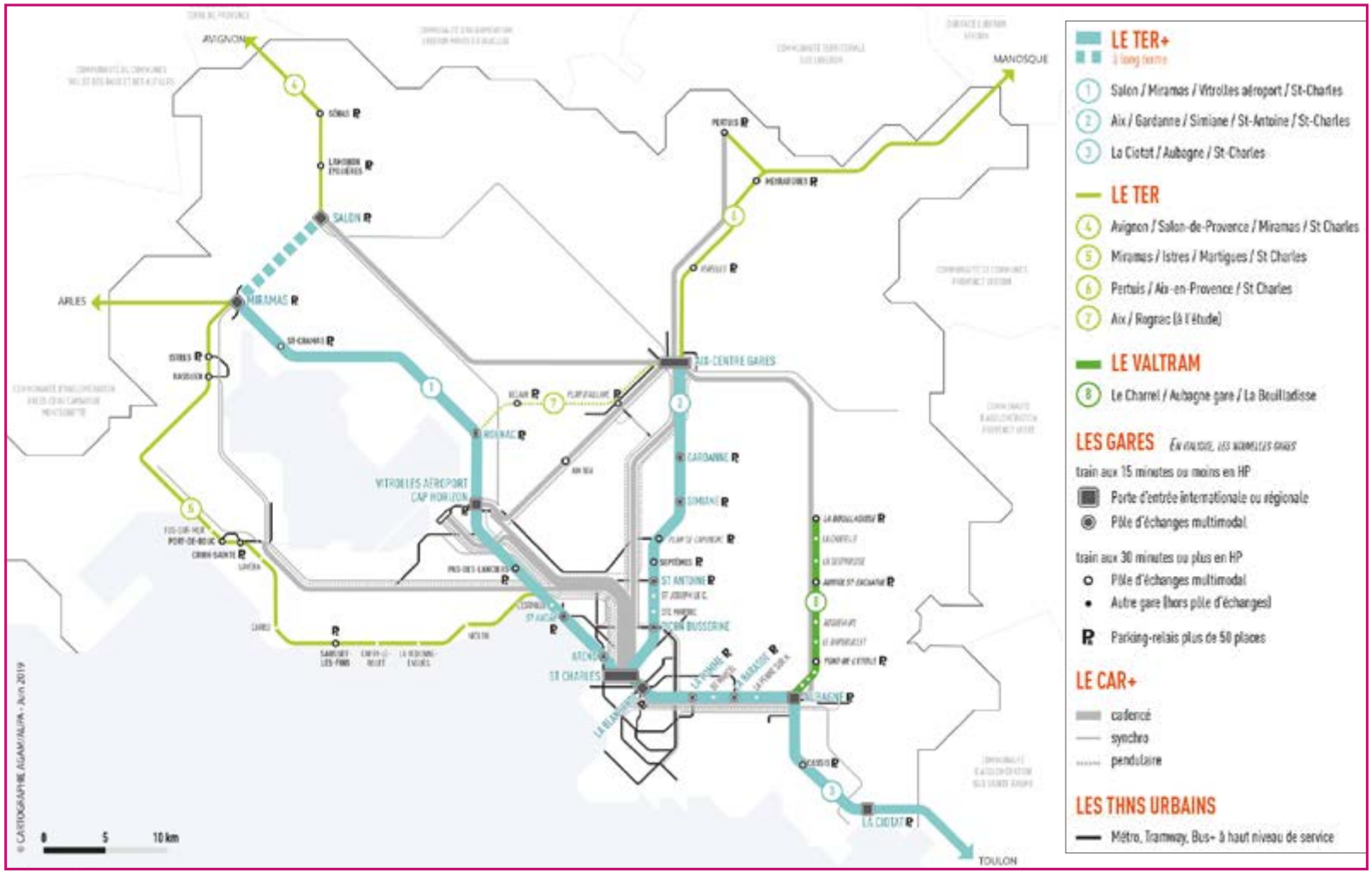
Le PDM de la Métropole propose une stratégie à long terme où les TC jouent un rôle levier fort, l'ambition visant à doubler l'usage des TC (+50 % d'usage des transports urbains), et à ce que + de 90 % des habitants de la métropole soit à 15 minutes d'un PEM.

Le schéma d'une « armature ferroviaire », conçue comme un « RER Métropolitain » permet de prendre en compte les enjeux des métropoles riveraines et de la desserte régionale.

À plus court terme l'enjeu d'un Réseau Express Métropolitain (3 lignes « TER + » et un Val Tram) permettront de réduire le retard avec une meilleure desserte au ¼ d'heure.



Le réseau ferré express métropolitain en 2030 (PLU AMP- volet stratégique)


AVIGNON
MANOSQUE
ARLES
MIRAMAS
SALON
PERTUIS
VITROLLES AÉROPORT CAP HORIZON
AIX-CENTRE GARES
LA CIOTAT
TOULON
0 5 10 km
LE TER+
3 long terme
1 Salon / Miramas / Vitrolles aéroport / St-Charles
2 Aix / Gardanne / Simiane / St-Antoine / St-Charles
3 La Ciotat / Aubagne / St-Charles
LE TER
4 Avignon / Salon-de-Provence / Miramas / St Charles
5 Miramas / Istres / Martigues / St Charles
6 Pertuis / Aix-en-Provence / St Charles
7 Aix / Rognac (à l'étude)
LE VALTRAM
8 Le Charrel / Aubagne gare / La Bouilladisse
LES GARES
train aux 15 minutes ou moins en HP
Porte d'entrée internationale ou régionale
Pôle d'échanges multimodal
train aux 30 minutes ou plus en HP
Pôle d'échanges multimodal
Autre gare (hors pôle d'échanges)
Parking-relais plus de 50 places
LE CAR+
cadencé
synchro
pendulaire
LES THNS URBAINS
Métro, Tramway, Bus+ à haut niveau de service

→ Pour les PDM concernés par **une connexion aux régions françaises voisines, européennes et transfrontalières,** il s'agira :
- d'intégrer les liaisons routières et autoroutières structurantes, par exemple : contournement autoroutier d'Arles (A 54), Liaison Fos-Salon (Hinterland du Grand Port), Liaison Est-Ouest Avignon (LEO), desserte de Digne-les-Bains (RN 85), etc. ;
- de proposer une armature ferroviaire en collaboration avec ses partenaires (État/Région) pour prendre en compte les enjeux des métropoles et agglomérations riveraines en cohérence avec la desserte régionale.

→ Pour les PDM situés **dans les territoires alpins où le maillage autoroutier est peu développé,** le PDM pourra définir une stratégie visant à améliorer les itinéraires routiers, à soutenir leur modernisation et permettre une meilleure accessibilité des territoires. Par exemple : itinéraires en continuité de l'A51 (vers Grenoble et le Montgenèvre), modernisation de la RD 1075 (itinéraire alternatif à l'A51)… Il s'agira aussi pour ces territoires de maintenir voire de renforcer l'offre des Trains d'Équilibre du territoire (TET) notamment les liaisons interrégionales avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, Grenoble/Valence ou transfrontalières.

→ Enfin, concernant le système routier et le maillage entre les polarités régionales, **le PDM devrait intégrer les itinéraires routiers définis dans le Schéma des Itinéraires d'Intérêt Régional (Objectif 45),** et le traduire dans les objectifs et le plan d'actions, en fonction des spécificités territoriales propres en matière de déplacements : déploiement d'aménagements routiers spécifiques, caractéristiques des déplacements intermodaux.
Pour cela, le PDM pourra définir une hiérarchisation du réseau de voirie en s'appuyant notamment sur les deux types d'itinéraires identifiés par le SIIR : les itinéraires régionaux structurant et les itinéraires de fond de vallées dans les territoires alpins (cf. liste du tableau p113 du fascicule SRADDET). Il pourra aussi identifier les itinéraires de moyenne et longue distance, les axes de transit, les axes de liaisons et les différents niveaux (exemples : autoroutes et voies rapides, autoroutes urbaines voiries liaisons structurantes) associés aux fonctionnalités principales (transit extra métropolitain, liaisons entres pôles…). Cette hiérarchisation contribuera à la définition d'un réseau routier optimisé.
Le PDM devra, en concertation avec la Région et le Département engager en particulier le partage des fonctionnalités de voiries sur ces axes et y privilégier par exemple des aires de covoiturage, des services d'information multimodale et des nouveaux services de mobilité de type mobility as a system (MAAS).

CAS PRATIQUE 7

L'EXEMPLE DU PDU DU GRAND AVIGNON (FÉVRIER 2020)

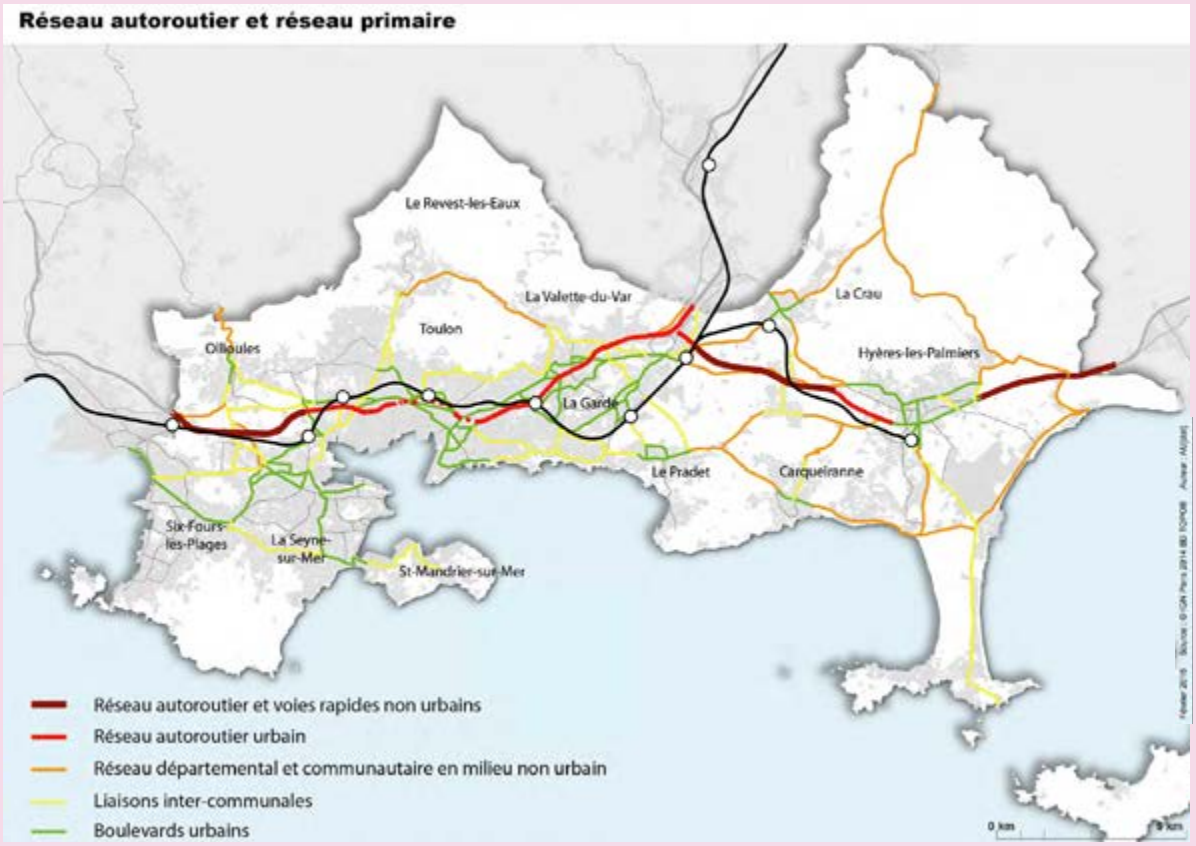
Le territoire du Grand Avignon est situé sur deux régions : la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la région Occitanie, le Rhône formant une frontière naturelle et administrative. La ville-centre, Avignon, est la porte d'entrée régionale via deux ponts au-dessus du fleuve.

