

# LA LETTRE

## AUX ÉLUS LOCAUX

www.credit-agricole.fr



septembre 2018  
Numéro 3

## ÉDITO

» La rentrée promet d'être riche en débats. Parmi eux, un projet de Loi d'Orientation des Mobilités impactant les collectivités au regard des déplacements sur leur territoire.

Du côté du logement social, la réflexion se tourne vers l'innovation technologique et le bâtiment connecté.

Pour finir, cette Lettre vous emmènera à Besançon où la gare devient pôle d'échange multimodal. ■

## DOSSIER

### Transport et mobilité :

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), qui devrait être présenté à l'automne au conseil des ministres, organise les nouvelles prérogatives des collectivités dans l'organisation des transports. Le point dans notre dossier.

» Suite page 2

## Près de 19 millions de Français

habitent actuellement dans une zone blanche de mobilité, c'est-à-dire hors d'une zone couverte par une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), sans offre de transport autre que la voiture individuelle ou le taxi.



## RENCONTRE DANS NOS RÉGIONS



À Besançon, un projet ambitieux d'aménagement de la gare de Viotte en pôle tertiaire confirme la mue de l'ancienne capitale franc-comtoise.

» Suite page 4

# Environnement: comment repenser la mobilité à l'échelle des territoires ?

Du fait de leur position centrale dans l'organisation des transports et de la mobilité, les collectivités locales se sont vu confier de nouveaux leviers d'action par la Loi de transition énergétique adoptée en 2015. Leurs compétences dans ce domaine devraient évoluer à la faveur de la Loi d'orientation des mobilités qui doit être débattue à l'automne.

» Les transports constituent le premier poste d'émissions de gaz à effets de serre (27%) et le second en termes de consommation d'énergie (32%). D'où la volonté affichée dans la Loi de transition énergétique de développer des transports plus propres.

Les collectivités locales occupent une place centrale dans le dispositif. En effet, elles disposent de nombreux leviers pour agir, tant dans leurs déplacements, ceux de leurs agents, les aménagements dont elles ont la charge, que dans les compétences dont chacune dispose pour influencer sur le comportement de leurs administrés. Ce sont ces différentes dimensions qui ont été prises en compte dans l'élaboration de la loi.

## Les collectivités au centre du dispositif

Les collectivités sont tout d'abord sollicitées pour contribuer au déploiement de véhicules électriques ou à faible émission de gaz à effets de serre, cela de plusieurs façons. En cas de renouvellement de leur flotte, un quota de 20% de véhicules à faible

émission doit être atteint dès lors que celle-ci compte plus de 20 véhicules de moins de 3,5 tonnes. Les collectivités gérant un parc de plus de vingt bus et autocars doivent quant à elles inclure, en cas de renouvellement, 50% de véhicules à faible émission à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, et la totalité à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Elles doivent également contribuer à l'installation de 7 millions de points de recharge à l'horizon 2030, condition nécessaire pour que se généralise l'usage de la voiture électrique. Cela implique que tous les nouveaux espaces de stationnement soient équipés.

Le plan de mobilité devient obligatoire pour les collectivités organisatrices de la mobilité sur un territoire de plus de 100 000 habitants et qui emploient plus de 100 agents. Il vise à proposer des alternatives à la voiture individuelle dans les trajets domicile-travail : transports en commun, covoiturage, autopartage, mais aussi télétravail et horaires flexibles. La loi prévoit de plus qu'une indemnité kilométrique vélo d'un montant de 25 centimes d'euros par kilomètre parcouru soit versée aux agents se rendant à bicyclette sur leur lieu de travail.

## SUR LE TERRAIN

### « Pourquoi la Loi d'orientation des mobilités devrait changer la donne ? »

**BERTRAND DÉPIGNY**

CHARGÉ DE PROJET GOUVERNANCE  
DE LA MOBILITÉ AU CEREMA

#### Assiste-t-on à un changement de modèle dans l'organisation des transports ?

« Sans pouvoir préjuger de ce que seront les arbitrages à venir, le cadre réglementaire devrait sensiblement évoluer à la faveur du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). Jusqu'à présent, seules les grosses collectivités étaient dotées d'une compétence obligatoire en matière de transports : les métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération. Seules ces autorités organisatrices de la mobilité

(AOM) pouvaient déployer des services (bus, tramway, métro, véhicules partagés...) sur des territoires à dominante urbaine. Sur le reste du territoire, à de rares exceptions près, les initiatives en matière de mobilité étaient plutôt rares car les collectivités ne disposaient pas de véritable compétence en la matière. Ce qui devrait changer, c'est que demain, la totalité du territoire devrait être couverte par au moins une AOM. »

