

“ À LA UNE ”

Entretien avec Jean-François Monteils

“ ON EN PARLE ”

Des enjeux climatiques, de cohésion sociale et territoriale, mais également financiers

“ DANS LES TERRITOIRES ”

Des problématiques différentes selon les territoires

“ ENSEMBLE ”

Des solutions pour un cadre de vie plus durable dans tous les territoires



Transports et mobilités : Décarboner, innover, densifier



Mobilité
électrique,
le courant passe
entre nous

Élus locaux, organismes du logement social, la Banque des Territoires vous apporte des solutions d'ingénierie et de financement pour développer la mobilité décarbonée : installation de bornes de recharge de véhicules électriques en voirie ou en parking, développement des flottes de bus électrique, tramways et TER.

Contactez-nous

L'intérêt général a choisi sa banque



DÉCOUVREZ
NOS SOLUTIONS
**D'INGÉNIERIE ET
DE FINANCEMENT**

banquedesterritoires.fr

 | @BanqueDesTerr



Olivier Sichel,

Directeur général délégué de la Caisse des Dépôts,
directeur de la Banque des Territoires

Ces dernières années ont mis en lumière des défis cruciaux pour notre société : l'urgence climatique, la pollution atmosphérique urbaine et la crise énergétique avec ses répercussions sur les prix des carburants, particulièrement ressenties par les habitants des périphéries et des zones rurales. Face à ces enjeux, la transition vers une mobilité durable s'impose comme une impérieuse nécessité pour tous les territoires.

Pour concrétiser cette transition, les autorités de la mobilité doivent agir de manière déterminée. Cela implique de favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes doux tels que le vélo et la marche. Il est essentiel d'améliorer le remplissage et l'utilisation des véhicules en encourageant le covoiturage, l'autopartage, et en développant une logistique urbaine efficace.

La décarbonation de tous les véhicules est également indispensable. Cela requiert le déploiement généralisé de bornes de recharge et de stations d'avitaillement hydrogène ou biométhane. La Banque des Territoires joue un rôle crucial dans cette transition, en investissant dans des projets d'initiative publique et en soutenant des opérateurs innovants de services de mobilité.

Les transports, responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France, doivent être décarbonés. La Banque des Territoires, avec ses partenaires, s'engage dans la conception, le financement et l'exploitation d'infrastructures et d'équipements de mobilité durables. Son objectif : permettre à chacun, dans tous les territoires, de se déplacer tout en minimisant son impact sur l'environnement.

La transition vers une mobilité durable est un défi collectif et urgent. Ensemble, nous pouvons relever ce défi et construire un avenir plus vert et plus responsable pour tous.



JEAN-FRANÇOIS MONTEILS,
Président du directoire de la Société du Grand Paris

“ L’expérience francilienne ne sera pas la seule à alimenter les territoires ”

📍 *Propos recueillis par Frédéric Fortin / Epique Communication pour Localtis*

À LA UNE

La loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains a singulièrement renforcé le rôle de la Société du Grand Paris, la transformant en une Société des grands projets que les collectivités locales concernées peuvent désormais solliciter. Jean-François Monteils, président du directoire de cette dernière, revient avec nous sur ces différents changements et leurs conséquences.

[Localtismag] : Le législateur a fait de la Société du Grand Paris une Société des grands projets pour qu'elle puisse apporter son expertise aux futurs services express régionaux métropolitains (Serm). Un simple changement de périmètre géographique ?

Jean-François Monteils : Pour notre société, c'est un changement très important, qui va bien au-delà. Il s'agit d'une extension du principe de spécialité de notre établissement public. La SGP n'est plus « *monoproduit* » ; elle passe d'une société de projet, au singulier, à une société de projets, au pluriel. Évidemment, la SGP continue d'être encadrée par le principe de spécialité, mais la loi nous ouvre un champ d'intervention beaucoup plus large, ne serait-ce effectivement que géographique, mais pas seulement.

La loi de 2023 ne s'inscrit en outre pas dans le même contexte que la loi de 2010 instituant la SGP. Si la loi de 2010 avait assis la compétence de l'État sur le Grand Paris Express, celle de 2023 n'emporte pas de changement de compétences. Elle introduit un mode de relations différent avec les

collectivités compétentes, en disposant que ces dernières peuvent faire appel à la SGP pour prendre part à l'élaboration de leur projet de Serm. Ce n'est pour elles qu'une option.

Il faut encore observer que le point d'entrée de loi de 2023, relative aux services express régionaux métropolitains, ce sont les services que l'on veut rendre aux usagers, qui passent avant les infrastructures. Si c'était sous-jacent dans la loi de 2010, cela n'était pas exprimé. C'est néanmoins déjà une réalité pour la SGP, particulièrement prégnante depuis mon arrivée. Quand j'entre en fonction, je ramasse les fruits du travail considérable accompli par mes prédécesseurs en matière de génie civil, d'articulation entre les infrastructures et les systèmes... et je commence du coup à travailler sur les gares, sur l'urbanisation, bref à concrétiser cet aménagement urbain s'appuyant sur les transports. Rappelons que la loi de 2010 disposait d'emblée que « *le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national (...) qui s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs* ». C'est donc un changement important, mais dans la continuité, au



Société du Grand Paris / Patrick Gallardin

moment où ce qu'on a fait pour le Grand Paris Express arrive à maturité. Gageons que le législateur n'aurait d'ailleurs pas envisagé cette mue s'il n'avait pas eu la conviction que l'expérience et la compétence de la SGP n'étaient pas de bons atouts pour les Serm.

Localtismag : Concrètement, comment ces collectivités devront-elles vous solliciter pour cette mission de préfiguration ? Un appel d'offres sera-t-il nécessaire ?

Jean-François Monteils : L'intervention de la SGP ne se fera pas dans le cadre concurrentiel, mais d'une prestation in house. En amont, il faudra que le ministre chargé des transports l'autorise, puisque l'intervention de la SGP repose sur la labellisation prévue des Serm, conférée par arrêté. Le ministère s'emploie à finaliser ce cadre juridique.

Concrètement, cela passe aussi par un temps d'échanges avec les collectivités pour leur expliquer ce que nous faisons. Ce travail a commencé depuis près d'un an maintenant, après que la Première ministre a reçu en février 2023 le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. Aujourd'hui, je dirais que nous sommes dans la phase où toutes les collectivités sont conscientes qu'elles peuvent faire appel à la SGP.

Localtismag : Et certaines prévoient-elles déjà de sauter le pas, alors que des projets - comme Bordeaux ou Strasbourg - semblent bien avancés ?

Jean-François Monteils : Nous avons des relations anciennes avec les Hauts-de-France et Grand Est, avec lesquelles nous sommes déjà assez loin dans la relation. Certaines collectivités ont même déjà délibéré sur des conventions de financement : c'est le cas à Lille* et en région Grand Est, pour trois projets. On commence également à avoir noué de solides contacts avec l'Occitanie et Aura. En revanche, la Nouvelle-Aquitaine a jusqu'ici plutôt exprimé le fait qu'elle n'aurait pas besoin de la SGP. Les dossiers vont se décanter au cours de ce trimestre.

Localtismag : Le président de la République avait initialement évoqué vouloir développer les « RER métropolitains » dans dix métropoles françaises. Le ministre Christophe Béchu a indiqué le 26 octobre que les premiers projets retenus seraient connus dans les six mois. Avez-vous d'ores et déjà une idée de ces derniers ?

Jean-François Monteils : Je ne peux vous répondre, puisque la SGP

n'est pas chargée de les retenir. Je suis en revanche convaincu que les manifestations d'intérêt devraient être assez nettement plus nombreuses que la dizaine. En Aura par exemple, en dehors des projets déjà en cours à Lyon et à Grenoble, je pense que d'autres projets vont voir le jour. Depuis l'expression de la première position politique, la compréhension de ce que seront les Serm a évolué, avec l'affirmation d'une offre multimodale de services de transports autour d'une desserte ferroviaire allant au-delà du renforcement des seules étoiles ferroviaires.

Localtismag : Quels sont les moyens dont la SGP dispose pour faire face à ces nouvelles missions ?

Jean-François Monteils : Les moyens de la SGP et des Serm sont forcément liés, et il ne faut pas négliger le fait que le gouvernement a déjà manifesté sa volonté d'avancer significativement en consacrant dans les contrats de plan État-régions une enveloppe de 767 millions d'euros pour financer ces Serm. En y ajoutant la même somme côté régions, plus diverses contributions d'autres collectivités, à condition qu'elles le souhaitent, on arrive à un montant global d'1,5 à 2 milliards d'euros loin d'être négligeable. Cette somme est appelée à financer l'étape de préfiguration des Serm, qui est cruciale pour la réussite de ces dernières. Les conventions de financement lilloise ou strasbourgeoise que j'évoquais précédemment prévoient ainsi un financement de la SGP pour développer les Serm. Il faut d'ailleurs souligner ici que les moyens provenant des Serm ne seront utilisés que pour les Serm. S'agissant des moyens humains, outre quelques sujets assez bureaucratiques, relevons que le plafond d'emploi a déjà été augmenté, l'État se doutant de l'amorce d'une demande. Reste que cette première augmentation, modeste, apparaît aujourd'hui très largement insuffisante. Elle l'est d'autant plus que la demande sera manifestement plus importante que prévue.



“ De la même manière que les territoires vont pouvoir bénéficier des compétences et de l'expérience accumulée par la SGP avec le Grand Paris, la SGP – et donc le Grand Paris – profitera des échanges avec les nouveaux partenaires. ”

Localtis mag : Au-delà du financement, ne redoutez-vous la pénurie de talents, régulièrement invoquée, face à l'ampleur des besoins ?

Jean-François Monteils : Je ne suis nullement inquiet. Une partie de notre valeur ajoutée réside précisément dans notre capacité à attirer, à recruter, et le cas échéant, à former. Trouver les bonnes personnes, c'est aussi notre métier. Je tiens au passage à souligner que notre système de formation des ingénieurs, à quelque niveau que cela soit, est exceptionnel. Nous n'en produisons peut-être pas suffisamment, mais nous produisons des ingénieurs de qualité. Nous n'avons à souffrir

d'aucune comparaison dans le monde. L'ingénieur fait partie de l'excellence française. Au-delà, beaucoup de pays nous envient notre capacité à conduire des projets, de maître d'ouvrage. Cela aussi doit être souligné.

Localtis mag : La loi permet précisément à la SGP d'être désignée, par l'État ou les collectivités, comme maître d'ouvrage des infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre des projets de Serm. Cette « seconde phase » ne nécessite-t-elle pas que la SGP puisse être affectataire de taxes locales ?

Jean-François Monteils : Si le maître d'ouvrages conduit son projet avant tout avec des considérations opérationnelles, sa capacité à emprunter, qui lui permet de ne pas se heurter à des problèmes financiers, est évidemment cruciale. Les taxes affectées** constituent une solution ; il y en a d'autres. Une chose est certaine : sans ressources suffisamment garanties, il est clair qu'on ne pourra pas faire appel à la SGP.

Localtis mag : Quid du serpent de mer de la captation des plus-values foncières générées par de nouvelles gares ?

Jean-François Monteils : Une grande part du financement de la SGP provient

de la taxe sur les surfaces de bureaux**. On peut imaginer que l'arrivée d'un service de transport augmente la valeur de ces derniers, et partant de nos moyens. Mais il est certain que l'on aurait pu faire mieux sur la captation de la valeur apportée par le Grand Paris Express. Ce serait donc stupide d'écarter cette piste de financement, à laquelle plusieurs pays ont d'ailleurs recours. Et ce, d'autant qu'elle paraît particulièrement appropriée pour le financement à long terme des Serm.

Localtis mag : L'élargissement des missions de la SGP ne risque-t-elle pas de se faire au détriment du Grand Paris Express, loin d'être terminé ?

Jean-François Monteils : Notre objet social, c'est le Grand Paris***, lequel occupe l'immense majorité de l'énergie de la SGP. Il n'en pâtira pas. Plus encore, je suis convaincu que de la même manière que les territoires vont pouvoir progressivement bénéficier des compétences et de l'expérience accumulée par la SGP avec le Grand Paris, la SGP – et donc le Grand Paris – profitera de cette ouverture, des échanges avec de nouveaux partenaires. Cela renforcera son fonctionnement et sera utile pour les lignes qu'il nous reste à construire. Ce sera notamment le cas avec le prolongement au nord de la ligne 18, dont l'étude va être relancée. L'expérience francilienne ne sera pas la seule à alimenter les territoires.

Localtis mag : Alors que les JO approchent, on sait que la France ne sera pas au rendez-vous, qu'elle avait fixé dans son dossier de candidature, d'un village desservi par les lignes 14, 15, 16 et 17 – il ne le sera finalement que par la 14. Un échec pour la SGP ?

Jean-François Monteils : Cette promesse inscrite dans le dossier de candidature – dans lequel il paraît logique que l'on présente toutes les options, y compris les plus ambitieuses –, ne sera effectivement pas tenue. Pour autant, je suis serein. La tentation de vouloir nous jauger au regard du projet initial n'a





© Société des grands projets - Kempa Kempa & Associés - Sylvain Cambon

Chantier de construction de la future station de métro Saint-Denis/ Pleyel sur le prolongement de la ligne 14.

“ Les manifestations d'intérêt devraient être assez nettement plus nombreuses que la dizaine. ”

guère de sens. Cette situation est-elle « anormale » ? C'est le lot de ce genre d'aventures. Le politique lance une date de départ, avant même que l'on regarde techniquement ce qu'il en est, et l'on peut aisément comprendre que le délai fixé avant les études, le covid, les délais pour obtenir les diverses autorisations, pour s'approprier le foncier, les recours contentieux... diffère in fine de l'ambition initiale. La stabilisation de dates « sérieuses » ne remonte qu'aux années 2011-2015, et nous les respecterons à quelques mois près pour la ligne 15 est et ouest. J'ajouterai encore que je n'ai pas varié depuis que je suis arrivé, il y a 3 ans, sur les dates de mise en service. S'agissant du village olympique, la ligne 14 reliera bien Saint-Denis Pleyel, et c'est l'élément essentiel du transport

pendant les JO. Bien plus important que les prolongements des lignes 16 et 17.

Localtis mag : S'agissant de l'appropriation foncière, la loi de 2023 a logiquement ajouté les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de Serm à la liste des travaux pouvant faire l'objet d'une expropriation par décret en Conseil d'État. Est-ce un outil que vous utilisez fréquemment ?

Jean-François Monteils : Il est malheureusement très facile de voir ce sujet par le petit bout de la lorgnette. C'est un instrument que nous n'utilisons bien évidemment qu'en dernier recours, et dans les faits de manière tout à fait exceptionnelle. Nos acquisitions sont faites à l'amiable dans 95% des cas – les chiffres sont vérifiables. C'est un résultat remarquable, car les proportions sont plutôt inversées sur les projets de ce type. Ce résultat est à mettre au crédit de la SGP, qui a su développer les outils idoines pour l'atteindre. Je ne peux que déplorer que la vue soit brouillée par 3 ou 4 cas qui marquent certes les esprits, mais ne reflètent pas la réalité. Je veux d'ailleurs souligner que même dans le cadre des

expropriations, les deux tiers des procédures se concluent à l'amiable. Les cas réellement contentieux ne sont, si je puis dire, que des exceptions très exceptionnelles. Et au final, la situation du demandeur est souvent moins bonne devant le juge. ●

* Ndlr : Dans une délibération adoptée le 20 octobre dernier, la métropole européenne de Lille a adopté une convention de financement désignant la SGP Dev comme coordinatrice des missions et des études. La métropole précise : « La SGP Dev sera responsable de la planification des études à l'échelle du SERM de Lille, en collaborant avec d'autres maîtres d'ouvrage. Elle élaborera une stratégie de dialogue avec les territoires et organisera la participation du public sur l'ensemble du projet SERM de Lille. Son objectif principal est de proposer un schéma de gouvernance du projet impliquant tous les acteurs du territoire. »

Rappelons que l'article 7, VI de la loi de 2010 disposait que l'établissement public « Société du Grand Paris » peut se voir confier par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe à ses missions.

** En 2022, la SGP a perçu 776 millions d'euros de recettes fiscales affectées : 601 millions provenant de la taxe sur les bureaux, 76 millions de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux, 67 millions de la taxe spéciale d'équipement régionale, 22 millions de la taxe annuelle sur les surfaces de stationnement et 9,6 millions de la taxe additionnelle à la taxe de séjour.

*** Aux termes de la loi de 2023, « l'établissement public Société des grands projets a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation (...) »



Localtis mag

est un support d'information-communication réalisé à l'occasion d'événements portés par la Banque des Territoires ou par ses partenaires.

Ce onzième numéro est dédié aux transports et mobilités et à leurs enjeux de décarbonation, d'innovation et de densification.

• **Localtis Mag comprend 3 rubriques :**

- « **ON EN PARLE** » pour faire le point sur l'actualité et alimenter la réflexion
- « **DANS LES TERRITOIRES** » pour illustrer le thème par des exemples d'initiatives locales
- « **ENSEMBLE** » pour mieux comprendre l'action de la Banque des Territoires grâce à des échanges, articles et exemples de réalisations

• **Vous y trouverez :**

- des articles récents de Localtis, le média en ligne de la Banque des Territoires, à retrouver sur banquedesterritoires.fr/edition-localtis
- des billets d'experts de la Caisse des Dépôts publiés sur le blog caissedesdepots.fr/blog
- des exemples de réalisations de projets à retrouver sur la Base d'expériences de Territoires Conseils sur banquedesterritoires.fr

1 “ ON EN PARLE ” P.10

- Patrice Vergriete propose l'organisation d'une convention citoyenne... p.11
- D'importants besoins de financements..... p.15
- Avis d'expert : Face à l'urgence, des propositions chocs pour décarboner les transports et les mobilités p.20
- RER métropolitains, bornes de recharges électriques..... p.23
- Avis d'expert : quels enjeux face à la précarité-mobilité en zones périurbaines ? p.30
- Enquête Ipsos-Transdev : les transports collectifs à la peine, faute d'offre suffisante p.32

“ DANS LES TERRITOIRES ” P.34

- Stations de montagne : les maires veulent plus de trains p.35
- Transports scolaires et interurbains : la Région Auvergne-Rhône-Alpes commande 50 cars à hydrogène rétrofités p.36
- La Métropole d'Aix-Marseille reporte l'extension de la zone à faibles émissions . p.37
- 3 questions à... Marine Bonnard, experte mobilités et transition énergétique p.38
- Hydrogène : Dijon Métropole lance la conversion totale de ses bennes à ordures ménagères p.42
- Expériences : aggro Foix-Varilhes (09), Javron-les-Chapelles (53), Lunéillois (54) p.43

3 “ ENSEMBLE ” P.46

- La Banque des Territoires s'engage pour une mobilité décarbonée.....p.47
- La Région Grand Est achète ses TER avec un prêt innovantp.49
- Véhicule électrique : une borne de recharge en copropriété et sans reste à chargep.50
- Solutions, financements, réalisations p.52
- Publicationsp.61

“ ON EN PARLE ”



Nos modes de vie et de consommation génèrent un niveau de mobilités et de transports tel que ce secteur représente aujourd'hui 30 % des émissions GES. L'enjeu n'est pas seulement climatique. Il est aussi social et territorial pour que chacun, en tous points du territoire, bénéficie des mêmes chances d'accessibilité et d'inclusion. Le « mur d'investissement » pour décarboner, moderniser et densifier les mobilités et les transports se chiffre en milliards d'euros.

PATRICE VERGRIETE propose l'organisation d'une convention citoyenne

📍 Publié le 29 février 2024, par Anne Lenormand, Localtis

Dans un entretien au Monde daté du 29 février, le nouveau ministre délégué chargé des transports, Patrice Vergriete, a préconisé la tenue d'une « convention citoyenne » sur la mobilité.

Le successeur de Clément Beaune estime qu'au-delà de l'électrification de l'automobile, il faut « faire des reports vers d'autres modes de transport plus vertueux 'climatiquement parlant', comme le transport collectif, le covoiturage ». Indiquant vouloir faire de « la mobilité de tous les Français » sa priorité, il assure qu'il « faut réduire » la « mobilité subie », citant l'exemple « de la personne qui parcourt 50 kilomètres pour se rendre à son travail ou qui doit se déplacer pour récupérer une pièce administrative ». Rappelant que « trois quarts des Français sont dépendants de la voiture », il pose les « questions essentielles » devant faire l'objet d'une convention citoyenne : « Comment organiser la fin

de cette dépendance ? Comment faire émerger des alternatives, même sur une partie des trajets ? Comment répondre à l'enjeu social du coût de la mobilité ? » La convention citoyenne aborderait le sujet de l'avenir des concessions autoroutières, mais aussi les chantiers tels que le passe rail, lancé par Clément Beaune. « Faut-il un passe qui permette de voyager pas cher dans toute la France en TER, comme en Allemagne, et si oui, qui le finance ? Doit-il être ciblé sur les jeunes ? », s'interroge Patrice Vergriete. Autre sujet pour la convention citoyenne : la relance des trains de nuit. « Ces lignes ne sont pas rentables sans financement public et il n'est pas toujours simple de les faire rouler compte tenu des travaux sur le réseau qui s'effectuent la nuit, développe-t-il. Alors quelle ambition se



© ERIC TICHMANN-REA

donne-t-on et qui doit les financer ? C'est un débat. » Évoquant les projets de services express régionaux métropolitains ou « RER métropolitains » qui vont être labellisés cette année, le ministre estime qu'ils « doivent être aussi de vrais outils d'aménagement du territoire pour corriger les effets de la métropolisation, qui vide le centre des petites villes et sature les grandes ». ●

LE MINISTRE PRÉCISE UN PEU LE CALENDRIER DE LABELLISATION ET DE FINANCEMENT DES SERM

> D'après un article publié le 13 mars 2024 par Frédéric Fortin, Epique Communication pour Localtis

À l'occasion d'un colloque organisé le 13 mars sur les services express régionaux métropolitains (Serm), Patrice Vergriete a précisé, un peu, le calendrier de la labellisation des futurs « RER métropolitains ». Il est en revanche resté peu disert sur leur financement.

Le ministre a indiqué qu'une réunion avec l'ensemble des représentants des métropoles et des autorités organisatrices de la mobilité concernées serait organisée « mi-avril, pour évoquer le calendrier ». Ce dernier devrait s'articuler en deux temps : l'identification, d'ici la fin du premier semestre, des projets qui devraient recevoir l'onction gouvernementale d'abord ; « un travail plus fin pour les arrêtés définitifs » ensuite, les premiers devant être publiés d'ici la fin de l'année. Face aux craintes d'une procédure de labellisation trop complexe, le ministre assure que « le but n'est pas de rajouter de la bureaucratie pour faire semblant de mettre de l'argent là où on n'en met pas ».

Sur la question du financement, Patrice Vergriete a indiqué que la future conférence nationale de financement des Serm ne pourra faire l'économie de la question plus large « du modèle économique des mobilités en France », et a souligné la nécessité de « ne pas oublier le citoyen dans ce débat. Il faut l'interroger sur l'argent qu'on doit mettre dans les mobilités. Qui doit payer, et combien ? [...] il y a des contraintes, on ne va pas se le cacher. La conjoncture économique est difficile ». ●

LES ÉLUS DU GART veulent présenter leurs priorités au nouveau ministre délégué chargé des transports

📍 Publié le 12 février 2024, par Anne Lenormand, Localtis

Satisfait de la nomination d'un ministre dédié aux Transports, et de voir le portefeuille confié à Patrice Vergriete, un « élu de terrain », le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) remonte au créneau pour que ses demandes soient entendues, notamment sur le plan financier.

Le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) a fait part de sa satisfaction le 9 février, après la nomination de Patrice Vergriete comme ministre délégué chargé des transports, en remplacement de Clément Beaune. « Engagé sur les questions de mobilités, Patrice Vergriete est un élu de terrain, fin connaisseur des problématiques rencontrées par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) », a salué le Gart.

« CONFÉRENCE DES FINANCEURS DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN »

Toujours inquiète sur le financement de la mobilité locale, intermodale et régionale, qu'elle estime ne pas être suffisamment assuré au regard des enjeux, l'association d'élus demande à Patrice Vergriete de reprendre à son compte l'engagement pris par son prédécesseur d'organiser une « conférence des financeurs de la mobilité du quotidien »

rassemblant, aux côtés de l'État et des parlementaires, les représentants des usagers, des employeurs et des AOM.

