

## La prise en compte de la marche dans les documents de planification

*La série de fiches « Favoriser la marche » vise à promouvoir ce mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en donnant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public.*

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le Plan de Mobilité (PDM, ancien plan de déplacements urbains) ou le Plan Local d'Urbanisme (PLU, ou PLUi lorsqu'il est intercommunal) sont des documents de planification qui ont pour objectif de développer, d'organiser et d'aménager les territoires de façon durable. Ces documents de cadrage, réglementaires et institutionnels, volontaires ou obligatoires, sont les fondations des politiques en faveur du développement des modes alternatifs à la voiture solo, en particulier des modes actifs. La marche, particulièrement respectueuse de l'environnement, se retrouve ainsi au cœur des stratégies de planification urbaine.



# La prise en compte de la marche dans les documents d'urbanisme

## Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT est un outil de planification réalisé à l'échelle intercommunale du bassin de vie ou de l'aire urbaine. Il a notamment pour objectif de lutter contre l'étalement urbain, d'équilibrer l'urbanisation et les dessertes en transports en commun (TC), de revitaliser les centres urbains et ruraux et de diminuer l'usage de la voiture pour les trajets quotidiens (domicile-travail, services, scolaire). Cela repose sur le modèle de la « ville des courtes distances », qui préconise le développement d'un urbanisme de proximité favorisant les déplacements actifs rendus attractifs et efficaces. La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de 2000 a donné au SCoT une place centrale dans l'ensemble des documents de planification. La loi du 12 juillet 2010 dite "Grenelle II" a conforté son importance et organisé sa généralisation à l'ensemble du territoire.

Le SCoT peut prescrire plusieurs mesures dans son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), opposable au Plan de mobilité (PDM) et au PLU(i) selon un rapport de compatibilité. Afin de définir une politique globale de la mobilité à pied, le SCoT s'appuie sur les axes majeurs qui suivent :

### ■ Identifier les pôles générateurs de déplacements piétons et les conforter

Les SCoT identifient les pôles urbains et ruraux générateurs de mobilités piétonnes potentielles. Ceux-ci correspondent aux centres des villes et villages qui constituent l'ossature urbanisée du SCoT et concentrent l'habitat, les commerces, les services, les équipements et les emplois. Le réseau de transports collectifs est ensuite organisé entre ces pôles et la ville-centre. Au sein de ces pôles, les SCoT privilégient le développement de la marche de manière générale, en les rendant plus attractifs. Ils veillent aussi à la qualité des aménagements de l'espace public pour rendre les cheminements plus agréables et plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

### Exemple ■ Le SCoT d'Angers

Il recommande dans son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) d'afficher les principaux itinéraires piétonniers et cyclables dans les documents d'urbanisme afin d'optimiser la mise en œuvre de continuités de cheminements et d'inciter au développement des modes doux dans les projets d'aménagements. De plus, il prescrit de favoriser les déplacements piétons grâce à des espaces publics confortables et accessibles au plus grand nombre (en tenant compte de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite).

### ■ Recenser les coupures urbaines

L'allongement du temps de parcours pour les piétons constitue l'un des principaux freins au développement de la marche. Il est donc préconisé qu'un SCoT atténue les coupures urbaines. La première étape consiste à les identifier, ce qui permet ensuite aux communes de prendre les décisions nécessaires pour rétablir les continuités, notamment en prévoyant des emplacements réservés et l'acquisition de bandes de terrain dans le cadre de leur PLU. En cas d'aménagement d'îlot, les communes veilleront à ce que ces derniers soient perméables, en particulier pour les modes actifs. De même, les coupures liées à des infrastructures de transit (routes, voies ferrées) ou naturelles (cours d'eau) sont des freins aux déplacements de quartier à quartier ou de périphérie-centre, mais peuvent être résorbées grâce à la création d'une passerelle ou grâce à l'aménagement d'une traversée sécurisée à un endroit stratégique par exemple.