#### De quelle façon ?

« Les intercommunalités actuellement non couvertes pourraient avoir la possibilité, dans des conditions que le débat parlementaire précisera, de déclencher cette compétence et de devenir AOM sur des territoires à définir. Si elles n'en faisaient pas le choix, la Région pourrait exercer cette compétence. »

#### Une commune rurale pourrait-elle prétendre exercer cette compétence ?

« L'échelon privilégié serait plutôt l'intercommunalité pour organiser la mobilité en milieu rural. On peut d'ailleurs envisager, dans des territoires très peu denses, que plusieurs communautés de communes se regroupent en un syndicat mixte qui deviendrait ainsi autorité organisatrice de la mobilité. »

## FOCUS

Les maires ont par ailleurs vu leurs pouvoirs de police de la circulation renforcés à des fins environnementales. La Loi de transition énergétique leur permet de prendre des mesures d'abaissement de la vitesse à 30 km/h, et d'établir si elles le souhaitent des zones de circulation restreinte. Les effets de la réduction de la vitesse à 30 km/h sont encore mal évalués. Une étude de l'ADEME a montré que le principal bénéfice n'était pas tant d'améliorer la qualité de l'air (celle-ci pouvant même s'aggraver) que d'apaiser le trafic et de le rendre plus propice au vélo et à la marche à pied. Aujourd'hui, seules deux collectivités se sont engagées dans cette voie : Paris et l'agglomération grenobloise.

### De nouvelles compétences pour les intercommunalités

Le dernier apport de la Loi de transition énergétique, moins médiatisé mais qui est peut-être le plus structurant, concerne le pouvoir donné aux collectivités situées en zone peu dense de prendre pleinement part à la planification en matière de transports et de mobilité sur leur territoire. Jusqu'à présent, seules les grandes villes, et dans une moindre mesure les villes moyennes, disposaient d'un plan de déplacement urbain. La Loi de transition énergétique, en introduisant des plans de mobilité rurale, offre aux collectivités concernées (communautés de communes

### CARAPATTES ET CARACYCLES AU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

De nombreuses communes partout en France ont mis en place des lignes de ramassage scolaire à pied ou à vélo. Un moyen d'éviter que ces trajets souvent très courts s'effectuent en voiture et polluent d'autant plus que ce sont sur les premiers kilomètres, lorsque les moteurs sont froids, que les moteurs consomment le plus de carburant. Afin de faciliter la mise en œuvre de ces carapattes et caracycles, l'Ademe a élaboré un guide répondant à toutes les questions posées par ce type de dispositif.

pour l'essentiel), la possibilité de pouvoir elles aussi se doter d'une feuille de route et ainsi définir leurs propres orientations en matière de mobilité à l'échelle du territoire.

Une approche spécifique, tenant mieux compte des particularités du monde rural (isolement, trajets moins fréquents et plus longs, dépendance à la voiture...), a ainsi pu être esquissée au niveau intercommunal. Le rôle de ces intercommunalités en matière de mobilité pourrait être encore renforcé par la Loi d'orientation des mobilités qui sera débattue au Parlement à l'automne (voir encadré page 2). ■

## LOGEMENT

# Le logement social à l'heure du bâtiment connecté

Le secteur HLM est désormais bien engagé sur la voie du bâtiment connecté. Mais l'heure est encore à la prudence. La plupart des bailleurs veulent éviter d'investir trop tôt dans des technologies vite dépassées.

» Des capteurs sur une chaudière pour s'assurer qu'elle fonctionne correctement. Des capteurs également pour détecter les pannes d'ascenseurs, les fuites d'eau, et même alerter ses proches en cas de chute... Ces technologies se multiplient dans le parc HLM. Le secteur est désormais bien engagé sur la voie du bâtiment connecté.

### Des obstacles à surmonter

Reste à savoir à quel rythme se fera cette transformation. De nombreux obstacles demeurent. Parmi ceux-ci, une certaine méfiance du public. Comme le souligne Véronique Velez, responsable du département innovation et prospective au sein de la Direction de la Maîtrise d'ouvrage de l'USH, « certaines des solutions proposées sont encore loin de susciter l'enthousiasme. On observe même une certaine méfiance concernant l'usage qui pourrait être fait des données recueillies via ces applications ».

Les bailleurs, quant à eux, ne veulent pas aller trop vite. Si presque tous mènent des expérimentations, rares sont ceux qui ont déjà une stratégie structurée. Les montants à investir, la crainte de se positionner trop tôt sur des technologies vite dépassées, ont incité la plupart à la prudence.