Dans sa stratégie, le PDU du Grand Avignon exprime de façon schématique, à travers cette cartographie **les itinéraires inter-régionaux** à développer, notamment au travers du développement cyclable et du développement de la « Via Rhôna ».



Figure 27 : Carte stratégique de la vision 2 – Les principes fondateurs

Le principe de hiérarchisation du réseau viaire dans le PDU TPM 2015-2025



3.2

TOURISME

Comment mon PDM peut-il prendre en compte les enjeux liés au tourisme ?

Ce qui est prescriptif dans le SRADDET

OBJECTIF 57
Promouvoir la mise en tourisme des territoires
p. 348

En matière d'objectifs (prise en compte) :

- Objectif 57 : « promouvoir la mise en tourisme des territoires ».
- Cet objectif doit aussi être mis en lien avec l'Objectif 9 « affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération européenne, méditerranéenne et internationale » qui aborde l'enjeu de préservation de l'équilibre entre la préservation des espaces naturels, l'accueil de la population sur la frange côtière et le développement des activités maritimes et littorales (dont plaisance et yachting, réparation navale et maintenance, tourisme balnéaire, transport maritime, pêche et aquaculture, sports et loisirs nautiques…).

OBJECTIFS ASSOCIÉS 1, 4 ET 38

Cette question stratégique fait également référence à d'autres objectifs du SRADDET traités dans d'autres chapitres du présent guide :

- Objectif 1 : « conforter les portes d'entrée du territoire régional »,
- Objectif 4 : « renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels »,
- Objectif 38 : « développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale ».

Comment assurer dans le PDM la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec la règle ?

1 L'esprit de l'objectif et de la règle visés

La prise en compte des enjeux liés au tourisme n'est pas un objectif en lien direct avec les PDM, mais il intègre des objectifs concernant les mobilités liées au tourisme :

→ affirmer les territoires de la Région comme des destinations de référence, au niveau national et à l'international grâce à une stratégie de destination et de filières d'intérêt régional ;

→ renforcer l'accessibilité des destinations infrarégionales en lien avec les enjeux du Plan Climat et l'ambition « Cop d'avance » de la Région ;

→ répondre au défi de rééquilibrage et de cohérence de l'offre touristique en dotant chaque territoire d'infrastructures et de réseaux de transport ;

→ faciliter l'accessibilité raisonnée aux sites et leur potentiel de connexion ;

→ favoriser les filières touristiques locales notamment dans les territoires alpins (vélotourisme, écotourisme et tourisme de nature) ;

→ s'appuyer sur les itinéraires inscrits dans le **Schéma régional des Véloroutes**, pour favoriser la « mise en tourisme » des territoires en poursuivant l'aménagement de 590 km d'ici 2025 pour les itinéraires EuroVelo et 1470 km d'ici 2030 pour les autres itinéraires du Schéma régional des véloroutes ;

→ rompre avec le scénario tendanciel de sur fréquentation touristique sur certains sites touristiques et à certaines périodes de l'année.

Schéma régional des véloroutes et d'itinérance à vélo



Véloroutes d'intérêt régional

- EuroVelo 8 - La Méditerranée à vélo
- EuroVelo 17 - ViaRhôna
- V64 (Marseille - Grenoble)
- V65 (Nice - Aigues-Mortes)
- V861 - Via Venaissia
- V862 - La Durance à vélo
- V863 - Autour du Luberon à vélo
- V865 - Véloroute des Pignes
- V2607 (Pierrelatte - Valéras - Nyons)

Itinéraire cyclosportif sur route

- Route des Grandes Alpes

- Limites régionales

EV EuroVelo
Vxx Itinéraire national
Vxxx Itinéraire régional

Sources : Direction des infrastructures et des Grands équipements, IGN

2 Déclinaison dans le PDM

Pour soutenir la « mise en tourisme des territoires » en matière de mobilité, le PDM pourra :

→ Développer les possibilités d'accès aux sites touristiques en vélo par l'aménagement d'itinéraires et l'amélioration de l'accès aux solutions de location de vélo depuis les centre-villes ou les gares.

→ analyser dans le diagnostic les flux de fréquentation globaux et voir la part des flux touristiques afin de construire une stratégie et des actions adaptées ;

→ soutenir le Vélotourisme et développer les itinéraires cyclables pour le tourisme comme pour les déplacements du quotidien en inscrivant les itinéraires structurants du Schéma Régional des Véloroutes dans le volet stratégie du PDM, et identifier des actions permettant de déployer des aménagements et une offre maillée (en déplacements actifs, trains…) connectée à ces grands itinéraires ;

→ engager un dialogue entre AOMD et acteurs économiques du tourisme (par exemple, par la définition de Contrats d'Objectifs) pour réfléchir à une simplification billettique (mise en place d'un « Pass Transport Tourisme ») et répondre à des besoins spécifiques liés notamment à la gestion des flux. Renforcer l'accessibilité des centralités métropolitaines porteuses d'une offre de tourisme urbain (congrès, affaires) ;

→ valoriser les lignes « à caractère patrimonial » : train des Pignes, train des Merveilles… ;

→ concernant plus particulièrement les croisières, définir des aménagements adaptés au niveau des sites portuaires comme par exemple l'aménagement d'appontements et assurer les connexions en transports collectifs vers les sites d'intérêt touristique ;

→ s'engager dans une régulation des flux routiers dans les territoires sur-fréquentés à enjeux comme les sites naturels protégés ou les espaces littoraux (ex : golfe de Saint-Tropez, littoral varois, gorges du Verdon, calanques de Marseille) en prenant notamment en compte les sensibilités paysagères de ces sites et en s'appuyant sur les innovations numériques ;

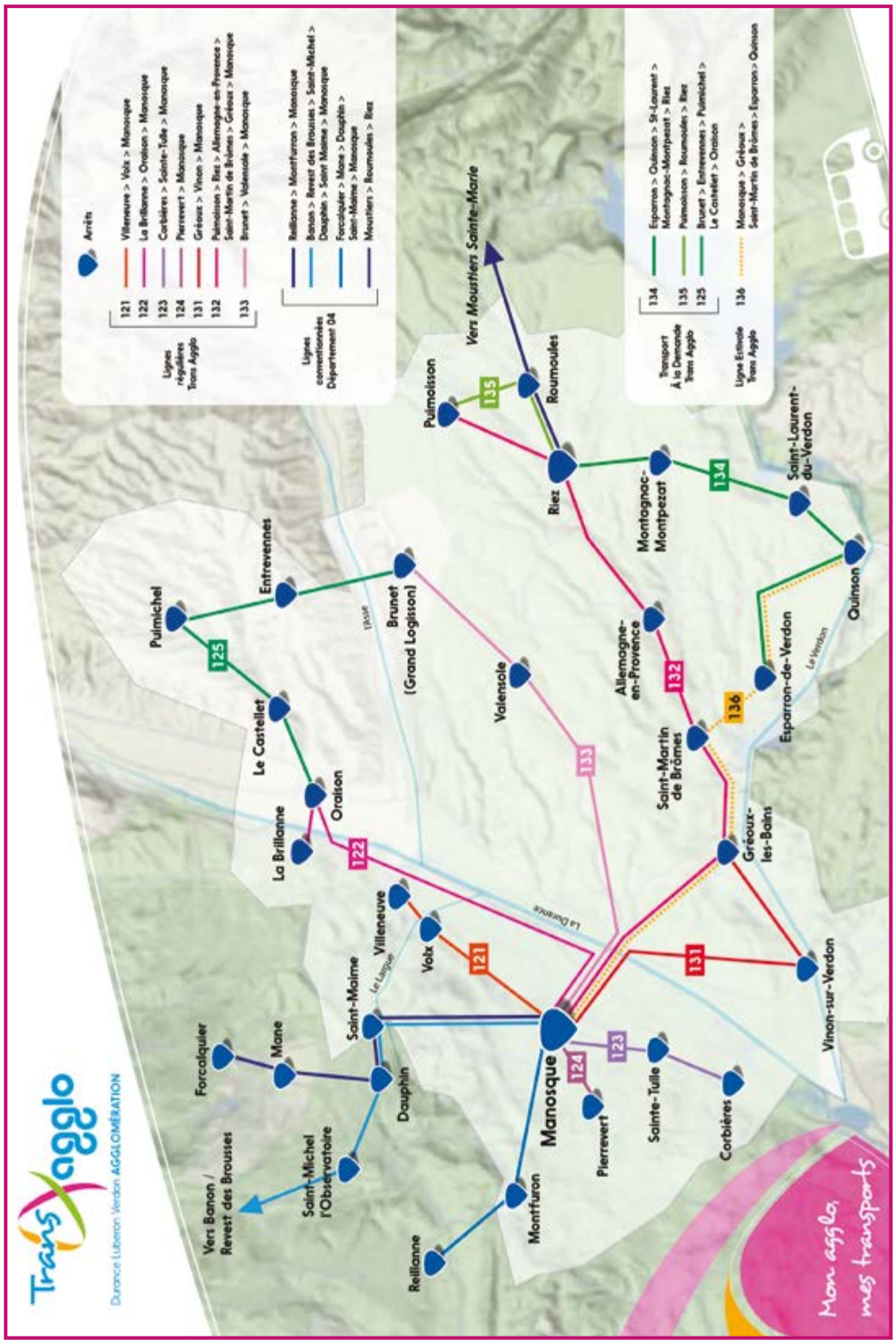
→ proposer des modalités d'accès aux sites à vocation touristique depuis les portes d'entrée du territoire (gares, PEM, aéroports) et un maillage d'infrastructures de mobilité en privilégiant les transports collectifs et modes actifs ainsi que la multi-modalité intégrant les besoins des clientèles touristiques (fréquence, embarquement vélos…) ;

