

DOSSIER

ÉDITO

» Le projet de Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) débute son parcours au Sénat le 6 mars 2019. Sujet au cœur d'enjeux sociétaux tels la réduction de l'empreinte écologique, la cohésion des territoires, le développement économique ..., le dossier de cette édition s'interroge sur quelques grands axes de cette nouvelle loi. Ensuite, nous vous proposons un regard sur la vision européenne portée sur le logement social. Puis nous irons à Vichy où l'électromobilité devient une réalité. ■

Mobilité et désenclavement

La nouvelle Loi d'orientation des mobilités (LOM) propose aux communautés et intercommunalités qui le désirent d'exercer une compétence transport pour organiser au mieux l'offre de services sur leur territoire, en affichant l'ambition d'en finir avec les « zones blanches de la mobilité ».

➤ Suite page 2

34 966

Conséquence des derniers regroupements, la France ne compte désormais plus que 34 966 communes. Les prochaines fusions ne pourront intervenir qu'au lendemain des élections municipales de 2020.

Source : « Bilan statistique des EPCI à fiscalité propre », de la Direction générale des collectivités locales – février 2019



RENCONTRE DANS NOS RÉGIONS

Avec des bus 100% électriques 7j/7, Vichy se lance sans concession dans l'aventure de l'électromobilité. Entretien avec François Aguilera, maire de Vichy, qui présente le projet.

➤ Suite page 4



Une loi de désenclavement des territoires ruraux : la LOM

Présentée en Conseil des Ministres le 26 novembre 2018, la Loi d'orientation des mobilités (LOM), en dotant les communautés de communes d'une compétence transports qu'elles n'avaient pas, pourrait avoir des répercussions extrêmement positives pour le monde rural.

» La Loi d'orientation des mobilités (LOM) était très attendue. En raison tout d'abord de la méthode retenue pour en définir les orientations. Les Assises de la mobilité, à l'automne 2017, ont été l'occasion pour l'ensemble des parties prenantes de faire entendre leurs points de vue. La LOM est donc l'aboutissement d'une réflexion engagée de longue date avec les entreprises du secteur, les collectivités et les usagers.

Une loi refondatrice

L'autre raison de l'intérêt suscité par cette loi est dans les ambitions affichées par le gouvernement. La dernière loi comparable, connue sous le nom de LOTI (pour « loi d'orientation des transports intérieurs »), date de 1982. Tout comme la LOTI a fourni le cadre réglementaire qui au cours des dernières décennies a organisé les transports dans le pays, cette loi vise à créer un nouveau cadre tenant compte des évolutions qu'a connues la France depuis le début des années 1980. La première de ces évolutions est d'ordre institutionnel. Les lois de décentralisa-

tion, en particulier celles de 2014-2015, ont modifié en profondeur la répartition des compétences entre les collectivités, avec entre autres conséquences le renforcement de l'échelon intercommunal.

Autre changement majeur, avec l'apparition du numérique, de nouveaux modes de déplacement ont fait leur apparition. L'usager des transports publics, qui hier voyageait en train, en bus ou en autocar, peut aujourd'hui utiliser sa voiture pour faire du covoiturage et devenir ainsi producteur d'un service de mobilité. Il peut également utiliser un vélo en libre-service ou recourir à un service d'autopartage. La LOM vise à redéfinir les rôles et les compétences de chacun, dans un monde où les modes de déplacement sont aujourd'hui beaucoup plus nombreux et variés.

Des conséquences durables pour le monde rural

Quels que soient les aménagements qu'elle pourrait connaître au cours du processus législatif, la LOM impactera durablement le monde rural. La disposition la plus lourde de conséquences

SUR LE TERRAIN



« Une loi qui conduit à repenser la mobilité hors des grands pôles urbains »

Gilles Savary,
ANCIEN DÉPUTÉ DE LA GIRONDE,
CONSULTANT À L'AGENCE
EUROS/AGENCY

Quels sont selon vous les principaux apports de la LOM ?

La LOM ouvre la voie à des changements très importants dans la façon d'appréhender les déplacements hors des grands pôles urbains. Auparavant, c'était la loi de l'ingénieur qui prévalait : l'usager devait s'adapter à la décision de desservir telle ou telle gare à des horaires qui n'étaient pas forcément les siens. La politique ferroviaire et la politique routière, et plus généralement l'ensemble des politiques de transports, étaient de plus très cloisonnées,

ce qui ne favorisait pas l'intermodalité. La réforme en cours, en faisant en sorte que la totalité du territoire soit couverte par des autorités compétentes en matière de transports, rend possible cette intermodalité en milieu peu dense. La généralisation des AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité), combinée à d'autres dispositions de la loi, permettra en effet de proposer aux usagers des itinéraires optimisés, associant toute la palette des modes de transports disponibles sur un territoire donné.

