

AU SOMMAIRE

LA LOM, UNE REFONTE DES POLITIQUES DE TRANSPORT	3
ZOOM SUR LES RÉPERCUSSIONS DE LA LOM POUR CHAQUE ACTEUR DU SUD LOIRE	10

OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS

| Enjeux de la mobilité en Sud Loire : les opportunités permises par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) |



Qui n'a pas entendu parler de la « LOM », ces dernières années ? Derrière cet acronyme, se trouve une loi d'orientation, largement débattue, appelée à faire évoluer en profondeur les cadres des politiques publiques en matière de déplacements et de transports, à tous les niveaux institutionnels. Elle marque également un recentrage de l'Etat sur « les mobilités du quotidien » et la désaturation des grands nœuds de transport, après plusieurs décennies davantage orientées sur les grandes infrastructures nationales linéaires (autoroutes, lignes à grande vitesse, liaisons d'aménagement du territoire...)

C'est ainsi que la LOM va provoquer, dans les prochains mois et années, de nouvelles échelles et modalités d'action publique en matière de mobilité multimodale, partout en France.

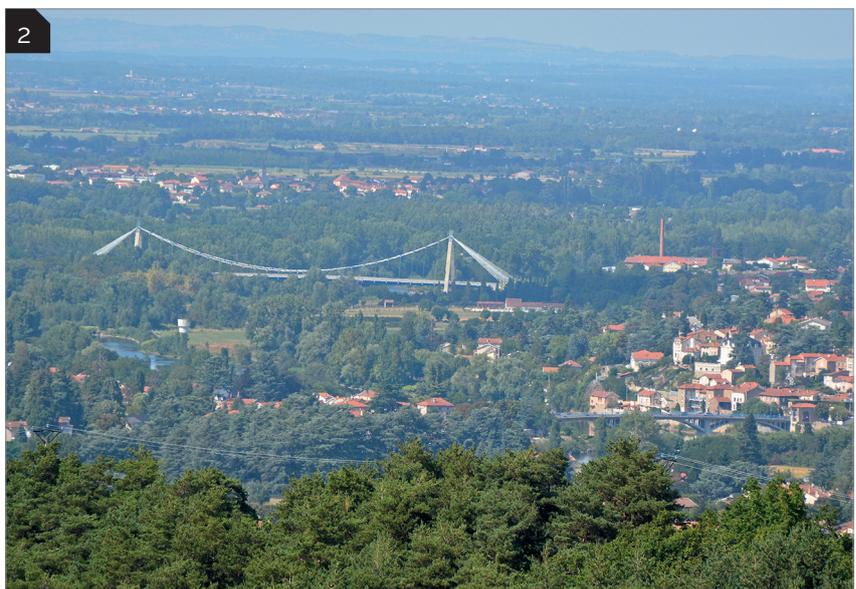
Quels sont les points-clefs de la loi à retenir ? Quelles en sont les implications territoriales ? Des choix et des impulsions nouvelles vont devoir être enclenchés, à l'échelle de la Loire, de la diversité de ses intercommunalités, mais aussi vis-à-vis des coopérations existantes, notamment au sein de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne... et pourquoi pas avec nos voisins ailligériens.

L'analyse proposée par l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise se propose de faire le point sur ce sujet d'actualité, qui va déterminer les politiques de mobilité pour plusieurs décennies...

En vigueur depuis le 24 décembre 2019 la Loi d'Orientation des Mobilités, dite LOM, a pour objet la refonte (partielle) de la politique territoriale relative aux mobilités, faisant suite à la loi « LOTI » de 1982. Largement axée autour de la prise en compte des questions environnementales et des mobilités du quotidien, elle poursuit 4 objectifs :

- Réduire la dépendance à l'automobile en proposant des alternatives à la voiture individuelle ;
- Développer et accélérer la mise en place de nouvelles solutions de mobilités ;
- Diminuer les impacts environnementaux des déplacements ;
- Investir davantage dans les infrastructures répondant aux déplacements du quotidien.

La loi liste en partie des objectifs nationaux tels que la réduction à horizon 2030 de 37.5% des émissions de gaz à effet de serre et la neutralité carbone à horizon 2050 ; objectifs auxquels les territoires locaux doivent participer sans que les textes ne leur imposent précisément d'objectifs chiffrés à court terme. La loi insiste largement sur la valorisation des « MAAS » (mobility as a service), les services numériques multimodaux. De la même manière, les autorités organisatrices de mobilité ont vocation à intervenir sur la question de la mobilité solidaire. Ces objectifs chiffrés peuvent être traduits par l'une des composantes de la nouvelle compétence mobilité.



2. Photo : Vue sur la plaine du forez -
©epures

LA LOM, UNE REFONTE

| des politiques de transport |



DE NOUVEAUX PRINCIPES DE GOUVERNANCE

La couverture intégrale du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité

L'une des principales mesures de la LOM est d'atteindre une couverture intégrale du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Pour cela elle incite les Communautés de communes à devenir AOM, et sinon désigne les Régions comme AOM par défaut. Toutes les AOM préexistantes à la LOM restent bien évidemment compétentes (Métropoles, Communautés urbaines et d'agglomération...)

En résumé, l'autorité organisatrice de mobilité peut donc être :

- Une intercommunalité : les Communautés de communes, auparavant exemptées de la compétence « mobilités », peuvent ainsi acquérir le même rôle que les EPCI de plus grande taille
- La Région, cheffe de file en la matière, qui devra lorsque cela est nécessaire coordonner les différentes AOM de son territoire.
- Un Syndicat Mixte auquel ses EPCI membres ont transféré leur compétence.

Les AOM ont jusqu'au 1^{er} juillet 2021 pour organiser leurs nouvelles prérogatives.

