

FINANCEMENT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES MOBILITÉS

Sortir des anciens
modèles pour investir
sur l'avenir

juin 2025



SOMMAIRE

EDITOS

Louis Nègre, Président du GART, Président délégué à la coordination des politiques métropolitaines et infrastructures de transport de la Métropole Nice Côte d'Azur, Maire de Cagnes-sur-Mer	05
Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon, Président du SIEIL- Territoire d'énergie d'Indre-et-Loire, Vice-Président porte-parole de la FNCCR en charge de la mobilité propre	06
Marc Teyssier d'Orfeuil, Président Mobilité durable & territoires et Logistique durable & territoires	07
QUI SOMMES-NOUS ?	08

I. UNE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LAQUELLE CHACUN

PREND SES RESPONSABILITÉS

09

1. Donner une vision long terme pour financer infrastructures et la décarbonation des mobilités

10

Des enjeux partagés depuis des années pour préparer l'avenir

10

De l'importance d'une visibilité sur le long terme

10

La parole à François Rage, Président du SMTC-AC (Syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération clermontoise), 1^{er} Vice-président de Clermont Auvergne Métropole, maire de Cournon d'Auvergne

11

La parole à Grégoire de Lasteyrie, 1^{er} vice-président d'Ile-de-France Mobilités, Président de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, maire de Palaiseau / Vice-président du GART

12

2. L'État et les usagers : intervenir sur les ressources ou taxes existantes

13

Pour une contribution plus importante des usagers aux mobilités du quotidien

13

Pour une TVA à 5,5 % pour les transports du quotidien

13

Pour une évolution du versement mobilité

14

La parole à Alain Jund, Vice-président en charge des mobilités, transports, déplacements, politiques cyclable et plan piéton à l'Eurométropole de Strasbourg, vice-président du GART délégué aux mobilités actives et partagées

14

Disposer de financements relatifs à l'investissement et au fonctionnement des réseaux déployés par les collectivités

16

Pour un déploiement et un co-financement du Disque vert

16

Pour une fiscalité environnementale en faveur de la transition énergétique des mobilités

17

3. Valoriser les externalités positives de la transition et les flécher vers la décarbonation des mobilités du quotidien

17

Pour une contribution plus conséquente du secteur autoroutier aux mobilités du quotidien

18

Affecter une partie des recettes du secteur aérien à la mobilité

18

Pour une meilleure optimisation de l'usage de la voiture particulière au profit du financement des mobilités alternatives	19
Financer la décarbonation des mobilités en valorisant les externalités positives de la transition énergétique	20

II. AMÉLIORER LE DIALOGUE PUBLIC/PRIVÉ POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE LA

VALEUR	21
---------------------	-----------

1. Énergies : coupler la décarbonation des mobilités et le développement des territoires

Fiscalité des énergies : vers un équilibre financier de plus en plus difficile et une fracture territoriale ?	22
Déploiement des IRVE : vers un juste partage de la valeur entre public et privé	22
• La parole à Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon, Président du SIEIL- Territoire d'énergie d'Indre-et-Loire, Vice-Président porte-parole de la FNCCR en charge de la mobilité propre	24
Méthanisation, ENR locales, biocarburants, hydrogène : décarboner en fonction des énergies disponibles dans les territoires	25
• La parole à Laurent Favreau, Président Vendée Energies « Le soutien de l'État pour la production de gaz renouvelable doit se poursuivre »	26
• La parole à Selma Treboul, Directrice des Affaires publiques de France Mobilité biogaz « Défendre au niveau européen un mix énergétique qui intègre le BioGNV pour décarboner »	28

2. Usages : audit et verdissement des flottes publiques

• La parole à Grégoire de Lasteyrie, Vice-Président Ile-de-France Mobilité « Un programme de décarbonation ambitieux menacé par l'Europe »	29
Vers un leasing social professionnel par un fonds garanti par l'Etat	30
• La parole à Géraldine Mezzalana, CEO, Watea by Michelin « LLD de véhicules électriques : diminuer les risques pour les collectivités »	30

3. L'innovation au service des AOM et de leur efficacité

Financer l'intermodalité... ..	31
Et l'innovation pour des mobilités du quotidien plus efficaces	32
• La parole à Bruno Bernard, Président de la Métropole de Lyon, Président de Sytral Mobilités, 1 ^{er} Vice-président du GART	33
• La parole à Edouard Hénaut, Directeur général de Transdev France, « Retrofit de cars scolaires : innover pour accélérer la décarbonation »	34
Un réseau de covoiturage domicile – travail au service des AOM	35
• La parole à Olivier Binet, Président, Karos « Réseaux de covoiturage domicile-travail : faire plus de mobilité avec moins de ressources »	35
Innovations en faveur d'une mobilité durable en zone blanche	36
• La parole à Tiphaine Deheunynck, CEO, Kiwee by Metacar	36
• La parole à Jean-Marc Dardalhon, Président de Totoom « Des lignes de transport électriques connectées aux pôles multimodaux pour désenclaver les territoires à moindre coût »	38

SOMMAIRE

4. Foncier & logistique : comment financer la décarbonation des flux ?	39
Financer les infrastructures de transport par les plus-values immobilières et foncières	39
Faire contribuer les livraisons de logistique urbaine (colis, chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce ou de livraison)	40
Optimiser les échanges de données logistiques et le report modal en intégrant pleinement la cyclologistique	40
• La parole à Julien Vilain, Président les Boîtes à Vélo	41
Optimiser le foncier logistique et massifier les flux	42
• La parole à Jean-Paul Rival, Directeur général de Concerto « Intégrer l'innovation foncière pour une logistique durable au bénéfice de tous »	43
5. Vers des nouveaux modèles de financement de la transition énergétique des mobilités	44
Des produits financiers qui intègrent les nécessaires investissements dans la transition énergétique	44
• La parole à François Rage, Président du SMTC-AC (Syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération clermontoise), 1 ^{er} Vice-président de Clermont Auvergne Métropole, maire de Cournon d'Auvergne	45
III. 10 PROPOSITIONS COMMUNES POUR UN FINANCEMENT ÉQUILIBRÉ	46
1 - Donner une vision long terme pour financer infrastructures et décarbonation des mobilités	47
2 - L'État et les usagers : intervenir sur les ressources ou taxes existantes	47
3 - Valoriser financièrement les externalités positives de la transition et les flécher vers la décarbonation des mobilités du quotidien	47
4 - Rendre les SDIRVE opposables à l'implantation des bornes de recharge ou des stations de carburants alternatifs (biogaz, hydrogène)	48
5 - La France doit porter auprès de l'Europe l'importance d'une approche ACV intégrant le biogaz dans les objectifs de décarbonation des véhicules	48
6 - Créer un fond d'innovation garanti par l'État pour couvrir le risque des AOM qui testent les nouvelles mobilités, de nouvelles filières industrielles (hydrogène, rétrofit...) et les énergies de demain	49
7 - Financer l'intermodalité, le covoiturage & l'innovation pour des mobilités du quotidien plus efficaces dans le cadre du déploiement des SERM	49
8 - Logistique et foncier : découpler les politiques publiques d'urbanisme et de mobilité pour massifier les flux quotidiens	50
9 - Mettre en place une éco-contribution sur les livraisons rapides pour financer une logistique plus vertueuse	50
10 - Créer un leasing social professionnel garanti par l'État pour permettre aux petites entreprises de verdir leurs flottes dans les Zones à circulation restreinte.	50

ÉDITO

©Augustin Detienne



Louis Nègre,

Président du GART, Président délégué à la coordination des politiques métropolitaines et infrastructures de transport de la Métropole Nice Côte d'Azur, Maire de Cagnes-sur-Mer

Les enjeux climatiques et les objectifs de la stratégie nationale bas carbone de la France pour 2050 imposent une décarbonation accélérée des mobilités. Les réseaux de transport public jouent un rôle clé en facilitant la mobilité quotidienne. L'un des défis principaux pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) est de proposer des solutions de transport alternatives adaptées à l'ensemble du territoire, y compris dans les zones peu peuplées, tout en développant et interconnectant les réseaux de transport urbain et régional.

Répondre à l'urgence environnementale nécessite un choc d'offre indispensable pour favoriser le report modal et apporter des alternatives à l'autosolisme. Maintenir une qualité de service optimale requiert la régénération des infrastructures existantes et la poursuite de leur développement.

Mais sur la route de ce choc d'offre se dresse un double mur d'investissement et de fonctionnement, les AOM faisant ainsi face à un besoin de financement important estimé à plus de 100 milliards d'euros d'ici 2030 selon le Sénat - dont environ 60 milliards d'euros pour les AOM hors Île-de-France - bien loin de leurs ressources actuelles.

L'État, bien qu'ayant annoncé des investissements, tels que le plan de 100 milliards d'euros pour les transports ferroviaires, n'a pas encore garanti de solution claire pour assurer la pérennité économique des AOM. Il est donc urgent de consolider leur modèle de financement en renforçant l'aide de l'État dans le pays d'Europe qui prélève le plus de taxes et d'impôts. Cela leur permettrait ainsi de maintenir et développer des réseaux de transport optimisés et adaptés aux enjeux climatiques futurs.

Pour maintenir un équilibre entre les contributeurs actuels au financement de nos réseaux de transport, le GART porte 10 propositions à même d'élargir les ressources des AOM

urbaines et régionales pour leur permettre de mettre en place des politiques publiques de mobilité à la hauteur des enjeux climatiques et des attentes de nos concitoyens.

Au travers de ce livre blanc commun aux côtés de la FNCCR, de Mobilité Durable & Territoires et de Logistique Durable & Territoires, nous souhaitons illustrer ces propositions de contributions de nos adhérents qui organisent chaque jour la mobilité partout en France, et ouvrir nos réflexions dans le dialogue avec les élus des Autorités Organisatrices de la Distribution d'énergie, et les entreprises porteuses de solutions.

Nous attendons de l'État qu'il donne aux AOM les leviers indispensables pour le financement des mobilités et qu'il partage avec l'ensemble des acteurs une vision stratégique commune favorisant une transition écologique et énergétique à la hauteur des enjeux. C'est cette aspiration que nous avons portée au sein d'Ambition France Transports. Nous souhaitons que ces propositions partagées inspirent la nécessaire planification des investissements à venir afin qu'ils répondent pleinement aux enjeux d'aujourd'hui et demain.

«Ambition France Transports doit permettre de consolider le modèle économique des AOM, clé de la transition écologique et énergétique de notre pays.»

ÉDITO

©DR



Jean-Luc Dupont,

Maire de Chinon, Président du SIEIL- Territoire d'énergie d'Indre-et-Loire, Vice-Président porte-parole de la FNCCR en charge de la mobilité propre

Les mondes de l'énergie et de la mobilité sont intimement liés.

La FNCCR représente plus de 900 collectivités adhérentes de toutes tailles, réparties dans l'hexagone, qui se font le reflet de la pluralité du quotidien des déplacements de nos concitoyens, qu'ils habitent en métropole, en milieu périurbain ou en zone rurale.

Notre implication historique pour insuffler la transition énergétique et la décarbonation des mobilités a toujours été pensée sous le sigle de la solidarité entre les collectivités, notamment dans le cadre du déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques, de stations de biogaz utilisant les productions locales de méthanisation, ou encore dans les projets d'écosystèmes hydrogène.

A l'heure où l'État souhaite remettre à plat les financements des mobilités du quotidien dans le cadre d'Ambition France Transports, il nous semble essentiel de souligner les investissements portés par les collectivités, donc par nos concitoyens, depuis des années, en faveur de la transition énergétique des transports, et de les mettre en cohérence avec cette planification que nous appelons de nos vœux.

Donner une direction long terme à nos investissements doit être une priorité et nous la partageons. L'objectif de cette publication commune avec le GART et les agents économiques impliqués dans la mobilité durable qui participent à nos travaux, est d'inspirer le Législateur pour les prochaines lois de finances pour un juste partage de la valeur entre public et privé et les services de mobilité que nous devons à chacun de nos concitoyens, des villes comme des campagnes.

Les réseaux énergétiques appartiennent aux collectivités locales, qui sont impliquées depuis des décennies dans la décarbonation des transports et des mobilités du quotidien. Le fruit de nos réflexions communes, au travers de ces pages, vise à porter ensemble des propositions pragmatiques afin de prendre enfin le virage d'une planification long terme de nos mobilités.

« Financer une transition énergétique des mobilités dans les villes et en milieu rural. »

ÉDITO



Marc Teyssier d'Orfeuill

*Président des Clubs Mobilité Durable & Territoires
et Logistique Durable & Territoires*

Depuis près de 20 ans, les clubs que nous animons dans le domaine de la mobilité visent un objectif clair : renforcer le dialogue entre décideurs publics et privés afin de limiter l'impact écologique des mobilités des personnes et des biens, tout en valorisant les solutions portées par les acteurs économiques qui créent de la valeur pour notre pays. Cette dynamique, nous l'avons initiée avec le Club des Voitures Écologiques (CVE), devenu aujourd'hui le Club Mobilité Durable & Territoires, puis consolidée avec la création aux côtés du GART, du club du Dernier Kilomètre, aujourd'hui Club Logistique Durable & Territoires.

Les tensions budgétaires, les incertitudes géopolitiques et l'urgence climatique rendent plus que jamais nécessaire une action concertée. Ces clubs constituent, depuis 2007, des espaces de dialogue, où sont portés des propositions, tels que la diversification du mix énergétique, l'intégration de toutes les technologies utiles à la décarbonation, ou encore l'adaptation des infrastructures aux besoins des territoires.

Le Club Mobilité Durable & Territoires a toujours défendu une approche pragmatique de la transition tout en intégrant les nouvelles mobilités qui permettent de développer une véritable intermodalité pour tous. Il s'agit d'encourager la mixité énergétique en tenant compte des réalités économiques. Les carburants alternatifs comme le GPL, le bioéthanol ou le GNV, doivent pouvoir continuer à jouer un rôle. Le retrofit, c'est à dire le changement de motorisation des véhicules existants, permet de faire mieux avec moins, ce qui répond aux enjeux d'Ambition France Transports : decarbone et allonger la durée de vie des véhicules.

Mais si nous avons beaucoup progressé sur le transport des personnes, nombre d'élus locaux nous interpellent désormais sur un autre défi : celui du transport de marchandises. Dans le cadre du Club Logistique Durable & Territoires, nous explorons des pistes concrètes pour verdir les flottes de livraison, qui représentent près de 20% de la circulation urbaine. Comment réduire leur impact sonore ? Comment améliorer la logistique du dernier kilomètre sans renchérir les coûts pour les citoyens et les entreprises ? Comment améliorer la mutualisation des flux et plus largement les transports routiers ?

Conscients de nos proximités de vue avec la FNCCR et le GART, et de notre souhait de faire avancer la réflexion nécessaire sur le financement des mobilités de demain, nous avons animé durant quelques semaines des travaux communs sous forme d'ateliers et d'échanges avec nos adhérents respectifs. L'objectif est de rapprocher les logiques publiques et privées pour sortir des anciens modèles de financement, devenus obsolètes face aux défis de la transition.

Le présent livre blanc : « Financement de la transition énergétique des mobilités : sortir des anciens modèles pour investir sur l'avenir » reprend le fruit de ces échanges menés avec les décideurs publics / privés impliqués sur ces sujets au quotidien. Il a vocation à être transmis à Dominique Bussereau, Président de la conférence des financements, au Gouvernement, aux parlementaires, aux élus locaux qui organisent chaque jour cette transition énergétique de nos mobilités. Il illustre nos propositions concrètes en vue de leur intégration législative et réglementaire. Il est temps de penser autrement l'avenir de nos mobilités, ensemble.

« Rapprocher les logiques publiques et privées pour sortir des anciens modèles de financement, devenus obsolètes face aux défis de la transition. »

QUI SOMMES-NOUS ?



L'ASSOCIATION DES COLLECTIVITÉS AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Le GART agit quotidiennement en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à l'autosolisme. Constitué d'une équipe d'élus et de permanents pour mener à bien sa mission d'intérêt général, notre association partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, plus de 220 autorités organisatrices de la mobilité. Le GART poursuit ainsi son inlassable travail de soutien des collectivités et défend leurs intérêts à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.

www.gart.org



LA FNCCR EN QUELQUES MOTS

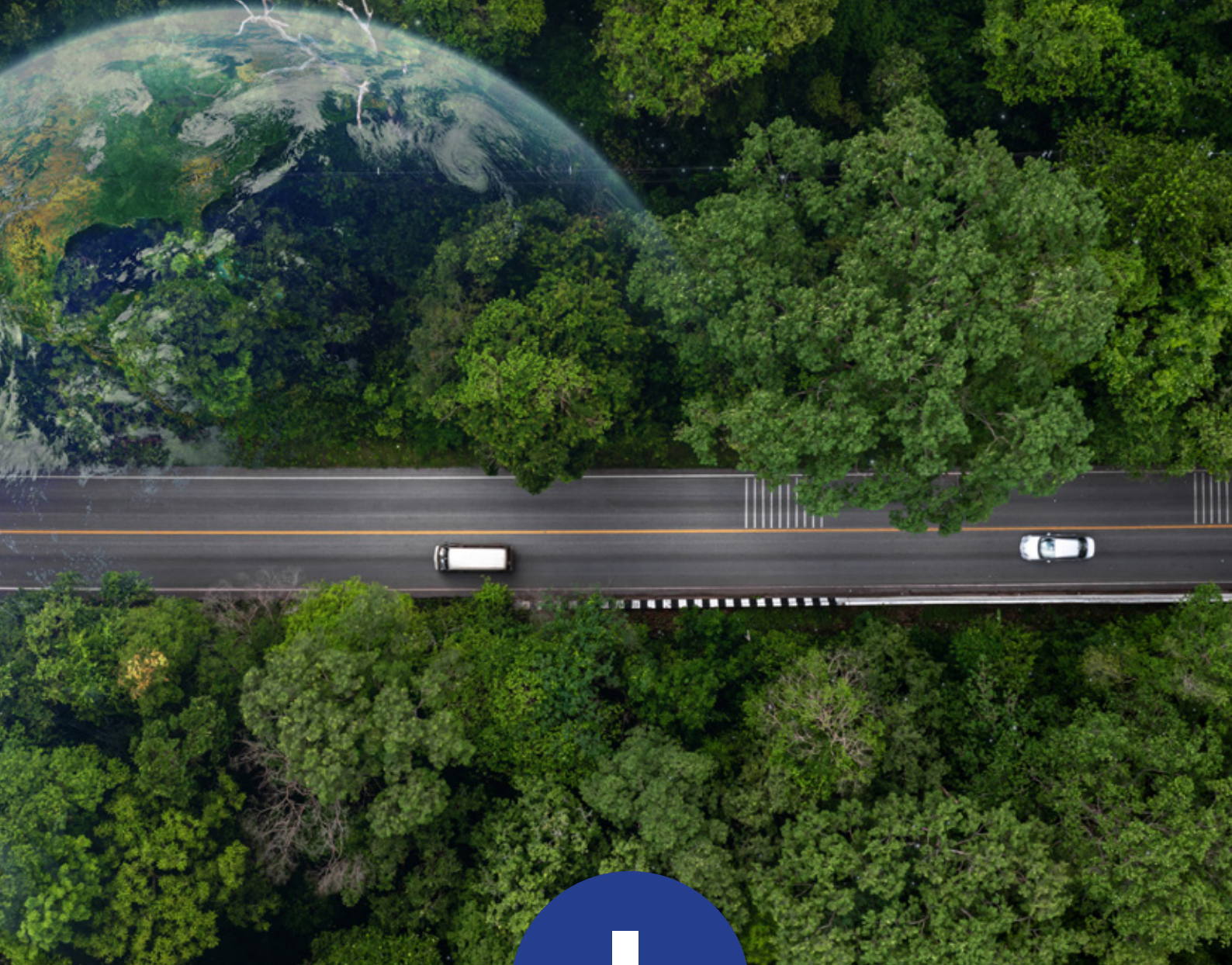
La Fédération nationale des collectivités concédantes et régies est une association de collectivités locales dévolue à l'organisation et à l'amélioration continue des services publics locaux (énergie, eau, numérique, déchets). Organisme représentatif, elle regroupe à la fois des collectivités (communes, communautés, métropoles, syndicats, départements, régions...) qui délèguent les services publics et d'autres qui les gèrent elles-mêmes (régies, SEM, coopératives d'usagers...). Elle rassemble près de 900 collectivités regroupant 61 millions d'habitants en France continentale et dans les zones non-interconnectées et les territoires ultramarins.

www.fnccr.fr



RÉUNIR PUBLICS / PRIVÉS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES BIENS

Réunir les acteurs publics et privés, c'est la proposition de nos think-and-do-tanks parmi lesquels le Club mobilité durable et territoires (ex-Club des voitures écologiques fondé en 2007) et le Club logistique durable et territoires (ex-Club du dernier kilomètre de livraison cofondé en 2012 avec le GART). Le développement de nouvelles formes de mobilité des personnes et des biens sur route qui se sont imposées en complément de la voiture, fait l'objet d'une attention particulière des Clubs. Les Clubs se réunissent 6 à 8 fois dans l'année pour des rencontres thématiques autour d'élus, d'économistes, de chercheurs ou d'institutionnels, à la lumière de l'actualité économique et politique.