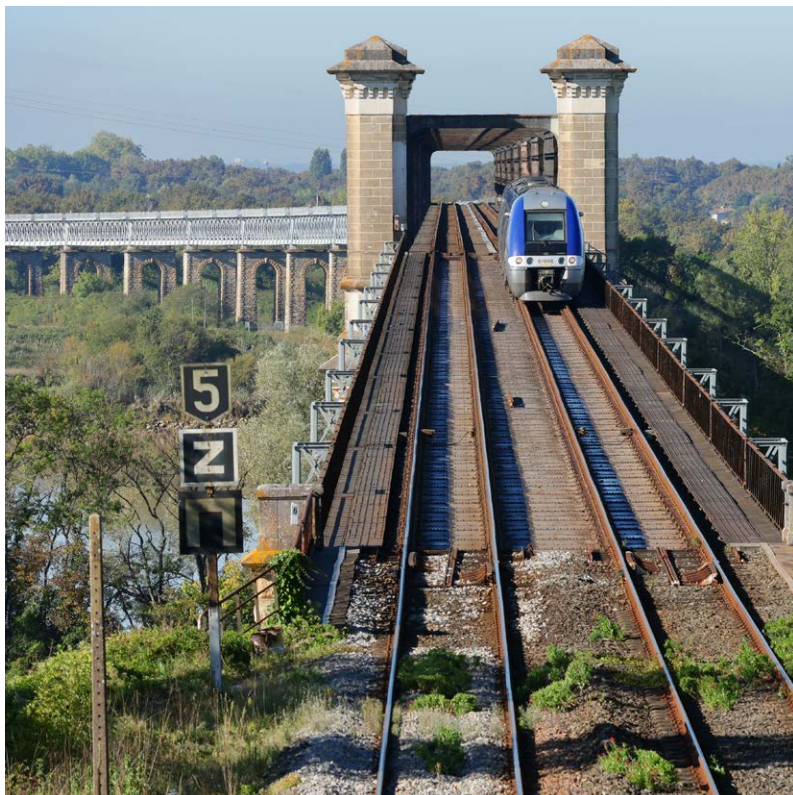
« Le Gart prendra toute sa part à cette initiative qui devra s'achever au plus tard en juin 2024 afin que les pistes d'un financement robuste soient soumises au Parlement dans le cadre du projet de loi de finances 2025 », souligne à nouveau l'association.

Par ailleurs, le Gart dit compter sur le nouveau ministre pour « mettre un terme au deux poids deux mesures entre les aides financières apportées à l'Île-de-France et celles dont bénéficient les AOM de province ». « Il est temps que l'ensemble du territoire soit traité équitablement pour qu'enfin soit encouragé partout le report modal de l'automobile vers le transport public et les mobilités actives », fait-il valoir.

LES RER MÉTROPOLITAINS, ENJEU CRUCIAL

Autre priorité pour les élus du Gart, les services express régionaux métropolitains (SERM) qu'ils considèrent comme « un enjeu crucial pour l'irrigation d'un large territoire autour des Métropoles ». Cet événement permettra d'évoquer le financement de ces nouveaux RER métropolitains.

Outre ces deux problématiques, le Gart a aussi travaillé sur plusieurs autres propositions, dont la création d'un titre unique permettant de faciliter le parcours des usagers, et a sollicité officiellement « dans les meilleurs délais », un entretien avec Patrice Vergriete pour lui présenter ces orientations. ●





© Adobe Stock

TRANSFORMER DURABLEMENT « LA MOBILITÉ DE DEMAIN » : un manifeste de l'UTP aux candidats aux élections européennes

📍 Publié le 28 février 2024, par Anne Lenormand, Localtis

L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) a publié un manifeste à l'attention des candidats aux élections européennes. Elle leur soumet douze recommandations « concrètes » pour « transformer durablement la mobilité de demain », en plaidant notamment pour un investissement en faveur des transports publics à la hauteur des enjeux environnementaux et sociaux.

À quelques mois des élections européennes, l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) a publié le 19 février 2024 un manifeste à l'attention des candidats dans lequel elle les appelle à « transformer durablement la mobilité de demain ». Alors que le secteur des transports totalise encore actuellement « 32 % des émissions totales de gaz à effet de serre », les transports publics ur-

bains et ferroviaires, qui ne représentent que 3 % des émissions de ce secteur, soit 0,8 % des émissions de gaz à effet de serre, tous secteurs confondus, « apparaissent comme la solution », fait valoir Marie-Ange Debon, présidente de l'UTP. « En tant que candidat(e)s, vous détenez les clés pour faire du report modal une réalité », leur assure-t-elle. « Véritable levier de décarbonation », ce report modal « vers les transports publics urbains et

ferroviaires pourra permettre d'atteindre les objectifs du Green Deal dans les temps », souligne-t-elle. Le manifeste « souhaite résolument accompagner cette ambition pour faire en sorte d'adopter au niveau européen des priorités politiques qui rendront possible ce report modal en favorisant le développement continu d'une offre de qualité sur tous les territoires », poursuit la présidente de l'organisation professionnelle.

DÉFI ENVIRONNEMENTAL ET FINANCIER

Le document invite les candidats à s'engager sur quatre axes, autour desquels sont articulées 12 recommandations. Ces dernières concernent tout d'abord



« une mobilité au service de la planète et de la cohésion sociale ». L'UTP propose pour cela de « reconnaître les bénéfices des transports publics urbains et ferroviaires à travers une grande déclaration politique », de « faire du report modal vers les transports publics urbains et ferroviaires un objectif à part entière de la politique européenne du Green Deal », de « s'assurer que les futures politiques de l'UE concourent toutes au 'choc d'offre' et donc au report modal vers les transports publics urbains et ferroviaires », et de « faire du développement du fret ferroviaire une grande priorité du marché intérieur de l'UE ».

Le deuxième axe pour l'UTP concerne les financements. Elle invite les candidats à s'engager « pour un investissement en faveur des transports publics urbains et ferroviaires à la hauteur des enjeux », ce qui nécessite d'« augmenter les financements européens disponibles pour les transports publics urbains et ferroviaires », notamment en développant les infrastructures grâce au Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), en renforçant l'utilisation du Fonds

européen de développement régional (Feder) pour la mobilité durable, en accélérant la transition écologique avec le programme Life ou en mobilisant davantage le programme Digital Europe pour soutenir la numérisation du secteur.

L'UTP voudrait aussi que les futurs députés « incite[nt] et défend[ent] un fléchage obligatoire des crédits ETS (quotas d'émissions, ndlr) et d'autres ressources », et alerte sur la nécessité de mettre en place « un véritable système de pollueur-payeur », de sorte que chacun des modes de transport compense ses externalités négatives.

INNOVATION : ATTENTION AU « MIRAGE TECHNOLOGIQUE »

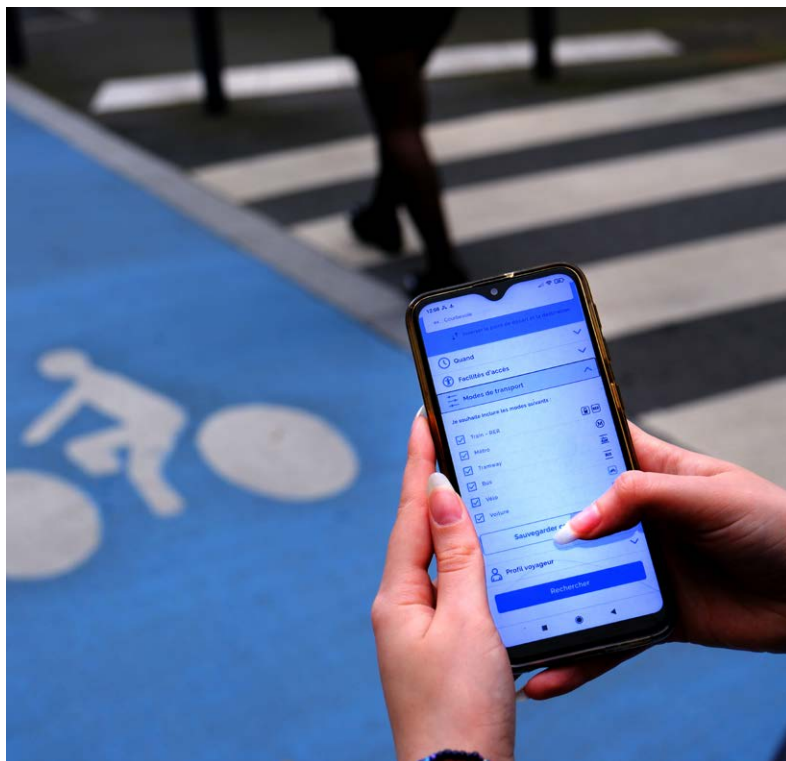
Le troisième axe du manifeste doit permettre l'émergence d'une mobilité plus intelligente. L'UTP formule deux propositions en ce sens. Elle rappelle ainsi « défend[re] ardemment la promotion de l'innovation au sein du secteur des transports », et invite à « encourager un échange dynamique de bonnes pratiques, axé notamment sur les enjeux de

billetterie et d'utilisation des données ». Elle recommande aussi de « réaffirmer le rôle déterminant de l'augmentation de l'offre dans le report modal plutôt qu'une réponse exclusivement technologique » car selon elle, « il est important de ne pas céder au 'mirage technologique', ou à l'idée que des plateformes numériques permettront de résoudre à elles seules l'ensemble des problèmes de mobilité dans l'Union ». Si ces plateformes « contribuent à inciter l'utilisateur à opter pour des transports collectifs », « elles ne pourront pas créer davantage d'offres, elles ne feront que refléter l'offre existante », souligne-t-elle. « Leur développement ne doit donc pas se faire au détriment du développement des offres de transports », conclut-elle, en estimant que l'investissement dans le matériel roulant et dans les infrastructures doit rester « la priorité centrale ».

Enfin, le manifeste appelle les candidats à s'engager « pour la formation et les compétences de demain », avec trois propositions : accroître le soutien du Fonds social européen (FSE) au secteur des transports publics, sur la période post-2027, faciliter la mobilité européenne des apprentis et définir un cadre européen favorisant la féminisation des métiers.

« POINTS D'ALERTE » SUR LES TEXTES EN NÉGOCIATIONS OU À VENIR

Le manifeste s'achève par une liste des « points d'alerte sur les textes en négociations ou à venir », parmi lesquels le règlement sur les services multimodaux numériques de mobilité, qui a pour objectif de « créer un cadre juridique pour une billetterie multimodale à l'échelle de l'UE » et dont la publication « probable » par la Commission européenne est prévue « fin 2024 ». Il mentionne également le règlement « in vehicle data », la révision de la directive « véhicules propres » ou encore celle, en 2027, du « nouveau règlement normes d'émissions de CO₂ pour les véhicules lourds », pour lequel l'UTP souhaite « s'assurer d'un cadre plus souple pour les autobus urbains ». ●





© Paraflex, CG BY - SA 4.0

TRANSPORTS DU QUOTIDIEN faire face à un « mur » de dépenses

> RAPPORT DE LA MISSION D'INFORMATION DU SÉNAT

La mission d'information du Sénat sur le financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) a présenté en juillet 2023 les conclusions de son rapport sur le financement des transports du quotidien : lutte contre la fraude, mobilisation d'une partie des subventions du fonds vert, enveloppe de 700 millions d'euros pour accompagner le développement des services de mobilité dans les zones peu denses, renforcement du versement mobilité, grand emprunt dédié aux mobilités du quotidien... Elle a souligné l'urgence d'une réforme pour permettre aux AOM de faire face à un « mur » de dépenses de fonctionnement et d'investissement évalué à plus de 100 milliards d'euros d'ici 2030.

📍 D'après un article publié le 5 juillet 2023, par Anne Lenormand, Localtis

Au moins 100 milliards d'euros d'ici 2030 : c'est la hauteur du « mur » de dépenses qui attend les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) selon la mission d'information du Sénat sur le financement des transports du quotidien qui a présenté les conclusions de son rapport à la presse le 5 juillet 2023. Adopté la veille à l'unanimité par la commission des finances, le document d'Hervé Maurey (UC-Eure) et Stéphane Sautarel (app.LR-Cantal) s'appuie sur une trentaine d'auditions menées au cours des mois précédents. Les sénateurs sont partis du constat que les dépenses des AOM qui dépassent les 35 milliards d'euros par an allaient augmen-

ter « massivement » dans les prochaines années en raison des « défis multiples » auxquels elles vont être confrontées.

L'URGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

« Les impératifs de la transition écologique supposent un véritable choc d'offre de transport public du quotidien qui doit se concentrer sur l'enjeu de la décennie en matière de report modal et de réduction des gaz à effet de serre (GES) : le raccordement des agglomérations à leurs espaces périurbains et périphériques », soulignent-ils d'abord. Un « gisement de décarbonation » jugé « particulièrement

puissant » puisque les déplacements entre les métropoles et leurs périphéries représenteraient 7 % du total des émissions de CO₂ en France.

Selon les rapporteurs, « pour relever ce défi, il faudra multiplier par 3 ou 4 l'offre de mobilité collective dans ces territoires afin de réduire de 30 % les flux automobiles entrant dans les métropoles ». L'atteinte des engagements climatiques passe également par le verdissement des flottes de bus et de cars. « Alors que le coût d'acquisition de bus électriques ou à hydrogène est respectivement deux fois et trois fois plus élevé que celui de leurs homologues diesel, cela suppose des efforts d'investissements considérables des AOM », rappelle Stéphane Sautarel. Par ailleurs, « des négociations européennes, dans le cadre desquelles, de façon incompréhensible, la position du Gouvernement français tend à sacrifier les AOM, pourraient aboutir à une interdiction des achats de bus urbains à motorisation thermique, y compris au GNV [gaz naturel pour véhicules], dès 2030 », pointent les sénateurs qui redoutent que cette perspective ait des « conséquences très lourdes sur les dépenses d'investissement des AOM dans les années à venir ».

■■■

DESSERTE DES ZONES PEU DENSES

Les rapporteurs insistent aussi sur l'enjeu d'« *équité territoriale* » qui « *doit demeurer une priorité des pouvoirs publics* ». « *Or, force est de constater qu'aujourd'hui, les zones peu denses constituent le véritable point faible des transports du quotidien* », estiment-ils. « *Alors que les habitants de ces zones se trouvent contraints d'utiliser leur voiture individuelle, et sont très dépendants des prix des carburants, le développement de l'offre de transport ne peut laisser les zones rurales sur le 'bas-côté'*. »

Autres facteurs risquant d'entraîner une hausse des dépenses des AOM, selon les sénateurs : la rénovation de réseaux de transports collectifs en site propre (TCSP) existants, notamment les réseaux de tramways inaugurés avant les années 2000, le développement des services express régionaux métropolitains (Serm), dont les coûts d'investissements devraient s'établir entre 15 et 20 milliards d'euros et donneront lieu à « *de nouvelles dépenses d'exploitation non évaluées à ce jour* » ou encore « *la crise inflationniste, notamment dans ses dimensions énergétique et salariale* », qui continuera à se traduire par des charges nouvelles.

« CHOC D'OFFRE » DE 60 MILLIARDS D'EUROS POUR LES AOM LOCALES ET RÉGIONALES

Pour les AOM locales et régionales, le « *choc d'offre* » est évalué par les sénateurs à 60 milliards d'euros. L'augmentation des dépenses de fonctionnement devrait être de l'ordre de 25 à 28 milliards jusqu'en 2030. Dans le détail, ce montant se situerait entre 15 et 18 milliards d'euros pour les AOM locales. Explications des rapporteurs : « *Pour que la France atteigne ses engagements en matière climatique, l'offre de transports en commun du quotidien doit progresser de 20 à 25 % d'ici 2030. En raison notamment de l'ampleur des charges de personnel et des dépenses d'énergie dans la composition des coûts des transports collectifs, l'accroissement de l'offre se traduit par une augmentation quasi proportionnelle des*



© Adobe stock

coûts de production. Aussi, un développement de l'offre de transport de 20 à 25 % d'ici 2030 entraînerait vraisemblablement une augmentation en volume des dépenses de fonctionnement des AOM locales dans une proportion équivalente à l'horizon de la fin de la décennie. À cette augmentation des dépenses de fonctionnement en volume, il convient, pour obtenir leur évolution en valeur, d'ajouter l'effet de l'inflation prévisionnelle. »

Pour les AOM régionales, la hausse des dépenses de fonctionnement serait de plus de 10 milliards d'euros. L'ouverture à la concurrence des TER pourrait permettre des « *gains de performance de 20 à 30 %* », analysent les sénateurs et « *le nécessaire développement de l'offre de 20 à 25% pourrait s'opérer à coût constant* ». Cependant, la prise en compte des prévisions d'inflation et les augmentations de péages ferroviaires pourraient conduire à une augmentation cumulée des dépenses de fonctionnement de l'activité TER de 6 milliards d'euros jusqu'en 2030. Dans le même temps, et sur la même période, la hausse des dépenses prévisionnelles de fonctionnement relatives aux transports interurbains et au transport scolaire pourrait se traduire par une augmentation de 5 milliards d'euros ».

« *En additionnant le développement de nouveaux TCSP et la rénovation des réseaux anciens, les investissements dans les projets de RER métropolitains ou le renouvellement du matériel roulant, en particulier pour verdir les flottes de bus, le total des dépenses d'investissements en matière de transports collectifs urbains (TCU) pourrait, d'après les estimations du Gart [Groupement des autorités*

responsables de transport], atteindre 30 milliards d'euros jusqu'en 2030 », poursuivent les sénateurs. Pour Île-de-France Mobilités (IDFM), les nouvelles dépenses jusqu'en 2030 s'élèvent à 50 milliards d'euros (30 milliards d'euros d'investissements prévisionnels et 20 milliards d'euros de dépenses de fonctionnement).

MODÈLE DE FINANCEMENT À RÉFORMER

Face à l'ampleur des dépenses à venir, les sénateurs jugent le modèle de financement « *inadapté* », avec un triptyque « *sous tension* ». À lui seul, le versement mobilité (VM) acquitté par les entreprises représente près de la moitié des ressources des AOM locales. Les contributions des collectivités, principalement versées sous forme de subventions d'équilibre, en constituent aujourd'hui plus du tiers. Quant à la part des recettes commerciales dans le financement des transports collectifs urbains (TCU), elle a fortement diminué au cours des dernières décennies pour se situer aujourd'hui sous les 20 %. Mais pour Hervé Maurey, « *il n'est pas souhaitable d'augmenter la participation des voyageurs pour ne pas dissuader le passage aux mobilités douces* ». Pour réformer le financement des AOM, le rapport contient vingt recommandations articulées autour de six axes. Le premier consiste à « *optimiser les coûts de production des transports du quotidien* ». Dans leur rapport de mars 2022 sur les perspectives financières de la SNCF, Hervé Maurey et Stéphane Sautarel avaient déjà identifié des « *leviers de performance* » à mobiliser par les opérateurs de

transport mais aussi par les gestionnaires d'infrastructures, au premier rang desquels SNCF Réseau. Le rapport de 2023 met de nouveau en avant l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires conventionnés de voyageurs qui « offre des perspectives supplémentaires d'économies significatives » pouvant dépasser les 30 % d'après l'Autorité de régulation des transports (ART). Il existe également des « marges d'optimisation des réseaux de transport actuels », soutiennent les sénateurs, notamment en augmentant la vitesse de circulation par des opérations de partage de voirie.

Le « choc d'offre de la mobilité du quotidien » est aussi à « optimiser, d'une part en le ciblant vers les principaux gisements de report modal, tout particulièrement le raccordement des agglomérations à leurs périphéries, et, d'autre part, en optant pour les solutions économiquement les plus efficaces, notamment les cars express, particulièrement intéressants si l'on raisonne en termes de coût de la tonne de CO₂ évitée. » Les sénateurs appellent en outre le gouvernement à appliquer pleinement les dispositions de lutte contre la fraude prévues par la loi Savary du 22 mars 2016 dite loi Savary qui attendent toujours leur décret d'application. D'après l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), cela permettrait de recouvrer jusqu'à 300 millions d'euros par an.

Les rapporteurs proposent aussi d'affecter une partie des ressources du fonds vert (300 millions d'euros par an, selon leurs calculs) et des certificats d'économies d'énergie (750 millions d'euros), aujourd'hui très peu orientés vers les transports pour soutenir les dépenses d'investissement des AOM.

L'ÉTAT APPELÉ À PRENDRE SA PART

Ils appellent en outre l'État à « réellement ériger les mobilités du quotidien en priorité ». « On ne peut plus se contenter d'effets d'annonces sans calendrier ni financements derrière », grince Hervé Maurey. Les sénateurs proposent donc l'affectation de dispositifs budgétaires « à la hauteur des enjeux », avec « un allègement d'au moins 50% du remboursement des avances accordées aux AOM dans le cadre de la crise sanitaire », des dotations budgétaires de

700 millions d'euros jusqu'en 2030 en faveur des services de mobilité en zones peu denses, une prise en charge du financement des opérations de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire « pour diminuer la charge des péages financés par les régions » ainsi que la « création d'un fonds pour la transition écologique des transports du quotidien abondé par le produit de la mise aux enchères des quotas carbone revenant à l'État, en fléchant au moins 1 milliard d'euros au financement du verdissement des flottes de bus des AOM ».

Le modèle de financement actuel des AOM doit en outre être « ajusté », estiment les sénateurs. Ainsi, pour accompagner le financement du développement d'offres de mobilités nouvelles, et « uniquement à cette stricte condition », insistent-ils, les taux de versement mobilité devraient pouvoir être « dé plafonnés et zonés sur décision des acteurs locaux ». Pour apporter de nouveaux financements à la mobilité dans les zones rurales, ils jugent également nécessaire d'ouvrir la possibilité aux AOM locales de lever du versement mobilité, y compris lorsqu'elles n'organisent pas de services réguliers de transport public. Quant aux systèmes de tarification solidaire qui « doivent être encouragés dans une logique d'équilibre entre le financement des AOM et la nécessité d'éviter les effets d'éviction par les prix pour les publics fragiles », leur financement doit être « directement couvert par les collectivités au titre de leur politique sociale ». Pour contribuer à financer une part des nouveaux investissements d'infrastructures des AOM et les services express régionaux métropolitains, les sénateurs veulent aussi encourager le recours à des sociétés de projets alimentés par de la fiscalité locale, sur le modèle de la Société du Grand Paris (SGP).

NOUVELLES RESSOURCES

Ils appellent également à compléter le modèle actuel de financement par de nouvelles ressources. « Devraient ainsi être affectés au financement des besoins structurels de fonctionnement des collectivités une part d'accise sur les énergies (ancienne TICPE) répartie dans une logique de péréquation qui aura vocation

à diminuer dans le temps au profit de la montée en puissance progressive d'une nouvelle contribution prélevée sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) ; une taxe sur les plus-values immobilières générées par les nouvelles offres de transports ; une taxe sur les livraisons liées au commerce en ligne ; une majoration de la taxe de séjour sur les hébergements 'haut de gamme', détaillent-ils. Enfin, pour financer une part des dépenses d'investissements engagées par les AOM en raison des impératifs climatiques, les rapporteurs proposent la création d'un « grand emprunt destiné à financer la transition écologique des mobilités du quotidien ». Ils invitent en outre à « saisir toutes les opportunités offertes par les financements européens ».

CAS PARTICULIER D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Les rapporteurs jugent aussi nécessaire de « remettre à plat » le modèle de financement d'IDFM, au vu de l'« impasse financière de près de 10 milliards d'euros d'ici 2030 » dans laquelle se trouve l'autorité organisatrice des transports d'Île-de-France, confirmée par un récent rapport d'inspections.

« Si IDFM bénéficiera également de la réforme plus globale du mode de financement des AOM (affectation d'une part du rendement des enchères de quotas carbone, majoration de la taxe de séjour, allègement du remboursement des avances 'covid' et création des nouvelles taxes), sa situation exige des réponses complémentaires particulières qui devraient prendre la forme d'une hausse territorialisée des taux plafonds du versement mobilité strictement conditionnée à la mise en œuvre d'une nouvelle offre de transports dont pourront bénéficier les employés des entreprises concernées, d'une diminution de 140 millions d'euros de la redevance d'exploitation due à la SGP et du transfert des coûts de pré-exploitation du Grand Paris Express (GPE) à cette dernière », recommandent-ils.

« La mobilité est une vraie priorité, estime Hervé Maurey. Elle est importante pour la transition écologique, le développement économique et l'aménagement du territoire et il faut mettre les moyens nécessaires. » ●

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS toujours en attente de financements

Dans un webinaire organisé le 18 janvier, le Cerema a dressé un bilan d'étape de la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui se déploie lentement. Si, en pratique, la conduite de projets a semble-t-il permis de laisser de côté la question des compétences, celle du financement reste entière.

📍 *Publié le 23 janvier 2024, par Frédéric Fortin,
Epique Communication pour Localtis*

Quatre ans après l'adoption de la loi d'orientation des mobilités ou LOM, le Cerema a souhaité faire un point sur sa mise en œuvre au cours d'un webinaire organisé le 18 janvier dernier. Comme l'a rappelé Céline Mouvet, de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), le texte avait suscité à son adoption « un vrai sentiment d'inquiétude », tant du côté des régions, qui redoutaient le morcellement des compétences, que

des intercommunalités, qui craignaient le manque de moyens techniques et financiers. Toutes n'ont, loin sans faut, pas été dissipées.