La redéfinition et l'extension « à la carte » de la compétence mobilité

La LOM redéfinit la compétence mobilité en en élargissant les contours, et en la rendant plus flexible. En plus des compétences « traditionnelles » relatives aux :

- Services réguliers de transport public de personnes ;
 - Services à la demande de transport public de personnes ;
 - Services de transport scolaire ;
- les AOM ont désormais la possibilité d'intervenir sur quatre champs, nouveaux ou renforcés :
- Mobilités actives (marche à pied, vélo...);
 - Usages partagés de la voiture (auto partage, covoiturage...);
 - Mobilité solidaire (accompagnement individualisé des personnes vulnérables et demandeurs d'emplois, aides financières, conseils...);
 - Transport de marchandises (en cas de carence de l'offre privée).

Aucune de ces compétences n'est obligatoire. Chaque AOM décide des compétences qu'elle veut exercer.

1. Photo : TIL, Châteaucreux, Saint-Etienne - ©epures

Les bassins de mobilité : une meilleure coordination des politiques de mobilité

La Région est confortée dans son rôle de chef de file de la mobilité et voit sa mission de coordination des politiques de mobilité réaffirmée. Cette mise en cohérence des actions des différentes AOM de son territoire se fera à l'échelle de bassins de mobilité. Ces bassins ont pour but de définir la meilleure échelle d'intervention pour une politique de mobilité efficace, correspondant au vécu des usagers dans leur mobilité quotidienne, au-delà des périmètres administratifs.

Ils seront définis par la Région, en concertation avec les AOM, les Syndicats mixtes de coordination et les Départements.

Ces bassins visent à coordonner l'action de l'ensemble des AOM les composant afin de favoriser l'intermodalité, via la mise en cohérence des horaires et des tarifications, l'aménagement des pôles d'échanges, et la continuité des itinéraires cyclables. Cette coordination se matérialisera par la signature d'un contrat opérationnel de mobilité.

Pour chacun des bassins de mobilité en effet, un contrat opérationnel de mobilité sera signé entre la Région, les AOM, les Syndicats mixtes de coordination, les Départements, et les gestionnaires de gares ou de pôles d'échange multimodaux, afin d'assurer la coordination des actions. La durée de ce contrat est fixée librement par les parties. La loi impose un simple examen de ce dernier à mi-parcours.



2. Photo : Arrêt de bus au pôle d'échange, Bellevue, Saint-Etienne - ©epures /

3. Photo : Un véhicule de la ligne C1, ligne mutualisée entre SEM (réseau Stas), la Région et le Département (réseau TIL) pour relier Saint-Etienne, le sud plaine et Chazelles-su- Lyon. - ©epures /

4. Schéma : © epures

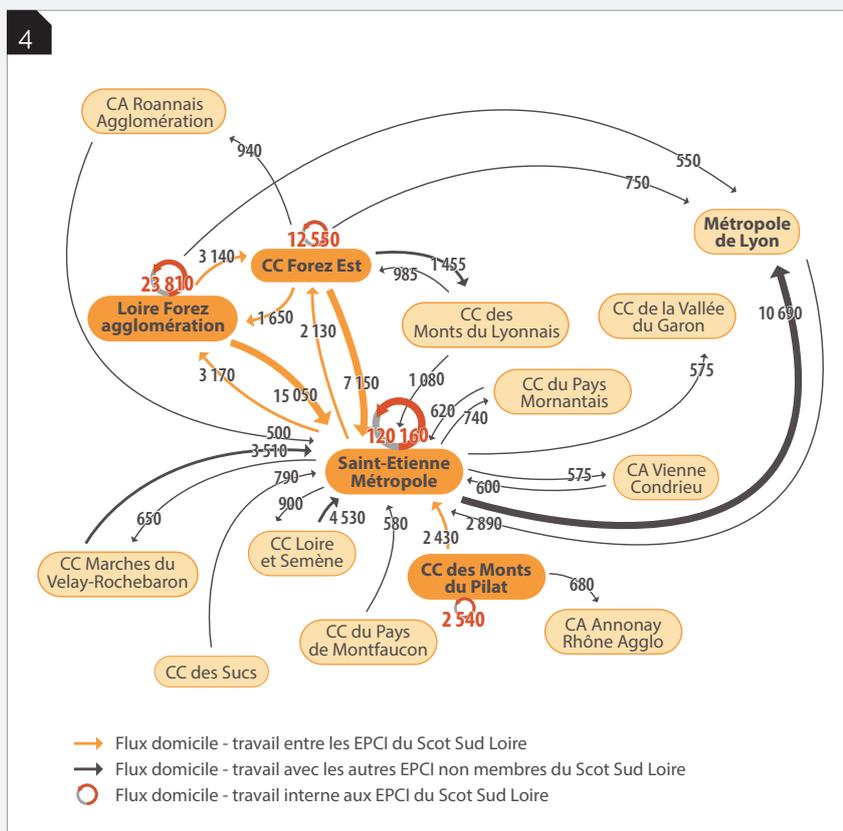
Quel(s) bassin(s) de mobilité pour le Sud Loire ?

La définition des bassins de mobilité aura une incidence sur les politiques de mobilité et l'offre de mobilité à l'échelle locale. De nombreux questionnements se posent quant à la définition de leurs périmètres : qu'est-ce qu'un périmètre pertinent ? Quels éléments peuvent aider à en définir les contours ?

En ce qui concerne les territoires du Sud Loire, Epures, l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise, peut avancer quelques éléments de réponse.

Les bassins de mobilité auront pour but de coordonner les actions des différents AOM, afin de passer outre les limites institutionnelles et favoriser une « mobilité sans couture » pour les usagers dans leurs déplacements du quotidien (travail, mais aussi achats et loisirs). Il semble donc important que le périmètre du bassin se rapproche au plus près du territoire vécu par les habitants et usagers dans leurs pratiques quotidiennes.

Les déplacements domicile-travail ne traduisent pas l'ensemble des enjeux de mobilité quotidienne d'un territoire... mais ils constituent un indice de premier plan pour cerner la structure d'un bassin de vie... et donc d'un bassin de mobilité.



A ce titre, le schéma ci-dessus montre bien les interdépendances, dans le « Sud Loire », qui existent entre Saint-Etienne Métropole et les intercommunalités voisines. Si chaque habitant n'a pas nécessairement besoin de venir quotidiennement à Saint-Etienne pour y travailler, il existe cependant une « communauté de vie » sud ligérienne, notamment vis-à-vis des équipements médicaux, universitaires, culturels, commerciaux, administratifs...