UNE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LAQUELLE CHACUN PREND SES RESPONSABILITÉS

1

DONNER UNE VISION LONG TERME POUR FINANCER INFRASTRUCTURES ET DÉCARBONATION DES MOBILITÉS



Des enjeux partagés depuis des années pour préparer l'avenir

L'un des objectifs principaux d'Ambition France Transport est de décarboner nos mobilités, et de repenser les financements des infrastructures sur le long terme. Des enjeux qui viennent bien sûr rencontrer nos engagements environnementaux (COP21), économiques et sociaux portés à l'échelle internationale depuis des années.

La lutte contre le changement climatique a motivé la création de la Fondation SAS le Prince Albert II en 2006, adhérente des clubs mobilité durable & territoires et logistique durable territoires depuis l'origine. **SAS le Prince Albert II** justifiait en ces termes le nécessaire engagement des chefs d'Etat et Gouvernements « Le réchauffement climatique menace directement les grands équilibres climatiques de la planète ; c'est lui qui fragilise les pôles ; lui qui bouleverse les écosystèmes et participe ainsi à la mise en péril de la biodiversité ; lui

« Oublier la menace du réchauffement climatique serait plus qu'une erreur. »

**SAS le Prince
Albert II de Monaco**



aussi qui contribue à l'acidification des océans J'ajoute qu'au-delà des émissions de gaz à effet de serre, les pollutions locales induites par les moteurs à combustion continuent à avoir un impact sur la santé humaine, même si de notables progrès ont été accomplis ces deux dernières décennies. Cet aspect demeure

trop souvent négligé, en dépit des études scientifiques incontestables sur le sujet. Je sais que la crise actuelle - ou plutôt les crises, tant les problèmes qui nous font face sont nombreux, divers et interconnectés - je sais donc que ces crises font souvent passer ces questions au second plan des agendas politiques. Oublier la menace du réchauffement serait pourtant plus qu'une erreur. Ce serait une faute, à l'égard en particulier des générations futures. »



De l'importance d'une visibilité sur le long terme

Sur ce point, les 26 participants (cf. annexe 1) à l'atelier de travail organisés au GART le 4 juin 2025 dans le cadre d'Ambition France Transports, ont été unanimes sur la nécessité de fixer un cadre long terme pour les politiques de mobilités et les investissements afférents à prévoir dans les années à venir. Rien de pire pour eux que « *Les stop and go dans les politiques successives* » en matière de fiscalité environnementale, de montée en puissance de Zones à Faibles Emissions mobilité supprimées ensuite par voie d'amendement à l'Assemblée, d'investissements dans une filière naissante comme l'hydrogène tout en subissant la suppression du biogaz sur le plan européen. La réglementation se doit d'être stable, et de donner une

direction pour tous les acteurs, qui investissent sur le temps long. Un méthaniseur est un projet qui voit le jour en France après 6 à 10 années, et qui implique tous les acteurs du territoire. L'usage biogaz dans la mobilité est essentiel pour sa survie.

Pour **Jean-Luc Dupont**, Maire de Chinon, Président du SIEIL- Territoire d'énergie d'Indre-et-Loire, Vice-Président porte-parole de la FNCCR en charge de la mobilité propre, il faut à l'image de la planification qui avait été faite sur 50 ans sur le nucléaire, redonner toute sa place à la stratégie long terme et au Haut-Commissariat à la Stratégie et au Plan, qui doit de manière transversale pouvoir projeter les

politiques publiques sur une durée entendue, et inspirer le cadre législatif et réglementaire afférent.

À l'image des investissements réalisés dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques, qui bénéficieront aux franciliens pendant des décennies, et de la Société du Grand Paris, la capacité de financement sur le long terme est essentielle pour un développement des infrastructures à la hauteur des enjeux des années à venir, comme le rappelle **Grégoire de Lasteyrie**, 1^{er} vice-président d'Ile-de-France Mobilités, Président de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, maire de Palaiseau (cf. interview ci-contre) : « Cela suppose une programmation pluriannuelle claire et stable, pour éviter les à-coups qui pénalisent les usagers. »

Le GART, souligne également l'importance d'une cohérence entre les législations, à l'image des obligations qui sont faites aux autorités organisatrices de la

mobilité (AOM) d'accueillir des bus ou cars électriques intégrant une recharge adaptée et d'intégrer autant que possible des panneaux photovoltaïques sur les dépôts, et les interdictions qui sont faites de l'autre par les Préfets, les Architectes des Bâtiments de France ou encore des SDIS par mesure de sécurité. Ces incohérences

réglementaires viennent multiplier les coûts d'investissements pour leurs adhérents.

L'expérience de Clermont Ferrand est probante sur le sujet (cf. interview de **François Rage**, Président du SMTC-AC (Syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération clermontoise), 1^{er} Vice-président de Clermont Auvergne Métropole, maire de Cournon d'Auvergne ci-contre), qui souligne également des incohérences entre les politiques publiques européennes, nationales, et locales, à l'image du biogaz (cf. II. 1 p. 22)

« Cela suppose une programmation pluriannuelle claire et stable, pour éviter les à-coups qui pénalisent les usagers. »

Grégoire de Lasteyrie
Vice-Président Ile-de-France Mobilités

LA PAROLE À

©DR



François Rage,

Président du SMTC-AC (Syndicat mixte des transports collectifs de l'agglomération clermontoise), 1^{er} Vice-président de Clermont Auvergne Métropole, maire de Cournon d'Auvergne

Avoir une cohérence des législations pour pouvoir investir sur l'avenir

Le cadre réglementaire vient alourdir la facture de la transition énergétique souhaitée : pouvez-vous nous donner quelques exemples chiffrés de votre expérience ?

Nous avons vécu deux expériences douloureuses. Pour accompagner notre transition, nous avons souhaité produire de l'électricité verte, en couvrant les zones de parking de notre nouveau dépôt d'ombrières photovoltaïques. Les contraintes cumulées du SDIS et de notre assureur AXA, ont généré un surcoût d'investissement de 5 M€, et un montant équivalent en surcoût de fonctionnement pour les 10 prochaines

années. Ces contraintes, parfaitement compréhensibles, de responsabilité et de couverture des risques de sinistres, déstabilisent un projet photovoltaïque dont le temps de retour sur investissement aurait dû être d'une vingtaine d'années au maximum ; elles procèdent d'une maturité insuffisante et d'un manque de recul de la filière. Une action volontariste doit être conduite pour surmonter ces difficultés car personne ne peut comprendre qu'on s'engage dans la transition écologique tout en refusant les énergies renouvelables. L'autre expérience malheureuse, c'est le sort réservé au classement du gaz parmi les énergies propres au niveau européen : le biogaz était pourtant une bonne énergie de transition.



Grégoire de Lasteyrie,

1^{er} vice-président d'Île-de-France Mobilités, Président de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, maire de Palaiseau

De la nécessité de se projeter sur le long terme pour des infrastructures pérennes

À ce stade, quel premier bilan pouvez-vous tirer des nouvelles installations mises en place dans le cadre du Grand Paris Express ? Quels sont selon vous les avantages et inconvénients du modèle Société des Grands Projets (SGP) versus un investissement porté en direct par la/les collectivités ?

Les premières installations du Grand Paris Express, comme les gares d'Aéroport d'Orly et de Saint-Denis Pleyel, ont déjà démontré leur utilité, notamment durant les Jeux. Île-de-France Mobilités a pleinement joué son rôle, en reprenant des équipements encore en finalisation et en désignant les opérateurs en amont.

Le modèle porté par la **SGP** présente un atout majeur : il **permet de financer des projets à grande échelle grâce à une capacité d'endettement sur le très long terme** (40, 50 ans), inaccessible aux collectivités, soumises à des contraintes budgétaires plus strictes. Il permet ainsi d'accélérer des projets structurants malgré la pression sur les finances publiques.

Ce modèle présente toutefois des limites et nombre d'enjeux perdurent autour des futures gares du Grand Paris : la jeunesse de la maîtrise d'ouvrage, les défis d'intermodalité autour des gares, ou encore la complexité de mise au point des systèmes nécessitent une collaboration étroite avec Île-de-France Mobilités et les acteurs locaux.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques ont mis en lumière le réseau francilien. Quelques mois après cette manifestation, quelles leçons tirez-vous de l'impact de cette manifestation et en quoi elle a durablement révolutionné les transports publics et la mobilité en Île-de-France ?

Les Jeux Olympiques et Paralympiques ont été un formidable accélérateur pour les transports franciliens, démontrant la capacité de l'Île-de-France à relever

des défis majeurs. La réussite tient à trois choses : une mobilisation inédite des acteurs, des infrastructures livrées à temps, et des innovations durables.

Le chiffre est parlant : 96,8 % de ponctualité sur les RER pendant les Jeux. Cela prouve qu'**avec une planification rigoureuse et des moyens adaptés, notre réseau peut atteindre l'excellence**. Et l'héritage est bien réel : la ligne 14 prolongée, le RER E ou le T3b bénéficient déjà aux usagers au quotidien.

Au-delà des infrastructures, les Jeux ont laissé un héritage en matière de sécurité et d'accessibilité : plus de caméras, des brigades dédiées, des équipements pour les personnes handicapées. Autant d'avancées qui restent.

Le véritable enjeu désormais est de pérenniser cette dynamique. Les Jeux l'ont montré : avec une méthode claire et une coopération étroite, on peut transformer durablement la mobilité.

Quelles sont les priorités d'investissement pour moderniser et étendre le réseau francilien, et comment garantir leur financement sur le long terme ?

Avec 300 km de nouvelles lignes et 139 gares en projet, l'enjeu est clair : consolider le réseau existant tout en préparant l'avenir. Cela repose sur deux leviers.

D'abord, accélérer la modernisation du ferroviaire, où certains équipements ont plus de 50 ans. Nous soutenons la proposition de SNCF Réseau d'augmenter de 1,5

Md€ par an les investissements pour les caténaires, la signalisation et les ouvrages d'art – un impératif pour réduire les pannes et retards.

Ensuite, sécuriser les financements du CPER 2023-2027. La Région a engagé 3,7 Md€ ; l'État doit pleinement assumer sa part pour soutenir des projets comme le Grand Paris Express ou le renouvellement des bus. Il faudra aussi anticiper la période 2028-2032. Cela suppose une programmation pluriannuelle claire et stable, pour éviter les à-coups qui pénalisent les usagers.

L'Île-de-France, première région économique de France, mérite un réseau à la hauteur – avec des engagements financiers stables de l'État.

« L'enjeu est clair : consolider le réseau existant tout en préparant l'avenir. »

2

L'ÉTAT ET LES USAGERS : INTERVENIR SUR LES RESSOURCES OU TAXES EXISTANTES

Les leviers fiscaux actuels peuvent naturellement être activés pour mieux répondre aux besoins de mobilité de nos concitoyens. Chacun peut être mis à contribution dès lors que les enjeux sont partagés par tous. Ces propositions ont notamment été reprises en synthèse dans les cahiers d'acteurs déposés sur le site d'Ambition France Transports par le GART¹, mobilité durable & territoires² & logistique durable & territoire³.

► Pour une contribution plus importante des usagers aux mobilités du quotidien

Le GART soutient l'augmentation de la contribution des usagers aux mobilités du quotidien. En effet, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) disposent de la liberté tarifaire et peuvent, si elles le souhaitent, faire évoluer la contribution des usagers. En France, celle-ci reste l'une des plus faibles d'Europe, alors même que les besoins de financement augmentent. Les AOM n'adoptent pas une politique commune, certaines ont décidé de mettre en place la gratuité partielle ou totale des transports, c'est le cas à Dunkerque, Niort ou encore Montpellier. D'autres ont plutôt adopté des politiques tarifaires stables dans la durée, quand certaines AOM ont optés pour des

augmentations ciblées des tarifs afin d'accompagner le développement de l'offre ou compenser l'inflation. De fait, certaines grandes agglomérations ont significativement accru la part payée par l'utilisateur, afin de mieux équilibrer les recettes issues des usagers et celles du versement mobilité. La part des recettes commerciales dans le financement des réseaux ne cesse de diminuer, passant de 70% en 1975 à 17% en 2019. Pour le GART, la politique tarifaire doit répondre à un triple objectif : couvrir les coûts de production du service, favoriser le report modal et la fidélisation des usagers, et enfin garantir un accès équitable à la mobilité pour tous les publics.

► Pour une TVA à 5,5% sur les transports du quotidien

Le GART propose de ramener le taux de TVA sur les transports publics du quotidien de 10% à 5,5%, son niveau initial avant les hausses de 2012 et 2014. Cette mesure vise à reconnaître la mobilité du quotidien comme un service de première nécessité, à l'image de plusieurs pays européens (Belgique, Suède, Luxembourg...).

La TVA à taux réduit serait un levier financier immédiat pour les AOM, sans hausse tarifaire pour les usagers, ni charge supplémentaire pour les employeurs ou les budgets locaux. Elle permettrait, par ailleurs, des investissements à hauteur de 10 milliards d'euros chaque année par les AOM dans les infrastructures de transport. La baisse de la TVA leur offrirait des marges de manœuvre nouvelles pour développer l'offre. Cette dernière est par ailleurs déjà permise par le droit européen en vigueur pour d'autres services jugés essentiels.

La baisse de la TVA faciliterait l'accélération de la transition énergétique, via le financement de flottes décarbonées, l'amélioration des réseaux, le développement de services adaptés aux spécificités des territoires ou encore l'attractivité économique et territoriale.

Ramener la TVA à 5,5% pour les transports publics urbains, régionaux, scolaires et spécialisés est une mesure équitable et écologique, qui permettrait à l'État d'affirmer son soutien à une mobilité décarbonée, accessible et adaptée à tous les territoires.

Le GART soulève, néanmoins un point de vigilance quant à cette proposition : l'évolution du taux ne doit pas engendrer la diminution de la quote-part de TVA reversée aux collectivités locales dans le cadre des mécanismes de financement actuels.

1 Ambition France Transports, [Cahier d'acteur du GART, juin 2025](#)

2 Ambition France Transports, [Cahier d'acteur Mobilité durable & Territoires, juin 2025](#)

3 Ambition France Transports, [Cahier d'acteur Logistique durable & Territoires, juin 2025](#)

Pour une évolution du versement mobilité

Le Versement Mobilité (VM) est un impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés. Il constitue aujourd'hui une ressource essentielle pour le financement des AOM urbaines, tant en Ile-de-France qu'en régions.

Face aux besoins croissants de financement, le GART soutient plusieurs pistes d'évolution pour renforcer l'équité territoriale et accompagner le développement de l'offre de transport. La loi de finances 2025 a notamment permis aux régions, en tant qu'AOM locales de substitution ou AOM régionales, d'instaurer un versement mobilité régional plafonné à 0,15%, dont 10% redistribués aux communautés de communes. Ce levier participe notamment à un meilleur maillage des réseaux de transport, au service des territoires.

Quelques pistes d'évolution avancées par le GART pourraient être envisagées :

- Abaisser le seuil d'assujettissement. Aujourd'hui limité aux employeurs de plus de 11 salariés, le VM ne concerne pas les plus petites entreprises, bien qu'elles bénéficient également de l'offre de transport.
- Relever les taux de plafonds hors Ile-de-France. Pour rétablir une équité avec Ile-de-France Mobilités, les plafonds du VM pourraient être augmentés pour les différentes strates d'AOM locales.
- Créer un bonus "offre supplémentaire". Ce bonus permettrait aux AOM d'appliquer un taux majoré temporaire, conditionné à la mise en œuvre d'un projet ambitieux, tels que de nouvelles lignes, des extensions de service, des refontes de réseaux, etc.
- Réduire le taux pour les communautés de communes. Dans les territoires ne disposant pas de lignes régulières, un taux réduit à 0,3% pourrait être instauré, à condition que soient identifiés des services de mobilité active, partagée ou de transport à la demande (TAD) dans la délibération.
- Renforcer le versement mobilité additionnel (VMa). Le VMa pourrait être transformé en véritable levier intermodal, en l'autorisant sur tous les territoires et en fléchant ses recettes vers les actions favorisant l'interconnexion des modes (gares, pôles d'échanges, services partagés...)

LA PAROLE À

Alain Jund,

Vice-président en charge des mobilités, transports, déplacements, politiques cyclable et plan piéton à l'Eurométropole de Strasbourg, vice-président du GART délégué aux mobilités actives et partagées

Mobiliser public, privé et usagers pour financer la décarbonation des mobilités

Dans le cadre d'Ambition France Transports, comment proposez-vous d'intégrer les mobilités actives et partagées dans les réflexions actuelles sur les mobilités du quotidien opérées par les AOM ?

Les mobilités actives (vélo et marche) et partagées (covoiturage et autopartage) constituent une brique essentielle et historique de notre politique de mobilité, pensée en complémentarité avec le transport public. Il s'agit d'accompagner l'accroissement rapide de ces pratiques et l'élargissement de leur domaine de pertinence géographique, en particulier porté par le vélo à assistance électrique. Par exemple, l'objectif est une part modale du vélo à 20% d'ici 2030.

Concrètement, cela conduit au développement de nouveaux services (location de vélos adaptés aux différents publics, stationnement sécurisé pour les vélos, ...) pour lesquels il n'existe pas tout le temps de modèle économique sans intervention de la puissance publique.

Cela nécessite également de poursuivre une politique ambitieuse d'aménagements coûteux (les plus simples sont déjà faits) d'espaces publics très contraints pour lesquels il y a un enjeu d'équilibre et de choix entre modes de transport et avec les objectifs d'adaptation au changement climatique. Cela ne pourra se concrétiser que par une forte mobilisation budgétaire des pouvoirs publics.

À l'échelle de l'Eurométropole, quelles sont les principales offres de mobilité que vous avez intégrées à votre projet ?

L'approche vise à offrir un bouquet d'offres pour laisser aux usagers le choix de leur mode de déplacement. Ce sont les mobilités actives et partagées mais aussi une importante politique d'offre de transport collectif (tramway, bus et transport à la demande).

Cette réflexion est portée à l'échelle de tout notre bassin de mobilité qui représente plus de 1,1 millions d'habitants (soit le double de la population de l'EMS) car l'enjeu des déplacements périurbains est majeur pour une métropole comme la nôtre. Nous développons (et finançons) ainsi depuis 2022, avec la Région Grand Est, un Réseau Express Métropolitain européen (REMe) articulé autour du ferroviaire et des cars express tout en modernisant les pôles de rabattement que constituent les gares et les parkings relais. Le financement du fonctionnement de ce système dans la durée et, a fortiori, des développements futurs constitue un véritable défi. Il est nécessaire de poursuivre cette dynamique de développement (investissement et fonctionnement) tout en prenant garde à ne pas tomber, comme cela a pu être le cas pour d'autres infrastructures, dans le piège de la dette grise, ces surcoûts d'entretien d'infrastructures usées.

« Pour financer la décarbonation des mobilités, ma proposition est d'activer, de manière coordonnée, un ensemble de solutions de court terme. »

Quelles seraient vos propositions pour financer la décarbonation des mobilités ?