UNE LENTE MISE EN MUSIQUE

On le sait, la LOM se déploie lentement.

- Figure désormais à l'actif, ou presque, la définition, par les régions, des bassins de mobilité. « La quasi-totalité du territoire est couvert », se félicite

Nicolas Pitout, du Cerema. Seule la Bretagne manque encore à l'appel. Pour l'heure, la France compte donc 236 bassins, qui comprennent eux-mêmes 5 EPCI en moyenne, avec de grandes disparités : 14 en moyenne dans la région Grand-Est, contre 2 en moyenne en Centre-Val-de-Loire.

- Si l'on est encore loin du but, le baromètre irait également vers le beau pour les comités des partenaires. 214 de ces comités seraient installés, chiffre que le Cerema tiendrait d'Intercommunalités de France, mais que l'on peine à retrouver. L'Observatoire des politiques locales de mobilité relève par ailleurs que 10 régions ont institué leur comité des partenaires régional. Font encore défaut les régions Grand-Est, Centre-Val-de-Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, la Corse, la Guadeloupe, la Guyane et Mayotte, celui de la Martinique étant « en cours d'installation ».



- Il en va en revanche autrement des contrats opérationnels de mobilité (COM). Céline Mouvet concède non seulement que le « démarrage a été un peu difficile », mais aussi que cela « reste très très compliqué ». Pour preuve, le Cerema en recense-rait seulement « 8 opérationnels » : 4 en Nouvelle-Aquitaine et 4 en région Pays de la Loire – laquelle prévoit que ses 16 bassins de mobilité auront finalisé la démarche d'ici 2025 (2 COM seraient en cours de finalisation et 5 devraient l'être d'ici la fin 2024). Évoquant celui adopté par le bassin angevin, Emmanuel Leguay chef de projet Mobilités à la région Pays de la Loire, indique que son élaboration aura nécessité pas moins de « 15 mois de travail, 2 comités de pilotage et 14 réunions thématiques ».

“ Pour faire naître le choc d'offre, on est obligé de mutualiser et de nouer des partenariats. ”

- La situation est encore pire côté plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire (PAMS), puisqu'aucun n'a encore été adopté à ce jour. « La plupart des régions se sont d'abord lancées dans les COM. Ainsi, nous faisons des PAMS une des actions des COM », explique Emmanuel Leguay. Exception notable, la région Hauts-de-France, qui a fait le choix de développer les deux concomitamment et qui devrait donc franchir la ligne d'arrivée en tête.

NÉCESSAIRE...

Au-delà des chiffres – et si la question de la prise de compétences pourrait être ouverte, comme l'appelle de ses vœux Intercommunalités de France –, Céline Mouvet observe que le passage à la pratique, via la conduite de projets concrets, a permis de « laisser de côté les discussions générales sur la compétence », pour favoriser sur le



terrain une coopération désormais indispensable. « Avec la loi Notre, la loi Maptam, chacun restait dans son pré carré », souligne-t-elle, alors que pour faire naître « le choc d'offre, on est obligé de mutualiser et de nouer des partenariats ». La fonctionnaire voit ainsi « émerger des objets de coopération » tels que « les syndicats mixtes SRU ou les SERM » (services express régionaux métropolitains). Cyprien Richer, du Cerema, met à son tour en avant « le nouveau souffle donné au vieux syndicat mixte SRU » – déjà relevé lors du dernier congrès de Régions de France. Un succès qu'il explique par les qualités de cet « outil souple et adaptable aux problématiques locales et au bénéfice d'une coopération à la fois horizontale et verticale ». Le seul, ajoute l'expert, qui en outre « ouvre la possibilité d'une ressource, le versement mobilité additionnel, malgré ses limites ». Tout sauf un détail alors que « la question des moyens reste non résolue ».

... MAIS CHRONOPHAGE, AVEC UNE COOPÉRATION COMPLEXE

Cette coopération n'est pour autant pas aisée. Emmanuel Leguay met en avant la difficulté pour les élus de faire vivre les multiples instances de coordination nécessaires à la mise en œuvre de la loi : comité régional des partenaires, conférence régionale des AOM (autorités organisatrices des mobilités), instances

d'élaboration et de suivi des contrats opérationnels de mobilité, avec des comités de pilotage et des comités techniques dans chaque bassin de mobilité, qui viennent s'ajouter aux comités de lignes, à la conférence départementale des transports scolaires ou encore au comité de suivi sur l'accessibilité du réseau de transport régional. Le tout dans « un cadre juridique complexe » qui interdit les cofinancements, faute de clause générale de compétences pour les régions et qui oblige ces dernières à nouer « de nombreuses conventions de délégations de compétences ou conventions de coopération public-public ».

QUAND L'ENJEU DU FINANCEMENT RESTE ENTIER

Surtout, les différentes interventions montrent combien la crainte d'un manque de moyens financiers était justifiée. « Aucun financement spécifique n'a été prévu par la LOM, tant pour les régions que pour les AOM », déplore Emmanuel Leguay, à qui Cyprien Richer fait un parfait écho. Céline Mouvet met elle aussi en avant « l'enjeu du financement de ce choc d'offres », en précisant qu'il s'agira notamment de déterminer « vers qui ces financements doivent aller, et à quelles conditions ». Elle indique qu'un « point de rencontre sur le modèle économique des transports collectifs » pourrait avoir lieu à la mi-juin. ●

AVIS DE L'*expert* 

FACE À L'URGENCE, DES PROPOSITIONS CHOCS pour décarboner les transports et les mobilités

par **Benoît Thirion**, Avocat

Le secteur des transports étant le premier émetteur de gaz à effet de serre (30 % des émissions nationales), la décarbonation des transports et des mobilités est impérative pour espérer atteindre l'objectif de zéro émission nette en 2050 en France. Cela va nécessiter une impulsion forte à court terme et une politique étatique volontariste : la réduction des émissions devra être drastique et atteindre 55 % dès 2030 pour le seul secteur des transports.

Alors que le Président de la République a présenté, le 25 septembre 2023, les grands axes de la planification écologique, notamment dans le secteur des transports, ce billet expose une vision globale de la décarbonation des déplacements du quotidien par voie terrestre en France qui ont longtemps constitué un angle mort des politiques publiques alors qu'ils représentent des enjeux sociaux et environnementaux essentiels.

UNE TRIPLE RUPTURE DANS LA POLITIQUE PUBLIQUE DES TRANSPORTS

Pour mener à bien cette décarbonation, une triple rupture dans la politique publique des transports devra être engagée : dans les ambitions (il faudra associer étroitement l'agenda environnemental et social), dans la conception (il s'agira d'inclure une perspective multimodale/systemique), dans la mise en œuvre (mieux associer l'ensemble des niveaux de gouvernance et acteurs de l'écosystème des mobilités). Les solutions devront combiner évolutions techniques et efforts de sobriété. Jusqu'à présent, l'action et les résultats ont trop souvent fait défaut, en cause : une gouvernance extrêmement fragilisée, une acceptabilité pas toujours assurée en amont et un financement qui n'est pas à la hauteur des enjeux. La décarbonation des transports et des mobilités est un « *enjeu surplombant* »,

qui sert de nombreux objectifs de moyen terme (indépendance énergétique, pouvoir d'achat, cohésion territoriale) et de plus long terme (neutralité carbone, résilience, santé, biodiversité). Pour maximiser les impacts, la décision publique doit être déterminée en tenant compte de ces multiples dimensions.

Par ailleurs, un regard rétrospectif sur les crises récentes (gilets jaunes, Covid-19, crise énergétique) révèle que la décarbonation des transports présente une valeur « assurantielle », c'est-à-dire de protection des Français face aux chocs, dont il convient de mieux tenir compte pour éclairer les choix à venir.

L'approche que nous proposons conjugue sobriété, report modal vers le ferroviaire et décarbonation de la route, dont l'usage est prédominant et pérenne, s'inscrit dans une logique territoriale, pour adapter les solutions aux caractéristiques de chaque territoire et active les leviers de nature à donner des résultats tangibles dès la présente décennie.

DES GRANDES SÉRIES DE PROPOSITIONS POUR RELEVER LE DÉFI

Alors que l'électrification de la mobilité représente le levier le plus efficace de décarbonation, il faudra accompagner l'électrification de la mobilité routière individuelle.



Benoît Thirion

D'une part, en réallouant les aides à l'acquisition des véhicules électriques vers l'industrie, en amont, et vers les usages les plus vertueux (sur la base notamment d'un critère de poids des véhicules) et les publics les plus contraints (leasing social, aides à l'achat de véhicules d'occasion, aides au retrofit électrique, etc.). D'autre part, en déployant, pour les trajets interurbains, un maillage dense de bornes de recharge électrique ultra-rapides, fiables et à un tarif compétitif sur routes et autoroutes – il est pour cela nécessaire de mettre en place un schéma directeur pour assurer une cohérence à l'échelle du territoire et coordonner les investissements. Le renforcement des obligations réglementaires et le soutien public fort via des mécanismes fiscaux peuvent expliquer la dynamique enclenchée au profit de l'électrique.

La décarbonation des transports impliquera aussi de réussir l'« Acte II » du ferroviaire, en programmant et priorisant les investissements (en faveur notamment de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire, des gares, des RER et du fret ferroviaire), en améliorant l'articulation entre travaux et trafic (notamment pour le fret longue distance) et en mettant en place des financements adéquats et pérennes pour financer les infrastructures et le matériel roulant, sans augmenter les péages. Ces investissements devront être pensés dans une perspective multimodale (transport combiné dans le fret, interconnexion des gares avec les autres mobilités). La programmation de ces investissements dans une loi devrait permettre de construire un consensus et d'inscrire ces investissements dans la durée.

Pour décarboner les mobilités et donc lutter contre l'autosolisme, il faut déployer un plan ambitieux de service de haut niveau et peu cher de lignes de cars express et de covoiturage pour développer les mobi-

“ La prise en compte de l'adaptation au changement climatique dans les programmes d'investissements publics devrait être systématisée. ”

lités partagées dans les territoires, dans le cadre d'une approche territoriale et systémique intégrant à la fois les services et les infrastructures (avec des pôles d'échanges multimodaux et des voies réservées pour permettre une fluidité de trafic). Des mesures réglementaires pourraient être incluses dans le cadre de la mise en place des zones à faibles émissions.

La pratique du vélo est la mobilité la plus vertueuse : il s'agira donc, pour décarboner les mobilités, de faire du vélo un moyen de transport massif, qui ne soit plus circonscrit aux cœurs d'agglomération et aux populations les plus aisées et donc de lutter contre les disparités territoriales. Le développement des vélos à assistance électrique pourrait être une solution mais leur coût pose encore problème malgré les aides publiques. L'aménagement de parkings à vélos sécurisés à proximité des plateformes multimodales ou gares constitue une solution facile à mettre en place.

Avec la guerre en Ukraine, la question de l'indépendance énergétique s'est imposée comme un enjeu prioritaire qui devra passer par l'utilisation des infrastructures de transport pour produire de l'énergie verte, en exploitant le gisement important de production d'électricité photovoltaïque sur

le foncier des gestionnaires d'infrastructures, qui est exempt de conflits d'usages et de problème d'acceptabilité. Les procédures actuelles devraient être simplifiées.

L'amélioration de la résilience face aux risques naturels étant centrale, il s'agira aussi d'adapter les infrastructures de transport au changement climatique en préservant les continuités écologiques. Le changement climatique nécessite des actions rapides et radicales et la politique d'adaptation doit être déterminée selon des dérives extrêmes. La prise en compte de l'adaptation dans les programmes d'investissements publics devrait être systématisée.

GOUVERNANCE, RÉGULATION ET FINANCEMENT

La mise en œuvre de ces orientations suppose une gouvernance plus efficace et plus adaptée, sans attendre une nouvelle réforme. Cette gouvernance devra s'appuyer sur deux volets : la régulation et l'investissement. Dans le cadre général défini au niveau européen, l'État doit mieux jouer son rôle stratégique, dans la planification des projets et dans



leur exécution, en s'organisant plus résolument « *en mode projet* ». L'État devrait fixer un cadre général dans une grande loi de programmation de la décarbonation des transports. Au niveau local, il convient de privilégier les niveaux territoriaux les plus agrégés et d'améliorer la coopération entre autorités organisatrices

“ Décarboner les transports impose de résoudre une équation financière particulièrement complexe : répondre à court terme à des besoins d'investissement massifs, maîtriser les finances publiques, être acceptable par les Français (pression fiscale) et équitable. ”

de la mobilité (AOM), en utilisant pleinement les outils contractuels à leur disposition. Le modèle des sociétés de projet présente un réel intérêt pour mettre en œuvre les projets en réunissant l'ensemble des acteurs impliqués.

La régulation sera également clé pour accélérer la décarbonation des transports et des mobilités, une approche systémique de la régulation doit être adoptée et conçue de manière cohérente, efficace et équitable. Deux voies sont à ce titre envisageables. D'une part, la tarification du carbone : soit par une approche généralisée,

en combinant le marché carbone européen et la composante carbone de l'accise sur les énergies pour atteindre l'objectif de 100 € la tonne en 2030 et en allouant les recettes à un chèque climat pour les plus modestes et à la décarbonation des transports, soit par une approche plus localisée du signal-prix, reposant sur des péages urbains d'un montant faible (1 à 2 € par jour), exemptant les publics les moins aisés et affectés à un programme de mobilité dans l'aire urbaine. D'autre part, des interdictions ou mesures de « forçage » réglementaires assorties de sanctions financières élevées (quotas de renouvellement pour les flottes d'entreprises notamment). Dans le contexte actuel, cette dernière voie semble dans l'immédiat plus praticable et donc préférable.

Décarboner les transports impose de résoudre une équation financière particulièrement complexe : répondre à court terme à des besoins d'investissement massifs, maîtriser les finances publiques et être acceptable par les Français (sans augmentation de la pression fiscale globale) et équitable. Pour y répondre, il faut, d'une part, allouer l'argent public au développement des technologies pertinentes, pour les amener à maturité, et aux investissements qui ne présentent pas un modèle économique suffisamment attractif pour les investisseurs privés et, d'autre part, mobiliser autant que possible les acteurs privés. La note propose des pistes à instruire pour dégager de nouvelles ressources publiques pour les transports :

arbitrages intersectoriels, affectation issue des recettes de la taxation carbone ou des sanctions financières attachées aux mesures de « forçage » réglementaires, taxe sur la détention des véhicules dans le cadre d'une remise à plat du système, captation de la rente foncière, valorisation d'actifs, mise à contribution de certains secteurs dans le respect du droit applicable, augmentation de la contribution des usagers... Il s'agit aussi d'attirer les investisseurs et industriels dans une logique public-privé, selon des modalités adaptées à chaque type d'investissement (subventions, partenariats public-privé...) et à chaque situation (nouveaux projets ou contrats en cours). ●

- **Ce billet est une synthèse du rapport « Décarboner les transports et les mobilités : quelles réponses efficaces face aux urgences ? » publié par le think tank Terra Nova, le 13 juin 2023.**

VOIR LA TOTALITÉ DE L'AVIS DE L'expert
SUR LE BLOG CAISSE DES DÉPÔTS
WWW.CAISSEDESDEPOTS.FR/BLOG

L'AUTEUR

Benoît Thirion est avocat. Il a une expertise reconnue dans le secteur des transports et des mobilités. Il est le co-auteur d'un rapport récent sur la décarbonation des transports et des mobilités publié par le think tank Terra Nova en juin 2023.



Colloque du
GART, mars 2024,
Hôtel de Bordeaux
Métropole

© Chloéte Barber - Bordeaux Métropole

« RER MÉTROPOLITAINS » : RECETTES POUR UN SUCCÈS

Des débats conduits lors du colloque organisé le 13 mars par le Gart, il ressort que les Serm, fruits d'une volonté territoriale, seront nécessairement divers. Ils répondent pour autant à des objectifs identiques, et seront confrontés à des difficultés similaires. Les solutions pour y répondre semblent faire l'objet d'un grand consensus. Mais tout l'art est dans l'exécution.

📍 *Publié le 14 mars 2024, par Frédéric Fortin, Epique Communication pour Localtis, à Bordeaux*

« **U**nité dans la diversité ». La devise de l'Union européenne pourrait fort bien être reprise par les services express régionaux métropolitains (Serm), auxquels le Gart consacrait un colloque ce 13 mars à Bordeaux. Président de cette « association des collectivités au service de la mobilité », Louis Nègre a mis en avant en conclusion des échanges la « très grande diversité » de ces Serm, et la nécessité de traiter cette innovation territoriale – comme l'a souligné le président de la région Nouvelle-Aqui-

taine, Alain Rousset – « au cas par cas, sous le même chapeau de Serm ». « Certains sont partis avant Margo*, d'autres partent maintenant, d'autres partiront demain », relève-t-il. Certains seront labellisés, d'autres non, a prévenu le ministre Patrice Vergriete. Pour autant, tous partagent une même philosophie et seront confrontés à des difficultés similaires, auxquelles quelques recettes partagées pourraient apporter réponse, comme l'ont souligné des débats plutôt très consensuels.

MAÎTRISER LA MÉTROPOLISATION

Pour le ministre Patrice Vergriete, tous les Serm doivent d'abord répondre à un même double objectif : « Lutter contre le changement climatique, une évidence », mais aussi « mieux maîtriser la dynamique de métropolisation » de ces dernières décennies, laquelle « a produit du mauvais : le dépeuplement des villes moyennes, un sentiment de déclin » d'un côté, « le manque de foncier, de logements, des prix de l'immobilier qui s'envolent » de l'autre. « 13 villes représentent 42% des offres d'emplois en France. 31 grandes aires urbaines accueillent la moitié de la population », souligne Louis Nègre, qui dénonce à son tour « l'étalement urbain, la congestion, la pollution » que cette métropolisation engendre, et à laquelle les Serm doivent apporter réponse.

■■■



© Jérôme Lagrange

UN PROJET DE TERRITOIRE

« La question prioritaire, c'est de définir sa vision politique du rééquilibrage de la région métropolitaine. Le Serm n'est que le volet mobilités de cette vision », enseigne ainsi Patrice Vergriete. C'est donc selon lui au territoire, « et pas à l'État, de dire ce qu'elle doit être ». « Les Serm, ce sont des stratégies inscrites dans des volontés politiques, pas dans des lois », surenchérit Jean-Pierre Serrus, vice-président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, non sans montrer ainsi combien la loi est tombée de son piédestal.

SE DÉFAIRE DU FER ?

« Le Serm doit d'abord être un projet de services », martèle Louis Nègre, sans peur d'être contredit. Un service dont on a rappelé à l'envi qu'il devait être d'abord intermodal avant d'être ferroviaire. « Un service qui peut s'exercer pas seulement de manière ferroviaire », admet ainsi Matthieu Chabanel lui-même, PDG de SNCF Réseau, assurant par ailleurs que « le ferroviaire ne revendique pas l'exclusivité des Serm ». « Pourquoi faire du fer quand ce n'est pas efficace ? » interroge d'ailleurs le ministre. « Il faut sortir du ferroviaire sinon rien », appuie à son tour Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg, en soulignant la

nécessité de « prendre en compte le car express, le fonctionnement cyclable » et en agitant à défaut la menace d'une rupture entre « territoires privilégiés et territoires laissés pour compte ». Et d'avertir : « On sait les conséquences de ce sentiment d'abandon sur la cohérence de notre République ».

Le retour en grâce du car ? Un car express qui échappa, lui, à la contradiction. Il fut à tel point vanté pendant les débats que le président du conseil départemental de l'Essonne, François Durouy - l'un de ses plus fervents promoteurs - avoua « boire du petit lait ». Il observe néanmoins que « quelques freins doivent encore être levés » pour que cette solution puisse réellement se déployer : « des voies réservées, parfois » ; la possibilité « d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence » ; plus encore la création de gares routières attrayantes et, surtout, une gouvernance renouvelée – le « sujet majeur ». En l'espèce, « il faut réconcilier régions, métropoles et intercommunalités et dépasser les

crispations sur la question du versement mobilités », plaide-t-il, vantant le « modèle du syndicat loi SRU pour créer ce service ». Mais « avant de bâtir le service, il faut d'abord comprendre les besoins », prévient Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la métropole de Lyon.

QUI VA PIANO VA SANO

Le consensus est également de mise sur l'approche à retenir : « Pragmatisme et empirisme », résume Gérard Chausset, président de la commission Transports de Bordeaux Métropole. En commençant par « l'amélioration de l'existant et en avançant pas-à-pas. On crante ! ». Non sans faire ainsi écho à Alain Jund, pour lequel « il ne faut pas attendre le grand soir ». Matthieu Chabanel insiste pour sa part sur la nécessité « d'avoir des jalons, des étapes intermédiaires. Il ne faut pas attendre dix ans » pour que le projet commence à se concrétiser aux yeux des citoyens. Une logique d'optimisation dont il souligne qu'elle constitue « une transformation culturelle importante, qui sort de la fascination des grands projets ».

UN POUR TOUS...

Pour Alain Jund, ce même pragmatisme doit se retrouver dans le travail entre collectivités : « On commence, et on verra ce que ça donne. La clé de la réussite, c'est la complicité, la coopération active entre la métropole et la région », vante-t-il. Louis Nègre appelle de même à une « nécessaire solidarité des collectivités », considérant que la question de la gouvernance fait partie « des cailloux dans la chaussure » des Serm. À contre-courant, Jean-François Monteils, président du directoire de la Société des grands projets (SGP), considère que « la complexité de la

“ La question prioritaire, c'est de définir sa vision politique du rééquilibrage de la région métropolitaine. Le Serm n'est que le volet mobilités de cette vision. ”

gouvernance peut aussi être un atout ». Partant du principe qu'il « *faut faire avec* », il juge en effet que de cette confrontation des points de vue émergera un compromis d'autant plus efficace, non sans rappeler par ailleurs que « *c'est la démocratie* ».

QUAND PLUTÔT QUE QUI.

Il insiste surtout sur le fait que « *la gouvernance, c'est un agenda, pas un organigramme. Tout le monde doit parler, mais la véritable question, c'est quand* ». Fort de l'expérience du Grand Paris Express, il souligne que « *les erreurs viennent moins de la composition des groupes que du moment où on laisse les différentes personnes s'exprimer* ». Une gouvernance qui doit par ailleurs être selon lui « *évolutive* » – les membres doivent varier au fil du temps – et surtout « *transparente* ». Et de mettre en avant la « *question cruciale de la transparence des données, en entrée et en sortie. Il faut savoir rendre compte* ».

“ Un Serm est d'abord multimodal et fait donc intervenir des maîtrises d'ouvrage différentes. Leur coordination est essentielle. ”

EN QUÊTE D'UNE EXPERTISE...

Jean-François Monteils observe enfin qu'il existe « *plusieurs sujets de gouvernance : celle des AOM - et plus largement toutes les collectivités intéressées -, celle des financeurs, mais aussi celle de la MOA. Un Serm est d'abord multimodal et fait donc intervenir des*

maîtrises d'ouvrage différentes. Leur coordination est essentielle », instruit-il. Un domaine dans laquelle la SGP a, opportunément, quelques lettres de noblesse à faire valoir. « *Il faut écouter les gens qui savent* », plaide également pro domo Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), évoquant « *les agents et les usagers* ».

... CONTRADICTOIRE

Pour Gérard Chausset, la difficulté tient toutefois au fait que, en matière ferroviaire, « *les sachants sont tous dans la même société* », « *un peu opaque* ». Ce qui a d'ailleurs conduit Bordeaux Métropole à se « *doter d'une expertise ferroviaire interne* ». « *Il faut que la SNCF comprenne que sa parole n'est pas les tables de la loi. Les projets de Serm, que ce soit à Strasbourg ou Bordeaux, viennent du bas, du local, et ne rejoignent pas nécessairement la vision de la SNCF, avec ses contraintes techniques et sociales. Diamétraliser n'est pas nécessairement dans la culture locale du cheminot* », argue-t-il. « *On a vu ce que la Société des grands projets a fait, et l'avoir à nos côtés, avec la SNCF, nous aidera énormément. Il n'en reste pas moins que j'attends que l'État s'engage encore plus à nous aider, à nous accompagner, nous, collectivités* », lance pour sa part Louis Nègre. Un accompagnement –notamment financier – qui tarde à se dessiner.

