

## La loi d'orientation des mobilités

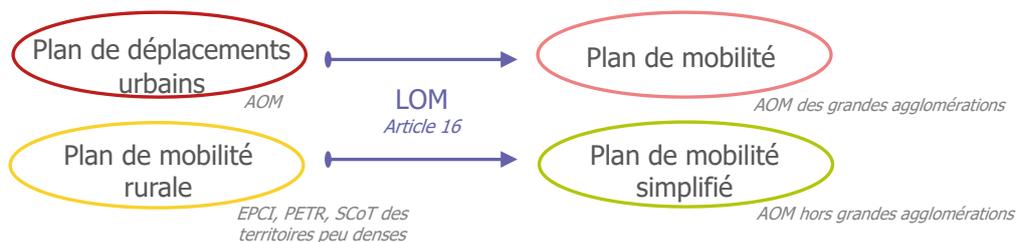
### Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité ?

*Cette fiche présente les principales dispositions de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) ayant une incidence sur la planification de la mobilité.*

La LOM demande aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de « contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain ». Elle leur assigne certaines missions générales : « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » en associant l'ensemble des acteurs concernés (art. L1231-1-1 du Code des transports). Afin d'atteindre ce but, la LOM propose aux AOM deux outils de planification :

- le plan de mobilité (PDM), ex-plan de déplacements urbains, qui vise les AOM situées dans les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- le plan de mobilité simplifié (PDMS), à destination des autres AOM.

Après avoir récapitulé les évolutions de la gouvernance impactant la planification de la mobilité, cette fiche fait le point sur ces deux outils. Pour chacun, elle rappelle les éléments de contenu de la LOM, les met en regard de la situation pré-existante puis en identifie les enjeux principaux.



Un dispositif structuré selon deux niveaux et couvrant désormais tous les territoires

# La LOM renforce la gouvernance de la mobilité : quels effets sur la planification de la mobilité ?

Le titre II de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) porte plusieurs évolutions fortes visant à l'amélioration de la gouvernance de la mobilité<sup>1</sup>. Quelques-unes ont des répercussions directes sur la planification de la mobilité, notamment en modifiant le portage des démarches et en renforçant la coopération.

## À l'échelle locale, des AOM confortées et généralisées

La compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) évolue. Cette compétence est non sécable, c'est-à-dire qu'elle est prise dans sa totalité. Elle peut toutefois s'exercer de manière sélective pour apporter la réponse en matière de services de mobilité la plus adaptée aux besoins du territoire, en organisant ces services, en y contribuant ou en les offrant directement. La palette de services à planifier et les positionnements possibles de l'AOM par rapport à ces services s'élargissent donc.

Pour permettre la couverture totale du territoire national par des AOM, la LOM dispose que deux types d'acteurs puissent prendre la compétence d'organisation de la mobilité dans les territoires non couverts avant la loi :

- la communauté de communes (ou une structure supra-communautaire de type syndicat à laquelle elle aura transféré sa compétence),
- la région, par substitution, lorsque la communauté de communes aura choisi de ne pas prendre la compétence d'organisation de la mobilité.

Davantage d'acteurs locaux devraient être en capacité et en demande d'une structuration de leur politique de mobilité par une approche de planification.

La LOM crée le comité des partenaires composé notamment des représentants des employeurs et d'associations d'usagers ou d'habitants du territoire. Ce comité doit être consulté avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et de l'information. Le comité des partenaires sera un outil de concertation mobilisable lors de l'élaboration d'un plan de mobilité, simplifié ou non. Il devra être consulté avant l'adoption du plan.

## À l'échelle régionale, le rôle de chef de file de la région est conforté et la coordination entre AOM renforcée

La LOM élargit la compétence des régions à l'organisation de tous les services de mobilité, dont les mobilités actives et partagées, au-delà de leurs compétences interurbaines routières et ferroviaires. Les conditions de délégation d'une attribution de la région et de tout ou partie d'un de ses services à un acteur local sont facilitées. Le plan de mobilité devra être élaboré en tenant compte de cette coordination stratégique et opérationnelle entre l'AOM locale et la région.