Dans un contexte de forte tension sur les finances publiques, il n'y a pas de solution unique qui serait la réponse magique au financement d'une « liste de courses » sans cesse renouvelée.

Ma proposition est d'activer, de manière coordonnée, un ensemble de solutions de court terme. Il ne doit ainsi pas y avoir de tabou sur une mobilisation solidaire du levier

tarifaire ainsi que sur l'efficacité du transport public (avec un vrai enjeu à mettre à l'agenda la question de la vitesse commerciale des bus et des cars). Mais, dans le même temps, il est nécessaire de redonner des marges de manœuvre aux AOM sur le versement mobilité, le cas échéant sous conditions et dans un dialogue étroit avec les employeurs du territoire.

A moyen terme, l'ouverture à de nouveaux modes de financement doit être envisagée. Il pourrait par exemple aussi bien s'agir de tenir

compte de l'usage des infrastructures routières en zone dense que d'associer, pour le financement des SERM, les AOM régionales et métropolitaines au futur modèle des concessions autoroutières.



©J.Dorkel

©V.Zeler

CEE & mobilité

Comme le souligne le porte-parole de la FNCCR **Jean-Luc Dupont**, « Le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) fait face à des changements normatifs fréquents qui créent une incertitude pour les acteurs. Ces changements sont néfastes, car les stratégies mises en place ne peuvent pas être court-termistes. Les acteurs doivent pouvoir s'inscrire dans la durée afin d'avoir la visibilité nécessaire aux investissements. (...) les CEE sont perçus comme un eldorado alors que l'enveloppe n'est pas extensible, il faut faire des choix entre les économies d'énergies dans les bâtiments ou dans la mobilité. Il est important de porter la voix des opérateurs auprès des ministères concernés afin d'obtenir la visibilité nécessaire pour leur permettre de construire des modèles opérationnels sur la durée. »

Au cœur de nombreux programmes portés par les obligés, à l'image de TotalEnergies qui finance ADVENIR qui vise à déployer des infrastructures de recharge pour véhicules électriques, et les programmes E-TRANS, EVE, INTERLUD+ ou encore

« Il est important de porter la voix des opérateurs auprès des ministères concernés afin d'obtenir la visibilité nécessaire pour leur permettre de construire des modèles opérationnels sur la durée. »

Jean-Luc Dupont
Vice-président de la FNCCR

MARGUERITE qui encouragent la décarbonation de la logistique, ces dispositifs permettent l'émergence de solutions et la création de nouvelles filières économiques. Le programme Cyclo-cargologie a permis pour exemple l'émergence d'une filière de cyclologistique française exemplaire à l'échelle européenne, qui pourrait remplacer dans les années à venir jusqu'à 1 million de véhicules utilitaires légers à partir d'infrastructures existantes. La visibilité sur ces dispositifs est indispensable pour les emplois concernés.

Pour **Laurent Toutain**, Directeur des parties prenantes de TotalEnergies, des interrogations fortes se posent sur la période 6 (P6), actuellement en discussion, qui couvre 2026 à 2030.

« Les répercussions financières pour in fine le consommateur pourraient atteindre 30 à 40 centimes par litre de carburant à la pompe. »

Les clubs soutiennent le déploiement et l'optimisation des Certificats d'Economie d'Énergie (CEE) comme levier pour accélérer la décarbonation des mobilités du quotidien. Ils doivent notamment continuer à être un dispositif de soutien aux filières industrielles porteuses d'emplois, à l'image des exemples cités ci-dessus.

Disposer de financements relatifs à l'investissement et au fonctionnement des réseaux déployés par les collectivités

Les autorités organisatrices de la distribution d'énergie (AODE) participent grandement à la décarbonation du transport léger et lourd, en exploitant des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et des stations de ravitaillement en bioGNV et en hydrogène. En ce qui concerne les IRVE, les collectivités ont commencé par réaliser, il y a plus de 10 ans, des Schémas Directeur des Infrastructures de Recharge (SDIRVE) qui ont permis de mailler les territoires de la façon la plus cohérente avec les informations disponibles à l'époque. La Banque des territoires a pu accompagner la réalisation de ces SDIRVE. Les syndicats d'énergie ont ensuite pu compter sur les financements apportés par le plan d'investissements d'avenir et le programme CEE Advenir pour réaliser les premiers réseaux de bornes. Le Fonds d'Amortissement des Charges d'Electricité a pu également être mobilisé au titre de la transition énergétique et de l'innovation pour compléter le financement. Concernant l'exploitation, les opérateurs publics ont pu solliciter la Taxe Incitative Relative à l'Utilisation d'Énergie Renouvelable dans les Transports (TIRUERT) et vendre des certificats d'énergie renouvelable aux distributeurs de carburants.

Malgré des possibilités de financement qui, on le constate, existent, il faut noter que très peu de collectivités assurent, en 2025, l'équilibre financier de ce service

public de la recharge. C'est d'ailleurs le petit équilibre qui est recherché (celui qui correspond juste à l'exploitation). L'atteinte du grand équilibre, CAPEX plus OPEX, n'est pas envisageable à la vue du nombre de recharge vendues. Pourtant, les bornes implantées il y a 10 ans sont déjà à renouveler pour cause d'évolutions technologiques et d'une simplification nécessaire de l'expérience de recharge. Les financements existants sont donc à conforter et celui relatif à l'utilisation des énergies renouvelables ne semble pas prendre ce chemin : la TIRUERT va devenir l'IRICC en 2026 (Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants) et cette transformation semble annoncer une réduction drastique de la valeur des certificats d'électricité. Mauvaise nouvelle pour les opérateurs publics qui, en plus, voient arriver les opérateurs privés sur les zones les plus rentables et qui donc peuvent de moins en moins compter sur des bornes à forte consommation qui compensent des bornes à faible consommation... généralement implantées en zone rurale.

Le sujet du partage de la valeur entre public et privé, dans un cadre légal de mise en place de Schéma Directeur d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) qui n'est pas opposable aux acteurs économiques, fait l'objet d'interrogations de la part des AODE (cf.: II 1. p. 23)

Pour un déploiement et un co-financement du Disque Vert

Né de la loi Grenelle de 2008, le disque vert est un dispositif permettant aux véhicules GPL, GNV, électriques, hybrides, flexfuel E85 ou utilisés en autopartage de stationner gratuitement pour une durée de deux heures. Ce dispositif, auquel l'ADEME a apporté son soutien, a déjà été adopté par une trentaine de collectivités qui se sont mises en réseau par convention.

Le disque vert présente de multiples avantages, il concourt à réduire l'impact environnemental des véhicules, il stimule le marché des voitures hybrides et à faibles émissions et limite les risques liés à la pollution atmosphérique ainsi qu'à la pollution sonore. Au-delà de ces avantages, la mise en place du dispositif est relativement simple (délibération, impression et distribution par les services municipaux), et il représente un coût limité pour la collectivité.



Le disque vert est en place depuis plusieurs années et il a fait ses preuves. De fait, sa valorisation, au même titre que son financement, mériterait d'être repensée. Le sujet d'un cofinancement par l'État pour les AOM serait pertinent

à mettre en place en complément de l'offre de transport public existante grâce à la fiscalité qui tiendrait compte de l'ensemble des externalités positives liées à la transition énergétique du parc roulant (cf. 2.). Par ailleurs, le disque vert pourrait être financé par l'AOM du lieu de travail lorsqu'elle ne couvre pas le lieu d'habitation du travailleur.

Les clubs soutiennent le déploiement du disque vert et son cofinancement par l'État pour les AOM qui souhaiteraient le mettre en place en cas de carence de l'offre de mobilité en zone moins dense.

Pour une fiscalité environnementale en faveur de la transition énergétique des mobilités

Le GART propose d'affecter une partie des recettes issues de la régulation carbone, via le système d'échange de quotas d'émissions de l'UE (SEQ-UE)⁴ ou la composante carbone française, au financement des mobilités durables.

À l'échelle européenne, SEQ-UE (ETS 1), le marché carbone historique en place depuis 2005 concerne les grandes industries, l'aviation et désormais le transport maritime international. Un deuxième marché carbone (ETS 2) viendra le compléter en 2027 ou en 2028, pour le transport routier et le secteur du bâtiment⁵.

Les États membres doivent désormais affecter 100% des recettes de l'ETS1 à des actions pour le climat. Le GART propose que les recettes du futur ETS2 soient fléchées vers les transports publics et les mobilités alternatives, ce que permettrait le cadre européen.

En France, la composante carbone appliquée aux énergies fossiles reste gelée à 44,60 €/tCO₂ depuis 2018, au lieu des 100€ prévus à horizon 2030. Les recettes actuelles sont versées au budget général de l'État, sans fléchage précis.

Trois pistes de financement ont été proposées par le GART :

- Affecter une partie de la composante carbone actuelle (44,60€/tCO₂) à la mobilité durable, en dérogeant au principe d'universalité budgétaire.
- Reprendre progressivement la trajectoire initiale vers 100€/tCO₂, tout en fléchant une partie des recettes vers les transports publics, afin de rendre la fiscalité carbone plus acceptable localement.
- Fléchier les recettes des marchés carbone SEQ-UE (ETS 1 ET ETS 2) vers la mobilité du quotidien, une piste complémentaire aux deux premières.

La régulation carbone, qu'elle soit sous forme de quota ou de taxe, repose sur un signal-pris incitatif. Elle doit, en effet, encourager les ménages et les entreprises à réduire leur dépendance aux énergies fossiles. Pour être acceptable, elle doit en plus s'accompagner de solutions concrètes de mobilité alternatives.

⁴ Directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union européenne, Synthèse sur le site de l'UE

⁵ Marchés du carbone – SEQ-UE 2, Ministère de la transition écologique, mai 2025



3

VALORISER LES EXTERNALITÉS POSITIVES ET LES FLÉCHER VERS LA DÉCARBONATION DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN



Pour une contribution plus conséquente du secteur autoroutier aux mobilités du quotidien

À l'occasion du renouvellement des concessions autoroutières, le GART propose d'attribuer une partie des recettes du secteur autoroutier au financement des mobilités du quotidien (routes, infrastructures de transport, transports publics, etc.).

Le contexte actuel, avec l'échéance des concessions majeures (SANEF, APEE, Vinci) entre 2031 et 2036, constitue une opportunité pour repenser le modèle autoroutier. Celui-ci génère des revenus significatifs : en 2022, 11,5 milliards d'euros de recettes de péage et 3,8 milliards d'euros de bénéfice net. Une partie de ces recettes est déjà affecté à l'AFIT France pour les investissements en infrastructures, en complément de la taxe instaurée en 2024 sur les infrastructures longue distance.

Le GART soutient deux options, élaborées par le think tank TDIE⁶ :

- Le financement public : suppression des péages, avec un coût estimé à 4 milliards d'euros par an pour le budget de l'État.
- Financement par l'utilisateur : péages maintenus, avec une possible extension de leur usage au financement global des mobilités durables.

Si l'État fait le choix d'un modèle concessif du secteur autoroutier repensé, il pourrait ainsi être envisagé une contribution exceptionnelle directe en faveur de la mobilité du quotidien issues des péages ou redevances d'infrastructure.

Le GART soutient un modèle mixte où l'utilisateur continue de contribuer via les péages ou redevances, mais dans une logique élargie de soutien aux mobilités du quotidien et à la décarbonation des transports. L'introduction de redevances supplémentaires, dans un cadre européen, pourrait également être orientée vers la lutte contre la congestion et le développement des mobilités durables.

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 pour la transition énergétique et la croissance verte⁷ ouvre la possibilité pour les sociétés d'autoroute de mettre en place des tarifications préférentielles pour les véhicules à très faibles émissions ainsi que les véhicules utilisés en covoiturage sous la responsabilité des concessionnaires. Le renouvellement des concessions dans les prochaines années et les évolutions technologiques concernant l'identification des véhicules par lecture de plaque, couplée à l'interrogation en temps réel du fichier, permettraient d'établir une réelle tarification en fonction des émissions polluantes (gaz à effet de serre et polluants locaux) des véhicules, qui pourrait être bonifiée pour les covoitureurs (équipements de vérification en test pour les voies de covoiturage sur autoroutes). C'est la proposition des clubs logistique durable & territoires et mobilités durables & territoires.

⁶ *Comment financer et réaliser les investissements nécessaires à la transition écologique*, TDIE, juin 2025

⁷ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000031044385>

Affecter une partie des recettes du secteur aérien à la mobilité

Le GART propose d'instaurer une contribution directe du secteur aérien au financement des mobilités du quotidien. Ce secteur, pourtant fortement émetteur de CO₂, bénéficie d'un régime fiscal avantageux, et devrait par conséquent contribuer de manière plus équitable aux efforts de transition écologique et à la solidarité intermodale. Par ailleurs, bien qu'il bénéficie d'infrastructures de transport public, le secteur reste faiblement fiscalisé, et ce malgré son impact environnemental croissant.

En 2019, le transport aérien français a émis 24,2 millions de tonnes de CO₂, soit +85% par rapport à 1990, représentant 5,3% des émissions nationales. Or le kérosène est toujours exempté du TICPE, et les billets d'avions bénéficient d'une TVA réduite à 10%, ce qui génère un manque à gagner de 10 milliards d'euros par an pour l'État.

Trois pistes sont à explorer :

- Assujettir le kérosène à la TICPE, progressivement à l'échelle européenne.
- Créer une taxe additionnelle sur les passagers, fléchée vers les transports du quotidien.
- Renforcer les taxes existantes (passagers, fret, nuisances sonores) par des contributions additionnelles.

Ce rééquilibrage fiscal permettrait de financer les mobilités locales tout en incitant à une réduction des émissions du secteur aérien.



Pour une meilleure optimisation de l'usage de la voiture particulière au profit du financement des mobilités alternatives

Dans un contexte d'objectifs renforcés en matière de réduction des émissions et d'amélioration de la qualité de l'air, il devient nécessaire de repenser la place de la voiture particulière en ville. Le GART propose deux leviers, inspirés d'expériences européennes réussies (Italie, Norvège...).

La première piste de réflexion vise à réintroduire les péages urbains à l'échelle locale. Il s'agirait ainsi de permettre aux AOM de mettre en œuvre, de manière volontaire, des systèmes de péage urbain modulables : tarification flexible, selon les horaires, les zones ou encore les types de véhicules ; souplesse locale dans laquelle chaque territoire définirait ses critères, objectifs et tarifs ; affectation des recettes à des projets de mobilité durable.

Cette première piste vise à atténuer l'usage de la voiture tout en finançant les alternatives.

La seconde piste s'intéresse à la création d'une carte multimodale pour les automobilistes. Cette carte offrirait un choix aux usagers entre l'utilisation de leur voiture dans l'espace public ou l'accès au réseau de transport public avec un tarif équivalent à un abonnement de transport.

En intégrant les transports publics dans le quotidien des citoyens, ces deux pistes avancées par le GART ont pour ambition d'inciter les automobilistes à adopter un usage raisonné de leur véhicule. Soit une approche souple, incitative et non punitive.

Financer la décarbonation des mobilités en valorisant les externalités positives de la transition énergétique

Dans le prolongement du système des certificats d'économie d'énergie qui oblige les énergéticiens à inciter aux économies d'énergie, le poids des transports et de la dépendance énergétique de la France sur le sujet mérite d'accentuer encore les efforts en direction de la décarbonation des mobilités du quotidien. Les CEE peuvent être optimisés (programmes et fiches standardisées) et mobilisés pour accélérer la décarbonation des mobilités du quotidien. Ils doivent notamment continuer à soutenir les filières industrielles porteuses d'emplois en devenir, à l'image de la cyclotique.

Un programme CEE intégrant l'impact carbone par une analyse cycle de vie (ACV) des carburants, notamment bioéthanol et bioGNV, et l'ensemble des leviers permettant de décarboner les flottes d'entreprises et de collectivités comme l'hybridation des moteurs, l'écodiagnostic et écoentretien des véhicules ou encore l'écoconduite, méritent d'être étudiés au regard du nouveau Plan National de l'Adaptation au Changement Climatique (PNACC 3)⁸ et aux niveaux d'investissement prévus dans la Stratégie Nationale Bas Carbone en discussion⁹.

Par ailleurs, il convient de s'inspirer du modèle «pollueur / payeur» pour valoriser l'ensemble des externalités positives liées à la transition énergétique des mobilités. Pour exemple, l'ADEME évalue un coût social du bruit en France de 147,1 milliards d'euros

par an, dont 66,5% sont liés aux transports¹⁰. Avec la diminution du trafic, le report modal vers les modes de transport «doux» ou encore l'électrification, de nouvelles économies pourraient être également valorisées par l'État pour financer la transition énergétique des mobilités et valoriser les politiques publiques qui vont en ce sens. Plus largement, le coût de la mauvaise qualité de l'air, et notamment de l'exposition aux particules fines et aux oxydes d'azote a été estimé par Santé Publique France à 16 milliards d'euros par an¹¹. Cet impact est estimé à 12,9 milliards d'euros liés aux PM_{2,5} et à 3,8 milliards d'euros liés au NO₂. Selon les chiffres clés des transports 2025¹², le transport routier est responsable de 34% des émissions de NO_x et de 8% des émissions de PM_{2,5}. Sur cette base, un bonus / malus pourrait être mis en place pour valoriser les actions diminuant les polluants locaux du transport routier, responsables de 2,324 milliards d'euros de dépenses publiques en matière de santé.

L'intégration des externalités positives de la transition énergétique (gaz à effet de serre, polluants locaux et sonores, bénéfices socio-économiques) et leur fléchage vers les mobilités du quotidien pour financer des bonus d'usage (autoroutes, disque vert...), le développement du covoiturage ou d'innovations par le biais d'un fonds de garantie au profit des AOM, permettrait le développement d'une mobilité inclusive, durable, et économiquement viable pour les collectivités.

Les clubs proposent l'intégration des externalités positives de la transition énergétique (gaz à effet de serre, polluants locaux et sonores, bénéfices socio-économiques) et leur fléchage vers les mobilités du quotidien pour financer des bonus d'usage (autoroutes, disque vert...), le développement du covoiturage ou d'innovations par le biais d'un fonds de garantie au profit des AOM.



⁸ [Le gouvernement lance un nouveau plan national d'adaptation au changement climatique, mars 2025](#)

⁹ [Stratégie nationale bas-carbone](#), Ministère de la transition écologique, octobre 2024

¹⁰ [Coût social du bruit en France](#), étude ADEME publiée en avril 2025

¹¹ [Asthme, accident vasculaire cérébral, diabète...quels impacts de la pollution de l'air ambiant sur la santé ? Et quel impact économique ?](#), Étude de Santé Publique France, janvier 2025.

¹² [Chiffres clés des transports, Édition 2025, Datalab Gouvernement](#), mars 2025.



**AMÉLIORER LE DIALOGUE
PUBLIC – PRIVÉ POUR
PARTAGER LA VALEUR LIÉE À
LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
DES MOBILITÉS**



ÉNERGIES : COUPLER LA DÉCARBONATION DES MOBILITÉS ET LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES



Fiscalité des énergies : vers un équilibre financier de plus en plus difficile et une fracture territoriale ?

La FNCCR attire l'attention du Gouvernement sur les évolutions de la fiscalité des énergies¹³, qui visent à favoriser la décarbonation des mobilités et l'utilisation des énergies renouvelables locales.

Concernant les stations BioGNV, le mécanisme ETS2 qui doit remplacer l'ETS1 est toujours en cours de finalisation par le gouvernement qui doit ajuster les obligations européennes avec les mécanismes français, et, notamment le dispositif des certificats de production de biogaz (CPB). La commission européenne doit amener de la cohérence entre Garanties d'Origine, CPB et ETS2.

L'IRICC, contrairement à la TIRUERT, va permettre d'obtenir des certificats BioGNV, mais pour la filière des CPB, semble-t-il, plus que pour la filière de Garanties d'Origine, qui pourtant, est celle utilisée par les collectivités qui exploitent les stations BioGNV.