UN TIEN VAUT MIEUX QUE DEUX TU L'AURAS

Pour le PDF de SNCF Réseau, « *l'enjeu de la visibilité* » est pourtant déterminant « *pour réussir la montée en charge des Serm, singulièrement auprès des industriels* ». « *Il vaut mieux 70 avec de la visibilité que 100 avec de l'incertitude* », prévient-t-il, en faisant sans doute allusion ici aux 100 milliards d'euros d'ici 2040 annoncés l'an passé par Élisabeth Borne dans le cadre d'une « *nouvelle donne ferroviaire* », mais qui peinent toujours à se concrétiser. ●

* *Jeune fille à qui le président de la République, « petit-fils de cheminot », dévoila sur YouTube son ambition de développer « un réseau de RER dans dix métropoles ».*



© Doum Hér et Agence CC-BY-SA-4.0



© Massimo Pires - Stock

LE GOUVERNEMENT MET LES GAZ sur les bornes de recharge

📍 *Publié le 27 octobre 2023, par Frédéric Fortin, MCM Presse pour Localtis*

Alors que l'électrification du parc de véhicules routiers s'intensifie, le gouvernement a présenté le 27 octobre 2023 un plan d'actions afin d'atteindre 400 000 points de recharge ouverts au public d'ici 2030. Il entend notamment faire en sorte que l'ensemble du territoire soit couvert par des schémas directeurs territoriaux de déploiement des infrastructures de recharge d'ici l'an prochain. Une mesure qui semble opportune à l'heure où certains, parmi lesquels Sylvain Laval, co-président de la commission transports de l'AMF, alertent sur le risque de fracture territoriale en la matière.

A lors que l'électrification du parc de véhicules routiers s'intensifie – un véhicule neuf sur cinq immatriculé en septembre était 100 % électrique –, le gouvernement a présenté le 27 octobre 2023 un plan en faveur du déploiement des bornes de recharge électriques, avec pour ambition

d'atteindre 400 000 points de recharge ouverts au public d'ici 2030 (contre environ 110 000 aujourd'hui), dont au moins 50 000 en recharge rapide. Un objectif qui s'inscrit notamment dans le cadre de la réglementation européenne, et plus particulièrement du règlement dit Afir récemment adopté.

INCITATIONS ET CONTRAINTES

Plusieurs mesures de soutien financier au déploiement de ces bornes ont été annoncées. Le programme Avenir, porté par l'association Avere-France et financé grâce au mécanisme des certificats d'économie d'énergie, sera ainsi doté de 200 millions d'euros supplémentaires sur la période 2024-2027. Son accès sera en outre élargi au résidentiel collectif, aux bornes en voirie pour les « recharges du quotidien » et à la recharge pour poids lourds. Le crédit d'impôt relatif à l'acquisition et l'installation de bornes de recharge à domicile sera, lui, porté de 300 à 500 euros. Et 10 millions d'euros seront mobilisés par le gouvernement et l'Ademe pour équiper les petites stations-service indépendantes (un appel à projets dédié sera ouvert à partir du 1^{er} janvier prochain). S'agissant des recharges en voirie,

le gouvernement rappelle en outre que le bouclier tarifaire mis en place l'an dernier pour limiter l'impact de la hausse des prix de l'énergie sera prolongé l'an prochain.

Le gouvernement prévoit par ailleurs de renforcer les règles de pré-équipement des bâtiments, résidentiels ou non, pour tenir compte des évolutions en cours de la directive performance énergétique des bâtiments. En outre, un arrêté précisant les taux minimums de places accessibles aux personnes à mobilité réduite parmi l'ensemble des points de recharge en voirie des collectivités devrait être publié dans les prochains jours.

PLANIFICATION

Le gouvernement entend également définir d'ici la fin de l'année un « schéma national des sites de raccordement haute puissance des stations de recharge », incluant notamment les aires des grands axes routiers ou les sites privés, en complément des exigences du règlement Afir.

Il veillera aussi à la poursuite du développement des schémas directeurs territoriaux de déploiement des infrastructures de recharge (Sdirve), prévus dans le cadre de la loi LOM, avec pour objectif de couvrir l'ensemble du territoire d'ici la fin de l'année prochaine. Pour y parvenir, il rappelle que des dispositifs de financement ont été mis en place par la Banque des Territoires. Le gouvernement entend en outre initier un travail de mise à disposition de données du foncier public disponible susceptible d'accueillir ces infrastructures de recharge. De même, il prévoit l'établissement, avec les acteurs concernés, d'un schéma du réseau de points de charge nécessaires aux professionnels du transport, tant de marchandises que de voyageurs, et ce, que ce soit au dépôt, à destination et en itinérance.

NÉCESSAIRE COORDINATION

Intervenant la veille sur ce sujet des bornes de recharge devant les membres de l'association Équilibre des énergies (EdEn), Sylvain Laval, maire de Saint-Martin-le-Vinoux, co-président de la commission transports de l'Association des maires de France (AMF) et président du syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise,

a précisément insisté sur l'importance de « *poser tous les enjeux de la mobilité électrique* » dans ces Sdirve (schémas directeurs territoriaux de déploiement des infrastructures de recharge). « *Il faut savoir quels sont et où sont les besoins. Il est impossible et déraisonnable de déployer des bornes de recharge partout* », explique-t-il, en ajoutant que ces bornes « *ne doivent pas être nécessairement sur l'espace public. On se gare le plus souvent sur des espaces privés : domicile, lieu de travail, espace commercial... Tout ne pourra pas reposer sur les collectivités* ». D'où la nécessité selon lui que ces dernières ne déterminent pas ce schéma « *dans leur coin* ». Il attire également l'attention sur le fait que « *l'on ne rechargera pas tous et toujours de la même manière* », distinguant la nécessité de « *privilégier les recharges lentes à domicile, sur les parkings relais...* » et « *les recharges à forte puissance sur les autoroutes, par exemple* ».

RISQUE DE FRACTURE TERRITORIALE

Si l'élu souligne que contrairement à ce que l'on pourrait penser, « *les zones rurales peu denses sont aujourd'hui plutôt mieux dotées que les villes* », notamment du fait de « *leur appartenance à des syndicats d'énergie locaux qui ont amorcé le mouvement en posant une borne sur la place du village* », il pronostique un rapide renversement de la situation. « *Ce n'était pas jusqu'ici la priorité des villes, mais vu leur force de frappe importante, elles vont rapidement résorber leur retard* », pronostique-t-il. S'il ne doute pas qu'avec la maturité du marché, les opérateurs ne manqueront pas d'équiper les centres urbains, il craint à l'inverse que les territoires ruraux ne soient abandonnés, alors qu'ils sont déjà les moins bien lotis en matière de mobilité. Et de relever, à propos des ZFE-m, que leur impact « *est plus fort à l'extérieur de la zone. Or le système est construit pour ceux qui habitent au sein de la zone, qui sont ceux qui bénéficient déjà de solutions alternatives beaucoup plus nombreuses que les autres. Faire sans la voiture, c'est facile en ville. Mais pas à 30km, où il n'y a pas d'autre réponse* ».

DES NORMES CONTREPRODUCTIVES

Pour autant, les obstacles ne manqueront pas non plus en ville. Sylvain Laval relève ainsi que si l'installation de points de recharge à domicile ne devait guère poser de difficulté dans le monde rural ou dans les zones pavillonnaires, il en irait autrement pour les immeubles collectifs, faute d'espace, qui constitue globalement le principal point bloquant. « *On veut tout faire : des pistes cyclables, élargir les trottoirs, déployer des bornes de recharge, rendre toutes les places accessibles aux personnes à mobilité réduite, alors que l'espace est contraint* », met en garde l'élu. Il déplore au passage « *la rigidité des normes françaises* », qui paradoxalement « *ralentissent un mouvement qu'elles entendent accélérer* », et la longueur des procédures – « *Il faut dix ans pour sortir une ligne de tramway* » –, qui oblitérent selon lui la crédibilité des élus.

LOGIQUE DU TOUT OU RIEN

Il conteste en outre la pertinence du « *tout électrique tout de suite* ». Il prend l'exemple des transports en commun, pour lesquels « *s'il est évident qu'il faut sortir du diesel, l'approche doit être différente car le sujet n'est pas suffisamment mature et l'électricité ne répond pas, pour l'instant, à l'ensemble des besoins* », plaidant ainsi pour que « *le gaz et le biogaz soient permis en transition* ». Or « *le discours est très faiblement audible au niveau européen, où l'on est adepte du tout ou rien* », déplore-t-il. Il prend aussi l'exemple de l'aide aux particuliers pour qu'ils délaissent leurs vieux véhicules polluants : « *Si vous êtes un foyer modeste, vous ne pouvez pas acheter un véhicule électrique neuf tout de suite. Aider à l'achat d'un véhicule thermique d'occasion, mais plus récent, est une bonne réponse* », estime-t-il. Soulignant la complexité des transformations à conduire, Brice Lalonde, président d'EdEn, opine, alertant à son tour sur « *le risque d'un retour en arrière* » induit par la tentation de la « *surenchère* » : « *Le mieux est l'ennemi du bien* », assure-t-il. ●

LOGISTIQUE : TRAVAUX EN COURS !

📍 Publié le 12 janvier 2024, par Frédéric Fortin, Epique communication pour Localtis

Fin décembre 2023, le quatrième comité interministériel de la logistique a permis de dresser un bilan de la première année de mise en œuvre de la stratégie nationale de la logistique, qui vise notamment le verdissement de la filière. Un chemin qui s’annonce d’autant plus long que la demande de transport de marchandises, hors transit, devrait progresser en France d’environ 12% d’ici 2050, selon la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).

Tenu le 22 décembre 2023, le quatrième comité interministériel de la logistique (Cilog) a permis de tirer un bilan de la première année de mise en œuvre de la stratégie nationale de la logistique présentée lors du Cilog de 2022, et de dessiner de nouvelles perspectives. Au cœur de tous les enjeux actuels – décarbonation des transports, désartificialisation des sols, désintermédiation et ré-intermédiation du commerce... –,

la logistique a beau être méprisée, elle n’en reste pas moins incontournable. Si besoin était, pandémie et guerre l’ont récemment mis en lumière.

DES CONFÉRENCES RÉGIONALES EN ORDRE DE MARCHÉ

Côté collectivités, 2023 aura notamment été marquée par l’organisation, dans

toutes les régions métropolitaines, d’une première (au moins) conférence régionale de la logistique (CRLOG), organisée par le préfet de région, en lien avec le président du conseil régional. L’instruction aux préfets portant sur l’organisation de ces conférences sera actualisée cette année afin de préciser les actions de suivi pouvant être mises en place – les territoires les plus avancés devant être incités à structurer leur démarche dans une feuille de route adaptée aux spécificités de chaque territoire. L’accent sera notamment mis sur les « travaux de caractérisation des besoins en foncier industriel et logistique au soutien de la politique de réindustrialisation », dans la droite ligne du rapport Mouchel-Blaisot remis en juillet 2023 au gouvernement. « La pénurie d’entrepôts est une réalité qui commence à toucher certaines régions françaises », alerte ainsi Anne-Marie Idrac, présidente de France Logistique.

HAUSSE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT DE 12 % D’ICI 2050

Nul doute que ces CRLOG ne manqueront pas de regarder de près l’étude conduite l’an passé par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) – et dévoilée lors du quatrième



Cilog – selon laquelle la demande de transport de marchandises (hors transit) pourrait augmenter en France d'environ 12% à l'horizon 2050, notamment portée par la réindustrialisation. Une étude que l'État prévoit d'ailleurs « *d'affiner et de territorialiser* » cette année, et qui viendra compléter les données de l'Observatoire national de la logistique mis en œuvre par l'université Gustave-Eiffel à la demande de l'État lors du deuxième Cilog, et qui devrait lui-même être enrichi en 2024.

TOUS LES MODES DE TRANSPORT À CONTRIBUTION

Alors que la stratégie nationale de la logistique vise tout particulièrement le verdissement de la filière, le gouvernement n'a pas manqué de relever les progrès réalisés en matière d'électrification des poids lourds – l'une des pistes, mais pas la seule, proposée par la filière dans sa proposition de feuille de route de décarbonation remise en mai dernier au gouvernement : 1 073 véhicules ont été financés grâce à l'appel à projets de l'Ademe « *Écosystème des véhicules lourds électriques* », « *à l'heure*

où seulement 661 poids lourds électriques sont en circulation », se félicite-t-il. Pour accélérer le mouvement, l'appel est reconduit en 2024, avec une enveloppe plus que doublée (130 millions d'euros, contre 60 millions l'an dernier).

La décarbonation des bateaux est également visée. Elle devrait d'ailleurs faire partie des quatre objectifs prioritaires – avec l'augmentation de la part modale, le développement du transport de voyageurs et de la logistique urbaine et le « *renforcement de la voie d'eau au service de l'industrie et de l'aménagement du territoire* » – de la « *stratégie nationale fluviale* » dont l'État entend se doter cette année. À noter également que le jour même du Cilog, a été signé un avenant au contrat d'objectif et de performance de Voies navigables de France « *pour accroître ses efforts* ».

Par ailleurs, à côté du développement de l'axe Méditerranée Rhône-Saône – une mission pour établir des propositions de renforcement de la gouvernance de cet axe afin de développer le transport massifié sur le Rhône devrait remettre ses propositions sous peu –, sera étudiée l'opportunité de structurer un nouvel axe de coordination

interportuaire et logistique Grand Est. Une mission de préfiguration a été confiée à la préfète de région.

Côté ferroviaire, 2024 devrait voir aboutir, d'une part, le schéma directeur national du transport combiné – qui vise à planifier les renforcements de niveau de performance des infrastructures dédiées à ce transport et les créations/extensions/modernisations de terminaux aux horizons 2023 et 2040 – et, d'autre part, la stratégie d'aménagement du réseau ferré national pour le transport de semi-remorques.

NOUVEL APPEL À PROJETS LOGISTIQUE 4.0

Lancé lors du deuxième Cilog, l'appel à projets Logistique 4.0 aura in fine désigné 30 lauréats – les 16 derniers l'ont été au cours de ce quatrième Cilog –, pour une aide totale de 68 millions d'euros. Après élaboration d'un nouveau cahier des charges à paraître au printemps, une nouvelle édition sera lancée cette année, avec une enveloppe d'environ 20 millions d'euros tirée du programme France 2030. ●

SOUTIEN À LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE : D'INTERLUD À INTERLUD+

Le début de 2024 a également vu la signature des conventions de nouveaux programmes de certificats d'économie d'énergie (CEE) en faveur de la logistique urbaine durable : Cyclocargologie, pour le déploiement des vélos cargos ; Marguerite, pour aider la logistique des artisans et commerçants dans 6 métropoles et InterLUD, devenu InterLUD+. Doté de 20 millions d'euros sur 4 ans, ce dernier va désormais accompagner 61 établissements de coopération intercommunale (20 nouveaux territoires), notamment pour élaborer des chartes de logistique urbaine durable – une vingtaine devraient être adoptées ou signées d'ici mars prochain.

« *Les leviers d'action des collectivités ne sont pas que réglementaires ; ils sont incitatifs* », insistent ses promoteurs, prenant appui sur une étude conduite par 4 chercheurs ayant examiné quelque 150 fiches actions et expérimentations lancées par 16 territoires accompagnés par InterLUD (parmi lesquelles aides au verdissement des flottes, établissement de critères pour l'attribution des marchés publics, etc). Des travaux qui soulignent par ailleurs l'importance de la place du référent logistique, du partage des bonnes pratiques ou encore de l'établissement d'indicateurs pour mesurer les progrès et pérenniser les actions.

Le nouveau programme prévoit, entre autres mesures, le déploiement des services numériques expérimentés dans le précédent : ZFE.green pour faciliter la recherche d'itinéraires pour les entreprises dans les zones à faibles émissions-mobilités (ZFE-m) et DeliveryPark pour la gestion physique et immatérielle des aires de livraison. Deux outils qui seront notamment déployés lors des Jeux Olympiques et Paralympiques, un « *défi majeur* » compte tenu des 185 km de voies réservées, des multiples périmètres de sécurité instaurés et du doublement attendu des flux logistiques (entre 1,7 et 2,2 fois plus selon les études).

Le programme a enfin revu sa gouvernance, en incluant ses partenaires – collectivités d'un côté, fédérations et associations professionnelles de l'autre – dans des comités techniques de liaison en logistique urbaine durable. Consultés 4 fois par an, ces derniers auront pour mission de faciliter le déploiement du programme auprès de ses utilisateurs. ●

AVIS DE L'expert

QUELS ENJEUX FACE À LA PRÉCARITÉ-MOBILITÉ en zones périurbaines ?

par **Julien Beltoise**, Responsable Mobilités (FNH) et
Thomas Uthayakumar, Directeur des Programmes et du Plaidoyer (FNH)

COMPRENDRE LA PRÉCARITÉ-MOBILITÉ

La précarité-mobilité est un indicateur issu des travaux d'Audrey Berry publiés en 2016 dans un article intitulé « *Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transports* ^[1] ». Six facteurs ^[2] sont croisés, permettant d'identifier trois situations distinctes et complémentaires : la précarité carburant, la vulnérabilité mobilité et la dépendance à la voiture. Être concerné par l'une de ces dimensions mène à la précarité en matière de mobilité. Outre ces situations, nous avons également considéré comme précaires les personnes qui déclarent ne disposer d'aucun équipement de mobilité.

ZONES PÉRIURBAINES PEU DENSES ET INTERMÉDIAIRES : DES HABITANTS PARTICULIÈREMENT DÉPENDANTS À LA VOITURE.

Sur 13,3 millions de personnes en situation de précarité-mobilité en France, près de

8 millions vivent dans les territoires périurbains. 5,3 millions d'entre eux habitent plus particulièrement dans les zones de densité intermédiaire ou faible, très dépendantes à la voiture individuelle. Ils sont ainsi 21 % à y subir une situation de précarité-mobilité, contre 18 % au niveau national. Fortement motorisés, les habitants des zones peu denses et intermédiaires disposent quasiment tous d'une voiture (90 %) et près d'un habitant sur deux (48 %) possède deux voitures ou plus, contre respectivement 76 % et 35 % au niveau national. Les ménages privilégiés ainsi la voiture aux transports collectifs : seulement 6 % des répondants disent utiliser les transports collectifs urbains de manière quotidienne. Raison principale invoquée : l'absence d'alternatives à proximité ! En effet une personne sur quatre habitants estime n'avoir accès à aucun service de mobilité.

Cette dépendance à la voiture touche surtout les plus fragiles, avec seulement 32 % des ouvriers qui déclarent avoir le choix entre différents modes de transport, contre 46 % des cadres. Les habitants des zones périurbaines peu denses ont également les dépenses les plus importantes en carburant : 22 % des sondés disent consacrer plus de 150 euros de dépenses de carburant par mois (ils sont 16 % au niveau national).

ZONES PÉRIURBAINES DENSES : DES HABITANTS ATTACHÉS À LEUR VOITURE MALGRÉ LES ALTERNATIVES À DISPOSITION

80 % des habitants des zones denses déclarent avoir au moins un transport collectif urbain à proximité. C'est bien plus qu'au niveau national où les sondés ne sont que 56 % à déclarer y avoir accès. Malgré cela, seuls 36 % des son-

dés habitants dans cette zone déclarent recourir aux transports collectifs comme mode principal. Plus de 59 % disent même utiliser la voiture tous les jours. Les nombreuses alternatives disponibles (bus, métros, tram, train, vélos, scooters ou trottinettes en libre-service, aires de covoiturage, autopartage...) ne suffisent pas à convaincre les habitants de laisser leur voiture au garage.

UNE PRÉCARITÉ QUI ENTRAÎNE DES RENONCEMENTS QUEL QUE SOIT LE TERRITOIRE

L'inadéquation de l'offre aux besoins, le coût des alternatives ou les freins comportementaux au changement sont aussi la source de renoncements à un emploi, un rendez-vous médical ou une visite d'un proche. Ces renoncements sont principalement le fait des catégories les plus vulnérables économiquement (demandeurs d'emploi, CSP-, etc.). Un exemple : 34 % des demandeurs d'emploi du périurbain dense et 26 % des demandeurs d'emplois du périurbain de densité faible ont renoncé au moins une fois à un emploi au cours des 5 dernières années.

QUELLES SOLUTIONS FACE À LA PRÉCARITÉ-MOBILITÉ DANS CES ZONES ?

Les chiffres de ce baromètre démontrent clairement l'urgence à densifier une offre de transports suffisante pour donner à chacun, quel que soit son lieu de vie, le choix d'une mobilité plus durable. Des solutions décarbonées de court terme et accessibles financièrement, doivent être mises en place pour accompagner les habitants vers le report modal. Ces politiques publiques des transports doivent aussi s'adresser aux plus démunis, et aux territoires les moins pourvus de solutions de mobilités afin de favoriser l'accessibilité et l'inclusion. Insuffisantes socialement, les politiques publiques ont également été défailtantes pour

Près de 8 millions de personnes sont en situation de précarité-mobilité dans les zones périurbaines. En mars 2022, la deuxième édition du Baromètre national des mobilités de la Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH) révélait que 13,3 millions de personnes étaient en situation de précarité-mobilité en France. Mais qu'en est-il plus précisément des territoires en périphérie des villes centres, réputés pour être particulièrement dépendants à la voiture individuelle et souvent considérés comme des « oubliés des politiques de transports publics » ? Pour mieux comprendre la situation au sein de ces territoires, la FNH publie les résultats de son focus sur les zones périurbaines (PU).



Julien Beltoise



Thomas Uthayakumar

engendrer une baisse des émissions de gaz à effet de serre (EGES) dans le secteur des transports. Depuis 1990, les EGES des transports ont même augmenté de 9 % et représentent près du tiers (30 %) des émissions de la France en 2021 ^[3], l'amélioration de la performance environnementale des véhicules n'ayant pas permis de compenser l'augmentation de la circulation.

Pour aller plus loin et interroger les solutions à notre portée, la FNH a mené une série d'entretiens qualitatifs. Réalisés auprès de chercheurs, de scientifiques, d'élus territoriaux, et d'acteurs privés, ces échanges ont permis de mettre en lumière les initiatives et expérimentations à court terme. Ces solutions (déploiement d'un « système vélo », mise en place de lignes de covoiturage et de transports à la demande, développement des véhicules intermédiaires et politiques d'aménagement des territoires) visent à réduire les émissions carbone, tout en garantissant l'accessibilité financière à l'ensemble des ménages et la viabilité économique du modèle. Ces initiatives s'adressent tout particulièrement aux territoires périphériques les moins denses et les plus soumis à la dépendance à la voiture.

CONCLUSION : POUR UNE TRANSITION JUSTE, L'URGENCE DE DONNER LE CHOIX

Sur 13,3 millions de personnes en situation de précarité-mobilité en France, près de 8 millions vivent dans les territoires périurbains. Dans le périurbain peu dense, ils sont 21% à y subir une situation de précarité-mobilité, contre 18 % au niveau national. Ces chiffres démontrent clairement l'urgence à densifier une offre de transports suffisante pour donner à chacun, quel que soit son lieu de vie, le choix d'une mobilité plus durable. Avec 12 % des sondés en situation de précarité-mobilité, le périurbain dense présente une situation différente. Les alternatives à la voiture individuelle existent, mais sont encore insuffisamment utilisées. Un constat qui illustre la difficulté à changer des habitudes fortement ancrées ^[4]. La déconstruction des représentations associées à chacun des modes de mobilité est un prérequis pour

élaborer un nouveau récit et éclairer le débat citoyen. Ce changement culturel passera notamment par une sensibilisation du grand public sur le coût réel de l'autosolisme et à plus de pédagogie pour lever les divers freins psychologiques, économiques ou liés à la praticité (destinations, fréquences, horaires) des transports collectifs.

Le Baromètre en fait la démonstration : des solutions décarbonées de court terme et accessibles financièrement sont nécessaires pour accompagner les habitants vers le report modal. Infrastructures vélo, lignes de covoiturage, développement des véhicules intermédiaires ou expérimentations d'innovations... Dresser une cartographie exhaustive de ces initiatives existantes permettrait d'identifier les solutions les plus pertinentes et économiquement viables à déployer sur le court terme. À plus long terme, des investissements sur les infrastructures lourdes et des évolutions législatives permettant une meilleure allocation des moyens doivent également être planifiés afin de multiplier le nombre de déplacements en transports en commun, de lancer un plan de relance ferroviaire pour son entretien et sa modernisation, ou encore de doubler le réseau cyclable national. Nous n'atteindrons ces objectifs que si l'État et les collectivités territoriales en font leur priorité. ●

^[1] Audrey Berry, Céline Guivarch, Yves Jouffe, Nicolas Coulombel, « Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport », *Revue de l'Énergie*, 2015

^[2] Facteurs retenus : Bas revenus, restriction de l'usage de la voiture, dépenses élevées en carburant, distances parcourues élevées, absence d'alternatives à la voiture, véhicule à faible rendement.

^[3] Citepa (2022), *Gaz à effet de serre et polluants atmosphériques – Bilan des émissions en France de 1990 à 2021*

^[4] Anaïs Rocci, *De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*, 2007

● La Caisse des Dépôts soutient les activités de la Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH). Reconnue d'utilité publique, la FNH œuvre depuis 1990 pour des solutions écologiques et solidaires en élaborant des propositions de politiques publiques qui placent les enjeux écologiques au cœur de la société.

