

10 PROPOSITIONS POUR UN FINANCEMENT ÉQUILIBRÉ DE L'AVENIR DE NOS MOBILITÉS



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

Élus et entreprises interrogés partagent ce constat : il est indispensable de planifier l'avenir des mobilités et de stabiliser le cadre législatif et réglementaire sur le sujet. À l'image de François Rage, Président du SMT-CAC à Clermont-Ferrand, qui souhaite « avoir une cohérence des législations pour pouvoir investir sur l'avenir » ou de Grégoire de Lasteyrie, 1^{er} Vice-Président d'Ile-de-France Mobilités, qui souligne la « nécessité de se projeter sur le long terme pour des infrastructures pérennes », Ambition France Transport doit aboutir à un cadre qui permet une projection de chacun à long terme.



2 | Agir sur les taxes existantes

Les leviers fiscaux existent, et il est important de les orienter vers la décarbonation de nos déplacements du quotidien. Pour Alain Jund, Vice-Président en charge des mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg, il faut « activer de manière coordonnée un ensemble de solutions de court terme : levier tarifaire, efficacité du transport public, versement mobilité, et à moyen terme activer de nouveaux modes de financement des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui tiennent compte de l'usage de l'infrastructure routière ». Le GART suggère notamment de longue date un taux réduit de TVA à 5,5 % sur les transports publics.



3 | Créer un fonds d'innovation garanti par l'État pour couvrir les risques des AOM qui testent des nouvelles mobilités et nouvelles filières

Les AOM investissent régulièrement dans de nouvelles filières énergétiques (gaz renouvelables) ou dans les innovations (navettes autonomes, autopartage de VÉLI's...). François Rage rappelle que ces investissements sont portés par la collectivité, et qu'il serait nécessaire de « mutualiser les risques des investissements des AOM en faveur de la décarbonation des mobilités avec la création d'un fonds ».



4 | Financer l'intermodalité, le covoiturage et l'innovation pour des mobilités du quotidien plus efficaces dans le cadre du déploiement des Services express régionaux métropolitains (SERM)

Si le déploiement des SERM est accueilli avec bienveillance, Bruno Bernard, Président du SYTRAL et de Lyon Métropole rappelle qu'il faut « massifier les investissements pour réduire la fracture territoriale et réussir la transition énergétique ». En ce sens, les innovations et le covoiturage doivent être intégrés pleinement dans le financement de l'intermodalité. Edouard Hainaut, Directeur général de Transdev, rappelle que les délégataires jouent pleinement leur rôle aux côtés des AOM pour accélérer la décarbonation, en donnant notamment l'exemple du retrofit d'autocars scolaires. Olivier Binet, Président de Karos, insiste sur la nécessité de développer des réseaux de covoiturage domicile-travail avec les AOM, qui permettent de proposer plus de mobilité partagée avec moins de ressources.



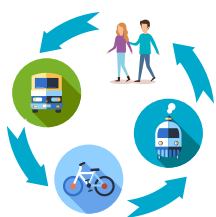
5 | Valoriser financièrement les externalités positives de la transition et les flécher vers la décarbonation des mobilités du quotidien

Afin de financer la décarbonation et le report modal, les contributeurs s'accordent sur la nécessité de mieux valoriser financièrement les externalités positives de la transition énergétique, non seulement en termes de carbone, mais également de santé publique ou encore de nuisances sonores, dont les coûts ont été évalués par les pouvoirs publics. Cette proposition est notamment développée par Tiphaine Deheunynck, Présidente de Kiwee by Metacar Mobility, qui propose de « valoriser financièrement l'innovation pour développer un autopartage de VÉLI's au service d'une mobilité inclusive et durable à moindre coût ».



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

Les Schémas directeurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) sont des outils portés par les collectivités ou les Autorités organisatrices de la distribution d'énergie (AODE) pour coordonner le déploiement des IRVE et des stations BioGNV et hydrogène et assurer un maillage territorial cohérent et une péréquation des territoires. Validés par les Préfets, Jean-Luc Dupont, Vice-Président porte-parole de la FNCCR, propose notamment 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 ».



7 | 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 autour, 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 reste un levier important pour réduire les émissions de polluants, comme le rappellent d'une même voix Laurent Favreau, Président du SYDEV, Grégoire de Lasteyrie, 1^{er} Vice-Président d'Ile-de-France Mobilités, ou encore Selma Treboul, Directrice affaires publiques de France Mobilité Biogaz.



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

À l'image de l'électroménager, la mise en place d'une éco-contribution sur les livraisons express (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).



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

Les liens entre politiques de mobilité et d'urbanisme / d'aménagement du territoire sont ténus. Dans le cadre du financement de l'avenir des mobilités du quotidien, il est nécessaire de décroiser les approches pour intégrer pleinement les innovations foncières, à l'image de la Logistique urbaine verticalisée automatisée (LUVA), présentée par Jean-Paul Rival, Directeur général de Concerto, ou encore la possibilité portée par le GART et France Nature Environnement (FNE) de financer une partie des infrastructures de transport grâce aux plus-values immobilières générées par ces nouvelles offres de mobilité.



10 | Créer un leasing social professionnel garanti par l'État pour permettre aux petites entreprises et aux collectivités de verdir leurs flottes

À l'image du leasing social mis en place pour les particuliers, Géraldine Mezzalana, CEO de Watèa by Michelin, propose 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'État pour accéder à la location longue durée de véhicules électriques ou à énergie alternative. Cette initiative pourrait permettre de partager le risque et de favoriser l'accès aux technologies moins polluantes à des professionnels qui en sont aujourd'hui exclus.