Pour **Régis Gagnaut**, Secrétaire général de France Mobilité Biogaz, la consultation menée par le Gouvernement sur l'IRICC clôturée en juin 2025 est très importante¹⁴ : « La filière biogaz représente une véritable solution de décarbonation immédiatement disponible notamment pour les poids lourds. Une analyse approfondie des termes de la consultation a été menée, qui a donné lieu à une contribution argumentée de la filière¹⁵. L'objectif est d'éviter les effets de stop and go. Il est essentiel d'assurer une valeur suffisante des certificats générés par le biogaz dans la durée. Une logique de marché fluctuante est patente. »

La FNCCR souligne que de la cohérence dans les financements est attendue par les collectivités, d'autant plus que le règlement CO₂ pour le transport lourd, tel que rédigé à date, annonce la fin de cette énergie pour le transport lourd à horizon 2040, ce qui rend difficile les perspectives d'équilibre financier. La FNCCR entend peser sur les clauses de revoyure de ce texte européen, pour redonner sa place au BioGNV. C'est une énergie qui permet la décarbonation (à apprécier en termes d'Analyse Cycle de Vie) et qui, en 2025, peut s'appuyer sur un maillage de stations cohérent et sur une offre de véhicules existante et accessible tant à l'investissement qu'au fonctionnement.

Pour le déploiement de stations d'hydrogène, les collectivités peuvent faire appel à la Banque des territoires et à la Banque européenne d'investissement (BEI). Elles ont pu aussi répondre à un appel à projet européen dans le cadre du programme Connecting Europe Facility (CEF) for Transport - Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF)¹⁶. Au-delà de ces aides à l'investissement, les collectivités ont pu s'appuyer à partir de 2024 sur une réduction du coût de l'hydrogène dans le cadre de la TIRUERT. L'IRICC devrait permettre de pérenniser cette réduction.

D'une manière générale et pour tous les réseaux de recharge créés et exploités par les collectivités, quelle que soit l'énergie, il apparaît que ces dernières doivent disposer d'une visibilité sur le long terme des mécanismes de financement mis en place pour soutenir les filières. Les aides à la création et à l'entretien des réseaux doivent être appréhendées en cohérence avec celles accordées pour l'acquisition de véhicules neufs.

¹³ *Fiscalité des énergies, Ministère de la transition écologique, mars 2025*

¹⁴ *Consultation menée par le Gouvernement sur le projet de mécanisme incitant à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC), juin 2025.*

¹⁵ *Contribution de France Mobilité Biogaz à la consultation IRICC du 10 juin 2025*

¹⁶ *Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe – Transports (MIE-T), Ministère de la transition écologique, février 2025*

► Déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) : vers un juste partage de la valeur entre public et privé.

L'expérience de **Jean-Luc DUPONT**, Maire de Chinon, Président du SIEIL- Territoire d'énergie d'Indre-et-Loire, Vice-Président porte-parole de la FNCCR en charge de la mobilité propre, est précieuse concernant le déploiement des IRVE. Pionnier d'un premier maillage départemental, il recherche depuis 2012 le juste milieu entre le rôle de la collectivité d'initier le marché de l'électromobilité, d'aménager le territoire en le rendant attractif, et d'égalité de tous devant le service public notamment concernant l'accès à la recharge.

"L'Indre-et-Loire a été le premier département à déployer des bornes de recharge pour voitures électriques en 2012, avec 450 points de charge. Au 1^{er} janvier 2014, 455 points de charge étaient déployés dans ce département rural de 600 000 habitants. À l'époque, les véhicules électrifiés avaient une autonomie de 100 km. Le maillage des bornes de recharge devait donc être serré, avec une distance de 15 à 20 km entre chaque borne afin d'assurer la continuité.

L'évolution technologique a permis d'augmenter l'autonomie des véhicules électriques, qui est désormais de 300 à 350 km. Le maillage des bornes de recharge peut donc être desserré.

Cependant, l'Indre-et-Loire est engagée auprès des collectivités locales, car le maillage initial avait son sens. À l'heure actuelle, il est également pertinent d'intégrer des bornes qui ne sont utilisées qu'une fois par mois. (...) Il ne faut pas raisonner uniquement en fonction des coûts. L'aménagement du territoire est essentiel, car il permet de répondre aux besoins de la population. Il faut trouver un équilibre entre les bornes nécessaires et les bornes inutiles, car ces dernières représentent une charge. Les axes structurants où la rotation est nécessaire doivent être identifiés. »

L'ensemble de ce travail donne lieu depuis des années à la mise en place de Schémas Directeurs des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE), déposés et validés par les Préfectures, que la FNCCR souhaiterait rendre opposable aux tiers (cf. interview ci-contre). En effet, **Dominique Ramard**, maire de Saint-Juvat, Président du Syndicat départemental d'énergie des Côtes d'Armor et Vice-Président de la commission ENR-MDE de la FNCCR, s'interroge en ces termes de l'utilité de l'organisation territoriale qu'il a mise en place grâce à cet outil financé par la puissance publique : « nous avons mis

en place les SDIRVE, ça n'a servi à rien. Le déploiement peut être planifié mais il faut ensuite jouer collectif. Nous avions prévu dans mon département l'installation de bornes pour un maillage territorial efficient et elles sont finalement installées là où les grandes entreprises du secteur de la mobilité électrique le souhaitent. »

En ajoutant la création d'un fonds de péréquation pour tout nouveau raccordement, les AODE portent l'idée d'un service public de la recharge qui équilibre au mieux le partage de la valeur avec les opérateurs privés pour garantir un maillage territorial et une décarbonation des mobilités au service du plus grand nombre, dans tous les territoires.

Afin de mutualiser ces coûts et d'améliorer le maillage pertinent de leurs territoires, plusieurs AODE se sont regroupées au sein de la Société Publique Locale Modulo (MObilité DUrable LOcale), comme le souligne son directeur Johann Ferchaud (cf. interview p.24)

« Nous avons mis en place les SDIRVE, ça n'a servi à rien. Le déploiement peut être planifié mais il faut ensuite jouer collectif. »

Dominique Ramard
Président du SDE22

Parmi les acteurs privés qui accompagnent cette transition, la SEMMARIS, qui est chargée de la gestion du marché d'intérêt national de Rungis, comme le rappelle **Yann Even**, Chef de Projet à la Direction Exécutive de l'Engagement : « Nous accompagnons les opérateurs dans leur développement sur le marché. Nous avons mis en place des bornes électriques. »

Jean-Luc Dupont s'interroge sur les politiques publiques actuelles, qui encouragent à l'achat de véhicules électriques ou hybrides rechargeables neufs, souvent inaccessibles aux populations les plus modestes. S'il est vrai que le leasing social apporte une partie de la réponse à ce sujet, le marché de l'occasion, par le biais des loueurs longue durée, pourrait également apporter une partie de la solution pour faciliter l'accès au plus grand nombre. « L'optimisation des dispositifs existants doit être recherchée. L'incertitude réside dans le prix des véhicules disponibles sur le marché. Actuellement, ce sont principalement les CSP+ qui roulent en véhicule électrique, ce qui crée une fracture territoriale. Il convient donc d'augmenter la pertinence de la seconde vie des véhicules électriques. La stratégie d'accompagnement à destination des grands opérateurs nationaux doit être renforcée, car leurs véhicules de grande taille représentent souvent les véhicules d'occasion de demain.

Cela pourrait avoir un impact positif sur les territoires. »

Concernant la conversion des flottes publiques notamment de bus, **Olivier Crépin**, responsable du développement territorial de Transdev, rappelle que « les collectivités doivent disposer des infrastructures nécessaires. En principe, elles sont propriétaires des installations et des centres de bus. Les opérateurs, délégataires de services publics, n'ont pas vocation à porter les investissements. Toutefois, dans les petites et moyennes villes, il peut arriver que l'opérateur soit

amené à porter l'investissement pour la conversion d'un centre de bus ou d'un dépôt. »

Sur ce point, le GART souligne que nombre d'adhérents AOM rencontrent des difficultés avec la réglementation et les surcoûts engendrés par des législations européennes, nationales et parfois leur interprétation locale par les SDIS, en citant l'exemple de Clermont Ferrand (cf. de l'importance d'une visibilité long terme p. 10 & interview François Rage p. 45)

Afin d'assurer un maillage optimal de bornes de recharge qui optimise les investissements publics – privés, la FNCCR propose :

- De rendre opposables aux tiers les SDIRVE
- De créer un fonds de péréquation pour chaque demande de raccordement, afin de faire contribuer les opérateurs qui investissent dans les zones profitables au développement de bornes dans les endroits où elles ne sont pas rentables.

LA PAROLE À



Jean-Luc Dupont,

Maire de Chinon, Président du SIEIL- Territoire d'énergie d'Indre-et-Loire, Vice-Président porte-parole de la FNCCR en charge de la mobilité propre

SDIRVE opposables & fonds de péréquation : pour un service public de la recharge dans tous les territoires

Dès 2012, vous avez investi dans des infrastructures de recharge pour véhicules électriques en Indre-et-Loire afin d'amorcer le marché tout juste naissant. Pourquoi avoir créé Modulo en 2018 avec d'autres syndicats d'énergie ?

Lorsque les premières bornes publiques ont été installées, la massification était le seul moyen de tendre vers un modèle économique viable : mutualiser les frais de gestion, la maintenance, la hotline, les abonnements de télécommunication ou autres. L'idée de Modulo a été d'élargir le spectre du territoire d'Indre-et-Loire vers le Loir-et-Cher et la Marne, puis ensuite vers d'autres départements (Eure-et-Loir, Loiret, Cher, Ardennes, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Vosges), pour optimiser la facture pour tous. La Société Publique Locale Modulo (Mobilité Durable Locale) a pour vocation de conserver un modèle public de la recharge avec une harmonisation des pratiques et des coûts afin d'apporter à l'usager un maillage cohérent de bornes au meilleur prix.

Parmi les points d'attention de la conférence des mobilités, la transition énergétique des mobilités et le désenclavement des territoires sont au cœur de vos missions. En quoi le maillage territorial des bornes de recharge et les échanges de données peuvent-ils devenir des enjeux pour le financement des mobilités de demain ?

La vraie difficulté aujourd'hui, c'est qu'un grand nombre de collectivités s'interrogent sur le devenir de la recharge publique à un moment où un grand nombre d'opérateurs privés ont décidé d'investir aux endroits les plus rentables. L'Etat n'a pas souhaité pour le moment rendre opposables aux tiers les Schémas Directeurs d'Infrastructures de recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) portés par les collectivités qui recherchent une cohérence territoriale dans le maillage. Les déploiements privés viennent déstabiliser les investissements publics réalisés. Depuis 5 ans, la FNCCR porte des propositions pour électrifier tous les territoires : créer un fonds national

de péréquation du déploiement des bornes qui fasse en sorte que lorsqu'un opérateur fait le choix de s'installer en zone urbaine rentable, il contribue également à la création d'infrastructures en zone peu dense. Nous souhaitons également que chaque opérateur, public comme privé, soit obligé de s'inscrire dans un SDIRVE pour donner une visibilité à un instant T des investissements de chacun et éviter de dédoubler les IRVE.

Le déploiement de territoires intelligents peut-il selon vous apporter une meilleure répartition de la valeur entre public et privé dans la transition énergétique des mobilités, notamment en zone rurale et périurbaine ?

Les outils numériques à la disposition des collectivités représentent un gisement de performances et d'amélioration des conditions économiques dans lesquelles les services publics peuvent se déployer. La véritable difficulté réside dans la possibilité de coordonner des opérateurs qui peuvent avoir des intérêts divergents voire opposés à ceux de la collectivité. Il est

nécessaire d'avoir cette vision globale d'aménagement du territoire, notamment en milieu rural, pour coordonner les approches du privé qui vise d'abord et avant tout un déploiement économique de ses solutions. L'exemple des infrastructures de recharge est probant : à certains endroits très rentables, il y a une demande forte des opérateurs pour installer des bornes qui nécessitent un renforcement du réseau, payé par le contribuable. Nous avons proposé à l'Etat qu'en cas de coûts de raccordement disproportionnés auprès d'ENEDIS, l'entreprise demandeuse puisse contribuer financièrement au renforcement du réseau.

« Créer un fonds national de péréquation du déploiement des bornes qui fasse en sorte que lorsqu'un opérateur fait le choix de s'installer en zone urbaine rentable, il contribue également à la création d'infrastructures en zone peu dense. »

Méthanisation, ENR locales, biocarburants, hydrogène : décarboner en fonction des énergies disponibles dans les territoires

La Banque des territoires groupe CDC accompagne l'ensemble des secteurs énergétiques. Bien que l'électrification soit importante pour le développement actuel du groupe, il soutient l'ensemble des autorités organisatrices dans leurs choix, qu'il s'agisse du gaz naturel, du biogaz, de l'hydrogène ou de l'électrique. En ce sens, et malgré les difficultés rencontrées dans le déploiement de la mobilité hydrogène notamment, la CDC poursuit les investissements aux côtés des collectivités dans cette technologie, même si le retour d'expérience n'est pas optimal sur le plan financier.

En ce qui concerne le biogaz, le groupe est également capable d'accompagner l'investissement dans les stations d'avitaillement. Les préoccupations de la Caisse des dépôts reposent principalement sur l'accompagnement de l'usage et le financement de flottes de véhicules, en s'inscrivant dans la durée.

L'un des points essentiels soulignés par les décideurs publics-privés participant aux ateliers organisés dans le cadre de ces travaux, est la nécessité de poursuivre le soutien

« Nécessité de poursuivre le soutien de la France en faveur des écosystèmes de biogaz qui ont été développés dans les territoires au niveau européen. »

**Laurent Favreau,
Président du SYDEV**

de la France en faveur des écosystèmes de biogaz qui ont été développés dans les territoires au niveau européen.

La révision dans les prochains mois des règlements (UE) 2019/631¹⁷ et (UE) 2019/1242¹⁸ établissant respectivement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs et pour les véhicules utilitaires lourds doit permettre à la France de réaffirmer l'importance d'une pluralité d'énergies,

notamment biogaz et biocarburants, en complément de l'électricité et de l'hydrogène, pour décarboner les flottes de véhicules publics et privés (cf. interview de Laurent Favreau, Président du SYDEV, vice-Président de la FNCCR).

L'Analyse de Cycle de Vie (ACV) rappelle que la décarbonation du puits à la roue de la mobilité doit être intégrée dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre de la décarbonation des transports pour les années à venir. Les territoires, quelle que soit leur taille, ont fortement investi pour développer des écosystèmes territoriaux valorisant la production d'énergies renouvelables locales.

¹⁷ Règlement (UE) 2019/631 visant à contribuer à la décarbonation du transport routier, avril 2019

¹⁸ Règlement (UE) 2019/1242 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs, juin 2019

La collective bioéthanol française rappelle également par la voix de son porte-parole **Vincent Guillot** que les biocarburants apportent des solutions pour décarboner les mobilités du quotidien de ceux de nos concitoyens les plus modestes, notamment dans le cadre de la montée en puissance des ZFE-m pour laquelle l'acceptabilité sociale a récemment poussé l'Assemblée nationale à supprimer

leur développement par voie d'amendement¹⁹. De tels changements de politiques publiques sont pour l'ensemble des contributeurs de ce livre blanc contreproductifs à un moment où chacun a besoin de visibilité pour les années à venir.

France Mobilité Biogaz, le GART, la FNCCR et les clubs s'accordent pleinement sur l'importance que la France soutienne auprès de l'Europe un mix énergétique intégrant notamment le biogaz dans les solutions de décarbonation des mobilités dans les années à venir.

LA PAROLE À

©DR



Laurent Favreau,
Président du SYDEV

Le soutien de l'État pour la production de gaz renouvelable doit se poursuivre

La Vendée a été l'un des premiers départements à s'équiper en bornes de recharge (IRVE) publiques pour véhicules électriques. Aujourd'hui, où en êtes-vous du déploiement et comment ont évolué les modèles d'affaires pour amortir ces investissements publics ?

Les élus du Syndicat départemental d'énergie et d'équipement de Vendée ont souhaité mettre en œuvre une couverture équilibrée du territoire. Nous avons investi dans un réseau de 87 bornes normales, 11 bornes rapides et 4 bornes ultra-rapides. Les bornes normales permettent d'assurer un maillage équilibré sur le territoire vendéen à destination des usagers afin d'avoir au moins un point de recharge tous les 20 km. Les bornes rapides ont été implantées sur des nœuds routiers à destination des électromobilistes en transit. Quant aux super-chargeurs, ils permettent une offre de recharge « premium » aux stations multi-énergies (bioGNV, hydrogène vert et électrique).

Les coûts d'investissements de l'ensemble des bornes ont été supportés par le SYDEV avec parfois des subventions ou des aides du programme FACÉ.

Quant aux charges de fonctionnement, les communes qui bénéficient d'une borne « SYDEV » participent aux charges de fonctionnement des bornes normales.

Malgré une hausse du nombre d'actes de recharge et une

augmentation du tarif de vente, les recettes d'exploitation ne permettent pas d'atteindre complètement l'équilibre. On observe depuis quelques années un déploiement de bornes sur les parkings de surfaces commerciales suite à des obligations réglementaires.

Compte tenu de ces éléments le SYDEV a choisi de ne plus déployer de bornes de recharges mais d'accompagner les territoires vendéens à valoriser le foncier public au travers d'Appels à Manifestation d'Intérêts.

Plus de 10 ans après, de nombreux opérateurs proposent aux élus d'installer des IRVE sur l'espace public, et l'arrivée d'une demande complémentaire concernant les poids lourds peut encore modifier la donne dans les années à venir. Comment le SYDEV se positionne-t-il pour optimiser le partage de la valeur public-privé sur le sujet ?

Comme évoqué, le SYDEV accompagne les territoires Vendéens à réaliser un Appel à Manifestation d'Intérêts à l'échelle de chaque EPCI.

Ce dispositif d'animation permet aux élus locaux de bien appréhender les enjeux de la recharge publique et ainsi proposer la mise à disposition de fonciers publics pour l'implantation d'IRVE par des tiers investisseurs.

Travailler à l'échelle de l'EPCI permet une harmonie

territoriale et une attractivité certaine. Le SYDEV accompagne les territoires pour poursuivre le déploiement de bornes de recharges tout en assurant une équité territoriale.

Le SDIRVE a permis de modéliser les besoins des territoires. Ainsi au travers des AML, cela permet de compléter l'offre proposée par les opérateurs privés (Grandes et moyennes surfaces, restaurations, hôtellerie de plein air, ...).

Quant à la recharge de véhicules lourds, le SYDEV inscrit sa stratégie dans le mix énergétique : le bon « carburant » pour le bon usage et le bon déplacement.

Les déplacements régionaux et nationaux peuvent être réalisés à l'aide de motorisations BioGNV ou Hydrogène. Les déplacements locaux peuvent être assurés en BioGNV ; ils peuvent être également réalisés en motorisation électrique, dans ce cas-là, la recharge au dépôt est à privilégier. Ainsi les infrastructures de recharges pour véhicules lourds seront certainement déployées sur des grands axes routiers et autoroutiers et doivent donc être portés par des investisseurs privés. Néanmoins, une réflexion est à considérer dans les zones d'activités économiques où l'on constate de grands flux de poids lourds.

Comment imaginez-vous l'avenir du financement de la mobilité décarbonée sur votre département, et, plus largement, à l'échelle nationale ?

Seul un mix énergétique permettra de couvrir l'ensemble des usages de mobilité : à pied ou à vélo pour les petits trajets, à l'électricité, au gaz et à l'hydrogène pour les usages intensifs.

La mobilité au BioGNV est compétitive face au diesel et s'est développée fortement dans notre département sur le

transport de voyageurs (cars scolaires), de marchandises et les travaux publics avec un réseau de 7 stations opérées par Vendée énergie. Le soutien de l'Etat pour la production de gaz renouvelable doit se poursuivre.

Nous avons mis en œuvre 3 stations de distribution d'hydrogène produit à partir d'électricité éolienne en Vendée pour faire émerger un écosystème local de mobilité et répondre aux besoins des usages les plus intensifs.