La LOM crée les bassins de mobilité. La région les définit en associant les AOM, les syndicats mixtes de coopération (de type SRU) et les départements. Tout EPCI sera ainsi intégré dans un unique bassin (sauf cas exceptionnel). Un contrat opérationnel de mobilité, élaboré à l'échelle du bassin, renforce la coopération entre les AOM, notamment en matière d'intermodalité, des pôles d'échanges multimodaux et de la gestion des situations dégradées. Le plan de mobilité pourra alimenter et intégrer cette coopération renforcée avec les AOM voisines.

### Quand s'appliquent les différentes dispositions de la LOM relatives à la planification des déplacements ?

Les dispositions relatives à la planification des déplacements (article 16 de la LOM) entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021, à l'exception de certaines en vigueur dès la promulgation de la loi : la suppression du plan de mobilité rurale, la création du plan de mobilité simplifié, l'exemption des communautés de communes et de la région à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, la procédure de modification simplifiée d'un plan de mobilité.

Les plans de mobilité et plans en tenant lieu approuvés avant fin 2020 intégreront les nouvelles dispositions lors de leur prochaine révision ou évaluation.

1 La fiche « La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de gouvernance et de coopération ? » (Cerema, 2020) en présente les points saillants.

# Planifier la mobilité dans les grandes agglomérations : le plan de mobilité (PDM)

## La situation pré-LOM : le PDU, un outil historique et ambitieux mais perfectible

Après sa création en 1982<sup>2</sup>, le plan de déplacements urbains (PDU) a acquis en 1996 son caractère obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants<sup>3</sup>. Il a depuis progressivement intégré de nouvelles préoccupations sociétales : lien entre urbanisme et mobilité, prise en compte des personnes à mobilité réduite, enjeux environnementaux locaux et globaux, concertation publique... Le PDU est ainsi devenu un outil de planification de plus en plus ambitieux dans ses objectifs et exigeant quant à son élaboration en réponse aux enjeux de mobilité et d'accessibilité des grandes agglomérations.

Certaines marges d'amélioration apparaissent toutefois :

- certaines AOM de taille limitée sont obligées d'élaborer un PDU mais disposent rarement des capacités techniques et financières pour élaborer et mettre en œuvre un plan ;
- le PDU fait rarement l'objet d'une concertation au-delà du ressort territorial ;
- le temps d'élaboration du plan est nécessairement long, en moyenne de deux à trois ans. Cela limite les possibilités d'adaptation de son plan d'actions et la réactivité de l'AOM face à d'autres acteurs, notamment les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement (le plus souvent les communes) ;
- certains volets thématiques sont perfectibles, notamment concernant les mobilités actives, la logistique urbaine ou encore la dimension climat, air et énergie.

## Ce que prévoit la LOM : quelques évolutions du cadre et du contenu

Le plan de déplacements urbains devient le « plan de mobilité » (PDM) pour mettre en cohérence cette dénomination avec celle de l'autorité organisatrice de la mobilité<sup>4</sup>.

### *Plusieurs évolutions en matière de portage du PDM*

La Région, lorsqu'elle est AOM locale, peut choisir d'élaborer un PDM<sup>5</sup>. Elle en définit le périmètre à l'échelle d'une ou plusieurs communautés de communes sur lesquelles elle est AOM locale et appartenant à un même bassin de mobilité.

Le caractère obligatoire du PDM n'évolue pas : les AOM dont le ressort territorial est totalement ou partiellement situé dans une agglomération (au sens de l'Insee) de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un PDM. Toutefois, les communautés de communes AOM et les régions en tant qu'AOM locales ne sont plus soumises à cette obligation. Un délai de deux ans pour élaborer un plan est introduit pour les AOM créées après la LOM et soumises à l'obligation d'élaborer un PDM.