Il ne s'agit donc pas de vouloir chercher à fusionner, étendre ou absorber... mais au contraire à faire dialoguer les échelons institutionnels en place, pour améliorer la cohérence des offres de mobilité existantes... et se donner les moyens de les développer à l'échelle du bassin de vie.

Sous cet angle d'analyse, il apparaît ainsi naturel de faire travailler ensemble les intercommunalités du Sud Loire et de la Haute-Loire, pour améliorer le « bouquet de services », par-delà les périmètres, autour de l'étoile ferroviaire stéphanoise, mais aussi du réseau routier structurant ce vaste territoire.

A l'inverse, il apparaît inopportun d'envisager un très grand bassin de mobilité qui chercherait à couvrir l'ensemble des 2 aires stéphanoise et lyonnaise. En effet les relations Lyon – Saint-Etienne, et plus largement Rhône – Loire, sont un enjeu important mais spécifique : améliorer les liaisons, importantes, entre 2 Métropoles distantes de 60 km. Mais les chiffres montrent bien que les principaux enjeux de mobilité quotidienne sont très majoritairement à traiter à l'échelle du Sud Loire... et de la proche Haute-Loire.

Le comité des partenaires, un nouvel outil de concertation

Chaque AOM devra créer, à son échelle, un comité de partenaires dont elle fixera la composition* et les modalités de fonctionnement. Ce comité devra associer à minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, et se réunir au moins une fois par an. De plus il se réunira avant toute évolution substantielle** de l'offre de mobilité (modification de la politique tarifaire, du niveau de service, de l'information aux usagers, etc.) Il sera également consulté avant toute instauration ou évolution du taux de versement mobilité*** et avant l'adoption du Plan de mobilité**** dont l'AOM a la charge.

LA LOM ADAPTE LA FISCALITÉ DES TRANSPORTS

Le Versement Transport (VT) devient Versement Mobilité (VM). Il ne peut être prélevé que par une AOM organisatrice d'un service régulier de transport public de personne : il s'agit de la condition préalable obligatoire à la mise en place de ce versement. Actuellement, dans le Sud Loire, seul Saint-Etienne Métropole le prélève.

Cet impôt est prélevé sur les entreprises de plus de 11 salariés. Il fonctionne de la même manière que son prédécesseur (le VT), à la différence qu'il peut être affecté à davantage d'actions. En effet, le versement mobilité peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentre dans le champ de compétence de l'AOM. Il peut désormais servir à financer des actions en faveur des mobilités actives, partagées et solidaires (ex : pistes cyclables, aires de covoiturage, plateforme de covoiturage, garage solidaire...).

Quelle modulation éventuelle du Versement Mobilité ?

Cette mesure n'a pour l'heure aucune répercussion sur le Sud Loire puisqu'il n'existe pas de Syndicat Mixte ayant le statut d'AOM (Saint-Etienne Métropole est membre du Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, qui à ce jour n'organise pas d'offre de transport).

Un tel Syndicat Mixte pourrait être créé à l'initiative de différentes intercommunalités du Sud Loire, qui pourrait (re)prendre les compétences mobilité des EPCI et développer une offre adaptée au territoire, en tenant compte des situations et niveaux de service TC de chaque EPCI dans le calcul du taux de versement mobilité.

Cette éventualité résulterait d'une initiative des collectivités du Sud Loire, qui à ce jour n'en ont pas évoqué l'opportunité.

La question principale qui se pose est, en fait, double, dans la Loire :

- Comment gérer ou créer des offres de mobilité qui soient cohérentes, économes en argent public et efficaces pour les usagers, par-delà les périmètres institutionnels ? Le déploiement, en 2019 et 2020, d'offres mutualisées conjointement par Saint-Etienne Métropole, le Département de la Loire et la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans une partie du sud de la plaine du Forez, tend à démontrer qu'une scène de négociation locale est une démarche pragmatique et de bonne échelle, qui pourrait montrer la voie à d'autres développements en direction de Loire Forez et/ou de la proche Haute-Loire...

- Comment dégager des marges de manœuvres financières pour les collectivités organisatrices de la mobilité ? Sous cet angle, le versement mobilité est un outil dont le potentiel demeure entier sur une large partie du Sud Loire, et l'entièreté de la proche Haute-Loire. S'il appartient à chaque EPCI de se positionner, on observera que la LOM permet de ne pas obérer l'avenir, en encourageant la prise de compétence mobilité, sans devoir nécessairement créer de réseau de transport et/ou utiliser immédiatement ce levier fiscal...

Les taux plafonds et le régime juridique restent les mêmes que ceux du VT. Afin de mettre le versement mobilité en place, l'AOM doit prendre une délibération dans laquelle elle liste les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement*****.

A cette contribution peut s'ajouter un versement mobilité additionnel

(VMA). Celui-ci ne peut être prélevé que par un Syndicat Mixte SRU (dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants, incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants et associant au moins la principale AOM prélevant un versement transport additionnel). Son taux ne peut pas dépasser 0,5 %*****.

LES PLANIFICATIONS DE LA MOBILITÉ S'ADAPTENT AUX NOUVEAUX OBJECTIFS

Du « PDU » au « PDM »

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) est remplacé par le PDM (plan de mobilité). Celui-ci est obligatoire pour les EPCI de plus de 100 000 habitants. Les AOM nouvellement créées ont 24 mois pour élaborer leur PDM. Ce délai débute dès la création de l'AOM ; à noter toutefois que les Communautés de communes sont exclues de cette obligation.

Le PDM reprend les objectifs poursuivis par le PDU, auxquels ont été ajoutés des objectifs supplémentaires en matière de diminution des émissions de gaz à effet de serre, de lutte contre la pollution de l'air et contre la pollution sonore, et de la préservation de la biodiversité.