CAS PRATIQUE 8

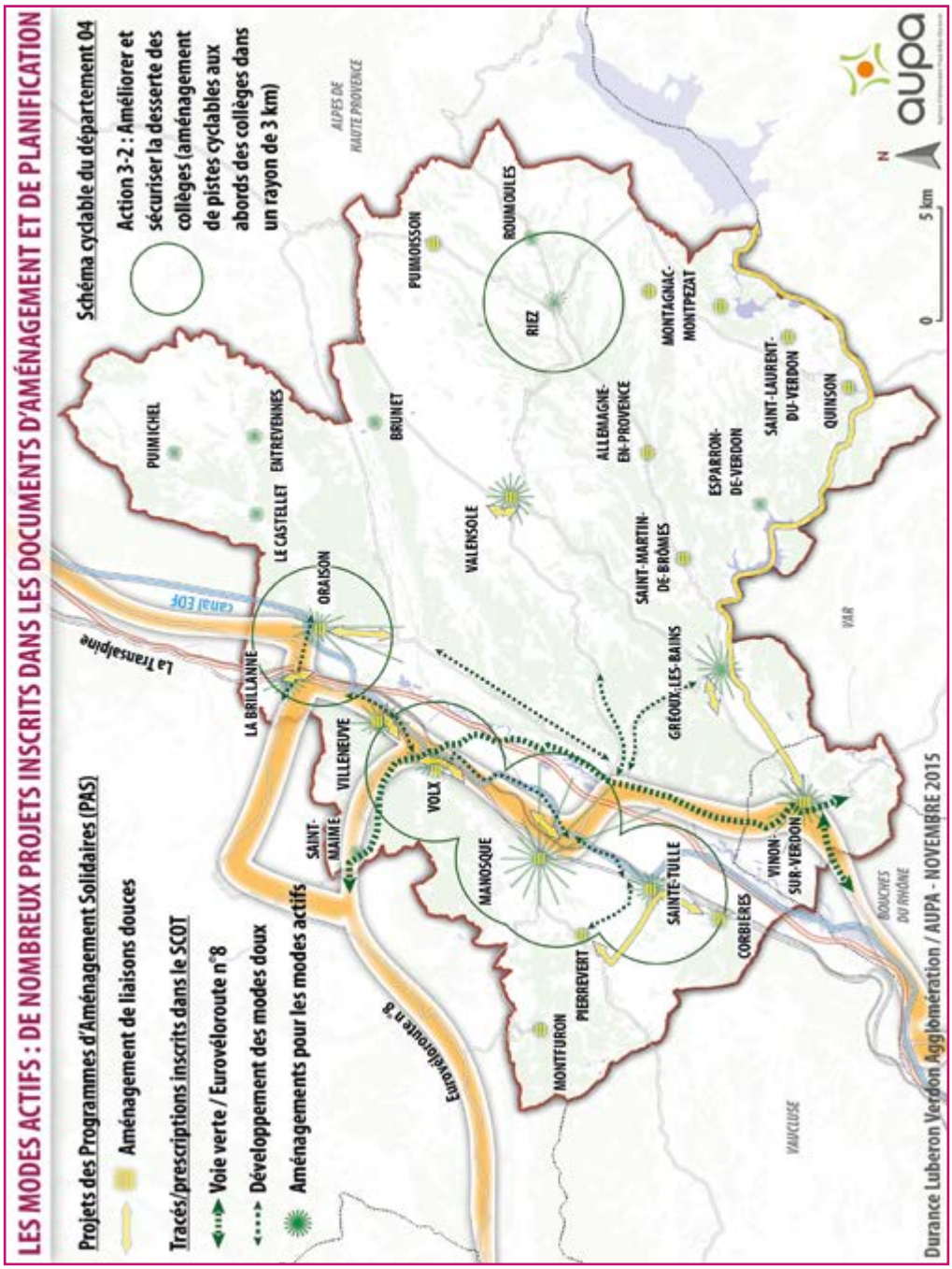
L'EXEMPLE DU PLAN GLOBAL DE DÉPLACEMENTS 2015-2025 DE LA CA DLVA

Le Plan Global de Déplacements intègre un axe sur la prise en compte de la saisonnalité.

Le territoire du Verdon (Gorges du Verdon, Lac d'Esparron, Plateau de Valensole...) est fortement marqué par un afflux touristique important durant la période estivale. Des offres adaptées sont ainsi envisagées durant la période estivale (ligne Manosque > Gréoux > Esparron > Quinson), avec des horaires adaptables.



Le Plan Global de Développement intègre des projets comme :



→ Le schéma régional des véloroutes 2017-2025 fixe une cible de 2 060 km de véloroutes à achever d'ici 2025 et la stratégie régionale « plan vélo » (adoptée en 2020)

CAS PRATIQUE 9

L'EXEMPLE DU PDU DU GRAND AVIGNON : PLAN D'ACTIONS

Dans son plan d'Actions, le PDU du Grand Avignon décline une action visant à faciliter le quotidien des voyageurs multimodaux, en particulier, celui des festivaliers, par une billettique unique.

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

grand avignon

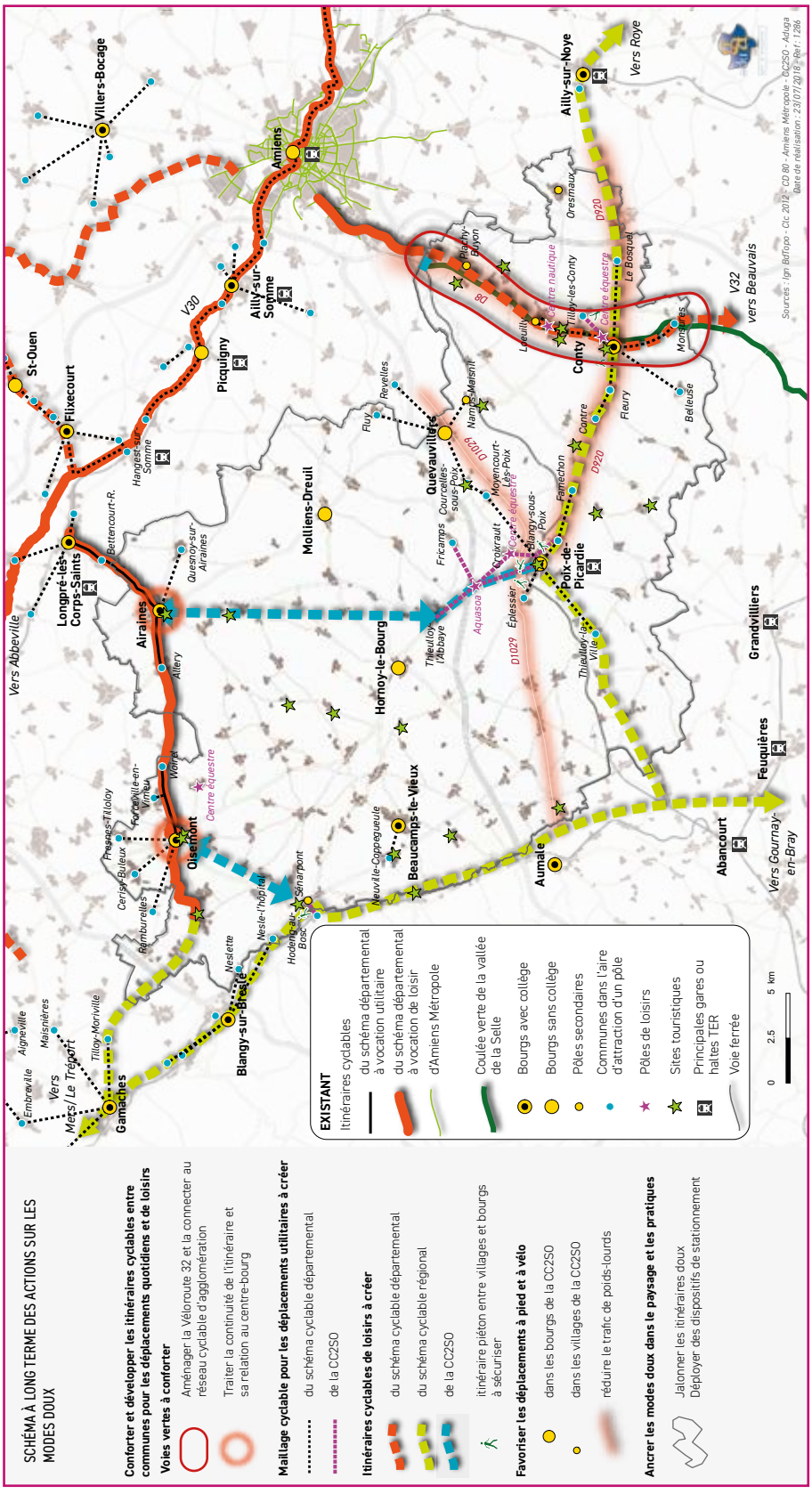
N°3 : Faciliter le parcours client par une tarification simplifiée et une billettique unique	
Objectifs	Faciliter le quotidien des voyageurs multimodaux via un support interopérable associé à des titres combinés Faciliter l'accès aux festivaliers (approche parkings mutualisés, accords tarifaires spécifiques…)
Description de l'action	Du point de vue de la tarification, deux visions peuvent être mise en œuvre : • une tarification combinée : vente d'un titre permettant de circuler sur plusieurs réseaux en complément des titres monomodaux • une tarification zonale : substitution des titres monomodaux par une tarification unique permettant dans une zone définie d'emprunter tous les réseaux de transport du territoire. Les modalités détaillées devraient être étudiés lors d'une étude fine de tarification. Les différentes billettiques existantes sur le territoire (carte en bus renouvelée de TCRA, les cartes régionales zou-PACA et Kartatoo-Languedoc-Roussillon et la carte départementale du CG 13 tickettreize) ainsi les billettiques des réseaux Transvaucluse et Edgard, évolueront vers un support billettique interopérable, rechargeable sur tous les réseaux de transport en commun de la région (TER, transports collectifs routiers non urbains et transports urbains). L'usager pourra posséder une carte unique pouvant éventuellement être complétée par des solutions NFC et papier thermique (notamment pour les tickets à l'unité / à la journée). Le renouvellement progressif des systèmes doit permettre de répondre à cet objectif mais il reste néanmoins à équiper les réseaux qui ne le sont pas comme le réseau. Transvaucluse). Cette politique pourra se construire sur une logique de groupement de commandes afin de limiter les coûts pour les collectivités partenaires.
Nature de l'action	Etude
Echéance	Court terme
Montant	Etude tarifaire : 50 000€ dont 25 000€ pour le Grand Avignon (fonctionnement)
Maîtrise d'ouvrage	Grand Avignon, Départements, Régions
Rôle du Grand Avignon	Maitrise d'ouvrage et partenaire technique et financier
Partenaires	SNCF, Exploitants de réseaux, Grand Avignon, Départements, Régions
Indicateurs de suivi	Réalisation de l'étude tarification (ne prend pas en compte le renouvellement du système billettique)
Actions préalables	Aucune
Actions concomitantes	Aucune
Actions équivalentes	Aucune
Impacts attendus	Augmentation de la part modale des modes alternatifs à la voiture particulière Diminution de la consommation énergétique et de la pollution atmosphérique.



CAS PRATIQUE 10

L'EXEMPLE DU PLAN DE MOBILITÉ RURALE SOMME SUD OUEST/GRAND AMIÉNOIS/ 2019 : PLAN D'ACTIONS

Le schéma ci-dessous illustre le plan d'actions qui conforte les voies vertes et un maillage cyclable pour les déplacements quotidiens et de loisirs. Ce schéma à long terme des modes actifs intègre les différents itinéraires (régionaux, départementaux, et entre les villages), identifie et cartographie l'aménagement de la Véloroute voie verte à conforter et à connecter au réseau cyclable de l'agglomération.



Zoom sur les dispositifs mis en place dans le cadre du schéma régional touristique 2023-2028

1/ Le programme MOBILITES

Afin d'encourager les mobilités durables, accessibles et intermodales, améliorer la prise en compte de l'expérience client touristique auprès des opérateurs de transport, et tendre vers un seul système d'information et de commercialisation multimodal, le programme MOBILITES du SRDTL 2023-2028 tend,à :

→ Appréhender et structurer les mobilités touristiques sur le territoire régional et ses entrées/ sorties ;

→ Développer des services et l'information adaptés aux clientèles excursionniste et touristique ;

→ Coordonner les politiques régionales concernées et porter les objectifs d'un tourisme durable en comité de bassin (Loi sur les Mobilités)

Dispositif 6	Transport collectif multi-modal intra-régional

Objectifs :

- Encourager la mobilité des visiteurs sur place en région en simplifiant leur accès à tous les modes de transports collectifs régionaux (TER, LER, trains touristiques, transports collectifs urbains et inter-urbains) et en améliorant la lisibilité des services auprès des utilisateurs, fréquents comme ponctuels
- Favoriser le « staycation » ou le tourisme de proximité pratiqué par les habitants de la région.
- Limiter les déplacements motorisés afin de prendre en compte les enjeux du Plan Climat, et réduire leurs impacts négatifs pour la qualité de vie des visiteurs et des habitants (congestions routières, stationnements saturés ou anarchiques…).