En Île-de-France, la déclinaison du plan de mobilité d'Île-de-France par des plans locaux de mobilité portés par des EPCI ou des syndicats mixtes devient obligatoire, sauf pour les communautés de communes.

### *La concertation du PDM renforcée*

Les gestionnaires d'infrastructures de transport deviennent personnes publiques associées à l'élaboration du plan, entérinant ainsi une pratique déjà répandue.

Le plan doit également être soumis pour avis aux AOM limitrophes afin d'améliorer la collaboration au-delà du ressort territorial. Ceci s'inscrit dans la même logique que la création du bassin de mobilité et du contrat opérationnel de mobilité.

2 Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 sur l'organisation des transports intérieur, dite LOTI.

3 Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite LAURE. Sur les AOM soumises à cette obligation, voir <https://www.cerema.fr/faq-politique-mobilite>, rubrique « Planification des déplacements ».

4 Appelée « autorité organisatrice de transport urbain » avant la loi MAPTAM du 27 janvier 2014, de même que le « périmètre de transport urbain » est devenu « ressort territorial ».

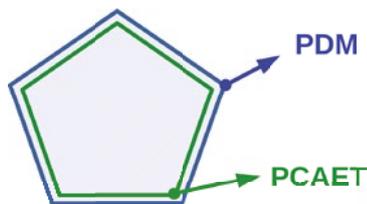
5 De même que l'AOM et le syndicat de SCoT, qui pouvaient déjà élaborer un PDU.

PDM et contrat opérationnel de mobilité sont toutefois deux documents dont les périmètres, cadres, objectifs et natures sont différents: document de planification pour le PDM, associant diagnostic, stratégie et plan d'actions, et document contractuel multi-acteurs pour l'autre.

**Une nouvelle relation juridique pour mieux intégrer la dimension climat, air et énergie**

La LOM réaffirme le rôle du PDM dans l'atteinte des objectifs de réduction de gaz à effets de serre, et la contribution des PDM aux engagements de la France en matière de lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, de préservation de la biodiversité et du climat.

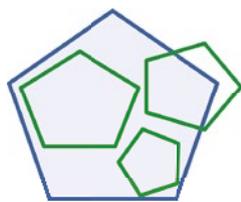
Dans cet esprit, la loi crée une relation entre le PDM et le plan climat, air, énergie territorial (PCAET), un outil largement connu et pratiqué<sup>6</sup>. Le PDM doit ainsi être compatible avec le PCAET ou prendre en compte les PCAET s'il y en a plusieurs dans le périmètre du PDM.



**Un unique PCAET dans le périmètre du PDM**  
Typiquement : un EPCI AOM (avec des périmètres PDM et PCAET identiques)

→ Le PDM doit être compatible avec le PCAET.

« Être compatible » = ne pas contrarier

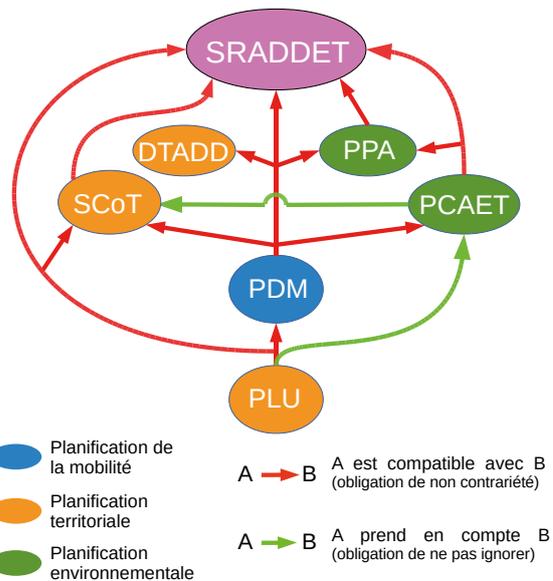


**Plusieurs PCAET dans le périmètre du PDM**  
Typiquement : un syndicat AOM

→ Le PDM doit prendre en compte les PCAET.