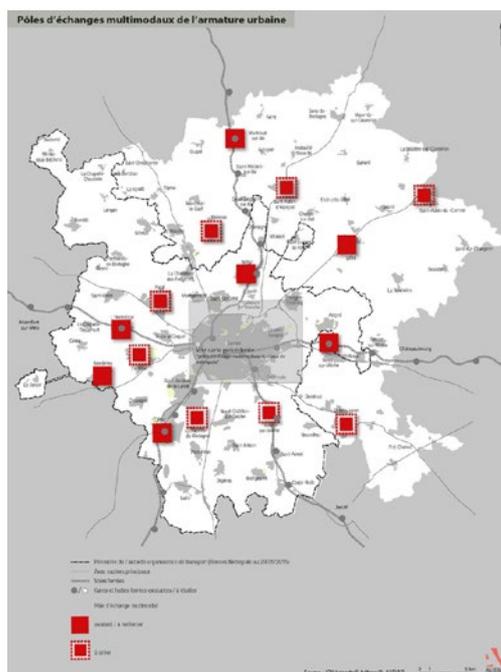
## ■ Densifier et développer la ville à proximité des transports collectifs (TC)

Le SCoT offre un outil pour favoriser prioritairement l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs : le DOO permet de fixer des densités minimales du bâti aux abords des TC. Ainsi, l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte et à des objectifs chiffrés et prescriptifs en matière de densification. De plus, dans certaines circonstances<sup>1</sup>, le DOO peut préciser les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer. Ces possibilités déterminantes favorisent le report modal de la voiture vers les TC et la marche, en tant que mode de déplacement à part entière ou en complémentarité avec les TC dans une approche intermodale.

### Exemple ■ Le SCoT du Pays de Rennes

Conformément au code de l'urbanisme\*, le SCoT du Pays de Rennes précise que les documents d'urbanisme prévoient une densification plus élevée que sur le reste du territoire communal à proximité des pôles d'échanges multimodaux existants ou à créer afin de favoriser les déplacements autres qu'en voiture.

\* Article L.141-7 du code de l'urbanisme



Renforcement ou création des pôles d'échanges de l'armature urbaine de la Métropole de Rennes

Source : DOO - SCoT du Pays de Rennes

## ■ Réduire la part modale de l'automobile

Le SCoT est un levier pour diversifier les fonctions urbaines et rurales dans le but de réduire les obligations de déplacements motorisés et de favoriser les déplacements alternatifs dont la marche.

### Exemple ■ Le SCoT d'Arras

Le SCoT d'Arras fixe des orientations pour réduire la part modale de l'automobile au profit des modes actifs. Ainsi pour toute nouvelle opération résidentielle et d'équipement, il est prévu « d'étudier les possibilités de raccordement doux à l'existant avec les quartiers voisins, les centres de bourg ou de village, et les pôles ou arrêts desservis en transport en commun. Il s'agit de créer ou renforcer des liens de proximité pertinents et opérationnels qui cherchent à réduire l'obligation d'utiliser la voiture et évitent le cloisonnement des quartiers bâtis. »

Plus généralement, le SCoT d'Arras préconise de promouvoir les modes doux en leur redistribuant de l'espace public au détriment de la voiture, en renforçant l'accessibilité aux gares et en sécurisant la desserte piétonne des principaux pôles.

1 Article L.141-15 du code de l'urbanisme

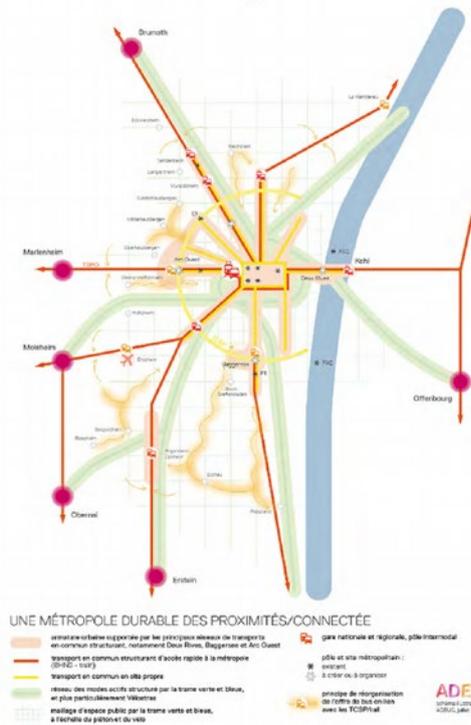
## ■ S'appuyer sur la trame verte et bleue

La trame verte et bleue est destinée à préserver des continuités écologiques sur tout le territoire. Elle dessine un maillage territorial entre des milieux naturels interconnectés. Un SCoT a tout intérêt à tenir compte des atouts de cette trame pour développer les liaisons douces et tout particulièrement les cheminements piétons.

### Exemple ■ Le PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg

Le PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg s'appuie sur la trame verte et bleue pour améliorer le cadre de vie et la cohésion sociale des habitants. Cela passe notamment par le développement des déplacements piétons le long des espaces naturels de la métropole.

