



TROIS QUESTIONS À... Frédéric Cuillerier,
maire de Saint-Ay (45), président de la commission
transport, mobilité et voirie à l'AMF
« LA LOM EST UNE LOI DE SOUPLESSE »

Comment a été élaborée la loi d'orientation des mobilités ?
L'AMF a été associée très tôt à l'élaboration de la LOM. Ce texte a été élaboré de manière très concertée avec l'ensemble des élus de France et tous les partenaires de la mobilité. Nous avons voulu prendre le contre-pied de la loi NOTRe et ne pas créer une loi de contrainte. Dans la LOM, les communautés de communes et les communes ont la faculté de prendre l'initiative en matière de mobilité. C'est une loi de souplesse pour répondre à tous les besoins de mobilité du quotidien.

Quels sont les points forts de la LOM ?
La LOM donne la possibilité aux communautés de communes de devenir des autorités organisatrices de la mobilité. Elles ont aussi la possibilité de se regrouper au sein de syndicats mixtes de type loi SRU. L'intérêt de ces instances est d'adapter le périmètre de l'AOM au bassin de vie. C'est un élément de réponse pour les zones peu denses car elles pourront développer plusieurs solutions

de déplacement : le transport collectif, le covoiturage, l'autopartage, les pistes cyclables, la location de vélo à assistance électrique.

Comment les AOM pourront-elles financer ces solutions de mobilité ?
La création d'un syndicat mixte permet de lever le versement mobilité dès lors qu'un service régulier de transport est organisé. Cette mesure est le nœud central du texte. Des solidarités pourront s'exercer au sein des territoires avec des possibilités de moduler le taux du versement mobilité. Par ailleurs, il existe de nombreuses subventions publiques destinées à mettre en œuvre des politiques de mobilité. Les fonds européens sont sous-utilisés. L'État propose plusieurs aides au travers du plan vélo, mais aussi *via* les dotations de soutien pour l'investissement dans les territoires (DSIL) et d'équipement des territoires ruraux (DETR). Il y a de nombreuses solutions de financement, mais elles sont souvent méconnues.

Propos recueillis par C. C.

Mobilité en territoires peu denses : vers la fin des zones blanches ?

Développer l'offre de transport en l'adaptant aux besoins des territoires, tel est l'objectif de la loi du 24 décembre 2019. Les communautés de communes en seront les chevilles ouvrières sous réserve qu'elles délibèrent sur la prise de compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) d'ici fin 2020. Beaucoup n'ont pas attendu la loi pour agir.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (1) devrait mettre un terme aux zones blanches en prévoyant que la totalité des territoires dispose d'une autorité organisatrice. Ce texte va permettre aux communautés de communes de prendre cette compétence pour mettre en œuvre des solutions de déplacements alternatives à la voiture individuelle à l'échelle des bassins de vie. Il était temps. En France, 80 % des territoires ne disposent pas d'une autorité organisatrice de la mobilité. De ce fait, ils ne proposent pas de solution pour les transports du quotidien. Or, sans possibilité de se déplacer, les habitants des secteurs ruraux sont assignés à résidence ou contraints d'utiliser leur voiture. La mobilité est au cœur de l'aménagement du territoire et indispensable au développement économique, à la cohésion sociale et territoriale. Sans solution

de déplacement, impossible d'accéder à l'emploi, la formation, la santé, aux loisirs. En réponse au mouvement des gilets jaunes, le gouvernement a lancé en septembre 2017 une vaste concertation au travers des Assises nationales de la mobilité. Objectif : préparer un cadre législatif – la loi d'orientation des mobilités – visant à « gommer » toutes les zones blanches de la mobilité. Autrement dit : permettre aux collectivités de devenir autorité organisatrice de la mobilité (AOM) pour organiser des systèmes de déplacement à l'échelle de leur bassin de vie. Et ce, en étroite liaison avec les régions, chef de file de l'intermodalité, au sein de contrats de mobilité. La finalité étant aussi d'engager les territoires dans la transition énergétique en limitant l'utilisation de la voiture « solo » au profit de solutions alternatives et partagées : ligne de bus, transport à la demande, covoiturage, autopartage, vélo. Pour mener à bien ces missions, les collec-

tivités pourront créer ou se regrouper au sein de syndicat mixte, de type loi SRU. Elles pourront ainsi percevoir le versement mobilité. Les communautés de communes devront se prononcer sur la prise de compétence dans un calendrier très serré : elles ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour décider ou pas de devenir des autorités organisatrices de la mobilité.