VOIR LA TOTALITÉ DE L'AVIS DE L'expert SUR LE BLOG CAISSE DES DÉPÔTS WWW.CAISSEDESDEPOTS.FR/BLOG

LES AUTEURS

Julien BELTOISE, Responsable Mobilités (FNH)
Diplômé de Sciences-Po Bordeaux et convaincu de la place centrale de la mobilité dans la transition écologique, Julien a été en charge des mobilités et transports au sein d'un cabinet de collectivité territoriale avant de rejoindre la FNH. Il défend désormais la mise en place de politiques publiques visant la décarbonation du secteur de l'automobile tout en préservant les emplois et l'accès pour tous à des alternatives à la voiture individuelle.

Thomas UTHAYAKUMAR, Directeur des Programmes et du Plaidoyer (FNH)
Spécialiste des enjeux de durabilité des systèmes alimentaires, il a notamment travaillé sur les perspectives agricoles, la lutte contre la déforestation importée et les performances économiques et sociales de l'agroécologie. En rejoignant la FNH, Thomas a intégré les enjeux de mobilité durable et de préservation de la biodiversité dans ses travaux. Il coordonne également la stratégie de plaidoyer de la Fondation. Son expertise s'est forgée dans les milieux de la recherche, des institutions internationales, du secteur industriel et des ONG.

MOBILITÉS EN RÉGIONS : les transports collectifs à la peine, faute d'offre suffisante

📍 Publié le 2 octobre 2023, par Frédéric Fortin, MCM Presse pour Localtis

L'édition 2023 de l'enquête Ipsos/Transdev observe que les transports en commun ne parviennent pas à prendre le pas sur une voiture jugée toujours incontournable, mais dont la popularité commence néanmoins à s'effriter. Principale raison avancée, une offre jugée défailante, tant en quantité qu'en qualité, qu'il apparaît d'autant plus nécessaire de redynamiser avec la mise en place des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Pour l'heure, ces dernières divisent la France en deux. Mais même leurs partisans y trouvent à redire.

En matière de transports collectifs, le défaut d'offre expliquerait le fait que le voyageur du quotidien ne parvienne pas à monter dans le train de ces derniers. Non sans argument, l'air a été entonné tout au long du congrès de Régions de France, qui s'est tenu en septembre 2023 à Saint-Malo. Et ce, quelle que soit la couleur politique du président de région. Et c'est encore ce que démontre la deuxième édition (après 2019) de l'enquête* sur les mobilités en régions conduite par Ipsos pour Transdev, dévoilée par Mathieu Gallard, directeur d'études au sein de cet institut de sondage, lors du congrès malouin.

VOITURE TOUJOURS INCONTOURNABLE, MAIS INSATISFACTION GRANDISSANTE

Sans surprise, la voiture reste utilisée par une très grande majorité des sondés pour au moins un déplacement du quotidien (86 % contre 87 % en 2019). Un taux qui atteint même 97 % des 65 ans et plus qui vivent en milieu rural, et qui reste important – 67 % – même chez les moins de 35 ans vivant dans un centre urbain. Jugée rapide (90 %) et présentant globalement peu de contraintes (73 %), la voiture reste « incontournable » pour 86 % des sondés. Sa popularité

commence toutefois à s'effriter, mise à mal par la hausse des carburants, par les nuisances qu'elle suscite ou encore par le sentiment de dépendance éprouvé à son égard. 68 % des sondés souhaiteraient ainsi moins l'utiliser, ce qui est notable dans la mesure où 71 % indiquent dans le même temps que conduire constitue pour eux un plaisir. Certains passent à l'acte – au moins partiellement – puisque la part des personnes utilisant un vélo progresse (19 % contre 15 % en 2019, progression surtout chez les jeunes et... en milieu rural), ou ont davantage recours au covoiturage (8 % contre 5 % en 2019). En revanche, les utilisateurs des transports en commun reculent (27 % contre 31 % en 2019).

UNE OFFRE JUGÉE DÉFAILLANTE QUI MINE LES TRANSPORTS EN COMMUN...

Principale raison invoquée pour justifier ce repli, une offre défailante. Arrivent ainsi en tête des raisons justifiant ce non-recours l'absence de lignes permettant de rejoindre sa destination

(41%), des fréquences de passage trop faibles ou des horaires inadaptés (30 %), l'absence d'arrêts à proximité du domicile (27 %), la durée trop longue du trajet (25 %) ou encore le nombre trop important de changements à réaliser (18 %). Le coût n'arrive qu'en sixième position, à égalité avec les problèmes d'insécurité (14 % chacun). Et parmi les autres raisons avancées, celles liées à l'offre restent nombreuses, comme le manque de fiabilité du service (11 %) ou son manque de confort (7 %).

Si ces raisons sont logiquement beaucoup plus mises en avant dans les zones périurbaines et rurales (où l'absence de lignes et d'arrêts ainsi que les fréquences de passage trop faibles constituent le trio de tête), elles restent également prépondérantes dans les centres urbains et les petites couronnes (la durée trop longue de trajet arrivant ici en tête, devant l'absence de ligne et des fréquences de passage insuffisantes).

... ET QU'IL FAUT REDYNAMISER EN PRIORITÉ

Pour modifier leurs comportements, les sondés attendent logiquement une

“ La voiture reste « incontournable » pour 86% des sondés. Mais sa popularité commence à s'effriter : 68% souhaiteraient moins l'utiliser. ”



redynamisation de l'offre de transport en commun : des bus et des trains près de chez eux, avec des fréquences de passage plus élevées (72 % contre 67 % en 2019), un meilleur respect des horaires (71 % contre 64 % en 2019), mais aussi la mise en place d'un titre de transport unique national (71 % contre 67 % en 2019). Arrivent ensuite la modernisation des lignes (63 %), des aides publiques à l'achat de véhicules hybrides et électriques (62 % et 53 % pour les vélos), un renforcement de la sécurité (62 %), puis la mise en place de parking-relais (59 %), de services digitaux d'information (58 %), de pistes cyclables dédiées (57 %), de voies réservées aux cars, bus et covoiturages (53 %) et des bornes de recharges électriques sur le réseau routier (52 %, en très forte progression depuis 2019). La mise en place de services d'autopartage (40 %) et de covoiturage (43 %) séduisent moins, ce qui surprend puisque 54 % des sondés souhaitent dans le même temps la mise en place de nouveaux modes de mobilité (covoiturage, autopartage, transport à la demande...) à proximité de chez eux.

Une grande majorité des sondés (78 %) jugent en particulier que l'ouverture à la concurrence des trains régionaux est

Les sondés reconnaissent plusieurs avantages aux transports en commun : faible empreinte carbone, possibilité de faire autre chose, moindre fatigue, moindre coût, faible risque d'accidents...

une « bonne chose », non sans logique puisque l'expérience a montré qu'elle fait « grossir le gâteau ferroviaire ». Un pas que certains présidents de régions, pourtant convaincus de la nécessité d'un « choc d'offre », tardent néanmoins à franchir, en dépit des recommandations de l'Autorité de régulation des transports-ART.

LES ZFE DIVISENT LA FRANCE EN DEUX

Parmi les principaux avantages de l'utilisation des transports en commun perçus par

les sondés, c'est leur faible empreinte carbone qui arrive en tête (34 %), devant « la possibilité de faire autre chose » (31 %), la moindre fatigue (29 %), le coût (28 %) ou le faible risque d'accidents (19 %). Ceci explique sans doute que les zones à faibles émissions – mobilité (ZFE-m), dont l'existence est connue par 82 % des sondés, sont perçues favorablement par 43 % des personnes interrogées (49 % en centre-urbain, 36 % en milieu rural). Reste que le même pourcentage (43%) y est « plutôt » ou « tout à fait » opposé. Même chez leurs partisans, les ZFE-m ne semblent pas constituer une panacée, puisque 88 % des sondés jugent que « ce type de mesure fait peser des contraintes trop lourdes sur les automobilistes, notamment ceux aux revenus modestes qui ne peuvent pas changer de véhicule ». Ils sont également 81 % à considérer que la mise en place de ces zones « ne peut être efficace et juste socialement que si elle s'accompagne d'une augmentation des moyens de transports alternatifs à la voiture dans les agglomérations et entre les agglomérations et leurs périphéries ». ●

* Sondage réalisé par internet du 31 mai au 8 juin 2023 auprès de 11.033 Français âgés de 18 ans et plus. Transdev présentera prochainement des déclinaisons régionales de cette enquête.

En France, la voiture reste le premier moyen de transport (63 %), loin devant les transports en commun (10 %). La situation est toutefois très variable selon les territoires. En fonction de la densité de la population, de ses besoins, de la géographie ou encore de l'attractivité du territoire, les problématiques « mobilités » sont en effet très différentes. Les solutions à apporter le sont également.





© Florian Pélissier CC BY-SA 4.0

STATIONS DE MONTAGNE : les maires veulent plus de trains

L'Association nationale des maires des stations de montagne (ANMSM) a alerté en décembre 2023 sur les problèmes de desserte des stations par le train. « *Alors que les tendances de réservation pour le début de saison affichent une hausse de 2 % par rapport à la saison dernière (de Noël aux vacances d'hiver), les vacanciers peinent à trouver des places disponibles dans les trains pour rejoindre les stations de montagne* », regrettent-ils. Une situation d'autant plus difficile que la SNCF annonce ne plus pouvoir ajouter de départs supplémentaires pour répondre à la forte demande sur la période.

📍 *Publié le 14 décembre 2023, par Anne Lenormand, Localitis*

Pour les élus, cette « *pénurie de trains* » pénalise les stations de montagne dans leur adaptation au changement climatique, 60% de l'empreinte carbone d'un séjour en station provenant du transport des vacanciers. « *La réduction de l'empreinte carbone des stations ne pourra se faire sans une offre de transport adaptée* », soulignent-ils. Selon Jean-Luc Boch, président de l'ANMSM, les réservations actuelles « *reflètent la volonté des Français de privilégier un mode de transport plus écologique pour se rendre*

sur leur lieu de vacances. Mais pour cela, nous devons leur donner la possibilité de choisir le train, quelle que soit la période, ou la destination et quel que soit le mode. Le retour du train de nuit est en cela une bonne nouvelle. Mais il faut aller beaucoup plus loin ! Pour lutter contre le changement climatique et permettre aux stations de montagne d'opérer leur adaptation, il est plus que jamais nécessaire de développer l'offre ferroviaire », estime-t-il. « *Tous les acteurs, dont la SNCF, doivent être au rendez-vous.* »

Alors qu'une enquête réalisée par l'ANMSM montre que 51 % des Français seraient prêts à changer leurs habitudes de mobilité si l'offre de train était meilleure et que le train apparaît comme « *une réponse incontournable aux enjeux de transition écologique et a pleinement son rôle à jouer dans le devenir des stations de montagne* », soulignent les élus, l'association dit travailler aux côtés de la SNCF pour « *développer l'offre de trains et répondre aux besoins des vacanciers, en hiver comme en été, du premier au dernier kilomètre pour se rendre en station* ». ●

TRANSPORTS SCOLAIRES ET INTERURBAINS : la région Auvergne-Rhône-Alpes commande 50 cars à hydrogène rétrofités

📍 Publié le 19 février 2024, par Anne Lenormand, Localtis

La région Auvergne-Rhône-Alpes, qui affiche l'ambition d'être le « *premier territoire à hydrogène de France* », a passé commande à l'horizon 2026 de 50 cars à hydrogène rétrofités destinés au transport interurbain et scolaire, « *une première en Europe* », a-t-elle annoncé dans un communiqué ce 16 février.



© Nicolas Baumeier/Foto

Le contrat conclu avec le groupe GCK porte dans un premier temps sur 16 cars rétrofités pour un montant de 8,5 millions d'euros, « *livrés dès cette année* », explique la région. Ils desserviront les lignes Saint-Jean-de-Bourney-Vénissieux, Saint-Marcelin-Grenoble, Valsérhône-Annecy et Annonay-Lyon. La commande de 50 cars rétrofités hydrogène pour 2026 « *représente un investissement régional de 25 millions d'euros, sur les 135 millions d'euros consacrés aux mobilités hydrogène par la région à l'horizon 2026* ».

« *Nous avons en région une production annuelle de 3 700 tonnes d'hy-*

drogène permettant d'éviter le rejet de 43 000 tonnes de CO₂. Cette première commande, c'est la promesse de 400 emplois directs et indirects d'ici 2026. Ces cars vont permettre d'économiser l'équivalent de 3 000 allers-retours Paris/New-York », a déclaré le président LR de la région, Laurent Wauquiez, cité dans le communiqué.

De son côté, le groupe GCK précise que « *ces autocars seront transformés dans les ateliers de GCK Mobility à Cournon* » (Puy-de-Dôme). Le rétrofitage « *consiste à remplacer la motorisation thermique existante des autocars Iveco Crossway par une pile à combustible hydrogène alimentant un moteur électrique* », selon

un communiqué du groupe.

« *Avec plus de 11 % de cars alternatifs au diesel (essentiellement biogaz) décidés entre 2020 et 2022, soit plus de 550 cars sur les presque 5 000 en circulation, Auvergne-Rhône-Alpes reste la première région en France pour le nombre d'autocars alternatifs au gasoil déployés, devant Île-de-France* », souligne le conseil régional. « *La région veut coordonner le déploiement à l'horizon 2026 d'un écosystème régional Hydrogène* », avec notamment près de 20 stations H² décarbonées, dont 4 déjà en service dans le cadre du projet Zero Emission Valley, 110 véhicules lourds, dont 3 trains, 14 bus de 18 mètres et un bus de 12 m, et 500 utilitaires. ●

LA MÉTROPOLE D'AIX-MARSEILLE REPORTE l'extension de la zone à faibles émissions

📍 Publié le 7 février 2024, par AFP

L'extension prévue au 1^{er} janvier 2025 de la zone à faibles émissions (ZFE) aux véhicules Crit'Air 3 dans le centre de Marseille est reportée « *sine die* », a annoncé Martine Vassal, la présidente divers droite de la métropole Aix-Marseille-Provence dans un entretien à La Tribune ce dimanche 3 février. « *Il faut du temps, il faut être plus tolérant* », a justifié l'élue.

Une ZFE a été mise en place dans le centre de la cité phocéenne en 2022, excluant d'abord les véhicules les plus polluants (Crit'Air 5) puis les Crit'Air 4. « *Tout le monde n'a pas la possibilité de s'équiper en véhicule électrique dans un délai aussi court* », ajoute Martine Vassal rappelant que sa collectivité vient d'annoncer la mise en place d'une aide de 5 000 euros pour l'achat d'un véhicule

électrique pour les habitants et commerçants, sous condition de ressources. L'élue, opposante au maire divers gauche de Marseille, Benoît Payan, se dit par ailleurs « *absolument contre* » la surtaxation du stationnement des SUV, idée validée à Lyon et plus récemment à Paris, au terme d'une votation.

Une ZFE a été mise en place dans le centre de la cité phocéenne en 2022, excluant les véhicules Crit'Air 5 et les Crit'Air 4.

Marseille est la grande ville la plus pauvre de France et elle tente de rattraper les retards historiques de son réseau de transports en commun via le plan Marseille en grand lancé par Emmanuel Macron. En décembre dernier, une étude soulignait que les ménages les plus modestes seraient très affectés par l'extension de la ZFE aux véhicules Crit'Air 3 (à essence de 1997 à 2005, diesel de 2006 à 2010).

À ce jour, onze métropoles ont commencé à déployer des ZFE, chacune avec son propre calendrier. Une généralisation en France de ces zones dont la création résulte de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 est prévue d'ici à 2025 dans les 43 agglomérations de plus de 150.000 habitants. ●



3 questions à...

Marine Bonnard

experte territoriale mobilités et transition énergétique

“ Le choix du mode de transport dépend fortement de là où nous habitons ! ”

Le secteur des transports est le principal émetteur de GES en France (124 Mt eqCO₂ en 1990, 129 Mt eqCO₂ en 2022), notamment le transport routier, qui représente 94 % des émissions. Les mobilités sont au carrefour des enjeux de transformation écologique, de cohésion sociale et territoriale, entre fort potentiel de décarbonation, accompagnement aux changements de comportements des usagers et désenclavement des territoires. Si la prise en compte du sujet Mobilité est souvent complexe suivant les compétences des collectivités, Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), communes et intercommunalités, la dimension territoriale est essentielle à intégrer.

1

Quelles sont les grandes typologies de territoires et comment sont-ils définis ?

Marine Bonnard | Il existe plusieurs typologies de territoires proposées à la fois par l’Insee et France Stratégie, suivant des approches légèrement différentes, mais qui concourent à distinguer les territoires ruraux des territoires périurbains de ville moyenne ou élargie en fonction de la densité de population.

De notre point de vue, outre la question de dynamique territoriale évidente, il est important de considérer la géographie ou l’économie propre à certains territoires, comme la montagne ou l’outre-mer, et les territoires à forte activité touristique qui ont des besoins très spécifiques. ●

2

Quels sont donc les différentes catégories de territoires et leurs enjeux propres ?

Marine Bonnard | Selon les enquêtes mobilités de l’Insee réalisées tous les dix ans, en 2019, chaque jour, les Français passaient 1h02 à se déplacer du lundi au vendredi, soit 6 minutes de plus en 10 ans. Cela représente en moyenne 3 déplacements par Français par jour, dans un rayon de 80 km autour de leur domicile. La voiture reste le principal moyen de transport utilisé (63 %), devant la marche à pied (24 %), les transports en commun (10 %) et le vélo (3 %).

Mais évidemment, le choix du mode de transport dépend fortement de là où nous habitons !

Nous identifions 5 catégories distinctes de territoires en matière de mobilités :

1 • LES MÉTROPOLIS AVEC UN ENJEU DE PÉRIURBANISATION

La dynamique et l'attractivité des métropoles valorisent particulièrement les centres-villes et les zones péri-centrales. Le processus de gentrification renforce le phénomène parallèle de périurbanisation. Un des principaux enjeux de développement d'une offre de mobilité durable est la lutte contre la périurbanisation ainsi que le développement des mobilités actives. En effet le développement des transports en commun denses dans les centres peine à se développer dans le périurbain. Dans les zones périurbaines, la faiblesse de la densité ne permet pas de massifier les réseaux de transport. Et aujourd'hui la moitié des habitants parcourt plus de 12,7 km pour aller travailler contre 8,4 en moyenne en France. L'organisation de rabattements vers les principales lignes de transports en commun peut ainsi constituer un levier essentiel pour la décarbonation des mobilités.

2 • LES VILLES MOYENNES ET DE FAIBLES DENSITÉS : LA MOBILITÉ AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ

La taille comme l'attractivité varient beaucoup suivant les situations mais on peut considérer que les villes moyennes se situent autour de 30 000 habitants (exemples : Béziers, Cholet, Romans-sur-Isère, Le Puy-en-Velay, Charleville-Mézières, etc.). La densité y est globalement faible (58 hab./km²), la population vieillissante et le solde naturel négatif. Ces territoires sont parfois considérés comme « aut centrés » car ayant moins d'échanges avec leur région. Dans ces territoires, les déplacements s'y effectuent toujours encore en grande majorité (au 3/4) en voiture individuelle, et des actions concrètes y sont prises depuis une dizaine d'années afin de redynamiser les centres-villes parfois « vidés » par des zones d'activité périphériques (exemples : Compiègne, Montélimar...), notamment dans le cadre du programme Action Cœur de Ville. L'accès des centres-villes par les mobilités actives y est également en cours de développement, avec un enjeu du développement de l'intermodalité pour faciliter les usages multiples et combiner les modes de transport rapides et « doux » adaptés en centre-ville.



© DR

3 • LES ZONES RURALES ET MONTAGNEUSES : LE DÉFI GÉOGRAPHIQUE

La taille moyenne de ces EPCI est très réduite (12 à 15 000 habitants en moyenne) et leur densité est faible, voire très faible (>40 hab./km²). Ces communautés de communes ont tendance à perdre des habitants du fait d'un solde naturel négatif (- 0,6 % en moyenne) dans un contexte de vieillissement de la population. Les résidences secondaires y sont fréquentes. L'héliotropisme constitue par ailleurs la principale source d'augmentation de la population en particulier dans les régions sud et ouest du pays. Un des principaux enjeux de mobilité pour ces territoires de montagne est l'adaptation aux réalités topographiques des reliefs qui rendent difficilement utilisables les alternatives aux véhicules individuels. Il s'agit également d'articuler les modes avec l'intégration de l'offre de covoiturage à l'offre de transports de la collectivité. Dans les territoires peu denses et ruraux, les acteurs associatifs aux côtés des collectivités jouent un rôle majeur avec le déploiement de solutions de mobilités inclusives et solidaires, dont le Transport d'utilité sociale (TUS).



suite en page 38 >



4 • LES TERRITOIRES TOURISTIQUES / COMMERCIAUX : GÉRER LE PIC DE SAISONNALITÉ

Ces EPCI peuvent être urbains ou ruraux, ils présentent néanmoins une particularité importante quant à leurs activités économiques qui engendrent des flux majeurs de manière souvent saisonnière. Pour certains, la multiplication par 10 en moyenne de leur population engendre des besoins spécifiques en termes de mobilité ou d'infrastructures. L'enjeu prioritaire concerne le développement de mobilités alternatives de courtes distances adaptées aux saisonnalités touristiques telles que des locations saisonnières de vélos électriques. Le développement de l'intermodalité avec le train et les offres packagées « mobilité + loisirs » est également un levier d'action important pour ces territoires.

5 • OUTRE-MER : MASSIFIER LES TRANSPORTS AUTOUR DES GRANDES VILLES

Les EPCI d'Outre-Mer sont à différencier du reste du territoire par les nombreuses spécificités dont ils font l'objet, avec des spécificités pour chacun. La Guadeloupe et la Martinique perdent ainsi des habitants au contraire de la Guyane et de Mayotte dont la croissance de la population est rapide (+ 2,4 % en Guyane et + 3,8 % par an à Mayotte en 2019) sous le double effet du taux de fécondité élevé et de l'immigration.

Les territoires d'outre-mer se structurent en général autour d'une agglomération principale (Fort-de-France, Saint-Denis, Nouméa) qui concentre jusqu'au 2/3 de la population. Ils connaissent en général les mêmes problématiques que dans l'Hexagone, avec une artificialisation des sols parfois rapide, une congestion routière (Réunion, Guadeloupe...). Leur principal enjeu en matière de mobilité repose sur la construction d'offres de transport en commun comparables à celles présentes dans l'Hexagone. Ont ainsi émergé différents projets de mobilité comme la mise en service du premier réseau de transport collectif urbain dans l'agglomération Dombéni-Mamoudzou à Mayotte (Caribus), le déploiement à venir du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à Cayenne (Guyane), et divers projets de Transport à la demande (TAD) ou de covoiturage (première application mobile en vue en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie). ●



Comment les collectivités peuvent-elles répondre aux enjeux de mobilité ?

Marine Bonnard | La compréhension des évolutions de la gouvernance de la mobilité et des compétences telles que réparties depuis la LOM (loi d'Orientation des Mobilités) de 2019 est un prérequis pour lancer tout projet de mobilité. Au 1^{er} janvier 2023, le territoire est couvert par 712 AOM locales, en plus des régions agissant comme AOM locales et AOM régionales (France Mobilités, 2023). Environ un quart du territoire national n'est pas couvert par une AOM locale : cela signifie concrètement, qu'en dehors des transports interurbains (cars, TER) mis en œuvre par la Région au titre de l'AOM régionale, la voiture individuelle y est le principal moyen de déplacement au quotidien.

Pour les collectivités, 3 types d'action permettent de développer des projets de mobilités durables : d'une part la planification, pour poser un diagnostic, identifier les enjeux de mobilité du territoire et les besoins réels des usagers, sans a priori tout en mobilisant les parties prenantes compétentes. Ensuite le financement bien sûr, en prenant appui sur l'ensemble des offres et subventions disponibles, et enfin en termes de réalisation car le montage d'un projet est une phase à part entière dans laquelle il est important d'être accompagné et outillé afin d'évaluer toutes les possibilités et de choisir en connaissance de cause. ●

L'AUTEUR

Marine BONNARD est experte territoriale Mobilités et transition énergétique, Grandes villes et métropoles à la Banque des Territoires.

Elle a rejoint la Caisse des Dépôts en 2023 pour appuyer la structuration de projets d'atténuation (mobilités, énergies, rénovation énergétique) et d'adaptation des territoires au changement climatique (grandes villes et métropoles) au sein du Service d'Ingénierie et d'Expertise Territoriale de la Banque des Territoires. Elle est diplômée de l'École urbaine de Sciences Po.

HYDROGÈNE : Dijon Métropole lance la conversion totale de ses bennes à ordures ménagères

📍 Publié le 15 décembre 2023, par Anne Lenormand avec AFP

Dijon Métropole a dévoilé le 14 décembre 2023 sa première benne à ordures ménagères fonctionnant à l'hydrogène « vert », autrement dit zéro émission. En 2024, 4 bennes de ce type entreront en service, ainsi que 16 bus.