« Prendre en compte » = ne pas ignorer

La nouvelle relation juridique entre le PDM et le PCAET



● Planification de la mobilité  
● 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)

Un dispositif complexe de relations juridiques qui traduit les différents objectifs assignés au PDM

**Trois thématiques mises en avant: modes actifs, logistique et mobilité électrique**

La LOM crée l'obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables au sein du PDM. Ce volet contribue au développement des modes actifs et associe notamment les approches par les infrastructures (stationnement, pôles d'échange multimodaux, entrées de ville) et par l'information aux usagers.

Dans le domaine de la logistique, le PDM est enrichi d'un schéma volontaire de desserte fluviale ou ferroviaire afin de préserver les infrastructures et garantir la capacité future à agir et à développer l'intermodalité. Cela s'accompagne de mesures:

- au niveau régional: le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) doit désormais explicitement fixer des objectifs concernant la logistique et le développement des transports de marchandises<sup>7</sup>;
- au niveau local: le règlement du plan local d'urbanisme peut définir des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire, associés à des prescriptions adaptées. Il peut imposer la réalisation d'aires de livraisons pour tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction<sup>8</sup>.

6 Le PCAET est obligatoire pour les EPCI de plus de 20 000 habitants.

7 Cela s'applique à compter du prochain renouvellement général des conseils régionaux, sauf en cas de délibération pour maintenir le schéma (cf. article L4251-10 du Code général des collectivités territoriales). Les objectifs et les règles du SRADDET s'imposent aux plans de mobilités à compter du 1er janvier 2021 (article L4251-3 du même code).

8 Cf. respectivement les articles L151-16 et L151-33-1 du Code de l'urbanisme.

En matière de mobilité électrique, le PDM peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables (SDIRVE<sup>9</sup>) lorsque les communes ont transféré à l'AOM la compétence correspondante. Ceci doit permettre de garantir que le développement d'une offre de recharge contribue effectivement à une politique de mobilité globalement vertueuse et durable.

### **Plus de réactivité pour les mesures relatives à la circulation et au stationnement**

La LOM donne à l'AOM la possibilité de modifier le plan d'actions du PDM sans avoir à mettre à jour la totalité du plan, afin de le rendre plus réactif par rapport aux pratiques de mobilité. Cette modification est permise sur les dispositions relatives à la circulation, à l'usage partagé de la voirie et au stationnement<sup>10</sup>. Elle doit rester dans le cadre stratégique global du plan et fait l'objet d'une procédure simplifiée de concertation et de participation du public.

## **Des évolutions qui visent à renforcer la portée du PDM et la transversalité entre les politiques publiques**

Les évolutions introduites par la LOM s'inscrivent dans la logique d'une montée en puissance continue du plan de mobilité depuis plus de vingt ans.

Les enjeux de cohérence entre politiques publiques locales sont réaffirmés. Outre la dimension climat, air et énergie déjà mentionnée, le PDM doit contribuer à la lutte contre l'étalement urbain. Ceci nécessite la réelle mise en cohérence de la politique de mobilité avec celle de l'urbanisme local, déclinée par le plan local d'urbanisme (PLU). C'est notamment ce que doit permettre l'élaboration d'un PLU intercommunal tenant lieu de PDM. La contribution de la politique de mobilité en matière de cohésion sociale et territoriale est également explicitée avec un objectif d'amélioration de l'accès aux services de mobilité pour les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des territoires moins denses ou ruraux. Ces derniers sont de plus en plus nombreux dans les ressorts territoriaux qui s'élargissent régulièrement.