Dans le cas de l'hydrogène, on peut difficilement proposer un prix compétitif avec un volume faible. Il faut repenser l'accès aux carburants carbonés, qui aujourd'hui est plus favorable économiquement que les carburants alternatifs. Il est difficile d'engager une transition dans le contexte économique actuel sans un véritable accompagnement financier des acteurs qui s'engagent à décarboner leurs activités, pour l'achat des véhicules et pour la distribution de l'énergie.

Les dispositifs d'accompagnement à l'émergence de ces carburants alternatifs (TIRUERT) permettront d'atténuer en partie les coûts d'exploitation et nous espérons pouvoir offrir des solutions compétitives pour le tissu économique.

« Le SYDEV inscrit sa stratégie dans le mix énergétique : le bon « carburant » pour le bon usage et le bon déplacement. »





Selma Treboul,

Directrice des Affaires publiques de France Mobilité biogaz

Défendre au niveau européen un mix énergétique qui intègre le BioGNV pour décarboner

France Mobilité biogaz accompagne de nombreux acteurs économiques, industriels mais aussi publics dans le développement de l'usage du biogaz, issu de la méthanisation, dans la mobilité. Comment mieux valoriser la production locale de biogaz dans les transports, et quels bénéfices économiques cela pourrait-il générer pour les territoires ?

Le bioGNV permet de décarboner dès aujourd'hui les transports lourds du quotidien — bus, bennes à ordures ménagères, camions — grâce à une énergie renouvelable produite et consommée localement. Il s'agit d'une solution concrète, visible, mais surtout déjà adoptée par de nombreuses collectivités.

Cette filière génère de la valeur dans les territoires : soutien à l'agriculture, création d'emplois locaux et acceptabilité renforcée de la méthanisation, grâce à des usages perçus comme utiles par les citoyens. Elle est également économiquement soutenable, avec un TCO compétitif, indispensable aux collectivités à budgets contraints. Pourtant, malgré ses atouts, le bioGNV est aujourd'hui défavorisé face à d'autres énergies comme l'électricité, du fait d'un cadre réglementaire qui tend à imposer une solution unique. Fixer des trajectoires de verdissement des flottes est nécessaire, mais imposer un seul vecteur énergétique est contreproductif. Les acteurs du transport, confrontés à des réalités très diverses, doivent pouvoir choisir les solutions les plus adaptées à leurs contraintes opérationnelles et financières.

Quels dispositifs pour renforcer les circuits courts énergétiques, notamment via la commande publique ?

La commande publique peut jouer un rôle clé en intégrant, dans ses critères, l'origine territoriale du carburant ou l'énergie utilisée. Ce levier permet de structurer des écosystèmes locaux cohérents entre production de biométhane et usages publics : transport, collecte, logistique urbaine. Cela renforcerait à la fois la transition énergétique et la souveraineté locale.

« Les acteurs du transport, confrontés à des réalités très diverses, doivent pouvoir choisir les solutions les plus adaptées à leurs contraintes opérationnelles et financières. »



De nombreuses collectivités ont fortement investi dans des unités de méthanisation et dans le développement des usages locaux. Quels sont, selon vous, les grands enjeux auxquels la filière fait face au niveau européen et pour lesquels la France doit se mobiliser pour optimiser les investissements publics déjà consentis ?

De nombreuses collectivités ont investi dans des stations d'avitaillement, des dépôts adaptés, ou des flottes de bus au biométhane. Pourtant, certaines orientations européennes actuelles – focalisées sur le "zéro émission à l'échappement" – risquent de fragiliser ces investissements en écartant les biocarburants – dont le BioGNV – des solutions reconnues pour se décarboner.

Il est impératif de défendre au niveau européen une approche de la décarbonation des transports fondée sur un mix énergétique pragmatique, intégrant toutes les solutions décarbonées disponibles, en cohérence avec la directive RED sur les énergies renouvelables. Cela permettra d'assurer la pérennité des investissements publics déjà réalisés, de préserver la diversité des solutions adaptées aux spécificités territoriales, et de reconnaître pleinement la contribution des énergies renouvelables dans les politiques de décarbonation du transport.

2

USAGES : AUDIT ET VERDISSEMENT DES FLOTTES

Les stratégies de décarbonation des transporteurs, qu'ils soient publics (cf. extrait de l'interview de **Grégoire de Lasteyrie**, 1^{er} vice-Président d'Ile de France Mobilités) ou privés (cf. interview **Selma Treboul**, Directrice des affaires publiques de France Mobilité Biogaz) intègrent pleinement le mix énergétique pour adapter les motorisations aux usages, aux technologies (en fonction de leur maturité) et aux coûts (TCO pour Total Cost Ownership) supportés par les collectivités ou par les gestionnaires de flottes (qui peuvent être délégataires de service public lorsqu'il s'agit de transport public) pour décarboner les véhicules. Comme le rappelle Transdev par la voix d'**Olivier Crépin**, responsable du développement territorial : « La décarbonation des mobilités et le financement dépendent des objectifs définis par les autorités organisatrices de la mobilité. Transdev est engagé dans la chaîne de production d'un service public aux côtés des AOM. Celles-ci définissent non seulement le service public mais aussi les choix énergétiques. » En ce sens, la présence internationale du groupe leur permet d'avoir des retours d'expériences précieux pour gérer au mieux le

« Un audit de flotte est nécessaire pour identifier les usages réels des véhicules et sélectionner le véhicule électrique le plus adapté à chaque besoin. »

Geraldine Mezzalana,
CEO, Watèa by Michelin

mix énergétique et les technologies en fonction des usages : « Nous gérons la plus grande flotte de bus électriques en Amérique latine, à Bogota, avec 406 bus électriques ». En ce sens, un audit des usages des véhicules est indispensable, comme le rappelle notamment **Géraldine Mezzalana**, Directrice de Watèa, qui accompagne les entreprises de toutes tailles et les collectivités vers l'électromobilité : « un audit de flotte est nécessaire pour identifier

les usages réels des véhicules et sélectionner le véhicule électrique le plus adapté à chaque besoin. » Pour le président du SYDEV **Laurent Favreau**, il faut s'inscrire dans le mix énergétique afin de trouver « le bon « carburant » pour le bon usage et le bon déplacement. »

Notons également l'arrivée de technologies innovantes, et la possibilité depuis 2020 de rétrofiter, c'est à dire de transformer les véhicules thermiques en véhicules électriques, qui permet pour certains usages comme le transport scolaire de prolonger la durée de vie du véhicule tout en décarbonant la flotte (cf. interview d'Edouard Hénaut, directeur général de Transdev France p.34).

LA PAROLE À

© Jérémie Barande



Grégoire de Lasteyrie,

1^{er} vice-président d'Ile-de-France Mobilités, Président de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, maire de Palaiseau

Un programme de décarbonation ambitieux menacé par l'Europe

Concernant la décarbonation de votre parc roulant, quelles sont vos réflexions et propositions en direction du Gouvernement pour vous permettre d'atteindre vos objectifs ?

Avec la première flotte de bus d'Europe - 10 500 véhicules répartis dans 120 centres opérationnels bus - Île-de-France Mobilités mène probablement le programme de décarbonation le plus ambitieux du continent. Depuis 2020, nous avons cessé l'achat de bus diesel pour adopter un mix énergétique associant BioGNV (70 %) et électrique (30 %).

Ce modèle, pragmatique et adapté au territoire, est

« Nous appelons le Gouvernement à défendre une transition énergétique européenne réaliste et technologiquement neutre. »

aujourd'hui menacé par la réglementation européenne, qui exclut le BioGNV des énergies « zéro émission ».

Cette décision pénalise 2,7 Md€ d'investissements

engagés, fragilise notre souveraineté industrielle et ignore l'analyse de cycle de vie ainsi que les avantages d'une énergie produite localement à partir de déchets franciliens.

Nous appelons le Gouvernement à défendre une transition énergétique européenne réaliste et technologiquement neutre, respectueuse des efforts déjà réalisés, préservant nos finances et notre indépendance énergétique. Cela passe par une activation de la clause de revoyure, pour réviser les critères «zéro émission» et y intégrer le BioGNV.

► Vers un leasing social professionnel garanti par l'État

L'accès aux dispositifs d'aides, tels que les certificats d'économie d'énergie, demeure complexe, en particulier pour les acteurs de petite taille, comme les TPE, qui détiennent pourtant 60% du parc de véhicules utilitaires. En janvier dernier, une annonce encourageante avait été faite concernant. L'ouverture des CEE au secteur du transport. Toutefois, un retard de quatre mois a été constaté avant la parution effective. Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de mettre en place un partage des risques plus équilibré entre les entreprises, les consommateurs et les pouvoirs publics.

Dans cette optique, le groupe Watèa by Michelin soutient une proposition de loi sur le financement solidaire des professionnels sous forme de fonds de garantie. Cette dernière permettrait de faciliter l'accès aux financements pour les TPE.

Le groupe a également entamé une discussion avec l'ADEME afin d'envisager une solution spécifique autour des certificats d'économie d'énergie, notamment sur la sixième période. Cette initiative permettrait de partager les risques, sans prendre la forme d'un programme systématique, mais plutôt d'un fonds de garantie permettant de soutenir les plus petites entreprises dans leur démarche de transition.

LA PAROLE À

©DR



Géraldine Mezzalira,

CEO de Watèa by Michelin

LLD de véhicules électriques : diminuer les risques pour les collectivités

Watèa, filiale des groupes Michelin et Crédit Agricole, accompagne la transition des flottes professionnelles vers l'électrification, notamment celles des collectivités territoriales. Comment s'articule concrètement l'accompagnement proposé par Watèa aux collectivités engagées dans la transformation de leur flotte ?

Watèa propose un accompagnement global, personnalisé et sans rupture opérationnelle, qui se décline en trois étapes clés : Tout d'abord, Watèa aide les collectivités à décrypter les réglementations en vigueur, notamment de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)²⁰. Cet accompagnement permet d'anticiper les obligations légales imposées et d'évaluer les sanctions éventuelles, qui concerne à la fois les flottes propres et celles des sous-traitants. L'objectif est d'avoir un impact sur toute la chaîne de valeur, en influençant également les pratiques des prestataires. Ensuite, une étude en amont et un audit de flotte sont réalisés pour identifier les usages réels des véhicules. Cette phase est essentielle pour sélectionner le véhicule électrique le plus adapté à chaque besoin. Enfin, Watèa accompagne les collectivités sur la mise en place des solutions de recharge. Qu'il s'agisse de bornes sur sites, de recharge à domicile ou en itinérance, Watèa conseille sur les différentes solutions de recharge pour garantir une intégration fluide des véhicules électriques dans les pratiques quotidiennes. Cette démarche transforme les business modèles traditionnels, en les rendant plus flexibles, plus

« La Location longue durée (LLD) permet aux collectivités de passer d'un budget d'investissement à un budget de fonctionnement, avec des coûts mieux maîtrisés. »

économiques et plus résilients face aux évolutions réglementaires et technologiques.

Comment Watèa garantit-elle une transition fluide pour les collectivités qui souhaitent électrifier leur flotte ?

Watèa propose un accompagnement personnalisé, avec un suivi dédié à chaque étape du projet, depuis le choix des véhicules jusqu'à leur mise en service. Grâce à une transition progressive, la transition est planifiée de manière à ne pas impacter les activités quotidiennes. Chaque véhicule est sélectionné en fonction des usages spécifiques de la collectivité.

En quoi l'offre « tout-en-un » de Watèa représente-elle un levier d'optimisation pour les collectivités ?

L'offre de Watèa, est une offre « tout-en-un », elle inclut dans un seul package le véhicule, la recharge, l'assurance et la maintenance, ce qui permet de réduire les coûts globaux et d'optimiser l'usage des flottes. Couplée à des nouveaux modes de financement comme la Location longue durée (LLD) qui permet aux collectivités de passer d'un budget d'investissement à un budget de fonctionnement, avec des coûts mieux maîtrisés et une flexibilité accrue et de réduire les risques. Grâce à ce modèle, les collectivités n'ont plus à assumer le risque de revente sur un marché de véhicules d'occasion incertain, ni les risques liés à l'autonomie ou à la technologie des véhicules électriques.



3 L'INNOVATION AU SERVICE DES AOM ET DE LEUR EFFICACITÉ

► Financer l'intermodalité...

Louis Nègre, Président du GART, souligne que « la France est le pays d'Europe où la pression fiscale est la plus élevée. Environ 60 milliards d'euros d'impôts et de taxes sont prélevés chaque année sur le secteur de la mobilité. Pourtant, les financements publics pour les infrastructures de transport ne sont pas à la hauteur de ces contributions.

La mobilité semble perçue comme un enjeu secondaire par les pouvoirs publics, toutes tendances politiques confondues. Et pourtant, les recettes issues de ce secteur permettraient de le rendre autonome financièrement, à condition d'en réinvestir une part significative, à l'image de ce que prévoit la loi sur l'eau.

La difficulté réside dans le fait que, pour l'État comme pour les collectivités — régions ou métropoles —, la mobilité constitue l'un des premiers postes de dépense. Or, si l'objectif national est bien la neutralité carbone d'ici 2050, et si la lutte contre le changement climatique est affichée comme priorité, alors il est indispensable que l'État s'implique concrètement. Les élus locaux agissent, les citoyens s'engagent. L'État doit désormais prendre pleinement sa part. »

Alexandre Magny, directeur général du GART, rappelle lui aussi que les attentes suscitées par la conférence des financements sont importantes, et qu'il espère que

l'exercice permettra la mise en place de véritables dispositifs de long terme : « Au vu des échanges, notamment dans l'atelier 1 consacré au financement des AOM et des SERM, nous ne décelons que peu de propositions concrètes. La question de la transition énergétique est absente de cette conférence de financement, alors que les mesures prises en faveur de la mobilité ne sont pas pléthoriques. Le dispositif ZFE a été supprimé alors qu'aucune mesure alternative n'a été pensée pour améliorer la desserte des territoires peu denses ou renforcer l'accès aux mobilités décarbonées des publics les plus fragiles. Pour notre part, nous défendons une mobilité plus durable mais également plus solidaire, entre les publics et entre les territoires. A situation constante, nous faisons face à un mur de fonctionnement. Si nous voulons développer une vraie offre, nous serons alors confrontés à un mur d'investissement et à un mur de fonctionnement. »

Florence Dujardin, directrice des affaires économiques et financières du GART, complète sur l'objectif poursuivi dans le cadre d'Ambition France Transports de consolider le modèle économique des AOM dans sa globalité : investissements comme fonctionnement. L'exemple du Grand Paris Express est probant : « les investissements étaient financés, mais quand la collectivité a souhaité l'utiliser, il lui manquait 1 milliard d'euros pour poursuivre l'exploitation des nouvelles lignes ». En ce sens, il était

important que la conférence ne traite pas uniquement des SERM qui est un outil, mais bien sur le financement de l'ensemble des mobilités du quotidien.

La décarbonation des flottes par la création d'écosystèmes territoriaux biogaz / hydrogène / électriques (cf. II. 1.), la recherche du report modal de la voiture individuelle vers l'offre de transport public, le covoiturage, les modes de transports doux impliquent une prise de risque financière importante pour la collectivité.

En ce sens, **Louis Nègre** indique que « le Conseil scientifique du GART a formulé quarante propositions, dont dix ont été retenues pour leur accessibilité et leur simplicité de mise en œuvre²¹. » **Geneviève Laferrère**, pilote du réseau territoires et mobilités durables de FNE, souscrit pleinement à ces dix propositions, que l'ONG aurait pu cosigner dès lors qu'elle porte elle aussi les mêmes messages depuis des années. Pour elle, « il est important qu'on se rejoigne et qu'on porte au sein de la conférence des propositions communes ».

► ... et l'innovation pour des mobilités du quotidien plus efficaces

De même, l'expérimentation d'innovations par les AOM, comme le développement de réseaux de covoiturage domicile-travail, de nouveaux systèmes d'autopartage de Véhicules Électriques Légers Intermédiaires (VELI's) dans les zones peu desservies par les modes de transport traditionnels ou encore de lignes de transport électrique avec chauffeur en zone rurale autour de nœuds d'intermodalité (aéroports, gares) méritent la création d'un fonds de garantie géré par l'État, qui viendrait mieux partager le risque financier pour les AOM.

Comme le suggère **Tiphaine Deheunynck**, directrice générale de Metacar, la valorisation financière des externalités positives anticipées par la mise en place de ces innovations en termes de CO₂ (valeur tutélaire de la tonne évitée réévaluée récemment par **Alain Quinet** France Stratégie à 256€ 2023²², de pollution locale et de bruit (cf. I. 3.) permettrait à l'État d'évaluer le montant de la garantie octroyée à l'AOM pour tester les innovations. En s'inspirant du modèle des avances remboursables, ce fonds pourrait être alimenté par les innovations qui franchiraient le cap du déploiement, sur les profits effectivement générés à l'issue de l'expérimentation par l'AOM.

Robin Tourraindeloup, directeur général de Turtle, propose un service de transport de personnes à vélo avec chauffeur. Il s'agit donc d'une alternative au VTC et au taxi qui vise notamment de reprendre une part modale aux 150 000 courses réalisées dans Paris intramuros en voiture particulière avec chauffeur. Il souscrit à l'idée « d'imaginer un fonds des AOM pour expérimenter des innovations sur certains territoires. (...) Il serait pertinent dans le cadre de la conférence des financements que le gouvernement précise comment il envisage de diminuer la facture pour l'État, et de la lier au principe pollueur-payeur, puisque l'État commence à avoir un prix du carbone et des polluants locaux. »

Le GART, la FNCCR et mobilité durable & territoires proposent de créer un fonds de garantie géré par l'État pour dérisquer les investissements des AOM lorsqu'elles expérimentent de nouvelles technologies en faveur du report modal ou de la transition énergétique de leur parc roulant.



²¹ 10 propositions pour renforcer le modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité », GART octobre 2024
²² La valeur de l'action pour le Climat, [rapport](#) et [synthèse](#) de la commission Alain Quinet, France Stratégie, mars 2025



Bruno Bernard,

Président de la Métropole de Lyon, Président du SYTRAL

Massifier les investissements pour réduire la fracture territoriale et réussir la transition énergétique

SYTRAL Mobilités a mené ces derniers mois des projets structurant pour favoriser le report modal et les mobilités actives : le plan covoiturage, une nouvelle ligne de tramway, l'allotissement de votre réseau, la création d'un réseau express vélo « les voies lyonnaises » ou encore l'inauguration récente de la plus grande vélo station de France à la Part-Dieu. Quelles sont les principales sources de cofinancements que vous avez pu actionner dans ce cadre, et comment les améliorer ?

Les projets du plan de mandat 2021-26 représentent 2,5 Mds d'€, soit le double des investissements du mandat précédent. Pour certains de ces projets nous avons pu bénéficier de co-financements tels que les Appels à projet TCSP à hauteur de 72,3 Mds d'€, soit 8% du montant total (910 Mds d'€) et le Fonds vert, qui est un dispositif très utile pour le déploiement du réseau de covoiturage et des voies lyonnaises.

Cela étant pour réduire la fracture territoriale et réussir la transition énergétique, il est nécessaire de massifier les investissements et ce dans un contexte où les financements publics se tarissent. Les AOM doivent disposer de ressources complémentaires pour assurer la soutenabilité financière de leur politique de mobilité (l'entretien et le renouvellement du réseau métro lyonnais représente par exemple un investissement de plus de 1,7 milliards d'€ sur les dix ans à venir). Aussi, des appels à projet pourraient avoir lieu plus régulièrement (tous les 3 ou 4 ans) et à des montants plus élevés (à hauteur de 15-20 % du montant du projet). Des subventions européennes seraient également les bienvenues pour financer les projets de mobilité des territoires.

« Il faut repenser le modèle économique des AOM qui ont besoin de nouvelles recettes. »

Comment SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon échangent-ils avec les employeurs pour favoriser le report modal des déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels ?

Deux gros dispositifs co-existent. Le Conseil au Mobilité individualisé proposé par l'agence des mobilités et l'aide au déploiement de PDME au sein des zones d'activité. Le Comité des partenaires permet également un espace d'échanges privilégié avec les employeurs.