Ils doivent également désormais explicitement tenir compte de la diversité des composantes du territoire, notamment des zones périurbaines et rurales, ainsi que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires. Le PDM contient également un volet continuité et sécurisation des voies cyclables, des éléments sur la sécurisation et la résorption des passages à niveau ferroviaires. Il doit être évalué tous les 5 ans.

Un plan de mobilité simplifié est prévu en zone rurale, il diffère en terme de procédure puisque l'enquête publique est remplacée par une simple participation publique. Il n'est pas obligatoire et remplace le plan de déplacement rural. Il n'est pas opposable et n'a pas de portée juridique, à la différence du plan de mobilité classique.

Les liens du PDM avec les autres documents de planification

Il existe un rapport de compatibilité avec le Plan Climat Air-Énergie Territorial (PCAET) ou de prise en compte dans l'hypothèse où le champ d'application du PDM serait soumis à plusieurs PCAET. De la même manière le PDM doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le PDM dispose des mêmes rapports que le PDU qu'il remplace. Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)

doit être compatible avec le PDM. Plus précisément, chaque pièce du PLUi (PADD, OAP, règlement) doit être compatible avec le contenu du PDM.

En cas de modification de l'un des documents, rien n'oblige immédiatement la mise en œuvre d'une refonte du PDM, toutefois en cas de modification substantielle du SCOT, le PDM doit être mis en compatibilité dans un délai de 3 ans.

Le PDM doit également être compatible avec le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Les objectifs confiés aux SRADDET sont élargis, avec la LOM, à la logistique et au transport de marchandises. Le SRADDET de la Région Auvergne-Rhône-Alpes avait anticipé la loi LOM et a déjà pris en compte ses thématiques dans son document.



5. Photo : Tram devant la gare de Châteaureux - ©epures

* A ce titre on note que les départements ne sont pas membres de droit

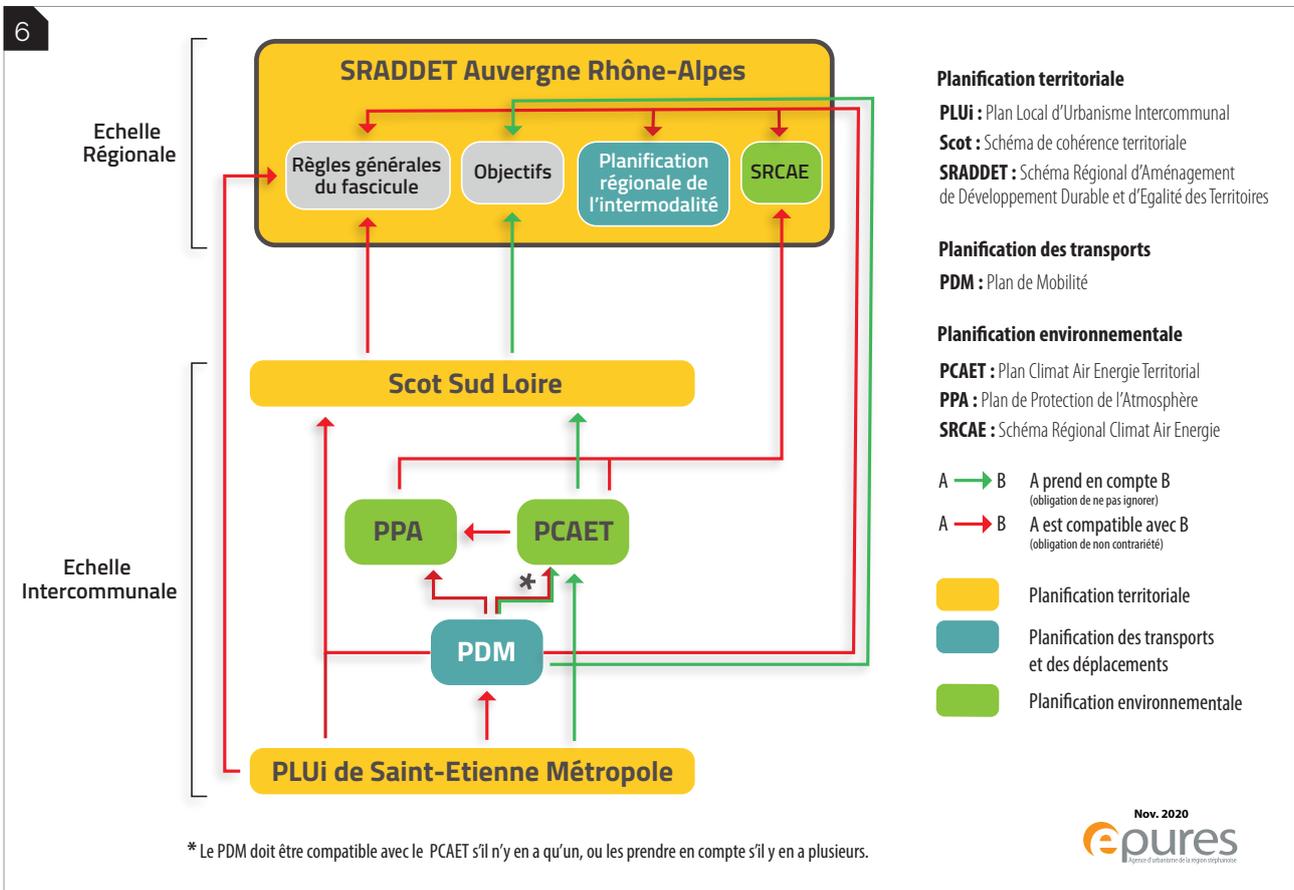
** Le vocable « évolution substantielle » est laissé à la libre interprétation des acteurs concernés

*** Ex-versement transport

**** Ex-plan de déplacements urbains

***** Il s'agit d'une nouveauté par rapport au versement transport

***** Une règle de calcul, relativement complexe, limite le cumul des taux de VM et VMA dans les ressorts territoriaux des AOM. La création de ce prélèvement ainsi que toutes les modalités de calcul figurent dans la circulaire interministérielle du 22 août 2002 et à l'article L5422-7 du CGCT



La révision du Scot Sud Loire : une opportunité pour travailler conjointement les cadres stratégiques des mobilités dans le bassin de vie

Si le futur comité des partenaires du bassin de mobilité aura à travailler « concrètement » les complémentarités d'offre et les cohérences d'aménagement, il demeure nécessaire de disposer d'un cadre qui définisse, de manière partagée, les objectifs stratégiques, les grands choix, les leviers d'action, les temporalités de projet, les indicateurs de suivi... le tout de manière transversale avec les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire...