Les grandes AOM locales, pour la plupart déjà largement rodées à l'exercice de planification de la mobilité, doivent poursuivre leur montée en capacité et développer leur transversalité en poussant plus loin leur décloisonnement interne. Pour ce faire, elles doivent associer les partenaires locaux et s'inscrire dans la logique de collaboration inter-AOM.

# **Planifier la mobilité dans les villes moyennes et les territoires peu denses: le plan de mobilité simplifié (PDMS)**

## **La situation pré-LOM: hors des grandes agglomérations, une diversité de démarches de planification des déplacements**

Le PDU a été conçu en réponse aux enjeux de mobilité des AOM des grandes agglomérations, de manière adaptée à leurs moyens techniques et financiers ainsi qu'aux solutions de mobilité à leur

disposition. Les AOM de taille moyenne ou situées dans un territoire peu dense ont aussi une réelle appétence pour les démarches de planification de la mobilité. L'observation des pratiques<sup>11</sup> montre ainsi que les démarches volontaires, de type PDU (ou PLUi en tenant lieu) ou sous une forme non normée (politique globale de déplacement, schéma de mobilité...) sont plus nombreuses que les PDU obligatoires. L'outil du PDU s'avère toutefois souvent trop complexe et lourd pour ces AOM.

9 Cf. article L334-7 du Code de l'énergie.

10 En dehors de celles concernant les résidents et celles portant sur les seuils de places de stationnement à intégrer par les plans locaux d'urbanisme, pour une raison de cohérence entre PDM et PLU.

11 Voir notamment l'observatoire annuel des démarches de planification de la mobilité: [www.cerema.fr/fr/actualites/dossier-bases-donnees-autorites-organisatrices-mobilite](http://www.cerema.fr/fr/actualites/dossier-bases-donnees-autorites-organisatrices-mobilite)

Suite à ce constat, le plan de mobilité rurale a été créé en 2015<sup>12</sup> pour les territoires peu denses avec un cadre thématique et un processus d'élaboration très légers. De 2015 à 2019, une trentaine de démarches portées par des AOM, des EPCI ou des pôles d'équilibre territorial et rural (PETR) ont été recensées. Par ailleurs, la feuille de route pour une transition écologique de 2015 amorce le concept de PDU simplifié mais sans lui donner d'existence juridique. Ce plan devait constituer un cadre de planification dans l'esprit du PDU, mais plus léger et adaptable aux villes moyennes.

## Ce que prévoit la LOM: le PDMS, l'alternative unique au PDM pour les villes moyennes et les territoires ruraux

### La cible: les AOM en dehors des grandes agglomérations

En réponse à cette situation, la LOM a abrogé le plan de mobilité rurale et créé le plan de mobilité simplifié (PDMS). Ce plan volontaire s'adresse aux AOM non soumises à l'obligation d'élaborer un PDM. Il vise ainsi les AOM de territoires peu denses, à l'instar du plan de mobilité rurale, et celles de villes moyennes en dehors des grandes agglomérations.

### Le cadre et le contenu du plan: souplesse et adaptation aux besoins du territoire

Le cadre et le contenu du PDMS sont inspirés de ceux du plan de mobilité rurale. La LOM les définit brièvement pour garantir une grande souplesse dans son élaboration et sa mise en œuvre.

Le PDMS peut être élaboré par une AOM sur son ressort territorial, par la région lorsqu'elle a la compétence d'AOM locale, ainsi que par un EPCI ou un syndicat mixte de SCoT, sous réserve d'obtenir l'accord des AOM du périmètre et de couvrir totalement leurs ressorts territoriaux<sup>13</sup>.

Le PDMS détermine les principes de l'organisation des mobilités. Il porte sur la mobilité des personnes et des marchandises et poursuit l'objectif global de la mise en œuvre du droit à la mobilité. Le PDMS doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire, des besoins de la population et des acteurs économiques, en s'appuyant notamment sur leurs plans de mobilité employeurs.