Dijon Métropole, qui a lancé dès 2020 un projet d'hydrogène vert, a réceptionné en décembre 2023 sa première benne à ordures ménagères (BOM) à pile à combustible à hydrogène, lançant ainsi la conversion à cette énergie de l'ensemble de sa flotte de BOM et bus. « 99 % des véhicules lourds circulant en Europe sont équipés de moteurs thermiques mais cette métropole a fait le pari de l'hydrogène », a lancé François Rebsamen, président de la métropole et maire PS de Dijon, devant un camion poubelles rutilant tout juste livré.

En 2024, Dijon va mettre en service ses quatre premières BOM de 19 tonnes fonctionnant à l'hydrogène et l'ensemble des 42 BOM de la métropole de 165 000 habitants utiliseront cette énergie d'ici à 2030. Parallèlement, 16 bus à hydrogène doivent être livrés d'ici à fin 2024, avant le remplacement total, à plus long terme, de l'ensemble des 180 bus dijonnais. Dijon Métropole va ainsi se doter de l'une des plus importantes flottes françaises de véhicules lourds à hydrogène, qui seront alimentés en circuit court par une unité de production située au nord de la ville, qui sera mise en service début 2024.

ANTICIPER LES RÉGLEMENTATIONS À VENIR

En France, l'hydrogène est encore balbutiant pour ce type de véhicules. La première BOM à hydrogène a été testée au Mans dès septembre 2021. Mais aucune flotte n'a encore été mise en service, en raison de nombreux déboires. Les projets sont cependant nombreux.

D'après les données compilées par l'association France Hydrogène, réunissant plus de 450 membres de la filière, plus de 140 BOM à hydrogène pourraient être déployées « d'ici quelques années », ce qui reste peu par rapport aux 12 000 BOM en service dans le pays. Mais avec la révision du règlement européen régissant les normes d'émissions de CO₂ pour les véhicules neufs vendus à partir de 2030, les projets vont devoir accélérer. Les émissions carbone devront ainsi être réduites d'au moins 45 % par rapport à 2019 puis abaissées de 65 % en 2035 et de 90 % à partir de 2040. Les eurodéputés se sont en outre prononcés en faveur de l'immatriculation de nouveaux bus urbains zéro émission à partir de 2030. Avec la conversion de son parc de véhicules lourds à l'hydrogène, Dijon Métropole entend donc anticiper les réglementations à venir et atteindre d'ici 2030 son objectif de réduire de 40 % ses émissions de gaz à effet de serre et de 30 % de la consommation d'énergies fossiles.

UN COÛT DE 825 000 EUROS PAR VÉHICULE

Pour la première commande de 4 BOM, la métropole a lancé une procédure dite négociée « compte tenu du caractère innovant de ces véhicules », explique-t-elle dans un communiqué. Ces bennes seront fournies par E-trucks Europe, une entreprise implantée en Belgique qui propose une solution de « retrofit neuf », c'est-à-dire la transformation de la motorisation d'un châssis neuf classique fonctionnant au diesel pour en faire un véhicule à combustible hydrogène.

Deux bennes ont déjà été livrées et sont en phase de test. L'acquisition des 4 premières bennes représente un investissement de 3,3 millions d'euros, soit 825 000 euros par véhicule, incluant un contrat de maintenance de 5 ans. La métropole passera commande de 4 nouvelles bennes en 2024. L'Ademe va subventionner les 8 premières BOM ainsi que la mise aux normes des ateliers à hauteur de 1,5 million d'euros.

L'hydrogène a certes « un coût », a reconnu François Rebsamen. Une BOM à hydrogène vaut trois fois plus que l'équivalent thermique mais cela permettra d'éviter l'émission de 4 200 tonnes de gaz carbonique par an, soit l'équivalent de 58 millions de kilomètres en voiture. L'hydrogène permet de plus une « plus grande autonomie » que l'électrique, dont les BOM coûtent environ un tiers de moins que celles à hydrogène. Mais le temps de recharge des batteries nécessiterait « une augmentation du nombre des tournées, donc des bennes, et l'embauche de personnel supplémentaire », selon Jean-Patrick Masson, vice-président de la métropole. ●





INGÉNIERIE ET EXPERTISE TERRITORIALE

Nos experts du développement territorial aident les collectivités à prendre les bonnes décisions pour faire émerger leurs projets et augmenter leur capacité à impacter durablement le territoire. Ils ont rassemblé au fil des années une base d'information unique sur le développement territorial pour vous inspirer et partager avec vous les bonnes pratiques locales.

Pour en savoir plus, voir banquedesterritoires.fr/liste-des-experiences-territoires

Depuis août 2022, l'agglomération Foix-Varilhes propose un service de transport régulier et à la demande : l'agglomération-bus, pour desservir les 42 communes du territoire. Objectif : proposer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle pour les trajets du quotidien.

Depuis 2017, l'agglomération Foix-Varilhes est autorité organisatrice de la mobilité. Situé en zone rurale, le territoire dispose de trois gares TER, dont deux avec un service cadencé (19 allers-retours par jour) reliant Foix et Varilhes à la métropole toulousaine. Au sud, le territoire montagneux concentre les emplois de l'administration et au nord, la plaine accueille les activités économiques. La voiture individuelle y est quasi indispensable pour se déplacer. En 2021, les élus intercommunaux ont décidé de faciliter les mobilités du quotidien, dans le cadre du nouveau projet de territoire 2021-2026. Un poste à temps plein a été créé au sein du Pôle habitat, urbanisme et mobilité. « *L'objectif était de développer une offre de transport en commun en direction des actifs et des jeunes, en élargissant une offre principalement utilisée par un public captif jusqu'à maintenant* », explique le chef de projet Simon Frisoni. « *En parallèle, nous avons aussi adopté un plan vélo priorisant les aménagements pour des trajets du quotidien.* »

CONNEXION ENTRE BUS ET TRANSPORT À LA DEMANDE

L'agglomération a été accompagnée par l'agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse (AUAT) pour définir les contours du futur réseau, préalablement au lancement de la procédure de délégation de service public sur une période de six ans. Le conseil de développement et les principaux acteurs ont été consultés lors d'ateliers, pour étayer les choix de tracés et de fréquences des bus. L'offre globale

MOBILITÉ EN BUS, VÉLO ET TRANSPORT À LA DEMANDE EN TERRITOIRE RURAL (09)

Publié le 25 avril 2023, par Stéphanie Le Dantec pour le Service d'Ingénierie et d'Expertise Territoriale



© Agglo bus

de mobilité a été conçue dans une logique de rabattement, avec deux zones de transport à la demande connectées à quatre lignes de bus régulières, afin de desservir les 42 communes de l'agglomération.

Les quatre lignes régulières de l'agglo-bus fonctionnent grâce à 12 conducteurs, opérant sur un parc constitué de 10 bus avec une capacité allant jusqu'à 60 places. Les lignes desservent les principaux pôles générateurs de flux (gares TER, centre hospitalier, antenne universitaire, centres de formation, zones économiques) et assurent les correspondances avec d'autres services de transport au niveau des pôles d'échanges et avec les aménagements cyclables.

50 000 VOYAGES RÉALISÉS, CONTRE 40 000 ATTENDUS

Le système de transport à la demande est assuré par le même délégataire, sur réservation la veille et aux mêmes conditions tarifaires. « Le transport à la demande reste majoritairement utile pour se rendre à un rendez-vous médical ou faire des courses, précise le chef de projet. Il faut commu-

niquer davantage pour inciter les usagers à envisager leur déplacement autrement, avec des correspondances sur des lignes régulières de transport par exemple. »

Fin 2022, 50 000 voyages ont été réalisés, contre 40 000 voyages attendus. C'est très encourageant. « Nous nous donnons deux ans d'observation pour ajuster l'offre actuelle, précise le chef de projet. La gratuité ou la quasi-gratuité pour les jeunes, 10 €/an l'abonnement, et l'usage possible de la carte solidari-

té délivrée par le Conseil départemental expliquent le succès rencontré. Les tarifs sont également attractifs : 1 € le ticket, 8 € les 10 tickets ou encore 15 € l'abonnement mensuel. »

INCITER

« Pour les actifs, le changement de comportement s'appréhende sur le moyen terme », explique le chef de projet, « car il reste difficile pour le transport en commun de concurrencer la voiture individuelle en milieu rural. Néanmoins, la crise énergétique peut inciter les habitants à franchir le pas, pour se rendre au travail, car cela est plus économique. » Par ailleurs, l'agglo mise sur le développement de la pratique du vélo, qui a progressé depuis la crise sanitaire. Un fonds de concours, mis en place par l'agglomération à hauteur d'un million d'euros sur le mandat, est mobilisé pour accompagner les communes dans la réalisation d'infrastructures (pistes cyclables, stationnement) et le développement de services. ●

**UNE EXPÉRIENCE À RETROUVER
SUR LA PLATEFORME
BANQUEDESTERRITOIRES.FR/
LISTE-DES-EXPERIENCES-
TERRITOIRES**

ZOOM SUR LE FINANCEMENT DU SERVICE

- **L'agglo-bus** : versement mobilité estimé à 1,25 M€ par an (0,6 % de taxe sur la masse salariale des entreprises de plus de 10 salariés, mis en place au 1^{er} juillet 2022)
- **Coût moyen de la délégation de service public** : 1,24 M€ par an.
- **Dépenses d'investissement** : installation d'une nouvelle signalétique pour l'extension du réseau (35 000 € pour 34 arrêts) et aménagement des quais avec un budget annuel moyen de 190 000 € TTC pour 5 quais. Le délégataire est propriétaire des véhicules.
- **Coûts internes** : 1 équivalent temps plein d'ingénieur territorial accompagné par les pôles supports de l'agglo, 5 000 € pour la communication.

DES PISTES CYCLABLES À L'INTÉRIEUR ET À L'EXTÉRIEUR DU BOURG DE JAVRON-LES-CHAPELLES (53)

📍 Publié le 30 novembre 2023, par Marjolaine Dihil / Dos Carré pour le Service d'Ingénierie et d'Expertise Territoriale



© Commune de Javron-les-Chapelles

Après avoir installé quatre pistes cyclables bidirectionnelles en site propre tout autour de la commune, la reliant ainsi aux voies vertes de Mayenne, Javron-les-Chapelles marque une étape supplémentaire, en créant des voies pour les vélos à l'intérieur du bourg.

« Pour chaque aménagement prévu dans la commune, nous intégrons maintenant systématiquement un travail sur les pistes cyclables. » Pour Didier Ledauphin, maire de Javron-les-Chapelles, bourgade de près de 1 400 habitants située en plein cœur de la Mayenne, la réfection des voiries et autres rénovations de bitume rime désormais avec réflexion sur les mobilités douces. Grâce aux travaux menés en amont par un cabinet d'études mis à disposition par la communauté de communes du Mont des Avaloirs, le village s'est doté fin 2021 d'un Plan Vélo.

« Nous nous sommes appuyés sur ce document, car il avait l'avantage de proposer des aménagements tout en les associant à une échelle de coûts, poursuit l' élu. Même si la fourchette était large, cela nous permettait d'avoir un prévisionnel. » Résultat : courant

2022, la commune a réalisé 600 mètres de pistes cyclables, qui traversent le vieux bourg et relient un lotissement au complexe sportif et au groupe scolaire. De quoi offrir un circuit complet en toute sécurité aux enfants du secteur. D'autant que les pistes sont sécurisées par des barrières en bois. L'opération aura coûté près de 100 000 euros, financés aux deux tiers par la ville et pour un tiers par l'État, la région et le département. « C'est une forte volonté politique », commente l'édile, avant de rappeler que le budget de l'année 2022, dédié aux travaux de voirie, s'élevait à 400 000 € dont 100 000 € pour l'aménagement de pistes cyclables.

UNE DYNAMIQUE ENTAMÉE EN 2014

Cette opération n'a rien d'anodin. Elle relance une dynamique entamée en 2014 grâce à des aménagements déjà installés autour de la commune, à savoir quatre pistes cyclables et piétonnes bidirectionnelles en site propre qui ceinturent le village sur près de 3 km. Ce qui permet aux Javronnais de longer la RD3 pour se rendre jusque dans la zone d'activités voisine. L'occasion aussi de relier la commune plus facilement aux voies vertes de Mayenne, implantées sur d'anciennes voies ferrées. Un dispositif non négligeable pour « une commune de taille modeste », comme le rappelle Didier Ledauphin, ajoutant que « la ville compte près de 800 emplois sur son territoire ».

S'agissant des retombées, « c'est assez difficile à estimer, » reconnaît l' élu. « Nous n'avons pas les moyens d'effectuer un comptage précis. Mais le bouche-à-oreille fonctionne. Et on peut constater que les pistes sont fréquentées. » À suivre courant 2024 : 200 mètres supplémentaires de pistes cyclables, toujours en centre bourg « pour poursuivre le maillage avec la ceinture extérieure ». Aussi modeste soit-elle en termes de distances, cette partie-là s'annonce décisive. Elle permettra aux cyclistes de traverser la nationale 12, qui coupe la commune en deux et est empruntée par près de 7 000 véhicules par jour. Cet enjeu de taille s'ajoute aux contraintes structurelles rencontrées par la municipalité. « Les contraintes étaient surtout liées à l'emprise des rues », précise l' élu. « Elles ne sont pas forcément adaptées au vélo ou au piéton. Et il faut aussi faire face à l'acceptabilité des riverains, leur faire comprendre le projet. » D'où l'importance des réunions de concertation qui se sont tenues avant chacune des réhabilitations.

Cette dynamique a mis Javron-les-Chapelles en piste sur un nouveau challenge. « Nous avons candidaté au label Village d'avenir, annonce Didier Ledauphin. La réponse devrait tomber mi-décembre a priori. » De quoi espérer de l'ingénierie intellectuelle et financière pour envisager de nouvelles voies en cœur de bourg ! ●

L'OPÉRATION EN QUELQUES CHIFFRES

- **3 km de pistes cyclables** réalisés courant 2014 en périphérie de Javron-les-Chapelles (petite couronne)
- **600 mètres supplémentaires** réalisés en 2022 à l'intérieur du bourg, auxquels s'ajouteront 200 mètres courant 2024
- **100 000 euros** : c'est le coût des 600 mètres de pistes installées en 2023, financé pour un tiers par l'État, la Région et le Département et le reste par la commune

DANS LE LUNÉVILLOIS, L'AUTOPARTAGE EST ÉLECTRIQUE (54)

📍 Publié le 16 mars 2023, par Delphine Lethu pour le Service d'Ingénierie et d'Expertise Territoriale

Depuis 2020, un service d'autopartage est expérimenté sur la communauté de communes de Lunéville, pour offrir des alternatives à la voiture solo et réinventer les déplacements en zone rurale. Baptisé « Lulu », ce service compte 42 voitures électriques réparties sur le territoire et plus de 320 000 km réalisés en 2 ans.

Situé au sud-est de Nancy, à l'ouest de l'Alsace et à proximité des Vosges, le Pays du Lunévillois est structuré depuis 2015 sous la forme d'un Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR). Il est composé de 159 communes réparties au sein de quatre intercommunalités. Le Pays du Lunévillois est autorité organisatrice des mobilités (AOM) depuis 2018. En 2019, le PETR reçoit une subvention de l'Ademe dans le cadre de France Mobilités pour mettre en place des actions : autopartage, covoiturage professionnel (Klaxit), auto-stop du quotidien organisé et la mobilité solidaire (Mobicoop). Depuis 2020, le Pays expérimente un service d'autopartage électrique de courte durée sur un quart de son territoire, l'intercommunalité de Lunéville à Baccarat.

« Un réseau de transport urbain dessert la ville centre, Lunéville, et trois autres bourgs. Toutefois, l'essentiel des déplacements se fait en voiture », explique Guillaume Cornil, directeur du Pays du Lunévillois. « L'autopartage est un moyen de limiter le nombre d'autosolistes, le nombre de véhicules sur le territoire et proposer une solution de déplacement aux personnes n'ayant pas les moyens d'acheter et entretenir un véhicule. » Seule la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat (43 communes, 40 885 hab) se porte candidate pour expérimenter l'autopartage. Lunéville et Baccarat, les deux villes les plus grandes, font le choix d'avoir deux véhicules à disposition sur leur territoire, contre un seul pour les communes plus petites. Trois villages, qui ne voient pas l'intérêt d'un tel service, ne souhaitent pas mettre de véhicule à disposition.

Le marché passé via l'Union des groupements d'achats publics (UGAP) est attribué

au prestataire Clem', situé en région parisienne. 43 bornes de recharge sont installées. L'investissement de départ (borne et achat du véhicule) est réalisé par la communauté de communes (voir encadré Zoom sur les budgets). Le Pays s'occupe de la communication, du suivi et de l'entretien des véhicules. Le lancement des Lulu se fait à l'automne 2020. 42 véhicules, dont 40 citadines et 2 utilitaires, sont accessibles à la location. La voiture est chargée et possède 300 km d'autonomie. Le tarif horaire est de 3 € l'heure et 18 € les 12 heures.

LA LULU, CRÉATRICE DE LIENS

Les inscriptions et les réservations se font en ligne. Tout un réseau - Pôle emploi, la Mission emploi et les secrétaires de mairie - est formé à l'outil et aide les usagers dans les démarches en lien avec l'autopartage. Le nettoyage mensuel est confié au garage solidaire Ecosol. Un agent de la mobilité est recruté par le Pays pour assurer la maintenance de la flotte des Lulu. « Le service d'autopartage nécessite une maintenance pour garantir la disponibilité des véhicules. Le temps de réponse de l'opérateur est parfois long. Heureusement, nous pouvons être réactifs, grâce à notre agent de mobilité sur place. »

En deux ans, les Lulu ont cumulé 8 010 réservations, près de 2 000 utilisateurs et 320 637 km parcourus, avec une durée moyenne d'utilisation de 4 heures pour 70 km. Un quart des réservations se fait en soirée. Depuis le 1er novembre 2022, un coût supplémentaire de 0,50 €/km est ajouté pour limiter la location sur de longues distances et être plus en phase avec le coût d'utilisation réel des véhicules. « Quelques

utilisateurs ont revendu leur deuxième véhicule », se félicite le directeur du Pays. Nous sommes assez satisfaits de cette expérimentation. Un point nous chagrine : une quinzaine de communes enregistre moins de 100 réservations à l'année. En 2023, un redéploiement des véhicules sous-exploités est prévu vers les bourgs centres. Les utilisateurs sont prêts à aller dans la ville à côté pour louer une Lulu. »

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

Le Pays réfléchit à ouvrir les Lulu aux touristes et aux habitants des territoires limitrophes. « Un projet d'autopartage nécessite un travail de sensibilisation et de pédagogie constant. Au printemps 2021, nous avons organisé un Electric Tour pour présenter le véhicule et son fonctionnement dans chaque commune, explique le directeur du Pays. Avec le recul, notre projet aurait mérité une étude des besoins plus approfondie. Ce projet d'autopartage nous apporte une image positive et notre collaboration avec les structures sociales et d'insertion est un plus. » ●

ZOOM SUR LES BUDGETS

- **Budget d'investissement** : 1,60 M€ pour l'achat de 40 Zoé et 2 Kangoo
- **Les 43 véhicules et les bornes** sont financés à hauteur de 80 % par France Mobilités et 20 % par la communauté de communes.
- **Budget de fonctionnement par le PETR** via le versement mobilité des entreprises et les recettes d'exploitation des Lulu (30 000 €/an)
- **Prestation Clem'** : 64 000 €/an pour 42 véhicules
- **Prestation du garage social** : 17 000 €/an

**UNE EXPÉRIENCE À RETROUVER
SUR LA PLATEFORME
BANQUESTERRITOIRES.FR/
LISTE-DES-EXPERIENCES-
TERRITOIRES**

“ ENSEMBLE ”

La Banque des Territoires contribue, par ses interventions en ingénierie et en financement, à l'émergence d'un cadre de vie plus durable dans tous les territoires. Attentive à la transformation des mobilités et des transports, elle mobilise d'importants moyens pour proposer aux collectivités et aux AOM des solutions et des financements innovants.





© iys Photographie

La Banque des Territoires s'engage pour une mobilité décarbonée

Les transports constituent aujourd'hui la première source d'émissions de CO₂ et de gaz à effet de serre en France (30 % en 2021 selon les chiffres du Haut Conseil pour le Climat). La décarbonation de la mobilité est donc un impératif pour tous les territoires. Elle passe par des changements d'usage, via le report modal ou le meilleur remplissage des véhicules, tant pour les personnes que pour les marchandises, et par le verdissement des flottes de véhicules en

recourant aux motorisations électrique, hydrogène, biométhane.

Pour répondre à ces enjeux, la Banque des Territoires a conçu un ensemble d'offres pour les collectivités locales, les entreprises publiques locales et les entreprises privées, qui opèrent dans le domaine de la mobilité. Ses interventions expertes couvrent la conception, le financement et l'exploitation d'infrastructures et d'équipements de mobilité avec pour objectif de permettre, en tout point

du territoire national, le déplacement des personnes ou le déplacement des marchandises en minimisant leur impact sur l'environnement.

INVESTIR DANS LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS

Opérateur historique du développement économique aux côtés des acteurs locaux, la Banque des Territoires se po-





sitionne aujourd’hui comme un acteur majeur de la décarbonation des transports. Cet engagement se traduit notamment au travers de son Plan climat : une enveloppe de 900 millions d’euros d’investissement en fonds propres et quasi-fonds propres a en effet été allouée aux projets de mobilité durable et d’accessibilité des territoires sur la période 2020-2024.

La Banque des Territoires accompagne ainsi les territoires qui souhaitent répondre aux attentes de leur population et des entreprises en termes de mobilité. Elle les aide à accélérer le verdissement des transports, à basculer leurs flottes de véhicules thermiques vers des véhicules décarbonés, ou encore à développer les infrastructures et solutions de services associées.

La Banque des Territoires adresse aussi les entreprises privées pour leur permettre de déployer des solutions de mobilité électrique ou durable. Elle peut, en outre, apporter un accompagnement « *mobilité* » à celles qui souhaitent développer leur activité opérationnelle et se concentrer sur leur cœur de métier.

La Banque des Territoires investit pour accélérer la transition vers des mobilités durables, que ce soit dans les projets d’initiative publique, comme le déploiement d’IRVE, ou via les plateformes de financement Movivolt (location longue durée de véhicules électriques professionnels) et Logivolt (IRVE en habitat collectif). Avec Movivolt, l’objectif est de déployer une flotte de 10 500 véhicules électriques d’ici à 2025, proposés à la location longue durée pour les entreprises et les collectivités et ainsi répondre à un double enjeu : les accompagner vers une adaptation aux zones à faibles émissions mobilité (ZFE-me) et accélérer le déploiement de mobilités douces sur l’ensemble des territoires.

La Banque des Territoires investit également, de manière sélective, dans des opérateurs innovants de services de mobilité complémentaires de transports collectifs et pertinents pour un



© Clément Chouart

grand nombre de territoires : Clem’ dans l’autopartage, Ecov et Mobicoop dans le covoiturage, Ecovelo et Green On dans les vélos en libre-service, etc. Cette stratégie se déploie avec une attention particulière sur le ferroviaire (services express régionaux et métropolitains) et sur la transition énergétique de nouveaux segments de véhicules (tracteurs, poids lourds, navires et aéronefs à propulsion moins émissive).

PROPOSER UN ENSEMBLE DE SOLUTIONS

Pour favoriser la transition vers la mobilité durable, la Banque des Territoires propose par ailleurs des solutions d’accompagnement en ingénierie et de financement en prêt :

- Apport d’ingénierie en amont, tel que le cofinancement de schémas directeurs IRVE (infrastructure de recharge de véhicule électrique). Par exemple : étude de schéma directeur multimodal

de circulation pour la commune de Saint-André à la Réunion.

- Financement en prêt des projets des collectivités territoriales et de leurs délégués pour les transports collectifs en site propre, les pistes cyclables, le matériel de transport en commun ou ferroviaire, l’ajout de bornes de recharge, etc. Par exemple : acquisition de 62 rames TER -dont 3 à hydrogène et 59 en bi-mode- par la SPL Grand Est.
- Services et financements bancaires de l’activité (prêts court et moyen terme notamment).

La Banque des Territoires organise également, en tant qu’opérateur France 2030, des appels à candidatures pour la réalisation de projets qui répondent aux enjeux de transition des secteurs en mutation, en s’adaptant aux besoins des collectivités locales et des entreprises en matière d’innovation et de compétences pour les mobilités de demain. ●

LA RÉGION GRAND EST achète ses TER avec un prêt innovant

La Région Grand Est, via la nouvelle société publique locale Grand Est Mobilités, s'est portée acquéreur auprès de la SNCF des trains express régionaux (TER) circulant sur son territoire, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. La Banque des Territoires a accompagné la Région dans ses réflexions sur le projet. Elle lui a aussi accordé un prêt de 170 M€ pour l'acquisition du matériel roulant, avec des conditions tarifaires innovantes.