En effet, les infrastructures et services de mobilité ne sont pas une « fin en soi » mais des composantes d'un projet de développement territorial articulant les échelles, les acteurs, les politiques sectorielles.

Le Scot du Sud Loire, de par son périmètre mais aussi grâce aux « bonnes habitudes » de travail partenarial entre intercommunalités développées au fil des années, correspond bien à la « communauté de vie » d'un bassin stéphanois... mais appelle des partenariats spécifiques avec les voisins altiligériens.

La révision en cours du document constitue donc une bonne opportunité pour (re)définir le cadre stratégique global... qui rejillira ensuite sur les autres démarches de planification et de projet, et tout particulièrement sur le développement de l'étoile ferroviaire stéphanoise, sur le futur PDM de Saint-Etienne Métropole, sur les PLUi, etc.

LA LOM PROMEUT LE COVOITURAGE

La nouvelle loi inscrit le covoiturage comme l'un des champs d'intervention des AOM. Chacune d'entre elles, dont la Région, doit élaborer un schéma de développement des aires de covoiturage. Elles peuvent le faire conjointement avec les autres AOM de leurs territoires.

La LOM permet aux AOM de subventionner les covoitureurs (passagers comme conducteurs) directement ou via une plateforme de covoiturage. Un décret d'application doit venir déterminer quels frais peuvent être pris en charge ; toutefois l'on sait déjà que les trajets réalisés à vide par le conducteur pourront être subventionnés (comme c'est par exemple le cas dans le cadre de l'expérimentation « Lane » sur l'A43 entre Bourgoin-Jallieu et Lyon).

Des voies réservées au covoiturage (permanentes ou temporaires*****) pourront être créées sur les axes du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération. Celles-ci ne pourront être créées que par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation. Elles pourront être accessibles aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (covoiturage), aux taxis, et transports en commun.

Enfin, le covoiturage est intégré au forfait mobilité durable et permettra aux employeurs de verser jusqu'à 400€/an, sans charges et sans fiscalité, à leurs salariés venant au travail en covoiturage (conducteur et/ou passager) ou à vélo.

L'OUVERTURE DES DONNÉES TRANSPORT POUR AIDER AU CHOIX MODAL

La LOM poursuit les efforts visant à « ouvrir » les données transport, afin de faciliter les déplacements, dans une optique de Mobility-as-a-Service. Concrètement l'ouverture des données transport doit permettre le développement d'applications multimodales renseignant les utilisateurs sur les différentes offres de mobilité, en temps réel, ainsi que l'a par exemple développé Saint-Etienne Métropole au travers de l'outil « Moovizy ».

Pour ce faire, chaque AOM devra transmettre et mettre à jour les données relatives aux services réguliers de son ressort territorial sur le [Point d'Accès National](#) (voir [guide pratique de l'ouverture des données de transport](#)). Cette tâche peut être confiée aux exploitants.

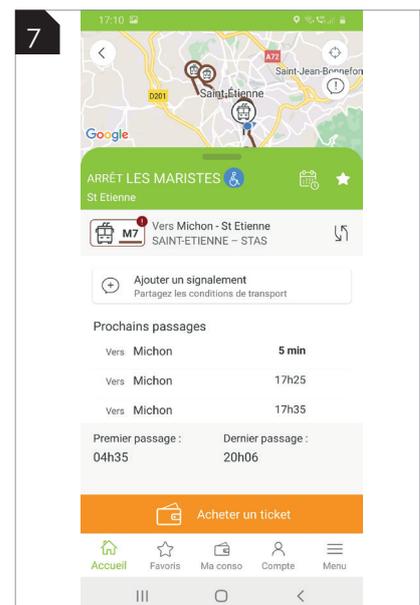
DE NOUVELLES OBLIGATIONS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DE VOIRIE

La LOM renforce les obligations en terme de réalisation d'aménagements cyclables lors de la création et la rénovation de voies urbaines (à l'exception des autoroutes et voies rapides). Des aménagements cyclables (pistes et bandes cyclables, voies vertes, et zones de rencontre) devront être créés, ou à défaut un marquage au sol devra être apposé sur la voie. La LOM précise qu'en cas d'emprise insuffisante, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter un couloir bus, sous réserve que sa largeur permette

le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Les rénovations et création de voies hors agglomération (hors autoroutes et voie rapides) sont-elles aussi soumises à la réalisation d'aménagements cyclables, quand un besoin existe. Ce besoin, ainsi que la faisabilité technique et financière doit être évaluée par le gestionnaire de voirie en lien avec l'AOM compétente. La réalisation d'un aménagement cyclable est obligatoire dès lors que le besoin est avéré, ou qu'il est inscrit dans un des documents suivants : Plan de mobilité, plan de mobilité simplifié, schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires, et schéma national des vélo routes.

En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable doit être réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.



6. Schéma : © epures / 7. Photo : Moovizy, le MAAS de Saint-Etienne Métropole - © application Moovizy, SEM/Citiway

***** Il est possible de réserver des voies au covoiturage que sur certains créneaux horaires

ZOOM SUR LES RÉPERCUSSIONS

| de la LOM pour chaque acteur du Sud Loire : |

1. Photo : Gare de Feurs - ©epures /

2. Photo : Le grand pont sur la Loire, maillon de la déviation de la D498 en sud-plaine - ©epures

* Ceux qui n'exercent qu'une partie de leurs missions dans ce cadre sont de plein droit mis à disposition de la communauté, sauf si un transfert leur est proposé et obtient leur accord
 ** Actuellement exploitée par le Département de la Loire par délégation provisoire de la région



1

POUR LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES DE FOREZ-EST ET DES MONTS DU PILAT

La Communauté de communes Forez-Est, ainsi que celle des Monts du Pilat n'ont pas, à ce jour, la compétence mobilité, et n'organisent pas de service de transport public. Elles ne prélèvent donc pas de versement transport.

