Le PDM, c'est quoi ?

Si les transports s'adaptent en permanence aux besoins, les services et les infrastructures liés aux déplacements sont étudiés et planifiés des années à l'avance en cohérence avec d'autres plans. D'où la nécessité pour la CASA d'anticiper sans cesse les besoins en déplacements de demain avec l'ensemble des acteurs de la mobilité.

Qu'est-ce qu'un PDM ?

Un PDM définit une stratégie globale et une feuille de route pour l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises.
Il fixe les orientations politiques de planification des déplacements sur le ressort territorial de l'agglomération.
Par son Plan de Mobilité, la CASA décline une stratégie visant à diminuer le trafic automobile, à développer les transports en commun, la marche à pieds et le vélo, le covoiturage et les modes de livraison les moins polluants. La priorité transversale sera donnée à l'accompagnement au changement de comportement indispensable à la réduction de la place de la voiture individuelle dans notre vie quotidienne.

Rappel du code des transports :
"Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité"

A quoi doit-il répondre ?

À quoi doit-il répondre ?

Le code des transports prévoit que le PDM réponde à :

- **L'équilibre durable** entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé, en tenant compte de l'étalement urbain ;
- Le renforcement de la **cohésion sociale et urbaine**, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux ;
- L'amélioration de la **sécurité** de tous les déplacements, en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;
- La **diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur** ;
- Le développement des **transports collectifs** et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les **moins polluants** ;
- L'amélioration de l'usage du réseau principal **de voirie** dans l'agglomération ;
- L'organisation du **stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale est réglementée, la politique de tarification, la localisation de parc de rabattement … ;
- L'organisation des conditions d'**approvisionnement** de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
- L'amélioration **du transport des personnels** des entreprises, des collectivités publiques, des élèves et des personnels des établissements scolaires ;
- L'organisation d'une **tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements ;
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de **véhicules électriques ou hybrides** rechargeables.