

Comment réussir la transition énergétique des mobilités ?

Municipales 2026 : construire ensemble les mobilités de demain

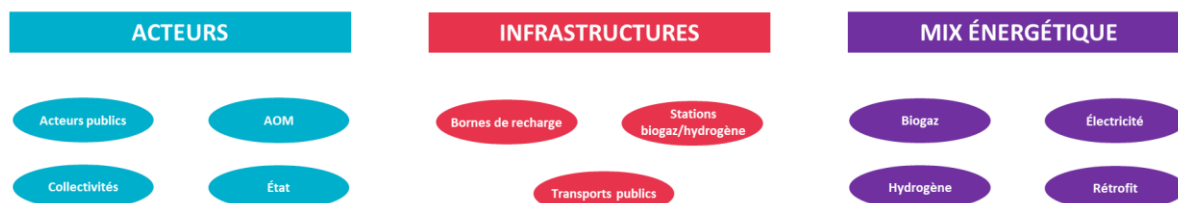
DÉFINITION

La transition énergétique des mobilités désigne l'ensemble des actions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports et à décarboner les déplacements pour atteindre la neutralité carbone en 2050, conformément à la Stratégie nationale bas carbone et aux trajectoires définies par l'État. Elle repose sur une combinaison de leviers : évolution des usages, report modal, innovation technologique et mise en place de nouveaux modèles économiques pour financer ces transformations.

Sa mise en œuvre mobilise pleinement :

- les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les collectivités territoriales, l'État, les autorités organisatrices de la distribution d'énergie (AODE) et les acteurs privés (opérateurs, industriels, financeurs), qui doivent coconstruire un modèle de financement pérenne ;
- le développement et la modernisation d'infrastructures adaptées : transports publics, services express régionaux métropolitains, pôles d'échanges, réseaux de bornes de recharge, stations de biogaz/hydrogène, logistique urbaine bas carbone ;
- l'intégration d'un mix énergétique diversifié (électricité, biogaz, hydrogène, biocarburants, rétrofit...) permettant de répondre aux différents usages, tout en optimisant les coûts d'investissement et d'exploitation.

Référencement des acteurs et des stratégies énergétiques



ENJEUX & PERSPECTIVES

La transition énergétique exige un choc d'offre pour encourager le report modal et offrir des alternatives crédibles à l'autosolisme, tout en garantissant qualité, accessibilité et couverture des territoires. Elle suppose de financer à la fois, nouveaux projets (extensions, infrastructures) et régénération des réseaux pour éviter la « dette grise ». Face à un double mur financier estimé à plus de 100 milliards d'euros d'ici 2030, il est indispensable de sécuriser et diversifier les financements - fiscalité adaptée, évolution du versement mobilité, valorisation des externalités, fonds d'innovation, produits financiers verts - pour rendre la transition soutenable. Elle répond à des enjeux climatiques (réduction gaz à effet de serre et polluants), de résilience énergétique (indépendance aux fossiles), économiques (rattrapage d'investissement), stratégiques (développement des nouvelles filières) et de gouvernance (dialogue État/collectivités/opérateurs pour un modèle financier pérenne).

La sécurisation des financements ne peut produire ses effets qu'à condition d'être inscrite dans un cadre réglementaire clair, stable et cohérent, capable d'orienter durablement les investissements et de donner de la visibilité à l'ensemble des acteurs.

Dans ce contexte, la transition énergétique des mobilités s'inscrit dans un cadre stratégique et réglementaire de plus en plus structurant, défini à la fois au niveau national et européen, qui fixe des objectifs contraignants de décarbonation et impose une transformation accélérée des flottes et des infrastructures.

Un cadre national structuré par la SNBC

La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) fixe l'objectif de moins 28 % d'émissions de GES pour le secteur des transports d'ici 2030 (par rapport à 2015) et la neutralité carbone en 2050. Elle encourage le report modal vers les transports collectifs et les mobilités actives, ainsi que le verdissement rapide des flottes (électrique, hydrogène, biogaz), nécessitant des investissements dans les réseaux et infrastructures notamment pour atteindre 35 % de ventes de véhicules particuliers neufs électriques ou à hydrogène en 2030 et une part de 100% d'ici 2040. En 2024, l'objectif d'émissions de GES était de 120 Mt CO₂ équivalent. Les émissions réelles atteignaient 124,9 Mt CO₂ équivalent, excédant légèrement le plafond. Selon le rapport 2025 du Commissariat général au développement durable (CGDD), les émissions ont diminué de 3,4 % en 2023, mais la trajectoire globale demeure insuffisante.