La procédure de la prise de compétence, volontaire ou subie

Les Communautés de communes ont jusqu'au 31 mars 2021 pour délibérer sur la prise de la compétence « mobilité ». Pour cela elles doivent recueillir l'accord :

- Du conseil communautaire ;
- Des deux tiers au moins des conseils municipaux, représentant plus de la moitié de la population, ou de la moitié au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population.

En absence de délibération, le conseil municipal silencieux est réputé favorable à la prise de compétence et donc au statut d'AOM pour l'EPCI auquel elle appartient.

A l'issue de la délibération positive, la compétence d'organisation de la mobilité deviendra effective au 1er juillet 2021. Si une Communauté de communes ne délibère pas avant la

date butoir, la Région deviendra AOM, par défaut (sans pour autant pouvoir percevoir de versement mobilité).

Une fois la Région devenue AOM, il sera très difficile pour une Communauté de communes de prétendre au statut d'AOM et à la compétence mobilité. En effet, cela ne sera possible qu'en cas d'évolution du périmètre de l'intercommunalité (par fusion avec une autre intercommunalité, par intégration d'une ou plusieurs nouvelles communes, ou par la création d'un Syndicat Mixte de Transports avec une ou plusieurs autres intercommunalités).

Les opportunités de la prise de compétence

En devenant Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), les Communautés de communes de Forez-Est et des Monts du Pilat, auraient davantage d'outils pour structurer leur politique de mobilité, ainsi que davantage de poids dans les négociations avec les différents acteurs de la mobilité, sous le chef de filât de la Région.

Par ailleurs, d'importantes négociations avec la Région Auvergne Rhône-Alpes se tiendront dans chaque bassin de mobilité, pour élaborer des contrats opérationnels de mobilité, qui porteront sur le développement et la coordination des services de transport,

l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et aires de mobilité, la gestion des situations dégradées, etc.

La LOM fait de la compétence mobilité une compétence à la carte, et permet aux AOM de choisir leurs champs d'intervention parmi les suivants :

- Transports réguliers
- Transports à la demande
- Transports scolaires
- Mobilités actives (marche à pied, vélo...);
- Usages partagés de la voiture (auto partage, covoiturage...);
- Mobilité solidaire (accompagnement individualisé des personnes vulnérables et demandeurs d'emplois, aides financières, conseils...);
- Transport de marchandises (en cas de carence de l'offre privée).

Chaque AOM est libre d'intervenir sur les champs qu'elle juge les plus pertinents pour son territoire, sans qu'aucun ne soit obligatoire. Il n'y donc pas d'obligation pour les Communautés de communes de Forez-Est et des Monts du Pilat de créer un réseau de transport public régulier.

Les AOM ont la responsabilité d'assurer la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, en associant l'ensemble des acteurs concernés et en contribuant aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

Les Communautés de communes compétentes en matière de mobilité n'ont cependant pas d'obligation de réaliser un plan de mobilité. Elles peuvent en réaliser un si elles le souhaitent, ou peuvent élaborer un Plan de Mobilité Simplifié (celui-ci remplaçant le Plan de mobilité rurale), qui n'aura pas de portée juridique.

Chaque AOM devra créer un comité de partenaires, afin d'associer employeurs, usagers et d'habitants à la mise en place de la stratégie de mobilité.

En cas de prise de compétence mobilité de la part de la communauté de communes de Forez-Est, l'exploitation de la navette municipale de Feurs (ainsi que les agents communaux qui y seraient entièrement affectés*)

seraient transférés à la Communauté de communes, à compter du 1^{er} Juillet 2021).

Si la Communauté de communes de Forez-Est en fait la demande auprès de la région, cette dernière pourrait lui transférer l'exploitation de l'actuelle ligne TIL 304 Feurs-Panissières**, puisque son tracé est entièrement compris dans la Communauté de commune. En revanche, l'ensemble des autres lignes TIL continuerait à être organisées par la Région.

Comme l'ensemble des AOM, les Communautés de communes devraient également élaborer leur schéma de développement des aires de covoiturage, éventuellement conjointement avec les autres AOM desservant leur territoire.

Risques de la non prise de compétence

L'absence de prise de compétence limiterait les capacités d'actions et de dialogue des Communautés de communes.



Les Communautés de communes de Forez-Est et des Monts du Pilat auraient moins d'outils pour structurer leur politique de mobilité, mais surtout moins de poids dans les négociations avec la Région et avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, notamment dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

Les Communautés de communes de Forez-Est et des Monts du Pilat pourront tout de même mettre en place diverses actions en vue de favoriser une mobilité plus durable :

- Organisation d'un service de mobilité, après accord et délégation de la Région
- Elaboration d'un schéma directeur cyclable
- Implantation d'aires de covoiturage sur le domaine public
- Définition de l'offre de stationnement (localisation, dimensionnement)
- Soutien aux actions portant sur les mobilités actives et les mobilités partagées

Si son intercommunalité n'est pas compétente en matière de mobilité, la Ville de Feurs pourra conserver l'organisation de sa navette, sans toutefois avoir le statut d'AOM.

POUR LOIRE FOREZ AGGLOMÉRATION

Loire Forez agglomération étant d'ores et déjà AOM, elle n'a pas de délibération à prendre d'ici le 31 mars 2021. La LOM renforce sa compétence mobilité, en ajoutant de nouveaux secteurs d'intervention (mobilités actives, usages partagés de la voiture, mobilité solidaire et transport de marchandises) à ceux déjà existants (planification de la mobilité, transport public régulier, à la demande et scolaire).

Planification de la mobilité

Loire Forez agglomération n'est pas dans l'obligation de réaliser un Plan de Mobilité (PDM) et peut opter s'il elle le souhaite pour un Plan de Mobilité Simplifié. Ce document permet de mettre au point une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux de l'agglomération. Les thématiques à traiter ne sont pas imposées, sa procédure d'élaboration est allégée (participation du public plutôt qu'enquête publique) et il n'a pas de portée juridique.