Quelles sont les autres dispositions de la loi qui contribueront à ce résultat ?

La LOM prévoit de rendre publiques les données de la mobilité (nombre de personnes effectuant un itinéraire donné, taux de fréquentation des parkings et des gares, etc.) tout en encadrant l'usage. L'enjeu pour les collectivités concernées est, à partir de ces données, de concevoir des offres adaptées aux besoins des usagers. Et pour les start-up de la mobilité, de créer de nouvelles applications permettant d'aider les usagers à optimiser leurs déplacements. La LOM est donc porteuse de grandes ambitions, avec potentiellement des retombées extrêmement positives pour les territoires ruraux.

concerne la généralisation de la notion d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) à l'ensemble du territoire. Jusqu'à présent, seules les métropoles (plus de 400 000 habitants), les communautés urbaines (plus de 250 000 habitants) et les communautés d'agglomération (plus de 50 000 habitants) disposaient de cette compétence qui leur a permis durant plusieurs décennies de déployer une offre de transports sur des territoires à dominante urbaine. La LOTI n'ayant prévu aucune obligation pour les communautés de communes, l'absence de cette compétence est devenue la norme sur 80% du territoire, formant ce que l'on a appelé des « zones blanches de la mobilité ».

L'une des grandes ambitions de la LOM est de mettre fin à ces zones blanches en faisant en sorte que l'ensemble des intercommunalités qui souhaitent exercer cette compétence puissent s'en saisir. La compétence transports devra pour cela leur avoir été transférée par les communes membres avant le 31 décembre 2020. Passée cette date, c'est à la Région qu'il reviendra de structurer une offre de services à l'échelle des territoires concernés.

Le projet de loi distingue quatre sous-compétences pouvant être exercées par les collectivités devenues AOM : l'organisation des transports scolaires, celle des transports réguliers et à la demande, celle des mobilités partagées (covoiturage, autopartage...), celle enfin des mobilités actives (vélo, marche). Sur ces

LE COVOITURAGE DE PROXIMITÉ AVEC OUESTGO

Une des ambitions de la loi est, grâce au numérique, d'offrir de nouvelles solutions de mobilité aux territoires ruraux. La plateforme OuestGo est une bonne illustration de ces services innovants qui pourraient voir le jour dans le sillage de la LOM. Lancée initialement par la Région Bretagne, le Département du Finistère et les villes de Brest, Rennes, Nantes et Saint Nazaire, OuestGO vise à développer le covoiturage de proximité dans une région où 80% des trajets domicile-travail sont effectués en voiture. L'objectif est de faire passer de 6 à 10% la part du covoiturage dans les déplacements quotidiens.

quatre sous-compétences, les AOM pourront décider de n'en exercer que deux. Celles qui sont trop petites pour créer de nouvelles lignes de bus pourront par exemple ne se positionner que sur le covoiturage et une offre de vélos électriques. Bien des questions restent en suspens, et notamment celle des moyens financiers mis à la disposition des AOM. Cette question devra être tranchée au cours des prochains mois. La LOM a en tout cas le mérite de créer un nouveau cadre dans lequel les territoires ruraux pourraient être à l'avenir moins dépendants de la voiture individuelle. ■

LOGEMENT

L'Union européenne se mobilise en faveur du logement abordable

Faisant le constat que la difficulté de se loger touche désormais l'ensemble du continent, les dirigeants européens affichent de plus en plus clairement leur volonté d'investir dans le logement « abordable ».

» Si l'on devait faire un bilan des décisions de l'Union européenne concernant le logement social, celui-ci serait contrasté.

Les effets contrastés de la crise de 2008

Comme le souligne Laurent Ghekiere, représentant de l'USH à Bruxelles, « l'ouverture des fonds FEDER à la rénovation énergétique du parc social au lendemain de la crise de 2008 a permis, uniquement pour la France, d'investir 1,3 milliard d'euros dans des projets qui ont bénéficié à 70 000 ménages. Mais dans le même temps, le contrôle des budgets nationaux par la Commission a conduit à un désengagement des États. Notre pays, avec son système de financement adossé à l'épargne populaire et à la Caisse des Dépôts, est un des rares où le secteur a fait mieux que résister ».

La crise du logement, phénomène européen

Mais les temps changent. Les dirigeants européens semblent déterminés à relancer l'investissement, alors que les signes de mal-logement se multiplient sur l'ensemble du continent. Dans un rapport publié l'an passé, la Commission européenne évalue ainsi à 57 milliards d'euros sur cinq ans le besoin d'investissement dans le logement « abordable ». Et prouve que cette prise de conscience va au-delà des mots, des montants importants ont été consentis par la Banque européenne d'investissement à des projets portés par des bailleurs sociaux en Allemagne, au Royaume-Uni et plus récemment en France. Oise Habitat, l'OPAC d'Amiens, l'OPAL et Reims Habitat, vont ainsi prochainement bénéficier d'un financement de 107 millions d'euros qui permettra de construire 1300 logements et d'en réhabiliter 4200. ■

Avec les Bluebus, Vichy fait le choix de l'électrique

Entretien avec
Frédéric Aguilera,

MAIRE DE VICHY ET
PRÉSIDENT DE VICHY
COMMUNAUTÉ



Après Paris, Rennes, Brest et Bruxelles, Vichy à son tour a été séduite par les bus électriques. La célèbre ville thermale entend ainsi jouer un rôle pionnier dans le domaine de l'électromobilité.