Source: PADD du PLUi de Strasbourg



## Le Plan local d'urbanisme (PLU)

### ■ Les outils mobilisables dans le PLU et le PLU intercommunal

Afin de mieux prendre en compte les déplacements en modes actifs dans les PLU, les collectivités disposent de plusieurs leviers.

Le rapport de présentation permet de réaliser un diagnostic sur la prise en compte de la marche dans le territoire (inter)communal. Le PLU/PLUi doit être compatible avec le SCoT, en tenant compte des pôles urbains et ruraux identifiés par ce dernier à l'intérieur desquels on favorisera les déplacements de proximité.

Le plan de zonage et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) permettent de déterminer des emplacements réservés à la création ou à l'élargissement de voies, ou encore l'amélioration de la perméabilité de certains îlots qui apparaissent dans le diagnostic comme des coupures urbaines pour les itinéraires piétons.

Le code de l'urbanisme permet d'obliger, dans les nouvelles zones construites et organisées en impasses pour les véhicules motorisés, à disposer d'issues pour piétons et cyclistes. Ce qui limite

les effets de coupures et améliore la perméabilité des îlots. Pour les nouvelles voies, la disposition précédente peut être complétée par d'autres prescriptions afin de renforcer la sécurité des piétons comme la réduction de la largeur des voies pour favoriser les vitesses modérées, ou l'obligation de réserver une partie de l'emprise pour la circulation à pied (hors aires piétonnes et zones de rencontre).

De plus, le code de l'urbanisme, à travers les articles L151-30 à 37, permet de prévoir des réglementations spécifiques au stationnement des véhicules. Il définit en particulier des seuils minimum et maximum de places de stationnement dans les nouvelles constructions, en fixant des obligations minimales pour le stationnement des vélos et en tenant compte notamment de la desserte en transport public. Cela s'avère particulièrement favorable à la sécurité des piétons souvent compromise par le stationnement sur trottoir et permet également de développer la marche.

## Articles du code de l'urbanisme

### Article L.151-30 du code de l'urbanisme

Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations minimales pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues au I de l'article L.111-5-2 du code de la construction et de l'habitation.

### Article L.151-32 du code de l'urbanisme

Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation.

Diverses préconisations en faveur des piétons peuvent être proposées dans les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU et il est par exemple possible de proposer que le réseau des cheminements piétons soit le réseau structurant dans les nouveaux secteurs construits.

### Exemple ■ Le PLUi d'Angers Loire Métropole

Dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLUi, tenant lieu de PDU, de la communauté urbaine d'Angers Loire Métropole les espaces publics structurants sont identifiés ainsi que les liaisons douces à maintenir, à réaménager ou à créer. Dans cet extrait, l'objectif est de favoriser les modes actifs vers les arrêts de transports en commun ainsi qu'à travers les diverses entités attractives du centre-ville. Les modes actifs sont également privilégiés pour les connexions entre quartiers.



Exemple de carte des orientations et principes d'aménagements

Source : Extrait PLUi d'Angers Loire Métropole (approuvé en 2017)

## ■ Les avantages du PLUi tenant lieu de plan de mobilité (PLUi-D)

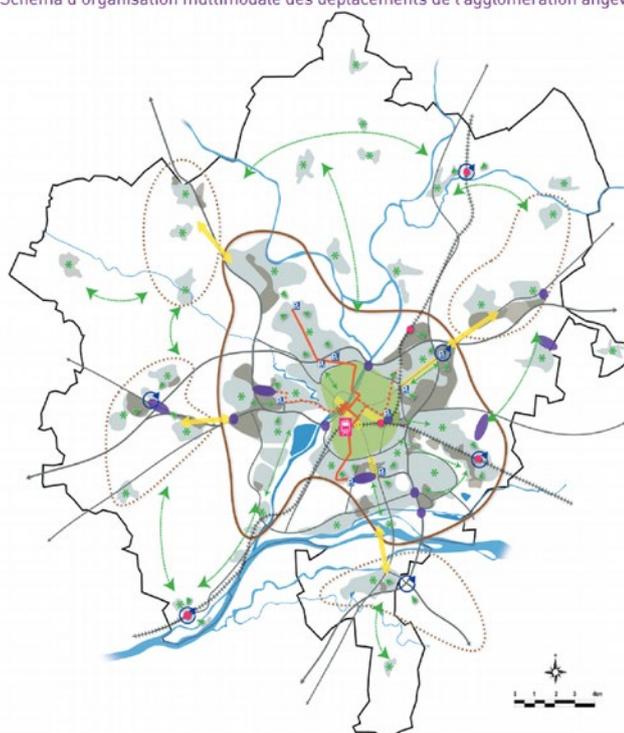
La loi du 12 juillet 2010 dite "Grenelle II" et la loi ALUR du 24 mars 2014 donnent la possibilité d'intégrer le plan de mobilité dans le PLU lorsque ce dernier est établi à l'échelle intercommunale<sup>2</sup>. Ce PLUi d'un nouveau type combine les outils d'intervention des deux documents de planification pour mettre en œuvre une politique d'ensemble. Le plan contient les pièces classiques d'un PLUi, en particulier le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Il comprend aussi une pièce supplémentaire : le Programme d'Orientations et d'Actions (POA), qui reprend les éléments d'un plan de mobilité qui ne trouvent pas leur place ailleurs ou que la collectivité choisit de ne pas placer ailleurs. Les éléments mobilité, qu'ils soient situés dans le PADD, les OAP ou le POA, doivent être en cohérence avec les autres pièces du PLUi. Le PLUi-D est plus complet mais aussi plus flexible que le plan de mobilité pour mener une politique de développement de la marche.