Descriptif :

- Promouvoir le futur portail "Zou !", des transports régionaux, qui intégrera le calculateur d'itinéraires sans voiture en région
- Développer et donner de la visibilité aux Pass multimodaux métropolitains et des autres territoires
- Encourager les jeunes détenteurs de la carte Zou ! Etudes à vocation régionale à l'utiliser pour leurs déplacements touristiques
- Étudier la faisabilité d'un Pass Transport tourisme multimodal et plus particulièrement son périmètre géographique le plus pertinent
- Etudier les possibilités de simplifier et rendre plus lisibles les services (cadences horaires, systématiser les traductions en langue étrangère, …)

Cibles :

Touristes extra-régionaux et intra-régionaux, excursionnistes, croisiéristes

Pilote opérationnel	Région (Direction des Trains Régionaux et de l'Intermodalité, Service Attractivité Tourisme)
Partenaires	Métropoles, communautés d'agglomérations, communautés de communes, régies de transport, délégataires des services publics de transport, SNCF, offices de tourisme, CRT Provence-Alpes-Côte d'Azur, Agences de promotion et développement départementales, aéroports.
Indicateurs	Étude de faisabilité d'un Pass Transport Tourisme Couverture régionale Pass
Calendrier	2020-2022

2/ L'exemple de solutions numériques dédiées à la gestion des flux touristiques pour la Région SUD

Le lancement en avril 2020 d'un challenge « l'innovation dans la gestion des flux touristiques », construit en partenariat avec plusieurs acteurs majeurs du tourisme a permis de sélectionner 3 solutions innovantes en matière de gestion des flux touristiques.

Affluences

→ **Affluences** est une solution commercialisée dans de nombreux sites touristiques et culturels en France et en Europe pour **connaître et prévoir l'affluence des sites touristiques et culturels en temps réel.** Ces derniers peuvent gérer les flux grâce à un portail d'administration et les visiteurs avoir accès à l'affluence et à des informations pratiques via une application mobile. La solution proposée se base sur des technologies développées par le porteur de projet qui permettent de mesurer et prévoir l'affluence tels que compteurs, capteurs, analyse de flux vidéo et algorithme prédictif.

Visitmoov

→ **Visitmoov** est commercialisée dans plusieurs agglomérations en France et en Suisse. C'est une solution d'optimisation de mobilité qui permet au territoire **d'orienter en temps réel les flux touristiques en fonction de contraintes pré-définies** telles que le taux de fréquentation des transports en commun ou des sites touristiques grâce une plateforme de supervision. Une application mobile permet de connaître la localisation et le profil des visiteurs et leur propose un parcours optimisé. La solution s'appuie sur un algorithme de calcul multimodal et est interfacée avec des données de mobilité (calculateurs d'itinéraires tels que le Pilote) et des données touristiques (Apidae, Tripadvisor…). Un interfaçage avec Waze est également envisagé pour récupérer les données de trafic en temps réel.

coq-trotteur

→ **Coq trotteur** (société Feelcity) est une solution de **création de séjour optimisée** (information et commercialisation de l'offre) utilisée par des acteurs touristiques régionaux tels que le Comité Régional de Tourisme Provence-Alpes-Côte d'Azur et des offices de tourisme. Les parcours proposés sont fonction des souhaits de l'utilisateur, des horaires d'ouverture, des conditions météo et des pics d'affluences (en fonction de travaux menés sur certains sites touristiques). Sur la base d'un système de commercialisation déjà opérationnel, il s'agit de développer dans le cadre du challenge, un service permettant la gestion des flux en lien avec les données Waze.

04

UNE CHAÎNE LOGISTIQUE À OPTIMISER

REPORT MODAL VERS LE FER OU LE FLUVIAL
Comment mon PDM permet-il d'améliorer la chaîne logistique en favorisant le report modal notamment vers le fer ou le fluvial ?
p. 70

4.1

REPORT MODAL VERS LE FER OU LE FLUVIAL

Comment mon PDM permet-il d'améliorer la chaîne logistique en favorisant le report modal notamment vers le fer ou le fluvial ?

Ce qui est prescriptif dans le SRADDET (prise en compte des objectifs et compatibilité des règles)

En matière d'objectifs (prise en compte) :

- Objectif 2 : « définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale à l'échelle régionale (consolidation de l'hinterland en favorisant le report modal) » ;
- Objectif 3 : « améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal ».

OBJECTIF 2
Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale à l'échelle régionale
p. 119

OBJECTIF 3
Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal
p. 123

En matière de règles (rapport de compatibilité)

- Règle LD1-Obj3-A : « motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique notamment au regard :
  - de la cohérence du projet avec l'ensemble de la chaine logistique et son maillage régional ;
  - des capacités de raccordement aux modes ferroviaire, maritime, ou fluvial dans un objectif de réduction de l'impact environnemental ;
  - de la contribution à la réduction de la congestion des réseaux de transport et en particulier la congestion routière péri-urbaine et des centres villes ».

- Règle LD1-Obj3-B : « maîtriser le développement logistique selon les critères de localisation préférentielle suivants :
  - l'identification des sites à enjeu répondant aux priorités socio-économiques et environnementales locales (filières stratégiques, activités productives, commerciales et touristiques, bassins de vie, territoire naturels protégés,- circuits courts, livraisons à domicile pour les populations peu mobiles...) ;
  - le recensement de foncier disponible (friches, délaissés, vacances) ;
  - la sanctuarisation de fonciers à usage logistique ;
  - la prise en compte des spécificités logistiques et de transport telles que : import-export, approvisionnements régionaux, stockage, opérations de massification et consolidation, stationnement (sur et hors voirie) ».

- Règle LD1-Obj3-C : « préserver les capacités multimodales de la logistique régionale :
  - préserver les installations terminales embrachées (ITE) industrielles, portuaires et logistiques et les bords à voie d'eau / quais fluviaux au sein ou à proximité immédiate des ZAE, Zones Industrielles (ZI), Marchés d'Intérêt Nationaux (MIN), grands projets d'aménagement, périphérie et centres urbains, en tant que conditions nécessaires au report modal ;
  - mobiliser les cours de marchandises jugées opportunes pour les transbordements rail-route dans la perspective de développer le fret ferroviaire et favoriser le report modal ;
  - justifier tout démantèlement ;
  - en garantir l'accessibilité pour en faciliter l'usage ».

REGLES LD1-OBJ3-A, LD1-OBJ3-B ET LD1-OBJ3-C
p. 36 à 41

Comment assurer dans le PDM la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec la règle ?

1 L'esprit des objectifs et de la règle visés

Le SRADDET définit **dans l'Objectif 2** la stratégie régionale pour **ses portes d'entrée maritime et fluviale,** visant à inscrire la Région dans un positionnement européen affirmé, avec plusieurs axes de déclinaisons :

→ construire une stratégie de **complémentarité entre les ports** maritimes régionaux en lien avec les ports fluviaux du corridor rhodanien. La Région participe ainsi à la mission d'axe Méditerranée-Rhône-Saône visant à faire du GPMM un grand port fluviomaritime bénéficiant d'un hinterland industriel et logistique performant et durable, adossé à une gouvernance multipartenariale adapatée ;

→ consolider des liaisons avec l'hinterland des ports et une meilleure articulation entre les modes fluviaux et ferroviaires : le fret ferroviaire et le fret fluvial (en s'appuyant sur les ports et les équipements ferroviaires régionaux), la liaison autoroutière Fos-Salon pour consolider l'accès au Grand Port dans un environnement sécurisé en incluant des aménagements de sécurité routière et multimodaux pour répondre aux enjeux de déplacement locaux ;

→ améliorer les **relations ville-port,** en inscrivant les ports dans la transition environnementale et en recherchant une meilleure intégration des interfaces villes-ports en matière d'accès à la mer, de circulation routière et d'intégration paysagère : réduction des nuisances (pollution, GES, bruit…), accélération du Plan Escales Zéro fumée, concertation locale ;

→ promouvoir un engagement environnemental fort auprès des ports de plaisance et de pêche, notamment à travers la démarche « Ports Propres en Provence-Alpes-Côte d'Azur ».

L'Objectif 3 vise à :

→ poursuivre la décarbonation des flottes routières (poids-lourds et véhicules utilitaires légers), en parallèle du déploiement d'un réseau de stations d'avitaillement multi-énergies ;

→ accroître **le report modal vers les modes ferrés et fluviaux,** notamment pour la logistique longue distance et le développement de la multimodalité (massification sur longue distance, navettes ferroviaires, transport combiné, mutualisation, autoroute ferroviaire, liaisons fluviales conteneurisées) et de la complémentarité fer-fleuve ;

→ réduire les flux routiers et leur impact environnemental en encourageant de nouvelles pratiques et en s'inscrivant dans la trajectoire de décarbonation de la mobilité basée sur les engagements européens « Fit for 55 » (en lien avec l'Objectif 21 sur la qualité de l'air) : éco conduite, nouvelles motorisations, conversion des véhicules au GNV, mutualisation et augmentation des taux de chargement, nouvelles pratiques de livraison du dernier km… et accompagner la dynamique des flux ferroviaires courte distance ;

→ encourager une planification et un aménagement durable des activités logistiques sur des sites dédiés en Région ;

→ optimiser les flux de marchandises et les livraisons à travers une harmonisation des réglementations de circulation et une bonne gestion des itinéraires de fret en s'adossant aux PEM Fret notamment pour développer la desserte multimodale des sites.

La Règle LD1-Obj 3-A rattachée à cet objectif cible les SCoT et les PDM qui devront « Motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique » notamment au regard :

→ de la cohérence du projet (de création-extension de zones) avec l'ensemble de la chaine logistique et son maillage régional ;

→ des capacités des capacités multimodales du projet (raccordement aux modes ferroviaire, maritime ou fluvial ou proximité d'un terminal intermodal) dans un objectif de réduction de l'impact environnemental ;

→ de sa contribution à la réduction des émissions (gaz à effet de serre et polluants) et de la congestion des réseaux de transport et en particulier, la congestion routière péri-urbaine et des centres-villes ;

→ de sa contribution à réduire l'artificialisation des sols (densification, requalification) ;

→ d'une justification économique dans le respect des objectifs environnementaux et climatiques ;

→ de sa contribution à la sobriété foncière et à la sobriété énergétique.

Au sein des SCoT et des PDM/PDMS, les implantations logistiques seront à développer en priorité au sein des sous-systèmes logistiques (LD1-Obj3-B), en lien avec les PEM Fret, selon les principes de la règle LD1-OBJ3-A et dans le respect de la sobriété foncière (objectif 47).
Plusieurs secteurs sont identifiés comme stratégiques, bien que non limitatifs, dont :

- Delta du Rhône (principalement pour de la logistique internationale, continentale et régionale) : ZIP de Fos et sa couronne logistique d'Arles à Salon, pourtour de l'étang de Berre, Gardanne ;

- Rhône Vaucluse (principalement pour de la logistique continentale, régionale et urbaine) : ZAE et zones portuaires du Grand Avignon et de Tarascon-Beaucaire, Marchés d'intérêts nationaux ;

- Urbain dense et littoral (principalement pour de la logistique locale et urbaine) :
  - Marseille : GPMM, Arenc-Sogaris, MIN-Arnavaux, axe de Saint-Marcel à Aubagne et de Marseille Nord (bassins Est, Arnavants, Saint-Louis) à Aix-les-Milles ;
  - Nice : Parc d'activité logistique (PAL), Plaine du Var-Lingostière, MIN-La baronne, Grand Arenas-aéroport, anciennes gares ou cours marchandises, ZAE de Cannes, Grasse et Antibes ;
  - Toulon : ZAE le long de l'A8 du Rousset aux Arcs, port de Toulon (réemploi de délaissés militaires le cas échéant), plateau de Signes (sous conditions de la résolution du problème de congestion locale) ;
  - Rural et alpin (pour de la logistique locale et rurale) : bases polarisées en vallée de la Durance (en conjonction avec les centralités existantes) et en entrée de vallées alpines.

La Règle LD1-Obj3-C, cible également les PDM comme levier permettant de préserver les capacités les capacités multimodales de la logistique régionale et identifiant les installations terminales embranchées (ITE) et bords à voie d'eau identifiées comme prioritaires :

- la ZIP de FOS,
- Arenc,
- du pourtour de l'étang de Berre,
- Clésud,
- Saint-Martin-de-Crau,
- Gardanne,
- Arles,
- Tarascon,
- ZAE / ZI / ZP du Grand Avignon,
- Les Arcs,
- le port de Toulon,
- le littoral azuréen (Alpes Maritimes),
- la vallée de la Durance.