Au vu des évolutions territoriales (passage de 44 communes à 87 communes, dynamique urbaine...), des évolutions juridiques, et de l'ancienneté relative du Schéma Global des Déplacements*** (2014), l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié semble opportune.

En tant qu'AOM Loire Forez agglomération devra créer un comité de partenaires au sein de son ressort territorial, afin d'associer employeurs, usagers et d'habitants à la mise en place de la stratégie de mobilité.

Devenir des lignes TIL 112 et 302

Les lignes TIL 112 (Chalmazel-Montbrison) et 302 (Montbrison - St Bonnet le Château) relèvent de la compétence de Loire Forez agglomération depuis la loi NOTRe de 2015****. La Communauté d'agglomération a cependant fait le choix d'en déléguer l'exploitation au Département de la Loire.

Celui-ci a exploité le réseau de cars interurbains TIL jusqu'à fin 2020, avant reprise par la Région. Celle-ci et LFa ont fait le choix de signer une nouvelle convention courant jusqu'en 2025,



prolongeant l'organisation du cabotage local sur les lignes interurbaines traversant le territoire, et sur la mutualisation des coûts d'exploitation des lignes 112 et 302, internes à LFa. Par ailleurs, la Communauté d'agglomération organise en direct les navettes urbaines de Montbrison/Savigneux et de Saint-Just Saint-Rambert/Bonson. Quoi qu'il en soit, Loire Forez agglomération pourra réinterroger l'offre de mobilité déployée sur son territoire, au travers des outils et coopérations proposées par la LOM.

Ouverture des données transport

Dans le cadre de l'ouverture des données transports, Loire Forez Agglomération devra :

- mettre en place un service d'information et de billetterie multimodale***** portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial ;
- mettre en conformité son système et son support de distribution des titres de transport avec le standard OÙRA*****
- transmettre les fiches horaires et fiches de circulation de ses navettes, avant le 1^{er} décembre 2020, via le [Point d'Accès National](#)***** ;
- transmettre les prix détaillés et temps de trajet prévisionnels, avant le 1^{er} décembre 2021, via le [Point d'Accès National](#).

POUR SAINT-ETIENNE MÉTROPOLE

Saint-Etienne Métropole étant d'ores et déjà AOM, elle n'a pas de délibération à prendre d'ici le 31 mars 2021. La LOM renforce sa compétence mobilité en ajoutant de nouveaux secteurs d'intervention (mobilités actives, usages partagés de la voiture, mobilité solidaire et transport de marchandises)

à ceux déjà existants (planification de la mobilité, transport public régulier, à la demande et scolaire).

Planification de la mobilité

Saint-Etienne Métropole est, au sens de l'INSEE, une agglomération de plus de 100 000 habitants, et à ce titre elle est dans l'obligation de se doter d'un PDU (Plan de Déplacements Urbains), transformé en PDM (Plan de Mobilité) de par la LOM.

Son PDU a été approuvé en 2004, et sa révision n'a pas abouti. Il est donc désormais « dépassé » puisqu'un PDU doit faire « l'objet d'une évaluation tous

les cinq ans et, le cas échéant, [être] révisé. » (Article L1214-8 du Code des Transports). Saint-Etienne Métropole est donc, à court terme, dans le besoin d'élaborer un PDM.

Les PDM poursuivent les mêmes objectifs que les PDU :

- Diminution du trafic automobile ;
- Développement de l'usage des transports collectifs, et des modes actifs ;
- Aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage ;



3. Photo : Gare de Montbrison - ©epures / 4. Photo : Aménagements cyclables et piétons à proximité d'une station Véli'Vert, CHU Hôpital Nord, Saint-Priest-en-Jarez - ©epures

*** Ne couvrant pas l'intégralité de l'intercommunalité

**** Elles lui ont été transférées puisqu'elles se trouvent intégralement englobées dans son ressort territorial

***** Sous la forme d'un site internet et/ou d'une application permettant aux usagers de consulter les offres de mobilité, leur tarif et les façons d'y accéder

***** Cela constitue une opportunité de création de titres multimodaux

***** Voir [guide pratique de l'ouverture des données de transport](#), cette tâche peut être confiée aux exploitants

- Mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- Organisation du transport et de la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- Organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics ;
- Incitation pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun et le covoiturage.

Auxquels s'ajoutent de nouveaux objectifs :

- Protection de l'environnement (diminution des gaz à effet de serre, préservation de la biodiversité, lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore) ;
- Développement des mobilités partagées et des mobilités actives (continuité et sécurisation des itinéraires vélos et piétons) ;
- Mobilité solidaire (prise en compte des besoins spécifiques des publics fragiles et des territoires peu denses) ;
- Mobilité scolaire (élèves et personnel) ;
- Limitation de l'étalement urbain ;
- Logistique, via un schéma facultatif de desserte fluviale ou ferroviaire.

En tant qu'AOM, Saint-Etienne Métropole devra créer un comité de partenaires au sein de son ressort territorial, afin d'associer employeurs, usagers et d'habitants à la mise en place de la stratégie de mobilité.

Financement du service ferroviaire

La LOM donne la possibilité aux Métropoles (ainsi qu'aux Syndicats mixtes et Communautés urbaines) de contribuer au financement d'un service ferroviaire organisé par la Région pour améliorer la desserte de leurs périmètres. À cette fin, Saint-Etienne Métropole pourrait conclure une convention avec la Région Auvergne Rhône-Alpes, dans le cadre par exemple d'une démarche d'amélioration des services sur l'étoile ferroviaire stéphanoise.

Zone à Faibles Emissions de Mobilité

Une Zone à Faibles Emissions Mobilité (ZFEm), permet d'interdire la circulation et le stationnement de certains véhicules polluants à l'intérieur d'un périmètre définis. L'identification des véhicules est basée sur les vignettes Crit'air (vignettes déjà utilisées en cas

de pics de pollution). En accélérant le renouvellement du parc automobile, la ZFEm permet d'améliorer la qualité de l'air pour les personnes les plus exposées. La ZFEm s'applique de manière permanente (365 jours / an et 24h / 24).