Les élus inquiets sur le financement

Les communes devront délibérer au plus tard le 31 mars 2021. Le transfert prendra effet au plus tard le 1^{er} juillet 2021. Dans le cas où la compétence n'a pas été transférée à la communauté de communes, c'est la région qui deviendra AOM par substitution à cette date (lire p. 40-41). À ce calendrier contraint s'ajoute des incertitudes s'agissant du financement de cette nouvelle compétence. En dehors du versement mobilité, une ressource soumise à l'obligation d'organiser une ligne

de transport régulière, les intercommunalités ignorent en effet comment elles pourront financer ces politiques de mobilité. Dans le cadre du débat budgétaire pour 2020, le Sénat avait souhaité octroyer une part de la taxe sur les carburants (TICPE) aux communautés de communes exerçant la compétence d'organisation des mobilités. Le gouvernement s'y est opposé en arguant que les EPCI disposeront pour cela de recettes dynamiques *via* la part de TVA que l'État leur octroie pour compenser la suppression de la taxe d'habitation. Un dispositif qui ne constitue pas une ressource dédiée à la mise en œuvre de la LOM, déplorent les élus. L'État a, quant à lui, programmé 13,4 milliards d'euros d'investissement dédiés aux transports du quotidien et au développement des mobilités propres, partagées et actives pour la période 2018-2022. De nombreuses intercommunalités envisagent de devenir des autorités organisatrices de la mobilité. « Il est prématuré de savoir combien vont prendre cette compé-

Repères

- Le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre.
- Un Français sur quatre a refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre.
- Sept Français sur dix se rendent au travail en voiture.
- Soixante communes françaises sont AOM. (Source : ministère des Transports).

tence », indique Frédéric Cuillerier, maire de Saint-Ay (45) et président de la commission transport, mobilité et voirie à l'AMF. « En revanche, lors du forum sur la mobilité que nous avons organisé à l'occasion du 102^e Congrès de l'AMF, nous avons dû refuser 200 participants. C'est dire l'intérêt que portent les élus à ces questions de mobilité qui sont essentielles. Ils se prononceront lorsqu'ont les décrets d'application seront publiés. » À ce titre, le gouvernement souhaite que les 99 décrets soient votés en 2020. Un délai qui semble court au regard des phases de consultations (CNEN, CESE). Une chose est certaine : le ministère des Transports devra mener un travail de pédagogie et d'information sur la mise en œuvre de la LOM. Cela devra être également le cas pour les différents dispositifs de subventions. Car dans ce domaine, les aides publiques foisonnent, mais les élus ont du mal à s'y retrouver.

Christine CABIRON

(1) Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (JO du 26/12/2019).

Dix questions pour comprendre les objectifs de loi

L'AMF et le ministère des Transports préparent une foire aux questions (FAQ) pour répondre aux interrogations des élus. Extraits.

1 Qu'est-ce qu'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ?

Une AOM est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire. Elle a un rôle d'animation de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire et contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et la lutte contre l'étalement urbain. Elle intervient en organisant des services réguliers de transport public ou à la demande, des services de transport scolaire, des services relatifs aux mobilités actives, partagées (covoiturage, autopartage...) et solidaires. Elle peut aussi verser des aides individuelles à la mobilité. Elle peut proposer du conseil en mobilité auprès de personnes vulnérables, employeurs, grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux...). L'AOM peut organiser des services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine, uniquement en cas de carence de l'offre privée.

2 Qui est AOM ?

La compétence d'organisation de la mobilité définit le rôle de l'AOM qui s'applique sur un territoire donné : le ressort territorial. Cette compétence est exercée par les EPCI à fiscalité propre : métropole, communauté urbaine (CU), d'agglomération (CA), de communes. La région peut être AOM par substitution à la place d'une communauté de communes (CC) lorsque celle-ci n'a pas souhaité prendre la compétence d'AOM. Cette compétence peut être exercée au travers de syndicat lorsqu'elle leur a été transférée. Il peut s'agir de syndicats mixtes fermés (composés uniquement d'EPCI) ou ouverts (régions ou départements) ainsi que des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux, des



© Communauté de communes de Châteaubriant-Derval

La loi LOM étoffe les compétences d'AOM dans le champ des mobilités partagées. Ici, la station libre-service de vélos à assistance électrique de la communauté de communes de Châteaubriant-Derval.

pôles métropolitains quand leur ressort territorial est continu et sans enclave.