→ Les bords à voie d'eau prioritaires sont ceux :

- d'Arles,
- Tarascon,
- Avignon (Le Pontet, Courtine),
- Bollène,
- Mondragon.

2 Déclinaison dans le PDM

La logistique est un sujet central dont les PDM doivent s'emparer pleinement à partir du moment où le développement économique est générateur de flux (zones d'activités, espaces logistiques, activités de centre-ville…).

Le diagnostic du PDM doit permettre de mieux connaître le trafic de marchandises (maritime, fluvial, ferré et routier) : trafic de transit, infrastructures existantes, sites stratégiques de plateformes logistiques (notamment en cœur d'agglomération, nécessaire à la logistique du dernier kilomètre), fonctionnement multimodal, impacts environnementaux (pollution, bruit…), points noirs, système d'approvisionnement des activités commerciales et artisanales, potentiel en matière d'énergie propre.

Le diagnostic sera aussi l'occasion de lister les différents acteurs (chambres consulaires, collectivités, transporteurs, opérateurs de transports-logistiques, distributeurs…) et de les rassembler afin de définir au mieux les besoins et les contraintes de chacun pour ensuite définir une stratégie partagée d'organisation du système logistique du territoire.

CAS PRATIQUE 11

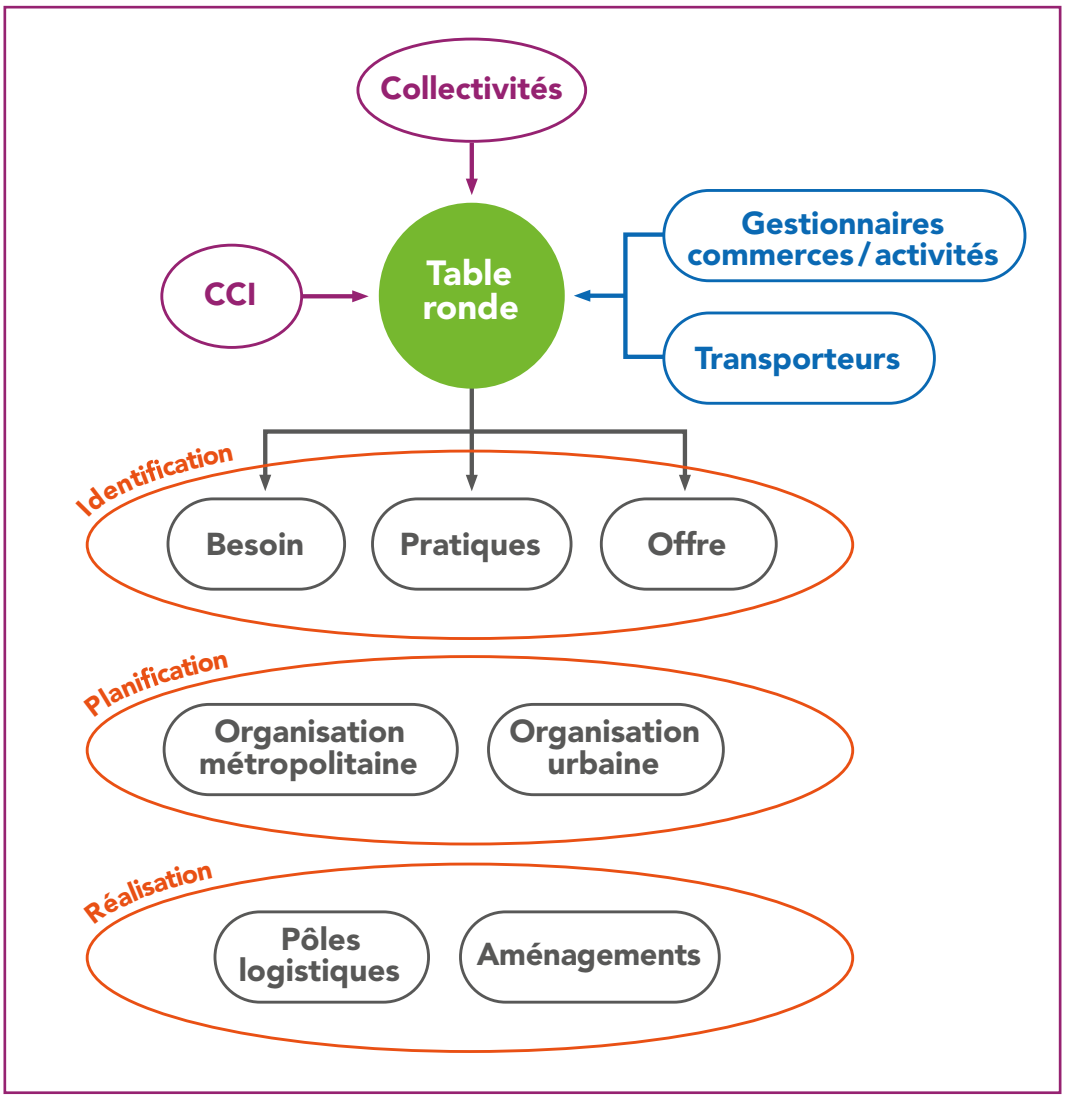
L'EXEMPLE DU PLUi MÉTROPOLITAIN DE LA MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

Dans ce PLUi, il est proposé, en amont du plan d'action, concernant le transport de marchandises de mieux connaître les besoins et les contraintes permettant ainsi d'identifier les pôles logistiques et de définir les aménagements nécessaires.

Le Plan d'Orientations et d'Actions met en avant le rôle « d'instigateur » de la Métropole pour « donner l'impulsion nécessaire à l'évolution des pratiques ». Ce rôle de fédérateur des acteurs se traduit par la mise en place d'une plateforme collaborative et un monitoring des pratiques et des besoins, pour tester par exemple des méthodes et technologies performantes dans le traitement des marchandises.

Plan de Mobilité Métropolitain qui vise à faciliter l'accès aux pôles logistiques et le report modal (cf. objectif 7) et encourage une logistique urbaine durable (cf.objectif 17).

À noter : pour suivre et mettre en œuvre cette stratégie, la Métropole s'est dotée d'un service logistique urbaine.



CAS PRATIQUE 12

L'EXEMPLE DU PDM DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

La Métropole a approuvé en 2022 son Schéma Directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville, associant le service économique et le service mobilité de la collectivité. L'élaboration de ce schéma a fait partie intégrante du plan d'action du PDM. L'objectif poursuivi est d'optimiser la mobilité des marchandises en intégrant la réduction des nuisances.

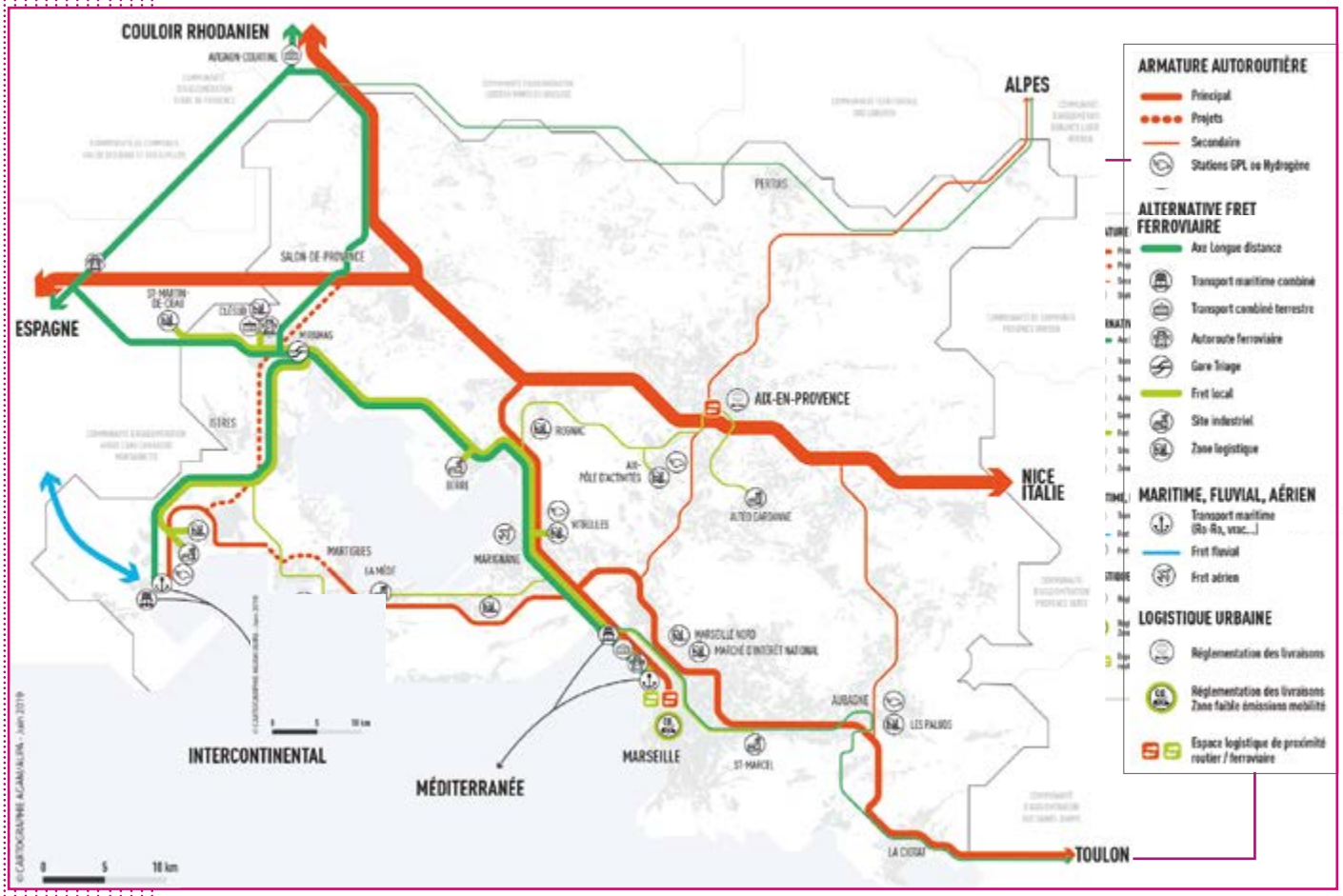
R.19 UN SHÉMA DIRECTEUR ET UNE CHARTE DE LA LOGISTIQUE

Dans la continuité de l'approbation de son Plan de Mobilité, la Métropole a approuvé en 2022 son Schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville, afin d'optimiser la mobilité des biens et de participer à la réduction des nuisances liées au transport de marchandises.
Le schéma s'organisera sur deux échelles d'intervention : la grande logistique (portes d'entrées et transits des flux de marchandises sur le territoire) et la logistique urbaine de transport de marchandises en ville/ dernier km] et leur articulation.

OBJ.7 FACILITER L'ACCÈS AUX PÔLES LOGISTIQUES ET LE REPORT MODAL

A travers sa stratégie de développement économique, la Métropole souhaite accompagner le développement de la filière logistique.
Les flux de poids lourds sont une cause importante de difficultés de circulation et de pollution.
L'enjeu pour le PDM est donc d'accompagner ce développement tout en limitant ses impacts négatifs.
+ 16% de report modal du fret routier vers le ferroviaire et le fluvial.

Le **PDM Métropolitain** propose un **« Schéma de la logistique multimodale »**, qui identifie les axes de fret ferroviaire alternatifs au routier/autoroutier, les axes fluviaux maritimes, ainsi que les plateformes de transport combiné, les zones logistiques et espaces logistiques de proximité, dans une logique de maillage hiérarchisé.