Dans le cadre d'Ambition France Transports, quelles seraient vos propositions pour valoriser les externalités positives de la transition énergétique des mobilités, favoriser l'innovation et vous permettre de répondre aux objectifs environnementaux et sanitaires de la collectivité ?

La conférence de financement des mobilités ne peut se résoudre à traiter des seuls SERM. Comme le Groupement des autorités responsables de transport (GART) l'a rappelé dans une récente tribune, il faut repenser le modèle économique des AOM qui ont besoin de nouvelles recettes. Le GART propose différentes pistes qui pourraient, soit se conjuguer, soit être exclusives, tout en étant affectées à la compétence mobilité des AOM. Différents leviers fiscaux pourraient

être déployés tels qu'un assujettissement progressif de la TICPE sur le kérosène ou des taxations additionnelles aux taxes existantes ; une écocontribution sur les colis livrés à domicile, voire un mécanisme de taxation du chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce et/ou de leurs plus importants transporteurs ; ou encore une taxe sur les plus-values immobilière et foncière réalisées dans le cadre de cessions de grands projets immobiliers. Le gouvernement dispose de toute une palette de solutions, il devient maintenant urgent de choisir...



Edouard Hénaut,

Directeur général de Transdev France

Retrofit de cars scolaires : innover pour accélérer la décarbonation

Votre parc roulant de véhicules lourds, bus et cars, permet d'avoir un retour d'expérience sur les cas d'usages adaptés en fonction des énergies utilisées : BioGNV, électriques, hydrogène. Vous avez été pionniers dans l'homologation d'un car scolaire rétrofité électrique batterie dès septembre 2023. Selon vous, quels sont les atouts spécifiques du car scolaire qui en font un candidat idéal pour des solutions innovantes comme le retrofit ?

Nous avons inauguré avec la Région Centre Val de Loire le 1er car scolaire rétrofité électrique en Europe. Quelques mois plus tard, la Région nous a commandé 20 cars rétrofités supplémentaires, nous faisant passer du prototypage à la phase d'industrialisation. Les atouts des cars scolaires sont multiples : plus de 30 000 cars scolaires roulent en France, soit près de 50 % de la flotte nationale. Ils effectuent peu de kilomètres (environ 150 km/jour) en assurant la desserte des établissements scolaires deux fois par jour et retournent tous les soirs sur le même lieu de parking. La mise en place de systèmes d'avitaillement est ainsi plus facile que pour les Bio GNV ou certains e-carburants. Pour ces raisons, le retrofit des cars scolaires permet de réduire l'impact environnemental de notre secteur en accélérant la décarbonation des véhicules, mais aussi en réduisant le recours aux matières premières en prolongeant la durée de vie des véhicules.

En votre qualité de délégataire de service public et eu égard à votre expertise internationale, comment intégrez-vous les innovations dans vos modèles de financement du transport scolaire organisé (TSO) pour les années à venir ?

Présent dans 19 pays, Transdev a une expertise des solutions innovantes initiées sur les 5 continents. Nous

proposons par exemple la substitution d'un service en car par des circuits collectifs de vélobus 9 places de ramassage scolaire au cœur de l'agglomération de Louviers avec le S'Cool bus®. Par ailleurs, la sécurité, notre priorité chez Transdev, est au cœur de notre feuille de route innovation. Nous avons développé une plateforme immersive «Vis ma ligne 360» pour sensibiliser les élèves au port de la ceinture de sécurité. Récemment, 220 élèves ont été sensibilisés en quatre jours, constituant une innovation concrète dans le cadre des actions du «Plan Joana pour le renforcement de la sécurité routière du transport scolaire». Enfin, dans le cadre de la démarche LEMON®, nous avons développé avec Sytral Mobilités (Lemon Cars du Rhône) une nouvelle génération d'arrêts scolaires frugaux, autonomes et auto-éclairés, améliorant la visibilité et la sécurité des arrêts.

Quelle place accordez-vous au retrofit dans votre stratégie de la transition énergétique à long terme, et comment voyez-vous

l'évolution du financement de la décarbonation de vos flottes dans les années à venir ?

Nous intégrons progressivement le retrofit dans notre plan de renouvellement de flotte, en ciblant en priorité les véhicules les plus polluants ou les plus utilisés dans les zones à faibles émissions (ZFE). Cette approche nous permet de concilier performance opérationnelle, maîtrise des coûts et respect des objectifs climatiques.

Concernant le financement de la décarbonation, nous anticipons une évolution vers des modèles hybrides combinant fonds propres, subventions publiques (nationales et européennes), et partenariats avec des acteurs privés. Le développement de mécanismes incitatifs jouera également un rôle clé.

« Le financement de la décarbonation combinera fonds propres, subventions et partenariats avec des acteurs privés. »

► Un réseau de covoiturage domicile-travail au service des AOM

Le covoiturage du quotidien est un service public déjà utilisé par près de 150 AOM en France. Parmi les acteurs accompagnant les collectivités et les entreprises dans cette dynamique, le groupe Karos déploie des réseaux de covoiturage domicile-travail. Ce dispositif peut se révéler comme un outil puissant du développement de l'intermodalité à coût maîtrisé. En effet, le coût kilomètre passager du covoiturage domicile-travail pour la collectivité s'élève à 15 centimes d'euros.

Pour **Victor Andraud**, Responsable impact au sein du groupe Karos, « le covoiturage domicile-travail ne doit plus être considéré comme un gadget, mais plutôt comme un outil à intégrer en période de restriction budgétaire. » Il soutient par ailleurs le besoin urgent d'acquérir des prestations technologiques et méthodologiques de développement du covoiturage sur le territoire et de déployer des politiques de cofinancement du ticket passager²³.

LA PAROLE À

©DR



Olivier Binet,
Président de Karos

« Le coût d'un trajet passager en covoiturage opéré en service public avec Karos est d'environ 0,15 €/km pour l'AOM. »

Réseaux de covoiturage domicile-travail : faire plus de mobilité avec moins de ressources

Karos s'engage auprès des entreprises et des collectivités pour le développement du covoiturage domicile-travail afin d'améliorer la flexibilité des mobilités. Comment envisagez-vous l'intégration du covoiturage domicile-travail dans les futurs Services Express Régionaux Métropolitains ?

Le covoiturage est une brique essentielle de la réussite des SERM.

C'est un réseau léger, sans infrastructure, capable de couvrir l'ensemble des origines-destinations d'un territoire, là où les réseaux structurés atteignent leurs limites. Il s'agit aussi d'un mode à fréquence élevée : sur certains axes en heure de pointe, un trajet covoituré passe toutes les deux minutes. C'est la promesse d'un service à la fois flexible et performant. Surtout, le covoiturage est une solution de rabattement efficace vers les pôles d'échange et les transports massifiés. Il doit être intégré dès la phase 1 des SERM, car il est opérationnel immédiatement et massifiable dès lors qu'il est soutenu par une politique publique locale.

Quelles collaborations pourraient être renforcées avec les collectivités territoriales pour structurer une offre de covoiturage cohérente à l'échelle des territoires ?

L'enjeu est de permettre aux territoires de construire leur service public de covoiturage, intégré à leur stratégie de mobilité. Karos accompagne les AOM pour concevoir un service sur mesure, en déployant leur marque propre, en définissant les modalités d'incitation, en articulant le covoiturage avec les autres modes, et en évaluant son impact. Ce modèle, piloté localement, garantit sa pertinence. Pour structurer une offre cohérente, il faut renforcer les capacités des AOM et s'appuyer sur des opérateurs capables d'apporter technologie, ingénierie et co-construction territoriale.

Quels types de financements ou d'économies pourraient découler d'une meilleure organisation du covoiturage pour les acteurs publics ?

Le coût d'un trajet passager en covoiturage opéré en service public avec Karos est d'environ 0,15 €/km pour l'AOM — un niveau d'efficacité rare dans le transport public. Le financement porte sur la technologie, l'ingénierie et l'animation, bien moins coûteuses que les infrastructures. Le cofinancement du ticket passager par les AOM est un levier structurant. Il permet d'ancrer durablement l'usage, comme l'a montré une évaluation du Cerema. Investir dans le covoiturage, c'est faire plus de mobilité avec moins de ressources, tout en répondant aux enjeux de sobriété, de justice sociale et d'équité territoriale.



Innovations en faveur d'une mobilité durable en zone blanche

Tiphaine Deheunynck propose au travers de Metacar Mobility un service d'autopartage de Kiwees, Véhicules Electriques Légers Intermédiaires sans permis, dont le principe est de s'assembler en convoi, à la manière d'un train, pour optimiser les coûts pour l'opérateur et l'AOM (cf. interview ci-dessous). Une étude fine de l'offre de mobilité a été menée dans la zone industrielle de Mézieu, à proximité de Lyon, qui démontre la pertinence de ce type de service sur le plan économique, écologique et social. « Cette zone emploie environ 10 000 personnes, dont 2 500 pourraient théoriquement venir depuis le centre-ville grâce à un tramway performant. Pourtant, seule une centaine de personnes l'utilise réellement. La raison principale tient au dernier kilomètre : une fois arrivés à la station de tramway, les usagers doivent prendre un bus qui ne circule que toutes les 30 minutes en heures de pointe. Ce manque de connexion efficace rend la zone difficile d'accès sans voiture et pose de vrais problèmes pour les employeurs, qui peinent à recruter du personnel non motorisé malgré leur contribution au financement de l'accessibilité de la zone. En matière de qualité de service, ce

territoire souffre donc d'un manque de granularité dans l'offre de transport. D'un point de vue économique, si l'on se limite aux trajets domicile-travail en complément du tram, le report modal reste modeste. En revanche, nous avons imaginé une solution plus souple, combinant l'existant avec une offre d'autopartage, capable d'assurer un maillage plus fin du territoire. Ce modèle, qui coûte 2 euros euro par kilomètre-passager contre

2,80 euros pour le bus, permettrait une meilleure accessibilité, un service continu, une réduction des émissions et une inclusion des publics précaires, tout en répondant aux besoins des entreprises. »

« Ce modèle, qui coûte 2 euros euro par kilomètre-passager contre 2,80 euros pour le bus, permettrait une meilleure accessibilité, un service continu, une réduction des émissions et une inclusion des publics précaires, tout en répondant aux besoins des entreprises. »

TOTOOM est une jeune entreprise installée dans le département de la Loire, qui propose un service de navettes avec chauffeur 100% électriques pour rallier les pôles intermodaux : aéroports, gares. Sa rentabilité est aujourd'hui assurée par l'utilisateur, mais pourrait naturellement être trouvée sur d'autres territoires avec la contribution d'AOM qui souhaiterait intégrer ce service en complément de leur offre de mobilité (cf. interview **Jean-Marc Dardhalon**, Président de Totoom, p. 38)

LA PAROLE À



Tiphaine Deheunynck,

Présidente de Metacar Mobility

Un autopartage de VELI's au service d'une mobilité inclusive & durable à moindre coût

Vous développez une innovation d'autopartage de Véhicules Électriques Légers Intermédiaires (VELIs) sans permis qui optimisent la recharge et le coût d'exploitation en s'emboîtant tel un train. Comment cette technologie peut-elle s'intégrer dans l'offre de mobilité actuelle ?

Kiwee Mobility adresse la contrainte périurbaine de la mobilité – captive de la voiture personnelle – en favorisant le transfert modal vers les transports publics

grâce à la granularité rendue possible sur le dernier kilomètre. Il y a la trottinette et le vélo partagé, Kiwee s'inscrit dans cette suite, en mettant à disposition une microcar électrique disponible sans permis, qui complète les lignes de transports publics et/ou de covoiturage autour de 'hub' de mobilité.

Tout le monde s'y retrouve : l'utilisateur qui aujourd'hui ne peut se déplacer autrement qu'en voiture, ou qui n'a pas de permis ou de véhicule personnel, l'employeur de bassins d'emplois aujourd'hui très difficilement accessibles en transports en commun, la collectivité et l'opérateur, qui complète son bouquet de mobilité en diminuant les coût d'opération du service.

SUITE DE L'INTERVIEW DE TIPHAINE DEHEUNYNCK

En quoi votre innovation peut-elle être source d'économies pour les AOM ?

Kiwee repose sur une innovation technologique, la capacité d'emboîtement de petites voitures électriques pour optimiser la réallocation et la charge de la flotte. Ainsi, il ne faut qu'1 seule borne de recharge pour recharger jusqu'à 10 Kiwees grâce à un système de charge intelligente. Il ne faut qu'1 seul opérateur pour redistribuer jusqu'à 10 Kiwees en train routier, s'appuyant sur l'optimisation des tournées de redistribution et des algorithmes d'anticipation de la demande, limitant considérablement les coûts d'opération et permettant ainsi la viabilité du système dans le périurbain. Les impacts d'un déploiement de Kiwee ont été étudiés précisément pour certaines zones de pertinence, tant pour l'AOM que pour l'utilisateur et les employeurs sur site. A titre d'exemple, un déploiement sur la zone industrielle de Meyzieu, permettrait le déploiement d'un service qui coûterait 2€ par passager par kilomètre au Sytral en investissement / usage, contre 2,80 € par passager par kilomètre pour les lignes de bus actuelles, qui ne satisfont pas les employeurs du site. Par rapport aux autres innovations en cours d'évaluation (cf. graphique), c'est la solution la plus économique pour l'AOM, qui devrait également augmenter le report modal et les abonnements usagers grâce à cette nouvelle offre. De plus, en comparaison de l'usage de la voiture personnelle, l'impact carbone est drastiquement diminué, allant jusqu'à -80% d'émission de CO₂eq. grâce au report modal permis par l'usage de Kiwee et la frugalité de la solution.

« Valoriser financièrement les impacts environnementaux, sanitaires et économiques de nos innovations pour financer leur développement. »

Quelles sont vos propositions dans le cadre de la conférence des financements ?

Dans le cadre d'Ambition France Transports, nous proposons de valoriser financièrement les impacts environnementaux, sanitaires et économiques de nos innovations²⁴ pour financer leur développement. Non seulement en termes de CO₂ évité, mais également de polluants locaux ou de bruit, dont les coûts pour la société sont connus. La création de valeur sur le territoire (ré-industrialisation, création d'emplois, plus-value immobilière...) générée par la mise en place d'une offre de mobilité innovante pourrait également être intégrée dans la réflexion. Ainsi, nous pourrions par exemple créer un Fonds d'abondement pour financer les expérimentations par les AOM/leurs opérateurs de nouvelles solutions sur les territoires actuellement délaissés. A l'image d'une avance remboursable, et sur la base d'une projection d'exploitation, un prorata du chiffre d'affaires généré par l'innovation (transfert modal) suscité pourrait être une piste de réflexion. En parallèle, il nous semble pertinent d'étendre le Forfait Mobilité Durable à tous les trajets, et non uniquement aux trajets domicile-travail, de généraliser la mise en place de Plans de Mobilité Entreprises et Inter-entreprises, et les évaluer et de bonifier ceux dont les résultats mesurés sont particulièrement efficaces.

Etude comparative menée

avec le partenaire CNR

(modèle algorithmique, estimation de la demande construite sur données réelles)

Flottes nécessaires:

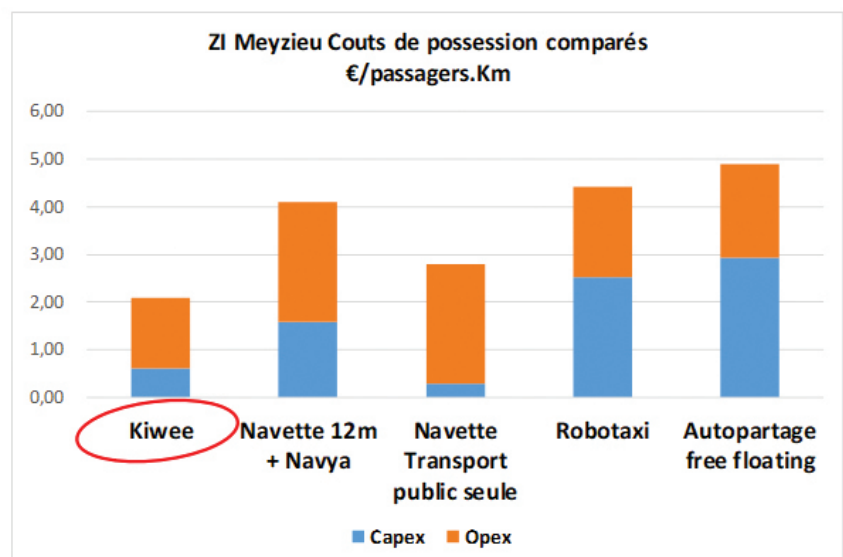
⚡ 32 véhicules KIWEE (15k€/unit)

⚡ 22 robotaxis (70k€/unit)

⚡ 120 voitures en autopartage (10k€/unit)

NB: solution potentielle du robotaxi

(taxi en conduite autonome) à horizon 2040



²⁴ Ambition France Transports, cahier d'acteur de Kiwee by Metacar, juin 2025» avec un lien pointant vers https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/sites/default/files/documents/METACAR_Kiwee%20Mobility_Ambition%20France%20Transports_cahier%20d%27acteur.pdf



Jean-Marc Dardalhon,

Président de TOTOOM

Des lignes de transport électriques connectées aux pôles multimodaux pour désenclaver les territoires à moindre coût

TOTOOM a inventé un transport en commun par la route, alternatif à l'usage de la voiture individuelle, afin de relier les zones rurales aux pôles multimodaux grâce à l'utilisation de vans 100% électriques. Comment cette solution peut-elle s'articuler avec la dynamique des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) ?

TOTOOM officie sur des territoires en carence quantitative ou qualitative de transports collectifs où les voyageurs n'ont d'autres solutions que de prendre le volant pour se déplacer. La ligne Le Puy-en-Velay – Saint-Etienne – Lyon Saint-Exupéry, qui concerne 550 000 habitants et 3 300 entreprises de plus de 10 salariés, est un exemple caractéristique. 4H30 de transport collectif sont nécessaires pour relier la préfecture de Haute-Loire au nœud de communication régional distant de 145 km, 2h15 depuis Saint-Etienne distant de 72 km. Il fallait apporter une solution économique, fiable et confortable pour inciter le conducteur à devenir passager.

Le modèle économique induit par la longévité des véhicules électriques, l'utilisation d'un modèle social vertueux et la digitalisation des réservations permettent à TOTOOM de proposer un service de navettes à bas prix, avec prise en charge ou dépose à domicile, pouvant accueillir jusqu'à 6 passagers, rentable dès que la fréquentation atteint 2,1 pax par trajet, sans faire appel à l'argent public.

Ce seuil de rentabilité permet à TOTOOM d'agir en complémentarité du train et des cars express. TOTOOM apporte également la garantie de service que ne peut pas assurer le covoiturage, spécialement en milieu rural.

Quelles économies concrètes votre solution permet-elle de générer, tant pour les entreprises que pour les collectivités territoriales ?

Pour les collectivités TOTOOM ne requiert pas d'investissements d'infrastructures. Le modèle économique est basé sur la vente des billets. La collectivité est libre de subventionner les passagers

dits « fragiles ». Pour les entreprises, le prix d'une place TOTOOM est inférieur aux coûts cumulés de l'usage de la voiture individuelle. Le salarié gagne en qualité de vie au travail, l'entreprise en productivité. Pour les deux entités, le territoire optimise son attractivité.

Quelles seraient vos propositions, dans le cadre de la conférence des financements, pour rendre ce mode de transport plus économique et compétitif que les solutions traditionnelles, tout en restant durable et efficace ?

Considérant le succès actuel de la ligne altiligérienne, ligne à équilibre financier en seulement 18 mois d'activité, et qui n'est dû qu'à ses fondateurs, TOTOOM serait en

mesure de diminuer le prix des places si la fréquentation venait à croître. Celle-ci peut l'être de manière significative par une mise en avant des services TOTOOM par les collectivités. C'est d'ailleurs ce que prévoit la loi dans le cadre de la création des MAAS depuis le 1er janvier 2023, bien que la directive ne soit généralement pas appliquée. Compte tenu des vertus des navettes TOTOOM, le service gagnerait également

en efficacité en étant considéré comme moyen de transport par le Forfait Mobilité Durable et le Crédit Mobilité. Le modèle est duplicable à l'échelle nationale.