3 Une communauté de communes est-elle obligatoirement AOM ?

La loi encourage la communauté de communes à se saisir de la compétence d'AOM, seule ou en groupement *via* un syndicat mais cela n'est pas obligatoire. Dans le cas où elle souhaite l'exercer, elle a jusqu'au 31 décembre 2020 pour décider ou pas de devenir AOM. Les communes devront délibérer au plus tard le 31 mars 2021. Le transfert prendra effet au plus tard le 1^{er} juillet 2021. Dans le cas où elle ne souhaite pas exercer la compétence, cette dernière revient à la région qui l'exerce sur le territoire de la CC concernée. Les communes présentes sur le territoire qui organisaient déjà des services avant la prise de compétence par la région peuvent continuer à les organiser sans avoir le statut d'AOM. Elles peuvent continuer à prélever le versement mobilité.

4 Après le 1^{er} juillet 2021, une communauté de communes qui n'aurait pas la compétence d'AOM pourra-t-elle la reprendre ?

C'est possible dans deux cas. Si la CC envisage d'exercer la compétence dans le cadre d'un syndicat mixte qui dépasse son périmètre et auquel elle prévoit de transférer la compétence. Il peut s'agir d'un transfert à un nouveau syndicat mixte créé entre plusieurs CC, d'un transfert à un PETR, un pôle métropolitain, de l'adhésion à un syndicat mixte AOM existant. C'est également possible dans le cas d'une fusion avec une autre CC. Lorsqu'il est demandé, le transfert de la région à la CC intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la CC. Les services qu'une commune pouvait continuer à exploiter quand la région était autorité organisatrice de la mobilité sont transférés à la CC dans un délai d'un an suivant la délibération de la CC.

Avis d'expert

Louise Larcher, conseillère technique au département Urbanisme et transports à l'AMF

« LES COLLECTIVITÉS DOIVENT DÈS MAINTENANT ÉTABLIR UN DIAGNOSTIC DE LEURS MOBILITÉS »



« La LOM vise à couvrir 100 % du territoire avec des AOM, afin de supprimer toutes les zones blanches et permettre aux collectivités de déployer des services de mobilité pour tous les habitants. Ces solutions recouvrent tous les déplacements du quotidien et non pas que les trajets domicile/travail. La concertation a donné lieu à des solutions qui dessinent une nouvelle gouvernance pour mettre en œuvre toutes les mobilités. Celles-ci sont organisées sur un bassin de vie qui ne s'arrête pas aux frontières d'un EPCI ou d'une région. Avec l'État, nous avons entrepris un travail pédagogique pour apporter un maximum de réponses aux interroga-

tions des élus. L'objectif est de créer une foire aux questions (FAQ) qui sera diffusée sur la plate-forme France Mobilités (1). Nous travaillons aussi sur les 99 décrets à venir. Les collectivités qui envisagent de prendre la compétence d'AOM doivent dès maintenant réfléchir à la politique de mobilité. Elles doivent pour cela établir un diagnostic des solutions qui existent sur leur territoire et identifier les besoins de mobilité. À partir de là, elles pourront choisir quels modes mettre en service. Il faut consacrer deux ou trois mois à dresser un état des lieux afin de pouvoir prendre une décision en toute connaissance de cause. » (1) www.francemobilités.fr/

5 Quelles sont les étapes pour prendre la compétence d'AOM ?

Dans le cas où la CC souhaite exercer la compétence d'AOM, les communes doivent transférer la compétence à la CC. Ce transfert a lieu selon les règles de droit commun en matière de transfert de compétences entre communes et intercommunalités. La procédure débute par une délibération du conseil communautaire qui sera notifiée aux communes qui pourront à leur tour délibérer. Le transfert sera acté uniquement s'il recueille l'avis favorable du conseil communautaire et de 2/3 des communes représentant la moitié de la population (ou l'inverse), ainsi que celui de la commune dont la population est la plus nombreuse, lorsque celle-ci est supérieure au quart de la population totale concernée. Comme pour le conseil communautaire, un vote à la majorité simple est requis au sein de chaque conseil municipal. Chaque conseil disposera d'un délai maximal de trois mois à compter de la notification de la délibération de l'organe délibérant de la communauté. Le préfet pourra, toutefois, prendre son arrêté avant l'expiration de ce délai si la majorité requise des communes et le conseil de communauté se sont déjà prononcés en faveur du transfert. À défaut de délibération prise par une commune, son avis sera réputé favorable. Si le conseil communautaire et la ma-

rité qualifiée des conseils municipaux se sont prononcés en faveur d'un transfert de compétence, le préfet devra obligatoirement prendre un arrêté actant la modification statutaire.