Carte : extrait PDM AMP : Schéma de la Logistique Multimodale

L'exemple du PDM Métropole Aix-Marseille-Provence

Pour accompagner l'action du GPMM en faveur du fret fluvial et se positionner comme « métropole fluviale », le PDM s'engage à favoriser l'extension du fret fluvial jusqu'à l'Étang de Berre, au développement des relations avec le port d'Arles ou encore à soutenir le GPMM dans des actions de filière durable (logistique intelligente, démarche « smart port » visant des expérimentations innovantes).

L'exemple du Plan d'action du PDU du Grand Avignon

Le PDU identifie des indicateurs « simples, fiables et disponibles » pour une meilleure prise en compte de la logistique (problématique transversale), en lien avec des projets de sites et infrastructures logistiques concrets : part multimodale, complémentarité des sites par marchandises traitées, aires de livraison « en ville ».

Thématique		Actions	Indicateurs	Périodicité du recueil	Source
19	Le transport de marchandises	Réaliser le pôle trimodal de Courtine	Part modale : ferroviaire, fluviale et route	Annuel	Port de la Courtine
20		Développer la complémentarité entre les ports du Pontet et Courtine	Type de marchandises traitées	Annuel	Ports
			Tonnage	Annuel	Ports
			Nombre de camions traités	Annuel	Ports
21		Harmoniser la réglementation poids lourds pour limiter les nuisances	Nombre de communes règlementant les livraisons	Annuel	Communes
22		Repenser la règlementation des livraisons dans l'intramuros et renforcer les aires de livraisons sur Saint-Ruf	Nombre d'aires de livraison sur St Ruf et mise en place de la réglementation	Annuel	Ville d'Avignon
23		Réaliser une étude sur les origines-destinations des PL	Aucun (réalisation étude)		

Zoom sur la logistique en ville

Le SRADDET précise que « la logistique urbaine mérite une attention particulière au vu de la multiplication des livraisons générées par les nouveaux modes de consommation (e-commerce) et de la qualité de vie souhaitée par les habitants de ces zones denses. »
Ainsi, une des priorités de la Région est le développement de solutions innovantes et durables en matière de logistique urbaine. Pour les PDM, il s'agit notamment de :

→ privilégier des flottes adaptées à la livraison en ville (motorisation alternative, gabarit urbain, aide à la conduite, facilité de chargement/déchargement, équipements silencieux, modes actifs dont vélocargos) ;

→ promouvoir de nouvelles pratiques opérationnelles en encourageant des solutions innovantes de livraisons urbaines (horaires décalés, mixité d'usages dans le temps et l'espace) ;

→ encourager les collectivités à agir sur les réglementations relatives aux livraisons urbaines (circulation, stationnement), notamment avec l'objectif de les harmoniser et de les simplifier et en assurer un contrôle efficient.

Dans ce cadre, le PDM :

→ dans le diagnostic pourra, en fonction des données disponibles et des enjeux du territoire, par exemple : évaluer les flux de marchandises acheminées dans le territoire, et notamment la part directement liée aux livraisons au cœur des villes ou en zone dense ; analyser les flux par filière et par type de véhicules, les modes d'organisation logistique (trace directe, tournées, compte propre, compte d'autrui, etc.)…

→ dans la stratégie pourra, par exemple : définir des objectifs visant à aménager les centralités fonctionnelles pour les livraisons, à organiser la logistique urbaine (livraisons, e-commerce, partage de la voirie et de l'espace public…) et à accueillir de nouveaux types de véhicule moins polluants.

→ dans le plan d'actions, il s'agira par exemple de favoriser la mise en place d'une règlementation dans les centres villes (horaires, accès, nuisances) harmonisée à l'échelle des EPCI et en lien avec les ZFE (Zones de Faibles Émissions). Une attention particulière pourra être apportée sur la prise en compte des besoins liés aux livraisons dans la définition des aménagements dans les centralités urbaines (manque d'espace pour le déchargement, obstacles urbains type bornes, potelets, revêtement de sols...).

CAS PRATIQUE 13

L'EXEMPLE DU PDU D'ANNEMASSE AGGLOMÉRATION (EN COURS DE RÉVISION)

Les actions du PDU en matière de transport de marchandises et de livraison

1- Adapter le cadre réglementaire aux conditions de livraisons et au rythme de la ville

Action 1.1 : Développer une réglementation sur le centre-ville d'Annemasse
Action 1.2 : Réglementer l'accès à l'aire piétonne du centre-ville d'Annemasse
Action 1.3 : Harmoniser la réglementation à l'échelle intercommunale
Action 1.4 : Réduire les nuisances des poids lourds/transport de matériaux/travaux BTP sur le territoire

2- Assurer des espaces d'accueil pour les véhicules de livraisons

Action 2.1 : Aménager de nouvelles aires de livraison conformes
Action 2.2 : Développer des espaces sur emprise privée et intégrer la logistique en ville

3- Etudier les solutions innovantes en termes de marchandises en ville

Action 3.1 : Etudier la faisabilité d'une plateforme logistique urbaine de niveau 2 à la gare d'Annemasse pour desservir le centre-ville
Action 3.2 : Etudier la faisabilité d'une boutique multi-services à destination des commerçants et des particuliers

4- Contrôler les livraisons

Action 4.1 : Faire respecter la réglementation

5- Concertation et communication

Action 5.1 : Mettre en place un groupe de travail de veille et de suivi de la politique marchandise sur l'agglomération

05

COORDINATION DES ACTEURS

POLITIQUES DE MOBILITÉ ET COORDINATION DES AOM
Comment mon PDM favorise-t-il l'articulation des politiques de mobilité et la coordination des AOM ?
p. 80

5.1

POLITIQUES DE MOBILITÉ ET COORDINATION DES AOM

Comment mon PDM favorise-t-il l'articulation des politiques de mobilité et la coordination des AOM ?

Préambule : ces objectifs du SRADDET s'inscrivent en cohérence avec les principes édictés par la LOM qui vise à placer les régions en tant que chef de file en matière « d'intermodalité et de complémentarité entre les modes de transport », à travers notamment la définition de bassin de mobilité au sein de chaque région.



Ce qui est prescriptif dans le SRADDET

OBJECTIF 38
Développer avec l'ensemble des AOM une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale
p. 104

OBJECTIF 66
S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOM et définir les modalités de l'action
p. 146



OBJECTIF 68
Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs
p. 147

RÈGLES LD2-OBJ 38 A ET B, LD2-OBJ 38B, LD3-OBJ 66 ET LD3-OBJ 68
p. 104, 106, 146 et 147

En matière d'objectifs (prise en compte) :

- l'Objectif 38 : « développer avec l'ensemble des AOM une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale » ;
- l'Objectif 66 : « s'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOM et définir les modalités de l'action » ;
- l'Objectif 68 : « rechercher des financements ».

En matière de règles (rapport de compatibilité) :

- Règle LD2-Obj38 A : « assurer la transmission et la mise à disposition des informations relatives aux services de transports réguliers de voyageurs » ;
- Règle LD2-Obj38 B : « garantir l'usage et le respect d'une norme d'interopérabilité commune » ;
- Règle LD3-Obj66 : « organiser un dialogue permanent entre les Autorités Organisatrices de Mobilité Durable (AOM) » ;
- Règle LD3-Obj68 : « établir de nouveaux équilibres économiques pour le financement des infrastructures et des services de transport et assurer leur conformité avec la stratégie régionale de "chef de file" de l'intermodalité. Cette règle n'engage pas directement les PDM mais ciblent les acteurs concernés (AOM et autorités organisatrices, acteurs privés, opérateurs).

Comment assurer dans le PCAET la prise en compte des objectifs et la compatibilité avec la règle ?

1 L'esprit des objectifs et des règles visés

Ce volet qui traite de l'organisation des acteurs, s'inscrit dans le rôle de la Région, chef de file de l'intermodalité, qui propose, organise et anime les politiques en matière de transports en commun et de mobilité à l'échelle des territoires et des bassins de mobilité, dans toutes les dimensions offertes par la loi LOM. Ce rôle lui permet également de faire adopter par les acteurs (publics ou privés) en charge de la mobilité des objectifs cohérents avec la stratégie régionale et avec une rationalisation des crédits régionaux.

Ces objectifs s'inscrivent en cohérence avec les objectifs de report modal et d'optimisation des PEM définis par le SRADDET (Objectifs 23 et 39).

Dans ce contexte, l'objectif poursuivi par la Région est de développer avec les AOM des outils facilitant l'accès à l'information voyageur, mettant en œuvre une tarification simplifiée ou améliorant la billettique et la distribution, à travers les dispositions suivantes :

→ les PEM devront en particulier assurer une information multimodale homogène, avec un accès en temps réel facilité, via le déploiement d'outils adaptés, ce qui suppose de s'engager vers une mutualisation des bases d'informations et données des réseaux ;

→ une simplification de la tarification en mettant en place des tarifications multimodales ou zonales callées sur les grandes aires urbaines pour les déplacements quotidiens ou occasionnels (touristiques notamment) ;

→ une mise en place de l'interopérabilité des titres sur tous les réseaux de transport à travers l'élaboration par la Région d'une charte de l'interopérabilité permettant aux AOM qui le souhaitent de pouvoir développer des outils mutualisés, et de se voir proposer un soutien financier.

De plus, le SRADDET vise à coordonner la stratégie et l'action des différentes AOM en s'associant en amont de la définition des projets et politiques en matière de mobilité. L'objectif est notamment d'encourager les partenariats entre les AOM, avec la création d'une Conférence permanente des AOM, acte fondateur de cette mobilisation commune. Cet objectif du SRADDET trouve écho dans la définition et l'animation des bassins de mobilité créés par la loi LOM.

Les contrats opérationnels de mobilité constituent les outils opérationnels de mise en œuvre des politiques de mobilité définies au sein des bassins de mobilité et déclinés dans les PDM. Bien que non obligatoires, ils permettent d'assurer la cohérence entre la stratégie régionale de mobilité durable et les actions locales organisant les déplacements et les transitions professionnelles.

L'exemple de la mise en place du PASS Intégral entre la Région et la Métropole Aix-Marseille-Provence

En février 2018, la Région et la Métropole Aix-Marseille-Provence ont lancé le Pass Intégral Aix-Marseille-Provence. Dans le cadre des abonnements, l'objectif est d'obtenir un accès illimité à tous les réseaux de transport en commun du territoire métropolitain Aix-Marseille-Provence, et le TER reliant les communes du territoire Métropolitain à savoir :

→ **les réseaux urbains "Lebus" :** RTM (bus, métro et tramway), Aix en bus, bus des Collines, lignes de l'agglo à Aubagne (bus et tramway), Ulysse, Ciotabus, bus des Cigales, Pertuis en bus, bus de la Côte Bleue/ bus de l'Étang, Libebus ;

→ **les réseaux interurbains "LeCar" :** Toutes les lignes "LeCar" y compris lecar/Cartreize, lecar/Pays d'Aix Mobilité, Marcouline, et leCar + Aéroport (notamment les lignes lecar 40, 91) ;

→ **l'accès gratuit aux services** "levélo", "l'abri-vélo", "leparking-relais" avec 34 P+R, "lanavette" pour les villes de Marseille et Martigues, et "lebateau" pour les liaisons Marseille-Île du Frioul.

2 Déclinaison dans le PDM

L'ensemble des objectifs définis dans le SRADDET ne trouvent pas forcément leur mise en œuvre directement dans les PDM, certaines actions relevant des compétences de la Région. Les PDM peuvent toutefois relayer ou s'appuyer sur les dispositifs régionaux (conférence des AOM, financement, instances d'élaboration et de suivi des contrats opérationnels de mobilité).