### Exemple ■ Le PLUi d'Angers Loire métropole

Le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) du PLUi d'Angers Loire métropole approuvé en 2017 prévoit 8 familles d'actions pour faire évoluer les pratiques de déplacements sur son territoire. La famille intitulée « faciliter les déplacements piétons sur le territoire » est intégralement consacrée à la marche à travers l'élaboration d'un plan piéton pour la ville d'Angers et l'accompagnement des communes dans la prise en compte de la marche à pied dans tout projet urbain. D'autres familles d'actions comme « développer l'intermodalité » ou « garantir des modes de déplacements et des espaces publics accessibles et sécurisés pour tous les publics » sont également bénéfiques au développement de la marche.

Cet extrait du POA indique les lieux du cœur d'agglomération, les polarités et les centres bourgs où la priorité sera donnée aux modes actifs.

Schéma d'organisation multimodale des déplacements de l'agglomération angevine



Source : Extrait PLUi d'Angers Loire Métropole (approuvé en 2017)

2 À la condition que l'EPCI chargé du PLUi ait également la compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

# La prise en compte de la marche dans les plans de déplacements

## Le Plan de mobilité (PDM)<sup>3</sup>

Formalisé en 1982 avec la LOTI puis renforcé par les lois LAURE (1996) et SRU (2000), le Plan de mobilité (anciennement plan de déplacements urbains) est une démarche de planification qui permet à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) de coordonner un projet global en matière de déplacements, intégrant l'ensemble des modes en cohérence avec l'aménagement du territoire.

Il s'agit également d'un outil de programmation puisqu'il hiérarchise, prévoit le financement de ses actions et ses mesures s'imposent aux PLU. Depuis 2014, il doit répondre à la mission des AOM de concourir au «développement des modes de déplacement terrestres non motorisés», ce qui s'affirme de manière croissante dans les plans de mobilité récents où les modes actifs sont de plus en plus fréquemment privilégiés. Le PDM permet de déployer des politiques souvent moins onéreuses en faveur de la marche à pied, financées par le versement transport. Par ailleurs, le PDM est opposable dans un rapport de compatibilité avec :

- les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement,
- les actes relatifs à la gestion du domaine public routier,
- les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le PDM permet ainsi la mise en place de nombreuses actions en faveur de la marche dont les plus efficaces sont décrites et illustrées dans les paragraphes suivants.

## Article L.1214-2 du Code des transports

Selon l'article L.1214-2 du Code des transports, le PDM vise à assurer :

- 1 ■ L'équilibre entre la mobilité et la protection de l'environnement et de la santé
- 2 ■ Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'accessibilité aux réseaux de transports publics
- 3 ■ L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
- 4 ■ La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés de véhicules motorisés
- 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 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
- 8 ■ L'organisation du transport et des livraisons de marchandises
- 9 ■ L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité, ainsi que l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires ainsi que:
  - l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires;
  - l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau
- 10 ■ L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- 11 ■ La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides, ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif

3 La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a fait évoluer les terminologies. Le terme «Plan de Mobilité» (PDM) utilisé dans cette fiche concerne ainsi l'ensemble du territoire d'une AOM : il ne s'agit pas ici de plan de mobilité entreprise ou de plan mobilité administration; même si les futurs PDM devront tenir compte de l'existence de ces derniers sur le territoire couvert.