GRAND EST MOBILITÉS : UN MODÈLE D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE PRÉCURSEUR

La Région Grand Est a décidé de confier à une société publique locale dédiée, la SPL Grand Est Mobilités, un contrat de concession lui déléguant les missions suivantes :

- Acquisition des matériels roulants neufs, transfert de matériels actuellement en circulation et opérations de renouvellement à mi-vie ;
- Financement long terme de ces opérations ;
- Gestion des matériels roulants sur la durée du contrat (mise à disposition auprès des exploitants ferroviaires des matériels roulants TER ; suivi et contrôle des opérations de maintenance courante réalisées par les exploitants ferroviaires ; définition, programmation et exécution des opérations de maintenance lourde ; gestion et suivi de la sécurité, réglementation, homologations, etc.).

Il s'agit pour la Région Grand Est :

- de garantir un accès effectif et non discriminatoire au matériel roulant ferroviaire pour chaque exploitant ferroviaire ;
- de se doter d'une compétence tant commerciale que technique dans la gestion des actifs (le statut de la SPL permettant d'attirer des experts en matériel roulant) ;



- de permettre une allocation des risques cohérente avec les moyens et compétences de chacune des parties (exploitants ferroviaires, constructeur, Région, société de portage, etc.).

Le modèle de la SPL Grand Est Mobilités est une première en France, mais il inspire déjà d'autres Régions.

INNOVER FINANCIÈREMENT POUR ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

La société Grand Est Mobilités va acquérir et moderniser près de 200 TER pour un montant total de presque d'1,2 milliards d'euros. La Banque des Territoires sera le 2^e financeur du projet au sein d'un pool bancaire de 8 créanciers, avec 170 millions d'euros apportés via

des financements long terme (32 et de 40 ans) pour l'acquisition de matériel roulant (neuf hydrogène et bi-mode diesel / électrique déjà en exploitation).

Ce financement est conditionné à des points réguliers avec la SPL afin d'élaborer un plan de transition détaillé vers la neutralité carbone en 2050. Il est également incitatif puisque le taux d'intérêt appliqué au prêt relatif au matériel bi-mode sera dégressif au fur et à mesure de la décarbonation dudit matériel. Le dispositif est innovant : il a été inventé pour l'occasion !

La Banque des Territoires n'ayant pas vocation à financer du matériel diesel, ce dispositif d'ajustement du taux permet en effet de sécuriser la décarbonation du matériel roulant. Elle reste ainsi cohérente avec ses objectifs de transition écologique. ●

VÉHICULE ÉLECTRIQUE : une borne de recharge en copropriété et sans reste à charge

180 000 copropriétés en France disposant de places de parking nécessitent un accompagnement pour permettre à leurs résidents de franchir le cap du véhicule thermique vers l'électrique. Pour soutenir et accélérer le déploiement de la mobilité durable, la Banque des Territoires a lancé en octobre 2021 l'offre « Logivolt Territoires ». Celle-ci prend entièrement à sa charge l'installation des réseaux d'infrastructures électriques communes nécessaire à l'installation d'une borne de recharge électrique pour automobiles, sans aucun coût pour les copropriétaires ne possédant pas de véhicules électriques.

Sans bruit, l'électrique se fait sa place au soleil des déplacements éco-compatibles et de la transition climatique. Le marché a connu un fort coup d'accélérateur depuis 2020, mais le coût, la complexité et les démarches pour l'installation de bornes de recharge dans les ensembles résidentiels sont encore trop souvent dissuasifs pour les possesseurs de véhicules électriques.

UN INVESTISSEMENT SANS IMPACT FINANCIER POUR LES COPROPRIÉTÉS

Conçu et développé par la Banque des Territoires, Logivolt Territoires veut changer la donne, selon un modèle économique bénéfique à chacune des parties-prenantes :

- la banque agit en tiers de confiance et accélératrice de la transition écologique, en assumant l'entièreté des coûts initiaux d'installation des infrastructures communes pour les bornes électriques, aussi appelées IRVE (infrastructures de recharge pour véhicules électriques), dans les parkings clos de copropriétés ;
- des opérateurs de mobilité utilisent ensuite ces infrastructures pour proposer aux propriétaires des offres de raccordement (sous la forme d'un achat initial unique, ou d'abonnements à durée variable). Plusieurs opérateurs sont déjà partenaires de Logivolt Territoires ;

- enfin, les syndicats et les copropriétés déploient, sans aucun effort d'investissement, des infrastructures appelées à se généraliser sous l'effet de la demande des résidents équipés de véhicules hybrides ou entièrement électriques.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

« Nous restons dans notre logique et notre mission d'investisseur agissant au service de l'intérêt public », commente Gautier Chatelus, directeur adjoint du département Infrastructure et Transport de la Banque des Territoires. « Nous investissons dans l'infrastructure collective sans qu'elle ne coûte rien à la copropriété, et une fois que 20 % des copropriétaires y connectent leurs véhicules, elle est transférée à la copropriété pour l'euro symbolique. C'est un transfert de propriété qui ne coûtera donc rien à la copropriété, ni lors de l'investissement initial, ni lors du rachat, tout en apportant une plus-value écologique et financière à tous les résidents ».

Dans ce montage favorable aux copropriétaires, seules restent à charge individuelle la juste quote-part du coût de l'infrastructure

et les bornes privatives utilisées par les possesseurs de véhicules électriques.

Cette offre de portage financier de l'infrastructure commune est accessible à tous les opérateurs remplissant certains critères de sérieux afin qu'ils puissent l'intégrer dans leur offre et que celle-ci puisse être accessible à toutes les copropriétés.

ÉGALITÉ TERRITORIALE

Logivolt Territoires s'adresse à toute copropriété privée en France métropolitaine - il est prévu d'étendre ultérieurement l'offre à l'outre-mer et au parc de logements sociaux. La mobilité électrique y est en plein essor, aussi bien dans les campagnes, les petites villes, que dans les aires urbaines des plus grandes métropoles.

De plus, la dynamique de ce marché est soutenue par les pouvoirs publics, avec des primes à l'achat de véhicules électriques (qui représentent déjà plus de 10 % des ventes de neuf) et des subventions pour l'installation des bornes de recharge dans les copropriétés, au travers du programme national Advenir.

OBJECTIFS

- **150 millions d'euros** d'investissement prévus d'ici 2024.
- **16 000 copropriétés** bénéficiant de l'offre Logivolt Territoires.
- **125 000 places de parking couvertes** équipées de bornes électriques.
- En régime de croisière, **165 000 tonnes** d'équivalent CO₂ économisées par an.

BORNE DE RECHARGE EN IMMEUBLES RÉSIDENTIELS COLLECTIFS : LES PLUS D'UN RACCORDEMENT COLLECTIF

Sans infrastructure commune de recharge, les résidents se trouvent contraints d'utiliser le réseau électrique classique de l'immeuble, ce qui peut entraîner régulièrement des problèmes de voisinage et des dysfonctionnements, voire des coupures de courant, problèmes qui grandissent avec le nombre de véhicules connectés. La création d'une infrastructure dédiée sépare les flux électriques, garantissant la puissance et la fiabilité nécessaires à la recharge sans perturber le fonctionnement de l'immeuble.



© Adobe Stock

L'offre Logivolt Territoires finance entièrement l'installation d'un réseau collectif neuf dédié et déployé par un opérateur. Les bornes de recharge électrique placées dans les garages clos bénéficient de la fourniture mutualisée de l'énergie, tandis que le gestionnaire de l'infrastructure alloue au mieux la puissance lors du chargement simultané de plusieurs véhicules.

UNE DYNAMIQUE BIEN ENCLENCHÉE

Une fois installée l'infrastructure financée par Logivolt Territoires, tout résident de la

LES PLUS DE LOGIVOLT TERRITOIRES

- Une offre avec un coût acceptable pour les résidents souhaitant équiper leur place de parking d'une borne de recharge électrique.
- Une répartition des coûts sur les utilisateurs et non sur l'ensemble de la copropriété.
- Chaque propriétaire souhaitant être raccordé à la borne de recharge bénéficie d'un tarif identique à tous les copropriétaires.
- La pérennité du service, sans dépendance à l'opérateur de bornes de recharge.
- La possibilité de racheter l'infrastructure auprès de la Banque des Territoires à tout moment et pour l'euro symbolique une fois que 20 % des places sont connectées.

copropriété pourra demander le raccordement de sa borne au réseau collectif.

Les coûts d'usage de l'installation collective ne seront supportés uniquement par les utilisateurs de bornes privatives pour leur voiture électrique, alors qu'en l'absence de ce portage financier, il faudrait faire payer cette infrastructure à l'ensemble des copropriétaires. Pour chaque raccordement à une borne de recharge en copropriété est calculé un droit de connexion, indexé sur le taux d'inflation annuel, et égal pour tous les résidents, quel que soit le modèle de véhicule électrique.

Ce sont déjà plus de 3 500 copropriétés qui ont validé l'installation d'une telle infrastructure ainsi que le déploiement des bornes privatives par des opérateurs référencés par Logivolt.

En 2023, cette offre a été étendue au logement social. D'ores et déjà Domofrance et Polylogis ont retenu par le biais d'appels d'offres des opérateurs s'appuyant sur Logivolt pour équiper tout ou partie de leurs parcs de parking, et d'autres AO sont en cours pour des concessions d'une durée de 25 ans, permettant d'offrir un loyer très compétitif pour les locataires usagers de véhicules électriques.

UN RISQUE ASSURÉ DANS LE TEMPS

La Banque des Territoires reste propriétaire de l'infrastructure, garantissant ainsi aux copropriétaires une continuité du service, y compris en cas de changement ou de défaut éventuel de l'opérateur.

Pour les opérateurs, Logivolt Territoires contribue à instaurer un écosystème clair

et sûr, à même de générer plus d'abonnements ou d'achats forfaitaires d'un droit de connexion par les copropriétaires.

Au bout de trois ans, la copropriété peut racheter à tout moment l'infrastructure collective pour un montant égal au droit de connexion restant à payer. Au bout de 15 ans, si la copropriété n'atteint pas le seuil de 20 % de places équipées de bornes de recharge, il lui sera donné la possibilité de racheter l'infrastructure.

« En finançant l'intégralité du coût de l'infrastructure collective dès la première demande de connexion, Logivolt Territoires assume le risque du rythme auquel les résidents passeront à l'usage d'un véhicule électrique et voudront disposer d'une borne de recharge en copropriété, sur leur place de parking », conclut Gautier Chatelus. ●

EN CHIFFRES

- **Hors subventions, l'installation d'un réseau de recharge électrique dans un parking couvert de 100 places** peut représenter un coût d'investissement compris entre 20 000 et 40 000 euros, selon la configuration de la copropriété (et pour les configurations les plus simples).
- **Le tarif de raccordement forfaitaire demandé aux opérateurs dépend du coût d'installation de l'infrastructure et varie généralement entre 500 et 1 500 euros.** Ceux-ci proposent ensuite des formules commerciales aux résidents sous forme d'abonnements ou d'un forfait de raccordement individuel réglé en une seule fois.

Une réalisation



© LYDIA LECAPPELIER - FEA

Financement de la SPL Grand Est Mobilités pour l'acquisition par la Région et la maintenance du matériel roulant ferroviaire (TER) nécessaire à l'exploitation des lignes régionales

📍 Les acteurs : Région Grand Est, SPL Grand Est Mobilités



Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs, la Région Grand Est va demander le transfert de propriété des matériels roulants (actuellement propriété de SNCF Voyageurs) en vue de leur mise à disposition auprès des futurs nouveaux exploitants ferroviaires.

La Région Grand Est souhaite maintenir un bon niveau d'exploitation de son réseau ferroviaire régional, tant en zones urbaines qu'en zones rurales, tout en modernisant progressivement les lignes et le matériel, notamment dans le cadre de la coopération transfrontalière.

Dans cette perspective et afin d'étaler la charge d'investissements dans le temps et d'assurer une gestion optimale du parc de TER qui ont vocation à devenir sa propriété, la Région a opté, conjointement avec d'autres collectivités et groupements de collectivités territoriales, pour la création d'une société dédiée sous la forme d'une société publique locale, la « SPL Grand Est Mobilités ».

LES MATÉRIELS ROULANTS À FINANCER SONT LES SUIVANTS :

- **Des trains bi-modes électrique - hydrogène :**
3 rames automotrices Régiolis hydrogène d'une durée de vie estimative de 40 ans.
- **Des trains électriques :**
 - 41 rames automotrices TER2NNG d'occasion d'une durée de vie estimative de 20 ans après les opérations de régénérations (OPMV).
 - 39 AGC (ZGC électrique) d'une durée de vie estimative de 20 ans après les opérations de régénérations OPMV.

CHRONOLOGIE

Février 2023

Appel d'offre de la SPL Grand Est Mobilités pour le financement des ses investissements portant sur le matériel roulant ferroviaire.

Juin 2023

Accord CDE pour le financement

Octobre 2023

Signature du contrat de concession et closing financier

CHIFFRES CLÉS

Coût total du projet :
1,120 Milliard d'euros

172 millions d'euros financés par la Banque des Territoires sur les tranches 32 et 40 ans

MONTAGE DU PROJET

Financement à hauteur de 172 millions d'euros sur fonds d'épargne :

- 20 M€ du matériel roulant neuf hydrogène par un prêt Transformation écologique de 40 ans à TLA+0,40%,
- 152 M€ du rachat de matériel Régiolis bi-mode électrique-diesel actuellement en circulation par un prêt Cohésion sociale et territoriale de 32 ans à TLA+0,60% avec ajout d'une clause de décarbonation et de baisse de marge.

STATIONS-E INSTALLE DES STATIONS DE RECHARGES ÉLECTRIQUES MULTISERVICES sans investissement pour la collectivité

Stations-e, résolument engagé dans le made in France (tous les fournisseurs sont en France) est un investisseur privé avec plus de 240 M€ d'investissements prévus pour déployer 10 000 stations sur 5 ans dans tous les territoires, périphéries des villes denses et jusque dans les zones rurales.

La Banque des Territoires est au capital de Stations-e, aux côtés des fonds Breega et Cube Infrastructure Managers.

Le modèle économique de cet opérateur multiservices est innovant puisqu'il n'y a pas d'investissement attendu de la part des collectivités et propriétaires fonciers qui souhaitent installer une borne : c'est Stations-e qui investit, déploie et maintient son réseau.

Stations-e propose une tarification attractive de 0,36 € TTC le kWh, soit l'équivalent de 0,70 € le litre d'essence. Les stations sont équipées de lecteur de cartes de crédit, de flash code dans les écrans. La carte de recharge Stations-e permet également de réaliser les paiements sur les stations. Elle est offerte et compatible avec 500 réseaux français et européens. Grâce à son application, les utilisateurs peuvent visualiser les emplacements compatibles avec Stations-e.



© MONTAGNE PHOTOGRAPHY

STATIONS-E RÉINVENTE L'EXPÉRIENCE « UTILISATEURS » EN PROPOSANT DES BORNES ACCESSIBLES, ÉCONOMIQUES ET FACILES D'UTILISATION

Installées en zones périurbaines et rurales, les bornes sont situées à proxi-

mité des activités quotidiennes des utilisateurs (telles que des restaurants, salles de sport, commerces, écoles, musées,...). Des services additionnels sont aussi proposés au sein même de ses stations : collecte de colis, accès haut-débit, véhicules en autopartage, ... De quoi optimiser complètement le temps de charge. « Charger sans y penser » prend alors tout son sens. ●

STATIONS-E INSTALLE À MEAUX 18 STATIONS DE RECHARGES ÉLECTRIQUES MULTISERVICES EN UN TEMPS RECORD

La ville de Meaux et Stations-e ont inauguré en juin 2023 le déploiement des stations de recharge électrique, multiservices et connectées dans la ville pour rendre la mobilité électrique accessible à tous.

La ville, qui a fait du développement durable sa priorité, s'est ainsi dotée de 78 nouvelles bornes électriques dont 18 stations, déployées par Stations-e en moins de deux mois, avec la garantie pour les usagers de prix de recharge accessible à tous. Cela s'inscrit dans une volonté commune avec Stations-e d'accélérer le déploiement de la transition numérique et énergétique sur le territoire. ●

Une réalisation



© J. Pruniaux - Auvergne-Rhône-Alpes

CHIFFRES CLÉS

Investissement : **60 M€**
Stations hydrogène : **20**
Capacité de distribution d'hydrogène :
10 tonnes/jour

MONTAGE DU PROJET

- Apport en capital : **4,5 M€ (16,9 %)**
- Apport en compte courant d'associé : **5,8 M€**

Hympulsion déploie un réseau de stations de mobilité hydrogène en Auvergne-Rhône-Alpes

📍 Une réalisation de la Direction Régionale Auvergne-Rhône-Alpes

Hympulsion déploie « Zéro Emission Valley » (ZEV) afin de développer une filière dédiée à la mobilité hydrogène zéro émission.



Zoom

En 2017, la région Auvergne-Rhône-Alpes, s'est associée aux entreprises Michelin et Engie pour candidater à un appel à projet européen. Leur proposition, le projet Zero Emission Valley (ZEV), un projet d'envergure visant à déployer une mobilité zéro émission à l'échelle d'une région entière a été sélectionné par l'Europe.

Ces partenaires, rejoints par le Crédit Agricole et la Banque des Territoires ont choisi de constituer une alliance stratégique, allant jusqu'à la création d'une structure commerciale, Hympulsion, dédiée à la conception et au dimensionnement des infrastructures de recharge hydrogène du projet ZEV en assurant leur installation et leur exploitation.

Le projet prévoit :

- une vingtaine de stations de recharge réparties sur le territoire pour permettre l'itinérance en région ;
- deux électrolyseurs capables de produire l'hydrogène vert in situ, ainsi que des partenariats auprès de Mégafactories pour l'approvisionnement des stations d'Hympulsion ;

- le déploiement de plusieurs centaines de véhicules légers et utilitaires d'ici fin 2024, ainsi que de 150 véhicules à mobilité lourde : bus, trains à hydrogène, véhicules utilitaires, autocars, bennes à ordures, dameuses ;
- une aide au surcoût des véhicules hydrogène en direction des professionnels distribuée par la Région.

Pour déployer ses investissements, d'un montant de 55,7 M€, Hympulsion bénéficie des subventions de l'Europe et de l'ADEME (14,4 M€) et de deux prêts du Crédit Agricole (16,5 M€).

L'engagement des actionnaires en capital est de 27 M€ répartis entre Région Auvergne Rhône-Alpes (33 %), ENGIE (21,8 %), Michelin (21,8 %), Caisse des Dépôts (16,9 %) et Crédit agricole (4,6 %).

La Caisse des Dépôts apporte également une avance en compte courant d'associé d'un montant de 5,8 M€ rémunérée au taux de 5 % pour une durée maximale de 16 ans, remboursable in fine.

À l'été 2023, Hympulsion a mis en service 6 stations (Chambéry, Moutiers, Saint-



À retenir

- **Création d'une filière énergétique prometteuse**
- **Réduction des impacts climatiques** et environnementaux
- **Développement économique** à l'échelle d'un grand territoire

Priest, Vénissieux, Clermont-Ferrand) et dispose de deux électrolyseurs (Chambéry et Clermont-Ferrand) pour une capacité de production de 1 tonne/jour. 6 autres stations sont en cours de construction pour une mise en service mi-2024.

En parallèle, la Région Auvergne Rhône-Alpes déploie 50 cars hydrogène sur le réseau de transport interurbain relevant de sa compétence et crée une ligne de bus à haut niveau de service hydrogène qui ouvrira en 2025 entre Lyon et Trévoux. Par ailleurs, elle s'est portée acquéreur de 3 rames de trains hydrogène qui s'alimenteront à Clermont-Ferrand.

La Banque des Territoires et la Banque européenne d'investissement ÉLARGISSENT L'OFFRE DE FINANCEMENT OBLIBUS AUX AUTOCARS

Verdibus Territoires qui permet de financer, via Oblibus, l'acquisition de flottes de bus verts et des infrastructures d'avitaillement associées, s'ouvre dorénavant aux autocars électriques. Ce financement est opéré par la Banque des Territoires, en partenariat avec la Banque européenne d'investissement (BEI), dans le cadre de leur mission commune d'accélération de la transformation énergétique des territoires.



© Simon Gauguier — Mairie de l'Île d'Yeu

nisatrice des mobilités des territoires Lyonnais) et de l'Île d'Yeu, démontrant ainsi la pertinence de ce financement pour tous types de projets de verdissement de flotte.

UN FINANCEMENT QUI TIEN COMPTE DU PRIX DE L'ÉNERGIE

Oblibus finance jusqu'à 100 % des coûts éligibles des projets (coût d'acquisition des bus/cars, batteries et des infrastructures de recharge associées). Il prend la forme d'une obligation performancielle dont le taux d'intérêt évolue, dans la limite d'un plancher et d'un plafond, en sens inverse du prix de l'électricité sur la durée de vie du matériel roulant.

Le coût d'investissement pour un bus/car électrique ou hydrogène étant deux fois plus élevé que celui d'un bus/car thermique, la Banque des Territoires a imaginé ce dispositif pour accompagner les acteurs de la mobilité dans le financement de leur transition écologique. L'équilibre économique du verdissement d'une flotte tient en effet aux économies réalisées sur la consommation d'énergie durant toute l'exploitation du matériel roulant (avec une consommation d'énergie bien moindre que celle d'un véhicule thermique).

Ce financement enrichit la palette des solutions de financement que la Banque des Territoires peut proposer aux collectivités locales pour la transition énergétique dans la Mobilité. ●

Destinée à financer la transformation énergétique dans les territoires, la plateforme Verdibus Territoires (<https://www.banquedesterritoires.fr/offre-oblibus-financement-autobus-verts>), créée en 2021, s'inscrit pleinement dans les ambitions d'accélération du verdissement de la mobilité, pilier majeur du Plan Climat de la Banque des Territoires.

La plateforme, dotée de 200 millions d'euros provenant à parts égales de la Banque des Territoires et de la BEI, propose aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ou à leurs délégataires un financement innovant, dénommé « Oblibus », spécifiquement conçu pour le verdissement de leurs flottes de matériel roulant afin de réduire leur impact climatique ainsi que leur empreinte carbone et environnementale.

Initialement dédié au financement des bus, Verdibus Territoires voit son éligibilité élargie aux autocars, dès lors que le projet de service public de transport est organisé en marché public, en délégation de service public, ou en régie.

PLUSIEURS COLLECTIVITÉS ONT DÉJÀ BÉNÉFICIÉ D'OBLIBUS

La Métropole de Brest a bénéficié d'un financement Oblibus à 100 % pour l'acquisition de ses premiers bus électriques. La RATP, dans le cadre de son programme « Bus 2025 », y a également eu recours, partiellement compte tenu de la surface financière de ses investissements.

Le financement a également emporté l'adhésion du SYTRAL (autorité orga-

Région Centre-Val de Loire et Clem’ l’expérimentation d’un service d’autopartage à l’échelle régionale

Pour répondre aux besoins de mobilité dans les territoires ruraux, la Région Centre-Val de Loire déploie un service expérimental de véhicules partagés, confié à Clem’ spécialiste de l’autopartage électrique en boucle. Une première en France à cette échelle territoriale. Un service conçu par la Région en partenariat avec Transdev et RATP Dev, et opéré localement par Clem’



© Xerox/Alamy/Alamy.com

L'enjeu d'une offre de mobilité s'adressant au plus grand nombre est une priorité pour la Région Centre-Val de Loire. Pour répondre aux besoins de mobilité dans les territoires ruraux, la collectivité a lancé à l'automne 2023 le service expérimental Rémi+Autopartage, une première en France à l'échelle régionale. Ce service propose des véhicules électriques en libre-service, pratiques et abordables, utilisables de manière occasionnelle, sur une journée ou une demi-journée. L'expérimentation concerne six com-

munautés de communes et pourra s'étendre, après un retour d'expériences, progressivement aux 51 autres communautés de communes, entre fin 2024 et 2025.

La Région s'appuie sur ses délégataires de services publics de cars pour les liaisons interurbaines Rémi (Transdev et RATP Dev), qui ont développé une coopération opérationnelle avec l'opérateur d'autopartage Clem'. Ainsi, il revient à Transdev et RATP Dev de fournir les véhicules, d'en assurer la maintenance et le nettoyage tandis que la gestion des inscriptions, du système de réservation

et le service-clients sont confiés à Clem'. « Nous avons cherché un montage qui permette à la Région de disposer d'une prestation globale, efficace et de proximité » précise Erik Leconte, chef de projet en charge de l'expérimentation à la Région Centre-Val de Loire.

Dans chaque communauté de communes, le dispositif est composé de deux véhicules électriques et de deux bornes de charge. L'ensemble est financé à 100% par la Région pour un coût de 60 000 € par an et par EPCI. Les communautés de communes qui souhaitent bénéficier d'une extension du service

peuvent en faire la demande, l'aide de la Région étant alors de 50% pour un véhicule et une borne supplémentaire.