### Un plan sans effet juridique qui privilégie la concertation

Le PDMS est défini dans le Code des transports, mais il n'a pas de relations juridiques avec d'autres documents. Il n'a donc ni effet juridique ni caractère d'opposabilité, au contraire du PDM opposable aux PLU(i) et aux décisions des autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement. C'est donc par la concertation qu'il peut exercer ses effets sur d'autres politiques ou mesures.

Le processus légal de concertation prévoit deux groupes d'acteurs: ceux auxquels le plan doit être soumis pour avis et ceux consultés à leur demande. Comparativement au plan de mobilité rurale, certains acteurs ont été intégrés pour mieux prendre en compte certaines thématiques (mobilité électrique, interface avec les collectivités voisines) ou certaines catégories de population (personnes handicapées ou à mobilité réduite).

Le plan est également soumis à une procédure de participation du public<sup>14</sup>, plus légère que l'enquête publique du PDM mais susceptible de stimuler le processus de concertation citoyenne.

Plan de mobilité simplifié (PDMS)		
Cadre	Statut juridique	Créé par la LOM, art. L1214-36-1 du code des transports
	Territoires ciblés	Territoires ruraux et villes moyennes
Portage	Qui l'élabore ?	Les AOM, la région en tant qu'AOM locale, les syndicats de SCoT
	Sur quel périmètre ?	Le ressort territorial de l'AOM dans sa totalité, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes
Contenu	Nature et objectifs	La définition des principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et des marchandises, poursuivant les objectifs de : - Prise en compte de la diversité des composantes du territoire et des besoins de la population - Amélioration de la mise en œuvre du droit à la mobilité - Prise en compte des plans de mobilité employeurs
Concertation et participation	Soumissions pour avis	- Conseil régional - Conseils départementaux concernés - AOM concernées - Conseils municipaux - AOM limitrophes - Comité de massif, si commune(s) de montagne
	Consultations à la demande	- Représentants des professions et des usagers des transports - Gestionnaires de voirie - Chambres consulaires - Associations agréées de protection de l'environnement - Associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite - Autorités compétences en matière d'infrastructures de charge pour véhicules électriques, gaz ou hydrogène
	Participation du public	Procédure de participation du public définie par le II de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement
Cadre juridique	Évaluation	Pas d'évaluation environnementale requise ni d'évaluation a posteriori
	Effets juridiques	Une existence juridique, mais sans inscription juridique ni effet juridique

12 Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dite loi TECV.

13 Un PETR ne peut donc pas élaborer un PDMS au seul titre de son statut de PETR, au contraire du précédent plan de mobilité rurale. Mais il peut le faire en se faisant transférer la compétence d'AOM ou celle de SCoT.

14 Définie par le II de l'article L123-19-1 du Code de l'environnement.

## Une démarche souple et fédératrice pour doter les territoires d'une stratégie concertée en matière de mobilité

La création du PDMS clarifie le panorama des outils de planification et leurs domaines de pertinence : le PDM pour les AOM des grandes agglomérations ou pour les agglomérations plus petites, volontaires et souhaitant se doter d'un document opposable, et le PDMS pour les autres AOM volontaires.

### *Un outil de référence peu contraignant*

L'enjeu principal pour les acteurs locaux est désormais de s'approprier le concept du PDMS. Son cadre souple leur laisse une latitude importante pour l'adapter aux besoins, aux enjeux, aux moyens et aux actions de leur territoire. Le PDMS a ainsi vocation à remplacer progressivement les démarches de planification volontaires mais non cadrées que certaines AOM élaborent, faute de pouvoir répondre aux exigences du PDU. Par rapport à ces démarches, l'outil du PDMS apporte de la visibilité avec finalement peu de contraintes supplémentaires : le contenu du plan est largement ouvert et les modalités de concertation et de participation du public relèvent de bonnes pratiques désormais répandues.