« Le modèle économique induit par la longévité des véhicules électriques, rentable dès que la fréquentation atteint 2,1 pax par trajet, sans faire appel à l'argent public. »





4

FONCIER & LOGISTIQUE : COMMENT FINANCER LA DÉCARBONATION DES FLUX ?

► Financer les infrastructures de transport par les plus-values immobilières et foncières

En France, plusieurs tentatives visant à instaurer une fiscalité sur les plus-values immobilières et foncières générées par la réalisation d'infrastructures de transport public se sont heurtées à des obstacles et ont échouées. Pourtant, il existe des exemples probants à l'échelle internationale, notamment en Allemagne, en Espagne ou au Danemark, qui montrent que de tels mécanismes peuvent efficacement contribuer au financement des projets de mobilité.

Ainsi, à Copenhague, le développement du métro a été rendu possible grâce à une stratégie combinant ventes de terrains publics et mise en œuvre d'outils de fiscalité foncière.

Geneviève Laferrère, pilote du réseau territoires et mobilités durables de FNE, souligne elle aussi qu'il est temps de définir des critères pour évaluer les plus-values immobilières liées au développement de l'offre de mobilité, et les intégrer dans les financements²⁵.

Dans cette perspective, le GART propose d'explorer de nouveau cette voie, en dotant les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de leviers fiscaux ciblés leur permettant de bénéficier d'une partie des retombées foncières et immobilières qu'elles contribuent à générer. Quatre pistes ont été identifiées :

- Instaurer une taxe sur les plus-values immobilières et foncières, notamment dans le cadre de grands projets immobiliers, dans un périmètre autour de nouvelles infrastructures de transport.
- Créer des taxes additionnelles à la fiscalité existante (taxe foncière, taxes spéciales sur les propriétés bâties et non bâties).
- Généraliser la taxe sur les surfaces de bureaux
- Elargir les possibilités de captation de la valorisation foncière afin de faciliter le financement par les AOM, les collectivités locales et les opérateurs de transport des projets d'infrastructures.

²⁵ [Contribution de FNE à Ambition France Transports](#), mai 2025

► Faire contribuer les livraisons de logistique urbaine (colis, chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce ou de livraison)

L'essor rapide du commerce en ligne transforme les habitudes de consommation mais génère également des externalités négatives croissantes sur l'espace public et les réseaux de transport. En 2022, plus de 1,5 milliard de colis ont été distribués en France dont près de 80% livrés directement à domicile.

Cette dynamique engendre de nombreux effets indésirables : pollution, congestion, stationnement en double file... Ces nuisances affectent directement la qualité de vie en ville et l'efficacité des systèmes de mobilité.

Face à ces constats, le GART propose de mobiliser plusieurs leviers fiscaux et incitatifs, inspirés notamment des pratiques observées à l'étranger. Ces approches s'inscrivent dans une logique de "pollueur-payeur" ou "utilisateur-payeur", qui pourrait être transposée en France. L'objectif serait de mieux réguler la livraison du dernier kilomètre tout en orientant les comportements d'achat vers des alternatives plus durables, comme la livraison en point-relais. Cela contribuerait à réduire les nuisances urbaines, à soutenir le commerce de centre-ville et promouvoir la santé publique.

Dans ce cadre le GART propose deux pistes principales d'action :

- Appliquer une écocontribution sur chaque colis distribué dans l'hexagone
- Faire contribuer les entreprises de e-commerce directement ou leurs transporteurs (hors livraisons en point relais)

De son côté, le club logistique durable & territoire porte une proposition originale : la création d'une éco-contribution sur les livraisons rapides pour financer la logistique à moindre impact. À l'image de l'électro-ménager qui a mis en place une éco-contribution pour favoriser le réemploi et le recyclage et limiter l'impact carbone de sa chaîne de valeur, la création d'une éco-contribution pour toutes les livraisons très rapides demandées par le client (moins de 24 heures) pourrait venir financer un fonds visant à décarboner les entreprises logistiques qui verdiraient leurs flottes, ou proposeraient à l'inverse une livraison labellisée « faible impact carbone » (cyclologistique, véhicules utilitaires électriques ou biogaz, fluvial ou ferroviaire, circuits courts... etc).

► Optimiser les échanges de données logistiques et le report modal en intégrant pleinement la cyclologistique

Yolaine Urvoy, Directrice des Boîtes à Vélo, qui chapeaute la Fédération de la cyclologistique, souligne que « dans les centres urbains, la logistique et le transport du dernier kilomètre sont devenus des enjeux cruciaux. Le programme France 2030²⁶ prévoit notamment de renforcer l'interconnexion entre les réseaux de transport et les systèmes logistiques. L'agilité de la micro-

logistique ouvre la voie à la création de nœuds de réseau, qui permettraient un meilleur échange d'informations entre donneurs d'ordre et transporteurs du dernier kilomètre. Si cette expérimentation s'avère concluante, elle pourrait être étendue et adaptée à l'ensemble de la chaîne logistique urbaine. »

26 [Programme France 2030](#), Gouvernement, 2021

Yolaine Urvoy souligne que les infrastructures et les investissements nécessaires pour répondre aux objectifs de long terme, en matière de mobilité, sont très lourds. Cependant, il existe des solutions légères, peu énergivores et dont l'investissement en infrastructures est faible : le vélo-cargo. Ce dernier peut remplacer jusqu'à un million de véhicules. Il est, d'après **Yolaine Urvoy**, indispensable de conserver une place pour cet outil, qui peut convenir à une cinquantaine de métiers, pas uniquement dans la cyclo logistique ou le transport de marchandises. Néanmoins, il est important qu'en parallèle se développe un travail sur les infrastructures

routières, les aides à l'achat des vélos-cargos, mais aussi sur le foncier en centres urbains.

La filière cyclologistique française est particulièrement performante, porteuse d'emplois, et d'une meilleure efficience des politiques publiques de mobilité des biens, comme le souligne son Président Julien Vilain (cf. interview ci-dessous) et elle porte des propositions concrètes dans le cadre d'Ambition France Transports pour contribuer au financement de la décarbonation de la logistique²⁷.

« Le programme France 2030 prévoit notamment de renforcer l'interconnexion entre les réseaux de transport et les systèmes logistiques. »

LA PAROLE À

©DR



Julien Vilain,
Président les Boites à Vélo

Développer la cyclologistique pour remplacer certains flux VUL lorsque l'usage est adapté

Les Boites à vélo, grâce à la cyclo logistique, propose des solutions innovantes pour optimiser et réduire l'impact énergétique des flux de marchandises en zone urbaine. Selon vous, comment les collectivités territoriales peuvent-elles mieux organiser et accompagner ces flux décarbonés ?

Plusieurs leviers peuvent être mobilisés en ce sens :

- Planifier à long terme des zones de trafic apaisé efficaces et concertées
- Intégrer et pérenniser les cyclomobilités professionnelles dans les outils de planification
- Structurer un réseau cyclable en cohérence avec les flux anticipés et avec les gabarits des vélos-cargos
- Sécuriser et rendre disponible du foncier public à destination des cyclo-entreprises
- Intégrer des clauses environnementales favorisant l'usage de vélos-cargos dans les marchés publics
- Soutenir localement la conduite du changement au sein des organisations ou à l'échelle du territoire

Ces mesures sont détaillées dans notre guide à destination des collectivités pour développer les usages du vélo-cargo professionnel, réalisé en 2025 avec le soutien de la DGITM et la participation de 40 collectivités.

En quoi vos activités permettent-elles de réaliser des économies pour la société ?

L'usage du vélo-cargo dans les activités professionnelles génèrent de multiples externalités positives. Il contribue à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air, au moins 6 fois plus faibles par km parcouru en vélo-cargo par rapport à un VUL thermique. Le plein potentiel de report modal est estimé à 1 million de véhicules soit l'équivalent de 4 Mt CO₂ eq. Il prend part à l'apaisement des centres-villes : pollution sonore réduite, faible empreinte spatiale, réduction du stress urbain. Il aide à réduire les dépenses de santé : lutte contre la sédentarité, baisse de l'accidentalité liée aux véhicules motorisés. Une récente étude démontre que 1 km parcouru à vélo permet 1€ de coûts sociaux évités²⁸. Enfin, il concourt à l'efficacité énergétique, étant donné que la consommation d'un vélo-cargo au km représente 1% de celle des VUL.

La filière cyclologistique se distingue pour ses impacts économiques importants. Elle est un soutien à l'emploi local et contribue au PIB français 1,4 fois supérieur que la moyenne des entreprises françaises. Elle permet l'essor d'une industrie française du vélo-cargo d'exception. La cyclo logistique tend également à une efficacité et fiabilité des temps de transport et de livraison pour les entreprises.

²⁷ Ambition France Transports, cahier d'acteur de la fédération de la cyclologistique, juin 2025

²⁸ Donnée extraite de l'étude de Philippe Quirion, Kévin Jean & co « Le potentiel inexploité de la marche et du vélo pour la santé publique et le climat », sortie en février 2025.

DOI : <https://doi.org/10.1016/j.lanepe.2024.100874>

Quelles pistes de financement pourraient être optimisées pour soutenir le développement de la cyclo-logistique urbaine, et favoriser son intégration dans les politiques de mobilité durable ?

Plusieurs pistes pourraient être optimisées. On pourrait par exemple équilibrer les systèmes d'aides à l'achat de véhicules propres en ouvrant les aides à l'achat aux vélos-cargos professionnels. On pourrait également envisager d'inclure les vélos-cargos dans les quotas de verdissement des flottes. Un appui sur le dispositif

« Le plein potentiel de report modal est estimé à 1 million de véhicules soit l'équivalent de 4 Mt CO2 eq. »

des programmes CEE pourrait permettre d'accélérer le report modal et de poursuivre la structuration du secteur. Un plan vélo d'ambition pourrait être pensé pour financer les infrastructures cyclables. La commande publique pourrait elle aussi être un levier afin de soutenir les entreprises vertueuses. Nous avons élaboré d'autres pistes de réflexions comme la planification à long terme de l'implantation de foncier logistique en ville, ou encore la sensibilisation des consommateurs en interdisant la mention de « livraison gratuite ». Enfin, en cas de nouvelles taxes, toutes les entreprises engagées dans une démarche vertueuse devraient en être épargnées.

► Optimiser le foncier logistique et massifier les flux

Ces dernières années les modèles logistiques ont subi une profonde mutation, portée à la fois par l'évolution des modes de consommation et par les contraintes environnementales et urbaine. Ce bouleversement appelle à repenser les modèles en conservant certains fondamentaux : il est impossible de téléporter les produits. Cela implique nécessairement des flux physiques à organiser, à rationaliser et à optimiser.

Le développement du e-commerce a amplifié ce phénomène : pour une quantité de marchandises équivalente, les flux se sont multipliés, rendant la logistique plus complexe et plus éclatée. La question de la massification reste alors plus efficace que la petite logistique dispersée. Toutefois, l'entrée en ville de poids lourds est de plus en plus restreinte. Si chaque opérateur opère de son côté, cela engendre une saturation des infrastructures, une pollution accrue, une dégradation des voiries... Il devient donc impératif de limiter les flux entrants en centre-ville et de repenser la chaîne logistique.

Traditionnellement, les plateformes logistiques sont implantées dans des zones périurbaines, accessibles principalement par la route. Aujourd'hui l'enjeu est de les rendre multimodales, en intégrant d'autres modes de transport (rail, fluvial, vélo...).

Jean-Paul Rival, Directeur général de Concerto, défend une massification à l'échelle périurbaine. Ce modèle qui

casse les codes permet non seulement une logistique plus performante, mais ouvre également la voie à la reverse logistique. Les flux peuvent alors converger vers un hub périurbain, capable de gérer efficacement les flux entrants et sortants. Ce hub doit cependant être économiquement autonome pour assurer sa viabilité à long terme.

« Concerto soutient une logistique urbaine verticale, automatisée et intelligente. Cela nécessite d'adapter les règles d'urbanisme, notamment les PLU, pour permettre la construction de bâtiments logistiques en hauteur (20, 30 voire 40 mètres). »

Concerto soutient une logistique urbaine verticale, automatisée et intelligente. L'idée est de développer des bâtiments en grande hauteur contrairement à ce qui a pu se développer récemment avec la logistique XXL. Ce modèle permet de réduire l'emprise foncière, de limiter les coûts de stockage et d'améliorer la performance opérationnelle. Conçus en multi-niveaux, ils visent par ailleurs à rapprocher la logistique des besoins urbains tout en réduisant les nuisances.

Le modèle déployé par Concerto doit être conçu pour une durée au moins égale à 20 ans pour être rentable. La rentabilité est également atteinte à partir d'un bâtiment d'une hauteur au moins équivalente à 20 mètres. Cela nécessite, par conséquent, d'adapter les règles d'urbanisme, notamment les PLU, pour permettre la construction de bâtiments logistiques en hauteur (20, 30 voire 40 mètres). Aujourd'hui le transport est devenu une nuisance majeure : congestion, pollution accidents, c'est pourquoi, il est temps de réconcilier ville et logistique, en construisant une équation nouvelle, équilibrée, pour une urbanisation intelligente et durable.



Jean-Paul Rival,

Directeur général de Concerto

Intégrer l'innovation foncière pour une logistique durable au bénéfice de tous

Concerto développe des plateformes logistiques urbaines de nouvelle génération qui permettent de mutualiser les flux d'un certain nombre d'acteurs économiques sur un même territoire. En quoi ce modèle permet-il d'optimiser la logistique locale et de répondre aux enjeux de congestion et de durabilité ?

Notre modèle breveté LUVA (Logistique Urbaine Verticale Automatisée), permet un développement durable et vertueux de la logistique urbaine basé sur les constats suivants :

- Les acteurs de l'immobilier logistique urbain (utilisateurs-locataires / investisseurs / villes-collectivités) ont des analyses différentes et travaillent aujourd'hui en silos selon leurs contraintes propres. Pour les utilisateurs, maîtriser leurs coûts opérationnels et garantir une performance logistique ; pour les investisseurs, garantir une rentabilité et une pérennité de leurs actifs et pour les collectivités, maîtriser l'urbanisation et limiter les nuisances.
- L'augmentation des flux de livraison en ville nécessite de nouveaux bâtiments proches des centres urbains.
- Le foncier correspondant est rare et cher.

Pour faire face à ce défi, il faut trouver un modèle de site qui bénéficie à tous. C'est-à-dire verticaliser pour consommer moins de foncier, massifier les flux entrants pour limiter les poids lourds, mutualiser les livraisons et systématiser l'utilisation de véhicules propres, intégrer les flux sortants de la ville (reverse logistics) et automatiser le stockage vertical pour limiter les surcoûts constructifs et améliorer la performance opérationnelle, intégrer le stockage automatique dans le projet immobilier pour pouvoir louer l'ensemble et permettre ainsi à plus d'utilisateurs de bénéficier de cette performance opérationnelle accrue, et enfin, optimiser l'usage énergétique du bâtiment et des équipements automatisés en autoconsommation couplée à des toitures photovoltaïques.

« Il faut verticaliser pour consommer moins de foncier, massifier les flux entrants pour limiter les poids lourds, mutualiser les livraisons et systématiser l'utilisation de véhicules propres. »

Pour les collectivités territoriales, quels bénéfices concrets peuvent être tirés de ces plateformes, notamment en matière de gestion du foncier et de réaménagement urbain ?

Notre modèle LUVA permet d'utiliser des fonciers plus petits, et des formats incompatibles pour des entrepôts classiques ; de limiter les flux poids lourds en massifiant les réceptions ; de mieux intégrer ces bâtiments dans le paysage urbain ; de fournir plus de services combinés aux commerçants et aux habitants ; de n'avoir en livraison que des véhicules propres ou encore de ne pas avoir à financer ces équipements.

Comment les pouvoirs publics pourraient-ils accompagner et structurer ces nouvelles formes de logistique pour fluidifier les flux de marchandises à l'échelle d'un territoire et quelles seraient vos propositions pour améliorer le financement public de la logistique locale ?

L'important est de mieux comprendre les enjeux de chaque partie prenante et d'intégrer ces projets dans la politique de la ville tout en préservant leur équation économique. L'accompagnement des pouvoirs publics est fondamental dans l'évolution des PLUs, notamment pour permettre de construire des projets plus haut (minimum 20m, et jusqu'à 40m), pour l'adaptation des plans de circulation, et plus globalement pour l'accélération des procédures administratives et leur simplification.





5

VERS DES NOUVEAUX MODÈLES DE FINANCEMENT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES MOBILITÉS



Des produits financiers qui intègrent les nécessaires investissements dans la transition énergétique

Les préoccupations de la Banque des territoires groupe CDC reposent principalement sur l'accompagnement de l'usage et le financement de flottes de véhicules, en s'inscrivant dans la durée.

Le groupe investit dans les innovations pour développer plusieurs services de mobilité du quotidien. Cependant, convaincre les salariés des grandes entreprises d'adopter ces solutions s'avère compliqué. Par exemple, malgré la mise à disposition de véhicules en auto-partage, la demande reste en deçà des attentes mais les efforts se poursuivent pour trouver des solutions adaptées.

Dans ce sens et depuis 2023, la Banque des territoires et la Banque européenne d'investissement (BEI) investissent dans une solution de financement des flottes dénommée "Oblibus". Cet outil concourt à l'électrification des flottes, mais aussi à l'électrification des dépôts avec une solution innovante et compétitive sur le plan financier. En tant que partenaire de mise en œuvre de la Commission européenne, Oblibus accompagne des délégataires dans le dépôt de leur dossier de subvention européenne. Cette démarche s'inscrit dans une dynamique très favorable, avec un excellent taux de retour sur les derniers appels à projets européens.

Bien que la transition énergétique soit un enjeu essentiel pour les collectivités, **David Bourdier**, directeur général

d'Oblibus, souligne le coût important des investissements. En effet, le coût d'acquisition d'un bus électrique ou hydrogène est encore près de deux fois supérieur à celui d'un bus thermique. Ce constat justifie pleinement le dispositif mis en place par la Banque des territoires, avec une enveloppe dédiée de 200 millions d'euros mobilisables sous forme de prêts à destination des AOM, avec un taux d'intérêt évolutif, corrélé de manière contracyclique au prix de l'électricité. Concrètement, un taux fixé dès le départ avec le client à 3% sur 15 ans pourra varier dans une limite définie entre 2% et 4%, inversement proportionnelle au prix de l'énergie. Par conséquent, si les prix de l'électricité augmentent plus vite que prévu, l'annuité baisse, limitant ainsi l'impact sur le budget des AOM. Le modèle Oblibus prend tout son sens dans un contexte de hausse structurelle des prix de l'énergie.

Par le biais d'Oblibus, la Banque des territoires finance l'ensemble des équipements nécessaires à la décarbonation des flottes des AOM : bus et cars électriques ou hydrogène, batteries et infrastructures de recharge. Le groupe a décidé d'exclure les véhicules au biogaz car l'indice servant de référence pour évaluer le taux des financements est l'indice des prix de l'électricité INSEE.



François Rage,

Président du SMTAC-AC, 1^{er} vice-Président de Clermont
Auvergne Métropole en charge des mobilités

Mutualiser les risques des investissements des AOM en faveur de la décarbonation des mobilités

Vous avez financé de gros projets de décarbonation du parc roulant du SMTAC-AC. Quels ont été les leviers de co-financements que vous avez pu actionner et quelle part reste à la charge de la collectivité ?

Nous investissons massivement dans la transformation de notre flotte. Nos deux nouvelles lignes de trambus sont équipées de 40 bus à recharge rapide en ligne, qui s'ajoutent aux 30 rames de tramway qui parcourent la ligne A. Nous achetons également des bus à recharge lente, en substitution du diesel, pour atteindre un mix électricité/gaz, avec une majorité de bus électriques. KEOLIS exploite également, pour notre compte, une ligne avec des bus hydrogène neufs et rétrofittés, alimentées en hydrogène vert. Enfin, nous privilégions, pour les lignes affrétées, les offres HVO et B100 par rapport aux offres diesel.