À travers le processus d'élaboration du PDM, l'AOM qui en a la charge pourra faciliter la concertation et le partenariat tel que souhaité et mis en œuvre par la Région à travers les instances de travail et les outils de dialogue notamment avec les AOM voisines : partage d'expérience, coordination des actions, enjeux de desserte partagée à l'échelle régionale, partage des sources de financement, cohérence des argumentaires…

Dans le projet de PDM et son plan d'action, les AOM et leurs partenaires peuvent décliner les objectifs du SRADDET à travers :

→ l'identification des systèmes de recettes et de nouveaux modèles d'exploitation du réseau : télépéages autoroutiers, péages inversés dans les grandes agglomérations, etc ;

→ concernant l'amélioration de la billettique, le PDM pourra prévoir le déploiement d'outils d'information des voyageurs, notamment au niveau des sites stratégiques tels que les PEM et gares : information en temps réel, information multimodale (covoiturage, TC, modes actifs, P+R), e-boutique en utilisant des solutions numériques et applications personnelles ;

→ concernant l'interopérabilité, tout particulièrement pour les métropoles et grandes agglomérations, le PDM pourra décliner des actions (de type Pass, carte…) permettant à l'usager utilisateur un abonnement multimodal quelque(s) soi(en)t le(s) réseau(x) avec un « bouquet de services ».

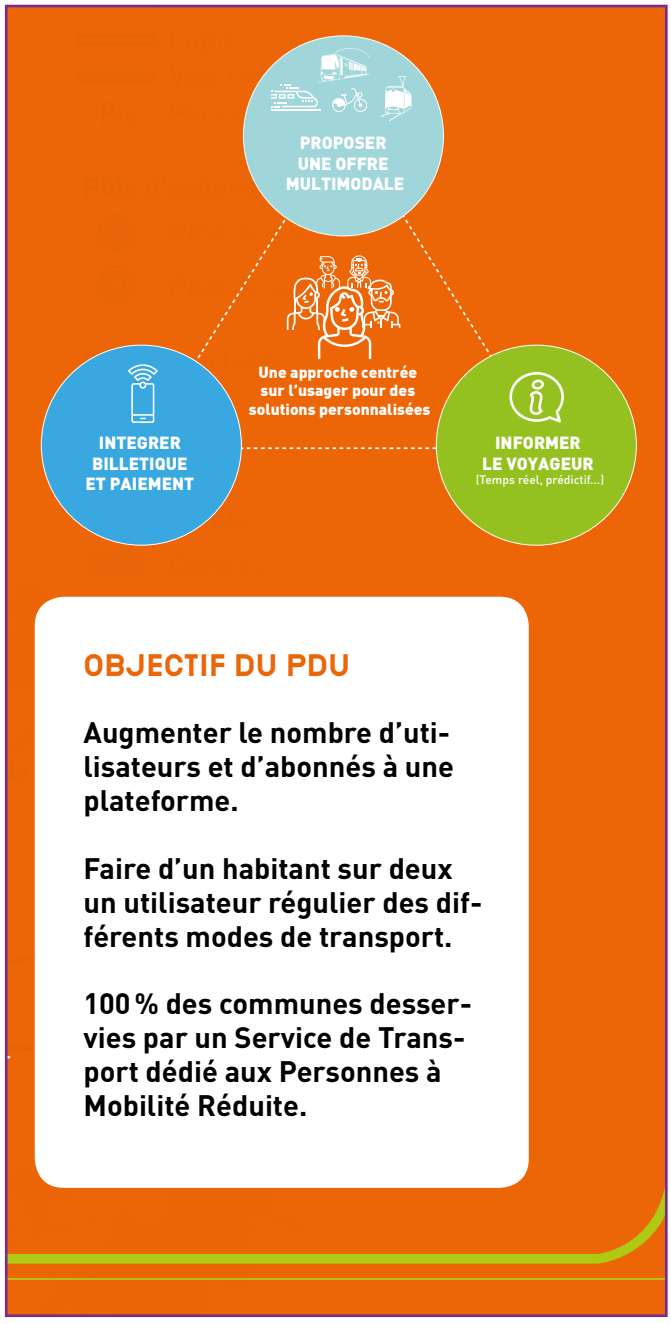
CAS PRATIQUE 14

L'EXEMPLE DU PDM DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Le PDM 2020/2030 de la Métropole Aix-Marseille-Provence métropolitain a comme objectif une approche centrée sur l'usager.

Cette stratégie se traduit concrètement par **des accès à l'information multimodale encore améliorée** (Le Pilote) par la Plateforme Mobilité : dématérialisation des titres (bornes, titres et abonnements sur smartphone), solutions de mobilités intégrées (solutions alternatives, calcul d'itinéraire multimodal) et tarification sociale concernant des publics-cibles, harmonisée à l'échelle de la métropole). Une dizaine d'Actions dans le PDM métropolitain concourent à une tarification plus juste, simple et efficace, et à une mobilité inclusive.

En matière de gouvernance, la création par la Métropole d'un **Comité des partenaires** (communes, associations d'usagers, opérateurs des transports et de la mobilité) converge avec l'objectif du SRADDET d'instauration **d'outils partenarial de concertation,** de dialogue. Il permettra ainsi par exemple de construire **le partage des données pour une évolution servicielle d'envergure** et de réaliser des expérimentations et financements partagés (sur les projets d'infrastructures et de services).



OBJECTIF DU PDU

Augmenter le nombre d'utilisateurs et d'abonnés à une plateforme.

Faire d'un habitant sur deux un utilisateur régulier des différents modes de transport.

100 % des communes desservies par un Service de Transport dédié aux Personnes à Mobilité Réduite.

CAS PRATIQUE 15

L'EXEMPLE PDU COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SOPHIA-ANTIPOLIS (2018-2028)

La révision du PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis a dans ses objectifs l'accompagnement au changement de comportement pour tous : c'est un élément clé de la mobilité de demain et un axe fort du futur PDU, avec une dimension expérimentale.

AXE 2 : Accéder à une information tout mode tout le temps sur « comment se déplacer ? », à partir d'un compagnon de mobilité unique

- **Pour prendre le bus :** trouver son itinéraire en combinant, en temps réel, les réseaux Envibus, Sillages, Palmbus, Ligne d'Azur et ETR.
- **Pour faire du vélo** : trouver un itinéraire sécurisé et adapté à son profil intégrant une option GPS pour être localisé et guidé le long de cet itinéraire.
- **Pour covoiturer :** trouver un covoitureur ou un covoituré en temps réel.
- **Pour gagner en efficacité :** se voir proposer un trajet combinant plusieurs modes (bus, marche, vélo, covoiturage) si cela fait gagner du temps.

Compagnon de mobilité

Il s'agit d'une **application mobile** permettant à l'utilisateur de trouver le trajet le plus simple et le plus rapide entre son point de départ et son point d'arrivée, pouvant combiner le bus, le vélo, la marche à pied, le covoiturage.

AXE 6 : Amener le réseau Envibus à un haut niveau de service (fiabilité des horaires, cadencement optimisé, confort...)

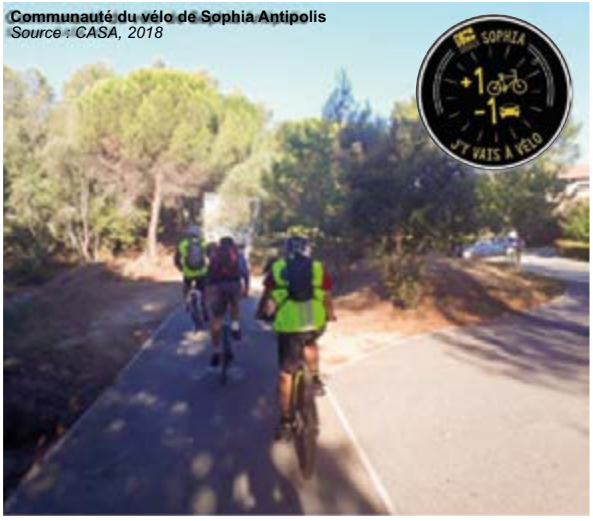
- Mettre en service le **bus-tram** Antibes Sophia Antipolis.
- **Réserver des voies dédiées aux bus** pour améliorer leurs temps de parcours.
- Accéder aux services du réseau en temps réel via une **application mobile.**
- **Optimiser le transport à la demande** pour plus de souplesse.

AXE 10 : Innover

- Expérimenter la navette autonome en situation réelle.
- Expérimenter de nouvelles méthodes de sensibilisation et de communication visant les changements de comportement.
- Confirmer Sophia Antipolis en tant que **laboratoire des mobilités innovantes.**



Expérimentation de véhicule autonome, Avenue Roumanille à Biot
Source : CASA, 2018



Communauté du vélo de Sophia Antipolis
Source : CASA, 2018



Stratégie PEM du SRADDET (délibération n°18-672 du 18/10/2018)

Type d'actions

- Pôle de forte affluence en milieu urbain dense
- Pôle à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense
- Pôle à faible fréquentation en secteur moins dense

Axe Avignon-Bollène

- Avignon centre (gare routière)
- Avignon centre
- Avignon TGV (gare routière)
- Avignon TGV (gare)
- Bédarrides (gare)
- Bollène (gare)
- Courthezon (gare)
- Orange (gare)
- Orange (gare routière)
- Sorgues (gare routière)
- Sorgues - Chateauneuf-du-Pape (gare)

Axe Avignon-Carpentras

- Carpentras (gare)
- Carpentras (gare routière)
- Entraigues-sur-la-Sorgue (gare)
- Entraigues-sur-la-Sorgue (gare routières)
- Monteux
- Monteux (gare routière)

Axe Grasse-Cannes-Nice

- Antibes (gare)
- Antibes (gare routière)
- Antibeuynemer (gare routière)
- Biot (gare)
- Cagnes-sur-mer (gare routière)
- Cagnes-sur-mer (gare)
- Cannes (gare)
- Cannes Cornut Gentille (gare)
- Cros-de-Cagnes (gare)
- Golfe Juan Vallauris (gare)
- Grasse (gare)
- Grasse Buanderie (gare routière)
- Grasse (gare routière)
- Juans-les-Pins (gare)
- Le Bosquet (gare)
- Mouans-Sartoux (gare)
- Nice Lindberg (gare routière)
- Nice Saint-Augustin (gare)
- Nice (gare)
- Ranguin (gare)
- Saint-Laurent-du-Var (gare)
- Sophia Messugues (gare routière)
- Villeneuve-Loubet (gare)

Axe Marseille-Toulon-Hyères-Les Arcs

- Aubagne (gare)
- Aubagne (gare routière)
- Bandol (gare)
- Carnoules (gare)
- Cassis (gare)
- Cuers Pierrefeu (gare)
- Gonfaron (gare)
- Hyères (gare)
- La Barasse (gare)
- La Ciotat (gare)
- La Crau (gare)
- La Garde (gare)
- La Pauline Hyères (gare)
- La-Penne-sur-Huveaune (gare)
- La Pomme (gare)
- La Seyne - Six-Fours (gare)
- Le Lavandou (gare routière)
- Le Luc - Le Cannet (gare)
- Les Arc - Draguignan (gare)
- Marseille Blancarde (gare)
- Ollioules - Sanary-sur-Mer (gare)
- Pignans (gare)
- Puget (gare)
- Saint-Cyr-les-Lecques - La Cadière (gare)
- Saint-Marcel (gare)
- Saint-Tropez (gare routière)
- Solliès-Pont (gare)
- Toulon (gare)
- Toulon (gare routière)
- Vidauban (gare)

Axe Les Arc-Cannes

- Agay (gare)
- Anthéor Cap Roux (gare)
- Boulouris-sur-Mer (gare)
- Cannes La Bocca (gare)
- Draguignan (gare routière)
- Fréjus (gare)
- Fréjus (gare routière)
- Le Dramont (gare)
- Le Trayas (gare)
- Mandelieu-la-Napoule (gare)
- Saint-Raphaël (gare routière)
- Saint-Raphaël Valescure (gare)
- Théoule-sur-Mer (gare)