6 Une commune peut-elle être AOM ?

Dans les CA, CU et les métropoles, une commune ne peut jamais être AOM car l'EPCI dispose de par la loi de la compétence d'AOM. Dans les CC, la situation évolue. Avant le 1^{er} juillet 2021, une commune peut être AOM directement si elle n'a pas transféré sa compétence à la CC à laquelle elle appartient. À compter du 1^{er} juillet 2021, une commune ne pourra plus être AOM. S'il y a transfert de compétence, c'est

Les nouveautés de la LOM

- La LOM étoffe les compétences d'AOM dans le champ des mobilités actives, partagées et solidaires.
- La compétence d'AOM est globale mais s'exerce « à la carte ».
- Une AOM organise le (s) service (s) de mobilité le (s) plus adapté (s) à son territoire. Elle n'est pas obligée d'organi-

ser une ligne régulière de transport public.

- La compétence d'AOM s'exerce au niveau intercommunal (EPCI, syndicat mixte).
- La région peut toutefois être AOM locale par substitution sur le territoire d'une communauté de communes qui n'aura pas choisi de prendre la compétence d'AOM.

la CC qui sera AOM. Si ce n'est pas le cas, c'est la région qui deviendra AOM sur le territoire de la CC. Dans ce cas, les communes qui exerçaient précédemment des services sur leurs territoires (ex : une ligne de bus) pourront continuer à les exercer sans avoir le statut juridique d'AOM. Et, le cas échéant, poursuivre à prélever le versement mobilité. Si la commune était membre d'un syndicat mixte AOM, elle peut continuer à appartenir à ce syndicat.

7 Qui est AOM pour les communes dites isolées qui ne font pas partie d'un EPCI ?

Les communes non membres d'un EPCI, dont la liste est mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du Code général des collectivités territoriales sont AOM. Elles peuvent demander le transfert à la région. Si cette demande est effectuée avant le 31 mars 2021, le transfert est de droit et effectif au 1^{er} juillet 2021. Si la demande est effectuée après le 31 mars 2021, la région peut refuser ce transfert si elle se prononce explicitement contre.

8 L'AOM peut-elle choisir de prendre la compétence par bloc ?

Non. La compétence est globale. L'AOM est compétente pour l'ensemble des services de transport et de mobilité. Si l'AOM est compétente pour tous les services énumérés par la loi, elle choisit les services qu'elle veut mettre en place. La compétence s'exerce « à la carte ».

9 Quels services doivent être organisés par l'AOM ?

L'AOM est chargée d'organiser la mobilité sur son territoire en fonction des besoins locaux. En aucun cas elle n'a obligation d'organiser des services de transport ou de mobilité pour lesquels elle est compétente. L'AOM choisit d'installer les services adaptés aux besoins des habitants.

10 Une AOM doit-elle nécessairement organiser une ligne régulière de transport public ?

L'AOM organise la mobilité sur son territoire en fonction des besoins locaux. Elle n'est donc pas obligée d'organiser une ligne régulière de transport. Mais l'instauration du versement mobilité, impôt assis sur la masse salariale, est conditionnée à l'organisation d'une ligne régulière. C. C.

Les communautés de communes déjà mobilisées sur le terrain

Les élus n'ont pas attendu la loi LOM pour mettre en œuvre des solutions de mobilité. Exemples en Meurthe-et-Moselle, dans la Somme et dans l'Indre.

Des bus, transports à la demande, navettes autonomes, vélos électriques... Bien se déplacer ne doit pas être réservé qu'aux grandes villes. Des élus ont ainsi déployé des solutions de déplacement en veillant à ce qu'elles soient les plus pertinentes pour leur territoire.

Un réseau de transport collectif en Meurthe-et-Moselle

La communauté de communes Terres Toulaises (CC2T) a pris la compétence mobilité en avril 2018. Depuis le 1^{er} janvier 2020, elle gère un réseau de transport collectif qui dessert 41 communes et 42 000 habitants.