## ■ Aménager les espaces publics pour le piéton

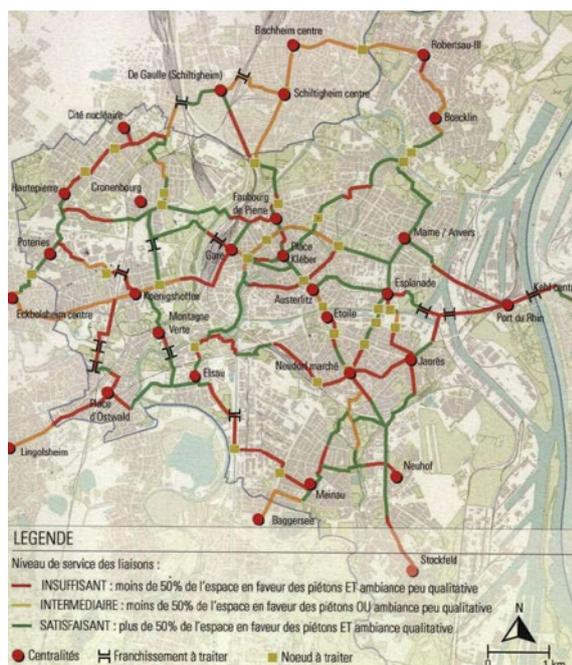
La hiérarchisation du réseau de voirie est une base essentielle du plan de mobilité. Cette première étape permet par la suite de réaliser des zones de circulation apaisées pour encourager la pratique de la marche. Les aménageurs et les élus sont encouragés à favoriser la création de zones de rencontre, de zones 30 et d'aires piétonnes, des espaces où la place du piéton est prépondérante. Ces aménagements réduisent le sentiment d'insécurité qui contrarie le développement de la marche. Les observatoires de l'accidentalité, obligatoires, contribuent également à cet objectif car ils recensent les accidents piétons, ainsi que des cyclistes et des utilisateurs d'engins de déplacement personnel. Ils mettent en évidence les points noirs où les aménagements sont nécessaires. La mise en œuvre d'une politique de prévention et de sécurité routière pour les piétons est facilitée par leur action de recueil et de contrôle des données.

## ■ Assurer les continuités piétonnes et leur qualité

Il faut également assurer la cohérence et la continuité des itinéraires piétons. Le maillage doit être le plus fin possible, par exemple autour de 100 mètres, afin d'œuvrer au développement de la marche.

### Exemple ■ Plan piéton de la ville de Strasbourg (2011 - 2020)

Afin de résorber les coupures physiques et d'assurer une continuité qualitative des cheminements, l'Eurométropole de Strasbourg avait identifié dans son précédent PLU un réseau piétonnier magistral visant à relier les centralités de la ville.



Le réseau piéton magistral :  
état des lieux et « reste à faire »

## Continuité et sécurisation des itinéraires cyclables et piétons

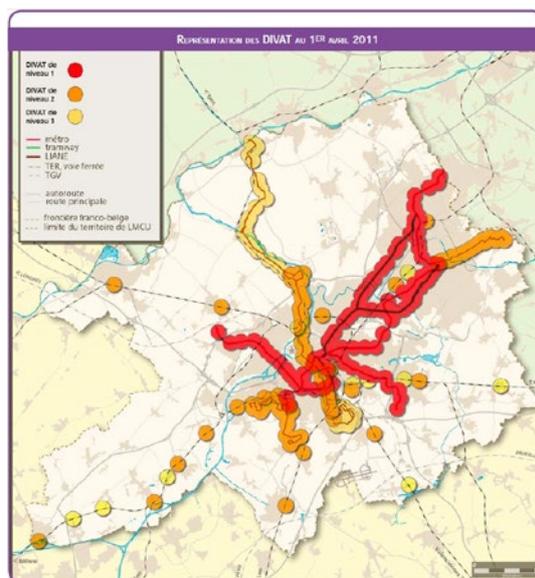
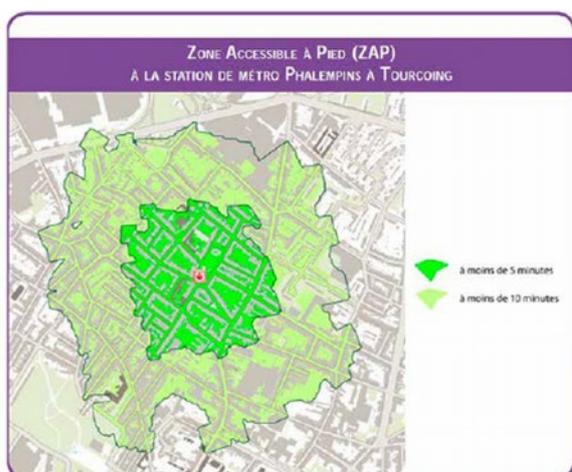
Le plan de mobilité comprend un volet obligatoire relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. **Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.**

## ■ Favoriser les déplacements intermodaux

En s'appuyant sur les transports collectifs pour encourager les modes actifs, et en créant des itinéraires de rabattement sécurisés, directs et confortables qui desservent les lieux de flux (gares, stations, arrêts de bus), le PDM augmente l'accessibilité aux arrêts de TC et encourage la marche durant une partie de ses déplacements quotidiens.