En octobre 2018, Saint-Etienne Métropole a signé avec l'Etat le pacte d'engagement visant à déployer une Zone à Faibles Emissions de Mobilité. La Métropole est libre de fixer ses propres règles : catégorie de véhicules visés, horaires d'applications, zones concernées...

La loi prévoit qu'une campagne d'information de 3 mois doit être mise en place avant l'instauration de la ZFE, en conséquence de quoi Saint-Etienne Métropole devra achever son étude de faisabilité pour fin mars 2021.

La ZFEm fera l'objet d'une évaluation tous les 3 ans afin d'en apprécier son impact.

La Zone à Faibles Emissions de Saint-Etienne

Une enquête de comptage a été réalisée le 10 octobre 2019 afin d'évaluer les niveaux de trafic sur les principaux axes menant à Saint-Etienne (A72, RN88, RD3, RN488, RD201) et les principales entrées de Saint-Etienne (Boulevards Thiers, Pompidou et Alfred de Musset, Rues de la Talaudière, de la Croix de Mission).

La zone à faible émissions couvrira le périmètre situé à l'intérieur du « triangle autoroutier stéphanois » délimité par l'A72 au Nord, la N88 à l'Est et la D201 à l'Ouest. Dans cette zone, à partir de juillet 2021, aucun poids-lourd (N2, N3) immatriculé avant 2001 ne sera autorisé à circuler. Par la suite, Saint-Etienne Métropole va poursuivre la démarche et étendre les restrictions aux poids lourds et véhicules léger de type 4 et 5, selon un calendrier à définir en concertation avec l'ensemble des professionnels.

CONCLUSION

LA LOM, UNE OPPORTUNITÉ POUR REDÉFINIR UNE STRATÉGIE PARTAGÉE ET COHÉRENTE EN SUD LOIRE

La Loi d'Orientation des Mobilités constitue, de par la volonté de l'Etat, un « big bang » sur certaines problématiques de mobilité françaises : choix d'infrastructures, devenir des « petites lignes ferroviaires », encadrement réglementaire des « nouvelles mobilités », mutation institutionnelle du SYTRAL...

En Sud Loire, les « effets » de la nouvelle législation seront sans doute plus discrets ou moins médiatisés... mais engageront pour autant le territoire du Sud Loire, dans sa diversité institutionnelle, dans une « nouvelle ère ».

La loi permet en effet de donner davantage de compétences et de leviers d'action aux collectivités territoriales.

Or exercer « localement » une compétence est à la fois gage de liberté et de responsabilité.

Ces dernières années, le réchauffement climatique, les réformes de gouvernance, les « gilets jaunes », la pandémie du CoVid19 ont, chacun à leur manière, contribué à montrer l'importance d'agir de manière pragmatique, cohérente, efficace, pour garantir le droit à la mobilité, aménager de manière équilibrée le territoire, offrir des alternatives.

Saint-Etienne, sa Métropole, ses collectivités voisines sont « à la croisée des chemins » en la matière. Au service d'un projet de développement territorial nécessairement ambitieux, les politiques de mobilité, leur planification et les projets qui en découlent vont devoir faire montre d'inventivité et de frugalité budgétaire.

Chaque EPCI a des choix à faire en matière de compétence et d'action publique, dans le sillage de la LOM. Il apparaît qu'un bassin de vie stéphanois « fait sens », de par l'intensité des flux quotidiens observés. Au-delà du Sud Loire, ce peut être l'opportunité de davantage partager avec les collectivités voisines de Haute-Loire (dans le sillage de l'enquête ménages actuellement en cours).

Pour les relations, nombreuses et diverses avec la Métropole lyonnaise voisine, le Rhône et le Nord-Isère, les coopérations métropolitaines qui existent déjà (SMT-AML, Pôle métropolitain, Inter-Scot) constituent un cadre de coordination complémentaire précieux, qui permettra de vaincre la complexité des échanges entre les 2 bassins de mobilité lyonnais et stéphanois.

LE LEXIQUE

LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (30 décembre 1982)

SRU : loi Solidarité et Renouvellement Urbains (13 décembre 2000)

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités (24 décembre 2019)

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité ; collectivité territoriale exerçant la compétence d'organisation des offres et services de mobilité (avant la LOM, terme d'AOT : organisation des offres et services de transport). On parle d'AO2 (autorité organisatrice de second rang) lorsque la compétence est déléguée « localement » à une autre collectivité.

RT : ressort territorial, périmètre de l'autorité organisatrice de la mobilité, sur lequel s'applique sa politique (avant la LOM, terme de PTU : périmètre de transports urbains)

VM, VMA : versement mobilité et versement mobilité additionnel, impôts prélevés auprès des entreprises pour financer les politiques de l'AOM (avant la LOM, termes de VT et VTA : versement transport et versement transport additionnel). Les VMA et VTA sont prélevés lorsqu'existent des Syndicats mixtes de transport exerçant une compétence d'AOM en lieu et place de leurs adhérents.

MaaS : Mobility as a Service. Mot d'ordre, issu du domaine des logiciels informatiques, visant à faciliter l'information et la mise en relation entre offre et demande de transport, dans le but d'offrir à l'utilisateur plusieurs réponses à sa demande (multimodalité) ou combinaisons de solutions au sein de son trajet (intermodalité).

Syndicat mixte de transport "SRU" : outil de coopération entre AOM (ou AOT), instauré par la loi SRU. À ce titre, il n'est pas directement une AOM et détient des compétences facultatives et obligatoires (dont certaines peuvent permettre l'organisation de services de transport, par délégation).

OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS

| Enjeux de la mobilité en Sud Loire :
les opportunités permises par la Loi
d'Orientation des Mobilités (LOM) |



46 rue de la télématique
CS 40801
42952 Saint-Etienne cedex 1
tél : 04 77 92 84 00
fax : 04 77 92 84 09
mail : epures@epures.com
web : www.epures.com