Nous avons reçu des subventions de l'ADEME pour nos 40 trambus, et KEOLIS est bénéficiaire de subventions de l'ADEME et de l'Europe via un appel à projets régional.

Ces subventions couvrent une partie significative des surcoûts d'investissement ; toutefois plus de 80% du financement total de l'investissement repose sur nos épaules, et est donc financé par le levier traditionnel de l'endettement et couvert par le flux de recettes annuelles (Versement Mobilité, tarifs, financement des membres du syndicat). Globalement, le poste achat de matériel roulant représente moins de 10% de nos dépenses totales, mais, nos budgets étant très contraints pour pouvoir proposer autant d'offre que possible aux citoyens, cet effort financier pour la décarbonation a des répercussions immédiates sur notre équilibre, donc sur l'offre de transport en commun qui est le levier principal de report modal. Il est donc très important de ne pas se tromper de cible : être, soi-même, propre, ne peut nous dédouaner de notre responsabilité de rendre, globalement, le système de mobilité plus propre.

C'est exactement à cela que servent les subventions, et c'est la raison pour laquelle elles doivent perdurer tout le temps des surcoûts des nouvelles filières.

Dans le cadre d'Ambition France Transports, quelles seraient vos propositions pour limiter les risques des investissements de la collectivité en matière de décarbonation des mobilités ?

J'ai porté, de longue date, une idée simple de mutualisation. Nos collectivités sont souvent aidées, très raisonnablement, pour conduire des expérimentations ; mais lorsque celles-ci échouent, ou qu'elles nécessitent des réajustements majeurs parce que des acteurs industriels disparaissent ou que des choix techniques nouveaux sont plus prometteurs, nos collectivités n'ont souvent plus que leurs yeux pour pleurer. Réserver une part des subventions reçues au départ pour alimenter une caisse de secours pour faire face quand ça tourne mal, nous donnerait plus d'envie de recommencer après un échec.

L'autre idée serait de débroussailler, dans la chaîne de valeur, les coûts associés à la faible maturité technique, en libérant un peu la responsabilité de ceux qui doivent émettre des avis techniques dans un environnement flou. Ce coût, associé à un risque dont on mesure mal l'aléa, serait ainsi mutualisé et, partant, réduit.

« Réserver une part des subventions reçues au départ pour alimenter une caisse de secours pour faire face quand ça tourne mal, nous donnerait plus d'envie de recommencer après un échec. »





EN SYNTHÈSE, 10 PROPOSITIONS POUR UN FINANCEMENT ÉQUILIBRÉ DE LA TRANSITION



1

Donner une vision long terme pour financer infrastructures et décarbonation des mobilités

A l'image de la planification écologique et de la programmation pluriannuelle de l'énergie, Ambition France Transports offre une opportunité exceptionnelle pour donner de la visibilité aux AOM, aux AODE et aux entreprises qui œuvrent au quotidien pour améliorer les mobilités des personnes et des biens sur les années

à venir. Il s'agit d'annoncer aujourd'hui les orientations transportisanes et les engagements financiers qui permettent à chacun de se projeter sur une mobilité inclusive et durable qui tienne compte des enjeux de chacun.



2

L'Etat et les usagers : intervenir sur les ressources ou taxes existantes

Les leviers fiscaux déjà mis en place peuvent être mobilisés de manière plus ambitieuse pour répondre aux futurs défis de la mobilité. Une première piste consisterait à renforcer la contribution des usagers. En France, cette contribution reste la plus faible d'Europe. Elle pourrait ainsi être envisagée à condition qu'elle s'inscrive dans une vision équitable vis-à-vis de l'ensemble des usagers.

L'abaissement de la TVA à 5,5% serait également un levier puissant dans ce sens. Cette mesure permettrait notamment de dégager des marges d'investissements pour les AOM. Il est également possible d'envisager l'évolution du versement mobilité et plus précisément son extension à un plus grand nombre d'entreprises, afin de développer les offres sur les territoires.

3



Valoriser financièrement les externalités positives de la transition et les flécher vers la décarbonation des mobilités du quotidien

Les externalités positives de la transition sont multiples : réduction des émissions, amélioration de la qualité de l'air, bénéfices sociaux, etc. Intégrer ces dernières dans les mécanismes de financement de la mobilité permettrait de soutenir les usages vertueux. Ces démarches pourraient se

matérialiser au travers de bonus d'usage comme le disque vert, des tarifications préférentielles sur l'autoroute, le soutien au covoiturage ou encore le cofinancement de plans de mobilité qui seraient proposés par les AOM aux entreprises de leur territoire.



4

Rendre les SDIRVE opposables à l'implantation des bornes de recharge ou des stations de carburants alternatifs (biogaz, hydrogène)

Les Schémas Directeurs d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) sont des outils portés par les collectivités ou les Autorités Organisatrices de la Distribution d'Énergie pour coordonner le déploiement des IRVE et des stations BioGNV & hydrogène et d'assurer un maillage territorial cohérent et une péréquation

des territoires. Validés par les Préfets, nous proposons de rendre les SDIRVE opposables au tiers sur le plan réglementaire afin que chaque opérateur qui souhaite investir dans le déploiement d'IRVE s'y réfère et participe également à la cohérence d'un maillage territorial opérant.

5



La France doit porter auprès de l'Europe l'importance d'une approche ACV intégrant le biogaz dans les objectifs de décarbonation des véhicules

L'analyse du cycle de vie (ACV) d'un véhicule permet de rendre compte de son impact environnemental de sa construction à sa destruction. Les perspectives européennes annoncent pour l'instant la fin du biogaz à horizon 2040 pour les poids lourds et une politique 100% électrique à horizon 2035 pour les véhicules légers. Pourtant, les collectivités et les AOM ont investi depuis des années dans des écosystèmes territoriaux autour du biogaz, en développant des unités de méthanisation

et les usages de mobilité, afin de décarboner les flottes grâce à cette énergie renouvelable produite à partir des déchets fermentescibles locaux. Dans ce contexte, et pour optimiser les investissements français déjà consentis pour financer l'avenir des mobilités, il est essentiel que la France défende auprès de l'Europe un mix énergétique équilibré, intégrant l'ensemble des énergies bas-carbone, et en particulier le biogaz, qui restent un levier important pour réduire les émissions de polluants.



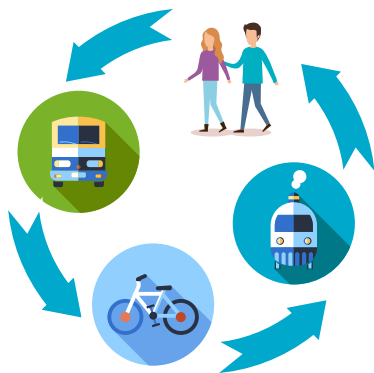
6

Créer un fond d'innovation garanti par l'Etat pour couvrir le risque des AOM qui testent les nouvelles mobilités, de nouvelles filières industrielles (hydrogène, rétrofit...) et les énergies de demain

Afin de faciliter l'émergence de filières industrielles porteuses d'avenir, les AOM investissent régulièrement dans de nouvelles technologies permettant de décarboner et d'améliorer l'efficacité des mobilités des personnes et des biens de leur territoire.

La création d'un fonds garanti par l'Etat, financé par la valorisation des externalités positives liées aux innovations,

permettrait de mieux répartir les risques d'encourager les AOM à poursuivre leurs efforts et faire des mobilités de demain un fer de lance de la compétitivité économique française.



7

Financer l'intermodalité, le covoiturage & l'innovation pour des mobilités du quotidien plus efficaces dans le cadre du déploiement des SERM

Si les lignes structurantes notamment ferroviaires et cars express des SERM sont bien identifiées pour les nécessaires financements discutés dans le cadre d'Ambition France Transports, il est indispensable d'intégrer pleinement les nouvelles mobilités comme le covoiturage, l'autopartage

de VELI's, le transport électrique avec chauffeur en milieu rural, et plus généralement les innovations en faveur de l'intermodalité dans les enveloppes qui seront fléchées pour le déploiement des SERM.



8

Logistique et foncier : décroisonner les politiques publiques d'urbanisme et de mobilité pour massifier les flux quotidiens

Les liens entre politiques de mobilité et urbanisme / aménagement du territoire sont ténus. Dans le cadre du financement de l'avenir des mobilités du quotidien, il est nécessaire de décroisonner les approches pour intégrer pleinement les innovations foncières, à l'image de la

Logistique Urbaine Verticale Automatisée, ou encore la possibilité de financer une partie de infrastructures de transport grâce aux plus-values immobilières générées par ces nouvelles offres de mobilité.



9

Mettre en place une éco-contribution sur les livraisons rapides pour financer une logistique plus vertueuse

A l'image de l'électroménager, la mise en place d'une éco-contribution sur les livraisons expresses (moins de 24 heures), portée par le client final, permettrait de rappeler l'empreinte écologique et sociale de cette logistique, et d'alimenter un fonds permettant de bonifier à l'inverse

la logistique particulièrement vertueuse (utilisant des véhicules à motorisation alternative, la cyclologistique, la reverse logistique ou une optimisation / mutualisation particulière reconnue des flux)



10

Créer un leasing social professionnel garanti par l'Etat pour permettre aux petites entreprises de verdir leurs flottes.

Al'image du leasing social mis en place pour les particuliers, la mise en place d'un leasing social professionnel réservé aux entreprises et aux collectivités de petites tailles qui auraient besoin d'une garantie d'Etat pour accéder à la location longue durée de véhicules électriques ou

à énergie alternative pourrait permettre de partager le risque et favoriser l'accès aux technologies moins polluantes à des professionnels qui en sont aujourd'hui exclus.

BIBLIOGRAPHIE ET RESSOURCES DOCUMENTAIRES

- 1 Ambition France Transports, Cahier d'acteur du GART, juin 2025
https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/sites/default/files/documents/Contribution%20GART_Ambition%20France%20Transports_Cahier%20d%27acteur.docx
- 2 Ambition France Transports, Cahier d'acteur Mobilité durable & Territoires, juin 2025
https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/sites/default/files/documents/Mobilite%CC%81%20durable%20%26%20territoires_Ambition%20France%20Transports_cahier%20d%27acteur.pdf
- 3 Ambition France Transports, Cahier d'acteur Logistique durable & Territoires, juin 2025
https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/sites/default/files/documents/Logistique%20durable%20%26%20territoires_Ambition%20France%20Transports_cahier%20d%27acteur.pdf
- 4 Directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union européenne
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32003L0087>
- 5 Marchés du carbone – SEQUE-UE 2, Ministère de la transition écologique, mai 2025
<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/marches-du-carbone-seque-ue-2>
- 6 Comment financer et réaliser les investissements nécessaires à la transition écologique, TDIE, juin 2025
<https://tdie.eu/comment-financer-et-realiser-les-investissements-necessaires-a-la-transition-ecologique/>
- 7 Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte
<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000031044385>
- 8 Le gouvernement lance un nouveau plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3), mars 2025
<https://www.ecologie.gouv.fr/actualites/gouvernement-lance-nouveau-plan-national-dadaptation-changement-climatique>
- 9 Stratégie nationale bas-carbone, Ministère de la transition écologique, octobre 2024
<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>
- 10 Coût social du bruit en France, étude ADEME publiée en avril 2025
<https://librairie.ademe.fr/air/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html>
- 11 Asthme, accident vasculaire cérébral, diabète...quels impacts de la pollution de l'air ambiant sur la santé ? Et quel impact économique ?, Étude de Santé Publique France, janvier 2025.
<https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2025/asthme-accident-vasculaire-cerebral-diabete-quels-impacts-de-la-pollution-de-l-air-ambiant-sur-la-sante-et-quel-impact-economique>
- 12 Chiffres clés des transports, Édition 2025, Datalab Gouvernement, mars 2025.
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports/fr/>
- 13 Fiscalité des énergies, Ministère de la transition écologique, mars 2025
<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/fiscalite-energies>
- 14 Consultation menée par le Gouvernement sur le projet de mécanisme incitant à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC), juin 2025.
https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20250512_-_dossier_de_consultation_iricc.pdf

- 15 Contribution de France Mobilité Biogaz à la consultation IRICC du 10 juin 2025
http://www.forumdesmobilites.com/sites/default/files/u199/250610_france_mobilite_biogaz_-_reponse_a_la_consultation_iricc.pdf
- 16 Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe – Transports (MIE-T), Ministère de la transition écologique, février 2025
<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/mecanisme-linterconnexion-europe-transports-mie-t>
- 17 Règlement (UE) 2019/631 visant à contribuer à la décarbonation du transport routier.
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=oj:JOL_2019_111_R_0003
- 18 Règlement (UE) 2019/1242 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs.
<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj?locale=fr>
- 19 Amendements CS1506 et CS583 adoptés le 26 mars 2025 sur le projet de loi de simplification de la vie économique
<https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/amendements/0481/CSVIEECO/1506>
<https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/amendements/0481/CSVIEECO/583>
- 20 LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).
<https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE0000037646678/>
- 21 10 propositions pour renforcer le modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité », GART octobre 2024
<https://www.gart.org/actualite/le-gart-actualise-ses-10-propositions-pour-renforcer-le-modele-economique-des-aom-2/>
- 22 La valeur de l'action pour le Climat, rapport de la commission présidée par Alain Quinet, France Stratégie, mars 2025
https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2025/2025-03-20%20-%20Valeur%20de%20l%27action%20pour%20le%20climat/FS-2025-RAPPORT%20QUINET_19mars20h-COUV-vdef.pdf

Note de synthèse, La nouvelle trajectoire de la valeur de l'action pour le climat, France Stratégie, mars 2025.
<https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2025/2025-03-20%20-%20Valeur%20de%20l%27action%20pour%20le%20climat/FS-2025-NS-Quinet19mars11h.pdf>
- 23 Ambition France Transports, Cahier d'acteur de Karos, juin 2025
https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/sites/default/files/documents/KAROS_Ambition_France_Transports_cahier_d_acteur.pdf
- 24 Ambition France Transports, cahier d'acteur de Kiwee by Metacar, juin 2025» puis le lien https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/sites/default/files/documents/METACAR_Kiwee%20Mobility_Ambition%20France%20Transports_cahier%20d%27acteur.pdf
- 25 Contribution de FNE à Ambition France Transports, mai 2025
<https://fne.asso.fr/system/files/2025-05/Contribution%20FNE%20-%20conf%C3%A9rence%20Ambition%20France%20Transports.pdf>
- 26 Programme France 2030.
<https://www.economie.gouv.fr/files/files/2021/France-2030.pdf?v=1744037004>
- 27 Ambition France Transports, cahier d'acteur fédération de la cyclologistique, juin 2025
https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/sites/default/files/documents/FEDERATION%20CYCLOGISTIQUE_Ambition%20France%20Transports_cahier%20d%27acteur.docx
- 28 Étude de Philippe Quirion, Kévin Jean & co , « Le potentiel inexploité de la marche et du vélo pour la santé publique et le climat », février 2025.
[https://www.thelancet.com/journals/lanepi/article/PIIS2666-7762\(24\)00040-1/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanepi/article/PIIS2666-7762(24)00040-1/fulltext)

REMERCIEMENTS

AUX CONTRIBUTEURS

Le GART, la FNCCR et les clubs mobilité / logistique durable & territoires s'associent pour remercier tous les contributeurs du livre blanc « financement de la transition énergétique des mobilités : sortir des anciens modèles pour préparer l'avenir », qui, par le biais d'interviews

ou de participation à nos ateliers, souhaitent partager leur expérience et être force de proposition dans le cadre d'Ambition France Transport, la conférence des financements présidée par Dominique Bussereau et dont les conclusions sont attendues à l'été 2025.

Victor Andraud, *Directeur impact et marketing, Karos*

Bruno Bernard, *Premier Vice-Président du GART, Président du SYTRAL, Président de la Métropole de Lyon (69)*

Olivier Binet, *Président de Karos*

David Bourdier, *Directeur général, Oblibus*

Robin Bourraindeloup, *Président, Turtle*

Benoît Chauvin, *Directeur technique et innovations, GART*

Olivier Crepin, *Responsable du développement territorial de Transdev*

Grégoire de Lasteyrie, *Vice-Président du GART, vice-Président d'Ile de France Mobilités, Vice-Président du Conseil Régional d'Ile de France chargé des transports, Maire de Palaiseau (92), président de l'agglomération Paris-Saclay (92)*

Tiphaine Deheunynck, *Présidente de Kiwee by Metacar Mobilities*

Jean-Marc Dardhalon, *Président de Totoom*

Florence Dujardin, *Directrice des affaires économiques et financières, GART*

Jean-Luc Dupont, *Maire de Chinon, Président du SIEIL- Territoire d'énergie d'Indre-et-Loire, Vice-Président et porte-parole de la FNCCR en charge de la mobilité propre*

Yann Even, *Chef de Projet à la Direction Exécutive de l'Engagement, Semmaris*

Laurent Favreau, *vice-Président de la FNCCR, Président du SyDEV, Maire de Venansault (85)*

Johann Ferchaud, *Directeur de la SPL MObilité Durable Locale (MODULO)*

Geneviève Laferrère, *Pilote Réseau national transport et mobilité durable, FNE*

Régis Gagnault, *Secrétaire général, France Mobilité Biogaz*

Edouard Hénaut, *Directeur général, Transdev France*

Alain Jund, *Vice-président du GART, vice-Président Eurométropole de Strasbourg (67)*

Wilfried Kopec, *Chef du département énergies, FNCCR Territoire d'énergie Léon Laprun, BU Logistique, Semmaris*

Guillaume Métivier, *Délégué collectivités, pôle mobilité-énergies, Com'Publics*

Géraldine Mezzalana, *Présidente de Watea by Michelin*

Louis Nègre, Président du GART, maire de Cagnes sur Mer, 1er Vice-Président de la Métropole Nice Côte d'Azur (06) délégué à la Coordination des politiques métropolitaines et infrastructures de transport

Jean-Yves Petit, Réseau national transport et mobilité durable, FNE
SAS le Prince Albert II de Monaco

Mathilde Pronier, Directrice adjointe responsable pôle mobilité énergies, Com'Publics

François Rage, Président du SMTC-AC, premier vice-Président en charge des mobilités durables de Clermont Auvergne Métropole (63)

Dominique Ramard, Vice-Président de la commission ENR-MDE de la FNCCR, Président du Syndicat départemental d'énergie des Côtes d'Armor, maire de Saint-Juvat (22)

Jean-Paul Rival, Directeur général de Concerto, Kaufman & Broad

Marc Teyssier d'Orfeuil, Président Mobilité durable & territoires et Logistique durable & territoires, Président de Com'Publics Groupe

Laurent Toutain, Directeur des parties prenantes, TotalEnergies

Yolaine Urvoy, Directrice, Les Boîtes à Vélo, Fédération professionnelle de cyclologistique

Selma Treboul, Directrice des affaires publiques, France Mobilité Biogaz

Vincent Vettier, Responsable du pôle Mobilité, Banque des Territoires groupe CDC

Julien Vilain, Président des Boites à Vélo

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Guillaume Métivier, Délégué collectivités de Com'Publics

COMITÉ DE RÉDACTION ET DE RELECTURE

Benoît Chauvin, Directeur technique et innovations, GART

Florence Dujardin, Directrice des affaires économiques et financières, GART

Edwige Ermenoux, Mobilité durable & territoires, logistique durable & territoires

Charles-Antoine Gautier, Directeur général, FNCCR

Constance Gautier, Mobilité durable & territoires, logistique durable & territoires

Mouloud Houacine, Directeur de la Communication, GART

Wilfried Kopec, Chef du département énergie, FNCCR

Raphael Krug, Directeur de l'Intermodalité et de l'Aménagement de l'espace public, GART

Alexandre Magny, Directeur général, GART

Mathilde Pronier, Directrice adjointe, Com'Publics

GART

22 rue Joubert
75009 Paris

FNCCR Territoire d'énergie

20 Boulevard Latour Maubourg
75007 Paris

Mobilité durable & territoires

Logistique durable & territoires

Thinks and do tank animés par Com'Publics

10 rue de Sèze
75009 Paris