Auparavant, il existait un petit réseau urbain déployé sur 5 communes. Celui-ci était géré par un syndicat de transport qui avait « hérité » des transports scolaires dans le cadre de la loi NOTRE. « Nous avons dissous ce syndicat lorsque nous avons pris la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité », explique Jorge Bocanegra, vice-président en charge de la mobilité de la CC2T. Ce service était constitué de deux lignes régulières et de 5 services de transport à la demande (TAD). Une desserte insuffisante aux yeux des élus. C'est pourquoi, ils ont tout d'abord décidé d'étendre le transport à la demande à neuf communes. La CC2T a ensuite saisi l'opportunité du renouvellement du contrat de gestion pour définir une nouvelle offre de transport public. « Notre objectif est d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun et d'instaurer une équité du service de mobilité dans l'ensemble du territoire. » Ainsi, le nouveau marché a été confié à la Société « Prêt à partir » pour une durée de six ans dans le cadre d'une délégation de service public. Le nouvel opérateur gère aujourd'hui 12 lignes de transport à la demande. « Chaque commune bénéficie de deux allers et retours par jour », précise l'élu. Le transporteur exploite parallèlement 25 lignes urbaines et périurbaines. Une offre organisée en lien avec les TER à la gare de Toul, ainsi qu'avec la ligne routière qui relie la sous-préfecture de

Meurthe-et-Moselle à Nancy. La CC2T consacre à ce service de transport public un budget qui oscille entre 2,7 et 3 millions d'euros par an. « Ce budget est alimenté essentiellement par le versement transport, instauré en 2005. » L'EPCI perçoit aussi des recettes commerciales issues de la vente des billets de bus. « Nous avons instauré une tarification attractive pour faciliter l'accès aux bus. » Le titre unitaire est commercialisé 1,10 €. Ce tarif est réduit à 0,40 € pour les personnes bénéficiant des minima sociaux. « Nous percevons également une subvention de la région Grand Est au titre du transfert des transports scolaires. » Pour accroître les possibilités de déplacement, la CC2T a ouvert six circuits scolaires au grand public dans la limite des places disponibles. En 2018, le réseau « Movia », opéré avec 32 bus dont 4 électriques, a transporté 120 000 personnes. « Notre délégataire prévoit d'augmenter la fréquentation des lignes régulières de 10 % et d'accroître celles des TAD de + 20 % », précise Jorge Bocanegra.

Plan de mobilité rural dans la Somme

La communauté de communes Somme Sud Ouest (CC2SO) a adopté, en octobre 2019, un plan de mobilité rural. Avec 119 communes, cet EPCI de

39 471 habitants est l'un des plus grands des Hauts-de-France. L'un des plus ruraux aussi, avec une densité de 42 habitants par km². « En 2011 nous avons constaté un isolement social des personnes âgées », explique Serge Zacharewicz, directeur général des services à la CC2SO. De ce constat est née la création de cinq maisons de santé et des actions pour maintenir les seniors à domicile. « La problématique de la mobilité s'est très rapidement imposée. Comme des lignes de transport scolaire desservait chaque commune, nous avons demandé au département du Nord de nous déléguer sa compétence pour ouvrir ce service aux grand public. » De fait, cette collectivité est devenue autorité organisatrice de second rang. Elle a ensuite créé du transport à la demande pour permettre à des personnes de rentrer chez elle à la pause méridienne.

Les questions de mobilité se sont également posées lors de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI), incombant à la CC2SO. « La notion de plan de mobilité rural n'existait pas », rappelle le directeur général des services. « Seule une entité porteuse d'un SCOT était à même de déployer une telle action. C'est donc le Pays du Grand Amiénois qui, en 2016, a répondu favorablement à notre demande. » Dix-huit mois de concertation ont été nécessaires

Les autres solutions de mobilité

En Loire-Atlantique, la communauté de communes Châteaubriand-Derval (26 communes, 44 200 habitants) a créé une « Maison de la mobilité » pour pallier la fermeture du guichet de la gare par la SNCF. Des agents territoriaux assurent la vente des billets de trains et de bus, et l'information sur les autres modes de déplacement. Cette autorité organisatrice de second rang propose, en effet, différentes solutions de mobilité, inscrites dans un plan global de déplacement. Elle a investi plus de 500 000 € dans la mise en place de 64 vélos à assistance électrique

(VAE), 5 stations en libre-service pour ces VAE, 2 véhicules électriques en auto-partage. Elle a aussi créé des navettes de centre-ville opérées avec des minibus électriques. « Il faut penser la mobilité de façon globale », indique Michel Evain, directeur de pôle aménagement du territoire et environnement. La communauté de communes de l'Argonne Ardennaise (95 communes, 17 400 habitants) va, de son côté, créer un transport à la demande à vocation sociale et installer 8 bornes de rechargement pour les véhicules électriques.