Type d'actions

- Pôle de forte affluence en milieu urbain dense
- Pôle à enjeu d'aménagement en secteur urbain moins dense
- Pôle à faible fréquentation en secteur moins dense

Axe Manosque-Briançon

- Asprès-sur-Buëch (gare)
- Barcelonette (gare routière)
- Briançon (gare)
- Briançon (gare routière)
- Château-Arnoux - Saint-Auban (gare)
- Chorges (gare)
- Embrun (gare)
- Embrun (gare routière)
- Gap (gare)
- Gap (gare routière)
- Gap Pôle universitaire (gare routière)
- Guillestre (gare routière)
- La Brillanne - Oraison (gare)
- Laragne (gare)
- L'argentière les Écrins (gare)
- L'argentière les Écrins (gare routière)
- Manosque (gare routière)
- Manosque - Gréoux-les-Bains (gare)
- Mont-Dauphin - Guillestre (gare routière)
- Mont-Dauphin - Guillestre (gare)
- Montgenèvre (gare routière)
- Peyruis (gare routière)
- Serres (gare)
- Sisteron (gare)
- Sisteron (gare)
- Sisteron centre-ville (gare routière)
- Veynes (gare routière)
- Veynes Dévoluy (gare routière)
- Veynes Dévoluy (gare routière)

Axe Marseille-Aix-Pertuis-Meyrargues

- Aix Centre (gare routière)
- Aix Krypton (gare routière)
- Aix-en-Provence (gare)
- Aix-en-Provence (gare routière)
- Gardanne (gare)
- Marseille Provence aéroport (gare routière)
- Marseille Saint-Charles (gare routière)
- Marseille Saint-Charles (gare)
- Meyrargues (gare)
- Pertuis (gare)
- Pertuis (gare routière)
- Picon Busserine (gare)
- Saint-Antoine (gare)
- Sainte-Marthe-en-Provence (gare)
- Saint-Joseph-Le-Castellas (gare)
- Septèmes (gare)
- Simiane (gare)

Axe Marseille-Miramas via Port-de-Bouc

- Arenc (gare)
- Carry-le-Rouet (gare)
- Croix-Sainte (gare)
- Fos-sur-Mer (gare)
- Istre (gare)
- La Couronne Carro (gare)
- La Redonne Ensuès (gare)
- Martigues (gare)
- Niolon (gare)
- Port-de-Bouc (gare)
- Rassuen (gare)
- Sausset-les-Pins

Axe Marseille-Miramas via Rognac

- L'Estaque (gare)
- Miramas (gare)
- Pas-des-Lanciers (gare)
- Rognac (gare)
- Saint-Chamas (gare)
- Séon Saint-Henri (gare)
- Vitrolles Aéroport Marseille Provence (gare)

Axe Miramas-Avignon via Arles

- Arles (gare)
- Arles Clémenceau (gare routière)
- Arles (gare routière)
- Saint-Martin-de-Crau (gare)
- Tarascon (gare)

Axe Miramas-Avignon via Cavaillon

- Cavaillon (gare)
- Cavaillon (gare routière)
- Gadagne (gare)
- Lamanon (gare)
- Le Thor (gare)
- L'Isle-sur-la-Sorgue - Fontaine-de-Vaucluse (gare)
- Montfavet (gare)
- Morières-lès-Avignon (gare)
- Orgon (gare)
- Saint-Saturnin-lès-Avignon (gare)
- Salon (gare)
- Salon (gare routière)
- Sénas (gare)

Axe Nice - Digne-les-Bains

- Agnerc (halte CFP) [3]
- Allons-Argens (halte CFP)
- Annot (gare CFP)
- Barreme (gare CFP)
- Baus Roux (halte CFP)
- Bellet (halte CFP)
- Castagniers (halte CFP)
- Chabrieres (halte CFP)
- Chaudon-Norante (gare CFP)
- Colomars (gare CFP)
- Cremat (halte CFP)
- Digne-les-Bains (gare CFP)
- Digne-les-Bains (gare routière)
- Entrevaux (station CFP)
- Gambetta (halte CFP)
- Gaubert le Chaffaut (halte CFP)
- Golf de Digne (halte CFP)
- La Bédoule (halte CFP)
- La Madeleine (gare CFP)
- La Mure (halte CFP)
- La Tinée (gare CFP)
- La Vesubie (Plan du Var) (gare CFP)
- Le Chaudan (halte CFP)
- Le Cians (halte CFP)
- Le Fugeret (gare CFP)
- Le Tournel (halte CFP)
- Les Clos (halte CFP)
- Les Lunières (halte CFP)
- Lingostière (gare CFP)
- Mallaussène (halte CFP)
- Meailles (gare CFP)
- Mezel (gare CFP)
- Moriez (gare CFP)
- Nice (gare CFP)
- Parc Impérial (halte CFP)
- Peyresq (halte CFP)
- Pl. d'Entrevaux (halte CFP)
- Pl. Eau des Fer. (halte CFP)
- Pont Charles-Albert (halte CFP)
- Pt de Gueydan (halte CFP)
- Puget-Theniers (gare CFP)
- Scaffarels (halte CFP)
- St-André les Al. (gare CFP)
- St-Benoit (halte CFP)
- St-Isidore (halte CFP)
- St-Jurson (halte CFP)
- St-Martin du V. (gare CFP)
- St-Philippe (halte CFP)
- St-Sauveur (halte CFP)
- Thorame-Haute (gare CFP)
- Touet/Var (gare CFP)
- Vence Halle de l'Arq (gare routière)
- Villars/Var (gare CFP)

Axe Nice-Menton-Vintimille

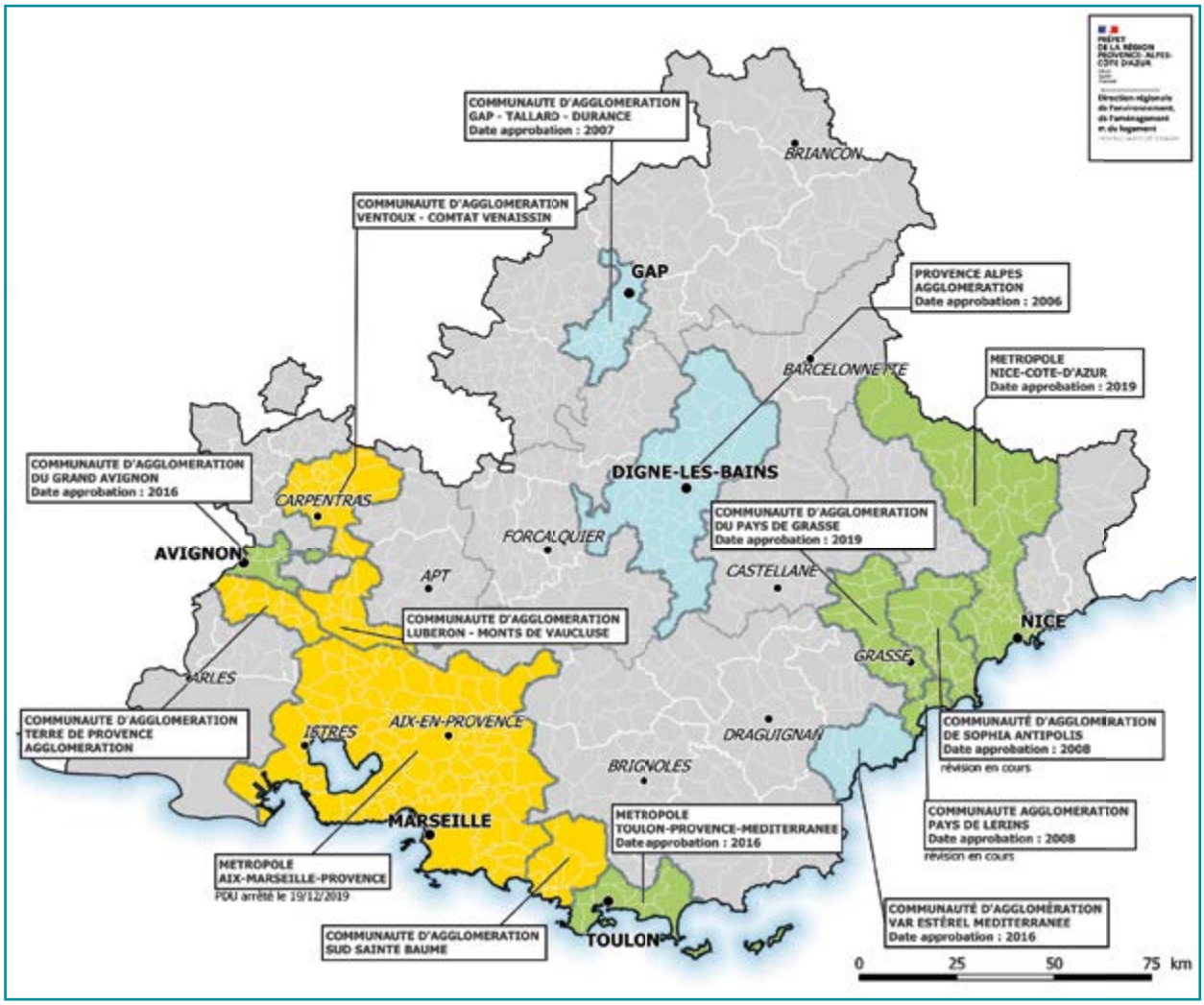
- Beaulieu-sur-Mer (gare)
- Cap d'Ail (gare)
- Carnoles (gare)
- Ezes (gare)
- Menton (gare)
- Menton (gare routière)
- Menton Garavan (gare)
- Nice Riquier (gare)
- Nice Vauban (gare routière)
- Roquebrune-Cap-Martin (gare)
- Villefranche-sur-Mer (gare)

Axe Nice-Tende

- Breil-sur-Roya (gare)
- Drap - Cantaron (gare)
- Fontan - Saorge (gare)
- Fontanil (gare)
- La Brigue (gare)
- La Frayère (gare)
- La Trinité Victor (gare)
- L'Ariane La Trinité (gare)
- L'Escarène (gare)
- Peille (gare)
- Peillon-Sainte-Thècle (gare)
- Pont Michel (gare)
- Saint-Dalmas-de-Tende (gare)
- Sospel (gare)
- Tende (gare)
- Touët-de-l'Escarène (gare)

[3] CFP : Chemin de Fer de Provence

CARTOGRAPHIE DES PDM/PDMS



PDU obligatoire
- Approuvé (6)
- Non réalisé et délai dépassé (5)

PDU volontaire
- Volontaire (3)

Une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) dont le ressort territorial est modifié a 3 ans pour élaborer un PDU(*). Le PDU(*) / plan de mobilité fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé.

* La LOM fait évoluer le "plan de déplacements urbains" (PDU) en "plan de mobilité" (PDM). Entrée en vigueur pour les documents approuvés à partir du 1er janvier 2021. Les plans de déplacements approuvés avant fin 2020 intégreront les nouvelles dispositions lors de leur prochaine révision ou évaluation.

Cartographie des PDM/PDMS/ DREAL / Cerema
© IGN BDcarto ® - © DREAL PACA
SCADE / UGCS / 2021_006 (13/01/2021)

POUR RETROUVER LES DOCUMENTS DU SRADDET :

https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/sraddet-avenir-de-nos-territoires/le-schema-regional-en-vigueur

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires

SRADDET

RÉGION SUD
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur

audat.var
AGENCE D'URBANISME DE L'AIRE TOULONNAISE ET DU VAR

agam
AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

AURAV
AGENCE D'URBANISME AVIGNON VAUCLUSE

aupa

CONNAISSANCE DU TERRITOIRE
RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/sraddet-avenir-de-nos-territoires/le-schema-regional-en-vigueur

www.agencemars.com © RégionSUD / Couverture : SCAL - Pages intérieures : Y. Bouvier, F. Pennant.