Un cadre européen renforcé pour les véhicules lourds

Le règlement (UE) 2024/1610 durcit les normes CO₂ pour bus, cars et camions, avec des objectifs de réduction progressifs par rapport à 2019. Il impose le renouvellement accéléré des flottes par des véhicules à très faibles ou zéro émission et l'adaptation des dépôts, bornes de recharge et stations hydrogène ou bioGNV. Ces cadres national et européen imposent aux collectivités d'investir massivement dans des flottes décarbonées et des infrastructures adaptées, ce qui rend indispensable des financements renforcés et pérennes pour respecter les obligations sans fragiliser les budgets locaux.

Évolutions réglementaires européennes

La directive 2019/1161 prévoit une révision en 2026. Si la tendance était à un durcissement, certains États, dont l'Allemagne, souhaitent désormais repousser cette échéance. Cette incertitude oblige les collectivités à anticiper plusieurs scénarios. La directive renforce les exigences : seuls les véhicules électriques à batterie ou hydrogène sont considérés comme « propres » (excluant BioGNV, biocarburants...) ; des cibles contraignantes avec au moins 50 % de bus zéro émission dans les commandes publiques sur 2026/2030 ; un suivi encadré et une révision organisée en 2027 pour assurer la continuité au-delà de 2030.

NOS PRÉCONISATIONS

La transition énergétique des mobilités nécessite un cadre financier mieux partagé entre État, collectivités, usagers et acteurs privés. Nos préconisations, détaillées ci-après, visent à consolider le modèle économique des AOM tout en accélérant la décarbonation des mobilités du quotidien.

- **Planifier les investissements et sécuriser les acteurs publics/privés en évitant les « stop and go ».**
- **Consolider et diversifier les financements** : ramener la TVA à 5,5 %, faire évoluer le versement mobilité, intégrer les externalités positives (CO₂, bruit, qualité de l'air) et créer un fonds d'innovation garanti par l'État pour soutenir les expérimentations ainsi que les nouvelles filières.
- **Garantir un maillage énergétique cohérent** : rendre les schémas directeurs des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) opposables pour déployer bornes et stations, et défendre un mix énergétique pragmatique (biogaz, hydrogène, retrofit) dans les politiques européennes.
- **Soutenir l'intermodalité et les mobilités partagées** : financer covoiturage, autopartage et solutions innovantes via les enveloppes « Services express régionaux métropolitains », et décroisonner urbanisme/mobilité pour capter les plus-values foncières et optimiser le foncier.
- **Créer des mécanismes incitatifs et inclusifs** : mettre en place une éco-contribution sur les livraisons rapides pour une logistique plus vertueuse, et déployer un leasing social professionnel pour aider PME et collectivités à verdir leurs flottes, notamment en zones à faibles émissions.

POUR ALLER PLUS LOIN

- [Notre annexe comprenant des informations complémentaires \(matrice d'aide à la décision, comparatif des motorisations...\)](#)
- [Livre blanc sur le financement de la transition énergétique des mobilités](#) - GART/FNCCR/Com'Publics

- Verdir ma flotte : logiciel gratuit pour calculer les bénéfices d'un mix énergétique (électrique, biogaz, hydrogène) et définir une stratégie de verdissement adaptée à votre réseau. Test d'usages, coûts et gains CO₂ en quelques clics
- Programmes CEE (Certificats d'Économie d'Énergie) : fiches standardisées pour financer bornes IRVE, stations BioGNV/hydrogène ou retrofit. Exemples : programmes ADVENIR (recharge électrique), E-TRANS ou MARGUERITE (logistique). Contactez votre syndicat d'énergie ou la FNCCR pour montage de dossier.
- BPI France : prêts et garanties pour projets hydrogène, flottes décarbonées ou innovation logistique. Diagnostic gratuit pour TPE et collectivités.
- Oblibus (Banque des Territoires) : prêts à taux adaptatif (2 à 4% sur 15 ans) pour bus/cars électriques/hydrogène + infrastructures de recharge. 200 millions d'euros disponibles, corrélé au prix de l'électricité pour protéger votre budget.
- Les outils d'Efficacity et de l'Ifpen soutenus par l'ADEME avec la participation du GART.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Face à un besoin d'investissements supérieur à 100 milliards d'euros d'ici 2030, il est nécessaire de sécuriser les ressources et donner de la visibilité aux acteurs.

Verdissement des flottes, modernisation des infrastructures et mix énergétique doivent être menés simultanément pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Nécessité d'une coopération renforcée entre acteurs publics et privés, où la planification des investissements, la diversification des financements et le soutien aux nouvelles filières constituent des leviers clés pour accélérer la décarbonation des mobilités du quotidien.