### Des économies potentielles

Les professionnels s'accordent cependant sur un point : le bâtiment connecté pourrait devenir un levier qui, couplé à la rénovation des bâtiments, permettrait de réduire encore la consommation énergétique du parc HLM. Les applications permettant d'optimiser la maintenance des bâtiments (ascenseurs, détection des fuites...) font également l'objet d'un intérêt croissant. Beaucoup des innovations proposées dans ces différents domaines pourraient donc bien se généraliser au cours des prochaines années. ■

# Un nouveau souffle pour la gare de Besançon

Avec  
**Jean-Louis Fousseret,**

MAIRE DE BESANÇON,  
PRÉSIDENT DU GRAND  
BESANÇON



DR

La gare Viotte de Besançon fait l'objet depuis le mois d'avril de travaux visant à transformer en pôle tertiaire un ancien site de la Sernam. Les emplois, logements, services et commerces ainsi localisés dans le quartier permettront de renforcer encore un peu plus l'attractivité de l'ancienne capitale de la Franche-Comté.



© Brigitte Metra

## LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE TERTIAIRE VIOTTE ONT DÉBUTÉ IL Y A QUELQUES MOIS. POUVEZ-VOUS NOUS PRÉSENTER CE PROJET ?

**Jean-Louis Fousseret :** À l'origine de ce projet, il y a une gare que tous les habitants de Besançon connaissent, la gare Viotte. En raison de sa position géographique, à deux pas du centre-ville, nous avons décidé il y a quelques années de la transformer en pôle d'échange multimodal. On y trouve aujourd'hui toute la palette des transports disponibles, du TGV au TER, en passant par les bus, les vélos en libre-service, le tramway et l'autopartage. Nous entrons à présent dans une nouvelle phase de travaux, avec l'aménagement sur l'ancien site de la Sernam d'un pôle tertiaire qui, sur un espace de 18 000 m<sup>2</sup>, accueillera plusieurs services de l'État et de la Région, des logements, des boutiques, une crèche, un restaurant inter-administratif et un parking mutualisé.

## COMMENT EST NÉ CE PROJET ?

**J.-L. F. :** Rien n'aurait sans doute été possible sans la volonté de l'État qui, dans un souci de rationalisation de son patrimoine immobilier, a décidé de regrouper plusieurs de ses services. En s'engageant sur un bail de douze ans, l'État a donné une viabilité financière au projet. La Caisse des Dépôts, le Crédit Agricole et la Caisse d'épargne ont également joué un rôle décisif : en décidant très tôt de rentrer dans le capital d'Aktya, la société d'économie mixte que nous avons créée, nos partenaires ban-

caires nous ont permis d'acquérir les locaux et places de stationnement alloués au projet. Je tiens d'ailleurs à saluer l'action du Crédit Agricole, qui en s'impliquant financièrement à hauteur de 18,5 %, prouve qu'il est possible avec des capitaux privés de contribuer véritablement au développement des territoires. Il faut enfin souligner la qualité du travail architectural de Brigitte Metra, qui avec ces deux bâtiments de 5 à 8 étages, a su apporter le souffle de nouveauté que nous voulions pour le quartier.

## QUELS SONT LES BÉNÉFICES ATTENDUS DE CE PÔLE TERTIAIRE ?

**J.-L. F. :** Le rapprochement des services de l'État permettra de mutualiser certaines fonctions. Cela se traduira par des économies estimées à plus de 600 000 euros par an. Les personnels seront installés dans des bâtiments de meilleure qualité. Enfin, d'où qu'ils viennent, les administrés accéderont beaucoup plus facilement aux services de l'État grâce à la présence à proximité d'un pôle d'échanges multimodal. Il n'y aura donc que des gagnants.

## ET LA VILLE ? PROFITERA-T-ELLE AUTANT DE CES INVESTISSEMENTS ?

**J.-L. F. :** Besançon est déjà une ville très attractive en raison de sa qualité de vie et des réseaux de transports qui y sont déployés. Grâce à ce pôle tertiaire, Besançon va continuer sa mue, et peut-être donner envie à des entreprises et des promoteurs de s'installer autour de cet équipement stratégique. De nouveaux commerces pourront rapidement s'y développer, j'en suis sûr. L'immobilier va également s'apprécier grâce à ce regain d'activité. La ville a donc elle aussi tout à y gagner. ■

## AGENDA

■ **9-11 OCTOBRE 2018** ➤ MARSEILLE (13)  
**Congrès HLM.**

■ **20-22 NOVEMBRE 2018** ➤ PARIS (75)  
**Salon des maires et des collectivités locales**  
- Porte de Versailles.



Éditeur : Uni-éditions, 22, rue Letellier, 75739  
Paris Cedex 15 • Directrice de la publication :  
Nicole Derrien • Comité éditorial : Véronique  
Lofaso, Barbara Delafenestre • Rédaction :  
Emmanuel Fournier • Crédits photos : Istockphoto  
• Dépôt légal : septembre 2018

Retrouvez-nous sur :

[www.credit-agricole.fr](http://www.credit-agricole.fr)