### Exemple ■ Les DIVAT à Lille et Tourcoing

Lille a par exemple créé les disques de valorisation des axes de transports (DIVAT), un cercle concentrique d'un rayon de 500 mètres centré sur une station de transports en commun dont le rayon est calculé en fonction d'un temps de marche de 5-10 minutes. Les DIVAT forment des zones où le développement urbain doit être favorisé et le bâti densifié.



Source : Cerema, *Promouvoir les modes actifs dans les plans de déplacements urbains*, 2016

## ■ Informer et animer

Les agences de la mobilité sont des outils de gestion de la mobilité sur un territoire. Elles offrent aux usagers des transports une information multimodale, des conseils et des services à la mobilité. Elles peuvent aussi réaliser des animations locales et accompagner une collectivité territoriale, une entreprise ou un établissement scolaire dans sa politique de mobilité ainsi que répondre à l'obligation de mise en place par l'AOM d'un conseil en mobilité dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

En lien avec la marche, il convient d'informer au mieux le piéton avec un jalonnement spécifique le long des principaux itinéraires, permettant au marcheur de se situer précisément. Il indique les temps de parcours à pied vers les principaux attracteurs (lieux touristiques et emblématiques, arrêts de TC, service de location de vélos...) situés à proximité.

## ■ Les annexes du PDM

Une politique en faveur de la marche gagne considérablement à être traduite par un document volontaire et spécifique articulé avec le plan de mobilité : le Plan piéton. L'annexe accessibilité obligatoire quant à elle établit un diagnostic et détaille les actions envisagées afin de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Elle contribue donc au développement des pratiques piétonnes en repensant le partage de la rue pour offrir sécurité, confort et accessibilité pour tous.

## Le plan de mobilité simplifié (PDMS)

Les territoires à faible densité démographique se caractérisent par des spécificités marquées. Avec une sur-représentation des personnes âgées de plus de 65 ans, une part modale piétonne de 22 %, et 71 % des trajets inférieurs à 1 km effectués à pieds, la marche est un mode de déplacement déjà très pratiqué. Cependant, il dispose encore d'un potentiel de développement. Ce constat est également partagé dans les villes moyennes. La question de la mobilité piétonne est notamment liée à celle des espaces publics de qualité, favorables à l'apaisement de la circulation et au plaisir de la déambulation, en particulier dans la perspective du vieillissement de la population.

Le plan de mobilité rurale est un document local de planification des déplacements créé par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 à destination des territoires peu denses. La loi d'orientation des mobilités l'a étendu aux villes moyennes sous la forme du plan de mobilité simplifié (PDMS). Ce dispositif volontaire s'adresse aux AOM hors des agglomérations de plus de 100 000 habitants, typiquement les villes moyennes et les territoires ruraux ou faiblement urbanisés. Il leur propose une approche globale de la planification de la mobilité. Il vise à améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité, veiller à la complémentarité entre les transports collectifs et les usages partagés des véhicules et les modes actifs, et rechercher une complémentarité et une cohérence des actions avec les autres documents de planification.

Les actions pour développer la marche dans un plan de mobilité simplifié pourront suivre les actions prévues dans les SCoTs et PLU et se rapprocher de celles d'un PDM. Par exemple, l'identification des pôles générateurs de déplacements prévue dans les SCoTs permettra de repérer les lieux où la marche pourra être développée. Le Plan de mobilité simplifié précisera alors les actions à mener pour favoriser la marche au sein de ces pôles (création de zones de

circulations apaisées, élargissement et/ou réfection des trottoirs, réaménagement de traversées dangereuses, veiller au respect des itinéraires piétons sans obstacles...). Le but est d'assurer une continuité piétonne pour permettre aux habitants des villes et villages d'accéder facilement et en toute sécurité aux différents pôles de déplacements.