DR

DEPUIS LE MOIS DE NOVEMBRE, DE NOUVEAUX VÉHICULES ONT FAIT LEUR APPARITION DANS LES RUES DE VICHY ET DE SON AGGLOMÉRATION. POUVEZ-VOUS NOUS LES PRÉSENTER ?

Frédéric Aguilera : Effectivement, l'agglomération s'est dotée de quatre bus électriques, ce qui représente 20% de notre flotte. Ces quatre bus sont affectés à l'exploitation de la ligne A, qui constitue la colonne vertébrale de notre réseau de transports. Le dimanche et les jours fériés, ils circulent sur l'intégralité du réseau, desservant Vichy, Cusset et Bellerive-sur-Allier. Au total, un voyage sur deux dans l'agglomération s'effectue à bord de ces nouveaux bus écologiques. En apparence, rien ne les distingue des autres bus, si ce n'est qu'étant 100% électriques, ces bus, qui sont fabriqués en Bretagne, ne dégagent pas de CO₂ et sont extrêmement silencieux. En termes de confort, l'absence de vibrations et de bruits se ressent immédiatement. Cela explique sans doute en grande partie le très bon accueil qui leur a immédiatement été fait par les usagers. A la différence de Paris, Rennes, et Bruxelles, qui ont mis en service les mêmes véhicules à titre expérimental, Vichy est la seule ville à avoir franchi le cap d'une exploitation 7j/7 : c'est une grande première dont nous sommes très fiers.

QUELLES ONT ÉTÉ LES PRINCIPALES RAISONS QUI ONT POUSSÉ LES ÉLUS DE VICHY COMMUNAUTÉ À OPTER POUR DES BUS 100% ÉLECTRIQUES ?

F. A. : Avant de rédiger son appel d'offres, Vichy Communauté a examiné l'ensemble des solutions disponibles. Celle du gaz naturel a vite été écartée car l'amortissement de l'infrastructure de recharge nécessitait une flotte minimum de cinquante véhicules, bien supérieure en termes d'effectifs à celle dont nous prévoyions de nous doter. Quant aux solutions hybrides, leur apport sur le plan environnemental ne nous a pas semblé très convaincant. Seule l'électromobilité laissait envisager un vrai saut qualitatif tout en étant économiquement viable.

Y A-T-IL EU DES RÉSERVES UNE FOIS CE CHOIX ARRÊTÉ ?

F. A. : Ce choix a effectivement suscité de nombreuses réserves, concernant la question notamment de l'autonomie des batteries et de la contrainte que représente le temps de recharge. Mais après deux mois d'exploitation, cette inquiétude paraît de moins en moins fondée. Les Bluebus sont rechargés la nuit entre 20 heures et 5 heures du matin. Ils disposent d'une autonomie de 220 kilomètres, ce qui est plus que suffisant pour les 180 kilomètres qu'il leur faut parcourir chaque jour. Quoi qu'il en soit, nous restons extrêmement vigilants quant à la capacité de cette technologie naissante à se maintenir dans le temps.

EST-IL D'ORES ET DÉJÀ POSSIBLE DE CHIFFRER LE COÛT DE CE PASSAGE À L'ÉLECTROMOBILITÉ ?

F. A. : Ce coût devra être mesuré sur la durée du contrat, qui est de huit ans, en prenant en compte ce que l'on appelle le « coût de possession du bus ». Cela inclut, outre la valeur d'achat, les frais de roulage (qui couvrent notamment la facture électrique de recharge), les frais de maintenance, et enfin la valeur nette comptable du bus en fin de contrat, qui correspond à sa valeur de reprise. Si nous savons que la valeur d'achat d'un bus électrique de douze mètres est deux fois et demie supérieure à celle d'un bus à technologie thermique (pack batterie inclus), il est encore trop tôt pour se prononcer sur les autres critères. ■



Éditeur : Uni-médias, 22, rue Letellier, 75739
Paris Cedex 15 • Directrice de la publication :
Nicole Derrien • Comité éditorial : Véronique
Lofaso, Barbara Delafenestre • Rédaction :
Emmanuel Fournier • Crédits photos : Service
communication de Vichy communauté / Adobe
Stock • Dépôt légal : mars 2019

Retrouvez-nous sur :

www.credit-agricole.fr