### *Une « brique mobilité » à disposition des autres politiques publiques*

Avec le PDMS, la démarche de planification peut être vue non comme une contrainte mais comme l'opportunité de construire collectivement une stratégie pour la mobilité associée à une feuille de route. Plus qu'un simple outil thématique, le PDMS constitue la « brique mobilité » de référence directement mobilisable dans le cadre d'autres politiques publiques locales et de leurs démarches associées : PLU(i), PCAET ou SCoT. Disposer d'un PDMS facilite donc ces démarches, permet de mutualiser certains coûts et améliore la cohérence des différentes politiques, même en l'absence d'effet juridique du PDMS. Ce plan est également un atout pour développer des outils de contractualisation, répondre à des appels à projet, innover et expérimenter des services, ainsi qu'apporter rapidement des réponses déployables à court et moyen termes à des situations imprévues (crise sanitaire par exemple).

### *Un plan dans la continuité de la prise de compétence mobilité*

La réflexion sur l'opportunité de l'élaboration d'un PDMS apparaît comme une étape importante qui fait logiquement suite à la prise de compétence mobilité par les communautés de communes. Elle permet notamment de fédérer les acteurs locaux autour de l'élaboration d'une stratégie de mobilité concertée et basée sur les besoins et les ressources du territoire.

## La LOM en cohérence avec les orientations européennes en matière de planification des déplacements

Le cadre européen de planification des déplacements est porté par le concept de plan de mobilité urbaine durable (sustainable urban mobility plan ou SUMP), défini dans un guide méthodologique mis à jour en 2019.

Ce concept repose sur huit grands principes et un processus d'élaboration susceptible de faire l'objet d'adaptations. L'un de ses points saillants est la nécessité de travailler à une échelle géographique adaptée. La LOM apporte une réponse appropriée en promouvant le portage d'une politique de mobilité à minima à l'échelle intercommunale et la coordination entre AOM.

Le PDMS innove quant à lui en généralisant les outils de la planification de la mobilité au-delà des seules grandes agglomérations dans le respect des principes essentiels de la construction d'une politique de mobilité durable. Cela s'inscrit tout à fait dans l'esprit du plan de mobilité européen, qui entame lui aussi son ouverture vers les villes moyennes et les territoires ruraux.

## Sur le même thème

- Fiche n° 38** La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité ?
- Fiche n° 39** La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de gouvernance et de coopération ?

### + Pour aller plus loin ●●●

- Foire aux questions Politiques de mobilité, Cerema
- Les communautés de communes et la compétence d'organisation de la mobilité - Mode d'emploi, Cerema-MTE, 2020.
- La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité, Cerema, 2020.
- Méthodologie européenne du SUMP, Eltis. [www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines](http://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines)
- Foire aux questions LOM, France Mobilités
- Loi d'orientation des mobilités, décryptage des principales dispositions, Gart, 2020

#### Maquettage

Cerema Territoires et ville  
Service édition

### ✎ Contributeurs ●●●

**Rédacteur :** Thomas Durlin (Cerema).

L'ensemble des relecteurs sont remerciés : Odile Begorre-Maire (PETR du Pays Lunévillois), Romain Cipolla (GART), Yohan Planche (MTE/DGITM), Michaël Restier (Association Nationale des Pays et PETR), Aurélie Tibaut (Communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup), Laëtitia Boithias, Gêrôme Charrier, Barbara Christian, Bertrand Dêpigny, David Dubois, Thierry Gouin, Frédéric Lescommères, Emmanuel Perrin, Julien Philipot, Nathalie Pitaval, Benjamin Saubion, Alexandre Strauss (Cerema).

#### Impression

Jouve-Print  
Mayenne

#### Illustrations Cerema

### ✉ Contact ●●●

DD.DTECTV@cerema.fr

#### Date de publication

Septembre 2020  
ISSN : 2417-9701  
2020/28

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