Aussi, une signalisation claire de repérage et de guidage pour diriger les piétons vers les transports en commun faciliteront l'utilisation de ces transports. Notons que la population des zones rurales est vieillissante et les personnes âgées ont besoin d'être rassurées quand elles se déplacent dans l'espace public.

### Exemple ■ Le plan d'action du plan de mobilité rurale du Pays Sud Toulousain

Le plan d'action du plan de mobilité rurale du Pays Sud Toulousain (2017) prévoit une action pour faciliter les modes de déplacements actifs. Cette action incite chaque communauté de communes à se doter d'un schéma des modes de déplacements actifs. Ces schémas permettront de définir les itinéraires piétonniers et cyclables à aménager à l'échelle des polarités locales (centre-bourg et quartiers voire hameaux, les équipements structurants comme les gares, zones d'activités, commerces, services).

Une deuxième action vise à renforcer la cohérence entre la politique des déplacements et la politique d'urbanisme en veillant à prendre en compte les mobilités alternatives dans les documents d'aménagement du territoire (SCoT, PCAET, PLU, PLUi...). L'indicateur de suivi et de mesure de cette action est le nombre de démarches de PLU et PLUi prenant en compte les actions du Plan de Mobilité Rurale portant sur diverses actions dont la prise en compte de la marche et du vélo.

## Le Plan de Mobilité Employeur (PDME) et ses déclinaisons

L'un des objectifs du plan de mobilité est d'inciter les entreprises, administrations et établissements scolaires à établir un PDME. Elaborés au sein de l'entreprise, les PDME visent à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles. Plusieurs entreprises sur un même site peuvent s'unir au sein d'un Plan de mobilité inter-entreprises (PMIE).

La loi d'orientation des mobilités met en évidence le rôle essentiel des AOM pour soutenir le développement des PDME.

### Exemple ■ Le PDME du CEA de Grenoble

Le PDME du Commissariat à l'énergie Atomique (CEA) de Grenoble, où travaillent 4 500 personnes, montre un projet ambitieux de réduction de moitié des déplacements en voiture sur le site\*. Pour cela, le premier plan de mesures de 2003 décide la création de nouveaux espaces piétonniers ainsi que l'extension de cheminements piétonniers couverts assurant la liaison entre les différents pôles du site. L'évolution des parts modales des salariés est éloquent : de 2003 à 2008, les déplacements piétons ont augmenté de 55 % et la part des autosolistes a été réduite de 18 % d'après les mesures effectuées aux entrées du site.

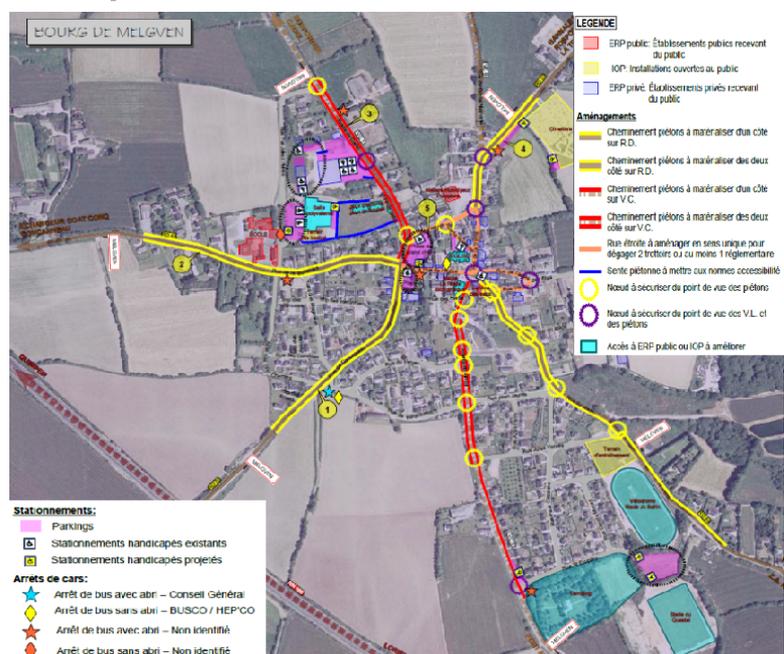
\* Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Le Plan de déplacements inter-entreprises, un outil de management de la mobilité sur les zones d'activités, 2009.