© Communauté de communes Terres Toulaises

pour élaborer ce plan de mobilité rural. Celui-ci est organisé autour de trois thématiques (économie, inclusion sociale, environnement) et compte 102 actions. « Notre objectif est de proposer un bouquet de services de mobilité. » Le transport à la demande sera renforcé par des liaisons intercommunales. « Nous attendons la publication des décrets de la LOM pour créer des lignes de transport régulières », précise Serge Zacharewicz. Notamment pour instaurer des navettes de rabattement vers les gares TER de Poix-de-Picardie et de Namps-Maisnil. La CC2SO envisage aussi de développer le covoiturage, un réseau d'auto-stop organisé et de créer des itinéraires cyclables à l'échelle du territoire. « C'est une stratégie de mobilité planifiée à dix ans. » En attendant, la communauté a répondu à un appel à projets de France Mobilités et a décroché, en 2019, une subvention de 100 000 € de l'Ademe. « Cette somme nous permettra de financer la moitié des coûts d'ingénierie du plan de mobilité rural », indique le directeur général des services.

Des navettes autonomes pour relier les communes rurales dans l'Indre

Après le déploiement de la 4G et de la fibre, c'est tout naturellement que la communauté de communes Cœur de Brenne (Indre) a imaginé d'expérimenter des navettes autonomes. « Cela fait

quinze ans que nous misons sur le numérique. C'est indispensable en ruralité pour accéder aux mêmes services publics et privés qu'en milieu urbain », indique Jean-Bernard Constant, responsable du numérique au sein de cette collectivité qui regroupe 11 communes et 48 000 habitants. Ce territoire a la particularité d'avoir réussi à maintenir des services (crèches, écoles, Maisons de santé) et des commerces dans quasiment chacune des communes. « Notre problématique était de savoir comment relier la population à ces services. En sachant qu'une grande partie des habitants sont des seniors et que l'offre de transport en commun est peu importante. » Celle-ci repose sur une ligne de cars interurbaine, organisée matin et soir par la Région Centre-Val de Loire et uniquement à destination de Châteauroux. D'où l'idée de mettre en service des navettes autonomes. « Nous voulons créer une ligne régulière pour se rendre simplement d'une commune à l'autre. » L'intérêt des navettes autonomes est double : l'absence de conducteur à bord des véhicules limite les coûts de fonctionnement et permet une large amplitude horaire. L'expérimentation consistera à relier les trois communes les plus denses (Azay, Mézières et Martizay). Soit un parcours d'environ 21 km. Une innovation puisque jusqu'à présent, les navettes autonomes n'ont été développées qu'en milieu urbain et sur des distances inférieures à 10 km. « Nous avons choisi ces communes car

Le réseau « Movia » (32 bus dont 4 électriques) dépend de la CC Terres Toulaises (54), qui est devenue compétente en matière de mobilité en 2018.

elles sont reliées par une route sur laquelle ont été installés cinq pylônes 4G. » Une technologie incontournable pour permettre aux navettes de se repérer. Le ou les deux véhicules (le nombre reste à définir) effectueront 4 à 8 allers et retours par jour. Ils circuleront au milieu du trafic routier à une vitesse élevée pour ne pas être en décalage avec les autres véhicules. « Techniquement, il faut que la navette évolue sur une route à double sens, séparée par une peinture centrale. »

Pour mener à bien ce projet, la communauté de communes a intégré le consortium ENA (étude des navettes autonomes) porté par l'IFSTTAR, le groupe de transport Berthelet, Eiffage Énergie Systèmes et le constructeur Navya. Objectif : trouver, entre autres, des financements. « Le coût total de cette expérimentation se situe entre 700 000 € et 800 000 €. » En 2018, ce consortium a répondu à un appel à manifestation d'intérêt lancé par l'Ademe sur les véhicules autonomes. Il a été retenu parmi les 15 candidats. « Notre objectif est de démontrer la faisabilité de l'implantation d'une navette autonome en secteur rural. Ce qui, d'un point de vue industriel, n'a jamais été imaginé. » Cette navette devrait être mise en service courant 2021. « Nous pensons que c'est une véritable solution pour les territoires peu denses », conclut Jean-Bernard Constant. **C. C.**