UN SERVICE INNOVANT, FACILE D'UTILISATION ET ACCESSIBLE À TOUS

Les usagers ont accès à des voitures électriques à boîte de vitesse automatique de type Peugeot E-208 ou Renault Zoé avec une autonomie de 350 km.

L'utilisation des véhicules se fait grâce à une inscription gratuite sur une plateforme dédiée fournie par Clem'. L'accès au service est souple : il n'est pas nécessaire de disposer d'un abonnement aux autres services de transports régionaux Rémi. Le service d'autopartage est disponible tous les jours de 6h à 22h et réservable jusqu'à un mois à l'avance. Chaque inscrit peut procéder à trois réservations par semaine.

La collectivité a privilégié une approche inclusive avec des tarifs abordables pour favoriser l'appropriation du service par les habitants des territoires concernés : la demi-journée est facturée 6 €, la journée revient à 12 € pour 12h consécutives. Le prix de la charge électrique initiale est inclus dans le coût du service, mais pas la recharge durant la location si elle est nécessaire.

UN IMPORTANT TRAVAIL DE COMMUNICATION AUPRÈS DU PUBLIC ASSURÉ PAR LA RÉGION

Pour permettre la bonne implantation du service et lui assurer une nécessaire visibilité, la Région s'est assurée du soutien des communautés de communes mais aussi de l'échelon communal et des transporteurs locaux Rémi : Transdev, RATP Dev, et SNCF voyageurs. Les habitants intéressés, y compris les personnes peu familières des applications sur smartphone peuvent bénéficier d'un conseil de premier niveau en mairie ou en gare, aux guichets ferroviaires ou routiers. En 2024, les services régionaux mettent en œuvre des sessions de formation à l'attention des acteurs de proximité : personnels SNCF voyageurs, personnels d'accueil Transdev et RATP Dev,

La collectivité a privilégié une approche inclusive avec des tarifs abordables pour favoriser l'appropriation du service par les habitants.

agents territoriaux, agents des Maisons France Services.

Outre le chef de projet, trois chargés de mission en poste dans les Maisons de la Région implantées dans les différents départements renforcent le déploiement de l'expérimentation en accompagnant les communautés de communes, tant en aval sur le volet de la communication qu'en amont lors du montage du projet : identification des lieux pertinents pour implanter les véhicules, obtention des autorisations d'urbanisme.

UN BILAN ENCOURAGEANT ET DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

« Le niveau d'utilisation des véhicules est très satisfaisant, les trois quarts des ré-

servations portent sur une journée et les usagers parcourent en moyenne 100 km (50km A/R) voire plus, ce qui n'est pas étonnant en milieu rural » indique Erik Leconte.

Cinq mois après son lancement, la Région réfléchit déjà à la phase 2 du dispositif et cherche à mieux en appréhender les facteurs de succès.

« À Argenton-sur-Creuse (36), nous testons avec le syndicat d'énergie la présence de bornes de charge de moyenne puissance (22 kWh) afin de comprendre si la possibilité d'une charge accélérée est plus adaptée aux usages. Mais c'est surtout la vigilance quant à la localisation des véhicules qui fonde l'attractivité du service, il est important de sélectionner des lieux visibles, fréquentés du public comme les gares ferroviaires, les pôles de services publics ou des espaces publics à proximité des commerces, nous veillerons à bien accompagner les futurs EPCI bénéficiaires du dispositif sur cet aspect ».

Une enquête est également en cours pour mieux cerner le profil des inscrits et les motifs d'usages.

Enfin, la Région envisage de mobiliser des financements externes pour faciliter la montée en charge du dispositif, l'extension à l'ensemble du territoire régional requérant plus de 100 véhicules pour les 57 communautés de communes dont la Région a la charge des mobilités locales. ●

A PROPOS DE CLEM'

Clem' a été créée il y a 13 ans avec pour mission de rendre accessible à tous la mobilité décarbonée sur les territoires. Clem' accompagne les collectivités et les entreprises avec sa plateforme et sa solution d'autopartage électrique et de recharge sur parking privé ou public.

Leader de l'autopartage électrique en boucle combiné à la gestion de la recharge sur les territoires, Clem' a développé une solution intégrée pour gérer et monétiser les véhicules et les bornes partagés.

Clem' est soutenu par la Banque des Territoires, actionnaire à hauteur de 25 %. En marque blanche ou en marque clem.mobi, la solution est déployée à travers plus de 200 villes ou villages jusqu'à Paris auprès des bâtiments publics ou des acteurs de l'immobilier social, collectif ou tertiaire. ●

L'Union européenne et la Banque des Territoires soutiennent la décarbonation des opérations au sol de l'aéroport Nice Côte d'Azur

Dans le cadre de l'appel à projets « CEF – Transport – Alternative Fuels Infrastructure Facility » (AFIF)*, la Commission européenne a annoncé en février 2024 la sélection du projet de l'aéroport Nice Côte d'Azur visant à électrifier les opérations aéroportuaires au sol.

Ce projet contribue directement à la mise en œuvre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) qui prévoit que les aéroports devront fournir de l'électricité aux aéronefs en stationnement à tous les postes de stationnement au contact (portes d'embarquement) d'ici à 2025 et à tous les postes de stationnement éloignés d'ici à 2030.

Dans le cadre de sa stratégie climat CAP 2030, le groupe Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), dont la Caisse des Dépôts est actionnaire, vise non seulement à atteindre le « NetZero émission de carbone sans compensation » en 2030 au plus tard pour ses propres émissions (scope 1 et 2), mais également à réduire ses émissions de scope3 (celles de ses parties prenantes). C'est pourquoi la réduction de l'empreinte environnementale de toute la chaîne du transport aérien est fondamentale. Passant par l'électrification des opérations au sol, le projet permettra d'économiser sur Nice Côte d'Azur environ 6 700 tonnes d'émissions de CO₂ par an.

Concrètement, le projet vise l'électrification des postes avions éloignés via l'installation de prises 50 Hz sur 69 postes avions. Cela permettra d'alimenter les équipements mobiles fournissant aux avions stationnés l'électricité et la climatisation lors des opérations réalisées au sol.

Le projet permettra de contribuer activement à la poursuite de la réduction des émissions de CO₂ des avions en escale



sur l'aéroport car cela limitera significativement l'utilisation d'équipements d'assistance au sol utilisant du carburant ou l'utilisation des moteurs auxiliaires (APU) des avions lors des opérations réalisées au sol.

En complément, ACA mettra également en place des bornes de recharge électriques pour accompagner l'électrification du parc des véhicules et d'équipements de pistes. Les deux volets du projet seront progressivement déployés jusqu'en 2026.

Pour réaliser ce projet de décarbonation l'Aéroport Nice-Côte d'Azur bénéficiera de 4,1 millions d'euros de subventions européennes et du soutien financier de la Banque des Territoires, sous forme d'un financement en quasi-fonds propres de 4,6 millions d'euros.

« Être le laboratoire de l'aéroport de demain, c'est agir concrètement pour réduire massivement les émissions de CO₂ des opérations aéroportuaires. Après avoir été le premier aéroport de France à

obtenir l'Airport Carbon Accreditation de niveau 4+ Transition, l'aéroport Nice Côte d'Azur a été pionnier dans l'électrification des opérations en escale pour l'aviation générale mais aussi commerciale. Cette nouvelle étape s'inscrit pleinement dans notre stratégie de décarbonation de nos opérations comme de celles de nos partenaires, compagnies et assistants en escale. Nous remercions donc chaleureusement la Commission européenne et la Caisse des Dépôts de leur soutien à cette ambition », a déclaré Franck Goldnadel, président du Directoire des Aéroports de la Côte d'Azur. ●

**Lancé en novembre 2021 dans le cadre du Mécanisme de l'Interconnexion en Europe, cet appel à projets a pour objectif d'accélérer la transition écologique dans les transports en s'appuyant sur l'expertise d'investisseurs de long terme (Caisse des Dépôts/Banque des Territoires pour la France) qui contribuent financièrement à ces projets d'infrastructures respectueux de l'environnement. La complémentarité de subventions européennes et de financements se révèle très efficace pour faire émerger des solutions de transport propres économiquement et techniquement viables.*



© Jean Claude MISCHEITHÉA

La Banque des Territoires finance les projets ferroviaires des Régions

La Banque des Territoires accorde une importance particulière au renouveau du transport ferroviaire régional et inter-régional dans la perspective de territoires plus verts et plus solidaires, tant pour les trajets du quotidien que pour les déplacements longue distance.

En septembre 2023, elle a signé avec la Région Bretagne un partenariat qui court jusqu'en 2027 et qui définit un cadre de coopération pour répondre, notamment, au défi de la mobilité décarbonée.

Afin de favoriser le « bien vivre en Bretagne », et face à des besoins croissants et constants, la Région Bretagne développe en permanence son offre en matière de mobilité. Cette démarche a motivé l'achat de nouvelles rames de TER, qui seront exploitées par SNCF Mobilités. Cet investissement est financé par un emprunt souscrit auprès de la Banque des Territoires de 112 M€. Il bénéficie de l'offre de prêt « *transformation écologique* », à un taux bonifié en raison de sa propulsion 100 % électrique.

De son côté, Région Sud a lancé plusieurs projets ferroviaires pour un coût total de 364 M€. Cela s'inscrit dans son plan climat « *Gardons une Cop d'avance* », dont l'un des objectifs est de « *décarboner, dépolluer et moderniser les transports régionaux routiers et ferroviaires* ».

La Région Sud bénéficie également du soutien financier de la Banque des Territoires, laquelle apportera 70 M€ pour financer :

- l'acquisition de 16 rames Omneo Premium de 8 voitures à double niveaux (production Transdev, filiale du Groupe Caisse des Dépôts) destinées à remplacer les trains Corail entre Marseille, Toulon et Nice. Ces nouvelles rames permettront d'améliorer le quotidien des voyageurs avec des

trains d'une capacité de 704 places (en double composition) et une offre de services passant de 7 à 14 liaisons aller-retour par jour, pour plus de fiabilité et de régularité. Cette ligne inter métropoles concerne 10 % de l'offre régionale et sera exploitée à partir de l'été 2025 par Transdev ;

- la construction d'un site de maintenance ferroviaire de 1 272 m² sur le site de Nice Ville, dont l'exploitation a été confiée à Transdev ;
- la modernisation du site de maintenance de Nice Saint-Roch pour les besoins de l'exploitation de l'ensemble des lignes TER du secteur azuréen à compter du 14 décembre 2024, confiée à la société SNCF Sud Azur. ●

Une réalisation



© SEMOP Port Rhénan Colmar Neuf-Brisach

CHIFFRES CLÉS

Surface des entrepôts :
11 600 m²

Surface de stockage
extérieur : **35 600 m²**

Superficie de la nouvelle
zone EcoRhena :
25 hectares

MONTAGE DU PROJET

Investissement global
pour le fonctionnement
de la SEMOP : **27 M€**

Prise de participation de
la Banque des Territoires
dans la SEMOP : **15 %**

Reconversion industrielle : modernisation du Port Rhénan à Colmar (68)

📍 **La Banque des Territoires est entrée au capital de la Société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) ayant la gestion du Port Rhénan de Colmar afin d'assurer sa transformation.**



Zoom

Mobiliser l'économie mixte pour la mise en œuvre d'une stratégie industrialo-portuaire : la Banque des Territoires soutient et finance la modernisation et la transformation du Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach.

LA RECONVERSION INDUSTRIELLE DU TERRITOIRE COMME OBJECTIF

Suite à la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim en juin 2020, le département du Haut-Rhin est confronté à un défi inédit : réussir la reconversion industrielle postnucléaire du territoire.

Pour le relever, le Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach est au centre de toutes les attentions. Installé à proximité d'un écosystème industriel d'envergure, à la frontière franco-allemande, il peut constituer une solution de transport pertinente pour les grands groupes (Tereos, Constellium, Liebherr, etc.), mais aussi pour les TPE et PME du bassin. D'autant plus qu'il ne compte pas moins de 11 600 m² d'entrepôts et 35 600 m² de stockage extérieur.

Pour en exploiter tout le potentiel, sa transformation est envisagée avec plusieurs objectifs à la clé.

- Moderniser l'infrastructure du port et étoffer la gamme de services proposés ;
- Développer la zone industrialo-portuaire, notamment pour tendre vers les industries du futur ;
- Créer de nouvelles synergies avec les entreprises privées et les pays frontaliers.

LA CRÉATION D'UNE SEMOP POUR TRANSFORMER LE PORT

Pour mener à bien cette transformation, un SMO (Syndicat mixte ouvert) est créé en 2018, regroupant Voies Navigables de France, CCI Alsace Eurométropole, Région Grand Est, Communauté de communes Alsace Rhin Brisach et Colmar Agglomération. Un appel d'offres est ensuite organisé pour trouver un partenaire ayant une expertise éprouvée en matière de gestion fluviale afin de réaliser une délégation de service public. C'est CFNR Transport qui est retenu, une filiale du groupe Rhenus, spécialisée dans le transport multimodal international et logistique.

Le SMO et CFNR Transport s'associent alors sous la forme d'une SEMOP (Société d'économie mixte à opération unique), en partenariat avec la Banque des Territoires, dans le cadre du programme Territoires d'industrie.

La SEMOP a une triple mission.

- Gérer le port existant et développer les services propres ;
- Créer une stratégie de développement pour l'équipement portuaire, en lien avec un programme d'investissement :
 - développement du transport de vrac via une plateforme multivrac ;
 - création d'une plateforme dédiée pour devenir le pôle local pour les colis lourds ;
 - consolidation de l'activité conteneurs.
- Développer une nouvelle zone industrialo-portuaire de 25 hectares pour proposer à des investisseurs des terrains pour des activités industrielles et logistiques.



À retenir

- **Modernisation** des infrastructures du port
- **Développement de nouveaux services** (transport de colis lourds, mobilité fluviale...)
- **Création de synergies** avec les pays frontaliers et les entreprises privées

La SEMOP Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach devient ainsi la première SEMOP fluviale de France. Elle est confrontée à plusieurs défis de taille :

- réaliser la reconversion bas carbone du port ;
- développer les industries d'avenir sur le territoire, et ce, dans un contexte postnucléaire ;
- développer le transport de colis lourd et la mobilité fluviale ;
- inscrire le port dans le réseau de transport européen.

UN INVESTISSEMENT DE 27 MILLIONS D'EUROS

L'actionnariat de la SEMOP se partage entre 3 acteurs :

- CFNR Transport à hauteur de 51 % ;
- le SMO à hauteur de 34 % ;
- la Banque des Territoires à hauteur de 15 %.

Pour assurer son fonctionnement, un investissement de 27 millions d'euros est réalisé sur toute la durée de la concession :

- 7 millions d'euros pour la modernisation des installations et équipements existants ;
- 10 millions d'euros pour l'aménagement et l'équipement du nouveau site de la zone EcoRhena ;
- 8 millions d'euros pour l'acquisition d'une grue mobile de colis lourds ;
- 2 millions d'euros pour l'aménagement électrique.



Sobriété dans les politiques locales de mobilité

Une étude réalisée en partenariat avec la Chaire d'Économie urbaine de l'ESSEC

Ce guide vise à dresser un panorama global de l'ensemble des leviers de sobriété énergétique pour les collectivités locales conjugués à d'autres critères qui sont tout aussi importants (coûts et économies, conditions de mise en œuvre, calendriers, gouvernance, usages, etc.) afin d'orienter au mieux les décideurs publics locaux sur leurs arbitrages en matière de politiques publiques de transport et de déplacement à l'aune de leurs enjeux territoriaux. ●

Télécharger l'étude :
<https://www.banquedesterritoires.fr/sobriete-dans-les-politiques-locales-de-mobilite>

DÉCOUVREZ LES PUBLICATIONS DE LA BANQUE DES TERRITOIRES
[HTTPS://WWW.BANQUEDES TERRITOIRES.FR/CENTRE-DE-RESSOURCES](https://www.banquedesTerritoires.fr/centre-de-ressources)



Un avenir pour le vélo dans les villes moyennes

Réalisée avec le soutien de l'Ademe et de la Banque des Territoires, cette étude sur la pratique du vélo dans les villes moyennes s'est appuyée notamment sur des approches de terrain réalisées auprès d'un panel de douze villes et intègre également une enquête en ligne auprès de 2 000 personnes représentatives de la population de ces villes. ●

Télécharger l'étude :
https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/etude_villesdefran_ce.pdf

Panorama des cas d'usage d'IRVE

Les ventes de véhicules électriques continuent de progresser et appellent la création « d'infrastructures de recharge de véhicules électriques » (ou IRVE). Cette étude réalisée en partenariat avec la Chaire d'Économie urbaine de l'ESSEC répond aux questions que se posent les collectivités, OLS et entrepreneurs pour faciliter le déploiement le plus cohérent possible et rapide des projets. ●



Télécharger l'étude :
<https://www.banquedesterritoires.fr/panorama-cas-usage-irve>



VOS CONTACTS BANQUE DES TERRITOIRES

ANTILLES GUYANE

Directeur régional • Loïc ROLLAND • 05 90 21 18 70

• Guadeloupe	Hubert DELROISE	06 45 49 03 95
• Guyane	Christian MOUTTON	07 85 35 80 14
• Martinique	Roland PICOT	06 73 66 96 89

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Directrice régionale • Barbara FALK • 04 72 11 49 29

• Ain Rhône	Mireille FAIDUTTI	06 75 62 60 30
• Drôme Ardèche	Hubert ROCHE	06 30 70 40 35
• Isère Savoie Haute-Savoie	Corinne STEINBRECHER	06 75 62 60 28
• Loire Haute-Loire	Roselyne CANTAREL	06 07 79 32 60
• Lyon Métropole	Olivier MOREL	06 75 62 60 26
• Puy-de-Dôme Allier Cantal	Ludovic MERCIER	06 88 74 96 05
• Région-Cohésion sociale-Programmes	Erik BULCKAERT	06 08 97 29 35

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Directeur régional • Mathieu AUFAUVRE • 03 80 40 09 60

• Bourgogne Nord	Sophie DIEMUNSCH	06 79 48 22 05
• Bourgogne Sud	Cédric AYMONIER	06 86 44 54 77
• Franche-Comté Nord	Patrick MARTIN	06 30 41 17 97
• Franche-Comté Sud	François LAIGNEAU	06 80 63 98 49

BRETAGNE

Directeur régional • Rémi HEURLIN • 02 23 35 55 00

• Côtes-d'Armor	Vincent FOURNIER	06 73 37 27 06
• Finistère	Mathilde LETERRIER	06 32 06 74 46
• Ille-et-Vilaine	Elodie FREFIELD	06 07 47 92 99
• Morbihan	Philippe BESSON	06 81 40 25 28

CENTRE-VAL DE LOIRE

Directrice régionale • Sophie FERRACCI • 02 38 79 18 01

• Indre-et-Loire Indre Loir-et-Cher	Sylvie MOSNIER	06 86 26 50 37
• Loiret Eure-et-Loir Cher	Jean-Marie GUILLIEN	06 08 17 03 30

CORSE

Directeur régional • Fabien DUCASSE • 04 95 10 40 03

• Corse du Sud	Pierre-Alexis CASTEL	06 81 87 77 59
• Haute-Corse	Matthieu GANZENMULLER	06 33 91 76 19

GRAND EST

Directrice régionale • Magali DEBATTE • 03 88 52 45 30

• Aube Haute-Marne Meuse	Vanessa CORDOBA	06 87 94 53 26
• Bas-Rhin Haut-Rhin	Isabelle HALB-SIENER	06 80 45 36 88
• Eurométropole de Strasbourg	Alexandre SCHNELL	06 08 70 81 89
• Marne Ardennes	Sophie HARDOUIN	06 72 63 96 33
• Meurthe-et-Moselle Vosges	Véronique BEC	06 13 41 57 89
• Moselle	Cyril MANGIN	06 11 84 25 39

HAUTS-DE-FRANCE

Directeur régional • Olivier CAMAU • 03 20 14 19 61

• Aisne Somme	Ghislaine SEJOURNE	06 77 55 40 74
• Métropole européenne de Lille	Marc LEVERT	06 88 23 40 76
• Nord (hors métropole)	Marie-Claude LOUEMBE	06 84 64 40 53
• Oise	Anne-Laure CATTIN	06 37 08 04 32
• Pas-de-Calais	Sandrine BONNOT	06 73 68 99 92

VOS CONTACTS BANQUE DES TERRITOIRES

ÎLE-DE-FRANCE

Directeur régional • Richard CURNIER • 01 49 55 68 10

• Grands comptes	Yann LE LAUSQUE	06 77 29 02 03
• Paris	Bérénice BOUCULAT	06 88 24 30 62
• Essonne	Benoît LEGER	06 72 48 01 90
• Seine-Saint-Denis Val d'Oise	Ivan CHETAILLE	06 75 62 60 31
• Seine-et-Marne Val-de-Marne	Anne MCQUEEN	06 08 87 18 21
• Yvelines Hauts-de-Seine	Grégoire CHARBAUT	06 15 69 82 08

NORMANDIE

Directeur régional • Frédéric NOËL • 02 35 15 65 20

• Calvados	Céline CHAMPEYROL BUGE	06 08 28 62 88
• Manche Orne	Oumarou ISSAKA HAMIDOU	06 71 29 51 58
• Seine-Maritime Eure	Xavier RUAULT	07 88 37 09 95

NOUVELLE-AQUITAINE

Directrice régionale • Annabelle VIOLLET • 05 56 00 01 86

• Bordeaux Métropole	Arnaud BEYSSEN	06 33 16 49 57
• Charente Dordogne	Zili FU	06 74 61 56 66
• Charente-Maritime	Bruno CHAPTAL DE CHANTELOUP	06 86 38 89 73
• Corrèze Creuse Haute-Vienne	Nicolas JOYEUX	06 77 93 42 51
• Deux-Sèvres Vienne	Fabien MAILLET	06 78 27 81 82
• Gironde Landes Lot-et-Garonne	Jean-Paul TERREN	06 74 44 51 82
• Pyrénées-Atlantiques	Delphine BELLEGARDE-RIEU	06 47 46 74 63
• Grands comptes régionaux et innovation	Adil TAOUFIK	06 07 36 00 15

OCCITANIE

Directeur régional • Patrick MARTINEZ • 05 62 73 61 32

• Aude Pyrénées-Orientales	Vincent NICLAS	07 88 05 60 25
• Aveyron Lot Tarn	Jean-Marc BOU	06 80 81 01 95
• Gers Hautes-Pyrénées Tarn-et-Garonne	Pierre COLOMBET	07 86 22 89 86
• Ariège - Haute-Garonne	Olivier LIVROZET	06 72 93 41 19
• Gard Lozère	Christine PUJOL NOEL	06 31 29 58 23
• Hérault	Jean-Jacques HALADJIAN	06 38 61 96 56

PACIFIQUE

Directrice régionale • Hervé TONNAIRE • 01 58 50 78 75

• Nouvelle-Calédonie Wallis-et-Futuna	Vincent BOURSIER	06 33 95 70 09
• Polynésie Française	Joris BEN SAFI	07 87 60 62 39

PAYS-DE-LOIRE

Directeur régional • Philippe JUSSERAND • 02 41 20 23 84

• Loire-Atlantique	Claire-Anne DAVID-LECOURT	06 08 68 33 91
• Maine-et-Loire	Olivier BOURHIS	06 86 43 44 32
• Sarthe Mayenne	Olivier VARIOT	06 80 15 19 97
• Vendée	Frédéric VOLLE	06 33 95 01 38

PROVENCE ALPES COTE D'AZUR

Directeur régional • Alexis ROUQUE • 04 91 39 59 01

• Alpin Rhodanien	Christian CARIOU	06 07 47 12 84
• Côte d'Azur	Georges FAIVRE	06 70 91 35 45
• Méditerranée	David DE ARAUJO	06 73 93 81 63
• Métropole Bouches-du-Rhône	Boubakeur AIBOUT	06 89 22 94 93

RÉUNION OCÉAN INDIEN

Directeur régional • Nicolas BLANC • 02 62 90 03 01

• Mayotte	Philippe GRID LEDONNE	06 30 70 73 78
-----------	-----------------------	----------------

**FLASHEZ POUR NE RIEN MANQUER
DE L'ACTUALITÉ DES COLLECTIVITÉS ET DES TERRITOIRES.**



ABONNEZ-VOUS À LA NEWSLETTER
www.banquedesterritoires.fr/edition-localtis

Localtis est un quotidien d'information en ligne dédié aux collectivités territoriales et à leurs partenaires. Chaque jour, une douzaine d'articles rédigés par une équipe de journalistes spécialisés : veille juridique, annonces gouvernementales, débats, prospective... Une information factuelle et des éléments d'analyse. Une newsletter chaque matin dans votre boîte mail pour ne manquer aucune info.



**BANQUE des
TERRITOIRES**