## Le Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

Rendre accessible l'espace public aux personnes à mobilité réduite en réalisant des aménagements plus lisibles et confortables améliore la mobilité de tous, et ce d'autant plus que chacun peut temporairement connaître des difficultés à se déplacer (blessure musculaire, port de bagages, accompagnement d'enfants en bas âge...). La réalisation des Plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) est obligatoire pour les communes et les intercommunalités de plus de 1 000 habitants. Ce document prend en compte la totalité de la chaîne de déplacement en se fondant sur les itinéraires empruntés et les lieux générateurs de déplacements piétons. Cette approche exhaustive permet de prendre en compte l'ensemble des situations de handicap et de mobilité réduite sur les cheminements et les espaces publics, et pour la collectivité de disposer d'un état de l'accessibilité afin de lister les points de non conformité avec la loi, les préconisations, les coûts des travaux etc. La révision du PLU constitue l'opportunité pour prendre en compte les éléments liés à l'accessibilité.

### Exemple ■ Le PAVE de Melgven (Finistère)

Il s'appuie sur un schéma directeur des cheminements piétons qui synthétise les aménagements à réaliser au titre de l'accessibilité sur les cheminements piétons, en tenant compte de la sécurité routière, des accès aux établissements recevant du public publics et privés et aux arrêts de bus etc.



Source : Extrait du schéma directeur des cheminements piétons de Melgven.

## Série de fiches « Favoriser la marche »

- Fiche n° 01** Plan piéton - La Chapelle-Glain
- Fiche n° 02** Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public - Recommandations d'aménagement
- Fiche n° 03** Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville
- Fiche n° 04** Les sentiers pédestres balisés en ville : L'exemple de Mulhouse Alsace Agglomération
- Fiche n° 05** **La prise en compte de la marche dans les documents de planification**
- Fiche n° 06** Les outils fonciers pour rétablir les continuités piétonnes

### + Pour aller plus loin ●●●

- Ademe, *Réaliser un Plan de déplacements entreprises - Guide à destination des chefs de projet*, 2004. À télécharger sur le site <http://www.ademe.fr/mediatheque>
- Banoun Sylvie et Toulouse Pierre, *Développer la marche et l'usage du vélo au service de la transition écologique*, 2016.
- Cerema, *Analyse de 10 SCoT "Grenelle"* (7 fiches thématiques), 2015.
- Cerema, *Promouvoir les modes actifs dans les Plans de déplacements urbains*, 2016.
- Cerema, Dossier « *PLU et déplacements* » - fiches Modes actifs, 2015
- Cerema, *Le plan de mobilité rurale*, juin 2016
- Certu, *Les plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics, analyse et retours d'expérience*, 2011.
- Certu, *La mise en œuvre d'un SCoT* (5 fiches thématiques), 2012.
- CGEDD, *Quelles évolutions pour les ScoTs ?*, 2017.
- CGEDD, *Urbanisme et mobilité*, 2015.
- Desjardins Xavier, Leroux Bertrand, *Les schémas de cohérence territoriale : des recettes du développement durable au bricolage territorial* », Flux 2007/3 (n° 69), p. 6-20.
- DREAL Nord-Pas-de-Calais-Picardie, *Aide à la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification d'urbanisme et des transports*, 2016.

#### Maquettage

Cerema Territoires et ville  
Service édition

### ✎ Contributeurs ●●●

#### Impression

Jouve-Print  
Mayenne

**Rédacteur :** Carine Flahaut et Sylvain Mitchell (Cerema)

**Recteurs :** Thomas Durlin et Sarah Olei (Cerema), Gildas Bourven (Rennes métropole).

**Groupe de travail du Cerema :** Cédric Boussuge, Benoît Hiron, Flavien Lopez, André Isler, Carine Flahaut, Sébastien Trejbal, Mathieu Rabaud, Dan Magnan-Cesaretti, Marc Lanfranchi, et Jérôme Cassagnes.

#### Illustration couverture

Cerema

### ✉ Contact ●●●

[Carine.flahaut@cerema.fr](mailto:Carine.flahaut@cerema.fr)

[cedric.boussuge@cerema.fr](mailto:cedric.boussuge@cerema.fr)

#### Date de publication

Juillet 2020  
ISSN : 2417-9701  
2020/18

Commander ou télécharger nos ouvrages sur  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

#### La collection « Connaissances » du Cerema

© 2020 - Cerema  
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema.

Cette collection présente l'état des connaissances à un moment donné et délivre de l'information sur un sujet, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité. Elle offre une mise à jour des savoirs et pratiques professionnelles incluant de nouvelles approches techniques ou méthodologiques. Elle s'adresse à des professionnels souhaitant maintenir et approfondir leurs connaissances sur des domaines techniques en évolution constante. Les éléments présentés peuvent être considérés comme des préconisations, sans avoir le statut de références validées.

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment